

# REVISTA DE MARINA

Julio y Agosto  
Año 50 - No. 4

## Contenido

1964  
Vol. No. 290

	Pág.
<b>El Estado y su Política General: Determinación de Objetivos Nacionales</b> . . . . .	<b>359</b>
Por Alumnos XXI Promoción del CAEM.	
<b>La Relación entre la Economía del Mar y la Geopolítica.</b>	<b>371</b>
Por el Prof. Zaharia Popovici y el Dr. Víctor Angelescu.	
<b>¿En qué consiste la Investigación Operacional?</b> . . . . .	<b>388</b>
Por el Capitán de Fragata A.P. Miguel Colina M.	
<b>La Investigación Operacional y sus posibles Usos</b> . . . . .	<b>393</b>
Por el Capitán de Fragata A.P. Alberto Jiménez de Lucio.	
<b>Riesgos Médico-Psiquiátricos en la población pesquera del Litoral Peruano</b> . . . . .	<b>397</b>
Por el Capitán de Corbeta S.N. (M.C.) Alfredo Beyer Rossel	
<b>Crónicas de Ayer</b> . . . . .	<b>411</b>
<b>TRADICIONES NAVALES PERUANAS</b>	
Por el Capitán de Navío A.P. José Valdizán Gamio.	
El Perro "Cholo"	
Las Fruterías	
Un Compás Saltarín	
<u>El Primer viaje de nuestros Monitores "Manco Capac" y "Atahualpa".</u>	
Por el Sr. Javier Buenaño Muro.	
<b>La Guerra en el Mar</b> . . . . .	<b>433</b>
I.—El Crucero "San Francisco" en la Campaña de Guadalcanal.	
II.—El fin del "Bismarck".	
<b>Revisando Libros</b> . . . . .	<b>439</b>
<b>Notas Profesionales</b> . . . . .	<b>441</b>
<b>Informaciones Mundiales</b> . . . . .	<b>451</b>
<b>Crónica Nacional</b> . . . . .	<b>468</b>
<b>Historia de la Marina de Guerra del Perú.—</b>	
Por el Capitán de Fragata A.P. Manuel I. Vegas.	
<b>NOTAS AL CAPITULO V. (Continuación).</b>	
Por el Capitán de Navío A.P. (R) Julio J. Elías.	

# REVISTA DE MARINA

## DIRECTOR

Contralmirante A.P. Julio Giannotti Landa

## ADMINISTRADOR

Capitán de Corbeta A.P. Rómulo Aste Baptista

## PROMOTORES:

Capitán de Corbeta A.P. Alvaro Rotalde de Romaña

Capitán de Corbeta A.P. Jorge Telaya Hidalgo

---

## DIRECTORES ANTERIORES

- Capitán de Navío José María Tirado, Setiembre 1916 á Abril 1917.  
Capitán de Navío Ernesto Caballero y Lastres, Abril 1917 a Julio 1919.  
Capitán de Fragata D. José R. Gálvez, Julio 1919 a Diciembre 1920.  
Capitán de Fragata USA. Charles Gordon Davy, Enero 1921 a Diciembre 1922.  
Capitán de Navío USA. Charles Gordon Davy, Enero 1923 a Agosto 1930.  
Capitán de Fragata Manuel F. Jiménez, Agosto 1930 a Diciembre 1930.  
Capitán de Navío Juan Althaus D., Enero 1931 a Diciembre 1931.  
Capitán de Navío Carlos Rotalde, Enero 1932 a Marzo 1932.  
Capitán de Fragata Alejandro P. Valdivia, Marzo 1932 a Setiembre 1932.  
Capitán de Navío José R. Gálvez, Setiembre 1932 a Febrero 1934.  
Capitán de Navío Alejandro G. Vines, Marzo 1934 a Febrero 1939.  
Capitán de Navío Federico Díaz Dulanto, Marzo 1939 a Noviembre 1939.  
Capitán de Fragata Alejandro Graner, Diciembre 1939 a Enero 1940.  
Capitán de Navío Roque A. Saldías, Enero 1940 a Febrero 1946.  
Contralmirante Víctor S. Barrios, Marzo 1946 a Diciembre 1947.  
Capitán de Navío Manuel R. Nieto, Enero 1948 a Octubre 1948.  
Capitán de Navío USA. Gordon A. Mc Lean, Noviembre 1948 a Febrero 1949.  
Capitán de Navío Jorge Arbulú G., Marzo 1949 a Agosto 1949.  
Contralmirante Jorge Arbulú G., Setiembre 1949 a Abril 1954  
Capitán de Navío Alfredo Sousa A., Mayo 1954 a Febrero 1955.  
Capitán de Navío Miguel Chávez G., Marzo 1955 a Febrero 1956.  
Capitán de Navío Alejandro Martínez C., Marzo 1956 a Junio 1956.  
Contralmirante Guillermo Tirado L., Julio 1956 a Diciembre 1957.  
Contralmirante Florencio Teixeira V., Enero 1958 a Enero 1961.  
Vice-Almirante Miguel Chávez G., Febrero 1961 a Marzo 1963.  
Contralmirante A.P. Alejandro Martínez Claire, Abril 1963 a Enero 1964.
- 

Cualquier persona del Cuerpo General de la Armada, así como los profesionales no pertenecientes a ella, tienen el derecho de expresar sus ideas en esta Revista, siempre que se relacionen con asuntos referentes a sus respectivas especialidades y que constituyan trabajo apreciable, a juicio del Estado Mayor General de Marina.



VICE-ALMIRANTE JUAN LUIS KRUGER A.  
Comandante General de la Marina





VICE-ALMIRANTE ALEJANDRO MARTINEZ CLAURE,  
Jefe de Estado Mayor General de Marina



# REVISTA DE MARINA

Julio y Agosto  
Año 51 - No. 4

1964  
Vol. No. 290

## El Estado y su Política General: Determinación de Objetivos Nacionales

*La presente es una selección de las partes más saltantes del Libro "EL ESTADO Y SU POLITICA GENERAL.— DETERMINACION DE OBJETIVOS NACIONALES", que es el trabajo en Comité de los señores Alumnos Civiles de la XXI Promoción del "Centro de Altos Estudios Militares". El suscrito a efectuado un resumen de sus capítulos con el fin de presentar a los señores lectores de la Revista de Marina, un estudio tan interesante.*

Por el Capitán de Fragata A.P.  
MIGUEL PEREZ CARMELINO

**Presentación del Libro.**— El citado trabajo consta de Prefacio y dos partes: La primera parte, trata de los "Fundamentos Teóricos de los Objetivos Nacionales". La segunda parte, sobre "Bases Doctrinarias de los Objetivos Nacionales del Perú".

**Prefacio.**— "¿En qué siglo de la historia discurre el Perú de la "actualidad"? Es evidente que Lima, Arequipa, Trujillo y otras cinco o seis ciudades se desenvuelven de acuerdo con el espíritu y las modalidades técnicas que informan el siglo XX; pero la mayoría de nuestras pequeñas ciudades, serranas especialmente, cursan con trabajo épocas anteriores. Una consideración sobre las distancias históricas que separan a nuestros grupos campesinos, que constituyen más de la mitad de la población del país, esclarece mejor nuestra compleja y distor-

sionada realidad histórica: los obreros campesinos de la industrializada agricultura del norte viven algunos siglos de adelanto en relación con ciertos grupos campesinos de la sierra sur; y milenios de historia con referencia a nuestros selvícolas que aún no han abandonado el nomadismo.

¿En qué siglo de la historia discurre el Perú de la "actualidad"? nos preguntamos al iniciar esta reflexión. Y debemos continuar preguntándonos todavía: pero ¿a qué "actualidad" nos referimos? ¿cuál es nuestro presente? ¿en qué nivel del tiempo histórico universal debemos situar nuestra presencia? El desenvolvimiento de la historia patria, ¿nos conduce hasta la segunda mitad de este siglo patético y poderoso al que llegan las altas sociedades industriales de los pueblos más avanzados de la Tierra? Parece

que sólo tangencialmente somos un pueblo del Siglo XX.

¿Podría estimarse, fundadamente, el tiempo de nuestra "actualidad"? Si esto fuese así, nos sería menos difícil precisar nuestras necesidades colectivas, nuestras justas aspiraciones de Nación y los tipos de institucionalidad que deben presidir nuestro desarrollo. En otros términos, la determinación de nuestros Objetivos Nacionales nos resultaría más ajustada a la propia realidad".

### "Primera Parte. — Capítulo I. —

#### Concepto de Objetivos Nacionales. —

El Concepto de Objetivos Nacionales comprende tres notas esenciales: Necesidades Colectivas, Aspiraciones Nacionales y Política General del Estado.

**Las Necesidades Colectivas** o particularmente, necesidad es un sentimiento de carencia, de insuficiencia; la naturaleza sólo excepcionalmente otorga los medios necesarios para cubrir las necesidades humanas de abrigo, hambre, vivienda, etc. casi el total de las cosas que consumimos son producto del trabajo, es decir, de la técnica, que hace que lo realicemos con el mínimo esfuerzo.

El hombre mediante su técnica se esfuerza para ahorrarse esfuerzo, un hombre, en un año, por sus propios medios físicos, puede proporcionar 180 Kilovatios-hora de fuerza, en los Estados Unidos de Norteamérica los dos billones de Kilovatios-hora proporcionado por el conjunto de sus motores primarios (máquinas de vapor, centrales eléctricas, etc.) ponen a disposición de cada uno de los 150

millones de habitantes, el trabajo equivalente de 80 esclavos.

Un hombre primitivo de nuestra amazonía dispone, en promedio, de  $\frac{1}{2}$  Kilovatio-hora de energía por día, es decir de su fuerza natural; un norteamericano, en promedio, dispone de 40 Kilovatios-hora de energía por día.

Aplicando estas energías a la actividad agrícola, por ejemplo, la diferencia resulta mayor: así un indígena medio arranca del suelo 10 quintales de trigo por año de trabajo; el agricultor estadounidense que cultiva por sí sólo 100 hectáreas, obtiene 3000 quintales de trigo por año de trabajo, es decir, 300 veces más.

Ahora, en lo que a bienestar se refiere, tenemos que el bienestar del hombre culto que vive en Lima se distancia mucho del bienestar del indio analfabeto que vive en Puno. Además, en cada época histórica el anhelo y el sentimiento de bienestar varían notablemente. El bienestar es pues, radicalmente relativo.

De las conclusiones que llegan en este análisis pueden reducirse a dos principios:

- a) Las necesidades humanas, condicionadas por la técnica, son únicamente susceptibles de satisfacerse en función de esta técnica.
- b) La intensidad de las necesidades orienta a la técnica en la búsqueda de las causas que la producen, y en la averiguación de la cantidad de bienes y servicios capaces de producir el bienestar.



que está individual e históricamente condicionado.

De estos dos principios inferimos la metodología con lo que es posible evaluar las Necesidades Colectivas de un País.

1º Estudio de la dinámica demográfica y en especial, de la económicamente activa.

2º Estudio del volumen de la producción económica nacional.

3º Estudio de los valores económicos y sociales deficitarios que derivan de la comparación de la amplitud de la población y de sus tendencias de crecimiento y el volumen de bienes y servicios producidos, así como sus razonables incrementos en el futuro.

4º Estudio de las situaciones que agudiza las intensidades de las necesidades colectivas.

5º Orientación del sentido de bienestar colectivo en función de las vicisitudes espirituales que definen las aspiraciones nacionales para un período histórico.

**Las Aspiraciones Nacionales**, el análisis practicado sobre "Las Necesidades Colectivas" nos ha permitido sostener, entre otras conclusiones, que el sistema de necesidades colectivas de un país se orienta hacia el bienestar colectivo, y que éste es históricamente relativo.

Las Aspiraciones Nacionales, surgen de las Necesidades Colectivas, Pero otorgan a éstas un sentido y una unidad.

Para esclarecer las aspiraciones nacionales de un país es urgente determinar previamente sus necesidades colectivas, interpretar su evolución histórica y analizar la estructura de sus clases sociales así como las direcciones dominantes de sus ideologías políticas militantes.

**La Política General del Estado**, es la acción que se ejerce en todos los campos de la vida del país, con el fin de conseguir el bienestar espiritual y material de la Nación y la seguridad integral del Estado. La Política General del Estado concreta sus finalidades en Objetivos Nacionales.

**La Derivación de los Objetivos Nacionales**, Cualesquiera nación sólo tiene dos grandes sistemas de objetivos: Objetivos de Bienestar General y Objetivos de Seguridad Integral.

**Capítulo II.—La Cultura de Occidente y el sentido de sus crisis.**— Este capítulo trata de la cultura de occidente y el sentido de su crisis, en esta parte hace el siguiente comentario: "Un ensayo acerca de los Objetivos Nacionales de cualesquiera nación del mundo, debe fundarse en el análisis de la situación mundial de la actualidad sinó desea perderse en los espejismos de la ucronía y de la utopía".

Trata además, de la constelación histórica de la contemporaneidad, diagnóstico de la época, crisis de las ideologías potilcas, el sentido de la planificación y la dialéctica del estado, y los derechos del ser humano; entre otras cosas consideran, por lo expuesto, que la determinación de los

Objetivos Nacionales de cualesquiera nación implica dos supuestos ineludibles.

- a) El conocimiento riguroso de la situación histórica y social por la que discurre el mundo, a fin de evitar sus gravísimas deficiencias y orientarlo conforme al destino esencial del hombre que es el dominio del espíritu, es decir, de la libertad, de la justicia y de la paz.
- b) La visión clara y fundada de la situación nacional desde el punto de vista de sus aspiraciones históricamente condicionadas, de sus necesidades humanas y técnicas, del valor de sus recursos y energías espirituales, de sus posibilidades y de sus relaciones con los restantes países del mundo.

**Capítulo III.—La Unidad Americana y las Metas del Desarrollo Iberoamericano.**— Este capítulo trata sobre la Apertura de América, interpretación de la revolución ibero-americana, de la unidad de América que nace, en la realidad socio-económica de ibero-américa y su orientación hacia el progreso, dice entre otras cosas: "Los Países Ibero-Americanos se debaten en un grave sub-desarrollo. El ingreso medio del habitante ibero-americano es más o menos 1/3 del europeo y equivalente a 1/7 del poblador estadounidense. Esta pobreza es consecuencia de tres factores: el económico, el social y el político que no se desenvuelven conforme a planes racionalmente establecidos.

Económicamente los países ibero-americanos poseen una industria incipiente porque no existe el capital necesario para desarrollarla, porque es necesario importar maquinarias y equipos, porque no existe mano de obra debidamente capacitada, porque se carece de mercados internos y externos para colocar las producciones y porque, finalmente la política de los gobiernos no la favorecen.

Esto explica, que el 60% de la población vive todavía de la agricultura, y sin embargo, sólo contribuye con 1/4 de la producción total de bienes y servicios; además, el producto bruto, por habitante, en la agricultura no alcanza a 1/3 del logrado por la población empleada en otras actividades económicas.

La baja productividad de la agricultura se debe a la extrema desigualdad en la distribución de la propiedad de la tierra, al bajo rendimiento de la mano de obra empleada y a la utilización de métodos ineficientes de producción.

La mala distribución de la tierra se aprecia considerando que del 3% al 8% de los propietarios de la tierra poseen el 60 al 80% de la superficie agrícola; además, en la mayoría de los países ibero-americanos del 75% al 80% de la superficie agrícola cultivada representa sólo del 5% al 10% del total de área cultivables.

Socialmente esta extrema pobreza aumentada por la carencia de oportunidades de ocupación, se refleja en el pésimo estado de salubridad y de la vivienda, en el bajísimo nivel de e-

educación de los pueblos y en el desajuste de los ingresos fiscales.

En cuanto al problema de la vivienda, se estima que del 30% al 40% de la población de las principales ciudades ibero-americanas viven en tugurios y en barriadas marginales aglomeradas.

El nivel general de educación en ibero-américa es de sólo dos años de escuela, y el analfabetismo representa un promedio de 40% en la población de más de 15 años.

Los ingresos fiscales son muy inferiores a los que se requieren para atender los gastos necesarios y a los que podrían movilizarse porque los grupos con altos ingresos evaden el pago efectivo de los impuestos, mientras los grupos de ingresos medios y bajos soportan el grueso de la carga fiscal. Los ahorros de las clases adineradas se invierten, en gran medida, en actividades improductivas. Estos factores han dado lugar a que se recurra al financiamiento inflacionario de los programas de gobierno. Finalmente, otro aspecto desalentador es que los mercados exteriores para los principales productos de exportación se están reduciendo y la tendencia de los precios es depresiva; esto expresa la urgencia de un programa de inversiones de capital para la diversificación agrícola e industrial.

El progreso económico-social de los países de ibero-américa, así como su planificación deben abocarse a la solución de dos problemas de naturaleza previa:

- a) La exportación de productos básicos.— Los cambios frecuentes y violentos de los precios de las mercaderías causan serio perjuicio a las economías de las naciones ibero-americanas, ...
- b) La inestabilidad de los mercados de exportación.— La exportación de los productos primarios han venido mostrando, a largo plazo, una tendencia de crecimiento menor en proporción a aquella que registra la producción de manufacturas ...

**Las Metas de Desarrollo Ibero-Americano.**— Aquí se exponen una serie de objetivos e ideas que entre otras citamos:

“La definida imagen de la conciencia histórica de América y su necesaria unidad.— Las naciones van uniéndose en grandes bloques continentales para la realización de los procesos de desarrollo económico y para la defensa; estos bloques no bien formados aún ya se oponen los unos a los otros. Sólo América parece no poseer una visión clara de esta situación” ...

**Intensificación del desarrollo económico como medio para alcanzar mejores niveles de vida.**— ... “un programa de desarrollo para ibero-américa significa movilizar todos sus recursos humanos, físicos y financieros a fin de:

- a) Lograr que cada país, durante los próximos diez años, incremente una tasa promedio anual 2.5 por ciento el ingreso real por habitante. Algunos países ya han

logrado en la década de 1950 — 1960 más de 2% anual por habitante, como el crecimiento anual de la población es de 2.5%, durante el próximo decenio con un incremento de 2.5% del ingreso per cápita, se tendría un crecimiento del producto bruto real de 5% al año, con este mínimo la producción total de Ibero-América en 1970 elevaría en un 63% al nivel de 1960. Este incremento promedial sería resultado de un desarrollo de la agricultura, la industria y las infraestructuras, así como de la estabilización de precios en los mercados y de una promoción social que incida especialmente sobre una mejor distribución de los ingresos per cápita, sobre la vivienda y la salud.

- b) En agricultura es urgente estudiar los recursos agrícolas naturales, y establecer un sistema de tenencia de la tierra que permita a sus propietarios utilizarla eficientemente, se debe eliminar el latifundio y el minifundio a través de un proceso de reformas institucionales y sociales . . .
- c) Acelerar el proceso de la industrialización con tendencia a una diversificación equilibrada de las estructuras económicas para evitar la monoproducción. Fomentar el desarrollo de las vías de comunicación, de la minería y de las fuentes de energía.
- d) La inestabilidad de los mercados para los productos de exporta-

ción debe ser, en la medida de lo posible, disminuída. Para contrarrestar las tendencias seculares de inestabilidad de mercados es necesario:

- 1) Expandir los mercados para aumentar el consumo externo.
  - 2) Diversificar la producción para aumentar las posibilidades de demanda en los mercados;
  - 3) Industrializar los excedentes; y
  - 4) Orientar la política de producción de materias de exportación según las posibilidades del mercado mundial.
- e) Alcanzar una mejor distribución de los ingresos, de suerte que el proveniente del producto nacional bruto no vaya en detrimento del consumo; y que los salarios reales participen del crecimiento de la economía en su conjunto.

**Segunda Parte.— Bases Doctrinarias de los Objetivos Nacionales del Perú. Capítulo IV.— Las Necesidades colectivas del Perú.**— Siguiendo la metodología expuesta como conclusión en el Capítulo I: "Concepto de Objetivos Nacionales", para poder estudiar las Necesidades Colectivas, nos planteamos el problema de saber: Cuántos somos y cómo somos; qué tenemos, y qué nos falta o de qué carecemos.

### Análisis demográfico y distribución de la población económicamente activa.

Es necesario efectuar este estudio para contestar a la pregunta que nos formulamos de: cuántos somos y cómo somos.

Analizando el crecimiento demográfico desde 1940, encontramos que hasta 1960, o sea en 20 años, la población ha aumentado en un 55% sobre la base de las primeras proyecciones se estima que para 1967 se habrá duplicado la población de 1940. De la misma forma, para 1980 se habrá triplicado la población de 1940 y duplicado la de 1960.

El crecimiento demográfico no ha sido uniforme en las diferentes regiones del país. Se ha producido un verdadero desplazamiento de población de unas regiones a otras.

### CRECIMIENTO PORCENTUAL DE LA POBLACION 1940 A 1961

República	66.96%
Madre de Dios	199.55%
Huancavelica	22.20%
Tumbes	103.83%
Ancash	38.48%
Lima	179.99%
Tacna	90.31%
Puno	25.29%
San Martín	71.44%

La población está muy desigualmente distribuida en la geografía nacional, según los datos del Censo de 1961 las densidades de poblaciones variarían desde 54.18 habitantes por ki-

lómetro cuadrado en Lima, hasta 0.44 habitantes por kilómetro cuadrado en Madre de Dios. Sin considerar la densidad del Callao que es de 2,603.22 habitantes por kilómetro cuadrado.

### DENSIDAD DE POBLACION, PERU 1961

República	8.71	Habitantes por Kilómetro Cuadrado
Lima	54.18	idem.
Madre de Dios	0.44	idem.
La Libertad	26.58	idem.
Tumbes	8.59	idem.
Apurímac	20.53	idem.
Moquegua	3.32	idem.
San Martín	3.36	idem.

El Cuadro explica que las densidades regionales diferentes son, en parte el producto de los desplazamientos masivos de población de las regiones del Norte y Sur al Centro.

La población ocupada en la industria ha aumentado de 17.5% en 1950 a 19.1% en 1959; la población activa ocupada en el comercio se ha elevado del 4.4% al 5.6% y la ocupada en los sectores financieros diversos y servicios, incluyendo el transporte y la energía se ha incrementado del 10.2% al 17.7%; los participantes en la minería se ha mantenido invariables en 1.8%.

El Perú, aparentemente, es un país de escasa población humana de 7.77 personas por kilómetro cuadrado pero si se considera la población del territorio en relación con el área

total cultivada, se tiene una densidad población-tierra muy alto, prácticamente de 586 personas por kilómetro cuadrado.

El desarrollo económico de un país parece estar en razón inversa del número de personas dedicadas a la agricultura. En nuestro país el 60% de la población vive de esta actividad.

La rama más importante de la actividad económica es la agricultura y ganadería contribuyendo con el 29% a la Renta Nacional.

El producto nacional bruto per cápita que mide en cierta forma la disponibilidad media de bienes y servicios nacionales se puede apreciar en la extraordinaria tasa de crecimiento demográfico de más de 3% por año ha neutralizado el desarrollo de algunos sectores como el agropecuario, cuyo lento ritmo de crecimiento per cápita con relación al mostrado por las demás actividades constituye un "cuello de botella" que ha impedido alcanzar un desarrollo equilibrado.

Debe anotarse que las variaciones en la disponibilidad de bienes y servicios son de fundamental importancia para la economía nacional porque tales fluctuaciones determinan la magnitud del consumo interno y el nivel de la inversión, o sea el grado efectivo de capitalización y por lo tanto las posibilidades de desarrollo de la economía peruana en los próximos años.

**Necesidades Colectivas Primarias: Alimentación, Salud, Vivienda y Educación.** — Siguiendo la metodología del

trabajo, analizaremos: "¿Qué nos falta o de qué carecemos?".

**La alimentación.** — La organización para la alimentación y la agricultura de las Naciones Unidas (FAO), ha estimado que el hombre peruano promedio debe consumir 2600 calorías por día. Se calcula que en realidad el peruano promedio consume 2000 calorías diarias. Este promedio, sin embargo, es muy poco significativo porque existen grupos sociales cuyos integrantes individuales consumen más de 3000 calorías diarias, mientras grandes masas, sobre todo en los Departamentos andinos del sur, tienen una alimentación inferior a las 1500 calorías por día; y desde el punto de vista del déficit de proteínas de origen animal, mientras en Estados Unidos cada habitante al día consume 61 gramos y en Chile 30, en el Perú se llega sólo a 12 gramos diarios. Esto significa que una considerable parte de la población nacional llega, incluso a la inanición. Esto significa también, que la alimentación debe ser declarada servicio público.

La seguridad social cuando menos, debe asegurar a cada trabajador y a su familia un salario que garantice un ingreso vital, según el costo de vida de cada región. Desde hace diez años la renta "per cápita" peruana es de S/. 10.00 diarios, sin embargo, hay grupos cuyo ingreso individual diario es de S/. 20,000.00 y amplios sectores de campesinos de la sierra cuya renta individual es de S/. 1.00 al día (1).

(1) N. del R. Este Libro fue editado en el año 1963.

**La vivienda.**— El problema de la vivienda es tan clamoroso como el de la alimentación. Los movimientos migratorios hacia las ciudades, debido, entre otros factores, a la pobreza del campesino, han agravado la situación de la vivienda, así, por ejemplo, en 1940 el 64.4% de los habitantes del departamento de Lima habían nacido en él; en 1953, en la barriada de San Cosme, de 5000 personas censadas, sólo el 44.4% procedían del departamento. Las fuertes migraciones sobre las ciudades grandes han originado las "barriadas".

Es urgente que el Estado obligue a las Compañías de Seguros que ejercen sus actividades en el país, a cumplir la ley que las obliga a invertir cierta proporción de sus reservas en propiedades inmobiliarias.

Se debe, también, estimular las cooperativas de vivienda, concediéndoles las facilidades crediticias necesarias y otorgándoles una reducción en los costos de los terrenos destinados a vivienda popular y en los materiales de construcción.

La vivienda rural, tanto en la costa como en la sierra, es de misérrima condición y carentes de todo servicio.

Existen leyes que obligan a los hacendados y empresarios de centros colectivos de trabajo a la construcción de viviendas obreras; pero estas leyes no se han cumplido.

**Necesidades Colectivas secundarias: reforma institucional básica del Estado y educación administrativa.**— El fundamento para la promoción del

hombre peruano y para el funcionamiento de un sistema educativo de acuerdo con sus necesidades y aspiraciones, se basa en cuatro hechos:

A) La explosión demográfica por lo que estamos atravesando, así como los misérrimos niveles de vida de nuestro pueblo, nos imponen la tarea imprescindible y urgente de incrementar al máximo nuestra capacidad de producción. La movilización nacional para el desarrollo debe ser planteada en forma total; es necesario destruir las viejas actitudes feudales de invertir la mayor parte de los capitales en tierras y comercio, descuidando las industrias productivas; suprimir la excesiva protección aduanera para la industria local, que engendra peligrosos monopolios nacionales, elevando los precios de venta y desmejorando la calidad del producto. Se requiere invertir más del 50% del capital por encima del nivel actual. La política de inversión de capitales para la industrialización debe fundarse en la defensa de la estabilidad del valor del signo monetario y en la reducción de los impuestos indirectos que gravan las rentas provenientes del trabajo. La ley de promoción industrial requiere ser ampliada en el sentido de fomentar las industrias de montaje que emplean gran cantidad de mano de obra; de dar mayores estímulos a las industrias de exportación; e incrementar los incentivos para la reinversión de utilidades.

El Banco Industrial requiere negociar un préstamo del Banco Mundial para PROVEERSE DE MAYORES FONDOS, de suerte que pueda otorgar

préstamos hasta por diez años, y pueda, también, ayudar a los inversionistas a aumentar la inversión bruta en la industria en un 50% cada año.

B) El problema de la tierra; debe efectuarse la reforma agraria, orientada a la modificación del sistema de tenencia de la tierra, al aumento de las tierras de cultivo y al incremento y diversificación de la producción.

La estructura económica sustentada en el latifundio debe ser abolida, adjudicándose a los campesinos, en propiedad, las tierras expropiadas. La reforma agraria para ser efectiva requiere de tres condiciones básicas:

- 1º Proporcionar ayuda técnica y económica.
- 2º Proteger las áreas cultivadas incrementando los sistemas de riego y las fábricas de fertilizantes.
- 3º Organizar la distribución de los productos agrícolas para defender los intereses de consumidores y productores.

C) La absorción de la mano de obra debe ser consecuencia del incremento de la producción industrial y de la Reforma Agraria.

D) Reforma de las Estructuras y Sistemas Administrativos. —

La Administración Pública debe organizarse sobre bases técnicas que estén en función de los planes integrales de desarrollo del país, y aseguren, por lo mismo, su máxima eficiencia operacional; y requiere, también, un definido sentido ético ajeno al fraude, al engaño, al peculado y al co-

hecho, que garantice no sólo un desenvolvimiento moral, sino que otorgue a todo peruano la confianza que debe tener en los funcionarios y empleados que realizan las tareas de la administración nacional.

En 1955, según datos consignados por el Banco Central de Reserva del Perú (1957), 289 grandes empresas percibieron el 77% del total de las utilidades declaradas, mientras que las 18834 empresas restantes apenas llegaron al 23%. En la actualidad, 500 accionistas dominan la propiedad de la tierra y cada uno de ellos gana más que 2000 campesinos juntos. Los grandes empresarios y los latifundistas manejan las empresas bancarias y éstas no sólo controlan todo el proceso económico nacional y regulan y definen el tipo de la producción en beneficio de las empresas extranjeras y de la plutocracia nacional sino que, incluso controlan el estado porque ejercen control en la Caja de Depósitos y Consignaciones, en el Banco Central de Reserva, en el Banco de Fomento, en las empresas privadas, en los grandes periódicos y aún en los partidos políticos.

Muchas y eficaces son las medidas para suprimir esta inalicificable situación; pero entre las de aplicación inmediata figuran, en primer término, la creación del Banco de la Nación que controlaría el crédito y el comercio exterior, regularía el valor de la moneda y recaudaría la renta nacional, en segundo término, la transformación del sistema tributario sustituye el impuesto indirecto que recae sobre la economía del trabajador por



el impuesto directo que grava las utilidades, las rentas y las acciones; y en tercer término, ampliar el comercio exterior manteniendo relaciones comerciales con todos los países del mundo.

**La Conciencia Colectiva de las Necesidades y su denominador Común.**— La Estratificación económica Social y la conciencia de justicia social.—

... Elementos extremistas consideran que el cambio de las estructuras socio-económicas no puede ser pacífico, pues creen que la violencia es el único medio de anular la desigualdad.

En el otro extremo están los oligarcas que poseen vastas propiedades, disfrutan de privilegios tradicionales y a menudo invierten considerable parte de su fortuna en el exterior, en vez de contribuir al desarrollo del país; algunos se oponen al progreso.

Este capítulo trata además sobre "Colonización de la Selva", "La Empresa" y "Urgencia de la Planificación".

#### **Capítulo V.—Las Aspiraciones Nacionales.**—

Trata de los siguientes puntos:

- 1) La Etnografía y la Sociedad peruana en la colonia.
- 2) El Cesarismo Nacionalista.
- 3) La Surgencia del Estado Moderno.
- 4) El Burocratismo y la Demagogia.

En el último punto trata sobre los partidos políticos del Perú, desde el gobierno del Sr. D. Augusto B. Leguía (1908) y hace un estudio muy detallado y verídico de la influencia que los partidos políticos han tenido en la vida política del país.

#### 5) Clases Sociales en el Perú

Aquí dice que en el Perú se distinguen tres clases sociales: La Clase Dominante (compuesta del Grupo Aristocrático y el Grupo de Poder Económico), la Clase Popular y la Clase Media.

Sobre estas clases hace un interesante comentario el Libro.

#### 6) Las Aspiraciones Nacionales y su denominador común.

... El Perú no se ha desprendido del liberalismo del siglo pasado: una casta plutocrática continúa explotando a nuestro pueblo. Debido a la expansión de capitales, no existe competencia industrial, y en consecuencia, se forman verdaderos monopolios. Además, los impuestos a la producción son mucho más bajos que en otros países, y las ganancias del capital inmensamente superiores...

Las causas de la insatisfacción de las necesidades colectivas de nuestro pueblo radican básicamente en las deficiencias de las estructuras socio-económicas, que engendran:

- 1) Inestabilidad del signo monetario y escasa capacidad de mercado interno.
- 2) Carencia de capitales de inversión.

- 3) Falta de mano de obra calificada; y
- 4) Ausencia de planificación nacional.

Termina este Libro con una **conclusión**, condensada que dice, entre otras cosas: El Objetivo de Bienestar Nacional básico es:

**Promover al hombre peruano a niveles de vida que estén de acuerdo con la dignidad humana y los principios de la Justicia Social.**

De este gran objetivo Nacional derivan en forma inmediata otros cuatro Objetivos de Bienestar Nacional:

- a) Elaboración de un sistema de asistencia social capaz de resolver los problemas de la alimentación, vivienda, salud pública y seguridad social;
- b) Orientación y fomento de la educación de acuerdo a las exigencias nacionales;
- c) Incremento de la producción, adecuada utilización y distribución

de la tierra y absorción de la mano de obra.

- d) Reforma institucional básica del Estado y del sistema de Administración pública en el sentido de su mayor eficiencia y honestidad.

Y para terminar con la presentación de este interesante trabajo, voy a citar dos párrafos más del Prefacio del Libro: "El estudio monográfico que se ofrece, no pretende haber alcanzado el máximo de eficiencia, pero, constituye en sí, un esfuerzo realizado en favor del desarrollo de nuestra patria".

"El CAEM, en su afán de contribuir al progreso del país mediante su labor investigadora se propone profundizar y mejorar cada vez más estos estudios, que al igual que la presente monografía, se darán a la publicidad.

Si el presente trabajo incrementa, en alguna medida, el interés, ya manifestado en nuestro pueblo, por el conocimiento de la "cosa pública", y su participación efectiva en ella, consideramos que no ha sido inútil".



# La Relación entre la Economía del Mar y la Geopolítica

Por: ZAHARIA POPOVICI y VICTOR ANGELESCU

*NOTA DE LA REDACCION.— La Revista de Marina teniendo en cuenta la gran actualidad que reviste hoy por hoy el problema económico, sobre todo el relacionado con el mar, ha solicitado la autorización del señor Profesor Saharia Popovici, a fin de publicar en estas páginas el capítulo XIX de su libro "La Economía del Mar", el que a continuación brindamos al alto criterio de nuestros lectores.*

## 1. Introducción.—

Nuestro esfuerzo dirigido hacia la presentación de un panorama universal de la "economía del mar" resultaría incompleto sin una consideración de las relaciones que tiene con la geopolítica.

Como hemos indicado en la primera parte del libro, la economía del mar abarca el estudio de la relaciones que se establecen entre el hombre y la bioeconomía del mar, a través de sus actividades, especialmente la explotación de los recursos biológicos.

La geopolítica, en cambio, trata de las relaciones entre el espacio terráqueo, o parte del mismo, y los procesos políticos. Como rama de la ciencia se basa en los fundamentos de la geografía política, disciplina que estudia las relaciones entre el Estado y el espacio (suelo) ocupado. La geopolítica proporciona conocimientos

que sirven de guía para la futura acción política de índole práctica.

Para establecer las relaciones posibles entre la economía del mar y los procesos políticos que engendra directa o indirectamente, partimos de la relación fundamental que existe entre causa y efecto, a la que expresamos bajo el aspecto de acción y relación.

En la síntesis que presentamos a continuación, colocamos los procesos más característicos de la economía del mar en el rubro "ACCION" y los distintos procesos políticos, a los cuales pueden llevar, en el rubro "REACCION". Esta representación original puede ser objetable; no obstante, constituye un esquema bastante didáctico que permite seguir, paso a paso, los procesos característicos de la explotación del mar y los procesos de índole política que tienen alguna atinencia con ellos.

## A. Economía del mar "ACCION"

1. Observación sobre la presencia de los recursos biológicos y de limitación cartográfica de las áreas de pesca.

2. Predicción de las posibilidades de su explotación comercial.

3. Organización de los medios de explotación (buques y métodos).

4. Modernización de la flota pesquera mediante:

Incorporación de buques de gran autonomía y capacidad de bodegas.

Incorporación de buques fábricas.

5. Expansión:

Viajes a las áreas de pesca del mar contiguo.

Viajes a los mares distantes, para la explotación de determinados recursos biológicos.

Transformación de las áreas no explotadas en áreas productivas.

Desplazamiento de los pescadores.

6. Interferencias:

Explotación pelágica de los organismos migradores.

Penetración en la zona contigua y el mar territorial de otros Estados.

Monopolio de la explotación de ciertos recursos biológicos.

Monopolio de la pesca en determinadas áreas marítimas.

Dominio marítimo de índole económica.

7. Tendencias actuales:

Intensificación acelerada de la explotación del espacio marítimo y sus recursos para satisfacer los requerimientos alimenticios de la humanidad.

Aprovechamiento cada vez más completo de la fertilidad potencial del mar.

Explotación progresiva de los recursos de la región oceánica y de los mares polares.

Reducción del número de las embarcaciones pesqueras y aumento del tonelaje, fuerza y autonomía de los buques pesqueros que se agregan a la flota como unidades nuevas.

## B. Geopolítica "REACCION"

1. Predominio absoluto de los intereses económicos de los individuos.

2. Ausencia de una política clara de fomento de la explotación pesquera del mar.

3. Legislación de pesca y caza marítima en las aguas del "mar territorial".

4. Esbozo de una política de fomento de la pesca y acuerdo de créditos para la compra de buques pesqueros.

Esfuerzo del Estado para mantenerse a la par con los Estados vecinos en materia de organización de la flota pesquera.

Organización de los pescadores.

Reglamentación de las condiciones de trabajo en el mar como pescadores y como obreros en los buques fábricas.

5. Defensa contra la expansión:

Pretensiones de extensión del límite del mar territorial por razones de seguridad y conservación de los recursos del mar territorial y de la zona contigua para los habitantes del Estado costero amenazado por las incursiones de los buques pesqueros de bandera extranjera con fines de explotación.

Litigios velados.

Procesos abiertos y arbitraje.

6. Organización de la defensa y legislación para asegurar la navegación y pesca de los habitantes del país mediante:

Convenios bilaterales y multilaterales, estableciendo las condiciones de explotación del mar en zonas de interés común y

Proclamaciones nacionales de soberanía y derechos resultantes.

7. Tendencias actuales:

Estímulos para aplicar los principios modernos de conservación de los recursos biológicos del mar y asegurar su explotación continua con beneficio para los habitantes del Estado.

Intentos de modificar la antigua doctrina del mar libre.

Estímulos para modificar el Código de Derecho Internacional, reconociéndose las declaraciones nacionales de soberanía.

Política modificada de organización de la flota pesquera y de la explotación del mar por cada Estado, con la intención de incorporar al territorio estatal extensiones cada vez mayores del espacio marítimo.

## 2. Acción en el campo de la explotación del mar.—

La primera acción en el campo de la economía del mar es la observación sobre la presencia de los recursos naturales, su distribución y abundancia variable en espacio y tiempo. Le sigue la comprensión de los procesos naturales de producción y renovación de los recursos biológicos. Luego viene la representación cartográfica de las principales áreas de distribución de los recursos y, por último, sigue el cálculo de la razón de producción y la predicción de las posibilidades de su explotación comercial.

Esta sucesión de acciones nos parece lógica, ya que debemos realizar observaciones antes de comprender; conocer y comprender antes de realizar una carta; estimar y calcular antes de predecir, y predecir las posibilidades antes de invertir capitales.

En la segunda parte del libro, al presentar los principales recursos biológicos del mar, se demostró que ellos difieren de un mar a otro y también de una región a otra o de un nivel de profundidades a otro. Los recursos de mayor importancia económica son pocos y se encuentran en determinadas zonas. Así los cetáceos abundan durante el verano en los mares polares. Los salmones del género *Oncorhynchus* pueblan las aguas templadas frías del mar de Bering y los ríos de las tierras adyacentes. El arenque forma grandes cardúmenes en las aguas templadas frías del Atlántico Norte. Los atunes prefieren las aguas

intertropicales. Los gádidos se desplazan preferentemente cerca del fondo, mientras que la caballa, anchoíta y muchos selacios se desarrollan mejor en las aguas templadas cálidas. Los langostinos abundan en ciertos mares subtropicales con fondo de fango orgánico, mientras que otros crustáceos prefieren el fondo rocoso. Eso demuestra que los recursos biológicos no tienen distribución universal en toda la extensión del espacio marítimo, o bien, que los recursos del mar que interese a la pesca difieren con el espacio. Para la economía del mar, cada área del espacio marítimo adquiere, de este modo, otra importancia, según los organismos que alberga, su abundancia relativa, el monto de las capturas que pueden obtenerse durante la explotación y el valor comercial de los mismos.

La diferencia del valor atribuido a las distintas zonas o áreas del espacio marítimo repercute en la actividad de los buques pesqueros. Ellos ponen de manifiesto la tendencia de dirigirse hacia las áreas más cercanas en que hay recursos biológicos de alto valor económico y de desarrollar sus actividades principalmente en éstas. De este modo se lega rápidamente a una concentración de buques pesqueros de distinta nacionalidad en áreas marítimas de extensión limitada, pudiendo tener efecto como:

- 1º Una disminución general de la cantidad de recursos biológicos existentes en el área.
- 2º Una merma de la captura por barco.

- 3º Un aumento del número de días de permanencia en el mar para llenar la capacidad de las bodegas.
- 4º Un aumento correspondiente de los gastos de explotación, seguido por una disminución del beneficio comercial por buques y viaje.

Es lógico que tal situación termine, tarde o temprano, con el descontento de los pescadores; se crean, frecuentemente, situaciones equívocas y de tensión entre los buques de distinta bandera. El choque de intereses entre los pescadores puede generalizarse y reclamar la intervención de los Estados a los cuales pertenecen.

a) LA ORGANIZACION DE LOS MEDIOS DE EXPLOTACION.— Esta comienza con la explotación y se intensifica a medida que aumenta el interés de cada Estado en la obtención de los productos del mar. Abarca sucesivamente:

- 1º La mecanización de las embarcaciones pesqueras.
- 2º La incorporación de buques de mayor tonelaje, mayor capacidad de bodegas y mayor autonomía.
- 3º La adquisición de buques-fábricas.
- 4º La organización de expediciones formadas por: un buque-fábrica que sirve de buque-madre, una flotilla de buques de caza (de ballenas) o pesca y otros buques de almacenamiento de los pro-

ductos pesqueros capturados o elaborados por la factoría flotante.

Esta sucesión progresiva en la organización de la flota pesquera crea nuevas posibilidades a la explotación del mar y una de ellas, posiblemente la más espectacular, es la expansión.

b) LA EXPASION DE LAS ACTIVIDADES PESQUERAS EN EL ESPACIO MARITIMO.— Se realizó como en efecto de la organización de la flota pesquera. Al principio, se efectuaron viajes cortos al mar territorial y áreas de la zona contigua. Le siguieron viajes a los mares más próximos con veleros y pesqueros de dimensiones moderadas. Con la incorporación de buques pesqueros de gran autonomía y de los buques-fábrica, se efectuaron viajes a mares distantes.

Los atuneros de California comenzaron a viajar a las islas Galápagos para la pesca del atún y los procedentes del Japón se dirigieron a la región intertropical del Pacífico Oriental con el mismo objetivo. Los franceses, portugueses, españoles, alemanes y escandinavos volcaron su interés hacia las regiones frías de Islandia, Groenlandia y Terranova, cuya riqueza extraordinaria en gádidos conocían desde hace siglos. Los balleneros de Noruega, Inglaterra y Alemania, cruzaron el Atlántico en todo su largo y los Japoneses hicieron el mismo viaje en el Pacífico para poder cazar cetáceos en los mares antárticos.

Esta expansión de los pescadores hacia regiones cada vez más apartadas es una de las principales manifestaciones de la explotación de los recursos biológicos del mar. Demuestra que estos recursos pueden ser aprovechados con verdadero éxito sólo por los Estados que disponen de una flota pesquera numerosa y eficiente. Pero los modernos buques de pesca de gran autonomía y capacidad de bodegas, como también las expediciones pelágicas, formados por buques-fábrica y su flotilla de buques de pesca y caza y otros buques de carga de los productos capturados y elaborados, representan inversiones de grandes capitales y requieren gastos de mantenimiento relativamente altos. Para hacerles frente y asegurarse también un rendimiento comercial que justifique la inversión y los gastos, dejando también un margen de ganancia aceptable, necesitan obtener grandes capturas. Es por ello que deben realizar viajes a lugares de pesca donde hay abundancia de organismos marinos explotables y que están situados, muchas veces, a gran distancia de los puertos que le sirven de base.

c) INTERFERENCIAS.— La posibilidad de visitar regiones distantes tuvo varios efectos. En primer término, contribuyó a la intensificación de la competencia por la obtención de los mismos recursos biológicos en determinadas regiones del espacio marítimo. En segundo lugar, permitió a los buques un acercamiento al borde de los mares epicontinentales, la incursión en la zona contigua y también la penetración en el mar territorial sobre

el cual ejercían la soberanía otros Estados. El caso más conocido es dado por la acción de los pesqueros japoneses; cuando Estados Unidos de Norte América adoptó medidas de protección del salmón en sus aguas territoriales, los japoneses llevaron la pesca pelágica de estos peces hasta el linde del mar territorial, capturándolos durante su migración y anulando, lógicamente, el efecto de las medidas de conservación. Otro caso se tiene en la acción de los atuneros de California en las aguas del Perú.

Esta forma de expansión de las actividades pesqueras y la convergencia de los buques pertenecientes a distintas naciones hacia las áreas donde hay ciertos recursos biológicos, con el objetivos de obtener la mayor captura, lleva en sí el germen de la discordia. Este se puso de manifiesto en el choque de intereses por la obtención de un mismo recurso biológico, o por el dominio de un mismo sector restringido del espacio marítimo, caracterizado por la abundancia de un recurso biológico con el elevado valor comercial. Se llegó a litigios entre los pescadores y luego entre los Estados a los cuales pertenecían. Se formularon pretensiones de acuerdo con los intereses de cada Estado y eso estimuló el desarrollo de procesos políticos y el dictamen de soluciones de carácter internacional.

d) La CONQUISTA ECONOMICA DEL MAR.— "Cada buque representa una porción flotante del territorio del Estado cuyo pabellón enarbola. De acuerdo con esta fórmula clásica,

la extensión de los viajes, con fines de explotación de los recursos biológicos del mar, representa una forma moderna de "conquista económica" del espacio marítimo. Constituye, al mismo tiempo, una posibilidad de transformar las áreas marítimas con valor económico negativo en áreas con valor positivo, ya que contribuyen al aprovechamiento de parte de la producción natural de la misma de la cual no se había hecho uso previo.

La expansión pesquera significa, además, una extensión considerable de la superficie explotada en beneficio del Estado cuya flota es capaz de efectuar viajes largos y permanecer durante varias semanas en regiones apartadas del mar.

e) EL DOMINIO MARITIMO DE INDOLE ECONOMICA.— Todos conocemos de la historia las luchas que se libraron en el curso del pasado por la obtención del dominio marítimo. Como el espacio marítimo representa 2/3 del espacio terráqueo y es una unidad, su dominio único podía asegurarse a un determinado Estado prácticamente al dominio del mundo. Este dominio absoluto no puede realizarse aún y por ello asistimos a tantos choques de intereses entre las potencias marítimas que tienen más pretensiones que poder real.

En la actualidad, la explotación del mar y el esfuerzo de amplitud variable con el que se efectúa por las flotas pesqueras de los distintos Estados, puede ser causa de tales choques. Esta afirmación requiere una explicación más amplia. Nosotros distingui-

mos un dominio marítimo de índole político-militar, fundado en la ascendencia política adquirida por un Estado en el concierto de los Estados y en su fuerza naval, y un dominio marítimo de índole económica, basado en el gran radio de acción de la flota pesquera y su alta capacidad y eficiencia de explotación de los recursos biológicos del mar. Lo vemos puesto de manifiesto en la región antártica, a través de la industria ballenera que se realiza allí; del total de 17 expediciones pelágicas, pertenecientes a las 6 naciones, que visitaron dicha región en el curso de la temporada de 1953/54, participando de la caza de cetáceos, 52,94 % inglesas, sumando 70,59 % del total de las expediciones participantes. Del total de 2,282.526 barriles de aceite obtenidos, las expediciones de las dos primeras naciones y sus dos (2) factorías terrestres, situadas en las islas Georgias del Sur, obtuvieron en conjunto 1.562.— 701 barriles, o sea un 68,37 % del total general.

El dominio marítimo de índole económica se exterioriza también en la pesca de los atunes practicada en la región oceánica del Pacífico Oriental, donde la gran mayoría de los buques atuneros pertenece a los Estados Unidos de Norte-América. En segundo lugar y con un porcentaje mucho menor están los buques atuneros del Japón. Podemos citar como ejemplo al buque atunero "Western Ace", del cual se afirma que es el mayor de su tipo en el mundo. Trátase de un remolcador de salvamento transformado en atunero que tiene la eslora de



51.92 m., motores de 1,600 H.P. y un radio de acción de 13,000 millas marinas. Puede almacenar en sus bodegas hasta 630 toneladas de atún o 180.000 salmones congelados de 3,180 Kg. Las modificaciones que se le hicieron costaron 500.000 dólares, lo que demuestra la magnitud de la inversión del capital en este tipo de embarcaciones pesqueras. Su gran radio de acción, su velocidad (11,75 nudos) y la capacidad de sus bodegas le permiten pescar y entregar atún en cualquier parte del mundo, pudiendo actuar también como buque madre, especialmente en la temporada de la pesca de salmones.

Este tipo de dominio marítimo es real e involucra la obtención de mayores cantidades de pescado para algunas, pocas, naciones; es también justificado, en cuanto se basa en el espíritu de iniciativa de los pescadores, en mayores inversiones de capital y en la capacidad técnica general más elevada de los países a los cuales pertenecen; es dinámica, por modificarse en el transcurso del tiempo, en función del número cada vez mayor de buques pesqueros de gran autonomía y gran fuerza de propulsión y de nuevas artes de pesca que desarrollan los distintos países, mientras se dedican a la explotación de los recursos biológicos del mar.

f) TENDENCIAS ACTUALES EN LA ECONOMIA DEL MAR.— El requerimiento de la hora actual es el de obtener más alimento proteico del mar para satisfacer las necesidades alimenticias de la humanidad. Este

incentivo lleva a una intensificación acelerada de la explotación del espacio marítimo, puesto de manifiesto especialmente en el hemisferio sur.

La intensificación actual de la pesca y caza marítima permite reconocer, entre otras, las siguientes tendencias:

- 1º Reducción del gran número de pequeñas embarcaciones pesqueras y aumento del tonelaje, de la fuerza y autonomía de los nuevos buques pesqueros que se agregan a la flota pesquera de cada Estado.
- 2º Explotación intensificada de los recursos biológicos en la región oceánica, los mares polares y a mayor profundidad.
- 3º Aprovechamiento cada vez más completo de la fertilidad potencial del mar y de los recursos biológicos obtenidos.
- 4º Elaboración de gran parte de los productos pesqueros en el mar.

Después de esta sumaria indicación de la "acción en el campo de la explotación en el mar", veamos cuáles son los procesos políticos a los cuales dio origen o estimuló la actividad pesquera en el espacio marítimo.

### 3. Reacción: Procesos políticos, nacionales e internacionales.—

La fase inicial de observaciones y comienzo de la explotación del mar se caracterizó por el dominio absoluto de los intereses económicos de los individuos y la ausencia de una política

ca clara de fomento de la explotación pesquera.

Con la fase de organización de los medios de explotación, se dio una legislación nacional a la pesca y caza marítimas en algunos Estados y comenzó a aplicarse una política de fomento de la pesca, acordándose también créditos para estimular su desarrollo. Los intereses políticos se concentraron, sin embargo, sólo en la franja de tres millas del "mar territorial", acordándose poca importancia o ninguna al resto del espacio marítimo.

La modernización de la flota pesquera en varios Estados estimuló, en cambio, el desarrollo de los procesos políticos en forma inusitada. Se puso de manifiesto: primero, un esfuerzo visible de cada Estado de mantenerse a la par con los Estados vecinos en materia de organización de la flota pesquera; luego un esfuerzo de superarlos; le siguió una política tendiente hacia la organización de los pescadores y sus actividades y por último, una actividad política tendiente a proteger los recursos pesqueros del mar, para su explotación unilateral por los habitantes del país, y a defenderlos contra abusos de toda clase, cometidos por pescadores de otros países.

La expansión de las flotas pesqueras de algunos Estados marítimos hacia las aguas de la zona contigua al mar territorial, conjuntamente con el desarrollo técnico general, alcanzado en materia de circulación y transporte marítimos y aéreos, demostraron:

- 1º La necesidad de tener mayor seguridad en las aguas territoriales y costas.
- 2º La necesidad de proteger la navegación y pesca en el mar en forma más eficiente.
- 3º La necesidad de modificar principios y doctrinas anticuadas sobre las divisiones jurídicas del mar y la libertad de la pesca en el alta mar.

La necesidad de obtener mayor seguridad en las aguas del mar adyacente a las costas de los países marítimos y proteger los intereses nacionales en materia de pesca y caza marítima y conservación de los recursos naturales fue tantas veces comentada que no se requiere una aclaración más a no ser para agregar que la pesca no es solo una actividad económica, sino también un *modus vivendi* de parte de la población costera, cumpliendo así una clara función social. Requiere aclaración, en cambio, todo cuanto se refiere al punto 3º); por ello nos proponemos tratar brevemente del "principio de libertad de los mares" y las sucesivas restricciones que experimentó.

a) EL PRINCIPIO DE LA LIBERTAD DE LOS MARES.— Se impuso en el curso de los siglos XVII y XVIII. Admite que el espacio marítimo es "res comunis" es decir, pertenece a todo la humanidad, mientras que los organismos marinos son "res nullius". Por lo tanto, todos los Estados pueden gozar de la libertad de navegar, explorar y explotar los re-

curso naturales del mar. Derivan de este principio:

- 1º La libertad de navegar en el mar.
- 2º La libertad de apropiarse de los recursos naturales del mar.
- 3º. La libertad de elección de las áreas de pesca.
- 4º La libertad de ejercer la pesca y caza marítimas.

b) LAS PRIMERAS RESTRICCIONES IMPUESTA AL ALCANCE DEL PRINCIPIO DE LA LIBERTAD DE LOS MARES.—Al principio del siglo XVIII se expresó la idea de que el Estado debería tomar posesión del mar costero hasta donde puede dominarlo desde la tierra. Esta idea recibió una primera aplicación práctica de 1782, al adoptarse el límite de tres millas para el mar costero, colocado bajo la jurisdicción del Estado costero. Más tarde, el límite fue modificado por algunos Estados.

El reconocimiento de esta franja de mar jurisdiccional representa una de las primeras restricciones impuestas al principio de la libertad de los mares; a esta le siguieron otras que se indicarán a continuación. Pero, para comprender su alcance, debemos conocer primero:

c) LA DIVISION JURIDICA DEL ESPACIO MARITIMO.— En 1930, la Conferencia para la Codificación del Derecho Internacional reconoció la siguiente división del espacio marítimo: mar territorial, zona contigua y el alta mar.

El mar territorial, denominado, a veces, también mar jurisdiccional, es la franja del mar que se extiende desde la línea de más baja marea de las costas de un Estado hasta una línea paralela a la primera, situado a una distancia convencional. (Por ejemplo a 3 millas) que representa su límite exterior.

Cada Estado costero ejerce soberanía sobre el mar territorial adyacente y tiene derecho a tomar con respecto a él todos las medidas para salvaguardar los intereses de seguridad.

La zona contigua; esta denominación, admitida por el Derecho Internacional común, se acuerda a una franja del mar, situado entre el límite exterior del mar territorial y el alta mar. Al ser contigua al mar territorial de 3 millas, tiene su límite exterior a unas 12 millas de la costa.

El Estado ejerce en ella algunos derechos de carácter administrativo (por ejemplo: la vigilancia aduanera).

El alta mar se extiende a continuación de la zona contigua y abarca la mayor parte del espacio marítimo. Algunos admiten que se limita con el mar territorial, incluyendo, de este modo en él, también la zona contigua. Para ellos, las únicas divisiones jurídicas del espacio marítimo son: el mar territorial y el alta mar.

De acuerdo con el Derecho Internacional, el alta mar no pertenece a nadie; ningún Estado puede ejercer derechos exclusivos de soberanía o jurisdicción sobre el alta mar.

d) EL PROBLEMA DEL LIMITE DEL MAR TERRITORIAL.— El Derecho Internacional adoptó como regla el límite de 3 millas para el mar territorial. Este límite fue adoptado por los siguientes Estados: Alemania, Brasil, Chile, Ecuador, Estados Unidos de Norte América, Inglaterra, Japón, Letonia y Países Bajos.

Otros Estados fijaron el límite de su mar territorial a distancia mayor. Adoptaron un límite de 4 millas: Dinamarca y Suecia; de 5 millas, Uruguay; de 6 millas, España, Portugal y Yugoslavia; de 9 millas, Méjico; y de 12 millas, Colombia y Rusia.

El límite de 3 millas del mar territorial favoreció, desde el comienzo, a los Estados de gran poderío marítimo, como favorece también en el presente a los Estados con flota pesquera de gran radio de acción y eficacia. Ellos no sufren restricciones en la zona contigua de otros Estados; en cambio, imponen su voluntad en su propia zona contigua y, a veces, también en el alta mar adyacente.

Cabe destacar que la colocación de una franja del mar bajo la soberanía de cada Estado costero limitó el alcance del principio de la libertad de los mares, reconociéndose sólo:

- 1º La libertad de navegación en alta mar, bajo el control exclusivo del Estado cuya bandera enarbolaba el buque.
- 2º La libertad de pesca en alta mar, bajo las mismas condiciones.
- 3º La libertad de colocar cables submarinos en alta mar.

4º La libertad de circulación aérea por sobre la región del alta mar.

No obstante, se presentaron casos en que estas libertades no pudieran ser respetadas y otros, en que por tratarse de mares cerrados o de mares cuya explotación interesaba a varios Estados simultáneamente se requería una ampliación de los principios jurídicos y nuevas restricciones al principio de la libertad de los mares.

Las últimas dos guerras mundiales demostraron que el límite del mar territorial no garantizaba más la seguridad de la población de un Estado costero. Por otra parte, la expansión de las operaciones pesqueras hacia los mares de otros Estados y los litigios producidos, colocaron en primer plano político al problema de la extensión de la soberanía nacional sobre superficies más extensas del mar. Así se llegó al concepto que:

- 1º Cada Estado con intereses vitales en el mar adyacente a sus costas debe hacer frente a las pretensiones de otros Estados.
- 2º Para hacerles frente, debe tener la capacidad política y naval de prevenir, controlar y repeler cualquier acción que contraviniera los derechos del Estado sobre parte del espacio marítimo, contiguo a sus costas.
- 3º El Estado debe poseer también las armas jurídicas necesarias para sostener sus derechos, refutar pretensiones de otros Estados sobre el mar contiguo y justificar su propia reacción.

4º Ante el progreso tecnológico alcanzado y los requerimientos actuales de una mayor seguridad para el Estado costero, el concepto sobre el límite de 3 a 12 millas del mar territorial puede considerarse ya inadecuado.

Este desarrollo de los conceptos encontró su primera expresión en los convenios bi- o multilaterales, concluido entre los Estados sobre el mar y la explotación de sus recursos naturales y, luego, en las proclamaciones nacionales de soberanía sobre el mar epicontinental, la plataforma continental y los recursos naturales del mar.

Los convenios. Uno de los caminos a los cuales recurrió el Estado para defender sus intereses en el mar adyacente a sus costas contra las pretensiones de otros Estados fue el de concluir convenios. Estos son la expresión de un acuerdo entre dos o varios Estados sobre acciones comunes, concluido de conformidad con principios equitativos.

Los convenios contribuyen a la solución pacífica de los complejos problemas y litigios que plantea la explotación pesquera del mar y permiten hacer respetar los intereses de los Estados interesados. Como ejemplo citamos: el Convenio de la Caza de Ballenas, concluido en 1946; el Convenio tripartito concluido en 1951 entre Estados Unidos de Norte América, Canadá y Japón sobre la pesca en el mar de Bering; el Convenio entre los Estados Unidos de Norte América y Costa Rica sobre el Atún Tropical, etc.

e) LAS PROCLAMACIONES NACIONALES DE SOBERANIA SOBRE EL MAR.— La extensión demasiado limitado del mar territorial, inadecuado para la seguridad del Estado, fundada en una legislación internacional anticuada; la acción de los buques pesqueros en las aguas de las zonas contiguas al mar territorial de otros Estados y la necesidad de amplificar principios de conservación de los recursos naturales para asegurar el uso permanente de los mismos a los habitantes de cada país, fueron los principales estímulos que llevaron a varios Estados a la situación de formular, abierta o veladamente, pretensiones de soberanía sobre grandes extensiones de sus mares adyacentes y sus recursos naturales.

Esta acción política, por cierto novedosa, se puso de manifiesto por declaraciones y reclamaciones unilaterales sobre la plataforma continental, el mar epicontinental o extensiones de hasta 200 millas desde la costa y, en algunos casos, sobre los recursos minerales y pesqueros de las aguas, del lecho marino y del subsuelo.

Resulta muy significativo que la primera proclamación, emitida por los Estados Unidos de Norte América el 28 de Septiembre de 1945, se vincula con los recursos naturales de la plataforma continental. En ella se dice, entre otros conceptos:

"... Yo Harry Salomón Truman, Presidente de los Estados Unidos de América proclamo por la presente la siguiente política de los Estados Unidos con respecto a los recursos na-

turales del subsuelo y del lecho marítimo de la plataforma continental:

"Teniendo en cuenta la urgencia de la conservación y prudente aprovechamiento de los recursos naturales, el gobierno de los Estados Unidos considera los recursos naturales del subsuelo y del lecho marítimo de la plataforma continental bajo el alta mar, contiguos a las costas de los Estados Unidos, como pertenecientes a los Estados Unidos y sujetos a su jurisdicción y control. . .".

Una segunda proclamación, emitida el mismo día, se refirió a los recursos pesqueros y la necesidad de protegerlos con beneficios para la nación.

A estas proclamaciones le siguió una de Méjico que también se vincula con la necesidad de conservar los recursos del mar "para el bienestar nacional, continental y mundial". Resulta muy interesante saber que la principal razón citada en la proclamación contenía una alusión directa a las tendencias de expansión pesquera. Está concebida en los siguientes términos:

"En los años anteriores a la guerra, el hemisferio occidental tuvo que contemplar cómo flotas pesqueras permanentes de países extracontinentales se dedicaban a la explotación inmoderada y exhaustiva de esa inmensa riqueza, que si bien es cierto debe coadyuvar al bienestar mundial, es evidente que corresponde, en primer lugar al

país mismo que la posee y al continente a que pertenece".

La proclamación reivindica "toda la plataforma o zócalo continental adyacente a sus costas y todas y cada una de las riquezas naturales conocidas e inéditas que se encuentra en la misma". La plataforma continental fue incluida dentro del territorio nacional de Méjico por decreto del 25 de febrero de 1949.

Criterio parecido adoptaron en lo sucesivo: Panamá, Arabia Saudita, Filipinas, Pakistán, Nicaragua y Brasil.

Panamá estableció por la Constitución de marzo de 1946 que la plataforma submarina pertenece al dominio del Estado; incluyó también las aguas que bañan su plataforma, por un decreto del 17 de diciembre del mismo año, regulando el uso de los recursos pesqueros y su explotación por barcos extranjeros.

Arabia Saudita, interesada en los recursos petrolíferos del subsuelo del mar, declaró el 28 de mayo de 1949 que queda bajo su jurisdicción y control el suelo y subsuelo del mar en determinadas zonas del Golfo Pérsico, sin afectar los derechos de pesca y de explotación de perlas. Esta aclaración fue seguida por otras similares, hechas en el mes de junio del mismo año por 9 sultanatos con intereses en el mismo Golfo.

La República de Filipinas aprobó una ley, el 12 de junio de 1949, por la cual se declaran pertenecientes al dominio del Estado los yacimientos pe-

tróferos de la plataforma continental.

Pakistán procedió, el 9 de marzo de 1950, a la inclusión en el territorio nacional del lecho del mar a lo largo de sus costas "que se extiende hasta el contorno de 100 brazas en el alta mar". El decreto no se refirió al subsuelo y tampoco a las aguas y sus recursos pesqueros.

Nicaragua estableció por la declaración del Congreso, el 6 de noviembre de 1950, que la plataforma continental, integrante del territorio nacional, se extiende hasta la profundidad de 200 m. del nivel de la baja marea.

Brasil decretó, el 8 de noviembre de 1950, que la plataforma submarina integra su territorio nacional, estableciendo, además, que "el aprovechamiento y la exploración de los productos y riquezas naturales que se encuentran en esa parte del territorio nacional dependen, en todos los casos, de autorización o concesión federal".

Más categórica fue la República Argentina, al decretar el 11 de octubre de 1946, que "el mar epicontinental y el zócalo continental argentino" pertenecen a la soberanía de la nación. Entre los fundamentos citados figura también uno referente a las riquezas del mar. Este establece:

"Que es propósito del Poder Ejecutivo proseguir en la forma cada vez más intensiva, los estudios científicos y técnicos en todo lo referente a la exploración y explotación de las

riquezas de los tres reinos que tantas posibilidades ofrecen en el zócalo continental argentino y en el mar epicontinental correspondiente".

Resulta, pues, que la Argentina tomó la decisión más que lógica de colocar bajo su soberanía no sólo la plataforma continental sino también las aguas del mar que la cubren. Este ejemplo fue imitado también por otros Estados.

Chile, Perú, Honduras. El Salvador y Costa Rica, no disponiendo de una plataforma continental extensa a continuación de sus costas, declararon bajo su protección y control todo el mar (con su suelo, subsuelo, aguas y riquezas naturales) comprendido entre sus costas y una paralela matemática, proyectada en el espacio marítimo a 200 millas marinas. En caso de presencia de islas, las 200 millas marinas cuenta por todo su contorno.

Cabe destacar que en estos casos de soberanía declarada sobre el alta mar no se tuvo en cuenta el límite convencional constituido por la isobata de 200 m. de la plataforma continental. Así en la proclamación de Chile, del 23 de junio de 1947, se proclamó la soberanía nacional sobre el zócalo continental adyacentes a las costas continentales e insulares del territorio nacional, cualquiera que sea la profundidad en que se encuentra (Art. 1) y sobre los mares adyacentes a sus costas, cualquiera que sea su profundidad, "en toda la extensión necesaria para reservar, proteger, conservar

y aprovechar los recursos y riquezas naturales de cualquier naturaleza"... "sometiendo a la vigilancia del Gobierno especialmente las faenas de pesca y caza marítima, con el objeto de impedir que las riquezas de este orden sean explotadas en perjuicio de los habitantes de Chile, y mermadas o destruidas en detrimento del país y del continente americano" (Art. 2º).

Perú dio una proclamación similar a la de Chile en cuanto al límites y profundidades; contiene, sin embargo, en sus fundamentos, una novedad al establecer:

"Que la riqueza fertilizante que depositan las aves guaneras en las islas del litoral peruano requiere también para su salvaguardia la protección de los recursos pesqueros que sirven de sustento a dichas aves".

Como bien puede verse, las declaraciones estatales de soberanía presentan gran diversidad en las razones que la fundamentan, en su contenido y también en sus alcances. No obstante, se destaca claramente el predominio de los motivos de índole económica: posesión de los recursos naturales del mar, protección de los mismos, aprovechamiento en beneficio de los habitantes del país, etc.

Las modificaciones efectuadas por los Estados interesados son actos políticos unilaterales que no fueron aceptados universalmente. Tienen el mérito de demostrar abiertamente que muchos Estados no se conforman más con lo que establece el Derecho Inter-

nacional con respecto a la soberanía sobre parte del espacio marítimo. Tienen la desventaja de aumentar la posibilidad de los litigios y conflicto entre los Estados, especialmente debido a los derechos que derivan de la proclamaciones de soberanía.

f) DERECHOS QUE RESULTAN DE LA DECLARACION DE SOBERANIA SOBRE UN MAR.—Del acto político de declaración de soberanía sobre el mar adyacente y sus recursos naturales resultan derechos para el Estado respectivo, de los cuales indicamos, a continuación, los más importantes.

- 1º El derecho de imitar leyes y reglamentaciones sobre el ejercicio de la pesca y caza marítima, la navegación y descarga de residuos petrolíferos en todo el mar que está bajo la Jurisdicción del Estado.
- 2º El derecho de reglamentar el aprovechamiento de los recursos naturales (energéticos, hídricos, minerales y biológicos) de las aguas, del fondo y subsuelo marino, en beneficio de los habitantes del país.
- 3º El derecho de emitir leyes y reglamentaciones sobre construcciones de cualquier índole en el mar sobre el cual el Estado ejerce la soberanía.
- 4º El derecho de conceder permisos y concesiones temporarias de explotación del mar y sus recursos naturales o del fondo y subsuelo marino a individuos o empresas extranjeras.



- 5º El derecho de organizar la explotación científica de su mar.
- 6º El derecho de crear zonas de protección o conservación de la fauna y flora dentro del mar que está bajo la soberanía del Estado.
- 7º El derecho de tomar medidas para la seguridad y de efectuar el contralor de su aplicación.
- 8º El derecho de prevenir y repeler cualquier acto dirigido contra la soberanía del Estado sobre su mar.

Estos derechos del Estado serán respetados por otros cuando aquél tenga la ascendencia política y fuerza requerida para imponer su voluntad, y mucho más cuando las declaraciones nacionales de soberanía sean reconocidas y respaldadas por el Derecho Internacional. Hasta tanto, continuará la situación actual con incursiones de barcos pesqueros en las aguas de otros Estados, protestas, tensión en las relaciones diplomáticas, contramedidas, etc.

g) TENDENCIAS ACTUALES EN EL CAMPO POLITICO.— En el presente, cuando los biólogos miran hacia el mar como posible fuentes de productos protéicos con los cuales se satisfagan los requerimientos mundiales de alimento; cuando técnicos y diplomáticos afrontan nuevos problemas, creados por el descubrimiento de yacimientos petrolíferos en el subsuelo marino y de construcción de pozos a distancias de más de 30 millas de la

costa; cuando muchos Estados claman por la obtención de mayor seguridad en su mar, se pone de manifiesto la tendencia de salvar el principio de la libertad de navegación y su régimen jurídico, establecido en el Derecho Internacional y obtener, en cambio, la propiedad estatal sobre los recursos naturales de grandes extensiones del alta mar o, por lo menos, el derecho de disponer sobre la conservación y el aprovechamiento de los mismos.

Esta tendencia, puesta en evidencia en las proclamaciones nacionales de varios Estados costeros, visualiza la satisfacción máxima de los intereses particulares de cada Estado.

Si el Derecho Internacional no accedió aún a tales tendencias, aunque justificadas y concordantes con el desarrollo actual de las cosas, eso se debe a las dificultades que se oponen a la solución del problema en escala mundial. Ellas residen en las diferencias que resultan de la posición geográfica de cada Estado en relación con su mar, extensión variable de los distintos mares, presencia o ausencia y gradiente diferente de la plataforma continental, abundancia variable de los distintos recursos naturales, magnitud variable de los intereses de los Estados, en escala nacional e internacional, en el ejercicio de la pesca y caza marítimas, etc.

No obstante, quedan en pie, por un lado, los cambios operados en la pesca durante la última década y,

en especial, la mayor capacidad de trabajo y expansión de las flotas pesqueras de algunos Estados hacia regiones menos explotadas; y por otro, las acciones en el campo político, tendientes a contrarrestar esta expansión por declaraciones de pertinencia de los recursos naturales del mar al Estado costero adyacente.

El dinamismo tan característico de los fenómenos relacionados con la vida encuentran así su expresión también en el campo restringido de las acciones en la economía del mar y en el de sus correspondientes reacciones en el campo político.

#### 4. Conclusiones.—

De lo expuesto resulta que el ejercicio de las operaciones de explotación en el espacio marítimo requiere seguridad y protección y que esta última involucra ciertas acciones políticas de índole nacional e internacional. Surgen así problemas geopolíticos, relacionados con la economía del mar, cuya solución resulta, frecuentemente, sumamente delicada.

En el presente, la situación es aparentemente caótica, debido a la acción unilateral de las naciones con respecto a su mar adyacente y la falta de principios de aplicación universal. Se requiere, más que nunca:

“Salvaguardar los intereses particulares de cada Estado con beneficio mutuo para todos los Estados marítimos y con miras hacia la felicidad de la comunidad humana”.

Hay un solo camino que puede llevar a esta meta ideal: el del entendimiento recíproco.

Hay una sola forma de recorrer este camino: la de los convenios fundados en conceptos sanos.

Hay un solo método de fundamentar estos conceptos: el del enunciado de una nueva doctrina que establezca los principios fundamentales de carácter universal, sobre el espacio marítimo y los derechos de los Estados marítimos en materia de dominio, político o económico, sobre partes del mismo y de explotación de sus recursos naturales; energéticos, hídricos, minerales y biológicos.

Sabemos que la modificación de principios jurídicos y doctrinas hondamente arraigadas no es fácil y también que resulta mucho más difícil aún reemplazarlas. Por lo general, nos gusta aceptar las líneas de pensamiento en las cuales hemos sido educados y con las cuales estamos acostumbrado a solucionar los problemas planteados. Las ideas nuevas suelen molestar, porque pueden obligarnos a modificar nuestros propios conceptos o el esquema del mundo que nos hemos elaborado en base a los conocimientos adquiridos en nuestra juventud. Sin embargo, para triunfar en una empresa, debemos estar alertas para aprender y debemos aceptar también ideas nuevas, porque pueden ser una guía para la acción, y la acción puede llevarnos hacia la meta anhelada. Las ideas expuestas sobre la economía del mar como acción y los procesos polí-

ticos que engendra como reacción, pueden ser consideradas con tal criterio práctico.

Al expresar estas ideas, los autores están animados por el deseo de dar un nuevo estímulo a los procesos

políticos que tendrán que contribuir a la aclaración de la situación actual sobre el dominio del mar o parte del mismo y la explotación de sus recursos naturales, para allanar el camino hacia la felicidad de la humanidad.



# ¿En qué Consiste la Investigación Operacional?

Por el Capitán de Fragata A.P.

MIGUEL COLINA M.

Investigación Operacional es un método científico para proporcionar a los altos comandos las bases cuantitativas para tomar las decisiones más convenientes en relación con las operaciones bajo su control.

Con el objeto de aclarar esta definición, mostrar las aplicaciones de la Investigación Operacional y de allí colegir la utilidad que podría tener en nuestro país esta nueva ciencia vamos a hacer un resumen del estado actual de su desarrollo y los elementos fundamentales de algunas de las teorías que comprende.

La Investigación Operacional reúne una serie de teorías matemáticas que tienen aplicación directa en la solución de problemas estratégicos, tácticos, económicos, industriales y tecnológicos. Algunas de estas teorías han sido ideadas aún antes que se usase el término Investigación Operacional, siendo anteriores a la Segunda Guerra Mundial; sin embargo, su desarrollo y aplicación a los problemas de guerra se iniciaron durante su dicha conflagración, a partir de la cual la Investigación Operacional ha ido

enriqueciéndose en forma notable, extendiendo su campo de aplicación a la economía, la industria, y a la tecnología. Mencionaremos primeramente el Status de la Investigación Operacional en el mundo, los nombres de algunas de las teorías que la conforman y las bases fundamentales y aplicación de algunas de ellas.

**STATUS.**— Los gobiernos, las fuerzas armadas, y las grandes empresas industriales de los principales países del mundo cuentan con Grupos de Investigación Operacional, los cuales proporcionan a los ejecutivos las bases cuantitativas para tomar las decisiones de importancia.

La Investigación Operacional se enseña en las universidades y principales centros de estudio del mundo como cursos regulares de sus programas respectivos. La Escuela de Post-Graduados de la Marina de Estados Unidos tiene un curso de dos años de duración de Investigación Operacional.

Existen sociedades nacionales de investigación operacional en gran número de países, entre los cuales ya se

encuentran los países en vías de desarrollo, notándose un saludable intercambio de información a través de gran número de publicaciones, tales como:

Operations Research Journal, publicada por la Operation Research Society of America, Baltimore.

Revue de Recherche Opérationnelle, publicada por la Societé Francaise de Recherche Opérationnelle, París.

Operational Research Quarterly, publicada por la Operational Research Society of United Kingdom, London.

Naval Research Logistics Quarterly, publicada por la Office of Naval Research, Washington.

Bollettino del Centro per la Ricerca Operativa, publicada por la Universidad Bocconi, Milán.

Unternehmensforschung, publicada por Physica-Verlag, Wurzburg, Germany.

Con referencia a nuestro mundo Latino-Americano tenemos que en México, Argentina, Brasil, Chile, Colombia y Venezuela se despliega gran actividad en este campo, cabiendo a las fuerzas armadas una destacada labor, lo cual es natural, pues se debe recordar que esta ciencia se originó en el medio castrense; por ejemplo, en la Argentina existe el Grupo de Investigación Operativa de la Junta de Investigaciones Científicas de

las fuerzas armadas, que está haciendo muy valiosas contribuciones en este campo.

En el Perú se están dictando cursos de Investigación Operacional en las universidades: Ncional de Ingeniería, de Lima, y en la Escuela de Post-Graduados de la Facultad de Ciencias Económicas y Comerciales de la Universidad Mayor de San Marcos; se dictan conferencias sobre generalidades de Investigación Operacional en el Centro de Altos Estudios Militares y en la Escuela Superior de Guerra Naval, y se han dado los primeros pasos para la formación de la Sociedad de Investigación Operacional del Perú, existiendo un vivo interés en nuestros círculos científicos e industriales por esta nueva ciencia.

Entre las diversas teorías matemáticas que conforman la Investigación Operacional debemos mencionar: la programación lineal, la programación dinámica, la teoría de los juegos de estrategia, la teoría de las colas, la teoría de la búsqueda, la teoría de la información, la teoría de las fallas y confiabilidad, la teoría de la simulación, la teoría de Wiener sobre los procesos ergódicos, la teoría de las decisiones secuenciales.

A continuación vamos a explicar muy someramente los fundamentos de algunas de estas teorías y sus aplicaciones.

**PROGRAMACION LINEAL.**— El problema de la programación lineal consiste en hallar el mínimo (o el má-

ximo) de una función lineal de  $n$  variables  $x_i$  tal como:

$$c_1 x_1 + c_2 x_2 + \dots + c_n x_n$$

Sujeta a  $m$  restricciones lineales del tipo

$$a_{11} x_1 + a_{12} x_2 + \dots + a_{1n} x_n \leq b_1$$

$$a_{21} x_1 + a_{22} x_2 + \dots + a_{2n} x_n \leq b_2$$

$$\dots$$

$$\dots$$

$$a_{m1} x_1 + a_{m2} x_2 + \dots + a_{mn} x_n \leq b_m$$

Y además el que todas las variables  $x_i \geq 0$   $i=1, 2, \dots, n$  donde las  $c_j$ ,  $a_{ij}$  y  $b_i$  son constantes conocidas

La solución de este problema cuando el número de variables y restricciones es grande resultaría imposible por los métodos clásicos, como el de multiplicadores de Lagrange aún para una computadora digital con su formidable velocidad de cálculo; Danzing, trabajando para la Fuerza Aérea Norteamericana, ideó un ingenioso algoritmo llamado el método SIMPLEX por medio del cual se resuelve en una forma relativamente breve el problema general de Programación Lineal. Para demostrar la justificación del método SIMPLEX es menester conocer fundamentos de la teoría de matrices, vectores en un espacio aritmético de  $n$  dimensiones y la teoría de los conjuntos convexos.

La programación lineal se aplica a diversidad de problemas entre los cuales destaca el planeamiento de la producción de una fábrica, la programación de las diversas fases de un trabajo como la construcción de un bu-

que, de un cohete, de una carretera; en estas aplicaciones se obtiene una economía de los costos del orden del 20%. Se afirma que el aplicar un refinamiento de este método conocido con el nombre de "Método de la Trayectoria Crítica" a la programación de la construcción del proyectil Polaris se obtuvo una disminución, en el tiempo de construcción, de dos años. Hasta tal punto se ha consagrado este método en la práctica de la planificación de obras que actualmente se exige que todo postor por obras para la Marina Americana programe las diversas fases de la obra por el método PERT, que es un perfeccionamiento del método de la trayectoria crítica usando la teoría de las probabilidades.

Se aplica programación lineal en problemas logísticos de transporte, en asignación óptima del personal a los puestos que existen en una organización; una aplicación importante la constituyen el tipo de problema que consiste en obtener mezclas más económicas de diversos elementos satisfaciendo ciertos requisitos mínimos o limitación de recursos disponibles, tal como el caso de dietas para la alimentación de hombres, animales, mezclas de fertilizantes, de gasolinas, crudos de petróleo, etc.

Otra aplicación de la programación lineal la tenemos en la solución de modelos económicos para determinar el nivel de producción de cada una de las diversas industrias, para satisfacer las demandas del público, del gobierno y la necesidad de incremen-

tor la capacidad productiva de tal modo que se maximice la parte correspondiente del producto nacional bruto, o la producción de determinadas industrias estratégicas.

**TEORIAS DE LAS COLAS.**— La teoría de las colas o de las líneas de espera comenzó a estudiarse en conexión con el diseño de centrales telefónicas automáticas y hasta hace hace pocos años la mayoría de los estudios existentes eran en conexión con el servicio telefónico; solo recientemente, a raíz del auge de la Investigación Operacional, es que esta teoría se aplica a los problemas de inventarios, mantenimiento, líneas de montaje, diseño de servicios óptimos, control de tráfico, ... etc.

Un problema típico elemental es el siguiente: supongamos que tenemos un servicio de reparaciones de unidades de un mismo tipo; el número de unidades reparadas en un período de tiempo determinado depende de las duraciones de las reparaciones de cada una de ellas, esta duración es una variable sujeta al azar es decir una variable aleatoria continua que puede tomar cualquier valor dentro de su rango de definición, consecuentemente el número de unidades reparadas en un tiempo dado es también una variable aleatoria, en este caso discreta, pues sólo puede tomar valores enteros en su rango de definición. Se demuestra que, en caso de que se satisfagan ciertas condiciones bastante generales, la probabilidad  $f(x)$  de que el número de unidades reparadas en un período  $T$  sea  $x$ , está dada por la

función de probabilidad de Poisson

$$f(x) = \frac{e^{-M} M^x}{x!} \quad x = 1, 2, \dots \text{ donde}$$

de  $M$  es el promedio de unidades reparadas en un período de tiempo  $T$  en la misma forma se demuestra que la probabilidad  $g(x)$  de que lleguen  $x$  unidades para ser reparadas en el período  $T$  está también dada por la distribución de probabilidad de Poisson: naturalmente con el valor de  $M$  correspondiente, conociendo los valores promedios de llegada y de reparación de unidades por unidad de tiempo es posible determinar la probabilidad de tener unidades esperando ser reparadas.

En esta forma es posible diseñar servicios de tal modo que las colas tengan una longitud (número de unidades promedio) determinada.

Al dar un mejor servicio la probabilidad de una cola larga disminuye, sin embargo, el costo del servicio aumenta y pueden haber momentos que el servicio se encuentre sin trabajo, por otro lado un servicio con reducido personal y escasas máquinas-herramientas es más barato y tiene trabajo continuo, sin embargo, se puede formar colas muy largas lo cual quiere decir que habrían muchas unidades esperando ser reparadas lo cual es a su vez pérdida de dinero; evidentemente, habrá un nivel de servicio que optimice la utilidad. Este problema elemental tiene una serie de variaciones; podría aceptarse una cola ilimitada o sea una cola infinita o tener colas limitadas como el caso de aviones esperando autorización para aterrizar, (el servicio consiste en las fa-

cilidades que tiene el aeropuerto para el aterrizaje) podríamos tener colas en paralelo, servicios en serie, que se permita pasar de una cola a otra paralela, que existan prioridades en el servicio, en fin, diversas variantes que han sido analizadas para distintos tipos de distribución de probabilidades de llegada y servicio. En esta forma a través de un cuidadoso análisis, resolviendo las ecuaciones diferenciales pertinentes, se llega a conclusiones que un simple análisis lógico no puede dar con la exactitud debida.

Desde el punto de vista matemático, problemas aparentemente distintos resultan a fines ya que devienen en el mismo tipo de ecuaciones diferenciales; así tenemos, por ejemplo, que el número de bombas V-2 por unidad de área que caían en la ciudad de Londres, el número de partículas que emite una sustancia radioactiva por unidad de tiempo, el número de llamadas telefónicas que llegan por minuto a una central telefónica, el número de automóviles que llegan por minuto a una intersección, el número de pedidos que llegan a un almacén por día, están todos definidos por la distribución Poisson (naturalmente con distintos parámetros), de tal modo que con la ayuda de la teoría de las colas es posible estudiar las características de estos fenómenos y tomar las decisiones más convenientes.

Podemos apreciar a través de solamente estas dos teorías la amplia

gama de aplicaciones de la Investigación Operacional y vislumbrar lo beneficioso que sería para nuestro país contar con analistas idóneos que puedan adaptar estas teorías a nuestra realidad nacional, poniéndolas al servicio de la planificación y desarrollo industrial y tecnológico tanto en el nivel nacional como en el nivel de la empresa.

También observamos la alta calidad del personal necesario para esta tarea que debe reunir sólidos conocimientos de matemáticas, computación electrónica, economía y de las diversas ramas de la tecnología.

El espíritu creador encuentra en los países en vías de desarrollo, una profunda decepción, pues, en la ciencia, se encuentra con la carencia de medios, que cada vez se hacen más costosos, para la investigación pura y, en lo tecnológico, con lo innecesario de diseñar e implementar equipos y sistemas que se pueden obtener más económicamente en el mercado extranjero debido a lo incipiente de nuestras industrias o a lo reducido de nuestro mercado de productos manufacturados, sin embargo el espíritu científico encontrará en la Investigación Operacional el camino para poner su plena capacidad al servicio de la tarea que actualmente es la más importante de nuestra Patria, tal es, el planeamiento eficiente de nuestro desarrollo en todos los niveles de la economía nacional.



# La Investigación Operacional y sus Posibles Usos

Por el Capitán de Fragata A.P.  
ALBERTO JIMENEZ DE LUCIO

"Investigación operacional" ha sido definida como el ataque de la ciencia moderna a los problemas de probabilidades que surgen en la administración y control de hombres y máquinas, materiales y dinero, en su ambiente natural. Su técnica especial consiste en inventar una estrategia de control valiéndose de la medición, comparación y predicción del comportamiento probable a través de un modelo científico de la situación. La investigación operacional nació y creció en las Fuerzas Armadas de Inglaterra y los Estados Unidos durante la Segunda Guerra Mundial, y ha encontrado desde entonces creciente aplicación tanto en la esfera industrial como la militar.

La investigación operacional es un medio de aumentar la eficiencia de operación de una organización. En el idioma de la nueva ciencia, una organización es un sistema con fines definidos y cuatro características esenciales: (a) algunos de sus componentes son seres humanos, (b) la responsabilidad de selección (entre posibles cursos de acción) está dividida entre dos o más individuos o grupos, (c) los diversos sub-grupos conocen

las selecciones hechas por los otros, ya sea por comunicación o por observación, y (d) algún grupo tiene una función de control, es decir, compara los resultados obtenidos con los deseados y corrige el sistema para reducir las diferencias observadas. Si las condiciones (b), (c) y (d) no se cumplen, se dice que hay falta de organización; si se cumplen, pero deficientemente, se dice que hay desorganización. La definición de "operación" es algo más complicada, pero para nuestros fines podemos simplificarla y decir que es una secuencia de acciones escogidas entre ciertas selecciones posibles.

Ahora, hay cuatro maneras de aumentar la eficiencia de una organización, según las cuatro características arriba indicadas.

- (1) Contenido organizacional: cambios de personal y/o equipos que constituyen el sistema, es decir, aumentar, disminuir o modificar estos recursos.
- (2) Estructura organizacional: cambios en la división del trabajo, es decir, en la asignación de actividades y responsabilidades entre los sub-grupos de personal y/o equipos.

- (3) Comunicaciones: cambios en la generación, colección, tratamientos y transmisión de la información.
- (4) Control: cambios en la manera de usar los recursos disponibles.

El punto (1) está fuera del campo de acción de la investigación operacional. Es obvio que una organización puede no funcionar por la ineficiencia de su personal o equipos. Para mejorar esto, se puede: (a) escoger personal mejor preparado o instruir el existente, lo cual cae dentro de la esfera de la instrucción y psicología de personal; (b) mejorar las operaciones humanas de acuerdo a los métodos de la ingeniería industrial; (c) cambiando el ambiente y aumentando la motivación del personal, como recomienda la psicología social industrial; y (d) modificando el equipo usado por el personal (ingeniería humana), o diseñando nuevos equipos (ingeniería de sistemas).

El punto (2) es la especialidad de las compañías consultoras de administración de empresas. Estas recomiendan cambios en el número, composición y funciones de las unidades organizacionales, de acuerdo a una "teoría de organizaciones" más cualitativa que cuantitativa. La participación de la investigación operacional en este aspecto del problema ha sido insignificante. Lo mismo puede decirse del punto (3), que ha estado en manos de los analistas de sistemas y procedimientos y los especialistas en contabilidad, cuyos métodos también son predominantemente cualitativos.

Es sólo en el punto (4) que la investigación operacional encuentra su verdadero campo de acción. Una organización con buen personal y equipos, y eficiente estructura y comunicaciones, puede ser ineficiente porque no emplea bien sus recursos (personal, maquinaria, materiales y dinero). El "control" de la organización, es decir, la dirección de la organización hacia los objetivos deseados, y que se obtiene por la eficiente toma de decisiones de los ejecutivos, es deficiente. Servir de medio para poder tomar mejores decisiones es el objetivo de la investigación operacional.

Es evidente que resultaría imposible una división absoluta entre los cuatro aspectos del problema. El investigador operacional, con su invulnerable orientación matemática, rehuye los problemas de (1), (2) y (3), pero no deja de darse cuenta que sus mejores esfuerzos producirán escasos resultados si la organización flaquea en esos aspectos. Esto ha conducido a un serio interés en los Estados Unidos por lograr una "síntesis superior" que comprenda una visión global de todo el problema. Si esto se produce por una amalgama de todas las disciplinas afines, o por la "conquista" de todas por la más fuerte, dependerá de la imaginación y actividad que desplieguen los proponentes de cada una. A la fecha, son la investigación operacional y la ingeniería de sistemas las que parecen mejor preparadas para asumir esa misión rectora en la síntesis deseada.

La posibilidad de que la investigación operacional se estanque y de-

saparezca ha de parecer blasfemia a algunos de sus ardientes defensores. No está demás recordarles que tal suerte han corrido otros servicios para la administración de empresas. La ingeniería industrial ha estado por años viviendo de las ideas de sus fundadores, perfeccionando detalles sin buscar nuevos conceptos y horizontes.

Algo parecido ocurre con la investigación de mercados y el control estadístico de la calidad. Estos ejemplos nos están mostrando a la vez la manera de evitar correr igual suerte: buscar nuevos horizontes. La investigación operacional ha estado limitada a problemas que podríamos llamar "Tácticos": control de inventarios, programación lineal, búsqueda antisubmarina y anti-aérea... etc. Es hora de aplicarla a problemas "estratégicos": selección entre diversos sistemas de defensa continental, análisis de riesgos y competencia en la industria... etc.

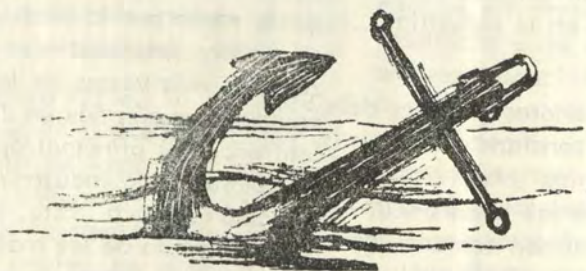
Como en anteriores artículos de divulgación, dejo constancia de mis escasos conocimientos sobre este tema. La mayoría de las ideas discutidas en este artículo son tomadas de "Progress in Operations Research", editado por Russell Ackoff. Creo, sin embargo que algunos comentarios finales basados en mi reacción personal ante el tema pueden ser de interés, aunque no sea para otra cosa que avivar una sana discusión de una nueva rama científica que tuvo su origen en las Fuerzas Armadas, y que por eso reclama nuestra atención en forma muy especial.

Tengo la impresión que la investigación operacional exige dos pre-requisitos para su fructífera aplicación: (A) que los puntos (1), (2) y (3) discutidos en el cuarto párrafo del artículo estén adecuadamente resueltos, y (B) que la organización a que se aplique sea de gran tamaño y complejidad, para que los métodos estadísticos sean válidos y el costo de la investigación se justifique. A mi parecer, el punto (A) no está aún resuelto en la mayoría de los países sub-desarrollados, donde el problema educacional (en todos sus niveles) me parece el básico. Para ellos, la investigación operacional está aún en el futuro (Esto me recuerda a un estudioso de nuestros problemas educacionales, quien tuvo que recurrir a la literatura de fin de siglo para obtener una discusión pertinente de los problemas de un país que recién inicia su industrialización). El segundo requisito parece ser la razón por la cual la investigación operacional nació en las organizaciones más vastas de las potencias mundiales, y aún hoy en día sigue encontrando su principal aplicación en los colosos de la industria y la administración pública. Esta, y no el perfeccionamiento de las máquinas computadoras me parece la razón básica de la creación y desarrollo de la investigación operacional. Si tales suposiciones fueran ciertas, la plena aplicación de la investigación operacional en los países sub-desarrollados posiblemente tendría que esperar no solamente a que la educación venza al sub-desarrollo de esos países, sino a que el sentido común conduzca a su integración económica, sin la cual

no pueden existir los mercados masivos que requiere la industria moderna. Educación e integración, he aquí pues las herramientas de nuestro progreso.

¿Quiere esto decir que la investigación operacional no nos es de ninguna utilidad? No por cierto. El indicar lo que creemos que son sus limitaciones en nuestro medio no debe interpretarse como una total negación de utilidad. En la táctica moderna la investigación operacional es una herramienta de reconocido valor, y lo mismo puede decirse de varias aplicaciones específicas en la indus-

tria. Por otro lado, aún si ciertas aplicaciones tardarán aún años en llegar, esto no significa que no debamos tener desde ahora personal familiarizado con la nueva ciencia y sus posibilidades. Por último, el mismo hecho que la investigación operacional esté en pleno desarrollo sugiere la posibilidad de que un investigador de suficiente ingenio e imaginación podría elaborar un método o procedimiento de aplicación de los principios conocidos de la ciencia a algún problema de los países en desarrollo. Es ésta, quizás, la tarea más desafiante para nuestros investigadores operacionales.



# Riesgos Médico-Psiquiátricos en la Población Pesquera del Litoral Peruano

Por el Capitán de Corbeta SN. (MC.)  
ALFREDO BEYER ROSSEL

## INTRODUCCION

*El presente trabajo fruto de una investigación preliminar sobre los riesgos médicos y psiquiátricos en el pescador peruano, tiene por objeto dar a conocer al lector un nuevo problema social que se está desarrollando en este sector de la población y pese a tener una importancia de tipo nacional, puede, por extensión poseer las mismas características en otros países cuya riqueza ictiológica es fuente de desarrollo industrial y quizás también a todo desarrollo acelerado y aparentemente beneficioso en cualquier actividad humana que implique un cambio radical en la manera de vivir.*

*Tengo que expresar mi agradecimiento al Sr. Capitán de Navío César Gonzales Díaz, Capitán de Puerto del Callao, por haber aprobado este trabajo y brindado las facilidades para efectuarlo, demostrando su inquietud en la solución de los problemas del pescador peruano.*

### **Elección del Tema.—**

El desarrollo de la industria pesquera en el Perú durante los últimos años en una forma acelerada, que rebaza todo intento de planeamiento previo, está originando el cambio de vida de un grupo humano, que se encuentra sujeto a un nuevo régimen de trabajo, con ingresos económicos apreciables.

Conocida es la consecuencia de la miseria, el desempleo y la falta de seguridad futura en un pueblo. Pero en nuestro medio, en un sector de la población está ocurriendo lo opuesto. Existe trabajo para la pesca, limitado por la circunstancialidad climática y la construcción de embarcaciones; ingresos económicos altos en relación al

tipo promedio en la clase trabajadora y un futuro prometedor.

Estos hechos, aunque en apariencia sean halagadores, deseados y encomiables, pueden ser altamente nocivos, si este grupo en referencia no se encuentra preparado para ello, como veremos luego.

Los industriales de productos derivados de la pesca, armadores o dueños de embarcaciones, no se han detenido en pensar que junto al material flotante, existe otro, el material humano, al que quizás juzgan inagotable y sin el problema del reacondicionamiento y mantenimiento de tipo mecánico.

Los mismos pescadores, no tienen una clara visión de los riesgos para su salud en este trabajo. Su pensamiento está dirigido a solucionar problemas

inmediatos de trabajo, lograr más ingresos y porque no decirlo, en su gran mayoría, como veremos más adelante, en la mejor forma de gastar su dinero.

El estudio de este problema debe ser enfocado de diferentes ángulos: el gremial, industrial, sociológico, psicológico social y médico.

Yo me referiré en la presente comunicación a los riesgos médicos y psiquiátricos del pescador, el trabajador de la pesca o tripulante de embarcaciones, previa exposición de algunas características de sus costumbres y sistema de trabajo, para una mejor comprensión del tema y dar a conocer en mi concepto, la existencia de un nuevo problema social y médico que se está presentando en nuestra costa.

#### **Material y Métodos.—**

El presente estudio se ha circunscrito a los pescadores de anchoveta, por ser los más numerosos en nuestro litoral. Ellos son la base de la industria de harina de pescado y los únicos pescadores organizados en sindicato.

Como fuentes de información, revisamos en la Capitanía de Puerto del Callao, los Libros de Inscripción para pescadores anchoveteros N° 10, 14, 17 y 18, correspondientes a los años 1960, 1961, 1962 y 1963 respectivamente. De ellos se tomó nota de la inscripción de 500 pescadores, tomados al azar, consignando su edad, lugar de nacimiento, estado civil y grado de instrucción.

Además de este aspecto puramente estadístico hemos realizado un estudio tipo encuesta en forma personal, realizado en el Muelle de Pesca-

dores del Callao, donde interrogamos a más de 20 patrones de lancha y 36 tripulantes. También hemos entrevistado, además del Capitán de Puerto del Callao, al Delegado del Sindicato de Pescadores ante la Junta de Puerto, al Médico Jefe del Sistema Asistencial del pescador y a diferentes armadores o dueños de embarcaciones.

A todos los entrevistados se les interrogó sobre los siguientes tópicos: a) Sistema y organización de trabajo. b) Requisitos para ser pescador. c) Enfermedades y accidentes más frecuentes en el medio de trabajo. d) Actual sistema asistencial. e) Costumbres y hábitos nocivos del pescador. El tiempo de la entrevista duró de 20 a 60 minutos con cada uno de ellos, empleando las preguntas en lenguaje apropiado según la cultura del entrevistado. A todos se les comunicó el motivo de la encuesta.

Como puede apreciarse los puntos (a) y (b) ofrecen aspectos de la vida del pescador con la finalidad de lograr mejor comprensión del problema médico propiamente dicho que abordaremos más adelante.

#### **Resultados.—**

En el estudio estadístico efectuado, encontramos como datos de interés, primeramente, en relación a la edad, gráficamente en la Fig N° 1 y frecuencias y expresiones porcentuales en el Cuadro N° 1, donde se aprecian las edades de los 500 pescadores cuando se inscribieron en la Capitanía de Puerto del Callao. Están ordenados en grupos de tres años, desde los 18 hasta 51 o más años de edad.

FIG. N°1

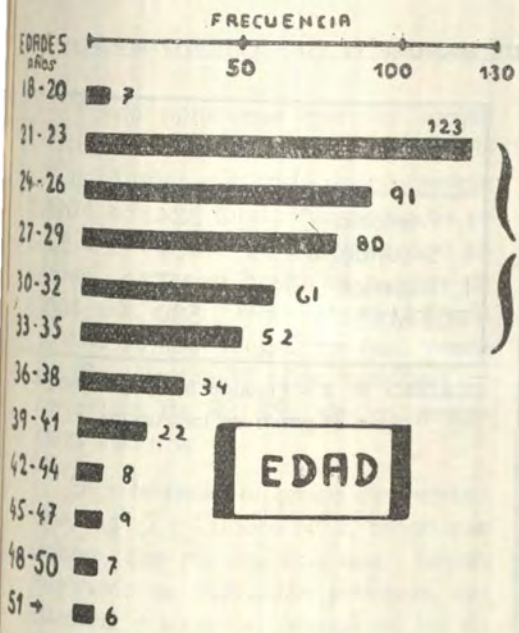


FIG. N°2

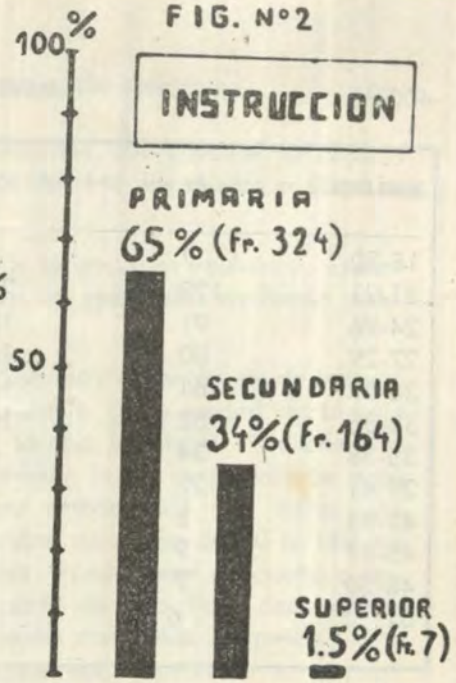


FIG. 3

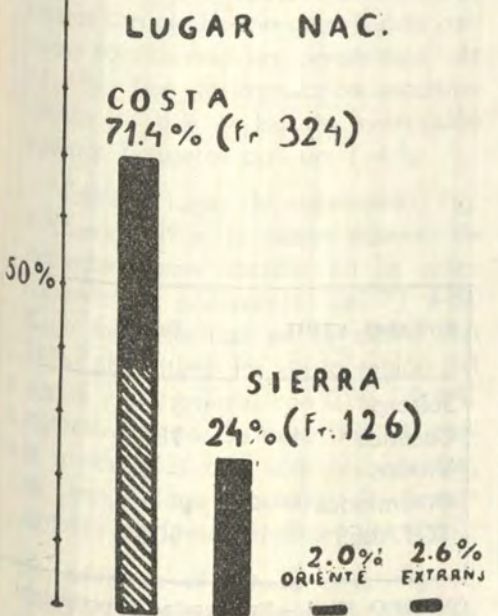
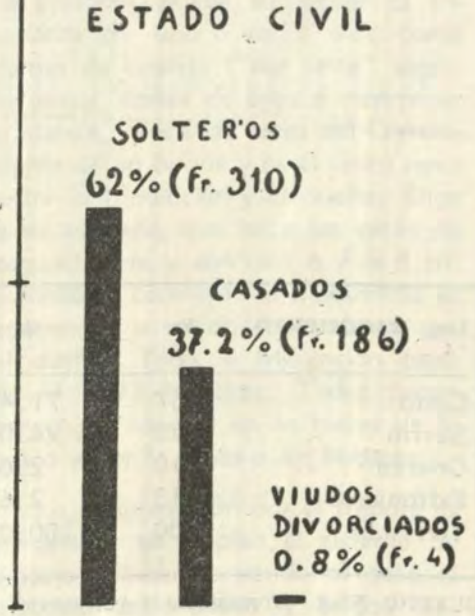


FIG. 4



Gráficas que muestran frecuencias y porcentajes de los 500 pescadores inscritos según su edad, grado de instrucción, lugar de nacimiento y estado civil.

EDADES	Fr.	%
18-20	7	1.4
21-23	123	24.6
24-26	91	18.2
27-29	80	16.0
30-32	61	12.2
33-35	52	10.4
36-38	34	6.8
39-41	22	4.4
42-44	8	1.6
45-47	9	1.8
48-50	7	1.4
51...	6	1.2

CUADRO N° 1.—Frecuencias y expresiones porcentuales según la edad.

INSTRUCCION	Fr.	%
l. Primaria	324	64.8
l. Secundaria	169	33.8
l. Superior	7	1.4
TOTALES	500	100.0

CUADRO N° 2.—Frecuencias y porcentajes según el grado de instrucción.

Lug. NACIMIENTO	Fr.	%
Costa	357	71.4
Sierra	120	24.0
Oriente	10	2.0
Extranjeros	13	2.6
TOTALES	500	100.0

CUADRO N° 3.—Frecuencias y porcentajes según el lugar de nacimiento.

ESTADO CIVIL	Fr.	%
Solteros	310	62.0
Casados	186	37.2
Viudos	3	0.6
Divorciados	1	0.2
TOTALES	500	100.0

CUADRO N° 4.—Frecuencias y porcentajes según el estado civil.



Puede apreciarse que la mayor frecuencia está entre los sujetos de 21 a 23 años, teniendo un porcentaje de 24.6% del total. Asimismo, se ve que la proporción va disminuyendo en forma progresiva hasta los sujetos de 51 o más años. Haciendo un cálculo sencillo se logra apreciar que desde los 18 hasta los 35 años, totalizan un porcentaje de 82.8% de los pescadores inscritos.

En referencia al grado de instrucción, Fig. 2 y Cuadro N° 2, tengo que aclarar, que no significa que hayan terminado su instrucción primaria, secundaria o superior, porque no ha sido especificado en los registros. Debe interpretarse a los que conforman estos grupos como que han cursado todo o algún año de instrucción correspondiente. Los resultados muestran que todos son alfabetos. Existen 324 sujetos con algún año de primaria cursado, totalizando un porcentaje de 64.8%. Los de instrucción secundaria un 33.8% y los de instrucción superior 7 sujetos con un 1.4%.

Sobre el lugar de nacimiento, Fig. 3, Cuadro N° 3, el mayor número de pescadores son nacidos en la costa haciendo un porcentaje del 71.4%, luego los nacidos en la sierra con 24%, por último los de la región del oriente y extranjeros con 2% y 2.6% respectivamente. Se nota (Fig. 3, parte sombreada) que sólo los nacidos, en Lima, Callao y puertos del departamento de Lima totalizan un 40%.

Referente al estado civil, Fig. 4, Cuadro N° 4, se observa que el número de solteros tiene un 62% de

los inscritos, los casados 37.2% y menos del 1% los viudos o divorciados.

Por la encuesta realizada, exponemos los resultados en forma ordenada.

#### a) Sistema y organización de trabajo.

Se considera como unidad de trabajo a la lancha bolichera ("Boliche" se denomina a la red de pesca). Se trata de una embarcación que tiene una capacidad de carga de 80 a 140 toneladas. Puede tener un dueño o formar parte de una flota dependiente de alguna compañía de pesca. Está al mando del "Patrón de la lancha" ("Patricio" o "Capazote" según la jerga). Este último es contratado por el dueño de la lancha y es el responsable de la conducción de la bolichera y la dirección de la pesca. Recluta al personal, puede suspender al tripulante por uno o varios días, como forma de castigo ("dar tinta" según la jerga), darles de baja o incorporar a nuevos. Hace las veces del Comandante de un buque y es el único nexo entre la tripulación y el dueño. Elige a su segundo, que hace las veces de segundo jefe y contrata a 7 ú 8 tripulantes y cocinero. El maquinista es contratado a sueldo directamente por el dueño. Toda la tripulación tiene de 11 a 12 hombres. Todos tienen derecho a laborar en la faena de la pesca y por lo tanto a los haberes.

La remuneración por el trabajo es semanal y se emplea el sistema de destajo. El dueño vende al peso el producto de la pesca y asigna S/. 80.00 por tonelada a toda la tripu-

lación. De esta cantidad S/. 20.00 es para el patrón de la lancha y el resto para repartirse entre los tripulantes, en proporción fijada por el patrón, de acuerdo al rendimiento y habilidad de cada uno de su dotación.

El haber promedio de ingreso semanal para el tripulante de menor jerarquía y experiencia es de S/. 1,500.00 á S/. 2,500.00 soles semanales, en tiempo de pesca.

La lancha se hace a la mar generalmente en la madrugada, retornando a puerto en el atardecer del mismo día, totalizando de 14 a 16 horas en el mar, promedio. La faena de la pesca en sí, sólo dura de una hora y media, a dos horas, promedio. En tiempo de pesca salen todos los días, con excepción del día domingo.

b) *Requisitos para ser pescador.*— Según reglamentación vigente sólo pueden obtener carnet de pescador ciudadanos de 21 años o mayores de 18 con permiso para entrenamiento.

Para poder laborar en la pesca se requiere poseer el "Carnet de Pesca", expedido por cualquier capitanía de puerto. Para ello tiene que presentarse documentación establecida, entre ella, Certificado de buena conducta, expedido por la Policía de Investigaciones de la Prefectura de la Provincia, un certificado de salud, y constancia de navegación.

En la Capitanía del Callao están registrados aproximadamente 8.500 pescadores anchoveteros, pero no todos laboran en este puerto. Haciendo un cálculo sobre 500 embarcaciones

que existen, el Callao tendría de 5,500 a 6,000 pescadores de anchoveta.

En el litoral peruano hay registrados aproximadamente 15,000 hombres, pero se calcula un número superior a 25,000, contando aquellos que no cumplen el requisito de inscripción, son los pescadores eventuales, llamados también "cachueleros", según la jerga.

c) *Enfermedades más frecuentes en el medio de trabajo.*— Aunque no disponemos de datos numéricos o estadísticos sobre la morbilidad en el pescador, por no existir en el momento de hacer el presente estudio, enunciaremos las enfermedades más frecuentes referidas por las diferentes fuentes de información.

Aparato respiratorio.— Todos concuerdan que las enfermedades más frecuentes son las que afectan al aparato respiratorio. Las titulan como "enfermedad de los bronquios". El Delegado del Sindicato de Pescadores nos refirió la existencia de numerosos casos de TBC pulmonar. Como causas principales para estas enfermedades asignan a los cambios bruscos de temperatura, el frío y la humedad que sienten cuando salen bruscamente del interior de la embarcación cuando reciben la orden del inicio de la faena de pesca.

Enfermedades venéreas.— Los consideran muy frecuentes en la forma de sífilis, uretritis gonocócica y cuarta venérea. Según información del Médico Jefe del Sistema Asistencial del Sindicato, se han presentado

no pocos casos de sífilis pre-natal, como primer indicio de unalúes en el pescador padre de familia; y la presencia de uretritis crónica por reinfecciones e incumplimiento de tratamientos. Como causas de la frecuencia de estas enfermedades, sindicaron a la costumbre generalizada en el pescador de divertirse con prostitutas, generalmente bajo los efectos del alcohol.

*Artritis.*— La denominan "reumatismo a los huesos". Consideran a la humedad como principal causa de ella.

*Accidentes.*— Los consideran muy frecuentes, ocurriendo en forma de heridas contusas y fracturas, sobre todo en las extremidades superiores, en especial la mano y luego las extremidades inferiores.

d) *Actual sistema asistencial del pescador.*— El primer contacto que tiene el pescador con el médico es cuando sufre de alguna enfermedad. El sistema de asistencia médica está a cargo en la actualidad por un organismo denominado "Junta de Puerto", con la finalidad de controlar el "Fondo Provisional de Prevención y de Asistencia Social del Pescador". La Junta de Puerto es presidida por el Capitán de Puerto y cuenta con los siguientes delegados: Un representante de la Sociedad Nacional de Pesquería, dos Delegados del Sindicato de Pescadores y un Delegado de la Asociación de Armadores.

El Fondo de Asistencia está formado mediante acuerdo, con ingresos

asignados por tonelada de anchoveta. El armador contribuye con S/. 1.50 y la tripulación con S/. 1.00. Este fondo es exclusivamente para la asistencia médica del pescador anchovetero empadronado en el Sindicato y que contribuye al Fondo.

Para la atención médica, se realiza acuerdo o contrato con una entidad médica privada, que en su organización abarca facultativos de todas las especialidades, atendiendo al pescador en sus consultorios. Existen también clínicas privadas donde se internan para ser intervenidos quirúrgicamente o para tratamiento en caso de enfermedad.

La consulta médica, hospitalización y medicación son gratuitas. Estos derechos alcanzan también a la esposa, con un límite de 800 enfermas, pero no a los hijos.

En caso de accidentes de trabajo, los gastos son cubiertos por las diferentes Compañías de Seguros, cuyas primas son pagadas por los armadores.

Para gozar de todos estos beneficios anteriormente citados, existe la disposición provisional, además de ser pescador de anchoveta empadronado que figure en los ocho últimos planillones semanales controlados por la oficina administradora del Fondo. Es decir debe encontrarse en actividad de pesca las ocho semanas en forma continua.

e) *Costumbres y hábitos nocivos del pescador.*— Pese a existir una copiosa información de tipo cultural me

referiré exclusivamente a los hábitos nocivos: tabaco, alcohol, coca.

**Tabaco.**— Todas las fuentes de información concuerdan que la costumbre de fumar en el trabajo es generalizada y que lo hacen en exceso. El promedio diario es de una a tres cajetillas o paquetes de cigarrillos. Justifican este hábito por el frío del ambiente.

**Alcohol.**— Todas las fuentes de información concuerdan que en su gran mayoría los pescadores toman en exceso, generalmente los sábados y domingos o "cuando tienen plata". Es de interés conocer que ante la pregunta que hice a los patrones de bolichera, sobre cuál era el motivo de inasistencia más frecuente al trabajo de su gente, todos respondieron "por el trago" y que muchos tripulantes llegaban los días lunes, para zarpas, aún con signos de embriaguez. En su mayoría toman cerveza, pero también es frecuente el trago corto. Se embriagan en cantinas y prostibulos. Nunca en navegación.

Todas las fuentes de información concuerdan en afirmar que el pescador de anchoveta en su gran mayoría, gasta su dinero en alcohol, mujeres y otras diversiones, no ahorra y no procura levantar su estado o nivel de vida. Muchos continúan viviendo en la misma barriada o callejón que ocuparon antes de su inicio como pescadores.

**Coca.**— Las diferentes fuentes de información concuerdan todas en más o menos que el pescador peruano

no tiene la costumbre del coqueo. En la entrevista personal efectuada en el muelle de pescadores, pude observar por parte del pescador de anchoveta, la existencia de un poderoso recelo y actitud esquiva al tratar el asunto, lo que dificultó poderosamente la investigación.

Los patrones de bolichera aunque ninguno la negó, trataban de minimizar su importancia o tomar actitud de justificación. Algunos referían una frecuencia de 40%, otros 10%, otros menos. Los dueños de bolichera que por intermedio de su patrón de lancha y sus salidas a la mar, observan los pormenores de su tripulación, sostienen que el porcentaje es muy elevado pudiendo llegar a un 80%. Existe en el Callao y en otros puertos de alta densidad pesquera.

Las diferentes fuentes de información concuerdan que el expendio generalizado se efectúa en bolsitas de S/. 1.00, con capacidad de 250 cc., conteniendo hojas con un peso de 15 a 30 gr. El contenido de esta bolsa es la que usan para mascar, utilizando sólo un período de coqueo, diariamente. Utilizan también sustancias alcalinas a base de sales de calcio a manera de la llipta o tocca de la sierra. "Arman" la coca algunas horas antes de la faena de la pesca, mientras la lancha se dirige al punto fijado, procurando que coincidan sus efectos con el momento de la faena. Luego de terminada ésta, se postran en un sueño profundo que dura todo el retorno a puerto.

Los anchoveteros que reconocieron la existencia de este hábito, nos informan que es más frecuente en invierno y que su finalidad es exclusivamente estimulante para el trabajo rudo de la pesca, dándoles resistencia al cansancio, frío y sueño.

Es de notar que los anchoveteros cuando fueron interrogados al respecto en su actitud de resistencia, recelo o negativa en referencia a su grupo, todos sin excepción expusieron que existía un grupo de pescadores, sobre todo los de embarcaciones pequeñas, que pescan "bonito" o "machete", que coqueaban habitualmente y en exceso, justificando este hecho por ser el trabajo de éstos exclusivamente nocturno, debiendo permanecer despiertos.

#### **Comentario.—**

En referencia al estudio estadístico efectuado, salta a la vista una serie de datos de interés. En primer lugar, acerca de la edad, existe un elevado porcentaje (82.8%) de pescadores cuya edad está comprendida entre los 21 y 35 años. Esta mayor frecuencia de gente en la plenitud de su juventud podría explicarse por el tipo de trabajo que en sí es rudo y demanda gran esfuerzo físico, estando sometido el organismo a variaciones bruscas de temperatura y a peculiaridades de la navegación, que en embarcaciones de poco calado como las bolicheras, en alta mar presentan movimientos de fuerte cabeceo y balance.

Sobre el grado de instrucción, es de notar la ausencia de analfabetismo

en el grupo estudiado. Por otras fuentes de información sabemos que existen analfabetos, pero su número es reducido. La presencia de un elevado porcentaje de sujetos que han cursado algún año de secundaria (34%-) hace pensar en las posibles causas que han originado para que el estudiante secundario abandone sus estudios. Podría ser el fracaso en los mismos o un impulso real a mejorar su situación económica y la de sus familiares. Esto sería conveniente investigar.

En relación al lugar de nacimiento, es comprensible que en su mayoría sean de la costa (71.4%) y deseo aclarar, que entre los nacidos en la sierra, la mayoría son de capitales de departamento o provincias y que se encuentran habituados a la costa. En consecuencia no corresponderían al prototipo del indígena de nuestras serranías.

Acerca del estado civil, el hecho de que la mayoría (62%) sean solteros podría explicarse, por el gran porcentaje de jóvenes y el hecho de no estar especificado en los registros a los convivientes, que en este caso se consideran como solteros.

Sobre la segunda parte de nuestro trabajo, la encuesta realizada, pese a no tener la presente información el peso y rigor estadístico, tenemos la convicción de estar en la situación de plantear problemas médicos evidentes. No existe publicaciones sobre la morbilidad del pescador. El Médico Jefe del sistema asistencial del pescador nos comunicó que estaba próximo a presentar un estudio con el material que

dispone. A pesar de esta dificultad, existen consideraciones que pueden ser sometidas a juicio crítico.

Podemos apreciar en primer lugar, en referencia al estado de salud del futuro pescador, que un certificado médico, en el mejor de los casos es la conclusión de un examen clínico, en donde las manifestaciones pre-clínicas no pueden evidenciarse *vg.*: infiltrados pulmonares sin manifestaciones clínicas. Es así como postulantes a pescadores pueden estar con una TBC pulmonar activa mínima y en ese estado inicien un trabajo que por su naturaleza acelere el curso de la enfermedad. El examen radiológico previo se impone con carácter de obligatoriedad. En la actualidad existe en el Callao la reciente disposición emanada de la Capitanía de Puerto que se tome examen radiológico al postulante y que por intermedio del sistema asistencial contratado por los pescadores sean sometidos a control todos los pescadores de matrícula. Es de esperar que en los puertos que falta este requisito se cumpla lo antes posible.

El hecho que en la encuesta sean las enfermedades del aparato respiratorio las más frecuentes, no es de extrañar. Los cambios bruscos de temperatura en su sistema de trabajo, el ambiente alergénico del pescado y la humedad de nuestro litoral, pueden ser las causas.

En referencia a las enfermedades venéreas, considera que se trata de un problema serio y digno de ser tomado en cuenta por varios motivos: en

primer lugar, un pescador portador de alguna enfermedad venérea, por el sistema de trabajo puede propagarla fácilmente, siendo difícil su control sanitario. Es un hecho universal cuando recalca a puerto el hombre de mar en su gran mayoría vaya a bares o prostíbulos. En la realidad concreta de nuestros pescadores, con ingresos económicos apreciables, escasa cultura y educación moral, la promiscuidad sexual está muy desarrollada, con el agravante de la dificultad en un control sanitario, ya que por diferentes motivos de trabajo, recalca a diferentes puertos de nuestro litoral, en reducido tiempo, contagiando a otras mujeres y sin saberlo a la propia esposa, cuando retorna a su punto de origen.

Considero que sería conveniente para la prevención de las dos enfermedades citadas, efectuar controles periódicos, serológicos y radiológicos en el pescador, como requisito indispensable para continuar en este trabajo; asimismo, el riguroso control sanitario de la prostitución en los puertos de más densidad pesquera como Callao, Chimbote, Huacho, Chancay, etc.

En referencia a los hábitos y costumbres del pescador, tenemos el evidente riesgo del alcoholismo, reconocido por ellos mismos, en nuestra encuesta, como la principal causa de inasistencia al trabajo.

El reconocer, también, que el producto económico del trabajo, no lo emplean en forma constructiva, sino en su gran mayoría en divertirse bajo

los efectos del alcohol, debe movernos a meditar sobre el futuro de un número apreciable de sujetos que con relativa juventud, podría catalogárseles ya, de bebedores excesivos regulares.

A este respecto debe efectuarse un estudio sistemático en este grupo laboral y complementar los realizados en otros medios de trabajo, (1) (2) (3) (14) (15) (18) (19), y tratar de controlar este hábito mediante campaña educativa y reglamentar el expendio de bebidas alcohólicas en los puertos citados.

Otra costumbre, el coqueo, que sólo nombrarla concita el interés de los estudiosos, se presenta en nuestros pescadores.

La ya enunciada actitud de resistencia, recelo y desconfianza de los pescadores entrevistados, hace suponer, que esta costumbre la consideran algo prohibido o vedado por la Ley o la sociedad y tengan el sentimiento de estar haciendo algo censurable. Estos hechos han presentado enorme dificultad para una investigación más exacta. Pero todas las fuentes de información coinciden en su existencia, con más frecuencia e intensidad en los pescadores que laboran de noche o que efectúan travesías largas.

Estas mismas fuentes coinciden en aceptar que el coqueo lo efectúan con fines estimulantes, "para no dormir", "no sentir frío", "no cansarse". La costumbre complementaria del uso de alcalinos para "armar" el bolo de coca, son por los mismos fines usados

en la sierra, es decir la acción acelerada y potencializada de los efectos estimulantes (17).

La presencia de este hábito o costumbre debe abrir nuevos horizontes para la investigación. Se tiene la base de los estudios efectuados sobre el coqueo en nuestra serranía por GUTIERREZ NORIEGA, ZAPATA ORTIZ, que también lo hizo en reclusos de la costa, CIUFARDI TIJERO sobre la química del cocaísmo, CHAMOUCHUMBI, SALOMON BUTTLER y otros. Esta investigación aclararía muchas interrogantes que propusieron estos investigadores y podría ayudar a la solución del problema de la coca en la sierra.

Se ha enunciado la relación entre pobreza exagerada y el coqueo (11). Si dicho hábito es consecuencia del déficit intelectual en vez de ser este déficit consecuencia del mismo coqueo (10). Que la distribución del analfabetismo guarda relación con la distribución geográfica del cocaísmo (13).

Podemos adelantar que en caso del pescador, no existe pobreza, sino lo opuesto, holgura económica, quizás en exceso para personas que no saben aprovecharla en forma constructiva. Lo mismo en referencia al nivel intelectual y analfabetismo, que en nuestro estudio estadístico se aprecia que no existe. Sobre el nivel intelectual sería de interés la investigación psicológica con test psicométricos y de fundamental valor, factores de personalidad.

Las características del hábito por la encuesta realizada nos permite establecer, que existe regularidad en el coqueo y el trabajo. Esta regularidad también se encontró en nuestra serranía. En el caso del anchovetero, sólo realiza un período de coqueo de una hora a tres, antes de la faena de pesca. En nuestra sierra se presenta dos o tres veces por día (4).

Es evidente que los efectos estimulantes de la coca sea la principal causa por la que nuestros pescadores coquean. Se ha demostrado que suprime la sensación de hambre, sed, frío, sueño y la sensación de cansancio (8). Se ha comprobado aumento de la fuerza muscular (20) (4). Entre otras modificaciones fisiológicas se observó el aumento del metabolismo basal y temperatura corporal (7) (20). Se hace mención en una publicación (20) que por existir alargamiento del tiempo de reacción psicomotora, el coqueo puede ser peligroso en algunas formas de trabajo. Este hecho las mengua de la atención observada (13), nos hace pensar en el riesgo de accidentes de trabajo en el posible pescador habituado.

#### **Comentario Final.—**

En mi concepto, la población pesquera, en su mayoría pertenecientes a clases económicas modestas, sin una adecuada educación, más en el concepto moral y ético, por el aumento considerable de sus ingresos económicos, está desarrollando una reacción psicológica de entusiasmo y desorientación, que con su poca preparación para el empleo constructivo de sus in-

gresos, originan los problemas médicos sociales anteriormente expuestos en desmedro de su salud física y psíquica. Es aquí donde una campaña educativa dirigida, sería eficaz y necesaria.

En relación al coqueo, como medio estimulante para trabajar más y por ende ganar más, ante una posible actitud de aceptación por parte de los industriales y los mismos pescadores, repetiré literalmente las palabras de GUTIERREZ NORIEGA: "NINGUN GOBIERNO, NINGUNA ENTIDAD CIENTIFICA ADMITIRIA ESTE ANOMALO PROCEDIMIENTO PARA AUMENTAR EL RENDIMIENTO DE TRABAJO" (9).

#### **Conclusiones.—**

- 1.—El estudio estadístico efectuado muestra que la mayor frecuencia de pescadores está comprendida en las edades de los 21 a 35 años (83%) según registros de la Capitanía de Puerto del Callao.
- 2.—No existe el analfabetismo en el grupo revisado. Existiendo apreciable porcentaje de pescadores (34%), que han cursado algún año de Instrucción Secundaria.
- 3.—La mayoría de los pescadores inscritos en el Callao son nacidos en puertos del litoral peruano (71%). Sólo los costeños del departamento de Lima llegan al (40%).
- 4.—Según el estudio estadístico los solteros figuran con el mayor porcentaje (62%). En este grupo



debe considerarse a los convivientes.

5.—Como enfermedades más frecuentes según la encuesta realizada se asignan a las del aparato respiratorio y venéreas. No se ha llegado a conclusiones numéricas, por no existir publicaciones estadísticas al respecto.

6.—Según nuestra encuesta el pescador peruano bebe en exceso y en su mayoría no utilizan sus ingre-

sos económicos en forma constructiva.

7.—Según la encuesta existe la costumbre del coqueo en nuestros pescadores, sobre todo en aquellos que laboran de noche o efectúan travesías largas. Lo utilizan como medio estimulante para el trabajo. La actitud de resistencia por parte del pescador, dificultó la investigación, lo que impide ofrecer datos numéricos y estadísticos.

### BIBLIOGRAFIA

- 1.—FERNANDEZ, F. Papel de la educación en el alcoholismo. Conferencia Nacional de alcoholismo. Tex. Mimiograf. MSP. y AS. pp. 146-157, Lima 1957.
- 2.—CARAVEDO, B. Alcoholismo en la industria. Conferencia Nacional de alcoholismo. Tex. Mimiograf. MSP. y AS. pp. 104-118, Lima 1957.
- 3.—CARAVEDO, B. y ALMEIDA, M. El alcoholismo como problema de salud pública. Investigación de algunos aspectos psiquiátricos en el Perú. Rev. psiquiátrica Peruana. 1: 39-65, 1957.
- 4.—CIUFFARDI T., E. Contribución a la química del cocaísmo. Rev. de Farmacol. y Med. Experimental. 2: 18-93, 1949.
- 5.—CIUFFARDI T., E. Dosis de alcaloides que ingieren los habituados a la coca. Rev. de Farmacol. y Med. Experimental. 1: 81-90, 1948.
- 6.—CRUZ SANCHEZ, G. y GUILLEN, M. Eliminación de la cocaína en sujetos no habituados. Rev. de Farmacol. y Med. Experimental. 2: 1-17, 1949.
- 7.—CHAMOCHUMBI, N. Efectos de la coca sobre el metabolismo basal en sujetos no habituados. Re. de Farmac. y Med. Exp. 2: 94-113, 1949.
- 8.—GUTIERREZ NORIEGA, C. Alteraciones mentales producidas por la coca. Rev. de Neuropsiquiatría. 10: 145-176, 1947.
- 9.—GUTIERREZ NORIEGA, C. Errores sobre la interpretación del cocaísmo a grandes alturas. Rev. de Farmac. y Med. Exptal. 1: 100-123, 1948.
- 10.—GUTIERREZ NORIEGA, C. y ZAPATA, V. La inteligencia y la personalidad en los habituados a la coca. Rev. de Neuropsiquiatr. 13: 22-60, 1950.
- 11.—GUTIERREZ N., C. y ZAPATA, V. Medida de la inteligencia en sujetos habituados a la coca. Rev. de Neuropsiquiatría. 10: 585-591, 1947.
- 12.—GUTIERREZ N., C. y ZAPATA, V. Observaciones fisiológicas y patológicas en sujetos habituados a la coca. Rev. de Farmacología y Med. Experimental. 1: 1-31, 1948.

- 13.—GUTIERREZ N., C. y ZAPATA, V. Estudio de la inteligencia en sujetos habituados a la coca. *Rev. de Farmac. y Med. Exptal.* 1: 38-58, 1948.
- 14.—JERI, R. Factores psicodinámicos del alcoholismo. Alcoholismo en el medio policial. *Rev. de Sanidad de Policía.* 20: 622-640, 1960.
- 15.—MARGIN, W. Alcoholismo en las comunidades indígenas. Conferencia Nacional de Alcoholismo. *Tex. Mimiograf. MSP. y AS.* pp. 74-77, Lima, 1957.
- 16.—SAENZ, L. La coca. Estudio médico social de la gran toxicomanía peruana. Tesis Doctoral. Lima, 1938.
- 17.—SALOMON, P. Potenciación del efecto neuroestimulante de la cocaína por las sustancias alcalinas. *Rev. de Farmacología y Med. Experimental* 2: 114-137, 1948.
- 18.—VILLA, C. Factores sociales del alcoholismo. Conferencia Nacional de Alcoholismo. *Tex. Mimiograf. MSP. y AS.* pp. 68-73, Lima, 1957.
- 19.—SANCHEZ, G. Algunos aspectos de agresión en un grupo de alcohólicos. Nota preliminar. *Rev. de Sanidad de Policía.* 20: 616, 1960.
- 20.—ZAPATA, V. Modificaciones psicológicas y fisiológicas producidas por la coca y la cocaína en los coqueros. Tesis, 1944, Lima.
- 21.—ZAPATA, V. Acción de la cocaína sobre el metabolismo basal de sujetos no habituados. *Re. de Farmac. y Med. Experimental.* 1: 67-80, 1948.





# CRONICAS DE AYER

## TRADICIONALES NAVALES PERUANAS.—

Por el Capitán de Navío A.P.  
JOSE VALDIZAN GAMIO

### El Perro "Cholo"

En el canto XVII de la Odisea, Homero dejó entregada a la admiración de la posteridad la sublime lealtad de un perro. Hace poco más o menos tres mil años que Ulises marchó ufano a la guerra de Troya, para volver de ella transcurridos veintitres, encorvado y envejecido por el sufrimiento. Laertes, su propio padre, no le reconoció y le confundió con un mendigo. Ni su amada y leal esposa, sin excluir al anciano esclavo Eumeo, dieron muestras de saber quién era aquel sujeto harapiento que subía penosamente las escalinatas del palacio, buscando quizás una limosna para aliviar su miseria o un mendrugo de pan que atenuara su hambre. "Argos", el ya achacoso can que dejara el héroe antes de ir a la lucha, fue el único que le identificó: mirándole con incontenible afecto se incorporó para lamerle las manos, y meneando débilmente la cola satisfecho de encontrarle, cayó muerto a sus pies, como fulminado por la súbita explosión de su emotivo cariño.

Muchos, muchísimos años más tarde, sobre insalvables obstáculos y difíciles pasos helados entre Suiza y Saboya, un perro de San Bernardo, el célebre "Barry", llegó a salvar la vida de veintidós personas. Su gran corpulencia, fino olfato y viva inteligencia, coordinándose a través del adecuado entrenamiento que le dieran los monjes, hicieron de aquel animal un samaritano de los Alpes; una figura tradicional y épica en el mundo de los canes de todos los lugares y todos los tiempos.

Pero... ¿a dónde irá a parar el autor con este prólogo perruno?, te preguntarás quizás lector, sabiendo como sabes que estas parrafadas que de vez en cuando echamos, deben conformar el meollo de una Tradición Naval y no el pespunte de un hilván sobre zoología.

Es que hoy te quiero contar la historia de un perro no menos notable que los anteriores, estrechamente relacionado con uno de nuestros combates navales de otrora. Me refiero al increíble perro "Cholo" y a la acción de Punta Gruesa, acaecida el 21 de mayo de 1879 en las cercanías de Iquique.

Para ello haré revivir una historia olvidada; una crónica del entonces Capitán de Corbeta Dn. Manuel I. Vegas, escrita allá por el año 1916, que por haber sido de cortísima edición y poco difundida en nuestro medio, se encuentra prácticamente extinguida, sin que por ello haya perdido su sabor tradicional y gratisimo para todos los que nos interesamos en las cosas del mar.

El Segundo Comandante de la fragata "Independencia", Dn. Eugenio Raygada, poseía un hermoso ejemplar de perro Terranova al que había bautizado con el nombre de "Cholo". Era aquel animal el prototipo de can destinado por la naturaleza para adaptarse a bordo de un buque, por su agilidad para contrarrestar "balances" y "cabeceos"; por su fortaleza, docilidad y entusiásticos ladridos, alegría de los marinos al romper el alba y comenzar las faenas diarias; pesadilla de aullidos súbitos, para quienes habiendo tenido el cuarto de guardia entre gallos y media noche, despertaban con la diana intempestiva que emitía su perrruna garganta.

El "Cholo" —como todos los de su raza—, poseía un tupido pelaje oscurecido en partes; patas fuertes y orejas gachas; hocico no muy puntiagudo y deseos incontenibles de jugar, halando por instantes los anchos pantalones de denim de los tripulantes; saltando en oportunidades sobre los que baldeaban la cubierta, para luego correr evadiendo persecuciones amistosas y refugiarse en una telera o esconderse en una batayola, como muchacho malcriado que cuida las asentaderas después de una travesura.

A las horas del baño de mar, y estando el buque en puerto, incansable como todos los Terranovas nadaba y arrastraba como podía a los divertidos marineros un tanto lejos del barco, siendo casi con toda seguridad el último de los que regresaban a bordo. Empapado lo subían y era el terror de los Guardiasmarinas de Servicio, quienes en uniforme de parada y guantes blancos más de una vez quedaron hechos miseria, al sacudirse el "Cholo" cerca de ellos y embadurnarles la tenida, salpicándoles con agua salada y grasa de los aparejos, producto de sus recostones en la jarcia de labor mientras se izaba el bote.

El 21 de mayo de 1879, mientras el "Huáscar" combatía con la "Esmeralda" y la echaba a pique con su tercer espolonazo, la "Independencia", persiguiendo a la "Covadonga" hábilmente pilotada por el

práctico inglés Stanley y comandada por Condell, emprendió eufóricamente la caza de la corbeta chilena, acercándose a los arrecifes de Punta Guesa en forma audaz y temeraria.

Moore, al ver que el buque chileno —aprovechándose de su menor calado— evadía sus disparos, y que se adentraba hacia la costa tratando de barajarla hacia el sur para escapar decidió embestirlo con el espolón, basándose en los todavía inseguros sondajes que "cantaba" el encargado de largar el escandallo. La premura del ataque quizás no le hizo recapacitar en la relativa exactitud de esas presumibles profundidades, tomadas a velocidad y braceando con la sonda de mano. Intempestivamente, y ya cuando su espolón casi rozaba el casco de la "Covadonga" se sintió en el buque un ruido de metal rasgado, las hélices giraron vanamente y la "Independencia", como herida en plena carrera por un puñal de rocas, se detuvo sobre una de ellas no marcada en la carta, pero que con su presencia brutal y contundente abrió los fondos de la fragata, haciendo que el agua irrumpiera a torrentes dentro de su obra viva.

Mientras tanto —y durante todo el combate—, el "Cholo", haciendo caso omiso al estampido de los cañones, considerándolo quizás como un estímulo para sus continuos juegos, siguió como de costumbre saltando junto a los artilleros, mordiéndoles cariñosamente las pantorrillas y corriendo de un lado a otro, como si estuviera satisfecho y contento con esa nueva modalidad de diversión que no conocía hasta el momento.

Encallado el buque, nadie se ocupó del perro. Habiendo dado el Comandante Moore la orden de arriar botes mientras se defendían del cruel y feroz reataque de la "Covadonga", el Capitán de Fragata Raygada recibió la consigna de hacerse cargo de las embarcaciones y procurar que llegaran a la playa, sorteando arrecifes, balas de cañón y metralla, disparadas a mansalva sobre los naufragos por la tripulación de la afortunada "Covadonga".

Mientras tanto, en Iquique y al naufragar la "Esmeralda", el cadáver del heroico Prat era sacado de la cubierta del monitor "Huáscar" y transportado a su interior, con todos los honores que mereció aquél valiente marino chileno. El Cirujano Mayor del buque, Dn. Santiago Távara, se prodigaba entre los heridos nacionales y enemigos, atendiendo de manera especial al intrépido Teniente Serrano, quien con los órganos genitales destrozados se retorció de dolor con las manos puestas sobre el vientre. Ochenta y tres sobrevivientes de la "Esmeralda" fueron recogidos de las aguas por orden de Grau. A todos ellos, sin excepción, se les atendió y proporcionó ropas y calzado; bebidas y alimentos calientes... Eran enemigos vencidos, pero no por ello perdían su calidad de hombres valientes que luchaban por la causa de su patria.

Las prendas del Comandante Prat, inventariadas al detalle, fueron celosamente guardadas para ser remitidas a su doliente viuda, la dama chilena Dña. Carmela Carvajal. La historia registra las hermosas cartas que con motivo de este triste episodio, intercambiaron el entonces Capitán de Navío Miguel Grau y aquella ilustre y culta matrona.

¡Beau Geste!, bello gesto aquél que pone muy en alto la caballeridad del jefe peruano, al salvar a los náufragos chilenos; al reconocer hidalgamente la hazaña de Prat; al recibir, como resintiéndose en su modestia, el saludo emocionado de Uribe, quien cuadrándose ante el pabellón del "Huóscar" —con digna actitud que perenniza su valor moral—, exclamó en el portalón del monitor una frase que le salió del alma: "¡Viva el Perú, generoso!".

Mientras tanto Condell persistía en su deseo de exterminar sobre las aguas a los náufragos de la "Independencia". Nadaban los hombres hacia la playa salvadora, y su braceo vigoroso se tornaba de improviso lento: un hervidero de metralla acribillaba sus cuerpos, sumiéndolos en el seno de las aguas y dejando el mar con gigantescas manchas de sangre...

Jacinto López, el ilustrado historiador venezolano, refiriéndose a las figuras de Grau y Prat, al compararlas con la de Condell, tiene en su libro "Historia de la Guerra del Guano y del Salitre" frases muy duras para el comandante de la "Covadonga": dice, "que deslució como un plebeyo, entre aristócratas".

Pero, lector amigo, perdóname que me haya detenido en disgresiones y permíteme que vuelva nuevamente al tema central de esta modestísima Tradición, ¿estamos?

Es de suponerse que al subir el Comandante Raygada al último bote que dejara la "Independencia", su perro "Cholo" siguiendo al amo, se embarcara también en él.

En el parte oficial del combate —que para relatarte este episodio he tenido en mis manos, y que de paso te digo se encuentra en el Museo Nacional de Historia, en Magdalena—, afirma el Comandante Moore que todas las embarcaciones que el mandara abrir del buque, naufragaron en los arrecifes sin poder llegar a la playa. En el puente quedaron, hasta el último instante, Moore, Palacios, Basadre. El Teniente García y García cayó muerto entre ellos, al recibir una bala de fusil en medio del pecho.

Desafiando la lluvia de proyectiles, el perro "Cholo", tan acostumbrado como estaba a bañarse en los puertos junto con los tripulantes, recordó sus habilidades de juego que en esos instantes se convirtieron en impulsos de rescate: los atónitos marineros que habían logrado llegar a la playa, vieron como este fiel animal, lanzándose una y otra vez entre

las olas, reaparecía entre la espuma halando a algún herido y no descansaba hasta dejarlo en sitio seguro. Siete veces repitió su hazaña, quedando tan rendido que tuvieron que sujetarlo para que no desfalleciera, tratando de repetir sus proezas a despecho del peligro y la fatiga.

Cuando la tripulación náufraga emprendió su triste y silenciosa caminata hacia Iquique —dice Vegas—, el "Cholo" indomable rompió la marcha haciendo mil piruetas; siempre ganoso de escapar hacia el mar donde veía, cada vez más lejanos, los despojos de su antes gallardo buque.

Aquel leal perro llegó al puerto, al parecer indiferente ante la magnitud de la catástrofe. Todos los que tuvieron la suerte de presenciar su abnegación sin límites, se disputaron desde ese momento el privilegio de acariciarle y alimentarlo con carnes y embutidos.

Al cabo de algún tiempo, y siempre siguiendo a Moore, el "Cholo" fue a Arica y quedó a cargo de la guarnición de las baterías del morro, parte de la cual estaba conformada por sobrevivientes de la "Independencia" bajo el mando del ex-comandante de la fragata.

Poco después se embarcó el "Cholo" a bordo del transporte "Rímac", tomado a los chilenos junto con el batallón de "Carabineros de Yungay". Demás está decir que era el favorito de los tripulantes, quienes lo hartaban de golosinas, mimos y caricias. En dicho buque hizo toda la campaña, durante el bloqueo llevado a cabo sobre el Callao por la escuadra chilena.

Y cuentan que cuando nuestras lanchas porta-torpedos iniciaban sus salidas nocturnas para hacer raids contra los buques bloqueadores, el "Cholo" pugnaba por embarcarse, como si se considerara a sí mismo parte obligada en las expediciones. Como es natural, no se le satisfacía a causa del natural silencio que había forzosamente que guardar, y la falta de garantía para que en los momentos más apremiantes, acallara voluntariamente sus sonoros ladridos.

Al perderse las batallas de San Juan y Miraflores, el "Rímac" junto con el resto de buques de nuestra débil escuadra, fueron incendiados para que no cayeran en poder del enemigo, hundiéndoseles de consiguiente.

Nuestro protagonista, el leal e indómito "Cholo", pasó a vivir en tierra, a cargo y en poder del señor Adolfo Santillana.

Y del pobre "Cholo" nunca más se supo, quedando la historia en ignorancia sobre la fecha de su muerte, debido a que en las Municipalidades no hay registros abiertos para las defunciones perrunas.

¿No es una lástima lector? —Qui habet aures audiendi, audiat (Quien tenga oídos para oír, oiga).

A mi sólo me queda apagar la luz y retirarme, no sin antes terminar en latín (pero esta vez sin introducción), en homenaje a ese perro admirable que se llamó "Cholo".

¡Requiescat in pace!

---

## Las Fruteras

Rosa Tarazona Aguirre es una mujer modesta y sincera. Su pintoresca silueta se ha paseado durante cuarenta y cinco largos años por el balneario de La Punta y sus manos han vendido frutas por millares. Está profundamente relacionada con la tradición de la Escuela Naval, porque también en dicho Instituto y durante casi medio siglo, su libreta descolorida, de arrugadas páginas, se ha abierto y cerrado a diario para registrar nombres y débitos: de tripulantes, hoy ya retirados del servicio; de cadetes, hogaño Almirantes de la Marina de Guerra del Perú.

Miles y miles de personas han comido sus jugosas naranjas, sus plátanos, manzanas, uvas, granadillas y paltas. Muchas de ellas le pagaron al contado y otras no de inmediato; al crédito prolongado —en algunos casos—, por años.

Rosa se sonríe cuando lo recuerda. Podría decirse sin embargo, que su cara cambia poco, porque ha sido hecha por Dios como para ostentar una sonrisa permanente, buena, comprensiva.

Regordeta y chaposita ella, con la faz bronceada por el sol y unos anteojos ahumados que cubren su incipiente ceguera, sigue siendo siempre la misma, alegre y bonachona, que le vendiera frutas al "gringo" Davis; a Granadino, Teixeira, Martínez, Corpancho, de las Casas y a otros cadetes de las recientes promociones.

Esta es como la casa del jabonero —piensa ella—, ¡quien no cae, resbala! Siempre me han pagado, asegura.

Sus polleras, en un principio multicolores, cuando comenzó a vender su fruta y sus embotantes "chapanas", se han tornado ahora más serias; como corresponde a una señora de sus años, propietaria de un automóvil, pero que continúa viniendo a diario a la Escuela Naval, "aunque sea para oír marchar a los cadetes y no ponerse más triste", dice.



Su sombrero sigue siendo muy parecido al que se colocó el primer día: de paja que algunas vez fue blanco, con una negra cinta gastada por el manoseo cotidiano.

Rosa nació en Huilquiaco, un pueblito remoto del departamento de La Libertad, casi en sus fronteras con Huánuco. Recuerda muchos "pueblos importantes" de la ruta que siguiera, cuando su madrina, la señora Ganoza, de Trujillo, la trajo para la costa: Huaganto, Challa, Pacobamba, Huanchay y Huancaspata, desfilan en su memoria como enlazados uno con otro por la cinta plateada del Alto Marañón, ¡lindos villorrios!

Huancaspata es una ciudad grande, me dice. No sabe calcular cuánto tiempo le demoró el viaje, pero tiene conciencia de que fue muy largo, porque "entonces no habían carreteras como la Panamericana".

De muy joven vino Rosa a la capital. Quince años tenía cuando dio a luz a su primer y único hijo: Rubén Zanabria Tarazona, hoy Maestro de Segunda de nuestra Marina. Ahora trabaja en el Departamento de Bienestar — me cuenta— y es furriel, "¡pero no me lo ascienden hace tiempo!", añade con su infaltable y pícara sonrisa, como esperando que el autor se ocupe del asunto.

Rosita, como le llamamos todos cariñosamente, se siente feliz cuando la brisa del mar le da en la cara y oye el paso redoblado de los cadetes. Súbitamente se pone triste, su boca dibuja el gesto de un "puchero" y comienza a sollozar:

—Todo esto es muy bonito, ¡pero si yo pudiera ver! Tú crees, me dice —tuteándome como siempre—, que yo no tengo pena de no poder verlos a ustedes que les he vendido fruta tanto tiempo, ya hechos Jefes con sus galones y todo; tú te imaginas que no me duele ver no más que una "escuridá", sin poder mirar "sus caras de ustedes" y ver cómo está la Escuela?

—Comprendo Rosita, pero no te desanimes —tercia el Sub-Director, allí presente—, ¿no te ha asegurado Valdeavellano (un oculista, retirado de la Armada) que te va a operar y vas a sanar?

—Si, así me ha dicho, pero yo hasta ahora no veo nada... , contesta Rosa, enjugándose los gruesos lagrimones que ruedan por sus mejillas.

Ha sido un instante emotivo sin duda; en la atmósfera hubo un chispazo eléctrico que nos conmovió, ¡hubiéramos querido tanto ayudar a Rosa!

—Tengo que venir aquí todos los días con los ojos de otro —añadió Rosa, refiriéndose a Manuel, un esmirriado paisano que la conduce de la mano todos los días y la cuida con celo—. Le agradezco mucho al pobre lo bueno que es conmigo. . .

Rosa me ha hecho una larga lista de aquellos a quienes más presentes tiene en su recuerdo. Jefes, Oficiales y Cadetes, apretujándose en esa nómina sin concierto cronológico, salen a la luz en la memoria de la paisana frutera. Veamos:

Jiménez Pacheco, Melgar, Vines, Baso, Barrios, Rangel, Benites, Sousa, de las Casas, Tomás Pizarro, Granadino, Ciriani, Alzamora, Sal-días, Rodríguez, Graner, Llosa, Arbulú, Camino, Campos, Arana, Monge, Lindley, Torres Matos, Castillo, Teixeira, Luna Ferreccio, Tirado, Krüger, Carbonel, Chávez, Martínez, Delgado, Chávez Goitizolo, Conterno, Bonuccelli, Iturrino, Saavedra, Rotalde, Mesías. Estos, dice, "son los que recuerdo y estoy agradecida por la consideración de todos".

En otro lote aparte —y quizás para que no se resienta quien estas líneas escribe—, me nombró junto con Gálvez, Barrón y Guzmán Barrón, Rivarola y Giannotti.

Y Rosa, ni corta ni perezosa, aprovecho para añadir:

—Varios Almirantes me han prometido un kiosko. . . Ya lo pondrán, ¡si se acuerdan!

—Rosa, ¿alguna anécdota sobre los cadetes?

—No puedo recordar en qué año ni qué promoción fue, pero una vez los jóvenes éstos vinieron con un gato amarrado a un palo, paseándolo por toda la Escuela. Les pregunté para que lo hacían. Me contestaron que era para traer buena suerte y ganar uno de los campeonatos que había por esos días, ¡era tan cómica la cosa!

Retrotrayendo memorias, incido sobre Huamana, la otra frutera que siempre vino con Rosa a la Escuela, por muchos años y que luego falleciera. Si no la conociste lector, intentaré describirtela:

Era mayor que Rosa, más morena y menos agraciada, sin ser fea. Tenía cierto aire de gravedad opuesto a la cara risueña de su compañera. Su nariz era aguileña, su sombrero un tanto más alto pero igualmente de paja; sus polleras, de colores más serios. . .

—Murió hace algo más de quince años. Un día que bajaba del tranvía se cayó, golpeándose fuertemente en el vientre. Yo le dije que

fuera "donde el doctor", pero no me hizo caso y quiso curarse ella misma. Después de algún tiempo se enfermó con hemorragias y la llevaron al Instituto del Cáncer; allí murió Victoria Cerrón, porque ella no se llamaba "Huamana". El nombre se lo pusieron los cadetes. Era de Apata, en Arequipa.

—¿Hay algo más que me quieras contar, Rosita?

—Como no. Cuando tuve a mi hijo tenía yo quince años. El Capitán de Navío Charles Gordon Davy era el Director de la Escuela y me preguntó, al darme permiso después para vender frutas, si el bebé estaba bautizado. Le contesté que sí, pero que faltaba confirmarlo. El "gringo" fue pues su padrino y su señora, la madrina. Yo soy comadre de ellos. . .

Rosa me muestra algunos amarillentas fotografías de la época, envueltas cuidadosamente entre papeles. Tiene miedo que se las "choréen", como ella dice.

Y me despido de ella. Se empeña en que me lleve una fruta como regalo, porque piensa que le he hecho un "reportaje"; si el sastre sin dinero, paga con ojales y puntadas, ella, con atisbos de distinción y guardando "su lado", quiere recompensar mi interés con una manzana. Declino cortesmente.

Y me voy con mis apuntes convencido de que he hecho algo bueno: Atraer un poco la atención de tanto "viejo cliente" de aquella modesta y buena mujer, para hacerle pensar que ella, la constante Rosa, viene vendiendo sus frutas en la Escuela desde hace cuarenta y cinco años.

Qu forma parte de nuestra tradición, con derecho.

Que está casi ciega.

Que su sueño dorado es tener un kiosko.

Corro traslado, pongo punto final y me despido.

---

## Un Compás Saltarín

El título de esta Tradición, lector amigo, ha estado rondándome por el cerebro durante varios días con sus noches. Tal vez, si me hubiera detenido a pensar algo más, lo hubiese cambiado y puesto "Tradición so-

bre un Tradicionista" como el más adecuado. La redundancia me desanimó sin embargo, decidiendo colocarle *ut supra* el que ahora lleva.

Las razones para estas dudas más las apreciarás en un periquete, cuando leas los renglones que siguen y atiendas las explicaciones de éste, tu modesto servidor, desde que uno de los protagonistas de mi historia fue nadie menos que Dn. Ricardo Palma, el insigne tradicionista peruano, quien naufragara allá por el año de 1855 frente a las costas del departamento de Ica yendo a bordo del "Rímac", debido, en parte, a los veleidosos caprichos del compás magnético de dicho buque —que a mi modo de ver las cosas y según lo averiguado—, aquel día aciago funcionó como saltimbanqui por razones valederas.

Para no distraer más tu atención con un prólogo tedioso, me complazco en poner ante tus ojos algunos párrafos relativos al asunto, escritos por mano y pluma de Dn. Ricardo Palma:

"El naufragio del vapor de guerra "Rímac", el 1º de marzo de 1855 en los arrecifes de la punta de San Luis, llevó al tradicionista que este libro ha escrito —anota Palma, refiriéndose a sus "Tradiciones Peruanas"—, después de andar tres días entre arenales, pasando la pena negra, al pueblecito de Acarí. Aquél naufragio no fue al principio gran catástrofe, pues de novecientos que éramos entre tripulantes del buque, pasajeros y un batallón de Infantería que, con destino a Islay, se había embarcado, no excedieron de doce los ahogados en el mar. Pero cuando congregado en la playa, nos echamos a deliberar sobre la situación y nos encontrábamos sin víveres ni agua y nos convencimos de que para llegar a poblado necesitábamos emprender jornada larga, sin más guía que la Providencia, francamente que los pelos se nos pusieron de punta. Acortando la narración, basta decir que la sed, el hambre, el cansancio y la fatiga dieron cuenta de sesenta y seis náufragos, y que los que, vigorosos o afortunados logramos llevar a Chaviña, Chocavento o Acarí, más semblanza teníamos de espectros que de humanos seres".

Nota del Autor.— Al parecer, ha habido un lapsus calami en la relación hecha por Palma. Debí ser Punta San Juan (o Punta Parada) y no San Luis, desde que este último nombre no existe en las cartas del paraje.

Entre los papeles que tengo sobre la mesa para ampliar un tanto más este desgraciado episodio, tan suscita y modestamente relatado por Palma no obstante lo sustancioso y colorido de su narración, figura la Sentencia pronunciada por el Consejo de Guerra, en la causa seguida sobre el naufragio del vapor "Rímac", la misma que me fuera gentilmente

facilitada por el Director de nuestro Museo Naval, Capitán de Navío (R), Dn. Julio J. Elías Murguía, a quien agradezco desde estas líneas.

Tal vez por la dureza excesiva de los términos en ella contenidos y por la severísima crítica que de algunos marinos se efectúa en su texto, Palma calló y jamás —con la modestia característica de los grandes hombres—, hizo alarde de su comportamiento sereno y valeroso en dicho naufragio, tanto más notable y meritorio cuando casi todos los demás perdieron la cabeza y los papeles en el citado accidente. Cabe aquí hablar de la testa porque se descontrolaron; es posible también aludir literalmente a hojas y folios, desde que a nadie se le ocurrió poner a salvo el Diario de Bitácora del buque.

Hora es pues de hacer resaltar la parte resolutive de la sentencia a que me refiero, máxime si en ella se ponen muy en alto las virtudes personales de aquel Teniente Segundo y a la sazón Contador de la Armada, Dn. Ricardo Palma, porque las tradiciones que me ha dado por escribir no tienen finalidad de contar sólo lo bueno sino también lo malo de lo sucedido en nuestra Marina, sin fruición o morbosidad frutos de un chauvinismo mal entendido o de un sadismo fuera de toda justificación; más bien como un extracto de enseñanzas objetivas para las generaciones venideras.

El caso fue que el vapor de guerra "Rímac", primero de su clase adquirido por una nación sudamericana en la época de transición entre las velas y las máquinas alternativas, mientras se dirigía a Islay llevando a su bordo novecientas personas, naufragó a las 1030 hrs. de la mañana sobre los arrecifes iqueños, entre San Juan y Acarí, en un día 1º de Agosto del año 1855.

Exactamente dos meses después, en el primer día del mes de Octubre, en el domicilio del Contralmirante Dn. José María Raygada, Comandante General de Marina, se reunían los siguientes miembros del Consejo de Guerra que juzgaría el caso: Capitán de Navío Dn. José Boterín, Coronel Dn. Miguel Lanao, Capitán de Navío Dn. Pedro Roel, Coronel Dn. José María Tejada, Capitanes de Fragata Dn. Damián Alzamora y Dn. Tomás Ríos así como el Auditor de Marina, Dn. Mariano Felipe Paz Soldán. Demás está indicar que el citado Consejo estaba presidido por el Contralmirante Raygada.

Lo actuado hasta el momento arrojaba múltiples declaraciones, siendo los directos responsables —a juicio del Consejo—, el comandante de la nave, Capitán de Corbeta Dn. Carlos Castro, y el Oficial de Guardia, Alférez de Fragata Dn. Prudencio León. En este punto debo corregir la información que da el Comandante Manuel I. Vegas en su libro,

"Historia de la Marina de Guerra del Perú", afirmando que el Oficial de Guardia era el Alférez de Fragata Dn. Parcemón Echeandía.

Según el tenor de estos interrogatorios —leídos por quien estas líneas escribe un poco más de cien años después—, parece que en la mañana del 1º de agosto de 1855, Prudencio León hizo poco honor a su nombre de pila y descuidó imprudentemente la vigilancia que sobre los timoneles debe tener siempre el jefe de la facción de guardia.

La rosa del compás que venía marcando con bastante exactitud el rumbo ordenado, comenzó desatinada e inexplicablemente a desobedecer al timonel, saltando unas dos o tres veces hacia babor de la línea de fe y obligando a meter la caña para conservar la dirección debida. Esta circunstancia, anormal para quien tiene experiencia en dichos menesteres más no para el Alférez aquel, no fue ni interpretada como un peligro ni informada al comandante del buque, por lo que éste aseguró ocho minutos antes del choque, al General Dn. Fernando Albízuri y al Coronel Dn. Manuel Manríquez, que el rumbo trazado era el correcto y se mostró satisfecho de sus cálculos náuticos.

Sin embargo, el buque que a decir de su capitán iba navegando tan de acuerdo con la técnica marinera, de imprevisto impactó sobre los arrecifes escondidos entre la calina que cubría la costa, inundándose sin remedio.

Y aquí —intercalando a medida sea oportuno los considerandos de la sentencia que dictó aquel Consejo de Guerra—, copio el primero ad litterae, permitiéndome hacer algunas consideraciones subjetivas al margen:

"1º.—Que el hecho de haber naufragado el buque, prueba de un modo claro y conveniente que los rumbos y marcaciones fueron malos, y que los que señala la papeleta de fs. 42 y declaraciones de algunos oficiales son concertados posteriormente, pues al haberse seguido con estrictes los que se indican era imposible el naufragio, a lo que se agrega que el Comandante Castro asegura que los oficiales de su dependencia cumplieron con su deber".

Inexplicable y fuera de toda lógica debió parecerles a aquellos duros jueces de hace ciento y tantos años, que un rumbo bien calculado, cuidadosamente trazado en la carta y seguido religiosamente, diera con el buque sobre las rocas y causara su pérdida. Sólo les quedó pensar que la proa se mantuvo sobre dirección errada, deduciendo de ello la indiscutible equivocación de su comandante y su consiguiente responsabilidad.

Hoy, pasado un siglo de aquel ingratisimo episodio, cabe recordar al lector que el "Rímac" naufragó frente a una costa riquísima en mineral de hierro. Que desde 1933 comenzó la explotación de Marcona —cuyo puerto es San Juan—, operando actualmente (año 1964) en aquellos yacimientos: La Marcona Mining Company y la Compañía de Hierro de Acarí. Que 30 años después de aquel accidente se registró en el mismo paraje otro similar, el del trasatlántico "Italia", y que ambos barcos poseían compases magnéticos, esto es decir, influenciables sin lugar a dudas por las líneas de fuerza emanadas de aquellas concentraciones ferrosas, que cual imanes permanentes, permanecieron durante siglos esperando que un arriero informara al Ingeniero Fuchs sobre su existencia, suministrando a éste —como persona culta que era—, la oportunidad de un denuncia y la subsiguiente explotación de aquellos ricos yacimientos.

Dentro del campo de las suposiciones sensatas, ¿no cabría la posibilidad de que aquellas masas ferrosas, distribuídas por la naturaleza sin concierto a través de la arenosa costa y quizás subyacentes en el zócalo continental, dependiendo en su magnetismo de la fuerza terrestre de este tipo existente en la localidad y con una aptitud para conservarlo, afín con su dureza, hayan logrado influenciar al compás del "Rímac"? ¿quién podría negarlo o asegurar que las violencias naturales, como temblores, terremotos y avalanchas no le dieron carácter permanente o cuando menos duradero a su magnetismo?

Por estas consideraciones lógicas y posibles; por las declaraciones vertidas durante la causa y por el contraste entre la seguridad que existía sobre el rumbo y la atroz realidad del accidente, es que me atreví a sugerir en el título de esta Tradición aquello de que el vapor tenía "un compás saltarín". Ningún otro adjetivo se le ocurre a uno para calificar a una rosa náutica, que en vez de mantenerse estable, le da, de cuando en vez, por ejecutar bruscos y peligrosos pasos de ballet.

Valga por lo menos mi razonamiento para aliviar en algo al capitán del buque de los cargos que se le hicieron a continuación. Por ellos ni siquiera acerco mis manos al fuego y paso a enumerarlos, atenuando como procede algunos párrafos del Acta aquella, desagradables pero justos.

Se le dijo "que en los momentos de estrellarse el vapor... en lugar de aquietar el atolondramiento en que se hallaba la jente, imponiendo silencio y llamándola al orden, usando para esto de toda su autoridad y empleando en último extremo medidas fuertes y enérgicas... fue el primero en infundir terror, diciendo que el buque estaba perdido y

que se salvase quien pudiera. Que no fue el último en abandonar el barco como le correspondía. Que usó la postrera embarcación expedita, para sacar su equipaje y planos, desatendiéndose de la jente, de acopiar víveres, y, especialmente del Libro de Bitácora". "Que sus oficiales —con excepción hecha del Teniente Segundo Ricardo Palma, Maquinistas Dn. Carlos Daques y Dn. Santiago Arnold—, sin tomar ninguna medida para contener a la marinería y tropa, usando de las armas en caso necesario, se ocuparon casi estrictamente de ponerse a salvo, despreocupándose de salvar a otras jentes cuyas vidas debieron serles preferidas...". En fin, en esa acta que condena la desorganización, la irresponsabilidad y el egoísmo, se escribieron dichas verdades y otras mucho más duras que me resisto a reseñar, pero que dejo a tu feraz imaginación, querido lector. En el recuerdo de los miembros de aquel Consejo de Guerra, debió hacer su aparición —por contraste—, el heroico sacrificio del Capitán de Navío Dn. Juan Noel, quien como Comandante de la fragata "Mercedes", se hundiera en Casma dos años antes con su buque, después de haber procurado el salvamento de todos los náufragos que pudo, en una tragedia causada por la fatalidad y no por su culpa.

Las sentencias fueron enérgicas, pero podían muy bien haber sido peores: al Comandante Castro se le privó de su empleo, diósele de baja de la Armada Nacional, condenándosele a dos meses de prisión en la Fortaleza del Callao "sin que en ningún tiempo pueda ser rehabilitado por incapacidad para merecer la confianza del Gobierno". Al Alférez Prudencio León, igualmente se le privó de su empleo.

A los demás oficiales se les condenó: "a ser trasladados al Colegio Naval por dos años, en donde, a pesar de su clase serán considerados como alumnos, para que estudiando los principios y deberes de su profesión se hagan dignos de ser destinados, después de un examen riguroso, al servicio de los Bajelos del Estado, y los que no tendrán más Haber que medio sueldo de sus clases respectivas para su decencia por el tiempo señalado, sin que les sea permitido en su reclusión entablar reclamo ni demanda para separarse del Servicio".

Quedaron "exceptuados de esta penitencia el Teniente Segundo Dn. Ricardo Pimentel, Contador Dn. Ricardo Palma y Maquinistas Dn. Carlos Daques y Dn. Carlos Arnold, por haber sido los únicos que cumplieron con su deber y a los que se destinará de preferencia a los buques de la Escuadra, en las vacantes que hubiere". Debo anotar aquí que el Teniente Pimentel, a riesgo de su vida, aseguró la boza de uno de los botes en las rocas de la playa, permitiendo así el salvamento de muchos de los náufragos. Palma, Daques y Arnold —como ya ha sido dicho— demostraron serenidad y absoluta conciencia de sus deberes para con el pasaje.



Y he aquí lector amigo, mi justificación para decirte al comienzo que esta historia, en vez de llamarse como la llamé, pudo muy bien tener como título el de "Tradicción sobre un Tradicionista".

Porque, no por algo sino por muchísimo aquel Oficial del Cuerpo Administrativo de la Armada, andando el tiempo, se convirtió en el más ilustre de nuestros escritores, en el "Padre de las Letras Peruanas". Por ello, los siguientes versos de José Gálvez Barrenechea figuran en el busto de Dn. Ricardo, en la alameda de su nombre situada en Miraflores, ciudad en la que por suerte come actualmente pan quien estas líneas escribe:

Con su varita mágica despertó del pasado  
oidores y virreyes, tapadas y guerreros,  
dando vida a la muerte sus manos milagrosas;  
abrió a nuestras miradas un inmenso Dorado,  
nuestro sombrío cielo tachonó de luceros  
y añadió a la corona de Lima una de rosas...

Curvado por la gloria, paseó en esta avenida  
aquél patriarca mago su ancianidad gloriosa,  
aquél que a nuestra historia diera vida con su alma;  
y aunque los tiempos pasen y cambie nuestra vida,  
ha de triunfar perenne, como una enseña airosa,  
el nombre evocativo de don Ricardo Palma.



# El Primer Viaje de Nuestros Monitores "Manco Capac" y "Atahualpa"

Por: JAVIER BUENAÑO MURO

Uno de los episodios menos conocidos en la historia de nuestra Marina de Guerra fue la adquisición y traslado al Perú desde los EE. UU., hace casi cien años, de los dos monitores que figuraron en nuestra armada con los nombres de "Manco Capac" y "Atahualpa". Aunque no se trata de un episodio de guerra naval la hazaña en sí vale relatar y hacerse conocer pues en ella quedó a prueba la pericia y habilidad de nuestros marinos, haciendo resaltar sus magníficas cualidades de hombres de mar, y a la vez demuestra y confirma el alto grado de nuestra tradición naval.

Al principio de la década de 1860-70 nuestra marina carecía por completo de naves que se podían llamar verdaderos buques de guerra. Los dos únicos que podían ser considerados en esta categoría eran las corbetas "Unión" y "América". Estas dos unidades habían sido ordenadas construir en Francia por los Estados Confederados durante la Guerra Civil Americana. Eran muy veloces para su época e iban a ser dedicadas a la guerra de corso igual al famoso "Alabama" pero la guerra terminó con la derrota de los del Sur y estos buques quedaron en manos de los constructores en Nantes hasta que afortunadamente el Perú los adquirió en 1865. También por esa época España tuvo la pretensión de tratar de lograr una reivindicación por la pérdida de sus colonias en esta parte del Nuevo Mundo. Con este fin tuvimos la ingrata visita de una escuadra española, primero al mando del Almirante Pareja y después del suicidio de éste al conocer la captura de la "Covadonga", de su Brigadier Méndez Núñez. Como resultado de la estadía en estas aguas del Pacífico de la escuadra española tuvimos las victorias navales de Abtao y Dos de Mayo en el año 1866.

Este peligro que nos vino del mar y que afortunadamente pudimos rechazar más por el coraje de nuestros combatientes que por el deficiente material de guerra y buques de que disponíamos, hizo ver a nuestro gobierno la imperiosa necesidad que había de adquirir nuevas unidades para

nuestra marina si era que nuestra patria iba a permanecer libre e independiente.

Como consecuencia el Perú inició una política muy acertada de adquisiciones navales. En Inglaterra se mandó construir los buques blindados "Huáscar" e "Independencia" que se entregaron en 1867 y ese mismo año se gestionó la compra en los EE. UU. de los monitores "Manco Capac" y "Atahualpa". Sin embargo, la adquisición de estas dos naves no pudo ser considerada como muy feliz y desde su principio todo lo concerniente a ellas fue colmado de dificultades. Las gestiones para su compra se iniciaron en Setiembre de 1867 pero las naves no partieron de Nueva Orleans sino en Enero de 1869 y no llegaron al Callao hasta Mayo de 1870. No se conocen los informes técnicos que debieron aprobarse para recomendar su adquisición y más bien nos parece que no los hubo y que lo que importaba era conseguir buques de guerra de urgencia, de cualquier tipo y en cualquier forma con el fin de llenar el vacío que existía en nuestra escuadra. No se puede explicar en otra forma la decisión de adquirir unas naves tan inadecuadas para el servicio que debían prestar, la fuerte cantidad de dinero que costó su traslado al Perú y las duras pruebas a que fue sometido nuestro personal de marina que las tripuló. Los monitores eran del tipo fluvial e inaparentes para operar en alta mar para cuyo fin iban a ser destinados. En la marina de los EE. UU. llevaban los nombres "Oneota" y "Catawa" y habían sido construídos para las campañas de la Guerra Civil en el río Mississippi y otras vías fluviales. Desplazaban 1,084 toneladas, tenían 200' de eslora, 44' de manga y 14' de puntal. Los movían una máquina a vapor de 350 H.P., eran de una hélice y desarrollaban 5 nudos en aguas tranquilas. Su capacidad de carbón era de 140 toneladas, lo suficiente para navegar cinco días. A toda carga su cubierta sólo quedaba diez pulgadas del agua. Su construcción era de fierro y tenían sobre sus partes vitales una coraza de 5". Su armamento consistía de dos cañones Dahlgren de 15" montados en una sola torre. Como medida de seguridad se les había dotado de una potente bomba de 2,000 galones por minuto para achicar el agua que les entraba.

Era evidente para cualquiera que naves de tales características no estaban diseñadas para operar en el mar y mucho menos para efectuar un viaje tan largo y peligroso como era el que tenían que llevar a cabo desde Nueva Orleans hasta el Callao vía los estrechos de Magallanes y pasando por los mares más tormentosos del mundo. Por este motivo fue que se les tuvo que hacer alguna alteración en su superestructura tal como un rompeolas a través de sus proas y cerrando todas las aperturas de cubierta y esto explica en parte la demora en su partida. También era obvio que con una autonomía tan reducida estos buques no podían hacer

el viaje por sus propios medios y tendrían que ser remolcados durante la mayor parte del trayecto. Para este fin se tuvo que adquirir dos vapores que se llamaron el "Reyes" y el "Marañón" para remolcarlos y servir de buques de abastecimientos. Es demás decir que un viaje tan largo y con tales buques iba a ser lleno de incidentes y que bien se le podía comparar a la Odisea de Ulises. El mando de esta pequeña flotilla de naves peruanas fue dado al Capitán de Fragata Leandro Mariátegui y partieron el 12 de Enero de 1869 con rumbo a Pensacola, Florida, navegando las 109 millas de distancia sin novedad y en poco más de veinte horas. Sin embargo, ya desde aquí en su primer puerto de escala empezaron a sufrir contratiempos. Por alguna falla de máquinas la flotilla tuvo que permanecer en este lugar 30 días y en este lapso se enfermó el Comandante Mariátegui teniendo que quedarse en tierra y ceder el mando al oficial superior más inmediato que era el Capitán de Corbeta Camilo Carrillo que era el comandante del "Manco", la flotilla siguió rumbo al sur por lo largo de la costa de Florida hasta Cayo Hueso donde su llegada aumentó los rumores de que se dirigían a algún lugar de la costa norte de Cuba para ayudar a los rebeldes cubanos contra el dominio español. A pesar de los desmentidos oficiales a este respecto las naves peruanas fueron seguidas durante una parte de la segunda etapa de su viaje a Samaná, Islas Bahama, por las fragatas españolas "Fernando el Católico" y "Tetuán", pero no les fue fácil llegar a su destino. El día 8 de Marzo les sobrevino un temporal y olas de 10 á 12 pies de altura pasaban por sus cubiertas obligando a las naves que remolcaban a los monitores soltar sus remolques. También por causa de este mal tiempo les fue imposible mantenerse en convoy separándose unos de otros hasta perderse de vista. Al día siguiente, cuando ya había amainado en algo la marejada, el "Reyes" encontró al "Manco" y trató de restablecer el remolque pero al acercarse por su popa para maniobrar a su costado una ola repentinamente echó atrás al monitor y su filuda popa perforó el casco del transporte y éste se hundió en 15 minutos. La posición geográfica era 21° 02' Lat. N. y 74°57' Long. W.

El hundimiento del "Reyes" dejaba al "Manco" en situación muy precaria y angustiada. Quedaba sólo en el mar, separado de los otros buques, con sólo 30 toneladas de carbón a bordo y víveres para tres días. Además, aparte de la pérdida de las reservas de carbón y víveres, hubo que lamentar la pérdida de la caja de la expedición cuyo dinero se utilizaba para el pago de la gente y los gastos de reaprovisionamiento en los diversos puertos de escala. Como era de urgencia llegar a tierra lo más pronto posible para no quedar al garete el "Manco" se dirigió al puerto más cercano que era el de Naranjo en la costa norte de Cuba y a 80 millas de distancia. Felizmente ese lugar estaba en manos de los insur-

gentes que les facilitaron víveres y leña ya que no había carbón en ese lugar. Terminándose estas faneas el monitor dejó aquel lugar con rumbo a su destino original de Samaná pero la leña resultó ser un combustible muy pobre y sólo le alcanzó para llegar a la isla cercana de Ragged. De este lugar se tuvo que mandar a dos oficiales en una goleta local hasta Nassau para conseguir el tan necesario carbón y obtenido éste, el día 15 de Marzo logró seguir su viaje.

El "Atahualpa" también sufrió las consecuencias del temporal del día ocho pero sin mayores daños materiales que lamentar. Al separarse los buques ese día buscó refugio junto con su consorte "Marañón" en la tierra más cercana que era la isla de Inagua. Aquí se abasteció de víveres y carbón pero todos estos gastos salieron de los bolsillos de sus oficiales pues todo el dinero de la expedición se hallaba en el fondo del mar con el "Reyes". A la brevedad posible dejaron esta isla para dirigirse a Samaná donde esperaban reunirse con el "Manco" pero al llegar allí encontraron que ya había dejado ese puerto con rumbo a St. Thomas, Islas Vírgenes. Enseguida volvieron proa al sur para ese lugar donde encontraron al "Manco" y "Marañón" esperándolos.

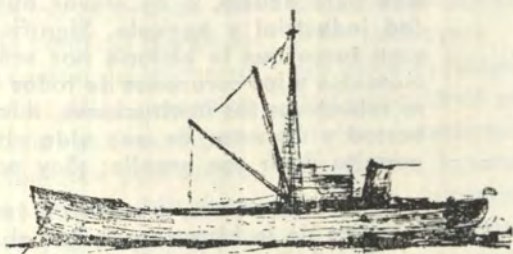
La estadía de los buques en este puerto fue bastante prolongada pues tuvieron que esperar la llegada del vapor "Pachitea" mandado desde el Perú con abastecimientos, carbón y dinero y a la vez para que sirviera de remolcador al "Manco" reemplazando en esta tarea al desaparecido "Reyes". También trajo el "Pachitea" nuevo personal de oficiales haciéndose algunos cambios en las planas mayores y regresando algunos oficiales al Perú. Terminada la larga estadía en St. Thomas la siguiente escala del convoy fue Cayenne, Giana Francesa, y desde allí siguieron la larga costa del Brasil con innumerables escalas cuyos detalles no vale la pena relatar por ser de rutina, hasta que llegaron a Río de Janeiro el 15 de Setiembre. Aquí de nuevo sufrió el "Manco" un contra-tiempo. Al ingresar al puerto esa noche se varó en un bajo denominado Taipú pero afortunadamente esto sucedió en marea baja y al día siguiente con la ayuda de los otros buques y de las autoridades brasileñas fue reflojado. Sin embargo, su casco había sufrido y hacía agua teniendo el monitor que entrar a dique que le fue facilitado en la isla de Culebras. En este puerto también se unió al convoy la corbeta "Unión" que pocos días antes había llegado procedente del Perú trayéndoles abastecimientos y nuevo oficiales, efectuándose nuevamente algunos cambios de plana mayor. Todo esto obligó a la flotilla permanecer tres meses en Río lo que fue del agrado de muchos pasar esta larga temporada en tan bello lugar. Por fin el día 12 de Diciembre pudo zarpar la flotilla haciendo varias escalas a lo largo de la costa sur brasileña hasta llegar sin mayor novedad a Montevideo. Pocos días estuvieron en este puerto para luego seguir via-

je por la costa argentina hasta llegar al estrecho de Magallanes el 29 de Enero de 1870 o sea más de un año después de su partida de EE. UU. El paso del estrecho se realizó con la pérdida de algunas anclas pero en general sin mayor contratiempo, llegando a Punta Arenas, Chile, en los primeros días de Febrero. Aquí los esperaba el transporte "Chalaco" para reemplazar en el remolque del "Atahualpa" al "Marañón" cuyas máquinas estaban maltratadas después de haber fielmente remolcado y atendido a su monitor en lo que constituía el remolque más largo efectuado en cualquier marina del mundo en aquella época. El convoy se reforzó nuevamente con el "Chalaco" remolcando al "Atahualpa", el "Pachitea" al "Manco Capac" y con la "Unión" y "Marañón" como escoltas. Aunque ya estaban en el Pacífico todavía faltaban muchas millas por navegar para llegar a aguas peruanas. Los buques tuvieron que afrontar muchos temporales por la costa sur de Chile y se tuvieron que dispersar y separarse. Recalaron en algunas caletas y puertos para tomar carbón o resguardarse del mal tiempo pero finalmente se reunieron de nuevo en Talcahuano el 14 de Abril. Mucho les dio que hacer la mala calidad del carbón chileno pero no obstante siguieron su viaje hacia el norte haciendo escala en el entonces puerto boliviano de Cobija en Iquique, Pisco y finalmente llegaron al Callao el 11 de Mayo de 1870, casi 16 meses después de haber salido de Nueva Orleans.

Para completar este relato cabe agregar el fin que tuvieron estos dos monitores después de haber ingresado a formar parte de nuestra escuadra. Ambos se perdieron en la guerra con Chile de 1879 combatiendo hasta lo último. El "Manco Capac" estuvo destacado en el puerto de Arica para ayudar en la defensa de esa plaza habiendo competido numerosas veces contra los buques chilenos cuando se aventuraban a acercarse a su alcance. En una de estas ocasiones cuando el "Huáscar" ya en manos chilenas entró a probar las defensas del Morro, el "Manco" salió valientemente a su encuentro tratando de espolonearlo. Los dos buques se rozaron no habiendo podido disparar sus antiguos cañones en el momento del encuentro por habérseles atracado pero en la retirada se llegó a disparar uno de los cañones de 15" y un proyectil de 500 lbs. tocó al "Huáscar" de lleno por popa decapitando a su primer comandante Thompson y haciéndole otros daños materiales. Como sus viejas máquinas apenas podían moverlo en la bahía el "Manco" tuvo que permanecer allí hasta que se perdió la plaza de Arica ese inmemorable 7 de Junio de 1880. Ese día el viejo monitor al mando de su último comandante Sánchez Lagomarsino valientemente se lanzó dos veces contra el blindado "Cochrane" para embestirlo con su espolón pero la mayor velocidad y maniobra del buque enemigo evitó el encuentro. Finalmente cuando su comandante vio que la plaza cambiaba de bandera y ante la imposibilidad

de alcanzar a los buques chilenos, abrió las válvulas desapareciendo el monitor para siempre en las aguas que había defendido hasta el último momento.

El "Atahualpa" tuvo un fin bastante similar a su gemelo pero los hechos sucedieron en la bahía del Callao. Siempre que pudo este monitor se enfrentaba a los buques chilenos cuando entraban a la bahía para bombardear el puerto pero por las mismas razones que el "Manco" no pudo alcanzar a sus enemigos el "Atahualpa" tampoco lo lograba. Finalmente sobrevino la debacle de San Juan, Miraflores y la entrada de las tropas chilenas a Lima y en la noche del 16 de Enero de 1881 se dio la orden de hundir todos los buques de guerra surtos en la bahía del Callao, echándose a pique lo último que nos quedaba de nuestra armada, el "Atahualpa" y la "Unión", terminando así un episodio poco grato de nuestra historia naval.



# Patria y Progreso

Desde 1821, la peruanidad celebra cada 28 de Julio la fecha más importante de la Patria: el aniversario de nuestra independencia nacional. Hace pues 143 años que el Perú alcanzó la ciudadanía plena, desde el mismo día que sus habitantes con el esfuerzo solidario de otros hermanos de América determinaron fundar la República, la Patria Libre. Desde entonces, con ocasión de celebrarse el trascendental acontecimiento, renovamos nuestra fe en el destino de la Nación que, con la gloria de su pasado, sabe enfrentarse a los problemas del presente para cumplir con la promesa que debemos al futuro. Promesa que nos urge a trabajar intensa y conscientemente para que nuestros hijos sean dueños de una respuesta feliz para el Perú.

Debemos tener en cuenta que el trabajo que reclama la Patria es mucho más que el esfuerzo físico de cambiar el paisaje de su territorio espléndido pero adusto, o de elevar nuestra productividad industrial y agrícola. Significa emprender la gran tarea que la historia nos señala: enlazar los músculos y los corazones de todos los peruanos para robustecer las instituciones, nuestro credo, la libertad y disfrutar de una vida civilizada que nos permita decir con orgullo: ¡Soy peruano!

Nos toca pues, a nosotros, tomar el relevo de la posta de la historia y forjar el progreso del Perú, fortaleciendo los ideales democráticos como el mejor homenaje que podemos ofrecer a los precursores y mártires de la libertad que hoy gozamos y que debemos legar a las generaciones que nos sucedan.

Elevemos nuestras plegarias al Todopoderoso y, al renovarle nuestra gratitud por habernos permitido nacer en un país libre, pidámosle también que nos dé la oportunidad de cumplir con el rol que la Patria exige de nosotros, y que nos conduzca por el sendero que Dios determina para los hombres libres que quieren progresar en armonía con la humanidad, dando y recibiendo lo que nuestro Señor nos señalara en sus enseñanzas.



# La Guerra en el Mar

Por: JAVIER BUENAÑO M.

I

## EL CRUCERO "SAN FRANCISCO" EN LA CAMPAÑA DE GUADALCANAL

La pequeña isla de Guadalcanal, del archipiélago de las Salomón, fue escenario de reñidos encuentros tanto en tierra como en el mar entre fuerzas japonesas y norteamericanas. Allí por Agosto de 1942 los japoneses estaban tranquilamente terminando de construir un campo de aterrizaje en esta isla y tenían por guarnición una compañía de soldados. Entre soldados y obreros no había más de 400 hombres.

Los japoneses no esperaban ningún ataque en esta zona así que cuando elementos del cuerpo de Infantería de Marina de los EE. UU. desembarcaron en Guadalcanal el 7 de Agosto de 1942 fueron tomados por sorpresa. Los combates por esta isla duraron seis meses, los japoneses trataron de hacer llegar refuerzos y los norteamericanos tratando de retener lo conquistado y expulsar del resto de la isla a los contrarios y evitar que llegaran sus refuerzos.

Entre los combates navales en torno de esta isla uno de los más interesantes fue el que tuvo lugar en Noviembre 12-15 de 1942 y en el cual participó el crucero "San Francisco". Este buque era del tipo crucero pesado, de 9,950 toneladas, con nueve ca-

ñones de 8" aparte de artillería anti-aérea que consistía de ocho cañones de 5" y otros más pequeños. Además era del tipo mejor blindado de los cruceros americanos.

En la noche del 12 de Noviembre este crucero era la nave insignia del Contralmirante Daniel J. Callaghan al mando de los siguientes buques que tomaron parte en este combate: Crucero pesado "Portland", Crucero ligero "Helena", Cruceros antiaéreos "Juneau" y "Atlanta" y ocho destroyers. Todas estas unidades estaban haciendo ronda alrededor de Guadalcanal para proteger la isla de las incesantes tentativas nocturnas de los japoneses de bombardear el campo de aterrizaje ya tomado por los norteamericanos y llevar refuerzos a sus diezmadas tropas que combatían en inferioridad numérica. Esa noche los japoneses llevaban a cabo una de sus más fuertes tentativas para atacar el campo de aterrizaje bautizado con el nombre de "Henderson Field" por los que acababan de tomarlo.

Las fuerzas japonesas consistían de los acorazados "Kirishima" y "Hiei" de 29,300 toneladas y armados con ocho cañones de 14" cada

uno, el crucero ligero "Nagara" con cañones de 5.5" y nueve destroyers. El encuentro fue inesperado para los japoneses que no esperaban encontrar esa noche una fuerza enemiga y para los norteamericanos también lo fue, aunque sabían que venían los japoneses, no sabían que habían dos acorazados en la fuerza contraria.

El primer contacto fue entre los destroyers de las vanguardias de ambas fuerzas. Fue violento, con fuego de artillería y torpedos. De los cuatro destroyers americanos que formaban la vanguardia en breves minutos dos se estaban hundiendo, dos seriamente dañados y el crucero "Atlanta" que los seguía fue torpedeado e incendiado por fuego de artillería.

El "San Francisco" abrió fuego contra el primer destroyer japonés y después de siete andanadas de su artillería principal lo incendió. El encuentro ya se había generalizado y era confuso no pudiéndose distinguir bien en la oscuridad de la noche entre amigos y enemigos. En esta confusión el "San Francisco" disparó varias veces sobre el mal herido "Atlanta" que poco después se hundía. El "Portland" fue torpedeado perdiendo dos hélices. El "Juneau" también recibió un torpedo. En la retaguardia dos destroyers se hundieron y otro resultó seriamente averiado. Sólo el crucero "Helena" y un destroyer quedaron sin daño de importancia. Y todo esto sucedió en breves minutos de combate.

En estos momentos hicieron su aparición los dos acorazados japone-

ses a 2,500 yardas de distancia o sea a quemarropa. Aunque parezca mentira los primeros disparos de ambas bandas fallaron. Sin embargo el "San Francisco" empezó a dar en el "Hiei" primero pero el efecto de sus proyectiles de 8" que pesaban 260 lbs., no podían hacer mucho efecto en un acorazado. El japonés no tardó en dar en el blanco y a la tercera andanada cuatro proyectiles de 14" con un peso de 1,400 lbs., cada una dieron en el puente con devastador efecto. Lo destrozaron matando a prácticamente todo el personal incluyendo al primer Comandante, al Almirante Callaghan y todo su estado mayor. El acorazado "Kirishima" y el crucero "Nagara" y algunos destroyers también lo tomaron como blanco infligiéndole mayor daño. El buque estaba prácticamente fuera de control pues había recibido 45 impactos, 12 de los cuales fueron de 14".

Estando el buque en estas condiciones el oficial sobreviviente de mayor jerarquía optó por retirarlo del combate. En esta retirada uno de sus propios destroyers y el crucero "Helena" casi lo toman bajo fuego pues lo confundieron con el enemigo pero la suerte los acompañó y fueron reconocidos a tiempo. El "San Francisco" había tenido 83 muertos y 106 heridos.

Lo que salvó al crucero en este desigual combate fue debido a la corta distancia en que se combatió ningún impacto se recibió bajo la línea de flotación. Además, los acorazados japoneses sólo disponían de proyectiles incendiarios, especiales para bom-

bardear aeropuertos y poco eficaces, por su poca carga explosiva, contra cruceros pesados como el "San Francisco". Por otro lado el almirante japonés ordenó el retiro de su fuerza al poco rato de haberse iniciado el combate pues sabía que sus acorazados no tenían munición apropiada para combatir contra otros buques y que si permanecía en las cercanías de Guadalcanal al amanecer, la fuerza aérea norteamericana acabaría con todos sus buques.

El resumen de las pérdidas fueron para los norteamericanos el hundimiento de los cruceros "Atlanta" y

"Juneau" y cuatro destroyers y seriamente dañados el "San Francisco" y "Portland" y tres destroyers. Los japoneses perdieron solamente dos destroyers en el combate pero el acorazado "Hiei", que había recibido 85 impactos quedó averiado y no pudo alejarse mucho del escenario del combate y fue atacado al día siguiente por aviones de bombardeo y torpederos de Henderson Field que lo dañaron aún más. Finalmente, en vista de no poder navegar por sus propios medios fue hundido por su tripulación. Así terminó uno de los más reñidos combates por la posesión de esta isla.

---

## !!

### EL FIN DEL BISMARCK

Este famoso acorazado, el orgullo de la marina alemana, tuvo una corta pero violenta vida. Se le terminó de construir apenas iniciada la Segunda Guerra Mundial y a los pocos meses se hallaba reposando en el fondo del mar. Sin embargo en este corto lapso de vida hundió al buque más grande de la escuadra británica, dañó seriamente e hizo fugar a otro poderoso acorazado y movilizó a toda la escuadra británica en desesperado afán de encontrarlo para destruir a tan peligroso adversario.

En cuanto a sus características de construcción el "Bismarck" no era superior a los acorazados contemporáneos de las demás potencias. Desplazaba alrededor de 42,000 toneladas

y estaba armado con ocho cañones de 15" aparte de la batería secundaria y antiaérea. Sin embargo, este buque reunía cualidades no visibles a simple vista y que sólo se llegaron a conocer cuando entró en combate con sus adversarios ingleses.

Desde la guerra pasada la construcción naval alemana fue conocida por la extraordinaria resistencia de sus buques para absorber castigo en combate. El "Bismarck" y su gemelo el "Tirpitz" no fueron la excepción y reunieron estas cualidades al máximo.

Para mejor comprender el motivo por el cual se le mandó en su último viaje es preciso recordar un po-

co de historia. Al final de la Primera Guerra Mundial la fuerza naval alemana fue exterminada, solamente permitiéndosele una pequeña escuadra con buques que no excediesen 10.000 toneladas. Posteriormente, a consecuencias de un tratado naval con Inglaterra, se le permitió exceder los límites de tonelaje de los buques pero dentro de un tonelaje total muy inferior al Británico. Por eso, al estallar la Segunda Guerra Mundial, los alemanes se encontraban en una inferioridad naval muy grande en comparación con sus adversarios, primero Inglaterra y Francia y después Rusia y Estados Unidos.

En vista de esta inferioridad naval los alemanes tuvieron que recurrir a la guerra de corso que tan buenos resultados les había dado en la Primera Guerra Mundial con muy pocos buques y que en la Segunda ya les había dado magníficos resultados. Este tipo de guerra consistía en mandar por todos los mares del mundo buques solitarios de guerra o mercantes armados, para que atacasen a diestra y siniestra los buques mercantes de sus adversarios. Para lograr destruir estos corsarios se necesitaba una fuerza naval muy grande, fuera de toda proporción al tonelaje alemán empleado. Esto se debía al hecho de no saber el lugar exacto en que se encontraban o iban a dar su próximo golpe, requiriendo vigilancia simultánea en muchas partes a la vez. Como los alemanes habían tenido tan buen éxito con buques inferiores decidieron utilizar al buque más potente que tenían para este tipo de guerra

y el "Bismarck" fue el escogido para este fin.

Con todo sigilo y utilizando todas las tretas posibles para engañar al servicio secreto enemigo, el "Bismarck" levó anclas de su base el 19 de Mayo de 1941 en compañía del crucero "Prinz Eugen". Entraron al Mar del Norte haciendo escala en la ocupada Noruega para de allí intentar escapar al Atlántico por el norte de las islas Británicas e Islandia. El mal tiempo ayudó a los buques alemanes hasta el día 23 cuando fueron avistados por los cruceros "Suffolk" y "Norfolk" al norte de Islandia. Inmediatamente dieron la alarma y todos los buques ingleses disponibles se lanzaron al ataque.

Los más cercanos fueron el "Hood" y el "Prince of Wales" que les dieron alcance en la madrugada del día siguiente e inmediatamente entraron en combate. A los 5:52 a.m. se abrió fuego a una distancia de 22,000 yardas. El "Bismarck" y el "Prinz Eugen" contra el "Hood" y éste contra el "Prinz Eugen" por error pues lo confundió con su consorte. En el primer minuto el "Prinz Eugen" alcanzó al "Hood" iniciando un incendio pero pronto fue controlado. La distancia se había reducida a 18,000 yardas cuando el "Hood" fue cubierto por una andanada del "Bismarck" habiendo un proyectil perforado la Sta. Bárbara volando el buque con toda su tripulación de 1,300 hombres menos tres que se salvaron milagrosamente. Al desaparecer este buque los alemanes concentraron sus fuegos

sobre el "Prince of Wales" que muy pronto se vio cubierto de proyectiles de 15" y 8". Sin embargo la suerte los acompañó pues un proyectil llegó a penetrar en una Sta. Bárbara pero no explotó librándose de una suerte igual a la del "Hood". De todas maneras el "Prince of Wales" estaba mal herido con 600 toneladas de agua en sus entrañas y 2 de sus 3 torres de la artillería principal fuera de combate. Estando en esta situación el buque eludió seguir combatiendo y se retiró. El "Bismarck" sólo había recibido dos impactos y el "Prinz Eugen" ninguno.

En vista de que ya los ingleses sabían de su presencia el almirante alemán decidió despachar a Brest al "Prinz Eugen" y continuar el "Bismarck" sólo en su tentativa de perderse en el vasto Atlántico. Y casi logra hacerlo pues los ingleses lo perdieron de vista durante 31 horas hasta que fue visto nuevamente por un avión patrullero Catalina a sólo 690 millas de la costa francesa. Nuevamente los ingleses lanzaron contra él lo que tenían y un avión torpedero del portaviones "Ark Royal" lo

alcanzó, con gran suerte, con un torpedo en el timón quedando el "Bismarck" navegando en círculos por habersele doblado el timón y a merced de toda la escuadra británica.

El fin del "Bismarck" ya era aparente para todos. Al poco rato llegaron los acorazados "Rodney" y "Kin George V" con cañones de 16" y 14" respectivamente y lo bombardearon a su conveniencia durante más de dos horas. Sin embargo su robusta construcción aguantaba este matador castigo y el buque no se hundía. Por fin, cuando ya todos sus cañones estaban silenciados, el almirante inglés desesperado para terminar con su agonía ordenó al crucero "Dorsetshire" que le diera el golpe de gracia con torpedos y finalmente y con su bandera al tope se hundió el "Bismarck" llevándose consigo a 2,300 hombres.

Como dato interesante se puede indicar que para darle caza al "Bismarck" los ingleses movilizaron ocho acorazados, dos portaviones, cuatro cruceros pesados, siete cruceros ligeros, veintinueve destroyers e innumerables aviones.



## El Seminario de Capacitación Sindical se Clausuró en Marcona

Demostrando objetivamente el convencimiento unánime que existe en Marcona acerca de los beneficios que reporta el perfeccionamiento sindical, como herramienta eficaz para propiciar y fortalecer la armonía interna, todos los oradores que hicieron uso de la palabra en la ceremonia de clausura del Primer Seminario de Capacitación Sindical, realizado en este centro minero, destacaron la trascendencia del acto y manifestaron la necesidad de continuar la obra iniciada.

La ceremonia aludida se llevó a cabo el día Viernes 24 del mes en curso, con asistencia de autoridades locales, el Sr. Irvin Rubinstein (Agregado Laboral en la Embajada de Estados Unidos en el Perú), el Alcalde del distrito, el Director del Centro de Estudios Laborales del Perú, el Sub-Director y profesores de la misma institución, el Gerente Residente de M. M. Co., jefes de la Empresa, los 29 trabajadores que habían asistido al Seminario y personas residentes en este centro minero. \*

Con el Himno Nacional se inició el acto de clausura y en seguida presentó su informe el Coordinador del ciclo.

A continuación improvisó un elocuente discurso el Sr. Manuel Ordóñez, Secretario de Cultura del Sindicato de Obreros y asistente al Seminario, destacando, entre otras cosas, que "la capacitación sindical es un camino para la paz y el progreso que merece Marcona".

El Sr. Tomás Kehoe habló en nombre de la Cia. manifestando su felicitación a los trabajadores que asistieron al Ciclo de Capacitación Sindical, reiterando que la empleadora apoyará todo deseo de perfeccionamiento técnico y sindical de los que prestamos servicios en Marcona. "El resultado natural de éste y los próximos ciclos que se realicen en esta industria

será el entendimiento cabal de los problemas propios del trabajo", puntualizó durante su discurso.

El Dr. Segundo Echevarría, Alcalde de Marcona, al aceptar la invitación que le formularon para que declare clausurado el ciclo, expresó su felicitación a la Empresa y a los trabajadores porque el seminario demostraba el interés de crear un ambiente favorable para la mejor marcha de las instituciones y de la industria.

A continuación se procedió a la entrega de los certificados y luego se sirvió un cóctel ofrecido por la Compañía a todos los asistentes.

Con propiedad que dice mucho de su perspectiva y responsabilidad, el Sr. Luis Angeles Blas, en nombre del Sindicato de Empleados dijo que los que terminaban el ciclo se harían divulgadores de lo que habían aprendido para "ser dignos representantes de los trabajadores, con espíritu netamente sindical, y sostenedores de la armonía interna".

"Un sindicato puede ser un instrumento positivo o negativo", sentenció el Sr. Irvin Rubinstein cuando hizo uso de la palabra, para luego agregar que "ya pasó el tiempo en que el que grita más fuerte dirija un sindicato. Los dirigentes deben ser los más preparados, de manera que se consiga mejorar las condiciones de vida y de trabajo según los postulados del mundo libre".

El Director del Centro de Estudios Laborales del Perú, Sr. Jesse Friedman, fue el orador siguiente. Hizo una serie de reflexiones sobre sindicalismo democrático y la necesidad de intensificar el perfeccionamiento en el orden sindical de todos los trabajadores y de los dirigentes en particular. Felicitó a los seminaristas que terminaron el ciclo y agradeció la ayuda proporcionada por la Compañía.

## Revisando Libros

### RESEÑA HISTORICA DEL PROBLEMA LIMITROFE PERUANO ECUATORIANO.—

Por el Mayor E. P. José Zárate L.  
Revisado por el Teniente Segundo A. P.  
Francisco R. Rabines Cardozo

La presente reseña consta de tres partes perfectamente delineadas a lo largo de todo el trabajo y se desenvuelven de la siguiente manera: se inicia exponiendo las causas del carácter Político que han motivado en el Ecuador la desatinada postura que presenta al problema limítrofe, ocasionando que con el correr de los días cada vez se haga más acentuado la voluntad de impedir la real solución de un problema tantas veces definido en el campo Diplomático y en el de Batalla. Seguidamente se presenta una breve reseña de la evolución territorial del Perú y del Ecuador, desde 1,200 años atrás, hasta los presentes días. Se menciona datos históricos cuya autenticidad no se puede poner en duda pues hacerlo sería negar el génesis de sus mismos pueblos y olvidar sin ningún reparo los días de la Independencia Americana.

La última parte afronta el problema desde el punto de vista de las consideraciones de carácter Jurídico que existen entre Perú y el Ecuador. En primer lugar exponen la idea de conjunto para luego dar por separado las consideraciones jurídicas que ambas partes presentan para que las asistan en el secular litigio de límites. Se tratan puntos tales como los principios de Constitucionalidad, del Uti Possidetis de la Independencia, de

la posición permanente y efectiva de los territorios, y por último el de la Libre Determinación de los Pueblos.

La conclusión del tratado da información de especial interés en lo referente a razones que aduce el autor frente al problema de límites.

En pocas palabras nos dice que el Perú, con cinco fronteras por definir, ha sufrido en la vida republicana la mayor reducción territorial que cualquier otro en América, en todo su perímetro, con excepción de la frontera con el mar, y nos dice que tal vez sea por: ser una de las últimas en sellar nuestra Independencia, dando ocasión que la Presidencia de Quito y la Provincia de Guayaquil integraran Colombia (realizándose en gran parte el sueño de Bolívar), y la separación del Alto Perú, para constituir la nueva República de Bolivia. Asimismo menciona que parte de todos los problemas actuales en límites se debe a que los que estuvieron encargados de defender los legítimos derechos no lo hicieron en forma eficiente por desconocimiento del territorio Nacional. Además, el abandono de las zonas fronterizas, incurría en menor grado pero aún se mantiene hasta la fecha, ayudan a este litigio las impresiones de límites en la época colonial que eran muchas veces imprecisos pero que mayormente no afectaban mientras dependiera de España, se tiene también como factores preponderantes a la falta de unidad Nacional en la Política Continental y la

anarquía que ambos pueblos han sufrido en los primeros años de la República.

Actualmente es bien sabido que de 1,642 Km., de la frontera con el Ecuador sólo quedan por demarcar 80 Kms., en la región de la Cordillera del Cóndor, a lo que el país vecino ha puesto toda clase de obstáculos para su pronta y feliz terminación y obstinándose últimamente casi, en forma definitiva dar cumplimiento al Protocolo de Río de Janeiro.

De todos modos el Perú, tiene plena confianza en la rectitud de las potencias garantes para exigir el cumplimiento del mencionado Protocolo y, mantener su indeclinable firmeza basada en el derecho y la justicia que la asiste, en el interés a los principios básicos del sistema jurídico Internacional; y, en la fidelidad puesta al servicio de la paz y armonía continentales.

Tiene como anexo la Real Cédula del año 1802 y ameniza la presentación con siete Mapas que abarcan el completo desarrollo del problema limítrofe comenzando en el año 1802 y terminando en el año 1941.

La presente Reseña Histórica, puede ser adquirida en la Imprenta del Ministerio de Guerra y su valor es de S/. 12.00 precio por el cual tomarán conocimiento de: "LO QUE TODO PERUANO DEBE SABER Y TODO ECUATORIANO NO DEBE IGNORAR"



## Notas Profesionales

### **Importancia del Desarrollo Cualitativo de los medios para la lucha**

#### **Antisubmarina.—**

Por: M. BERTINI

(De la "Rivista Marittima" XCVII-8)

La grave amenaza submarina que pesa sobre el conjunto de las comunicaciones marítimas, vitales para la existencia misma del mundo libre, ha impuesto a todas las Marinas Occidentales y en particular a las de la Alianza Atlántica un problema de prioridad absoluta, cual es el de contener la amenaza misma dentro de límites aceptables de seguridad.

Sin embargo, el continuo progreso de los medios vectores de las armas ha aumentado notablemente en esta postguerra las posibilidades ofensivas de los submarinos. Por lo tanto, el problema ya en el principio imponente por la entidad cuantitativa de la amenaza, va hoy creciendo cada vez más por la necesidad de tener que disponer de medios y de aparatos que presten servicios siempre más elevados e idóneos para hacer frente a las crecientes posibilidades operativas del adversario.

Por consiguiente, el problema presenta en conjunto múltiples aspectos cualitativos, además del cuantitativo, independientes entre sí, entre los cuales podemos señalar:

- mayores conocimientos del ambiente marino que comprendan un desarrollo de los programas de investigaciones oceanográficas;

- desarrollo de los aparatos para hacer investigaciones y para practicar localizaciones submarinas;
- desarrollo de las armas y de los sistemas antisubmarinos;
- desarrollo de los medios vectores de las armas y de los aparatos de exploración submarina;
- desarrollo de los métodos y de las tácticas de su empleo.

En el transcurso del examen de estos diversos aspectos de los problemas nos referimos a lo que está actualmente en acción o en vías de realización en la Marina Norteamericana, para la cual, en el problema aquí indicado, es evidentemente de particular importancia en consideración a la amplitud y a la complejidad de sus compromisos e intereses esparcidos por todo el mundo.

Sin embargo, el problema ha sido encarado también en otras Marinas, las cuales hacen notables esfuerzos tanto económicos como de estudio. Además, el relato de cuanto se ha hecho en Norteamérica no pretende ni puede abarcar todos los progresos realizados en este campo o hasta ahora en estudio, muchos de los cuales están guardados en secreto, pero que en el futuro podrán constituir grandes novedades.

#### **Conocimiento del ambiente marino.**

Según recientes declaraciones del Jefe de Operaciones Navales de la U. S. N., la presentación del programa decenal de investigaciones oceanográficas

ya iniciado desde hace tiempo, es de gran importancia para la ejecución de las tareas de lucha antisubmarina que gravitan sobre el País.

“Es trágico —ha dicho el Almirante Mc Donald— ver cómo, mientras se conoce de cerca el ambiente que nos circunda, se conozca en cambio muy poco acerca del ambiente submarino. Los esfuerzos hechos para localizar los restos del submarino “Thresher” nos han suministrado numerosas informaciones sobre el ambiente submarino, las cuales emplearemos eficientemente; pero hay todavía mucho por hacer”.

En efecto, la Marina Norteamericana le está dando un impulso notable tanto a la construcción de unidades para investigaciones oceanográficas, como al desarrollo de los programas destinados a obtener un cuadro detallado y completo sobre la naturaleza de los océanos y sobre las variables que pueden influir sobre las condiciones de empleo de los instrumentos de investigación.

En lo que respecta a los medios, las 11 mayores unidades para investigaciones oceanográficas en gran parte transformadas para este objeto, y que son de antigua o de no muy reciente construcción, están quedando ahora atrasadas ante el progreso de los equipos náuticos. Hay 10 unidades especialmente proyectadas y construidas para hacer levantamientos oceanográficos. Forman parte de este nuevo conjunto 7 unidades de 1020 tons. st. de la clase **Rober D. Conrad** del tipo **AGOR** (unidades para inves-

tigaciones oceanográficas), de las cuales las 3 primeras ya están en servicio, y 3 unidades de un tonelaje más elevado comprendido entre las 1370 y 2580 tons., del tipo.

Estas 10 unidades estarán dotadas de equipos de laboratorio y de un instrumental adecuado para la adquisición de datos, tanto meteorológicos como oceanográficos.

Además, en el programa de las nuevas construcciones previstas para el año fiscal 1964-1965 hay 2 unidades del tipo **AGS** y 2 del tipo **AGOR**.

Este conjunto de unidades oceanográficas que resultará constituido en gran parte por unidades equipadas con el instrumental de la técnica más moderna de investigaciones, contribuirá notablemente a la realización del proyecto A.S.W.E.P.S. (Anti-submarine Warfare Environmental Prediction System), proyecto que podrá suministrar gran parte de los datos necesarios, como por ejemplo la distribución del calor, la velocidad del sonido a diversas cotas, además de otros datos sobre el ambiente marino oceánico, considerados indispensables para poder emplear los diversos aparatos de sonar del modo más eficiente.

Recientemente también ha sido construido por la Westinghouse Electric Corporation un conjunto especial para el estudio del fondo del mar, mediante explosiones con un haz de ondas sonoras de elevada frecuencia emitido por un vehículo sonar especial remolcado por una unidad de su-

perficie a una velocidad máxima de 4 nudos y a una distancia del fondo comprendida entre 60 y 120 metros, por el momento hasta una profundidad máxima de 6000 metros.

El haz reflejado puede por consiguiente, ser registrado sobre una carta sensitiva. Dos transductores sonar, un receptor y un transmisor de cada lado del vehículo exploran el fondo hasta una distancia de 360 metros por ambos lados, suministrando particularidades sobre su conformación.

El sistema empleado en la búsqueda de los restos del submarino "Thresher" puede suministrar también una representación tridimensional aprovechando las sombras acústicas.

A los medios navales de superficie para la investigación oceanográfica se necesita agregar los medios submarinos evidentemente proyectados de un modo especial y dotados de instalaciones adecuadas, medios en los cuales la Marina Norteamericana se ha interesado mucho. Entre estos medios especiales está incluido el pequeño submarino de gran profundidad proyectado por el francés Cousteau, de 7 tons. y 3 hombres de dotación, actualmente en construcción, "Deepstar" (Estrella profunda) que podrá tomar fotografías y hacer el levantamiento "topográfico" del fondo del mar hasta en profundidades de 12000 pies (2000 brazas), y el "Aluminant" también en curso de construcción que podrá actuar hasta en profundidades de 15000 pies (2500

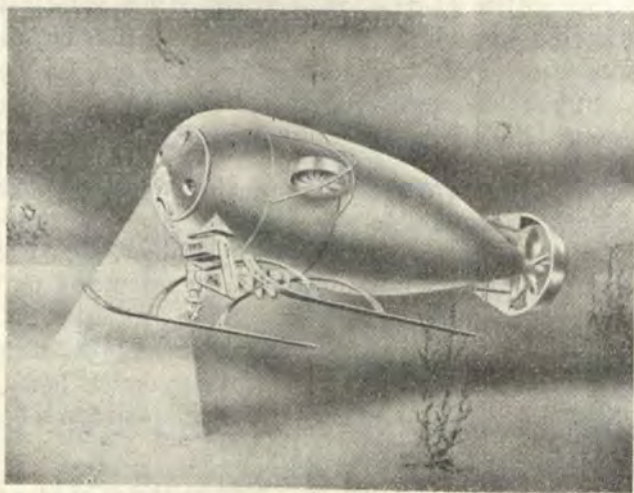


Figura 1

Modelo de submarino para la investigación científica a grandes profundidades

brazas) con posibilidades de explorar el 60% del fondo de los océanos.

Además, científicos norteamericanos y franceses efectúan en estos meses una serie de inmersiones con el batiscafo "Archimede" ya destacado a Puerto Rico en el curso de la campaña científica llamada "Operation Deepscan".

#### **Equipos de investigación y de localización. —**

Respecto a los equipos de sonar empleados en la Segunda Guerra Mundial que tenían un alcance bastante limitado; los que actualmente están en uso prestan servicios muy superiores tanto en alcance como en poder discriminativo, es decir, un mejoramiento en la relación entre las señales y las perturbaciones. Por ejemplo, el nuevo sonar SQS-23 y aún más la versión siguiente en curso de cons-

trucción, el sonar SQS-26 permitirá alcances que no son comparables a los del primer equipo.

Los notables incrementos en el alcance son debidos también a técnicas especiales que aprovechan de la "reflexión sobre el fondo" del haz sonoro además de las así llamadas "zonas de convergencia" que refractan hacia la superficie (por refracción al atravesar las diversas capas de agua) los haces sonoros enviados hacia el fondo, obteniéndose así los casos de una ventaja notable en el alcance. Pudiendo aprovechar estos fenómenos, se puede obtener hasta 100 millas de alcance.

Tienen también gran empleo en las unidades de superficie los V.D.S. (Variable Depth Sonar) (Sonar de profundidad variable) o ecogoniómetros remolcados. Por consiguiente, con estos equipos es posible filar el trans-

conductor por debajo de las capas que representan verdaderas pantallas desviadoras de la propagación de los haces sonoros de los aparatos fijos al casco.

de conocidas características oceánicas)— es posible analizar y catalogar los ruidos distintos, desde los producidos por seres vivientes como los peces, hasta los producidos por los bu-



Fig. 2

Parte del conjunto de fondeo de los aparatos AUTE C

Junto con el desarrollo de los equipos de investigación y localización, hay dos proyectos el AUTE C y el ASPECT.

El AUTE C (Atlantic Underwater Test and Evaluation Center) es en efecto, un centro experimental para la discriminación y el examen de la transmisión del sonido en el agua en un vasto campo de frecuencia.

Gracias al perfecto conocimiento del ambiente submarino —(los aparatos electrónicos están colocados en un profundo valle submarino en las Islas Bahamas, protegidos por consiguiente, contra los ruidos extraños y

ques de superficie o por los submarinos en inmersión.

Los ruidos interceptados por dichos equipos submarinos cuya ubicación es exactamente conocida son transmitidos a las unidades del Centro para su valoración y su registro.

Las faltas en la tecnología de clasificación de los blancos submarinos (el problema de la clasificación es uno de los más importantes y difíciles de la lucha antisubmarina) han conducido a menudo a pérdidas de tiempo y de esfuerzos preciosos, por contactos que han resultado falsos. Gracias también a un registrador gráfico ASPECT, se tiende a un progreso de-

cisivo en el establecimiento de la validez de los contactos obtenidos.

Merecen ser inscritos entre los nuevos medios de investigación y localización, los indicadores de rayos infrarrojos y el indicador de la presencia de gases quemados, cuyo nombre en el Codice es SNIFFER (husmeador), este último, por lo demás, ya en servicio desde hace tiempo en los aviones antisubmarinos.

También en lo que respecta al M.A.D. (Magnetic Anomaly Detector) ya desde hace tiempo en uso en

los aviones antisubmarinos y cuyo alcance es desgraciadamente muy limitado, las recientes investigaciones sobre el nuevo tipo de magnetómetro, hacen esperar un apreciable aumento del alcance de estos aparatos.

#### Armamento antisubmarino. —

Durante muchos años después de la Segunda Guerra Mundial, las fuerzas destinadas a la caza antisubmarina, también por estar dotadas de aparatos de exploración de limitado alcance, han tenido la necesidad de estar obligadas a "estrechar distan-



Figura 3

Plataforma giratoria del conjunto ASROC. Nótese las instalaciones de lanzamiento del proyectil dirigido superpuestas dos a dos y giratorias separadamente alrededor de un eje horizontal.

cias" sobre el blanco identificado a fin de poder atacar con las armas disponibles, torpedos o bombas de limitado radio de acción, cuyos efectos destructores dependían exclusivamente de su impacto sobre el blanco.

Se obtuvo progresos en los torpedos filoguiados y de cabeza buscadora, pero las ventajas nunca fueron resolutivas.

Con la realización del sistema de armas A.S.R.O.C. para las unidades de superficie, actualmente es posible efectuar con toda seguridad el ataque con el proyectil-torpedo a distancias notables, aprovechando el mayor alcance de los sistemas de localización y de autoguía del torpedo llevado por el proyectil hasta las cercanías del blanco.

Recientemente un sistema análogo de armas ha sido construido y probado para los submarinos el SUBROC, proyectil biestadio antisubmarino cuyo alcance máximo está calculado en 40 o 50 millas.

Ambos sistemas de armas prevén el empleo ya sea de un torpedo con cabeza buscadora con carga convencional o bien una bomba de profundidad con carga nuclear, lo cual exalta evidentemente de una manera decisiva la posibilidad destructora del arma, haciéndola una de las más eficientes que hoy existen.

Está además en pruebas un nuevo torpedo filoguiado denominado **ASTOR** conocido con la sigla "Mark 45" y concebido para la lucha anti-

submarina. Dotada de un motor eléctrico, esta arma puede estar provista ya sea de una cabeza convencional o bien de una cabeza nuclear, y su radio de acción está calculado en más de 20 Kms.

También en las armas de chorro se ha progresado igualmente con la realización de varios tipos de bombas de profundidad de carga nuclear, una de ellas es la llamada bomba "Lulu". Siendo de peso limitado, esta arma puede ser lanzada desde aviones. Su empleo está todavía condicionado a la posibilidad de una exacta identificación del blanco, por cuanto no se pueda excluir el empleo operativo por unidades de superficie (para identificar y localizar el blanco) avión lanzador.

#### Medios vectores de armas y equipos.

Sin considerar en este breve examen los medios navales vectores de armas antisubmarinas de tipo clásico comprendidos en la vasta gama de las unidades ligeras, los cazatorpederos de prevalectante armamento, las fragatas antisubmarinas, las unidades menores en continua evolución por el progresivo perfeccionamiento de las armas, los equipos de exploración, ni los submarinos de ataque, se reserva actualmente en la estrategia submarina norteamericana, un puesto de primerísimo plano a los nuevos medios veloces de superficie en conjunto, que serán empleados como medios vectores de armas antisubmarinas, tales como aliscafos y botes voladores sobre capas de aire.

**En lo que respecta a los submarinos nucleares de ataque**, con el nuevo programa de construcciones previsto para el año fiscal 1964-65, la Marina norteamericana dispondrá en un futuro próximo de dichos buques, 36 de los cuales serán de la clase Thresher mejorada. Los elevados servicios prestados en profundidad en inmersión, silenciosidad de las instalaciones, amplio alcance de los sistemas de exploración y localización, eficiencia de las armas entre las cuales se encuentra el reciente proyectil SUBROC sometido a perfeccionados equipos de elaboración de datos de lanzamiento, —hacen de estos barcos un eficientísimo conjunto defensivo que podrá detener la amenaza a las líneas de comunicaciones norteamericanas en términos aceptables.

**En lo que respecta a los nuevos medios veloces de ataque** de superficie (aliscafos y botes volantes sobre capa de aire) ellos han sido realizados por vía experimental en diversos tipos. Aún más, el gran éxito de los

prototipos hace esperar en el futuro el empleo de ellos en la lucha antisubmarina, empleo que irá a integrarse en la ya vasta gama de los otros medios tanto aéreos como navales.

**En el campo de los medios aéreos** especializados en la exploración y en la caza antisubmarina, hay reservada una noticia especial para el nuevo cuadrimotor "Lockheed P3V-1 Orion" de reconocimiento antisubmarina de gran radio de acción, con una autonomía de vuelo de 8 horas, dotado de los más recientes equipos de exploración y de lanzamiento, además del helicóptero sin piloto DASH provisto de torpedos de cabeza buscadora, asignado para el equipo de las unidades ligeras antisubmarinas de superficie.

#### **Métodos y Táctica de empleo.**

En lo que respecta a los métodos y a la táctica del empleo, evidentemente guardados en secreto, se puede decir que en estos últimos tiempos se ha obtenido un mejoramiento notable,



Figura 4

Avión tipo "Lockheed P3-A Orión". Se nota en la cola el aparato tubular MAD, y bajo el fuselaje la antena giratoria del radar de exploración.



tanto en el adiestramiento de simples unidades como en la cooperación táctica entre los diversos tipos de los medios que componen los "teams anti-submarinos", es decir, los medios aéreos, de superficie y submarinos cuyos diversos servicios homogéneamente aprovechados y recíprocamente integrados pueden asegurar la descubierta (o la exploración), la localización y el conocimiento de la distribución de las fuerzas del nuevo adversario.

El elemento esencial de la cooperación táctica entre los medios constituyentes y los "teams antisubmarinos" es primordial en la existencia de un eficiente, rápido y seguro sistema de comunicaciones.

Los progresos realizados en este campo han sido declarados plenamente satisfactorios.

Entre otras cosas, la Marina Norteamericana está preparando un sistema de transmisiones VLF que permitirá establecer contactos por radio con submarinos en inmersión. No se excluye tampoco en un futuro próximo, la utilización de satélites con este objeto.

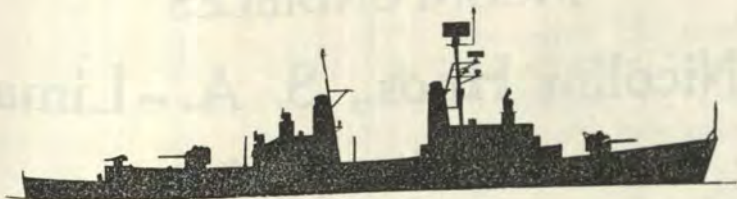
### Contramedidas.

Paralelamente al desarrollo técnico de las armas y de los equipos de exploración, se ha procedido igualmente a mejorar los medios para las contramedidas que merecen, ellas también, el título de "medios anti-submarinos".

Por ejemplo, en la actualidad es posible obstaculizar seriamente la recepción-sonar de un buque de tal modo, de hacer imposible una acción de ataque.

Las contramedidas pueden también engañar a un submarino, ya sea alterando los ruidos de las hélices, ya sea haciendo convergir los torpedos hacia falsos blancos.

Además, el empleo de los batitermógrafos con la posibilidad de transmisiones y de registros a distancia, de los datos, permitirá una investigación más rápida y eficiente de las llamadas "zonas de silencio", en las cuales los submarinos podrán operar sin ser descubiertos por el sonar enemigo.



FIDEOS "NICOLINI"

Calidad Máxima

HARINA "SOL"

Calidad Inmejorable

# HARINA "SOL"

Pan hecho con harina "SOL" significa  
Mejor alimentación, Mayor economía.  
::: Más nutrición. Menos gasto :::  
NO FERMENTA. NO ES ACIDA

---

## FIDEOS NICOLINI

---

Son tan buenos como los mejores importados.  
Elaborado con Harina "Sol" y con Sémola de  
primera clase. Fideos en bolsas, paquetes,  
cajas, de EXCELENTE PRESENTACION



PIDAN EN TODAS PARTES

Harina "Sol" y Fideos Nicolini

INCONFUNDIBLES

Nicolini Hnos., S. A. -- Lima

Teléfono 30180

## CANADA

### Entrada en servicio del destroyer-escolta HMCS "Nipigon".—

El destroyer-escolta DDE 266 "Nipigon", en armamento en los astilleros "Marine Industries Limited" de Sorel (Provincia de Quebec) entró en servicio activo el 30 de Mayo 1964. Había sido puesto en gradas en Abril de 1960 y lanzado al agua el 10 de Diciembre de 1961.

El "Nipigon" y su gemelo "Annapolis" que también está terminándose de armar, aunque fueron inscritos en el mismo programa naval que los cuatro escoltas de la clase Mackenzie, difieren considerablemente de éstos, en lo que concierne a sus características. Estos últimos son idénticos a los Saint Laurent después de su modernización.

Sus características son:

Desplazamiento: 2.900 tons., en plena carga.

Dimensiones: 11,55 m., x 12,80 m., x 4,10 m.

Máquinas: 2 calderas, 2 grupos T. E. de 30.000 C.V.

Velocidad máxima: 28 nudos.

Armamento: Un montaje doble de 76 m/m. AA de 70 calibres; un mortero ASM/MK 10 "Limbo" (90 proyectiles); un helicóptero CHSS2 que lleva torpedos MK 44 y un "sonar".

Equipo DSM: Un sonar de casco y un sonar remolcado.

## Informaciones

### Mundiales

CANADA

FRANCIA

ESTADOS UNIDOS

GRAN BRETAÑA

MEJICO

REPUBLICA SUDAFRICANA

Recordemos que la clase Saint Laurent se compone de 7 unidades que han entrado en servicio de 1955 a 1957; de las cuales el "Assiniboine" y el "Saint Laurent" mismo ya han sido modernizadas. La reforma de la serie completa terminará en 1966.

Los cuatro Mackenzie terminados entre 1962 y 1963 son idénticos a los siete DDE a la clase Restingouche construidos entre 1950 y 1960. Las características de casco y de máquinas de éstos son idénticas a las del "Nipigon", pero su armamento es diferente: 2 montajes dobles de 76 m/m. AA y 2 morteros ASM "Limbo".

#### **Cambio de título a los buques del tipo "Prestonian".—**

La Marina canadiense ha decidido clasificar como **escoltas oceánicas** a las antiguas **fragatas** de la clase Prestonian. Esta clase se compone de 17 unidades terminadas de construir en 1943 - 1944. (2,360 tons. en plena carga; 19 nudos; 2 piezas de 102 m/m. AA; 6 de 40 m/m. AA y 2 "squids").

---

### **FRANCIA**

#### **El regreso de la "Jeanne d'Arc".—**

Al término de su 26º crucero de aplicación de los Alferoces de Navío, el crucero "Jeanne d'Arc" fondeó en la bahía de Quiberon el 29 de Mayo último. Luego zarpó el 7 de Junio para Brest donde llegó al día siguiente.

A su arribo fue recibida con gran entusiasmo por todos los buques de la 2ª región allí presentes, entre los cuales se encontraba su sucesor el portaviones "La Resolue" que enarbola la insignia del Vicealmirante de Escuadra Amman, Prefecto Marítimo.

#### **Ejercicio franco-norteamericano.—**

Los buques de la escuadra, bajo el comando del Vicealmirante de Escuadra Paton, y los barcos de la VI Flota norteamericana a las órdenes del Vicealmirante Gentner, efectuaron del 13 al 23 de Mayo un importante ejercicio bilateral franco-norteamericano en el Mediterráneo sobre las costas de Córcega.

#### **Salida de adiestramiento.—**

Durante su viaje de adiestramiento sobre las costas de Provenza y de Córcega del 5 al 9 de Mayo, el buque escolta de escuadra "Surcouf" que enarbola la insignia del Contralmirante Dartigues, Comandante de la Primera Flotilla de escoltas de la escuadra, el crucero "Colbert" y los escoltas de escuadra "Jaureguiberry", "La Bourdonnais", "Maillé-Brézé" y el abastecedor de escuadra "La Seine" hicieron escala en Calvi, del 6 al 8 de Mayo.

#### **Viaje de los Cadetes Navales.—**

Los escoltas rápidos "La Bourdonnais" y "Le Course", los avisos "Commandant de Pimodan", "Commandant Amyot d'Inville" y el escolta "Yser" zarparon de Brest el 12 de Mayo último con los Cadetes de la Escuela Naval, e hicieron escalas no o-

ficiales en Marin del 15 al 18 y en Vigo del 18 al 20 del mismo mes, regresando a Brest el día 23.

#### **Misión de dragado de minas.—**

—Los dragaminas de la 16ª División que comprende el "Geranium", el "Aubepine" y la "Jonquille", y los dragaminas de la 26ª División que comprende el "Jasmin", la "Violette", el "Oellet" y la "Paquerette" efectuaron un ejercicio de dragado de minas delante del puerto de Dunkerque del 25 de Mayo al 6 de Junio último.

—Los dragaminas "Réséda", "Gardenia", "Marguerite", "Camelia", "Begonia" de la 30ª División, los "Quistreham", "Berlaimont", "Narvik", y "Autun" de la 32ª División, los "Mimosa", "Acacia", "Glaieul", "Zalée", "Acanthe" y "Pavot" de la 34ª, y la gabarra "Commandant Robert Giraud" participaron en un ejercicio de dragado en la región de Marsella del 25 al 30 de Mayo 1964.

#### **Entraron en servicio activo.—**

—El aviso-escolta "Protet" fue admitido en el servicio activo a partir del 1º de Mayo de 1964 y orgánicamente está destinado a la 2ª Región Marítima.

—El submarino "Flore" ingresó al servicio activo el 21 de Mayo y pertenece a la primera escuadrilla de submarinos.

—El submarino "Daphné" ha sido admitido en el servicio activo el 1º de Junio 1964 y pertenece a la 2ª escuadrilla.

#### **Travesía trasatlántica.—**

El Alférez de Navío de Primera clase Tabarly se ha calificado vencedor el 19 de Junio en la carrera trasatlántica Plymouth - Newport, como navegante solitario. Habiendo partido de Plymouth el 23 de Mayo, el Alférez Tabarly atravesó el Atlántico en 27 días, batiendo considerablemente el record de 33 días establecido por el inglés Chichester en 1962.

Al anuncio de su victoria, el Presidente de la República decidió nombrar al Alférez de Navío Tabarly, Caballero de la Legión de Honor, a título excepcional.

### **ESTADOS UNIDOS**

#### **Abandono de la conversión del "Saipan".—**

La Marina norteamericana ha decidido suspender los trabajos de la conversión del AVT 6 "Saipan" en buque de comando (CC 3). Estos trabajos se efectuaban en el arsenal de Alabama en el cuadro del año fiscal de 1963. El CC 3 debía ser el tercer buque de esta clase, con el CC 1 "Vorthampton" y el CC 2 "Wright".

#### **Entrada en servicio del buque de transmisiones "Annapolis".—**

El AGMR (Major Communication Relay Ship) "Annapolis" ha entrado en servicio el 7 de Marzo de 1964 en el arsenal de Brooklyn. Es el antiguo portaviones de escolta USS "Gilbert Island", su conversión fue

inscrita en el programa del año fiscal de 1963. Su antigua cubierta de vuelos ha sido erizada de antenas de radio. Este buque puede recibir y transmitir 200.000 mensajes diarios. Un segundo buque de este mismo tipo, el "Vela Gulf", está en transformación, según el mismo modelo.

#### Modernización de tres abastecedores de municiones.—

La Marina ha firmado recientemente un contrato con dos astilleros particulares para la modernización de tres abastecedores de municiones, los AE 22 "Mauna Kea", AE 23 "Nitro" y AE 24 "Pyro".

La modernización del AE 22 y del AE 24 ha sido confiada a los astilleros de la "Puget Sound and Dry Dock Co" de Seattle, Was.; se elevará a la suma de 8'545.615 dólares. La del AE 23 será efectuada por la firma "The Maryland Shipbuilding and Dry Dock Co" de Baltimore, Maryland, y se elevará a la suma de 4'127.522 dólares.

Durante esta modernización inscrita en el presupuesto de 1964, estos buques serán equipados con el sistema FAST (Fast automatic shuttle transfer system).

Estos tres barcos, que pertenecen a la clase **Suribachi**, entraron en servicio entre 1955 y 1958.

Sus características son las siguientes:

—Desplazamiento: 7.000 tons., sin carga 10.000 tons., standard 17.500 tons., en plena carga.

—dimensiones: 156 m. x 22 m. x 7,4 m.

—Máquinas: turbinas, 1 hélice 1.600 C. V.

—velocidad: 21 nudos

—armamento: 4 piezas de 76 m/m (11 x 2).

#### Construcción de un buque abastecedor para combate.—

La USN, ha firmado recientemente un contrato por \$ 17'685.000, con posibilidad de revisión en función de la evolución de los costos de mano de obra y de los materiales, con la "National Steel and Shipbuilding Co." de San Diego de California para la construcción de un buque abastecedor para combate, del tipo AFS.

Este buque que será el tercero de su clase ha sido inscrito en el programa de construcciones nuevas del año fiscal 1963-1964. Será idéntico al AFS 1 "Mars" puesto en servicio el 21 de Diciembre último, y al AFS 2 "Sylvania" que debe unirse a la flota este verano.

Estos AFS, desplazan 16.500 tons., en plena carga. Pueden desempeñar simultáneamente las mismas funciones que los tres **antiguos** abastecedores:

—abastecedores de víveres AF (Store Ships),

—abastecedores de materiales y de piezas de repuesto, "para buques de superficie: AKS (store issue ships) "para la aviación: AVS (aviation supply ships)".

Su capacidad les permite transportar de un 30 a un 50% de los víveres transportados por un AF y casi tanto material como un AKS y un AVS juntos.

#### **Entrada en servicio del buque abastecedor polivalente AOE 1 "Sacramento".—**

El 14 de Marzo de 1964 entró en servicio el AOE 1 "Sacramento" prototipo de una nueva clase de abastecedores polivalentes de gran tonelaje y de gran velocidad.

Está en construcción un segundo buque de este tipo, el AOE 2 "Camden", y en el proyecto de presupuesto de 1964-1965 se ha previsto un tercero.

#### **Nuevos submarinos.—**

—El SSBN 626 "Daniel Webster" ha recibido su primera tripulación el 9 de Abril último en Groton.

—El SSBN 658, que deberá ser construido en Mare Island llevará el nombre de "Mariano G. Vallejo": se prevé que la colocación de su quilla tendrá lugar en Agosto de 1964 y que será lanzado al agua en Noviembre de 1965.

—El SSBN 654 puesto en gradas el 2 de Marzo último será bautizado con el nombre de "George E. Marshall". Este buque forma parte del programa del año fiscal 1963-1964, así como el "Mariano G. Vallejo". Deberá ser lanzado al agua en Abril de 1965 y entrar en servicio a principios de 1966.

—El submarino atómico de ataque SSN 607 "Dace" ha entrado en servicio el 4 de Abril; fue construido en los astilleros de la Ingalls Shipbuilding Corporation en Pascagoula en el Mississippi.

—El mismo día fue lanzado al agua en los astilleros de la General Dynamics, el SSN 614 "Greenling" (N. del T. Según informaciones anteriores el "Greenling" llevaba la sigla SSN 610).

El "Dace" forma parte del programa de 1959 y el "Greenling" está inscrito en el presupuesto del año fiscal de 1960.

Por otra parte, la Marina acaba de dar los nombres de "Pogy", "Aspro", y "Queenfish" respectivamente a los submarinos SSN 647, SSN 648 y SSN 651 del programa de construcciones del año fiscal de 1962-1963. Estos tres buques serán puestos en gradas en los astilleros de la New York Shipbuilding Corporation, Ingalls Shipbuilding and Dry Dock y Newport News, y serán lanzados en Junio de 1965, Enero de 1966 y Setiembre de 1966 respectivamente.

—El SSBN 625 "Henry Clay" fue puesto en gradas el 23 de Octubre de 1961; lanzado al agua el 30 de Noviembre de 1962 y entró en servicio el 20 de Febrero de 1964.

—El SSBN "Woodrow Wilson" entró en servicio el 4 de Julio de 1964 y llevará 16 "Polaris".

### Entrada en servicio de los DDG 23 "R. E. Byrd" y DDG 21 "Cochrane".

Estos dos destroyers del tipo **Charles F. Adams**, lanzadores de proyectiles dirigidos, entraron en servicio el 7 y el 21 de Marzo respectivamente. Falta solamente la incorporación del DDG 22 "Benjamín Studert" y del DDG 24 "Waddell" a la flota, para completar la serie.

Estos dos destroyers, como todas las unidades de la clase **Charles F. Adams** construidas a partir del DDG "Berkeley", están dotados de una rampa doble. Por lo demás, su armamento es idéntico: 2 piezas de 127 m/m. AA, automáticas, 1 "asroc" y dos plataformas triples de TLT / ASM Mk 32.

El "R.E. Byrd" está dotado de un sonar de roda ANSQS 23.

### Bautismo de una nueva fragata.—

La fragata lanza proyectiles dirigidos DLG 32 actualmente en construcción en los astilleros de Bath, Maine ha recibido el nombre de William H. Stanley". Pertenece a la clase **Bainkap**.

### Lanzamiento del DE 1041 "Bradley".

El destructor de escolta DE 1041 "Bradley" fue lanzado al agua el 26 de Marzo 1964 en los astilleros de la Bethlehem Steel Co. en San Francisco de California. Esta unidad que desplazará 3.400 tons., desarrollará 27 nudos; tendrá un armamento compuesto de 2 piezas de 127 m/m. AA, sencillas de 38 calibres; un "asroc"; 2 plataformas de TLT / ASM MK 32 y dos helicópteros teleguiados DSN 3 ("Dash"). Había sido puesta en gra-



Figura 1.— El USS DDG 15 "Berkeley"



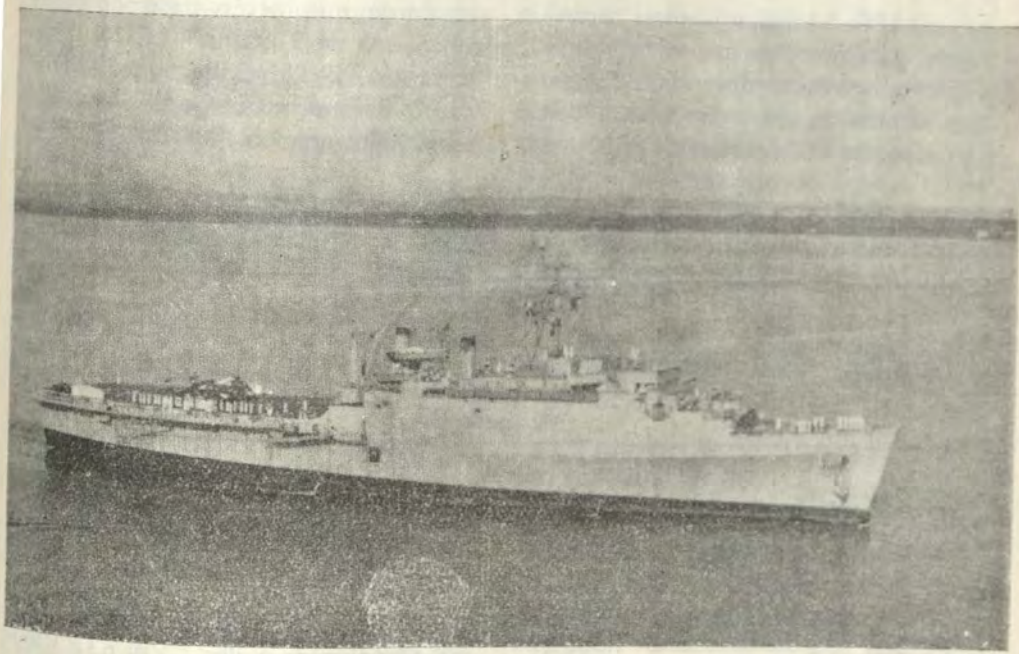


Figura 2.— El USS LPD 1 "Raleigh"

das el 17 de Enero de 1963. Su entrada en servicio está prevista para fines de este año.

**Entra en servicio el LPD 3**

"La Salle". —

LPD 3 "La Salle" ha entrado en servicio el 22 de Febrero de 1964 (Washington Day). Fue construido en los arsenales de Brooklyn, New York.

La situación de estos buques es la siguiente:

El "Amphibious Transport Dock"

Programa	Sigla	Nombres	Observaciones
1959	LPD 1	Raleigh	En servicio
1960	LPD 2	Vancouver	En servicio
1961	LPD 3	La Salle	En servicio
1962	LPD 4	Austin	En gradas
1962	LPD 5	Ogden	En gradas
1962	LPD 6	Duluth	En gradas el 18-12-1963
1963	LPD 7	N.....	
1963	LPD 8	N.....	
1963	LPD 9	N.....	
1963	LPD 10	N.....	
1964	LPD 11	N.....	
1964	LPD 12	N.....	
1964	LPD 13	N.....	
Proyecto 1965	LPD 14	N.....	
1965	LPD 15	N.....	

El LPD 5 y los siguientes serán un poco más grandes que el "Raleigh". Su armamento comprenderá 4 montajes dobles de 76 m/m. AA. Podrán transportar 900 hombres y 2500 tons.,

de carga que serán desembarcados con ayuda de 9 LCM, 1 LCU y 6 helicópteros. El "La Salle" y los LPD 7 y LPD 8 estarán equipados como buques de comando.

	clase Raleigh	clase Ogden
Desplazamiento	13.900 tons.	16.900 tons.
Dimensiones	158,80 m x 25,60 m x 6,10 m.	171,30 m x 25 m x 6,70 m
Potencia	24.000 C. V.	24.000 C. V.
Velocidad	21 nudos	20 nudos
Dotación	460 hombres	510 hombres

### Llegada del buque-base AS 32

#### "Holland" a España. —

El buque-base de submarinos "Polaris" AS 32 "Holland" llegó el 1º de Abril de 1964 a la base norteamericana de Rota, en donde ha reemplazado al AS 19 "Proteus".

El "Holland" servirá de base para la flotilla de SSBN destacada al Mediterráneo.

El acuerdo que permite a los submarinos norteamericanos lanzadores de Polaris utilizar la base de Rota, fue firmado en Madrid el 26 de Febrero último.

#### Pedido del portaviones CVA 67. —

El "Bureau of Shpis" ha firmado recientemente con la "Newport News Shipbuilding and Dry Dock Co." de Newport News, Virginia, un contrato por 188,5 millones de dólares para la construcción del portaviones de ataque CVA 67.

Este contrato podrá ser revisado en caso de aumento de precio de ciertas materias primas o de equipos.

Este buque, en su conjunto, será semejante a los CVA 63 "Kitty Hawk", CVA 64 "Constellation" y CVA 66 "América", pero su DCA, en lugar de estar confiada a proyectiles dirigidos "Terrier" (2 rampas dobles), estará constituida por conjuntos MK 13 "Tartar". El buque estará provisto de un sistema F.A.S.T., para su reabastecimiento en la mar. El CVA 67 desplazará 80.700 tons., en plena carga. (F.A.S.T., significa: Fast Automatic Shuttle Transfer System).

#### Reingreso del crucero "Chicago" al servicio después de su transformación en lanzador de proyectiles dirigidos. —

El crucero pesado CG 11 "Chicago" reingresó al servicio el 2 de Mayo último en el arsenal de San Francisco después de cuatro años de trabajo, durante los cuales ha sido transformado en crucero lanzador de proyectiles dirigidos. Está equipado ahora

ra con 2 rampas dobles para el lanzamiento de "Palos", 2 rampas dobles para lanzar proyectiles "Tartar"; un "Asroc"; 2 plataformas TLT / ASM MK 32 y dos helicópteros teleguiados.

Otros dos cruceros del mismo tipo, el CG 10 "Albany" y el CG 12 "Columbus" están en servicio.

### **Nuevos submarinos. —**

—El submarino SSBN 629 "Daniel Boone" ha entrado en servicio en el Arsenal de Mare Island (Cal.). Es el 19º lanzador de "Polaris" que entra en servicio. Había sido lanzado al agua el 22 de Junio de 1963.

—El SSBN 620 "John Adams" ha entrado en servicio el 10 de Mayo. Había sido lanzado al agua el 11 de Mayo de 1964. Había sido puesto en gradas el 21 de Abril de 1962. Se incorporaba a la flota en Noviembre de 1964.

—El SSN 615 "Gato" ha sido lanzado al agua el 14 de Mayo en Groton. Había sido puesto en gradas el 15 de Diciembre de 1961. Su entrada en servicio está prevista para Septiembre de 1965. Pertenece a la clase Thresher.

—El SSN 646 "Grayling" (del programa aprobado en 1963) ha sido puesto en gradas en el Arsenal de Portsmouth (Maine). Pertenece al tipo Thresher modificado (clase Sturgeon). Su entrada en servicio está prevista para 1966.

—Finalmente, al SSBN 655 se le ha dado el nombre de "Henry L.

Stimson". El Presidente Johnson ha querido anunciar a la Nación personalmente por radio esta designación. Henry L. Stimson fue sucesivamente Secretario de Estado, Secretario de Marina y Secretario de Guerra. Fue Secretario de Guerra en el Gabinete del Presidente Franklin Delano Roosevelt durante la Segunda Guerra Mundial.

### **Lanzamiento de la fragata DLG 28 "Wainwright". —**

La fragata lanza proyectiles dirigidos DLG 28 "Wainwright" ha sido lanzada al agua el 28 de Abril en Bath, Maine. Esta unidad, que pertenece a la clase Belknap, había sido puesta en gradas el 2 de Julio de 1962.

### **Lanzamiento del DE 1048 "Sample".**

El destroyeur de escolta DE 1048 "Sample" ha sido lanzado el 28 de Abril último en los astilleros de Puget Sound de Seattle. Su construcción empezó el 19 de Junio de 1963.

### **Pase de submarinos a la Reserva. —**

La Marina norteamericana va a poner en la reserva 3 submarinos lanzadores de "Regulus". Se trata del SSG 574 "Growler" del SSG 577 "Grayback" y del "Barbero"; los dos primeros fueron construidos en 1955, y el tercero proviene de la transformación de un submarino clásico.

(El "Regulus" es un cohete aerodinámico de un alcance de 1500 Km., que vuela a una velocidad de Mach 1).

Quedarán dos submarinos de esta categoría: el "Tunny" y el "Halibut", este último de propulsión nuclear. El retiro progresivo de estos submarinos coincidirá con la llegada de los submarinos "Polaris" a la flota del Pacífico.

#### **Submarino experimental de titanio. —**

(Nota: El titanio es un metal que fue descubierto por el británico William Gregor en 1789).

La Marina norteamericana está construyendo un pequeño submarino experimental de titanio de 5 metros de eslora. Este metal es suministrado por la "National Distillers and Chemical Corporation". Se produce en Niles, en el Ohio.

#### **Modificación de un submarino. —**

Según la prensa técnica de los Estados Unidos, el submarino SS 567 ha sido provisto de un nuevo kiosco construido enteramente con un material plástico. Este material presenta ventajas desde el punto de vista del sonido y de la conservación sobre el aluminio que se empleaba anteriormente. El "Gudgeon" es un submarino de propulsión Diesel de la clase Tang, que data de 1962.

#### **Conversión de un transporte de vehículos en "mine countermeasures support ship". —**

El transporte de vehículos LSV 1 "Catskill" actualmente en la reserva en Sirisun Bay, Cal. va a ser transformado en "mine countermeasures sup-

port ship" (sigla: MCS) en los astilleros Holland de Nueva Orleans por la suma de 6'790.000 dólares. Este buque de 8750 tons., estará equipado para servir de apoyo logístico a una escuadrilla de dragaminas costaneros u oceánicos y a una flota de helicópteros equipados para el dragado de minas.

Transportará 20 embarcaciones de 11 metros de eslora equipadas para la exploración de minas, y dos helicópteros.

#### **La Marina norteamericana crea una "task force" de propulsión nuclear. —**

La U.S.N. va a formar una fuerza de tarea única en su género. Esta fuerza de tarea estará compuesta por el portaviones "Enterprise", el crucero lanza-proyectiles "Long Beach" y una fragata "Bainbridge": todos estos buques son de propulsión nuclear. Esta fuerza de tarea está actualmente desplegada en el Mediterráneo y después será transferida de una manera permanente al Pacífico. Será reforzada ulteriormente con la fragata DLGN 35 "Troxtun" que está actualmente en servicio.

#### **Pérdida de un ascensor lateral a bordo del "Randolph". —**

Efectuaba un ejercicio de rutina el "Randolph" en el Atlántico a 270 millas al SO de Cape Henry, cuando el ascensor lateral derecho fue arrancado por una ola que desapareció con su cargamento, un S2F y 5 hombres, 3 de los cuales fueron recogidos a bordo. Una explosión seguida

de un incendio rápidamente dominado, siguió al accidente.

## GRAN BRETAÑA

### Tripulación de la fragata ASM / HMS "Aurora". —

La fragata ASM HMS "Aurora", quinta unidad de la clase **Leander**, ha recibido su primera dotación el 13 de Abril último en los astilleros de John Brown en el Clyde.

### Instalación de cañones en algunos submarinos de la clase "A". —

El submarino HMS "Andrew", que pertenece actualmente a la "Far East Fleet", ha sido provisto de un cañón. Este armamento debe extenderse a los otros submarinos del mismo tipo pertenecientes a esta fuerza naval. Estos submarinos participan en el patrullaje que la Royal Navy efectúa a lo largo de las costas de Borneo para impedir el desembarco de armas en esa región.

### Segunda escuadrilla equipada con "Buccaneers". —

Una segunda escuadrilla, la N<sup>o</sup> 800, equipada con aviones de alta y baja cota NA 39 Blackburn "Buccaneer" ha entrado en servicio en la "Royal Navy Air Station" de Lossiemouth en Escocia (HMS "Fulmar"). La primera escuadrilla de operaciones N<sup>o</sup> 801 ha sido embarcada a bordo del HMS "Victorious".

### Lanzamiento del submarino HMS "Opportune". —

El HMS "Opportune" fue lanzado al agua el 14 de Febrero de 1964 en los astilleros de Scott's and Co. de Greenock. Pertenece a la clase **Oberon**.

### Refuerzos para la "Far East Fleet". —

El Almirantazgo ha decidido destinar al Este, en forma definitiva al porta helicópteros de asalto HMS "Albion". En cuanto haya terminado su carena se unirá al sister Ship HMS "Bulwarck".

Así mismo, el portaviones HMS "Victorious", en lugar de regresar a la metrópoli como se había previsto, permanecerá en Singapur en donde será relevada su tripulación.

Por otra parte, el HMS "Hampshire", el primero de los DDG destinados a la "Far East Fleet" ya ha llegado a su destino.

### Demolición de buques dados de baja.

El Almirantazgo ha anunciado recientemente que iba a vender a sociedades especializadas en demoliciones 23 buques obsoletos, con lo que llega a 93 el número de barcos dados de baja en los últimos 4 años. El primero de los buques vendidos este año será el HMS "Mauritius" (8.000 tons.), lanzado al agua en 1939 y que dio su nombre a una serie de cruceros, de la cual el HMS "Gambia" es el único que queda en la reserva.

Entre los otros buques dados de baja se encuentran:

—el destroyer "Chapelet",

—las fragatas "Brissenden", "Tyrien", "Termagant", "Terpsichore", "Vigilant", "Virago", "Loch Ruthven", "Loch Vevatie" y "Loch Alvie".

—Los submarinos "Tapir", "Teredo", "Sea Scout" y "Sea Devil", y también el "Setraph" (que llevó al General Matk Clark a las costas de Argelia cuando tomó contacto con las autoridades francesas antes del desembarco de los Aliados en el Norte de Africa).

#### **Atraso en la construcción del submarino atómico "Valiant". —**

Según la prensa británica, la construcción del submarino de propulsión nuclear HMS "Valiant" va a tener un retardo considerable, a tal punto que su comandante que seguía los trabajos desde hace un año, ha sido designado para tomar el mando de una fragata ASM.

Según estos artículos, se habría descubierto tuberías defectuosas en el reactor prototipo de Dounreay. Esto ha inducido a reemplazar también dichas tuberías a bordo del "Valiant".

#### **Vuelve a entrar en servicio el portaviones HMS "Eagle". —**

El portaviones HMS "Eagle" de regreso de sus pruebas en la mar ha embarcado solemnemente a su nueva dotación el 15 de Mayo en el arsenal de Devonport.

En esta ocasión, la prensa ha publicado algunas informaciones que permiten completar las que hemos da-

do anteriormente. La modernización del "Eagle" ha costado 31 millones de libras esterlinas. Ha sido dotado de una catapulta a vapor de 199 pies (60,66 m.), situada a babor de la pista oblicua y que es la más larga construida en Inglaterra, y de otra de 151 pies (46,03 m.), a estribor de la pista axial. La potencia eléctrica de este portaviones es de 8.250 Kw. Su dotación se eleva a 250 Oficiales y 2500 tripulantes.

En el próximo Otoño, el "Eagle" embarcará su material aéreo que comprenderá aviones de asalto NA 39 "Buccanner" interceptores de todo tiempo "Sea Vixen" MK 1 y helicópteros ASM del tipo "Wessex".

El "Eagle" zarpará para el Extremo Oriente a fines del presente año.

#### **Recientes movimientos del portaviones HMS "Victorious". —**

Después de su carena en Singapur, que terminó el 14 de Enero 1964, el "Victorious" que es actualmente el más antiguo de los portaviones en servicio en todas las marina, había recorrido 16.000 millas hasta el 1º de Mayo de este año.

En el momento de los desórdenes en el Africa Oriental, recorrió a 26 nudos las 2.000 millas que separan Singapur de Monbassa. En seguida embarcó en Dar-el-Salaam (Tanganyika) el 45º Comando de Royal Marines. Embarcó igualmente un destacamento de lanceros con auto-ametralladoras y dos grandes helicópteros del

tipo "Belvedere". Todo este personal y todo este material permanecieron a bordo durante diez días además de la dotación propia del buque y de la dotación de las flotillas de la "Fleet Air Arm" listas a intervenir en donde se pudiera necesitar su presencia.

A su llegada a Mombassa Kenya, el personal y el material suplementarios fueron transbordados al portaviones HMS "Albion".

Esto demuestra una vez más la polivalencia de los portaviones.

#### **Próxima puesta en gradas de un rompe-hielos.—**

El "Admiralty of the Defence Council" acaba de pedir propuestas a los astilleros británicos para la construcción de un rompe-hielos destinado a reemplazar al "Ice patrol ship" HMS "Protector" que ya tiene ahora 28 años.

Este nuevo buque tendrá las siguientes características:

Desplazamiento: 7.000 toneladas aprox.

Dimensiones: 79,25 m. x 19,50 m. x 9,14 m.

Propulsión: Diesel eléctrica.

Este barco estará provisto de estabilizadores de balance. Su aparato motor podrá ser telecomandado desde el puente de navegación y el buque podrá ser gobernado desde varios puestos. Gracias a los movimientos del combustible en los tanques, este rompe-hielos podrá desprenderse si su casco quedase aprisionado entre los hielos.

#### **Transformación de un LST en "Helicopter support ship".—**

El LST HMS "Lofoten" de 2140 tons., está siendo transformado en "helicopter support ship" en Devonport. Pronto entrará en servicio en la Home Fleet. La experiencia que será adquirida con este buque servirá para el estudio de una futura unidad cuya construcción ya está prevista.

#### **Reclasificación de tres buques.—**

El buque-base de dragaminas HMS "Manxman", el fondeador de minas "Plover" y el HMS "Reclaim" han sido reclasificados como "mine countermeasures support ships".

El "Manxman" es el sobreviviente de una clase de 3 fondeadores de minas (sic) de 3.000 tons., y 35 nados que entraron en servicio en 1941.

#### **Buques de guerra en construcción en los astilleros británicos.—**

El número de buques de guerra en construcción en los astilleros británicos, tanto para la Royal Navy como para las marinas extranjeras se eleva a 58, con un valor total de 178 millones de libras esterlinas, lo cual representa más de la mitad del total de pedidos hechos a la industria británica.

En Mayo de 1964, treintaseis buques de guerra estaban en construcción para la Royal Navy y representaba 20.300 tons. standard, 203.700 de las cuales en astilleros particulares

En esa fecha estaban en construcción los siguientes:

a) En los astilleros particulares:

Nombres	Tipo	Tonelaje	Astilleros
Fife	DDG	5.500	Fairfield
Glamorgan	DDG	5.500	Vickers Armstrong
Euyalus	DDG	2.300	Scott's
Phoebe	DDG	2.300	Stephen
Galathea	DDG	2.300	Swan Hunter
Minerva	DDG	2.300	Vickers Armstrong
Arethusa	DDG	2.300	J. Samuel White
Naiade	DDG	2.300	Yarrow
N	DDG	2.300	Hawtorn Leslie
N	DDG	2.300	Thornycroft
Zulu	DDG	2.000	Stephen
Intrepid	TCD	11.000	John Brown
Fearless	TCD	11.000	Harland and Wolff
Resolution	SSBN	8.500	Vickers Armstrong Walker
Repulse	SSBN	8.500	Vickers Armstrong Walker
Revenge	SSBN	8.500	Cammell Laird
Renown	SSBN	8.500	Cammell Laird
Valiant	SSN	4.000	Vickers Armstrong Barrow
Warspite	SSN	4.000	Vickers Armstrong Barrow
Opossum	SS	2.000	Cammell Laird
N	SS	2.000	Cammell Laird
Opportune	SS	2.000	Scott's
N	Buque logístico	19.000	Harland and Wolff
N	Buque logístico	19.000	Scott's
N	P.R.E.	18.000	Hawthorn Leslie
N	P.R.E.	18.000	Hawthorn Leslie
N	P.R.E.	18.000	Swan Hunter
Mandarin	Gabarra	1.000	Cammell Laird
Pintail	Gabarra	1.000	Cammell Laird
N	Hidrográfico	2.000	Yarrow
N	Hidrográfico	2.000	Yarrow
N	Hidrográfico	2.000	Glascow

b) En los Arsenales:

2 Fragatas de 2300 tons:

—HMS "Sirius" en el arsenal de Portsmouth

—HMS "Cleopatra" en el arsenal de Devonport.

En este cuadro impresionante no se ha tenido en cuenta ni el ex-portaviones HMS "Triumph" que está en

conversión en gran buque-taller, ni la construcción del rompe-hielos, ni al portaviones de 50.000 tons., HMS "Furious" cuya construcción ha sido autorizada pero no comenzada.

Por otra parte, se sabe que según el presupuesto de 1964, empezará próximamente la construcción de tres fragatas de la clase Leander. Con éstas llegará a 19 el número de estas unidades en servicio, en cons-



trucción o encargadas por cuenta de la Royal Navy.

Las construcciones por encargo de Marinas extranjeras totalizan 10.415 tons., a saber:

—La fragata clase Leander HM NZS "Waitaku" para Nueva Zelanda;

—El submarino HMCS "Objibwa" para la Marina Canadiense.

—La corbeta "Kromantse" para la Ghana.

—13 patrulleros rápidos de 100 tons., de los cuales:

- 4 para el Pakistán
- 6 para el Perú
- 2 para Trinidad
- 2 para Tobago y
- 1 para Malasia.

—La lancha rápida de 75 tons., "Sorridern" para la Marina danesa.

Por otra parte se ha firmado acuerdos para la construcción, en los astilleros británicos de:

—2 submarinos tipo Oberon (2.000 tons.), para Australia;

—2 submarinos tipo Oberon (2.000 tons.), para Africa del Sur;

—2 submarinos tipo Oberon (2.000 tons.), para el Canadá.

#### **Pedido de tres buques hidrográficos.**

El Almirantazgo ha encargado recientemente a los astilleros Yarrow de Glasgow tres buques hidrográficos para reemplazar a los "Cook", "Dal-

rymple", "Dampier" y "Owen" que están actualmente en servicio. Dichos buques tendrán el aspecto de buques mercantes y pertenecerán al "Royal Research Ship" "Discovery". Tendrán las siguientes características:

Desplazamiento: 2.800 tons., en plena carga.

Dimensiones: 79,25 m. x 14 m. x 4.50 m.

Propulsión: Diesel eléctrica de 2000 C.V.

Hélices: Una sola hélice, una hélice de movimiento a proa, protegida en un túnel transversal.

Además de las instalaciones propias de la hidrografía, los nuevos buques están provistos de dos laboratorios. Se ha estudiado las comodidades para permitir que la tripulación pueda soportar largas campañas: biblioteca, cinema, climatización, etc.

La flotilla de anexos se compondrá de dos grandes lanchas de 10,70 m., y una embarcación de 5,50 m., para hidrografía; de una chalupa de servicio y anexos inflables.

Se desembarcará la impedimenta pesada por medio de un pontón neumático. En popa se instalará un cobertizo y una plataforma para los helicópteros ligeros Saunders Rose "Wasp".

Recordemos que la flota hidrográfica de la Royal Navy, además de los buques citados, se compone de los siguientes:

—HMS "Vidal" de 2.175 tons., en plena carga, que entró en servicio en 1953:

—HMS "Myrmidon" y "Mairmaid" que son los ex-dragaminas costaneros HMS "Edderton" y "Sullington";

—HMS "Echo", "Enterprise" y "Egeria" que son antiguos dragaminas de bajos fondos.

Dos barcos del mismo tipo, uno de ellos el HMS "Yaxham" están en transformación para reemplazar a las "Motor Launches" "Medusa" y "Medea".

---

## MEXICO

### Adquisición de cuatro transportes rápidos tipo APD.—

La Marina mejicana acaba de adquirir cuatro transportes rápidos del tipo APD comprados en los Estados Unidos.

Estos buques están destinados a reforzar la vigilancia costanera, y a facilitar el transporte de los destacamentos militares (ejército e infantería de marina) que están instalados con este fin en diversos puntos aislados de la costa.

Recordemos con este motivo que la Marina mejicana está compuesta de:

—4 fragatas ex-nortamericanas del tipo **River** inglés (2400 tons., en plena carga y 18 nudos) terminadas de construir en 1944 y adquiridas en

1947. Los buques "California", "Paloapán", "Tehuantepec" y "Usamacinta" están de estación en la costa del Pacífico.

—4 cañoneras de 2000 toneladas terminadas de construir en 1934-1936 equipadas para servir de transporte de tropas.

—5 corbetas ex-patrulleras norteamericanas de 900 tons., del tipo PCE.

—Una veintena de dragaminas de la clase **Admirable** equipados para servir de patrulleras.

—9 antiguas patrulleras del tipo PC norteamericanas.

El personal, la Infantería de Marina inclusive, se eleva a 600 oficiales y 5600 hombres.

---

## REPUBLICA SUDAFRICANA

### Entrada en servicio de la fragata "Presidente Pretorius".—

La fragata ASM "Presidente Pretorius", tercera unidad de la clase **Whitby** adquirida en Inglaterra por la Marina sudafricana, entró en servicio el 18 de Marzo de 1964. Las otras dos fragatas, que llevan el nombre de "President Krüger" y "President Steyn" respectivamente, entraron en servicio en 1963.

Recordemos a este respecto, que además de estos buques la Marina sudafricana se compone de:

—2 destroyers de 1.700 tons., ex-británicos que datan de 1942: "Si-

mon Van Der tel" y "Jan Van Riebek". El primero de los cuales ha sido equipado para llevar dos helicópteros ligeros.

—1 fragata ASM tipo 15 adquirida en la Gran Bretaña y proveniente de la transformación del destroye HMS "Wrangler": la "Vrystaat".

—3 fragatas de la clase **Loch**: "God Hope", "Transvaal" y "Natal", esta última equipada como nave para el servicio hidrográfico.

—2 dragaminas oceánicos de 1.000 tons., del tipo inglés Algerine.

—10 dragaminas costaneros de 360 tons., del tipo Europe Occidental.

—7 buques para la defensa de los puertos, uno de estos buques ha sido equipado para el servicio hidrográfico costanero.

—Se ha encargado a la Gran Bretaña tres submarinos de caza del tipo **Oberon**.

No hay Aeronáutica naval, pero un grupo de las Fuerzas Aéreas "Marine group" está encargado, junto con la Marina, de la vigilancia marítima y muy especialmente de la exploración antisubmarina. Su material comprende cuádrimotore "Shackleton", helicópteros "Alouette III" y "Westland Wasp".

Doce aviones de asalto del tipo "Buccaneer" MK 2 van a reforzar el "Marine Group" en este año.



## **Crónica Nacional**

Centro Médico Naval "Cirujano Mayor Santiago Távara" celebra su 8vo. Aniversario.—

Regresó el Comandante General de la Marina.

La Marina de Guerra inauguró Liceos Navales.

Inauguración del moderno edificio de Armamento para Instrucción de Tiro Naval.

Inauguración de los nuevos Edificios de la Escuela Naval del Perú.

Cañonera B.A.P. "Ucayali" estableció alta cifra de Asistencia Médica Sanitaria durante la 5ta. etapa del Plan Cívico Fluvial 1964.

Servicio Aeronaval de la Armada Peruana conmemora su Primer Aniversario.

Ceremonias en la Escuela Naval conmemorando Aniversario nacimiento Almirante Miguel Grau.

Prestó juramento el nuevo Gabinete Ministerial.

Solar donde nació Miguel Grau entregan a Casa de la Cultura de Piura.

Contralmirante Federico Salmón de la Jara es reelegido Presidente del Centro Naval del Perú.

Municipalidades de La Punta y Ancón premian a Dependencias de la Marina de Guerra del Perú.

La Marina de Guerra del Perú distribuye gratuitamente Folleto "Contra Rayos" a los pueblos de nuestra patria.

Conferencia reunió en Río de Janeiro al Alto Comando Naval de 13 países americanos.

Nuevo Comandante General de la Marina asume cargo.

Sesión Conmemorativa en la Asociación Nacional Pro-Marina.

Contralmirante Ronant Monje Roca, Comandante en Jefe de la Fuerza Fluvial y Lacustre de Bolivia, visita Lima.

Capitán de Navío A.P. Guillermo Faura Gaig fué condecorado con la Orden "El Sol del Perú".

Lanzamiento de Lancha Patrulleras en Inglaterra.

Nuevo Jefe de Estado Mayor General de Marina, asume cargo.

Destroyer Escolta USS. "Mills" de la Armada Estadounidense visita el Puerto del Callao.

Marina de Guerra del Perú Condecoró al Agregado Naval del Brasil en el Perú.

## **Centro Médico Naval "Cirujano Mayor Santiago Távara" celebra su 8vo. Aniversario.—**

Conmemorando el Octavo Aniversario de su Fundación, en el Centro Médico Naval "Cirujano Mayor Santiago Távara" se realizó el Sábado 4 de Julio, un variado programa de actividades, las cuales fueron presididas por el Vice-Almirante F. Teixeira V., Ministro de Marina y con asistencia del Comandante General de la Marina Vice-Almirante Juan Luis Kruger A. y altos Jefes de nuestra Armada.

A las 10.30 hs. el Sr. Ministro de Marina, Vice-Almirante F. Teixeira V. llegó al Centro Médico Naval acompañado de su Sra. esposa, quienes fueron recibidos por el Jefe Militar del mencionado Nosocomio, Capitán de Navío Guillermo Faura G. y Sra., así como por la Plana Mayor y Personal de Médicos acompañados de sus respectivas esposas.

Posteriormente se inspeccionó la construcción de la nueva piscina y se procedió a la inauguración del Campo de Fútbol para el Personal Subalterno de ese Nosocomio Naval.

Asimismo se inauguró el nuevo sistema de Llamado y Tele-Música Integral, para el eficiente servicio del Personal y Pacientes.

Finalmente se realizó un cóctel en honor del Sr. Ministro de Marina y Sra., ofrecido por la Plana Mayor del Centro Médico Naval.

### **Regresó el Comandante General de la Marina.—**

El Comandante General de la Marina Peruana, Vice-Almirante Carlos Monge G., arribó el martes 7 de julio a las 23.15 horas al aeropuerto Internacional Lima-Callao, en el vuelo BOAC 689, después de haber permanecido siete días en Inglaterra invitado por el Almirantazgo Británico.

El Vice-Almirante Carlos Monge cumplió diversas actividades oficiales y sociales en el citado País, siendo objeto de una especial deferencia de las Autoridades Navales Británicas; asimismo inspeccionó el estado actual de las Patrulleras mandadas a construir por el Supremo Gobierno en los Astilleros VOSPER.

Posteriormente el Comandante General de la Marina Peruana se dirigió a los Estados Unidos de América, invitado por el Jefe de Operaciones Navales de la Marina Estadounidense, donde recorrió diversas instalaciones de la Armada Norteamericana.

### **La Marina de Guerra inauguró Liceos Navales.—**

Con asistencia del Sr. Ministro de Educación Pública, Dr. Francisco Miró Quesada y del Sr. Ministro de Marina Vice-Almirante F. Teixeira V., la Marina de Guerra del Perú inauguró sus Liceos Navales "Teniente Clavero" en Ventanilla y "Almirante Guise" del Callao el 11 de Julio.

El Liceo Naval "Almirante Guise" se encuentra situado en la Av. Venezuela, frente al Centro Médico Naval, en el cual se educan los hijos del Personal Superior de nuestra Armada. El Liceo Naval "Teniente Clavero" está situado en la ciudad Naval de Ventanilla, que proporciona instrucción a los hijos del Personal Subalterno y Civil de la Institución Naval.

Ambos Liceos son de carácter cooperativo y están a cargo de la Congregación de Educadores de San Gabriel del Canadá y de las Madres Ursulinas de Norteamérica, quienes se hallan secundados por un excelente cuerpo de profesores nacionales. Las labores escolares se iniciaron en el mes de Mayo del presente año.

Los Liceos Navales tienen por finalidad proporcionar instrucción a los hijos del Personal de nuestra Marina, cooperan en esta forma con el Supremo Gobierno, quien se halla abocado para resolver el angustioso problema de escasez de aulas para la educación escolar en nuestro País.

Autoridades Navales, Educativas y Padres de Familia estuvieron invitados a la Ceremonia de Inauguración, en la cual el Superintendente de los Liceos Navales, Vice-Almirante Pedro J. Gálvez Velarde, encargado de la organización, hizo entrega de los Liceos Navales al Sr. Ministro de Marina Vice-Almirante F. Teixeira V., principal gestor de estas obras de bienestar social, quien ha proporcionado todas las facilidades para cristalizar este anhelo del personal de nuestra Marina de Guerra.

### **Inauguración del moderno edificio de Armamento para Instrucción de Tiro Naval.—**

En una brillante Ceremonia, la Marina de Guerra del Perú inauguró el 11 de Julio, un moderno Edificio para la Escuela de Armamento del Centro de Entrenamiento Naval situado en la Base Naval del Callao.

En representación del Vice-Almirante F. Teixeira V., Ministro de Marina, el Contralmirante Raúl Ríos Pardo de Zela, Director de Armas Navales recorrió el velo de la placa conmemorativa a la inauguración del citado Edificio.

La citada obra, de corte arquitectónico funcional, alberga en su interior un gran taller especializado en armas navales, varios laboratorios, un auditorium, aulas, oficinas administrativas, sistemas de intercomunicación, controles automáticos para cambio de clases, una moderna plataforma de cañones y otra de control electrónico de tiro.

El Centro de Entrenamiento Naval tiene por misión principal entrenar y calificar al personal Superior y Subalterno de nuestra Armada, en las diferentes especialidades para el eficiente desempeño a bordo de Buques y Dependencias de nuestra Marina de Guerra.

### **Inauguración de los nuevos Edificios de la Escuela Naval del Perú.—**

Con asistencia del Señor Presidente Constitucional de la República, Arquitecto Fernando Belaúnde Terry y el Ministro de Marina Vice-Almirante F. Teixeira V., los nuevos edificios y el campo deportivo de la Escuela Naval del Perú fueron inaugurados en una brillante ceremonia que se realizó el 18 de Julio, en el local de dicho centro de estudios navales ubicado en el balneario de La Punta.

El Contralmirante Julio Giannotti Landa, Director de la Escuela Naval del Perú, acompañado de los Jefes y Oficiales de ese centro de estudios navales recibieron al Sr. Presidente Constitucional de la República. Posteriormente el Jefe del Estado pasó revista al Batallón de Cadetes y



Inspección del Batallón de Cadetes y Aspirantes por el Sr. Presidente Constitucional de la República Arquitecto Fernando Belaúnde Terry



Ceremonia de Inauguración del Edificio de Alojamiento de Oficiales

Aspirantes Navales que le rindieron los honores correspondientes a su alta investidura, realizándose a continuación la ceremonia de inauguración de los edificios antes mencionados, haciendo uso de la palabra el Director de la Escuela, quien se expresó en los siguientes términos:

Sr. Presidente Constitucional de la República:

Srs. Ministros de Estado;

Distinguidas Autoridades;

Señores:

La Escuela Naval del Perú cuya dirección ejerzo, continuando con su plan de construcciones y modernización integral, inaugura hoy un grupo de nuevos edificios y su campo deportivo, con plena conciencia de que al hacerlo no solamente contribuye al progreso substancial de nuestra Marina de Guerra sino también al de la patria, dándole a sus marinos una Academia moderna, extensa y funcional, a tono con el creciente adelanto de las ciencias navales en el presente siglo.

A los que hemos venido bregando cotidianamente en esta otrora antigua casona, realmente nos conforta y alegra la presencia del propio Jefe del Estado, quien ha querido participar una vez más de nuestras inquietudes, acudiendo a inaugurar estas modernas construcciones que sitúan a nuestra Escuela Naval entre las mejores de su tipo en América.

Emocionado pues por esta gratísima y renovada deferencia del señor Presidente de la República, quiero expresarle en nombre propio y en el de los Jefes, Oficiales, Cadetes y Tripulantes a mis órdenes, nuestras más sinceras gracias por su asistencia a esta sencilla pero significativa ceremonia.

Al iniciarlas mediante estas breves palabras, quiero permitirme hacer resaltar un hecho muy meritorio: me refiero señor Presidente, a las dificultades que han debido sortear los Jefes y Oficiales Instructores así como el Personal Docente en general, para seguir manteniendo el ritmo de una enseñanza eficiente, pese a los innúmeros tropiezos derivados de las diversas construcciones que han venido efectuándose hasta la fecha.

Puedo manifestar a Ud. con orgullo, señor Presidente, que gracias a la eficiencia y leal colaboración de ellos, el nivel de instrucción se ha mantenido y aún progresado, sin que la Escuela haya tenido que paralizarse en ningún momento ni interrumpir sus árduas labores.

Por otro lado, todos los miembros de su dotación —sin excepción alguna—, han tenido que imponerse diversos renunciamentos sobre las



habituales comodidades de la vida cotidiana, habitando en espacios restringidos dentro de los edificios antiguos o próximos a derruirse, mientras que el trabajo de arquitectos, ingenieros y obreros trataba de convertir en realidad los nuevos alojamientos, en plazos que debido a las naturales dificultades del obraje, han sido extensos como se puede suponer.

Hoy, señor Presidente, habiendo salvado ya una buena parte de las citadas dificultades, estamos reunidos aquí para inaugurar las siguientes obras cuya relación paso a exponer:

Edificio de Alojamiento para Oficiales

Auditorium

Edificio de Gabinetes y Laboratorios

Residencias del Director y Sub-Director, y

Campo Deportivo.

El Edificio de Alojamiento para Oficiales, el Auditorium, el edificio de Gabinetes y Laboratorios y el Campo Deportivo, fueron proyectados por la Compañía "Proyectos y Diseños S.A.". Las residencias del Director y Subdirector, por la firma "Arana-Orrego-Torres".

La construcción de las obras citadas ha corrido a cargo de diferentes razones sociales; así, el edificio de Alojamiento para Oficiales lo fue por el Ingeniero Contratista, Eduardo Miranda Sousa; el Auditorium, por la Empresa Constructora Italo-Peruana S.A.; el Edificio de Gabinetes y Laboratorios así como las residencias del Director y Sub-Director, han sido construídos por la Compañía Andes; finalmente el Campo Deportivo a inaugurarse también hoy, fue trabajo encomendado al Ing<sup>o</sup> contratista José Paredes Arana. A todos ellos, nuestro reconocimiento sincero por la labor cumplida.

---

El edificio de 9 pisos destinado para Alojamiento de Oficiales, posee un total de 40 pequeños departamentos, fuera de 4 especialmente destinados para huéspedes, servicios de peluquería, oficinas y playa de estacionamiento para automóviles en el sótano. Los tres últimos pisos están destinados a servir como Casino, Comedor de Cristales y Salón de Estar.

El Auditorium construído utilizando todos los principios de la técnica moderna, puede ser usado como teatro por su proscenio y tramoya o como cine, merced a su doble equipo de proyectores Phillips con pantalla panorámica y cinemascope. Su capacidad, en plateas y mezzanine es de 1,088

butacas, pudiendo elevarse a 1,588 mediante el empleo de sillas metálicas plegadizas, ad-hoc para esos casos.

El edificio de Gabinetes y Laboratorios, destinado como su nombre lo indica para esta clase de prácticas, posee 4 pisos y un área íntegramente construída de 11,520 m. cuadrados, con gabinetes y laboratorios que van, desde el destinado para la enseñanza de idiomas extranjeros por el sistema electrónico de casetas individuales, grabadoras y consola para el control, hasta el de Física Nuclear, pasando por los de Motores, Turbinas, Electricidad, Electrónica, Mecánica de los Flúidos, Planetarium, Química, Armamento, Cartografía y otros muchos. Tiene además este edificio dos salas de proyección en sus pisos intermedios, para ayudas visuales durante la instrucción impartida de Cadetes y Aspirantes.

Debo hacer especial mención, señor Presidente, de que la mayoría de los equipos e instrumentos requeridos en las diferentes prácticas de laboratorios, han sido obtenidos mediante el Plan de Ayuda Mutua, por lo cual la Escuela Naval del Perú agradece sumamente esta valiosa cooperación del Gobierno y pueblo de los Estados Unidos, basada en la reciprocidad existente entre nuestros dos países y nuestra larga tradición de amistad.

El Campo Deportivo consta de un terreno de medidas reglamentarias para la práctica de deportes, que como el foot-ball, requieren dimensiones especiales para ser ejercitados. Dicho campo, con cancha íntegramente sembrada de césped, está circunvalado en todo su perímetro por una pista apisonada de ceniza, adecuada especialmente para pruebas atléticas. Próximamente se construirá una tribuna para espectadores, completando así la finalidad de este Campo de Deportes.

Las residencias del Director y Sub-Director completan el conjunto que os rogaré señor Presidente inaugurar después, con el fin de llenar así el principal objetivo de vuestra visita.

---

Con respecto de nuestros proyectos de obras para el presente año de 1964, debo decirlos que entre ellas se encuentran las siguientes:

- Continuación del equipamiento del Edificio de Gabinetes que comprende la provisión del mobiliario y la instalación de los equipos de instrucción y laboratorio.
- Equipamiento de dos sub-estaciones de distribución eléctrica, necesarias para satisfacer las necesidades cada vez mayores de la Escuela. En la actualidad sólo se cuenta con una sub-estación en servicio.

- Ampliación de los sistemas sanitarios de agua y desagüe, incluyendo la instalación de un sistema de bombeo para el nuevo pozo profundo recientemente perforado, con el que se solucionará el problema de abastecimiento de agua dulce para los diferentes servicios.
- Ampliación de los sistemas eléctricos de alumbrado de exteriores, que comprenden colocación de postes y tendido de cables, dentro del recinto de la Escuela.
- Ampliación de los sistemas telefónicos, con la adquisición e instalación de una central automática de 120 líneas de capacidad.
- Ampliación de las obras de defensa en los sectores Sur y Oeste, contra la acción destructiva del mar.
- Construcción de pistas, veredas y jardines interiores, de necesidad inmediata para el eficiente funcionamiento y ornato de las obras terminadas.
- Construcción de cercos delimitadores del área de la Escuela.
- Confeción del proyecto arquitectónico del futuro Edificio de Talleres y construcción del sector Norte de este Edificio correspondiente a la caseta de bombeo de agua dulce, casa de fuerza y sub-estación eléctrica N° 3.
- Demolición del antiguo comedor de Tripulación y del antiguo Edificio N° 3.

De acuerdo con las directivas de la Superioridad Naval, en el año de 1965 se iniciará la tercera etapa del plan general de construcción de la Escuela Naval, mediante la erección del Edificio para el personal subalterno, gimnasio cerrado con piscina temperada, edificio de talleres, enfermería y capilla. Fuera de ello se proseguirá con la construcción de pistas, veredas, cercos y jardines, así como con las obras sanitarias y eléctricas que faltan, incluyendo el equipamiento e instalaciones de los edificios que se construyan.

Hecha esta exposición, sólo me queda señor Presidente expresaros la genuina alegría que me embarga, porque como Director actual de nuestra Escuela Naval, comienzo a ver cristalizarse los esfuerzos y el ideal que nos habíamos impuesto, auscultando en la faz de mis colaboradores un sentimiento inocultable de satisfacción por el deber cumplido; un legítimo orgullo por la útil tangibilidad de una obra que es para beneficio de todos nuestros compatriotas.



Bendición del Campo Deportivo de la Escuela Naval del Perú



Vista Parcial de los Edificios Inaugurados en la Escuela Naval del Perú

Señor Presidente:

Incompletas resultarían estas palabras si no os rindiéramos nuestro agradecimiento por la preocupación demostrada para con esta Escuela, a través de vuestro Ministro de Marina, así como por el decidido apoyo prestado por la Superioridad Naval para obra tan importante, que como Alma Mater que es de nuestra Marina de Guerra, ha de quedar para la posteridad por muchos años, como el símbolo enhiesto de nuestras inquietudes para lograr un Perú mejor.

El hermoso conjunto arquitectónico inaugurado comprende: el Edificio de Alojamiento para Oficiales, Edificio de Gabinetes y Laboratorios, Auditorium, Residencia del Director y Sub-Director y el Campo Deportivo, los cuales convierten a la Escuela Naval del Perú, en una de las mejores de América Latina.

Asistieron a la ceremonia el Comandante General de la Marina Vice-Almirante Carlos Monge G., el Jefe del Estado Mayor General de Marina Vice-Almirante Juan L. Kruger A. y Jefes y Oficiales de nuestra Armada.

#### **Cañonera B. A. P. "Ucayali" estableció alta cifra de asistencia Médica Sanitaria durante la 5ta. etapa del Plan Cívico Fluvial 1964.—**

Un alta cifra de asistencia médica sanitaria estableció la Cañonera B. A. P. "Ucayali" de la Armada Peruana, que finalizó la 5ta. Etapa del Plan Cívico Fluvial, habiendo recorrido los pueblos ribereños de los ríos Amazonas y Putumayo.

En un lapso de 28 días, el personal médico-sanitario ha realizado la vacunación masiva de todas las poblaciones visitadas. Asimismo ha efectuado 1,206 consultas médicas, 1,391 extracciones, 9 intervenciones de Cirugía Oral y 6 de Cirugía Menor a los pobladores de los ríos antes mencionados, quienes también han recibido gratuitamente antibióticos, medicinas y servicio de inyectables.

En la misma forma, funcionarios de los Ministerios de Educación Pública y Agricultura han repartido material didáctico y útiles escolares a las escuelas de los villorrios visitados así como han inspeccionado plantaciones y fundos agropecuarios respectivamente.

Por medio de este Plan, los ribereños selvícolas reciben asistencia médico-sanitaria, alfabetizadora, asistencia técnica agrícola, educativa. Además se instruye a los pobladores sobre las medidas eficaces para la protección contra Rayos y Descargas Eléctricas, repartiéndose folletos editados

por el Departamento de Relaciones Públicas de la Armada y se proyectan películas instructivas y recreativas en todas las poblaciones visitadas.

La Marina de Guerra constituye la base fundamental del Plan Cívico Fluvial laborando en coordinación con los Ministerios de Salud Pública, Agricultura, y Educación Pública. La 6ta. Etapa del Plan Cívico Fluvial se iniciará el 28 de Setiembre del presente año, con la participación simultánea de las Cañoneras B.A.P. "Ucayali", "Marañón", "Loreto" y "Amazonas", las cuales surcarán los distintos ríos de nuestra Selva Amazónica.

### **Servicio Aeronaval de la Armada Peruana conmemora su Primer Aniversario.—**

Creado por Decreto Supremo N° 18 del 24 de Julio de 1963 el "Servicio Aeronaval de la Marina de Guerra del Perú" cumplió el 24 de Julio, el Primer Aniversario de su creación.

Con este motivo, el mencionado día se realizó un interesante programa en la Base Naval del Callao que fue presidido por el Sr. Ministro de Marina, Vice-Almirante F. Teixeira V., y a la que asistieron el Vice-Almirante Carlos Monge G., Comandante General de la Marina y altos Jefes y Oficiales de la Armada.

Entre los números programados destacó una demostración aérea hecha por la Escuadrilla de Helicópteros Navales. Previamente se ofició una Misa de Campaña y la entrega de Insignias y Diplomas ad-honorem a altos Jefes de nuestra Marina de Guerra.

En el corto tiempo de su existencia el Servicio Aeronaval ha cumplido —aparte de sus funciones netamente militares de apoyo a nuestra Escuadra— una fructífera labor de acción cívica en beneficio de la ciudadanía y pueblo en general. Entre ellas se destacó la ubicación y rescate de los sobrevivientes del avión "CAME" de la Fuerza Aérea Argentina que se estrelló en el mes de Mayo cerca al Balneario de Santa Rosa; ubicación y rescate de numerosas embarcaciones pesqueras y tripulaciones en emergencia; control de la última huelga portuaria, transporte de heridos y comunicaciones de emergencia, facilidades para fotografía aérea militar y periodística, y muchas otras misiones de cooperación cívica.

Dentro de las funciones militares de los 4 Helicópteros Navales caben destacar las misiones de verificación de tiro de cañón, tiro de torpedos, ejercicios con la Escuadra, aterrizaje y despegue desde los Cruceros, transporte; ejercicios con la Infantería de Marina; fotografía y estratégica; salvataje y transporte de heridos; inspecciones y entrenamiento de Oficiales entre otras. Hasta la fecha el record de horas voladas es de 1,306 horas y 10 minutos.



LA  
"ESCUELA NAVAL DEL PERU"  
A  
GRAU  
CADETES NAVALES  
SEGUID SU EJEMPLO

## Ceremonias en la Escuela Naval conmemorando Aniversario nacimiento Almirante Miguel Grau.—

El día 27 de Julio se realizaron en la Escuela Naval diversas ceremonias conmemorativas del nacimiento del Almirante Grau, las que comenzaron a las 0800 horas con los Honores al Pabellón y el discurso de orden pronunciado por el Cadete Comandante Fernando D'Alessio en Homenaje a la ilustre figura de nuestro héroe máximo, y la colocación de una ofrenda floral ante el busto del Almirante Grau.

El mismo día a las 0930, los miembros de la Promoción que celebraba 30 años de haberse recibido como Oficiales, recorrieron un placa conmemorativa en el patio del Edificio Guise, ceremonia que como la anterior contó con la presencia del Contralmirante Director, quien hizo uso de la palabra felicitando a los que cumplían 30 años como Oficiales.

Siendo las 1100 horas con la asistencia del señor Ministro de Marina, Vice-Almirante Florencio Teixeira V., se realizaron las ceremonias de Homenaje a la promoción que ingresó a la Escuela Naval del Perú en el año 1864, llamada también "Un encuentro con la tradición", y la ceremonia de juramentación de los Cadetes Navales del 1er. año; en la primera de ellas el discurso de orden estuvo a cargo del Jefe de Disciplina del Batallón de Cadetes y Aspirantes, Capitán de Corbeta Alvaro Rotalde de Romaña, quien dijo:

### Cadetes:

Dentro de breves momentos váis a prestar juramento como Cadetes Navales, ingresando así orgullosamente a formar un eslabón más de nuestra vieja tradición naval, que se remonta hasta la Escuela formada en 1794, es decir hace 170 años, durante la época Colonial, continuando a través de toda la época republicana, año tras año, hasta este solemne momento.

En esta oportunidad, por feliz iniciativa de la Superioridad Naval, se ha buscado un "encuentro con la tradición". Para ello el Archivo Histórico de la Marina ha facilitado los datos necesarios para reconstruir la relación de 39 jóvenes que hace justamente 100 años, o sea en 1864, ingresaron al Colegio Militar, en la Sección "Marina". Es así como ellos, representados por sus descendientes directos, asisten en estos momentos a una Ceremonia semejante a la que aquéllos vivieron un siglo atrás. De esta manera se ha unido el pasado con el presente; un pasado, hoy tradición de glorioso recuerdo, y un presente que se ve fortalecido con la rememoración de ilustres colegas de hace un siglo, que tuvieron el mérito insigne de mantener viva la semilla del patriotismo, que ha fecundado y se ha arraigado en nosotros indestructiblemente para bien de la Institución y de la Patria.





Cadetes Navales de 1er. Año que Juraron el 27 Julio



Ceremonia de "Encuentro con la Tradición", de los Descendientes de los Cadetes Navales de 1864.



Ceremonia de Confirmación de Cargos de los Cadetes Oficiales y Escotas de la Bandera



Ceremonia de la Entrega de la Bandera

Entre los alumnos de 1864, cuya relación será leída a continuación, se recuerda especialmente el centenario del ingreso de los héroes del "Huáscar", Enrique Palacios y Diego Ferré, y de otros que dejaron una inolvidable huella en nuestra Marina.

#### Cadetes:

Os hago presente que tenéis el honroso encargo de, al jurar, revivir simbólicamente la promesa que dieran hace 100 años 39 Aspirantes a nuestra gloriosa Marina, comprometiéndose por Dios y por la Patria, a asumir las responsabilidades y obligaciones de todo futuro Oficial de la Armada.

Vibrará vuestro espíritu con la más íntima emoción, ante la evocación de nombres, que al pronunciarse, parecerán adquirir vida y nos hablarán de sus sacrificios y sus triunfos, para que este acto, lleno de recogimiento y civismo, se grabe en lo más profundo de vuestras almas, perpetuando la conciencia del solemne Juramento que váis a prestar.

Permítaseme pues leer la relación nominal de aquellos jóvenes, que un siglo atrás, pasaron como ustedes por este ansiado momento, prometiendo ante Dios y la Patria cumplir con sus deberes hasta el sacrificio si este hubiera sido necesario, para defender el honor y prestigio del Perú de sus mayores, con sus vidas y con su sangre.

#### Promoción Cadetes Navales de 1864.—

Diego Ferré  
 Enrique Palacios  
 Andrés Rey  
 Manuel Cavero  
 Cayo Horacio Burbano  
 José Gamarra  
 Manuel Cosme de la Haza  
 José María Echenique  
 Toribio Gustavo Muenta  
 Pedro Suárez  
 Antonio Lanao  
 José María Lastre  
 Andrés Arce  
 Felipe Barrera  
 José Enrique Rojas  
 Francisco Federico Dávila  
 José Velarde  
 Carlos Sobero  
 Francisco Scipión Alarco  
 Agustín Adolfo Orbegoso

Toribio Enrique Castaños  
 Pedro Antonio Varela  
 Manuel Jesús de Vegas  
 Cesario Trinidad Pimentel  
 Rafael Baluarte  
 José Nicanor Caballero  
 Gerardo Risco  
 Jorge Anza  
 Emilio Charún  
 Julio Justo Varela  
 Carlos Emilio León  
 Nicasio Octavio Benavides  
 Arturo Viscarra  
 David Hernández  
 Miguel T. Bedoya y Guillén  
 Honorio Luis Higuera  
 Pablo Arquilino Duffoo  
 Sebastián Chávez  
 Manuel Zubiaga

Terminado este discurso el Contralmirante Director tomó juramento a los Cadetes del 1er. año y luego el Ministro de Marina entregó los nombramientos a los cadetes que habían jurado; finalizando estas actuaciones con el desfile del Batallón de Cadetes y de Aspirantes.

**Prestó juramento el nuevo Gabinete Ministerial.—**

A las 12.40 del 27 de Julio prestó juramento el nuevo Gabinete Ministerial.

Ante numeroso público, que ocupaba gran parte del Salón Dorado del Palacio de Gobierno, se hizo presente el Presidente de la República Arquitecto Fernando Belaúnde Terry. Fue recibido con una gran ovación.

Alberto Wagner de Reyna, Secretario General de Relaciones Exteriores, dio lectura a los documentos pertinentes con la conformación del nuevo Gabinete. En seguida el Presidente de la República tomó juramento, en primer lugar, al doctor Fernando Schwalb López Aldana, Presidente del Consejo de Ministros.

Los Ministros prestaron juramento de rodillas, ante un Crucifijo colocado entre dos cirios y poniendo la diestra sobre una Biblia.

El orden en que prestaron juramento fue el siguiente: Presidente del Consejo de Ministros y Ministro de RR. EE., doctor Fernando Schwalb López Aldana; de Gobierno, Capitán de Navío Miguel Rotalde de Romaña; de Justicia, Dr. Emilio Llosa Ricketts; de Guerra, General Humberto Luna Ferrecio; de Hacienda, Dr. Javier Salazar; de Fomento, Ing. Carlos Morales Macchiavello; de Marina, Vice-Almirante Florencio Teixeira; de Educación, doctor Francisco Miró Quesada; de Salud Pública, Dr. Javier Arias Stella; de Aeronáutica, Tnte. Gral. FAP. Carlos Granthon Cardona; de Agricultura, Ing. Víctor Ganoza Plaza; y de Trabajo, señor Frank Griffiths Escardó.

A medida que iban prestando juramento, los Ministros fueron aplaudidos por el público. A continuación, los integrantes del nuevo Gabinete recibieron las felicitaciones de los asistentes.

Los primeros en saludar a los Ministros fueron el Primer Vice Presidente de la República, Ing. Edgardo Seoane; el Sec. General del Partido Demócrata Cristiano, doctor Javier Correa Elías; el Secretario General de Acción Popular, Gastón Acurio; el Alcalde de Lima, Dr. Luis Bedoya Reyes y otros más. Los tres Ministros salientes también estuvieron presentes en la ceremonia.



CAPITAN DE NAVIO MIGUEL ROTALDE DE ROMAÑA  
Ministro de Gobierno y Policía

### Solar donde nació Miguel Grau entregan a Casa de la Cultura de Piura.—

La histórica Casa donde nació el Almirante Miguel Grau, completamente restaurada y amoblada, fue entregada el 27 de Julio, al pueblo de Piura por la Marina de Guerra del Perú.

Esta ceremonia constituyó el acto central en la conmemoración del 130º aniversario del nacimiento del Caballero de los Mares.

En representación de la Marina, el Vice-Almirante Juan L. Krüger, hizo entrega del valioso inmueble al Presidente de la Casa de la Cultura de Piura, pronunciando el siguiente discurso:

"Señoras

Señores

Pueblo de Piura:

Es para mí, motivo de la más íntima satisfacción patriótica, encontrarme en la noble y bella ciudad de Piura, y en especial en el interior de este solar colonial de la Avenida Tacna, donde un día como hoy, hace 130 años, abrió los ojos a la luz el "Caballero de los Mares", Almirante Miguel Grau Seminario.

Es doblemente honroso para mí, como Jefe del Estado Mayor General de la Marina, y como piurano de corazón por los lazos de familia que me unen con esta cariñosa tierra, traer la palabra de la Marina de Guerra,



El Vice-Almirante Juan L. Krüger, pronunciando su discurso en el acto de entrega de la Casa donde nació Miguel Grau Seminario.

en nombre del Sr. Ministro de Marina, Vice-Almirante Florencio Teixeira V., para hacer entrega a la "Casa de la Cultura de Piura" y por su intermedio a todos Uds., de la Casa donde nació el Héroe de Angamos, completamente restaurada y amoblada.

En diversas ocasiones, el Pueblo Piurano expresó su anhelo de convertir la vieja Casa donde nació su Hijo Predilecto, en un Museo donde se rindiera la justa veneración al Héroe de Angamos. Por ello, el 30 de Diciembre de 1944 se promulgó la Ley 10146 por la que se declaraba Monumento Nacional el semi-destruido solar, donde naciera el Ilustre Marino.

En el año 1958 y por Resolución Ministerial del 3 de Febrero, el Ministerio de Educación Pública, creó "La Casa de la Cultura de Piura", asignándole la suma de dinero necesario para la expropiación de la histórica casa, para que fuera utilizada como sede de esa Institución.

Por no satisfacer las condiciones necesarias, para esta finalidad, la referida Casa no pudo ser utilizada por esa entidad cultural piurana, recibiendo en cambio del Concejo Provincial de Piura un terreno adecuado para sus fines, habiendo entregado de acuerdo a lo dispuesto en el Decreto Supremo N° 37 del 7 de Julio de 1962 el mencionado Solar al Ministerio de Marina para su debida restauración.

Fue principal preocupación de la Superioridad Naval hacer realidad la restauración de la Casa en que naciera el Héroe de Angamos, habiéndola cristalizado y llevado a feliz término el actual Ministro de Marina, Vice-Almirante F. Teixeira V., asignando los fondos necesarios para su completa refacción y amoblado, así como para la erección de un Busto del Héroe de Angamos en el patio de la Casa, encomendando la dirección de las obras al conocido Arquitecto Alfonso Estremadoyro, Presidente del Consejo Nacional de Conservación y Restauración de Monumentos Históricos y Artísticos y Asesor Técnico del Ministerio de Marina, quien con la gran experiencia que tiene a través de sus años ha podido realizar la restauración de esta Casa, respetando su diseño original, lo que ha permitido obtener una restauración fidedigna del hogar del Héroe de Angamos. Hábil Supervisor de esta obra ha sido el Arquitecto Piurano Alberto Seminario Temple, residente en esta Ciudad.

Al cumplirse hoy el 130° Aniversario del nacimiento del Almirante Miguel Grau y como una realización más del actual Gobierno que preside el Arquitecto Fernando Belaúnde Terry, la Marina de Guerra del Perú, fiel heredera de la gloria y heroísmo de su insigne Almirante, ha querido rendirle homenaje, reuniendo en esta histórica Casa a sus ilustres descendientes y a elementos representativos de esta Ciudad, para hacer entrega oficial al Sr. Presidente de la "Casa de la Cultura de Piura" y por su intermedio

a la ciudadanía, las llaves de la Casa en que naciera el Héroe de Angamos, para que la conserve como un templo votivo, en el que las generaciones peruanas de hoy y del futuro, le rinden su ferviente homenaje.

La Marina de Guerra del Perú cumple en esta forma, una vez más, con el deber de honrar la Memoria del Excelso Marino Peruano que despertó la admiración de los pueblos del mundo, haciendo respetar entre el fragor del fuego y la sangre, la gloriosa enseña de la Patria".

### **Contralmirante A. P. Federico Salmón de la Jara es reelegido Presidente del Centro Naval del Perú.—**

El Contralmirante A. P. Federico Salmón de la Jara preside la nueva Junta Directiva del Centro Naval del Perú para el período 1964-1965.

Acompañan al Contralmirante Salmón de la Jara —que resultó reelegido— distinguidos Jefes y Oficiales de nuestra Marina de Guerra, así como socios civiles estrechamente relacionados a la Institución Naval.

Con tal motivo el 27 de Julio se realizó una Asamblea General para la renovación de cargos y la Comida Anual de Camaradería de los Socios que constituyen una antigua tradición de esta distinguida entidad social.

La Relación de la nueva Junta Directiva del Centro Naval del Perú es la siguiente:

Presidente: Contralmirante Federico Salmón de la Jara

Vice-Presidente: Capitán de Navío Jesús Polar V.

Tesorero: Capitán de Fragata Jorge Luna G.

Pro-Tesorero: Capitán de Corbeta Rómulo Aste B.

Secretario: Capitán de Fragata Melitón Carbajal

Pro-Secretario: Capitán de Corbeta Gerónimo Cafferata

Bibliotecario: Capitán de Fragata Alberto Jiménez

Pro-Bibliotecario: Teniente Primero Víctor Rodríguez

Vocales: Capitán de Fragata Julio Yarcho, Capitán de Fragata Francisco Mariátegui, Capitán de Corbeta Julio Pacheco, Capitán de Corbeta Víctor Nicolini, Teniente Primero Raúl Sánchez, Teniente Primero Augusto Parodi, Teniente Primero Walter Indacochea, Alférez de Fragata Fernando Casaretto, Teniente Primero (r) Carlos Meza, Teniente Primero (r) Manuel Vidaurre.

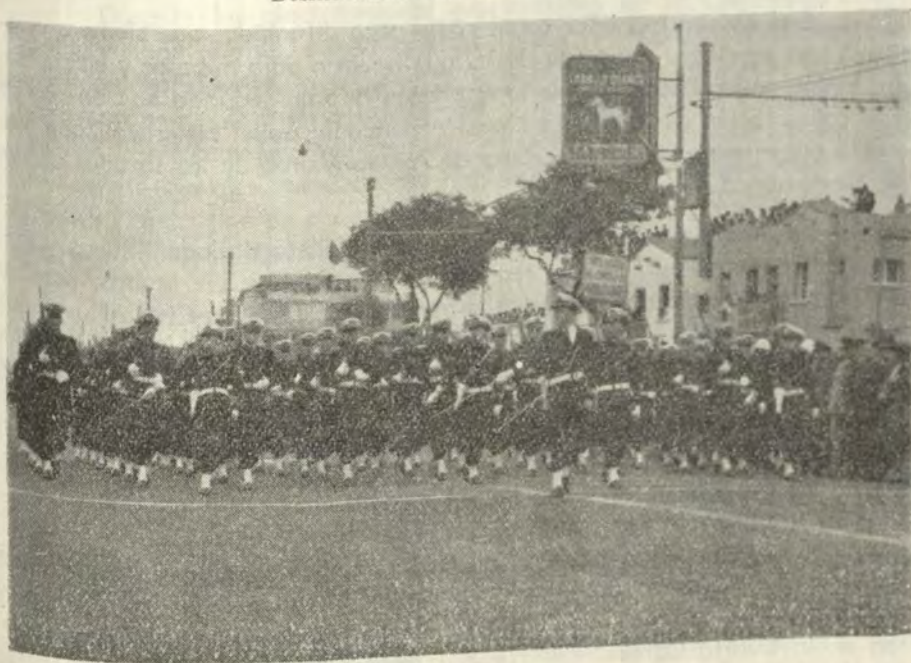
Vocales Civiles: Arquitecto Juan Torres, Sr. Juan Olcese.

Junta Revisora de Cuenta: Capitán de Fragata Román Arróspide N., Capitán de Fragata Carlos A. Tirado, Capitán de Fragata Arturo Calisto.





Desfile Militar del 29 de Julio 1964



Vista del Desfile Militar

### **Municipalidades de La Punta y Ancón premian a Dependencias de la Marina de Guerra del Perú.—**

Con motivo de las Fiestas Patrias, las Municipalidades de La Punta y Ancón, otorgaron Medalla de Oro y Diploma a la Escuela Naval del Perú y Medalla de Plata y Diploma a la Estación Naval de Ancón respectivamente, por la permanente y eficaz cooperación de estas Dependencias de la Armada Peruana, en beneficio de la seguridad y progreso de la colectividad de estos importantes balnearios de la Costa Peruana.

### **La Marina de Guerra del Perú distribuye gratuitamente Folleto "Contra Rayos" a los Pueblos de nuestra Patria.—**

La Marina de Guerra del Perú además de sus labores exclusivamente militares, desempeña un papel fundamental en el desarrollo Integral del País, mediante un coordinado Plan de Cooperación Cívica. Dentro de las múltiples tareas que la Armada realiza en beneficio de la colectividad, la Institución Naval ha editado un folleto sobre "Rayos y Protección Contra Ellos", como una contribución social a los pueblos de nuestra Patria que sufran el efecto de las tormentas eléctricas, el que fue distribuído durante el Plan Cívico Fluvial 1963 en los ríos de nuestra Amazonía.

Este asunto tan importante como poco difundido, que siempre constituyó una inquietud por parte de los que habitan bajo nubosos y electrificados cielos, se ha hecho posible la impresión de una segunda edición gracias a la colaboración de la Misión Naval Americana, quien ha cristalizado esta ayuda por intermedio del Programa de Ayuda Mutua de los Estados Unidos de Nortemérica.

La distribución en forma gratuita del folleto titulado "Rayos y Protección Contra Ellos", se ha realizado especialmente en Iquitos, para su divulgación en la Hoya Amazónica por intermedio del Plan Cívico Fluvial que recorre los ríos de nuestra Selva. Asimismo se han enviado numerosos folletos a Arequipa, Cuzco, Puno, Cerro de Pasco, Huancayo, Tingo María, Chachapoyas, Ayacucho y otras poblaciones del ámbito Nacional.

### **Comandante General de la Marina de Guerra del Perú viaja a Río de Janeiro, Brasil.—**

Con el fin de tomar una acción conjunta en defensa de los Mares de América, organizando y preparando efectivas medidas estratégicas y administrativas, las Marinas de Guerra de 13 Estados Americanos se reunieron en la Cuarta Conferencia Naval Interamericana que se realizó en Río de Janeiro en la primera semana de Agosto.

El Comandante General de la Marina de Guerra del Perú presidió la Delegación Peruana a la citada Conferencia Naval, que reunió: por Argentina al Contralmirante Benigno Ignacio Varela, Comandante de Operaciones Navales; por Brasil al Vice-Almirante Levi Pena Araao Reim, Jefe del Estado Mayor de la Armada; por Chile al Vice-Almirante Hernán Cubillos Leiva, Comandante en Jefe de la Armada; por Colombia al Contralmirante Orlando Lamaitre Torres, Comandante de la Armada; por Ecuador al Capitán de Marina y Guerra Carlos Monteverde G., Comandante General de la Marina; por Estados Unidos al Almirante de Escuadra H. P. Smith, Comandante en Jefe de la Escuadra del Atlántico; por Guatemala al Coronel Manuel Sosa Avila, Comandante de Marina y de Defensa Nacional; por México al Capitán de Marina y Guerra Romero F. Calles; por Paraguay al Vice-Almirante Benito Pereira S., Comandante de la Armada; por Perú al Vice-Almirante Carlos Monge G., Comandante General de la Marina; por la República Dominicana al Comodoro Frederico Betances Pierret, Jefe del Estado Mayor; por Venezuela al Contralmirante Juan Torrealba M., Comandante General de la Marina. Además asistieron el Jefe del Estado Mayor de la Junta Interamericana de Defensa Contralmirante USN. Willard A. Saunders, Director de la Junta Interamericana de Defensa y el Contralmirante USN. Robert H. Barnun.

Durante las cinco sesiones programadas en la Conferencia Naval Interamericana que se realizaron en el Palace Hotel de Copacabana fueron debatidos, entre otros los siguientes temas: Defensa del Tráfico Marítimo Interamericano, Operaciones Navales Antisubmarinas, Comunicaciones Navales, Aplicaciones Militares de la Oceanografía y Características de las Fuerzas Navales Americanas, Reglamentos para futuras Conferencias Navales y aplicación de acuerdos tomados en Conferencias anteriores. Además se cumplieron diversas actuaciones oficiales y sociales.

La Primera Conferencia Naval Interamericana se efectuó en la ciudad de Panamá; la Segunda Conferencia se llevó a cabo en Key West y Puerto Rico y la última en Viña del Mar (Chile).

#### **Nuevo Comandante General de la Marina asume Cargo.—**

El 7 de Agosto fue nombrado Comandante General de la Marina el Vice-Almirante Juan Luis Krüger en reemplazo del Vice-Almirante Carlos Monge, nombrado como Delegado de la Marina ante la Junta Interamericana de Defensa con sede en Washington, EE. UU. de N. A.

El Vice-Almirante Krüger, venía desempeñando hasta esa fecha la Jefatura del Estado Mayor General de Marina.

### **Ministro de Gobierno y Policía es Condecorado.—**

En ceremonia que se realizó en Palacio de Gobierno, el Presidente de la República, condecoró al Capitán de Navío A. P. Miguel Rotalde de Romaña, Ministro de Gobierno y Policía en el nuevo Gabinete Ministerial, con la Gran Cruz de la Orden del Mérito de la Guardia Civil y Policía.

### **Sesión Conmemorativa en la Asociación Nacional Pro-Marina.—**

El 14 de Agosto tuvo lugar en el local de la Asociación Nacional Pro-Marina, la Sesión Conmemorativa a las "Acciones Fluviales en el Conflicto con el Ecuador del Año 1941", en las que tuvieron destacada actuación el Sr. Vice-Almirante F. Teixeira V. —actual Ministro de Marina— como Comandante de la Cañonera B. A. P. "Amazonas", en el Combate de Rocafuerte.

El discurso de orden estuvo a cargo del Sr. Capitán de Navío Jorge Camino de la Torre, quien pronunció el siguiente discurso:

Señor Ministro de Marina

Señor Ministro de Gobierno

Señor Vice-Almirante Presidente de la Asociación Nacional Pro-Marina

Señores Oficiales Generales, Jefes y Oficiales,

Señores Consocios

Señores:

Es un altísimo honor para mi persona haber sido invitado a esta tribuna de la Asociación Nacional Pro-Marina para llevar mi palabra sobre la actuación de la Fuerza Fluvial del Amazonas en el Conflicto con el Ecuador el año 1941, y debo antes agradecer profundamente a su Presidente, el Vice-Almirante Pedro Gálvez, por esta muestra de especial deferencia y también por sus palabras de presentación que creo no merecerlas y si algo hay en mi favor es ser loretano y haber tenido oportunidades durante mis años escolares y luego como Oficial de Marina, de recorrer los principales ríos y aún los pequeños del Departamento de Loreto, los que siempre me han maravillado y hecho reflexionar sobre la grandiosidad y perspectivas futuras de nuestra Selva.

El 11 de Agosto pasado se ha celebrado un año más del Combate de Rocafuerte, principal acción de armas realizada allá en nuestra Amazonía, en defensa de nuestro legado patrio.

Esta región, gran esperanza del Perú, fue desde los albores de nuestra independencia codiciada por los ecuatorianos. Es bien sabido y no tra-

taré de extenderme mucho, en hacer un recuento desde esos lejanos días, este afán de conquista de nuestro vecino del norte.

Casi al mismo tiempo conocieron la libertad el Perú y Colombia y junto con otras naciones de esta parte del continente americano, emancipadas de España, convinieron en adoptar para fijar sus límites el Uti Possidetis de 1810, y es recién en el año 1830 que el Ecuador se aviene en república, al separarse de la Gran Colombia del que formara parte y fuera creada por el Libertador Bolívar. Pero esta nueva república en lugar de amoldarse a los hechos y derechos perfectamente definidos del Perú, para la fijación de la frontera común, tal como el mencionado Uti Possidetis, la Real Cédula de 1802, razones geográficas y de sentimiento de población, nació con apetito expansionista y de eterna provocación contra nuestro territorio patrio.

Fue así como a lo largo de nuestra vida republicana, el Ecuador, cuando la ocasión le era propicia, trataba de incursionar a través de nuestras fronteras del norte y en especial dirigía su ávida mirada de conquista a nuestra amazonía. Concretándose más al motivo de mi exposición, vemos por ejemplo que durante nuestros aciagos días de la Guerra con Chile, el Ecuador invade sectores del río Pastaza y del río Napo. Más adelante, en los años 1903 y 1904, se produjeron encuentros armados en Angosteros y Torres Causana, cerca de Pantoja, en el río Napo, en el que tuvo parte activa y muy destacada el Alférez de Fragata Oscar Mavila al mando de las lanchas "Cahuapanas" e "Iquitos". Con una constancia asombrosa el Ecuador desató una serie de fricciones en nuestros principales ríos septentrionales, como el Santiago, Morona, Pastaza, Tigre y Napo, y a la par desgastaba sus energías y su arcas fiscales en una campaña de propaganda en favor suyo y de difamación en contra del Perú.

Así pasado los intentos de arreglos por medio del Proceso Arbitral ante el Rey de España el año 1910 y las negociaciones de Washington en 1936 y 1937, con rotundos fracasos, el Ecuador arreció aún más su campaña de desprestigio del Perú, gastó ingentes sumas de dinero para presentar su territorio como país amazónico, diseminando mapas distorsionados en revistas, publicaciones extranjeras, diccionarios y hasta en las muy conocidas cajas de fósforos donde se comprendían al Maraón, el Amazonas y la ciudad de Iquitos dentro los límites ecuatorianos. Paralelamente a esto aumentó sus equipos bélicos y mejoró sus vías de acceso desde su cordillera hacia la planicie amazónica.

Estas provocaciones alcanzaron su más alto nivel el año 1941 y se cristalizaron, por la costa, con el ataque ecuatoriano el 5 de Julio a la localidad peruana de Aguas Verdes y que desembocó posteriormente en la

Jornada de Zarumilla del 23 al 31 de Julio, donde los ecuatorianos fueron completamente batidos, y en la Selva, con igual suerte, en el ataque a la guarnición peruana de Bartra, en el río Tigre, por fuerzas provenientes de la guarnición de Gonzales Suárez.

Es pues en la guarnición de Bartra donde se inicia el Conflicto con el Ecuador en el llamado Teatro de Operaciones del Nor-Oriente. No voy a referirme a la situación detallada de las fuerzas armadas de ambos adversarios, pero sí, es bueno para darse mejor cuenta de las acciones realizadas en esa región, que el núcleo principal de las fuerzas ecuatorianas estaba en el sector del río Napo, por ser este río amazónico de más fácil acceso para ellos, desde Quito, empleando la vía de Papallacta, Baeza y sus afluentes el río Coca.

En todos los otros ríos navegables en la zona colindante, junto a una guarnición o puesto militar había la contraparte similar y más o menos de igual poderío. El Perú contaba con una fuerza naval en Loreto apropiada a sus necesidades y tenía como base principal al puerto de Iquitos, el Ecuador, en este sentido carecía de unidades fluviales bélicas. Así el dispositivo, explicado en forma breve, para el Alto Mando en Iquitos era sencillo disponer el reforzamiento de las guarniciones más amenazadas con el envío de una unidad fluvial pero un punto de esencial importancia era el aprovisionamiento logístico de nuestras guarniciones que era gravemente afectado por depender casi exclusivamente de Iquitos, de largas rutas fluviales por recorrer y de grandes limitaciones que muchas veces ocasionaban las características propias y la estación de aguas de los ríos.

La Marina de Guerra estaba constituida en el Nor-oriente el año 1941 por la Fuerza Fluvial del Amazonas al mando del Capitán de Navío don Antonio Cantuarias Pardo siendo su Jefe de Estado Mayor el Capitán de Fragata don Adán Badhan Salazar. Constaba de tres divisiones con cuatro cañoneras y dos embarcaciones adaptadas y el apoyo de tierra estaba representado por una base de reparaciones sin dique y una base para aprovisionamiento logístico. El Jefe de este Teatro de Operaciones y Comandante General de la Quinta Región Militar era el General de Brigada don Antonio Silva Santisteban.

Las unidades de la Fuerza Fluvial del Amazonas que intervinieron en los diferentes ríos en este conflicto tuvieron casi las mismas misiones que en síntesis fueron las siguientes:

- 1º) Fijar su presencia en la guarnición en peligro.
- 2º) En caso de que la guarnición fuera atacada, cooperar con sus fuegos en su defensa.

- 3º) En caso que la guarnición se lanzara al contra-ataque, apoyarla y protegerla.
- 4º) Producida la derrota de la guarnición enemiga, cortar las comunicaciones ecuatorianas aguas arriba de su emplazamiento.
- 5º) Cooperar ampliamente en su aprovisionamiento logístico.
- 6º) Servir de enlace en las radio-comunicaciones con el Cuartel General del Comando en Iquitos.

Como es difícil exponer la secuencia en que se produjeron las distintas acciones en el Nor-orienté, lo haré en la forma en que cada unidad de guerra prestó su cooperación en la derrota y expulsión del enemigo de la zona de nuestra Amazonía que lograron invadir a lo largo del tiempo hasta el año 1941.

B. A. P. "PORTILLO".—Esta unidad anticuada y no propiamente una cañonera cooperó en la captura de la guarnición ecuatoriana de Plátano-yacu en el río Corrientes, principal afluyente del río Tigre. El río Corrientes en la sección donde se produjeron estas acciones de armas es difícil para la navegación, tiene muchos palos y alguna que otra piedra, y era casi desconocido para los prácticos fluviales peruanos.

El 23 de Julio tropas ecuatorianas de su puesto adelantado de Corrientes atacaron avanzadas peruanas pero fueron rechazadas. Para esa época llegó a la guarnición peruana de "Vice-Almirante Carvajal" la cañonera "Portillo" llevando tropas y material de guerra.

El día 31 de Julio se embarcaron durante las horas del día las tropas peruanas y desembarcadas en la vecindad de la guarnición enemiga de Plátano-yacu. El ataque dirigido por el Jefe de la Guarnición Subteniente Dante Ghersi fue efectuado de noche, por plena Selva, y en la que participaron también un cabo y dos marineros de la "Portillo" que portaron un fusil ametralladora. A las doce de la noche terminó la lucha con la captura de la guarnición enemiga. La cañonera, por desconocimiento del canal y dificultades de navegación no pudo cooperar más activamente y recién al día siguiente llegó a surcar.

Esta misma cañonera después de regresar a Iquitos, volvió a Plátano-yacu y cooperó en la limpieza de enemigos y en el establecimiento de avanzadas peruanas en las bocas de las quebradas Cetico y Mausari.

B. A. P. "IQUITOS".—Antiguo remolcador de mar, con sus siete pies de calado, inapropiado para la navegación fluvial de los afluentes del Amazonas, actuó en el río Curaray, de la cuenca del río Napo.

El 28 de Julio tropas enemigas provenientes de la guarnición ecuatoriana de Tarqui hicieron un ataque a nuestra guarnición de Arica. En vista de la actitud amenazadora del enemigo los días 30 y 31 de Julio las tropas peruanas que actuaban bajo el mando del Capitán Poblete contra-atacaron las posiciones enemigas y capturaron las guarniciones de Tarqui y Vencedores.

El B. A. P. "IQUITOS", al mando del Tte. 1. Ramiro Ferradas, fue comisionado para apoyar a nuestras fuerzas y zarpó llevando soldados y material de guerra. Llegó a Arica el 21 de Agosto y conduciendo tropas siguió avanzando el Curaray hasta el puesto Ceylán donde colaboró en la instalación de una guarnición. No pudo seguir más adelante por falta de agua. De regreso a Iquitos fue conduciendo once prisioneros ecuatorianos.

B. A. P. "NAPO".—Durante el Conflicto a esta cañonera al mando del Teniente Primero Raúl Delgado se le asignó el río Santiago. Para llegar a este río se tiene que pasar el Pongo de Manserriche que en si representa un tremendo reto para la navegación y seguridad de las embarcaciones que tratan de cruzarlo aún más, rebazado este obstáculo se presenta el río Santiago con su desarrollo lleno de piedras, palos y gran número de cashueras. Es de hacer notar que la época de surcar el pongo y el río Santiago no coincide, esto es, que para pasar el primero se necesita de un nivel de aguas bajo y para surcar el Santiago es necesario que el río esté crecido y dada la vecindad de ambos es difícil encontrar una buena ocasión. Sin embargo, el Teniente Delgado demostrando gran valor y sentido de responsabilidad cruzó por dos veces el temible pongo.

Al saberse de los intentos ecuatorianos de llegar a las márgenes del Marañón se dispuso el envío de la cañonera "Napo" al río Santiago. Zarpó de Iquitos el 15 de Agosto llevando oficiales, tropa e implementos de guerra. Pasado el pongo trató de llegar a la guarnición peruana de "Subteniente Castro", en el Santiago, llegó a surcar algo este río pero fue detenido por la cashuera Maronal. Tuvo que regresar y al virar llegó a tocar rocas felizmente sin que causara averías a la cañonera. Nuevamente salió para el Santiago el 2 de Setiembre llevando tropa, víveres e implementos de guerra. Luego de pasar el pongo por segunda vez fue impedido nuevamente por la cashuera Maronal. Presta distintos servicios a las guarniciones de Pinglo, Borja y Barranca, entra al río Morona para aprovisionar a las guarniciones de "Sargento Puño" y "Vargas Guerra" y continúa su cooperación hasta los primeros días del mes de Octubre en que regresa a su base en Iquitos.

B. A. P. "LORETO".— El inicio de las acciones encontró a esta cañonera con serios problemas en su máquina principal pero gracias a la te-



naz labor de su Comandante, el Capitán de Corbeta Pedro Gálvez, quedó listo para fines de Agosto.

El 31 de ese mes zarpó de la Base Naval de Itaya siendo comisionado para prestar apoyo a las guarniciones del río Napo. Fue conduciendo oficiales del Ejército, carga y municiones para esa zona.

Como el conflicto en el Nor-orienté se desarrolló en el segundo semestre, época de vaciante, la cañonera tuvo muchas dificultades en su navegación. Llegó el 5 de Setiembre a Pantoja y el 11 zarpó para surcar el Napo conduciendo 8 oficiales y 155 individuos de tropa con equipo completo. Después de una navegación accidentada llegó a la boca del río Tiputini no pudiendo avanzar más por falta de agua. Sirviendo de base destacó una patrullera río arriba para seleccionar un buen sitio para una nueva guarnición pero por órdenes del Comando de Iquitos ésta se estableció en el mismo Tiputini, la que se inauguró el 28 de Setiembre con el nombre de "Sargento Tejada".

Siguió prestando diversos servicios en este sector y con fecha 7 de Octubre regresó a su base en Iquitos.

El 29 de Noviembre recibe nuevamente órdenes para proceder al Alto Napo a donde se dirige llevando oficiales, soldados y carga. La navegación estuvo otra vez muy dificultada por la vaciante del río y después de una serie de varadas logra arribar a Himalaya donde ya había sido trasladada la guarnición de "Sargento Tejada".

El Domingo 8 de Diciembre releva a la cañonera "Amazonas" y queda en estación prestando protección y apoyo logístico pero en una de sus maniobras para evitar salirse del canal sufre un desperfecto del cambio de marcha de la máquina principal por lo cual solicita órdenes para regresar a su base.

La labor del Comandante Gálvez fue muy apreciada por el Comando de Iquitos que lo felicitó por su alto espíritu de cooperación y amplias facilidades que dio a las tropas del sector del Napo.

B. A. P. "AMAZONAS". — Después de la caída de las guarniciones de Tarqui y Vencedores en el río Curaray, muchos de los fugitivos ecuatorianos llegaron a Rocafuerte, su principal guarnición en el Oriente.

Esto aumentó la tensión existente con la guarnición peruana de Pantoja y de ambos lados se acentuó la vigilancia y se incrementaron las rondas y patrullas.

Con el fin de reforzar nuestra guarnición, clave especial de nuestra defensa, se ordenó enviar al Napo a la cañonera "Amazonas" comandada por el Capitán de Corbeta Florencio Teixeira.

El 31 de Julio zarpó la mencionada nave de Iquitos llevando personal de oficiales del Ejército, cuarentidós individuos de tropa y 502 bultos con víveres y pertrechos de guerra incluyendo bombas de aviación. Como Jefe de Enlace del Comando de Iquitos se embarcó el Teniente Coronel Félix Torrejón.

Durante el viaje de travesía fue acondicionada especialmente la cañonera para cualquier contingencia en especial el material de armamento y por previsión de su comandante se contó con la valiosa ayuda del Capitán Armero José Arenas, quien colaboró de manera muy eficaz en su especialidad.

Llegada la cañonera a Pantoja el 4 de Agosto procedió a efectuar las coordinaciones del caso encontrando poca información con respecto al enemigo.

La guarnición de Pantoja estaba al mando del Teniente Coronel Armando Aguirre y tenía un efectivo de aproximadamente trescientos hombres. Más atrás se encontraba la guarnición de Santa Rosa donde estaba instalada la artillería de apoyo a cargo del Grupo de Artillería N° 5 y al mando del Mayor de Artillería Manuel Morales Fernández.

Frente a nuestra guarnición y ocupando la esquina que hacen el Napo y el Aguarico se encontraba la guarnición ecuatoriana de Rocafuerte al mando del Mayor Carlos Escalante y con un efectivo de unos doscientos hombres y algunas piezas de artillería. Ambas guarniciones estaban separadas por un pequeño caño de unos ocho metros de ancho y unidas por unas tablas de madera llamado Puente Internacional.

Del 4 al 10 de Agosto la cañonera tomó diversas medidas de seguridad y trató de obtener mayor información sobre el enemigo. Mientras tanto el Comandante Torrejón efectuó una visita a las guarniciones peruanas dependientes de Pantoja.

La labor antes, durante y posterior a la acción de Rocafuerte de este distinguido Jefe del Ejército fue realmente digno de encomio y un factor principal en la coordinación de las operaciones terrestres.

A las 0430 horas de la madrugada del día 11 de Agosto, aniversario patrio del Ecuador, una patrulla ecuatoriana trató de sorprender un puesto

de vigilancia peruano iniciándose un tiroteo que fue generalizándose conforme pasaba el tiempo.

A las 0530 horas en la cañonera se tocó zafarrancho de combate; después de recibir el archivo secreto de Pantoja, confeccionar un plan de comunicaciones de enlace rápido con dicha guarnición y Santa Rosa, y de desembarcar al Comandante Torrejón, la cañonera navegó para tomar su posición pre-establecida en línea con la artillería de Santa Rosa. Durante este movimiento cayeron algunos tiros esporádicos en la vecindad de la "Amazonas".

A las 0715 horas recibió la cañonera orden de abrir fuego haciendo esto antes que Santa Rosa. Navegando en su línea de corrida a una distancia que variaba entre 3000 y 2000 metros la Amazonas concentró su tiro al edificio de la Comandancia de la guarnición enemiga habiendo hecho varios impactos en ella como se comprobó posteriormente.

A las 0810 horas recibió orden de alargar el tiro por estar avanzando las tropas peruanas concentrando la cañonera su fuego sobre una casa al otro lado de la boca del Aguarico que se presumía era un puesto de artillería u observatorio.

A las 0903 horas recibió la orden de suspender el tiro y emplazarse para observar al enemigo. Debido a las condiciones de la selva y no ser visible el desarrollo del río Aguarico esta observación no dio mucha información.

Mientras tanto las acciones en tierra encontraba fuerte resistencia y es recién a las 1130 del día que el enemigo abandona precipitadamente su guarnición pero minutos antes murió el Subteniente peruano Luis García Ruíz al asaltar una trinchera.

Cerca del mediodía la cañonera surca y amarra en la guarnición de Rocafuerte y al hacer una limpieza por enemigos en su vecindad el Marino Eugenio Ramírez captura al soldado ecuatoriano Segundo Ruíz quien portaba una ametralladora.

A las 1225 el pabellón peruano flameaba en el asta de la Comandancia de Rocafuerte y pocos minutos después acuatizaron cerca de la cañonera tres aviones peruanos que fueron solicitados al iniciarse el combate.

A las 1315 horas se embarcó en la cañonera una compañía de infantería a cargo del Capitán Cardeña y procedió a remontar el Aguarico, río completamente desconocido para nuestros prácticos. En vista de las dificultades de navegación la Amazonas regresó nuevamente a Pantoja.

El día 12 de Agosto procedieron a bordo de la cañonera al interrogatorio de los prisioneros, trataron sobre las operaciones de explotación que debían efectuarse, y buscaron mayor información sobre las condiciones de navegabilidad del Aguarico y el Alto Napo.

El día 13 de Agosto zarpó la cañonera para surcar el Aguarico conduciendo una compañía de tropa al mando del Teniente Rey Riveros. La guarnición de Lagartococha fue previamente bombardeada por un avión de combate a cargo del Mayor FAP. Manuel Escalante y a las 1235 fue tomada la guarnición por la tropa conducida por la cañonera y tropas peruanas proveniente de nuestras guarniciones interiores de la zona de Lagartococha.

El día 14 de Agosto la Amazonas llevando una compañía de infantería y un grupo de acompañamiento al mando del Capitán Del Mar capturan la guarnición de Arcadia y la boca del río Yasuri, ambas sobre el Napo y que habían sido abandonadas por los ecuatorianos.

El día 15 de Agosto la Amazonas retorna a Iquitos conduciendo heridos evacuados del Combate de Rocafuerte y además siete oficiales, dos marineros, veintiun individuos de tropa y cuatro civiles prisioneros.

Entre los prisioneros el Mayor de Caballería José Arias Cox con estudios en Francia, el Alférez de Fragata Galo Andrade Váscones con estudios en una Escuela Naval Extranjera y el subteniente de Artillería Alfonso Lituma, todos estos profesionales bastantes capacitados.

Uno de los factores que contribuyó a la caída rápida de Rocafuerte fue la huida de su Comandante, el Mayor Escalante, quizá debido a la precisión del tiro de la Artillería de la cañonera, de la de Santa Rosa y la valentía y audacia de las tropas peruanas. Escalante con un fuerte número de soldados huyeron por el río Napo para refugiarse seguramente en el río Coca.

La cañonera "Amazonas" llegó a Iquitos el 17 de Agosto e inmediatamente recibió la orden para zarpar al día siguiente para la campaña en el río Pastaza. En este río los ecuatorianos fueron rechazados en su intento de tomar la guarnición peruana de Soplín. Luego las tropas peruanas contratacaron y capturaron la guarnición ecuatoriana de Huachi. A su vez en el Huasaga afluyente del Pastaza hubieron algunos incidentes que culminaron con la derrota ecuatoriana en la laguna de Sihuín.

La cañonera como se ha dicho zarpó de Iquitos el 18 de Agosto llevando oficiales del Ejército, víveres y material de guerra. También viajó

como Jefe de Enlace del Comando de Iquitos el Teniente Coronel José Chávez Alcántara.

Durante la navegación en el Pastaza, río ancho y muy displayado, casi sin canal definido para la navegación, la cañonera tuvo muchas dificultades para avanzar. Pero el espíritu y entusiasmo inyectado por su Comandante a su dotación más las prácticas de salir de sucesivas varadas hicieron que esta embarcación de porte regular para los ríos alcanzara puntos bien lejanos que ninguna otra embarcación logró llegar antes ni después del conflicto.

En esta forma arribó el 26 de Agosto a la guarnición de Soplín, luego recogió a las tropas que combatieron en Sihuín y fueron encontradas casi sin víveres a la orilla del Pastaza, a la salida de la boca de Sihuín.

La cañonera llegó a las cercanías de Andoas donde hizo estación. Colaboró en forma amplia en el reajuste del dispositivo del río Pastaza hasta donde le permitieron las condiciones del río. En esta ocasión colaboró también eficazmente un avión de la FAP. al mando del Capitán Ballarín.

El 6 de Setiembre recibió orden de regresar a su base de Iquitos, a donde se dirigió llevando enfermos evacuados y cinco prisioneros ecuatorianos.

A más de ser el Pastaza un río de difícil navegación, tenía poca población, gran escasez de víveres y altamente palúdico habiéndose enfermado varios tripulantes, uno de ellos con el temible paludismo pernicioso.

Llegada la cañonera a Iquitos el 11 de Setiembre entró a un recorrido urgente de sus instalaciones y cambia de eje propulsor todo a cargo de su dotación.

El 6 de Octubre recibe nuevamente la orden para dirigirse al río Napo a colaborar con las guarniciones peruanas en especial con la avanzada que ya estaba establecida en Tiputini. En el sector comprendido entre este puesto y Pantoja la Amazonas presta continuos servicios en especial logísticos y de apoyo técnico para las instalaciones eléctricas de tierra.

El 9 de Noviembre sale de Pantoja aguas arriba el Napo con el objeto de efectuar un reconocimiento de la región Turín-Edén, cooperar y apoyar el establecimiento de nuevas guarniciones en dicho río. Se embarcó como Jefe de Enlace del Comando de Iquitos el Teniente Coronel José Chávez Alcántara, además oficiales y 82 individuos de tropa.

Aún cuando las condiciones de este río son similares al Pastaza y que existían dificultades para pasar arriba de Tiputini, la experiencia de la dotación permite que la cañonera avance sin contratiempos, pasa sin novedad el puesto Turín, y el día 12 de Noviembre, un poco más del medio día, cuando estaba a la altura de Edén, es sorpresivamente atacada con fuegos de fusilería y de ametralladoras, siendo acalladas con tiros de cañón. En esta situación difícil, el Comandante Teixeira propone tomar Edén y avanzar hasta la boca del río Coca que ya estaba a pocas horas de navegación. Dado que el 3 de Octubre se había firmado el Acuerdo de Talara, el Teniente Coronel Chávez Alcántara, siguiendo órdenes escritas del Comando de Iquitos, ordena suspender el fuego y proceder aguas abajo. Al virar la cañonera en Edén cogió un palo que rompió su sistema de gobierno y derivando en esta forma se alejó del puesto ecuatoriano. Posteriormente encalló cerca de Edén por dos días. Luego efectuó una de las operaciones más sorpresivas de la campaña trasladando casi el íntegro de la guarnición de Tiputini incluyendo su población civil para instalarla en el puesto Himalaya un poco abajo de Edén, en el tiempo de dos días.

La cañonera quedó de estación en Himalaya hasta el 9 de Diciembre en que fue relevada por la cañonera "Loreto".

Debo hacer notar que la cañonera "Amazonas" actuó en este conflicto más de cuatro meses en servicio de guerra casi continuo, que tanto en el río Napo y en el río Pastaza logró remontar a regiones nunca antes alcanzadas por embarcaciones aún de menor tamaño, casi todo el tiempo de este período lo hizo en zonas de influencia netamente ecuatorianas vale decir en territorio que estuvo en poder del Ecuador y con moradores incluyendo los indios con sentimiento o nacionalidad ecuatoriana, que las condiciones sanitarias fueron adversas especialmente el paludismo que atacó a muchos tripulantes incluyendo también al Comandante Teixeira.

Las acciones en el Nor-orienté que se desarrollaron el año 1941 desde las difíciles guarniciones de alcanzar del río Santiago hasta las más orientales, casi ocultas del río Lagartococha fueron en todo sentido favorables a las fuerzas peruanas. Estas operaciones dieron como resultado neto la recuperación de más de 50,000 kilómetros cuadrados de nuestro patrimonio selvático.

Reconociendo la vital importancia que tuvieron las tropas para desalojar al enemigo de sus fuerte posiciones, deseo recalcar que en nuestra Selva casi todas las principales operaciones victoriosas fueron llevadas a efectos con la participación de la Marina de Guerra, confirmadas en la Perdrera, río Caquetá, donde tuvieron gloriosa actuación la cañonera "Améri-

ca" al mando del Teniente Clavero, en Torres Causana y Angosteros, río Napo, donde se distinguiera el Alférez de Fragata Oscar Mavila y en este último conflicto la actuación de la cañonera "Amazonas" al mando del Comandante Teixeira en las acciones de Rocafuerte, Edén y la campaña del río Pastaza.

Así en esta forma algo somera he tratado de relatar las operaciones militares en las que tomaron parte unidades navales de nuestra Marina de Guerra pero no sería leal y sincero si no expresara mi admiración por el marinero y soldado loreitano que en casi su totalidad conformaban los efectivos de la Quinta Región Militar; fueron estos hombres, muchas veces mal comprendidos y tildados de apáticos quizá por vivir en un escenario de dimensiones desconocidas para casi el resto de los peruanos, los que actuaron con gran patriotismo, sacrificio y valor, siguiendo los ejemplos trazados por otros loreitanos allá en los confines de esas selvas y ríos casi impenetrables, donde dieron la vida por su patria y su departamento y que tuvo su máxima expresión en el Sargento Lores.

Nosotros los Marinos, acá en la costa siempre hablamos de la necesidad del Dominio del Mar, en igual forma allá en nuestras bases y barcos de guerra de nuestra Selva debemos crear el concepto del Dominio del Río, y asentado en esto, mantener una fuerza fluvial apropiada, y si estos barcos y tripulantes son conducidos por marinos que emulen las actuaciones del Comandante Florencio Teixeira, del Comandante Pedro Gálvez, del Teniente Primero Raúl Delgado y del Teniente Primero Ramiro Ferradas, como éstos actuaron en el conflicto con el Ecuador el año 1941, creo que no debemos dudar nunca de que nuestras fronteras serán bien defendidas y que la Amazonía recibida en patrimonio el año 1821 será siempre peruana.

Muchas gracias.

14 Agosto 1964.

**Contralmirante Ronant Monje Roca, Comandante en Jefe de la Fuerza Fluvial y Lacustre de Bolivia visita Lima.—**

En visita Oficial, el Contralmirante Ronant Monje Roca, Comandante en Jefe de la Fuerza Fluvial y Lacustre de Bolivia arribó el 18 de Agosto al Aeropuerto Internacional Lima-Callao.

El distinguido marino Boliviano recibió a su llegada el saludo del Contralmirante Julio Giannotti L., Director de la Escuela Naval del Perú y Altos Jefes de nuestra Armada, quienes le dieron la bienvenida a tierra Peruana en nombre de la Marina de Guerra del Perú.

El Contralmirante Monje Roca permaneció en el Perú hasta el Miércoles 26 de Agosto, lapso dentro del cual cumplió diversas actuaciones Oficiales y Sociales, organizadas por la Marina de Guerra del Perú, en el área de Lima-Callao e Iquitos a donde viajó para visitar las instalaciones de la Fuerza Fluvial del Amazonas.

### **Capitán de Navío A. P. Guillermo Faura Gaig fue Condecorado con la Orden "El Sol del Perú".**

Con la Orden "El Sol del Perú" en el Grado de Comendador, fue Condecorado el 21 de Agosto, en el Palacio de Torre Tagle, el Capitán de Navío Guillermo Faura Gaig, por importantes servicios prestados a la Nación.

### **Lanzamiento de Lanchas Patrulleras en Inglaterra.—**

El 10 de Julio se lanzó al agua la primera de las seis patrulleras que están siendo construídas para nuestra Marina en Inglaterra, el B.A.P. "Velarde".

Igualmente el 24 de Agosto fue lanzada la segunda patrullera el B.A.P. "Santillana", en Southampton, Inglaterra.

Es por ese motivo que publicamos las biografías sintéticas de los héroes cuyos nombres llevarán las seis lanchas patrulleras:

B. A. P. "VELARDE"

TENIENTE SEGUNDO DN. JORGE VELARDE

Este heroico Oficial de la Marina Peruana formaba parte de la dotación del "Huáscar" cuando se declaró la guerra del Pacífico. Antes de esta conflagración, el Teniente Velarde había sido destacado a una nave de guerra de la Armada Francesa para efectuar estudios y prácticas en la Marina de ese País.

El 21 de Mayo de 1879, el "Huáscar", durante el Combate de Iquique contra las naves chilenas "Esmeralda" y "Covadonga", en su afán de espolonear a la primera de las nombradas, se acercó a distancia accesible para esta acción. Víctima del fuego graneado de la nave chilena que antes de ser hundida desesperadamente se defendía, cayó el Teniente Velarde que se encontraba en su puesto de combate del Monitor Peruano, cuyo Comandante Don Miguel Grau en una oportunidad elogió a Velarde por sus magníficas cualidades de Oficial, felicitación que rara vez prodigaba el severo y justo Grau.



El Teniente Velarde fue el primer miembro de la Armada Nacional que rindió su vida en el Conflicto de 1879.

### B. A. P. "SANTILLANA"

#### CAPITAN DE NAVIO DN. GERVASIO SANTILLANA

El 8 de Octubre de 1879 en Angamos, el Almirante Miguel Grau y su heroica tripulación a bordo del "Huáscar" legaron a la posteridad una de las más brillantes páginas de la Historia Naval del Mundo.

Este Oficial formaba parte de la dotación del heroico Monitor "Huáscar" desde que inició su legendaria campaña en Mayo de 1879; como tal asistió a todas las acciones que tuvieron lugar hasta el 2 de Octubre del referido año, cuando se cubrió de gloria al lado de nuestro máximo Héroe Naval.

En ese entonces el Teniente Segundo Gervasio Santillana formaba parte de la dotación del legendario Monitor Peruano y fue uno de los Marineros Peruanos que más se destacó por su valor y arrojo defendiendo el bicolor Patrio, que gallardo flameaba en lo alto del mástil del "Huáscar" durante el Combate de Angamos.

Al caer nuestro Monitor en manos enemigas, fue llevado prisionero a San Bernardo en Chile, y cuando fue canjeado regresó al Perú y continuó su carrera naval hasta alcanzar el grado de Capitán de Navío, y se le nombró Comandante del Crucero "Almirante Grau", el cual se construía en Inglaterra, donde murió en 1907. Su cadáver fue traído y recién en 1963 se le trasladó a la Cripta de los Héroes, donde actualmente reposa.

### B. A. P. "DE LOS HEROS"

#### TENIENTE SEGUNDO DN. CARLOS A. DE LOS HEROS

La noche del 28 de Agosto de 1879 el Monitor "Huáscar" se encontraba fondeado en aguas de Antofagasta; de pronto rompió estrepitosamente el silencio la proa de un torpedo enemigo dirigido al temible Monitor Peruano que aún no se había percatado del peligro; en estos precisos momentos surgen temerariamente los Teniente Fermín Diez Canseco y Carlos De Los Heros, quienes lanzándose sobre el torpedo desvían el curso de éste, librando al Monitor Peruano de una segura catástrofe.

La Asamblea Nacional Constituyente, por esta heroica acción del Teniente Segundo De Los Heros, lo declaró Oficial Benemérito de la Patria,

concediéndole una medalla de oro que en el reverso llevaba la inscripción: "La Patria Satisfecha".

El Teniente De Los Heros falleció posteriormente a consecuencia de la explosión de una granada enemiga que estalló cerca a él durante un encuentro naval en aguas del Pacífico. El Comandante del "Huáscar" Almirante Miguel Grau que le tenía una gran estimación, envió una carta de pésame al padre de De Los Heros, adjuntándole unas esquirlas de la granada que le segó la vida, como recuerdo póstumo.

#### B. A. P. "HERRERA"

##### CAPITAN DE FRAGATA DN. RICARDO HERRERA

En las postrimerías de la heroica lucha durante el desigual Combate de Angamos, el Capitán de Fragata Dn. Ricardo Herrera fue el Oficial Encargado de ejecutar las órdenes de Manuel Gárezon, en el sentido de abrir las válvulas de fondo del Monitor "Huáscar".

El Capitán de Fragata Herrera inició su carrera naval a los 17 años y al término de ella se embarcó bajo las órdenes del Comandante Manuel Ferreiros en el Clipper "América" de la Armada Nacional.

Posteriormente pasó a las filas de la Marina Mercante, donde tuvo el Comando de la goleta mercante "María Luz". Iniciada la Guerra del Pacífico, Herrera abandonó la Marina Mercante para embarcarse en el "Independencia" que naufragó en el Combate Naval de Iquique. Sobreviviente de esta acción, fue solicitado por el Almirante Miguel Grau, para formar parte de la dotación del "Huáscar" a fines de Junio de 1879, donde combatió heroicamente en defensa de la bandera de su Patria. Fue llevado prisionero a Chile, para luego retornar después de algún tiempo al Perú, donde murió con el grado de Capitán de Fragata.

#### B. A. P. "LARREA"

##### TENIENTE PRIMERO DN. ARNALDO LARREA

Formó parte de la heroica dotación de la Corbeta "Unión" que el 17 de Marzo de 1880 rompió doblemente y en forma gallarda, el Bloqueo que ejercían las naves Chilenas al Puerto Peruano de Arica.

## B. A. P. "SANCHEZ CARRION"

## TENIENTE PRIMERO DN. RAMON SANCHEZ CARRION

Formó parte de la dotación de la Corbeta "Unión", teniendo destacada actuación durante la Guerra del Pacífico. Más tarde alcanzó el grado de Capitán de Navío.

**Nuevo Jefe de Estado Mayor General de Marina, Asume Cargo.—**

El 19 de Agosto asumió la Jefatura del Estado Mayor General de Marina el Vice-Almirante Alejandro Martínez C.

El Vice-Almirante Martínez, venía desempeñando la Comandancia General de la Base Naval del Callao, cargo al que ha sido nombrado el Contralmirante Luis M. Ponce A.

**Destroyer Escolta USS. "Mills" de la Armada Estadounidense visita Puerto del Callao.—**

El Destroyer Escolta USS. "Mills" de la Marina de Guerra de los Estados Unidos de Norteamérica, arribó el 27 de Agosto al Puerto del Callao.

La citada Unidad de la Armada Norteamericana permaneció tres días en el Muelle de Reparaciones de la Base Naval del Callao, antes de proseguir su viaje a la Antártida.

Durante su estadía, los marinos estadounidenses cumplieron una serie de actividades oficiales, sociales y turísticas, elaboradas por la Marina de Guerra del Perú, habiéndose designado buque-anfitrión al B. A. P. "Rodríguez".

El USS. "Mills" se encuentra bajo el Comando del Capitán de Corbeta USN. R. D. Hoffman; integrando la dotación 14 Oficiales y 160 Tripulantes.

**Marina de Guerra del Perú Condecoró al Agregado Naval del Brasil en el Perú.—**

Con la "Cruz Peruana al Mérito Naval" fue condecorado el 27 de Agosto, el Capitán de Navío Wilson Accioly Ayres, Agregado Naval a la Embajado del Brasil en el Perú, en el Salón de Recepciones del Ministerio de Marina.

Asistió el Excmo. Sr. Embajador del Brasil; el Sr. Vice-Almirante F. Teixeira V., Ministro de Marina; Sr. Vice-Almirante Juan L. Krüger A., Comandante General de la Marina; Diplomáticos; Señores Almirantes de la Armada Peruana invitados, y Jefes y Oficiales del Ministerio de Marina.

Se dio inicio a la Ceremonia con la lectura de la Citación correspondiente y la Resolución Suprema que otorga la citada Condecoración Naval Peruana. Seguidamente el Vice-Almirante Juan L. Krüger A., Comandante General de la Marina de Guerra del Perú impuso la "Cruz Peruana al Mérito Naval" en el grado de Comendador —Distintivo Blanco— al mencionado marino brasileño.

Acto seguido el Vice-Almirante Juan L. Krüger, relevó la brillante gestión cumplida por el Agregado Naval Brasileiro, en pro de la amistad y acercamiento de las Armadas del Perú y Brasil. En su oportunidad el Capitán de Navío Wilson Accioly Ayres, agradeció a la Marina de Guerra del Perú por ser objeto de tan apreciada Condecoración y reiteró el noble propósito de laborar infatigablemente por la profunda amistad de las Armadas y Pueblos de Brasil y Perú respectivamente.

Finalmente el citado marino brasileño fue felicitado por las distinguidas Autoridades presentes en la Ceremonia.

—::oOo::—

## **HISTORIA DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERU**

Por el Capitán de Fragata A.P.

**MANUEL I. VEGAS**

### **NOTAS AL CAPITULO V** (Continuación)

Por el Capitán de Navío A.P.

**JULIO J. ELIAS**



- Marzo 22.—Fondeó en el Callao el bergantín ecuatoriano **Emilio**, procedente de Valparaíso en doce días; conducía de pasaje al general de división Domingo Nieto, coronel Domingo Casanova, sargento mayor Manuel Ros y otros.
- Marzo 23.—El contador habilitado del bergantín de guerra **Congreso**, Joaquín de la Rosa, denunció que el cirujano del bergantín de guerra **General Orbegoso** quería sublevarse con su buque y la goleta **Yanacocha**, ayudado por los marineros ingleses de ambos barcos, dirigiéndose a continuación hacia las islas Sandwich; salió una orden para la captura del cirujano, formándose el sumario respectivo.
- Abril 2.—Procedente del sur fondea en el Callao, la corbeta de guerra francesa **Nayade**.
- Abril 5.—Amaneció fondeado en el Callao, el bergantín de guerra francés **Dassas**.
- Abril 7.—Fondea procedente de Huanchaco, la goleta de guerra nacional **Peruviana** al mando del capitán de corbeta Domingo Valle Riestra.
- Abril 8.—Fondea procedente de Islay el bergantín de guerra británico **Sparrowhawk**, al mando del capitán de corbeta Charles Pearson. Este mismo día desembarcó en el Callao la marinería francesa con objeto de rendir los honores fúnebres en Bellavista, al cadáver del que había sido comandante de las fuerzas navales en estas aguas del rey de los franceses.
- Abril 9.—Fondea procedente de Islay en seis días, la barca mercante inglesa **Circasian**, donde entre los numerosos pasajeros llegó el gran mariscal Guillermo Miller con su sobrino Carlos Miller, su ayudante militar y un asistente.
- Abril 10.—Decreto del presidente Orbegoso, reconociendo como estado libre e independiente al estado Sud-peruano. He aquí algo muy peligroso y sin base constitucional.
- Abril 12.—Orden suprema para dejar libres a los marinos detenidos a bordo de la corbeta **Libertad**, siempre que presentaran una fianza de 60 pesos.
- Abril 14.—El gobierno firma un decreto relativo a que los capitanes de corbeta Juan Panizo y Domingo Valle Riestra, fuesen colocados con preferencia, dándoles el mando de un buque de guerra. Este mismo día se designa como capellán del arsenal naval al presbítero Juan Pablo Rodríguez.
- Abril 15.—Amaneció fondeada la fragata de guerra norteamericana **Brandiwine**. Este mismo día fondeó procedente de Chorrillos el bergantín de guerra nacional **General Orbegoso**, conduciendo al presidente Orbegoso y su séquito, al mando del teniente primero Jorge Parker.
- Abril 18.—Toma el mando de una compañía de marina el capitán de infantería Jacinto Tejada.
- Abril 20.—Amaneció fondeada la goleta de guerra nacional **L'ineña** procedente de Islay, al mando del alférez de fragata Pedro Arteaga, convoyando al bergantín **Tres Amigos** el cual conducía prisioneros del ejército de Salaverry.
- Abril 30.—Toma el mando de la brigada de marina el teniente coronel Montánchez.
- Mayo 2.—Se tomó razón en la comandancia general de marina, del despacho como comisario ordenador de marina recaído en el colombiano José María Romero,

quien tenía igual clase en el ejército de Colombia; este nombramiento lo había efectuado Orbegoso por orden suprema del 28 de abril de 1836.

- Mayo 6.—Fondeó en el Callao procedente del norte, la fragata transporte **Monteagudo** al mando de Francisco Langmaid, conduciendo de pasaje al coronel graduado José Gabriel Ríos, al teniente coronel Gabriel Grados, 12 oficiales y 402 individuos de tropa del batallón Ayacucho; además, 132 soldados de caballería, 11 asistentes de oficiales, 14 individuos en clase de presos y otros pasajeros más. El mismo día fondeó, también del norte la goleta de guerra nacional **Yanacocha** al mando del teniente segundo Antonio Valle Riestra, trayendo como pasajeros al teniente coronel Pedro Vidaurre, a Guillermo Wyman y a tres hijos del presidente Orbegoso.
- Mayo 11.—Fusilamiento del capitán de la brigada de marina Ignacio Morales, por el asesinato perpetrado en el alférez de navío Juan Tuis, a bordo de la corbeta **Limeña**; fueron los otros complicados el alférez de navío Roberto Dewes sentenciado a un año de suspensión en el empleo y el segundo piloto Alejandro Millet a seis meses de servir en clase de marinero. Morales fue pasado por las armas a las once de la mañana en la puerta del arsenal naval.
- Mayo 14.—Orden suprema previniendo a todo el litoral de que las naves comerciales chilenas debían pagar los derechos de tonelada, anclaje y limpia, tal como antes lo habían hecho.
- Mayo 18.—Orden suprema nombrando como comandante general de la marina peruana al contra almirante de la armada colombiana Juan Illingrot y mientras llegara que desempeñase tales funciones el capitán de navío Jorge Young. (Anotaremos que Illingworth o Illingrot, como él mismo se cambió el apellido, declinó el destino que así se le ofrecía y no lo ejerció en ningún momento).
- Mayo 19.—Dieron la vela, dejando el Callao a fin de desempeñar una comisión, la corbeta **Libertad** y la goleta **Limeña**.
- Mayo 22.—Se hace cargo de la comandancia general de marina el capitán de navío Jorge Young, en forma accidental.
- Mayo 30.—Orden suprema para que disfrutara el sueldo de su clase como desembarcando el capitán de navío Eduardo Carrasco mientras se abriera la escuela náutica.
- Junio 2.—El comandante general de la marina propuso para maestro mayor de maestranza del arsenal naval a Tomás Falconí, con el sueldo fijo de 90 pesos mensuales, atendiendo a los grandes conocimientos en construcción naval que poseía el recomendado. En efecto, Falconí era un antiguo servidor de la marina que venía desempeñando su puesto desde los tiempos de la colonia; había sido el brazo derecho de Vivero y, en general, de todos los jefes de la armada y acababa de ser dado de baja por una equivocada interpretación política.
- Junio 7.—El comandante general de marina ordenó en la fecha al mayor del departamento, a fin de que diera cumplimiento al supremo decreto que disponía desarmar el bergantín **General Orbegoso** y proceder a su entrega conforme al inventario, al particular que lo había fletado. Nadie pudo adivinar los males que este acto traería al Perú.



Junio 8.—Suprema resolución advirtiendo que serían castigados los jefes y oficiales, los cuales hicieran empeños para ascender, valiéndose de personajes bien situados y con fuerza ante el gobierno.

Junio 11.—El comandante general de marina pasó el expediente respectivo al escribano de marina, con objeto que procediera a extender la escritura de fletamento del bergantín nacional **General Orbegoso**, de propiedad del estado, a favor del comerciante Vicente Urbistondo, con inserción del inventario previo el arqueo del maestro mayor Tomás Falcofi. Se había cumplido el mandato del destino.

Junio 13.—Ve la luz en Santiago de Chile el periódico **El Intérprete**, cuyo redactor principal fuera Felipe Pardo y Aliaga, enemigo de Santa Cruz y de la confederación.

Junio 14.—Dió la vela con destino a Paíta la goleta de guerra **Yanaocho**, con objeto de recorrerse de firme en el menor tiempo y aprovechando las ventajas que ofrecía el citado puerto.

Junio 15.—Asamblea de Tapacari. Se lleva a cabo el congreso boliviano extraordinario, reuniéndose en Tapacari; en esos momentos se hallaba Santa Cruz en Ayacucho. El día 15 el vice presidente de Bolivia Mariano Enrique Calvo, presentó un mensaje a dicho congreso, narrando a su modo los acontecimientos que habian tenido lugar en las campañas peruanas y la situación para federar Bolivia con el Perú, este último país dividido en dos estados.

Junio 18.—El congreso boliviano extraordinario reunido en Tapacari, aprueba todos los actos de su gobierno o sea de Santa Cruz y le autoriza a completar la obra de la confederación Perú-boliviana; y, establece dicha asamblea, que las bases de la confederación fuesen sometidas a la legislatura boliviana en fijadas para el pacto federal fuesen sometidas a la legislatura boliviana en 1837. Dice el maestro Basadre: "El mismo congreso resolvió osbequiar a Santa Cruz las haciendas de Chíncha y Tahuapalpa, mandándole fuesen entregadas con el nombre de Socabaya, radicándolas perpetuamente en su familia, en forma de mayorazgo. Dispuso, también, la entrega de cuantiosos premios al ejército, pagaderos cuando el Perú satisficiese al tesoro boliviano los gastos invertidos en su pacificación, un sobre-sueldo al secretario de Santa Cruz, doctor Torrico y el grado de general de división para el vice presidente Calvo que jamás había sido militar".

Junio 20.—Supremo decreto firmado por Orbegoso a fin que se procediera al desarrollo de la fragata **Monteagudo**, de propiedad del estado, desembarcando y poniendo en depósito en los almacenes de marina de los pertrechos y útiles de guerra, formándose el respectivo inventario y, después de lo anterior, se entregara el buque al fletador José María Quiroga. Tanto Quiroga como Urbistondo, actuaban como agentes del general chileno y ex-presidente de ese país Ramón Freyre, proscrito de su patria por el gobierno de Joaquín Prieto y su ministro Diego Portales. En realidad, Freyre alquilaba por mano ajena los dos buques peruanos **General Orbegoso** y **Monteagudo**, con el objeto de llevar a cabo una expedición contra el gobierno chileno y derrocarlo. Las consecuencias fueron funestas para el Perú y la marina nacional sufrió uno de los golpes más rudos que registra su historia. ¿Quién tuvo la culpa, Orbegoso o Santa Cruz? Aún se discute el asunto.

Junio 20.—Suprema orden previniendo que el **Arequipeño** fuese guardacostas, mandándose abonar por la tesorería el importe del presupuesto para su habilitación.

- Junio 21.—Decreto protectoral de Santa Cruz, expedido en el Cuzco, estableciendo la aduana de Arica común para Bolivia y el estado Sudperuano, con empleados nombrados por ambos gobiernos. Así se había cumplido el antiguo anhelo santacrucino.
- Julio 1º.—Orden suprema a fin de empezar la obra de reparación del bergantín **Congreso**, encargándose la mayor diligencia en su apresto.
- Julio 2.—Es admitido de contador del bergantín de guerra **Congreso**, el oficial segundo del cuerpo político Manuel Calvo.
- Julio 4.—Como a la ración de armada le faltaba varias cosas, que no se podían comprar por ausencia de fondos, con el fin de compensar tal insuficiencia de algún modo y de contentar a la gente de mar, proponía el comandante general de marina al gobierno se aumentara la dicha ración con cuatro onzas de arroz más, porque era el único artículo que existía en abundancia en la provincia del Callao.
- Julio 7.—Salió del Callao la fragata **Monteagudo** despachada para Centro América y el bergantín **General Orbegoso** para Guayaquil; ambos buques siguieron hacia el norte la dirección de la costa, pero a la altura de Huacho volvieron la proa al sur, en demanda de Juan Fernández, para rescatar a los presos políticos que había en esa isla y seguir a continuación rumbo a Chiloé, en apoyo de la causa revolucionaria del general Freyre. En la noche del mismo día, despachó el cónsul chileno Ventura Lavalle al bergantín peruano **Flor del Mar**, a cargo de su capitán Pablo Salvatte, para llevar comunicaciones a su gobierno avisándole de la expedición de Freyre que había salido en la **Monteagudo** y el **General Orbegoso**. En esta forma vino a desarrollarse uno de los actos más dolorosos para el Perú. En efecto, Freyre había estado buscando el apoyo oficial para sus planes contra el gobierno chileno de Prieto hasta que por fin consiguió alquilar los dos buques antes nombrados, los cuales salieron del Callao con su expedición a cargo del coronel Puga. A la vista de Juan Fernández, unos individuos de la dotación de la fragata **Monteagudo** se sublevaron, tomaron preso al coronel Puga y continuaron viaje hasta Valparaíso en donde lo entregaron a las autoridades, estas también decomisaron a la **Monteagudo** y la sumaron a la escuadra chilena.
- Julio 11.—Amaneció fondeada procedente de Paita, la goleta de 96 toneladas llamada **Jesús**, con 14 días de navegación, siendo su capitán Victoriano Cárcamo y su carga cacao y madera. Este capitán era hermano de Andrés Cárcamo y los dos fueron los famosos patriotas que en 1821 capturaron la goleta **Sacramento**, entregándola a San Martín, siendo el primer buque de la armada republicana del Perú. La goleta **Jesús** había sido comprada en Paita por Serapio Tejerina y llegaba al Callao con el fin de regularizar el cambio de bandera.
- Julio 13.—El presidente provisorio del Perú general Luis José Orbegoso, escribió un mensaje destinado a la que titulaba soberana asamblea deliberante del norte, como sabemos convocada en la villa de Huaura para el 15 de julio de 1836, pero que aun no se había reunido. Con el dicho mensaje, anexaba Orbegoso su exposición del 1º de agosto de 1835, datada en Arequipa, y el mensaje que dirigió desde Ayacucho a la asamblea de Sicuani; a continuación refería a su manera los acontecimientos que siguieron a la batalla de Yanacocha, asimismo todos los pasos con objeto de establecer las bases de la federación, como el estado de los ramos de administración; y, por fin, terminaba renunciando

al gobierno de la república, "dejándolo en los respetables representantes del ilustre pueblo Nor-peruano".

- Julio 20.—Santa Cruz, desde el cuartel general en Tarma, con el título de presidente de Bolivia y pacificador del Perú, presentaba un mensaje a la soberana asamblea deliberante del norte, la cual en realidad aun no se había reunido oficialmente en Huaura. En este documento expresaba Santa Cruz que la asamblea del sur se manifestó libre y solemnemente, trazando las primeras líneas de una armazón política y que en unos pocos meses habíase acreditado de un modo irrefutable el acierto del fallo pronunciado en Sicuani, ofreciéndose la misma perspectiva en Huaura. Y terminaba refiriéndose a Orbegoso: "El ilustre magistrado a cuyo llamamiento os habéis reunido, abriga en su corazón los mismos sentimientos que acabo de expresaros. Estaba reservado a la época venturosa de su gobierno, el tránsito memorable del desorden a la regularidad, de la anarquía al régimen de la ley, del imperio de la iniquidad al triunfo de la justicia. Vuestro deber es establecer los elementos de este cambio dichoso. El mío asegurar su éxito. Seamos igualmente fieles a tan altas obligaciones".
- Julio 29.—El bergantín ecuatoriano **Emilio** se nacionalizó peruano, habiéndolo adquirido José Canevaro.
- Agosto 2.—Fondea en el Callao la barca de guerra con bandera Sud-peruana **General Santa Cruz**, al mando del capitán de fragata Jorge French: es la primera vez que se ve esta bandera. Conducía a su bordo al general de brigada José Ballivián con su esposa y familia, al teniente primero edecán Pedro Alvarez Condarco y varios cadetes.
- Agosto 3.—Asamblea de Huaura. Se instaló con veinte diputados representando a los departamentos de Lima, Junín, Amazonas y La Libertad, bajo la presidencia de Evaristo Gómez Sánchez. Orbegoso leyó su mensaje y presentó renuncia del cargo que desempeñaba, pero la asamblea rechazó esto prorrogándole la presidencia provisoria.
- Agosto 4.—Es admitido como contador del bergantín de guerra **Arequipeño**, el oficial segundo del cuerpo político José María Cáceres.
- Agosto 6.—Declaración solemne de la asamblea de Huaura erigiendo el estado Nor-peruano confederado con el Sud-peruano y Bolivia, bajo la forma de gobierno popular representativo y confiando la plenitud del poder público, en la persona de Santa Cruz para que lo ejerciera con el título de supremo protector del estado Nor-Peruano. Santa Cruz podía nombrar quien lo sustituyese para el caso de muerte. Declaraba la asamblea que un congreso de pleni-potencia-rios, nombrados de cada uno de los tres estados acomodaría y sancionaría las bases de la gran confederación Perú-boliviana; además, decía que el estado Nor-peruano mantendría el mismo pabellón, escudo de armas y tipo de moneda que se usaba hasta el día, con la única diferencia de que, se sustituiría estado Nor-peruano en lugar de república peruana.
- Agosto 7.—Fondeó en el Callao la corbeta de guerra inglesa **Sulphur**.
- Agosto 8.—Según el dean Juan Gualberto Valdivia, la asamblea de Huaura por decreto de este día, al cual le puso el cúmplase el mariscal Santa Cruz en Lima en 24 de agosto de 1836 autorizado por Pío Tristán, aprobó los tratados celebrados entre el gobierno del Perú y Bolivia, en 15 de junio de 1835, ratifi-

cados en 24 del mismo mes y año; y aprobó también los demás actos y decretos expedidos por el presidente Orbegoso en ejercicio de las facultades extraordinarias de que estaba investido.

- Agosto 9.—Fondeó en el Callao el bergantín comercial chileno **Salvador**. Este mismo día entra al citado puerto la goleta de guerra inglesa **Starling**.
- Agosto 11.—Quedó sancionada la creación del estado Nor-peruano, mandando se imprimiera, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento, dado en la casa de gobierno en Huaura por el presidente Luis José Orbegoso; el ministro de gobierno, relaciones exteriores, guerra y marina Mariano de Sierra y el ministro de hacienda Juan García del Río. Así también quedó sancionado el reconocimiento del estado Sud-peruano y la entrega de la plenitud del poder público a Santa Cruz como supremo protector e invicto pacificador con facultades para nombrar un sustituto cuyas funciones él mismo detallaría. Dice el dean Valdivia que este mismo día 11, dirigió una nota Orbegoso a Santa Cruz con la declaración de la asamblea de Huaura, rogándole acelerase su viaje a la Capital, donde debía prestar el correspondiente juramento, antes de tomar posesión del mando. La asamblea de Huaura estaba reunida bajo la vigilancia de una división boliviana y cautelada en sus decisiones por los jefes de ese ejército, generales Morán y Herrera, según expone el profesor Jorge Basadre. También escribe Basadre que la asamblea en sus sucesivas reuniones aprobó lo siguiente: la designación de Santa Cruz como protector de toda la confederación, la colocación de su retrato en el congreso, en los tribunales y en los salones del palacio de gobierno; la acuñación de medallas de oro y plata con su busto y una inscripción laudatoria; la designación del paseo de aguas de Lima con su nombre; el levantamiento de un arco triunfal de piedra coronado con su estatua fijándose una lámina de cobre en una de las pilastras con inscripciones de oro; la declaración del día de la Santa Cruz, el 3 de mayo, como fiesta cívica que debía festejarse con un te-deum; la asignación del sueldo de 24,000 pesos al año para el protector y de 100,000 pesos como regalo a su esposa Francisca Cernadas que no los aceptó; el obsequio de una espada de oro guarnecida de brillantes. Orbegoso fue ascendido a gran mariscal, recibió las gracias por sus servicios y se le concedieron los honores de presidente durante su vida; fue condecorado, además, con un sol de brillantes con inscripciones alusivas; se le obsequiaron por añadidura 100,000 pesos y se ordenó que fuera fijado en su casa de Lima un escudo con las armas del estado y la inscripción "La patria agradecida"; a su esposa se le hizo un cuantioso donativo que no quiso aceptar. El estado Nor-peruano apareció dividido en cinco departamentos: Amazonas su capital Chachapoyas, Huaylas su capital Huaraz, Junín su capital Tarma, Lima su capital Lima y La Libertad su capital Trujillo.
- Agosto 15.—Dice el profesor Jorge Basadre: "Una comisión de la asamblea de Huaura se constituyó en Lima para tomarle juramento a Santa Cruz. El general Martínez de Aparicio le llevó las felicitaciones de Orbegoso y la copia de la ley de su nombramiento y luego siguió a Bolivia como mensajero del voto de gratitud emitido por el congreso, Santa Cruz, que había esperado en Tarma mientras él se reunía, entró triunfalmente en Lima el 15 de agosto".
- Agosto 20.—A las doce del día fondeó en el Callao procedente de Talcahuano con 17 días de navegación, la goleta chilena **Cármen**, cargada de trigo; su capitán Guillermo J. Cea, a quien se preguntó respecto al paradero de la fragata

**Monteagudo** y bergantín **Orbegoso**, respondió que en el puerto de su salida no se tenía noticia alguna de dichos buques y que solo supo al respecto por la goleta inglesa **Campeadora**, la cual había llegado a Talcahuano y que por ese motivo iban a cerrar este puerto. Respecto a este día 20, vió la luz el **Eco del Protectorado**, del cual dice Evaristo San Cristoval: "Era bisemanario oficial, que se publicó indistintamente en Lima, Potosí, La Paz y Chuquisaca y del que se editaron 149 números, en los cuales se registró casi en su integridad la labor gubernativa de Santa Cruz comprendida en una serie de leyes y decretos, algunos de los cuales revisten singular importancia. Corrió a cargo de la redacción de este periódico el inspirado poeta y literato doctor don José Joaquín de Mora, a quien secundó en sus tareas el periodista boliviano Torrico".

- Agosto 20.—Circular del supremo protector de la confederación Peru-boliviana a los gobiernos de América. Fue dada, firmada y refrendada en el palacio de gobierno en Lima, con las firmas de Santa Cruz y Pío de Tristán. Comunicaba la transformación política que se acababa de experimentar, poniendo en evidencia "las escandalosas turbulencias que habían agitado al Perú, durante los últimos años de su existencia política", como había **implorado** la intervención y los auxilios de Bolivia, el único remedio posible de tantos infortunios, la cual no salió de su inacción, sino cuando el tratado de 15 de junio de 1835 revistió de formas legales, y dió la sanción de las garantías legítimas a la ocupación del territorio peruano por las tropas de Bolivia. Hablaba de victorias espléndidas contra las fuerzas usurpadoras y rebeldes y, a continuación, de la expresión de los pueblos por medio de sus órganos legítimos: asamblea de Sicuaní, asamblea boliviana y de Huaura, todo lo cual depositó en Santa Cruz el cargo de regir los destinos del Perú y Bolivia. Terminaba diciendo: "Mi sistema bien conocido y acreditado en siete años de una administración pacífica con todas las Repúblicas de este Continente, les dará suficientes seguridades de la neutralidad perfecta y del respeto con que serán miradas, y de las relaciones francas y amistosas que procuraré mantener con ellas".
- Agosto 20.—Indicaba el comandante general de marina como con la última partida de dinero que se le había girado, quedaba el bergantín de guerra **Arequipeño** completamente habilitado y en condiciones de dar a la vela en cualquier momento. Ignoraba el comandante general que sólo había preparado un regalo para Chile.
- Agosto 21.—A las diez de la mañana entró al puerto del Callao el bergantín de guerra chileno **Aguiles**, procedente de Valparaíso con 7 días de navegación, al mando del capitán de fragata Francisco Angulo. Venía a bordo Victoriano Garrido como comisionado del gobierno chileno. Al saludar el buque un representante de la autoridad naval, se le dijo que había llegado con el objeto de comunicarse con el cónsul de su nación y dio por noticia que estaba cruzando frente a Chiloé el bergantín **General Orbegoso** esperando la llegada de la fragata **Monteagudo** desde el 4 de agosto, y que la guarnición de Chiloé se había sublevado a favor del general Freyre. No dijeron nada respecto a la sublevación a bordo de la **Monteagudo** y su rendición en Valparaíso ni el despacho de esta nave a Chiloé a fin de capturar el **Orbegoso** y a Freyre. En realidad conocedor el gobierno chileno por los datos que llevara la **Monteagudo** de la verdadera situación de la armada peruana, sobre todo que los buques fondeados en el Callao casi no disponían de artillería y estaban en reparación, se decidió a dar una sorpresa o golpe de mano digno de piratas, acto odioso y

deshonroso tal como lo calificaron los propios historiadores chilenos. Cuando el **Aquiles** agradeció el saludo de la autoridad marítima, el comandante de ese buque dió una excusa por no haber saludado a la plaza, prometiendo que lo haría al día siguiente; la verdad era que sus cañones estaban cargados con bala. Dice nuestro historiador Vegas: "Era así imposible sospechar que fueran capaces de la felonía próxima a consumarse y mucho menos con un diplomático a bordo".

Agosto 22.—A la 1.30 de la madrugada de este día 22, según los partes conservados en el archivo naval de nuestro museo, fue avisado el comandante general de marina que se estaban oyendo disparos y gritos en la bahía. Se debía tal desorden a que la nave chilena **Aquiles** con el mayor sigilo había desprendido de sus costados a cinco botes, tripulados por 80 hombres, y casi sin encontrar resistencia fuese por la sorpresa y por estar desarmados, capturaron a los buques peruanos barca **Santa Cruz**, bergantín **Arequipeño** y goleta **Peruviana**; después de tal acto de piratería, salió el **Aquiles** con sus presas a fondear en dirección del cabezo de la isla de San Lorenzo. Mientras tanto, la comandancia general luchando con todos los inconvenientes que se puede imaginar por la falta de recursos, consiguió equipar a cuatro botes los cuales los llenó materialmente de tropa de marinería y cuando los estaba despachando, supo por uno de los oficiales del bergantín **Arequipeño** que había podido escapar, la verdad de las cosas con la magnitud del desastre; sin embargo, pensando como el bergantín carecía de velamen a bordo, tuvo la esperanza de alcanzarlo y rescatarlo. Al amanecer, regresaron las embarcaciones peruanas, después de recorrer toda la bahía, sin encontrar ni siquiera indicios de nuestros buques. Recién, un poco más tarde de las 7 de la mañana del 22, al aclarar el horizonte que estuviera brumoso, se vieron a la distancia los barcos capturados y el tristemente célebre **Aquiles**. De inmediato se abrieron dos sumarias, una para esclarecer la forma como fuera extraído de la bahía el bergantín **Arequipeño** y la goleta **Peruviana**, y otra al capitán de fragata graduado Jorge French, comandante de la corbeta **Santa Cruz**, en aclaración del motivo por el cual no se hallara a su bordo la misma noche en que también fuera sorprendido y asaltado el buque de su mando.

Agosto 22.—Como consecuencia de los actos incalificables del **Aquiles**, el protector del estado Santa Cruz, según refiere Basadre "en un raptó de cólera, raro dentro de su fría idiosincracia, mandó apresar al cónsul chileno Lavalle creyéndolo cómplice en el atentado; a los diez minutos de prisión Lavalle fue libertado". Otro efecto fue el pensamiento de Santa Cruz, tan lejano de la verdad, que la marina necesitaba una mano militar para manejarla, así confirió el mando político, naval y militar del Callao al general Ramón Herrera; en cumplimiento de esta orden, le fue entregada la comandancia general de marina por el capitán de navío Jorge Young. Este mismo día envió Victoriano Garrido a la autoridad naval, una comunicación en la que decía haber actuado como lo hiciera obligado por la conducta del gobierno peruano y que "la intención del gobierno de Chile es retener los buques de que me he apoderado como prenda de las disposiciones pacíficas de la República del Perú y con la mira, QUIZAS, de devolverlos en el momento en que se den suficientes garantías de paz".

Agosto 24.—Pasó a desempeñar la mayoría del departamento y la comandancia de arsenales junto con la capitania del puerto, el capitán de navío Jorge Young; mientras tanto el capitán de corbeta Francisco Forcelledo, que desempeñaba

los dos primeros destinos, fue encargado de la policía del Callao, tomando por su ayudante al teniente de corbeta Miguel Pastrana.

Agosto 24.—La asamblea del estado Nor-peruano, se clausura en Huaura.

Agosto 25.—Se encargó de la comisaría de marina el coronel José Litardo. Este mismo día la comandancia general de marina pasó una circular a las capitanías de puerto, ordenándoles que no se permitiera la salida de ningún buque nacional; que se embargaran las naves chilenas que existieran o arribaran; que en caso se pudiera avisar a la corbeta **Libertad** o goleta **Limeña**, se les dijese la orden de dar la vela para Guayaquil; que se ofrecía quinientos pesos a la embarcación que llevara la noticia anterior a las naves nombradas.

Agosto 26.—Se entregó al capitán de navío Jorge Young la suma de treinta onzas de oro, para el enganche de marineros que de ninguna manera fuesen chilenos. Este mismo día se comunicaba al ministro de guerra y marina que en la goleta **Presidenta** procedente de Huacho, había remitido el subprefecto de la provincia de Chancay, la imprenta que sirvió a la asamblea de Huaura, la cual se desembarcó y depositó en los almacenes de marina.

Agosto 26.—El general Herrera, actuando como comandante general de marina libró disposiciones por mar y tierra a los capitanes de puerto con objeto que de los diversos lugares salieran canoas u otras embarcaciones, con el fin de poner en aviso de los actos sucedidos a la corbeta **Libertad** y goleta **Limeña**, ordenándoles refugiarse en Guayaquil. Se había mandado a las islas Hormigas, canoas de pescadores para advertir si llegaban los buques que hemos nombrado; además de la gratificación de 500 pesos a la embarcación menor, existía la oferta de dos mil pesos a todo buque que saliera y fuese el primero en dar el aviso a la corbeta **Libertad**. Herrera puso en estado de defensa el Callao aumentando las baterías con los pocos cañones que existían en estado de servicio; se dió mayor prisa en reparar el bergantín **Congreso**, el cual se guarnecía todas las noches con tropas de tierra y con lanchas de vigilancia a fin de evitar cualquier sorpresa; apurando el armamento de las lanchas cañoneras, quedaron listas tres, para las cuales fue necesario hasta comprar los remos, pues en el arsenal no existía uno solo.

Agosto 27.—El comandante general de marina elevó al ministro del ramo las dos sumarias seguidas para esclarecer los sucesos de la madrugada del día 22 de agosto, a fin que Santa Cruz dictara las resoluciones que tuviera a bien.

Agosto 28.—Dice el maestro Basadre: "El agente diplomático inglés logró que se firmara un tratado entre el jefe de la expedición chilena, Victorino Garrido y el gobernador político y militar del Callao. Según este tratado los chilenos no harían más capturas y se llevarían sus presas hasta que se produjera el arreglo definitivo y fueran castigados Freyre y sus cómplices. (28 de Agosto). Garrido desembarcó, visitó a Santa Cruz y fue recibido por éste con sonriente cortesía". El desgraciado tratado se firmó a bordo de la fragata inglesa **Talbot**, a las 4 de la tarde y se titula como lo más vergonzoso que haya autorizado un gobierno peruano. Como se recordará, la **Talbot** entró al Callao el 20 de julio de 1836, al mando del capitán de fragata británico H. V. Pennell.

Agosto 28.—Este día ingresaron tres buques al Callao: el bergantín sardo **María Antonieta**, la balandra nacional **Independencia** y el bergantín americano **John Gilpin**. Este último barco, cuyo capitán era John Walsh, informó haber salido

de Valparaíso el 20 de agosto, que entonces el gobierno chileno había armado la fragata **Monteagudo** en guerra, la cual salió en busca del bergantín **General Orbegoso**.

Agosto 29.—Vuelve a encargarse de la mayoría del departamento y comandancia de arsenales el capitán de corbeta Francisco Forcelledo y el capitán de navío Jorge Young se queda solo con la capitania de puerto.

Agosto 30.—Fondea en el Callao procedente de Valparaíso el bergantín nacional **Flore del Mar**, entre los pasajeros figura el gran mariscal José de la Riva Agüero. Este mismo día la comandancia general pasaba una circular a las capitanías del litoral, suspendiendo todas las medidas ordenadas contra los buques chilenos.

Agosto 31.—El general Herrera reclamaba el tener a sus órdenes una partida de caballería para hacer el servicio de rondas por la noche, con objeto de perseguir el contrabando en toda la playa de las cercanías del Callao, y “conservar el camino libre de malhechores, buscándolos en los montes y haciendas donde continuamente son sus guaridas”.

Setiembre 1º.—Por orden superior procedió la capitania del Callao a reconocer y evaluar el bergantín mercante **Alicance**, comprobando que no convenía su adquisición por el gobierno y que el máximo precio que podía pagarse sería de 4.800 pesos, por estar en mal estado su casco.

Setiembre 2.—Parte Garrido del Callao a bordo del bergantín **Aguiles**, con el fruto de su piratería: barca **Santa Cruz**, bergantín **Arequipeño**, y goleta **Peruviana**. También le acompaña la goleta de guerra chilena **Colo Colo**, que durante todos los incidentes del **Aguiles** había estado frente al Callao, actuando como reserva.

Setiembre 2.—Como desde el 20 de agosto de 1836, el gobierno político, militar y naval del Callao fue erigido en provincia litoral independiente de la prefectura del departamento de Lima; se ordenó que el sueldo anual del gobernador de esta provincia litoral fuese de seis mil pesos.

Setiembre 3.—Quedó establecido por orden del gobierno que, la capitania de puerto no embarcaría a ninguna persona, si antes no hubiese registrado su pasaporte en la intendencia de policía del Callao: “sin cuyo requisito no se le permitirá salir del puerto bajo pretexto alguno”. En cuanto a las personas que viniesen del exterior o de otros puertos del estado: “serán detenidos a bordo hasta que la policía, a quien se remitirán los pasaportes que deben recogerse al tiempo de la visita, haya permitido su desembarco, en cuyo caso se les concederá hacerlo con la prevención de presentarse personalmente para que les sean entregados”.

Setiembre 3.—En una solicitud de José Bustillos y Jorge María Ramírez, con objeto de ingresar a la armada como guardias marinas, expuso el comandante general de marina al ministro del ramo que, según el informe del capitán de navío Jorge Young, a quien se comisionó para que examinase a los dos ocurrentes, no poseían conocimientos náuticos, de modo que hacerlos guardias marinas significaba gravar al estado sin provecho alguno con 50 pesos mensuales por individuo; más si quisieran adelantar en la práctica marina y militar, mientras se establecía la escuela de marina, podían embarcarse en uno de los buques de guerra con la clase de agregados al pilotaje y con el sueldo de 14 pesos.



Setiembre 4.—Amaneció fondeado el bergantín nacional **Martín** de 257 toneladas, procedente de Chiloé en 16 días; su capitán Guillermo Stewart informó lo siguiente a la autoridad marítima: "que el General Freyre desembarcó en San Carlos de Chiloé el día 8 del mes pasado y que está refaccionando las fortificaciones, y armando con cañones giratorios el Bergantín **Orbegoso** y Goletas chilenas **Horacio** y **Elisa**; esta última había sido enviada de Valparaíso por el Gobierno de Chile, con avisos de la expedición del General Freyre para el Intendente de aquella provincia, y habiendo entrado en el puerto sin saber la llegada de él, cayó en sus manos; también está alistando dos lanchas cañoneras". Este mismo día también amaneció fondeada la goleta de guerra chilena **Colo Colo** trayendo en convoy al que había sido nuestro bergantín **Arequipeño**, el cual salió el 2 de setiembre con el **Aguiles** y ahora regresaba al Callao con el resguardo de otra nave. Debemos anotar que la **Colo Colo**, abordó al **Martín** a la cuadra de Chorrillos y en plenas aguas peruanas y después de inspeccionar nuestra nave, haciéndole dilatado interrogatorio, la dejó libre para entrar al Callao. A las 6 p.m. dejó el puerto el bergantín **Arequipeño**, seguido por la goleta **Colo Colo**: no quisieron pasar la noche en la bahía.

Setiembre 5.—A las 7 a.m. fondeó procedente de Panamá el queche de guerra inglés **Basilisk**, con escala en Guayaquil, Paita y Huanchaco, al mando del teniente G. G. Mc. Donald. Dió por noticia este buque haber dejado en Guayaquil a la corbeta de guerra **Libertad**, la cual debía ya estar en Paita, pues había recibido orden para ello; asimismo comunicó que la goleta **Yanacocha**, estaba lista para salir y sólo le faltaba acabar la pintura.

Setiembre 7.—Ordenaba el comandante general de marina al capitán de puerto de Paita, que en el primer buque nacional el cual zarpara con rumbo al Callao, retentiese al alférez de navío José María Ríos, de quien había avisado tenerlo en clase de preso por orden del cónsul peruano en Guayaquil. Asimismo en la comunicación anterior, se le advertía al citado capitán de puerto que sería el prefecto del departamento de Piura, el que comunicaría las órdenes respecto a la salida de la corbeta **Libertad** de Paita. Dice el comandante Vegas en su **Historia de la Marina de Guerra del Perú**, ocupándose del mejor de nuestros buques en esa época, la corbeta **Libertad**: "Había salido a Centro América llevando deportados varios militares enemigos de Santa Cruz, y al llegar a San Blas el 3 de julio (1836), la tripulación arrestó al comandante Giral Chacón y se vino a Guayaquil donde el cónsul peruano tenía orden de mandar que el buque fuese a Paita a reunirse con Morán. Repúsose en el mando a Giral y despachóse el buque a Paita buscando una solución al enredo que llegó a conocer el cónsul, pues los emigrados trataron de sublevar el buque en Guayaquil y sólo fallaron al querer que participara la goleta **Yanacocha** que ahora acompañaba a la **Libertad**".

Setiembre 10.—La Comandancia general de marina pone en conocimiento de la capitania del puerto, el decreto supremo por el cual prohibese la introducción de impresos subversivos donde se "ataque al honor nacional", vale decir que se insulte al gobierno.

Setiembre 11.—El comandante general de marina acusa recibo al ministro del interior de haber recibido las dos copias de las notas que dirigiera al gobierno el cónsul residente en Guayaquil relativas a los sucesos de la corbeta **Libertad** y a la conducta de los jefes que la mandaban.

Setiembre 14.—La comandancia general de marina reparte entre las dependencias y capitanías de puerto, el nuevo reglamento de comercio “a fin que se observe con la mayor puntualidad en las partes que a cada uno le tocan”.

Setiembre 16.—La superioridad naval hace conocer la orden de que, las licencias de los buques, deberán expedirse en papal de sello 4to. Por orden del Ministerio la comandancia general de marina dispuso que, el escribano de marina sacara y enviase un testimonio de la escritura de fianza otorgada a José María Quiroga, por el fletamento de la fragata del estado **Monteagudo**. El comandante general le comunica al ministro del ramo: “Teniendo detallado el Ejército por la orden general del 25 del último, el uniforme que debe usar cada uno según el arma a que pertenece, tengo la honra de adjuntar a V.S. el modelo y relación del uniforme de parada y del diario, que deben usar los jefes y oficiales del Cuerpo de la Armada, para que si fuere del agrado de S.E. el Supremo Protector se sirva aprobarlo”. Esta misma fecha, ocupándose del acto de piratería del **Aquiles**, decía el comandante general de marina al ministro del ramo, lo siguiente: “Adelantado este sumario según pidió el Sr. Auditor general de Guerra: Tengo la honra de devolverlo a V.S., pareciéndome se mande suspender si se considera que no tiene nada de extraño la sorpresa hecha por los agresores que la ejecutaron sin la menor noticia de desavenencia o rompimiento, que los buques mercantes les sirvieron como de parapeto para sus operaciones; como este buque estaba en estado de desarme, como que se hallaba en carena sin su artillería, marinería precisa y elementos de guerra necesarios para la defensa, y que aun la pequeña tripulación de ocho hombres que tenía a su bordo, no podía servir de obstáculo para tomarlo, porque su armamento era inservible”.

Setiembre 22.—El capitán Edward Ward de la barca inglesa **Robert Finnie**, que fondeó en el Callao procedente de Liverpool a las 2 p.m. del día 21 de setiembre, dio la noticia de haber avistado a cuarenta millas del puerto dos buques al parecer sospechosos; al conocer el gobierno lo anterior, se comprende después de los sucesos del **Aquiles**, el estado de alarma en que se encontraría, ordenando que se alquilase un buque mercante, el cual daría la vela a fin de inspeccionar los alrededores del Callao. En efecto, se fletó la goleta nacional **Presidenta**, de 65 toneladas, su capitán Carlos Suárez, ganando 20 pesos diarios, la que dio la vela el día 23 en una comisión de tres a cuatro días. Este mismo día 22, el comandante general de marina, respondiendo a un oficio de fecha 8 de setiembre del capitán de puerto de Paíta, le decía que quedaba enterado de las medidas que tomó para la defensa de la población portañá, por el acontecimiento sucedido con el tristemente célebre bergantín de guerra chileno **Aquiles**, “y el de haber proporcionado todo lo necesario a la Goleta de guerra **Yanacocha** y Corbeta **Libertad** para que diesen la vela a Guayaquil, según las órdenes que se le habían comunicado”.

Setiembre 25.—A la 1 de la tarde fondeó en el Callao el bergantín nacional **Huáscar**, procedente de Talcahuano en 11 días, su capitán Carlos G. Anderson; trajo la noticia la cual en el momento de partir había llegado a Talcahuano y que era: “la fragata **Monteagudo**” armada y tripulada con 250 hombres, había entrado en el puerto de Chiloé con el objeto de atacar las fuerzas del general Freyre y siendo llevada por las mareas a tiro de las baterías, estas la castigaron en tal forma que la obligaron a rendirse, quedando el buque muy maltratado y perdiendo como 40 hombres en el combate”. Aquí tenemos un ejemplo del tipo de noticias traídas por las tripulaciones de las naves cuando arri-

baban a puerto, constituyendo algo así como un periódico hablado, cuyos datos debía la capitania de inmediato pasar por escrito a Lima, filtrándose a la población del Callao con una celeridad que asombraba; muchas veces se propagaban por este conducto, nuevas bastante distantes de la verdad, tal es el caso presente que no tenía nada de cierto los sucesos atribuidos a la **Monteagudo** y muchos menos el triunfo de Freyre.

Setiembre 26.—Amaneció fondeada en el Callao, procedente de Liverpool, con escala en Valparaíso, Arica e Islay, la barca inglesa **Henrietta**; traía como único pasajero a Enrique Swayne. Este mismo día fondeó la goleta nacional **Presidenta**, la cual había salido a investigar la existencia de naves sospechosas frente al Callao, informando que no era exacta esa noticia. Asimismo, tomó el puerto a las 9 de la mañana la fragata americana **Juana**, procedente de Valparaíso con 9 días de navegación, su capitán John S. Clark, trayendo de pasajeros a Antonio y Agustín del Solar con un hijo, a Diego Sutil, José del Castillo, Ramón Rivera y Remigio Andrade, estos tres últimos chilenos emigrados perteneciente al partido del general Freyre. El citado capitán comunicó a la autoridad marítima lo siguiente: "Que el día 13 de Setiembre entró a Valparaíso la fragata **Monteagudo** conyoyando al bergantín **Orbegoso** y la goleta chilena **Elisa**, conduciendo a su bordo al general Freyre y todos los que le acompañaron en su huída, que fueron sacados a la fuerza de un buque ballenero a donde se habían refugiado después de sublevarse sus tropas. Que circulaba la noticia en Valparaíso que los chilenos habían comprado la fragata francesa **Adriane** y la estaban armando en guerra".

Setiembre 28.—Habiendo pasado al retiro el capitán de navío Jorge Young, se le llamó nuevamente al servicio, disfrutando por entero la gratificación que le correspondía como embarcado. Este mismo día comunicó el comandante general al capitán de puerto del Callao, que en el bergantín **Justicia** debían ser trasportados para Guayaquil: Rumualdo Gamarra, José Cruz, Esteban Villegas y Evaristo Angulo, además el ayudante que estaba obligado a pasar la visita de salida del citado buque llegaría al arsenal por las personas nombradas y no se separaría de ellas hasta que la nave estuviese a la vela fuera de la bahía.

Octubre 1<sup>o</sup>.—La comandancia general elevó al Ministerio el informe circunstanciado que presentara la capitania de puerto respecto del fletamiento de la fragata **Monteagudo** y el bergantín **Orbegoso**, con las diversas ocurrencias al respecto.

Octubre 3.—La comandancia general establece las necesidades del bergantín **Congreso**, el cual ya debía empezar a armarse y para este fin pedía unos 30 sables cortos de abordaje que si no los había en los almacenes de Santa Catalina podía mandarse cortar de los largos de caballería tal como sucediera en otras ocasiones, 50 cuchillos de marca mayor, 50 hachuelas, 25 pares de pistolas, 1,000 pines, 20 quintales de pólvora de cañón y uno de ceba, y 25 fusiles con sus bayonetas. Asimismo, para continuar con la obra del referido bergantín, se solicitaba una cantidad de dinero a buena cuenta, antes de concluir la semana, con objeto de pagar a la maestranza y comprar ciertos útiles que aún hacían falta.

Octubre 3.—Amaneció fondeada la goleta nacional **Maquinhuyo** procedente de Pacasmayo, traía como pasajeros al general Juan José Loyola con su esposa y familia, a Pedro Caballero, Juan Vera y Pedro Buenaño. A las 6 a.m. de este mismo día entró la goleta inglesa **Reindeer** procedente de Liverpool con escala en

Valparaíso e Intermedios, conducía de pasaje al general Anselmo Quirós con sus ayudantes y criados.

- Octubre 5.—Comunicaba la comandancia general que el capitán Eustaquio Brest de la fragata francesa **Rhone** se encontraba en Lima y que su agente en el Callao decía no tener facultad para hacer ningún contrato; en esa virtud y debiendo salir la nave al día siguiente, aconsejaba la comandancia el llamar a los consignatarios Huth Gruning y Cía., calle Santo Domingo, para tratar con ellos respecto del gran mariscal Guillermo Miller.
- Octubre 7.—Se comunicaba al gobierno el parte pasado por el comandante de la goleta de guerra **Limeña** a su regreso a Paita de la comisión a que fuera destinada, avisando además su próxima salida con rumbo a Huanchaco.
- Octubre 9.—Amaneció fondeado el bergantín chileno **Hércules**, el cual saliera de Talcahuano el 18 de Setiembre con escala en Valparaíso en 14 días de este último puerto; su capitán Jorge Parker, quien dio por noticia: "Que el día de su salida de Valparaíso, entraron los bergantines **Aquiles** y **Arequipeño** solos, ignorándose donde se hallaban la corbeta **Santa Cruz** y goleta **Peruviana**; que la llegada del primero fue celebrada con salvas de artillería de los buques de guerra de ellos y castillos". Este mismo día entró a puerto la corbeta de guerra inglesa **Rover** procedente de Valparaíso en 7 días, al mando del capitán de corbeta J. Hammond, conduciendo de pasaje a Juan Aliaga; dio por noticia el comandante: "Que a su salida de Valparaíso, quedaban listos para salir hacia el Perú los buques de guerra siguientes: fragata **Monteagudo**, corbeta **Valparaíso**, bergantín **Aquiles**, goleta **Colo Colo** y bergantín **General Orbegoso**".
- Octubre 10.—El comandante general de marina reclama al ministerio una cantidad de dinero capaz de hacer frente a los gastos de la obra del bergantín **Congreso** y a las demás atenciones que eran indispensables en el puerto; asimismo, insiste en su pedido de armamento menor para el citado bergantín. La misma autoridad naval hace ver las angustias que se pasan por falta de oficialidad naval y pide que el capitán de fragata Alejandro Acquaroni, enfermo en la capital, se presente a la brevedad; dentro de esa escasez sugiere que se vuelva al servicio el capitán de corbeta José Félix Márquez, pues reúne los conocimientos teóricos y prácticos de marina que le hacían un elemento muy útil.
- Octubre 11.—La goleta hamburguesa **Elise**, llegada de Valparaíso en 10 días, dio por noticia que la escuadra de Chile estaba lista para salir.
- Octubre 19.—En esta fecha comunica el comandante general al ministro del ramo lo siguiente: "Por la gran necesidad que tenemos de cañones aparentes para nuestros buques de guerra, sería muy a propósito se estableciese aquí una fundición, aprovechando de este modo considerable cantidad de hierro que hay para su construcción y de la de balas de todo calibre y metralla. Esta obra puede plantificarse fácilmente por medio de una contrata, anunciándose en los periódicos y presentando al Gobierno su propuesta la persona que quiera entrar en ella. A mi parecer esta medida es más económica, que el comprar las piezas en los buques mercantes que nunca pueden ser iguales, y que se necesitaría un dilatado tiempo para conseguir las". Este mismo día la comandancia general pasó una circular a la capitania de los puertos de Huacho, Santa, Lambayeque, Pacasmayo, Paita, Pisco y Chancay, expresándoles que conforme al artículo primero del decreto supremo de 12 de octubre 1836, publicado en el **Eco del Protectorado** N<sup>o</sup> 17, en todos los puertos del estado se debían formar compañías de artillería y marina, matriculándose

todos los individuos desde 18 hasta 40 años, con arreglo al artículo segundo del mismo decreto. Además decía: "Nunca mejor que ahora puede arreglarse la matrícula, si se lleva a cabo con firmeza dicho supremo decreto, y se obligue a todos cuantos se sostienen del ejercicio del mar a que reconozcan Jefe. Para que esta medida no se haga ilusoria, después que se presenten y filien, les dará V. un boleto firmado de su mano, como su Jefe inmediato, revistando a la gente mensualmente, y proponiendo a esta Comandancia General los Oficiales que deban mandar la Compañía o Compañías que se formen, procurando sean siempre los más honrados y que hayan prestado de antemano algunos servicios a la Nación. También remitirá V. cada mes una relación nominal del número de la fuerza, estado y edad de cada uno. Sin permitir se deje ni por una sola vez de hacerse los ejercicios doctrinales en los días que señala el citado Supremo decreto. Espero del celo y patriotismo de V. que tomará el interés que se requiere para llevar a efecto este arreglo que resulta en beneficio de la Nación, que podrá contar con marinería del país para tripular nuestros buques de guerra y mercantes".

Octubre 19.—Según el comandante Manuel I. Vegas en esta fecha zarparon de Valparaíso con destino al Callao, cinco buques chilenos: **Valparaíso** al mando del galense Bynon, con la insignia del almirante Blanco Encalada, jefe de la expedición; **Aguiles**, al mando del inglés Simpson; **Monteagudo**, comandante Martínez; **Orbegoso**, comandante Díaz y **Colo Colo**, comandante Roberto Henson.

Octubre 22.—El capitán Antonio Dañino de la goleta nacional **Isabel**, que fondeó a las 11 a.m. procedente de Guayaquil en 28 días, comunicó haber dejado fondeado en esa vía a la corbeta de guerra nacional **Libertad** y goleta **Yana-cocha**. En esta misma fecha comunica el comandante general de marina al ministro del ramo, que está tomando todas las medidas con objeto que el bergantín **Congreso** quede en estado de dar la vela con tres meses de víveres; asimismo, expresa que ha tomado el bergantín mercante **Flor del Mar**, aunque todavía no ha celebrado contrato alguno se pagaría lo justo, y en este buque se embarcará cuanto será necesario a fin de habilitar la **Libertad** con armamento, velámenes, jarcias, etc.

Octubre 23.—Comunica con esta fecha el comandante general de marina a la superioridad naval, el suceso escandaloso que tuviera lugar el día anterior, cuando a las 5 de la tarde quiso fugar del calabozo del arsenal el soldado desertor a la brigada de marina Tadeo Jiménez: "al hacerlo echó mano de la bayoneta del cabo de guardia, con la que lo hirió mortalmente al centinela y a tres individuos más. A un hecho tan atroz y tan público, dispuso se le formase un consejo de guerra verbal que lo juzgase, para que su castigo sirviera de un ejemplar en la milicia, en que su impunidad sería trascendental al orden y subordinación militar. El consejo lo ha sentenciado a la pena al orden y subordinación militar. El consejo lo ha sentenciado a la pena al capital, con cuyo motivo tengo la honra de dirigirlo a V.S. para que poniéndolo en conocimiento de S.E. se sirva, si lo tiene a bien, aprobar dicha sentencia, y ordenar su ejecución". En la misma fecha comunicaba la comandancia general respecto a la causa que se seguía al capitán de fragata Jorge French por no haber estado a bordo de la corbeta **Santa Cruz**, cuando fuera sorprendida por los botes piratas del bergantín chileno **Aguiles**, juicio que había sufrido retardo por todas las circunstancias que se habían pre-

sentado; como la falta que hacía este jefe en el servicio era muy apreciable se solicitaba embarcarlo en uno de los buques de guerra.

- Octubre 24.—Acusaba recibo la comandancia general del decreto supremo del día anterior, el cual disponía cerrar por quince días el puerto del Callao, decreto que se hizo publicar por bando con objeto de que tuviese el debido cumplimiento. No estaban comprendidos los buques que salieran directamente a Europa, con tal que lo hicieran convoyados por uno de los de guerra de su nación hasta la distancia de 60 millas y siempre que su comandante se comprometiese a cortar toda comunicación entre el buque que salía y la escuadra chilena.
- Octubre 25.—El general Morán, con el nombramiento de comandante general de la escuadra, salió del Callao con el bergantín **Congreso** y el mercante **Flor del Mar**; en el momento de partir recibió un pliego de instrucciones para abrirlas a treinta millas al oeste del Callao y en ellas, entre otras cosas, se le ordenaba reunirse en Huanchaco con la **Limeña** y esperar a la **Libertad** y la **Yanacocha**. Este mismo día el comandante general de marina elevó la contrata celebrada con Juan Francisco Mur, y ordenada por orden suprema, para el fletamiento del bergantín nacional **Fior del Mar**, a fin de que el supremo protector la aprobara.
- Octubre 27.—Llegan a Paita la corbeta **Libertad** y la goleta **Yanacocha**, donde permanecen hasta el 31 de octubre.
- Octubre 28.—Por decreto dado en Lima con esta fecha, Santa Cruz estableció la confederación Perú-boliviana; dicho decreto tenía seis considerandos en los que se citaba la declaratoria datada en Sicuani el 18 de marzo de 1836, la ley de 22 de julio de 1835 en que se prestaba la república de Bolivia a confederarse, la proclamación de la asamblea de Huaura de 6 de agosto de 1836, la ley dada en Tapacari el 20 de junio de 1836 y el estar Santa Cruz competentemente facultado por el congreso de Bolivia para dirigir las relaciones exteriores de aquella república; a lo cual agregaba el sexto considerando que interesaba "satisfacer los deseos de los pueblos, tan manifiestamente pronunciados por la confederación; para lo cual debía acelerarse la época de la nueva organización social de los tres estados, regularizando sus relaciones con las potencias extrañas. Por todo lo anterior, decretaba Santa Cruz que quedaba establecida la confederación Perú-boliviana compuesta del estado Nor peruano, del estado Sud peruano y de la república de Bolivia; que se autorizaba la reunión del congreso de plenipotenciarios el cual se encargaría de fijar las bases de la confederación y que estaría integrado por tres individuos de cada uno de los dichos estados, debiendo funcionar en Tacna el 24 de enero de 1837, pasándose a tal fin y por la secretaría general del protector las instrucciones del caso para el nombramiento de los ministros que concurriesen al dicho congreso. Refrendó el presente decreto el general Pio de Tristán.
- Octubre 30.—El comandante general de marina pasa un parte al ministro del ramo en los siguientes términos: "Ahora que son las 5¼ de la tarde se avistan entre Chorrillos y la Isla de San Lorenzo a cinco velas, que según su porte y marcha en convoy, es probable sea la Escuadra chilena. Lo que tengo la honra de avisar a V.S. para su conocimiento y el de S.E. el Supremo Protector".
- Octubre 31.—Dice el comandante general al ministro: "Según dije a V.S. ayer tarde, la Escuadra chilena compuesta de cinco Buques ha amanecido fondeada a so-

(CONTINUARA)