



SE RUEGA DEVOLVER AL  
TERMINO DE SU CONSULTA

Biografía del Virrey de Buenos Aires -  
- C. Dn. Luis Ponce de Leon -

ff. 558





# REVISTA DE MARINA

---

2da. Secc. E.M.G. Marina  
PEDIDO EXTRA/ N° 8  
N° ORDEN 6



# SUMINISTROS INDUSTRIALES S. A.

CON REPRESENTACIONES DEL MERCADO MUNDIAL  
ATIENDE A LA MARINA DE GUERRA Y COMERCIAL  
E INDUSTRIA LOCAL, OFRECIENDOLES PRECIOS SIN  
COMPETENCIA Y EFICIENTE SERVICIO.

CAMANA 615 OFICINA 403

TELEFONO 79323

CABLES: SUMINDU

APARTADO 4727





SE RUEGA DEVOLVER AL  
TERMINO DE SU CONSULTA

# REVISTA DE MARINA

Enero y Febrero  
Año 51 - No. 1

## Contenido

1965  
Vol. No. 293

<b>Una Innovación Importante en la Organización Logística Naval Norteamericana</b> . . . . .	<b>1</b>
Por el Com. Agostino Berti	
<b>La Marina del Perú y su Rol en la Fundación del Puerto de Iquitos</b> . . . . .	<b>8</b>
Por César Lequerica Delgado	
<b>La Situación Naval en el SE Asiático</b> . . . . .	<b>25</b>
Por M. Bertini	
<b>Divulgación Odontológica, Conceptos y Recomendaciones Prácticas de Interés General</b> . . . . .	<b>31</b>
Por el Teniente Primero S.N. (O) Julio César Neves Z.	
<b>Relaciones Públicas de las Fuerzas Armadas</b> . . . . .	<b>36</b>
Por Ricardo Vega Pardo	
<b>Crónicas de Ayer</b> . . . . .	<b>43</b>
<b>TRADICIONES NAVALES PERUANAS</b>	
Por el Capitán de Navío A.P. José Valdizán Gamio	
Intrínquilis sobre Juan Fernández	
Shina: una Isla Legendaria del Perú	
<b>Acotación Naval en Gotero II (continuación)</b>	
Por el Capitán de Navío (R) Julio J. Elías	
<b>La Guerra en el Mar</b> . . . . .	<b>72</b>
Por Javier Buenaño Muro	
VIII.—El Sacrificio del Acorazado "Yamato"	
IX.—La Batalla de Punta Lunga o Tassafaronga	
X.—Un Traslado de Buques por la Mancha	
XI.—El Ultimo Combate del "Sharnhorst"	
<b>Notas Profesionales</b> . . . . .	<b>87</b>
<b>Informaciones Mundiales</b> . . . . .	<b>104</b>
<b>Crónica Nacional</b> . . . . .	<b>113</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. Vinees, 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.





# BANCO UNION

## OFICINA PRINCIPAL:

Jr. Camaná 550 Lima-Perú — Apartado 3568 — Telf. 76690

Cables: "Bancunión" — Telex: Bancuni 3540070

## OFICINA CALLAO:

Av. Sáenz Peña 675 — Telf. 93892

AGENCIAS	DIRECCION	TELEFONO
ARGENTINA	Av. Argentina 210, Lima	35715
AZANGARO	Jr. Azángaro 1043, Lima	82774
DOS DE MAYO	Av. 2 de Mayo 788, Callao	92441
GRAU	Av. Grau 698, La Victoria	42719
LARCO	Av. Larco 671, Miraflores	58814
LINCE	Av. Petit Thouars 2212, Lince	28856
LOBATON	Julio C. Tello 947, Lince	20007
MAGDALENA	Castilla 1123, Magdalena	48564
MANCO CAPAC	Av. Manco Cápac 238, La Victoria	36466
MARSANO	Parque Miranda 365, Miraflores	76690
MATUTE	Av. Méjico 499, La Victoria	43839
MERCADO CENTRAL	Calle Billinghamurst 797, Lima	76211
MERCADO MAYORISTA	Av. Aviación 494, La Victoria	47938
PUEBLO LIBRE	Av. Bolívar 399, Pueblo Libre	34033
RIMAC	Casma 117, Rímac	83303
SAN FELIPE	Av. Ortíz de Zevallos 1074, Pueblo Libre	37057

Además, conexiones en toda la República y un servicio especial directo sobre:

CUZCO - HUANCAYO - IQUITOS - JAUJA - JULIACA - LA MERCED (Chanchamayo)  
OXAPAMPA - PAMPAS - PUCALLPA - PUNO  
TACNA - TRUJILLO

A través de sus Banqueros:

**BANCO REGIONAL DEL CENTRO**  
Huancayo

**BANCO DE LOS ANDES**  
Cuzco

**BANCO AMAZONICO**  
Iquitos

**BANCO DE AHORRO Y PRESTAMO**  
de la Beneficencia Pública de Trujillo  
TRUJILLO

CIAS. UNIDAS, VITARTE, VICTORIA, INCA S. A.

PRODUCTORAS DE

# TELAS DURAMAS

PRESENTA SUS CREACIONES EN:

GENEROS ESTAMPADOS

FRANELAS

FRANELAS ESTAMPADAS

PERCALAS

DRILES

POPELINAS

Y DEMAS ARTICULOS DE ALGODON

# Textil Algodonera S. A.

Hilados y Tejidos de Algodón

---

Avda. Argentina 2696 — Teléfono 30130 — LIMA — PERU





EDITH BARR



FIDO JOHNNY



PABLO DE MADALENOITIA



PEPE MIRANDA



TULIO LOZA



CONNIE PHIL

**Las estrellas están  
de acuerdo:**

**en gasolinas...**

**LOBITOS**



rialista de la época) entre los plenipotenciarios bolivianos Aguirre y Buitrago, el Vice-Presidente Calvo y, sobre todo Santa Cruz, quien, con el objeto de llegar a ese acuerdo viajó especialmente a La Paz donde fue recibido con saraos, convites y corridas de toros que se lidiaron durante cuatro tardes.— Al regresar de Tacna los plenipotenciarios Aguirre y Buitrago, así como su colega, el arzobispo de La Paz, se mostraron descontentos con la obra que ellos mismos habían hecho. Empezaron por no hablar de élla; y el Vice-Presidente Calvo que, por su parte, había tenido algunas divergencias con Santa Cruz, también contribuyó al desprestigio del pacto por que dio a entender, ambigüamente, que era perjudicial a Bolivia; y manifestó su displicencia en forma pública y su desagrado en forma privada”.

Mayo 1º.—Fue publicado un decreto el cual establecía que, durante la guerra con Chile, se hiciera un descuento en todos los sueldos de los empleados civiles, militares y eclesiásticos, según los términos que allí se precisaban.

Mayo 2.— El general de brigada Juan José Loyola había estado hasta entonces, en el ejercicio de la comandancia general de Marina con el mando naval y militar del Callao; pero el 26 de Abril de 1837, fue nombrado con la denominación de comandante general de la Marina de los estados de la confederación Perú-Boliviana y de la defensa y seguridad de los puertos, el general de división Trinidad Morán, dándosele la categoría de vice-almirante para lo relativo al presupuesto. Tal nombramiento no lo conoció Loyola sino el día 2 de Mayo y de inmediato pasó al ministerio el oficio del tenor siguiente: “Hace algunos días debía haber bajado a esa Capital a reparar mi salud, que se encuentra totalmente deteriorada, y si no lo había hecho a pesar de la gravedad en que me encuentro, ha sido por no dejar abandonado este punto; pero recibida en estos momentos la orden que V.S.Y. se sirve transcribirme con fecha de ayer, comunicada por la Secretaría General de S.E. al Protector, que nombra Comandante General de Marina de los Estados de la Confederación al Benemérito S. G. Morán; y descargado de la responsabilidad que gravitaba sobre mí, dejo encargo al mando de la Provincia al 2º Jefe de élla, con las prevenciones correspondientes.— Lo que tengo la honra de avisar a V.S.Y. para su conocimiento y en contestación a su citada nota sobre ello”. Este mismo día se pasó una circular a todas las dependencias, poniendo en su conocimiento el cambio de comandante general de marina.

Mayo 3.— Este día se hizo cargo efectivo, Morán, de la comandancia general de marina; como primera medida, se dirigió al ministro de guerra y marina dirigiéndole lo siguiente: “Encargado como estoy por S.E. el Supremo Protector, no solamente del mando de la Marina de la Confederación, sino también de la defensa y seguridad de los Puertos; espero que V.S.Y. se sirva comunicar la orden de S.E. a todas las autoridades militares, a fin de que las tropas que están destinadas a guarnecer este Puerto se pongan a mi disposición, y pueda de este modo tomar las medidas que crea necesarias al objeto que llevo indicado”— Oficialmente se conoció en el Callao que con fecha 1º de Mayo, el ministro de hacienda José Gregorio Paredes, quien desempeñaba dicho ministerio mientras duraba la comisión de Juan García del Río, era subrogado por el ministro del interior José María Galdiano y que Manuel Villarán, a su vez, desempeñaría este último con el carácter doble de ministro del interior y de instrucción pública, beneficencias y negocios eclesiásticos.— El comandante general de Marina pone en conocimiento del ministerio la situación respecto a que para poder continuar la obra de la corbeta Fe-



deración, pagando en esa semana la maestranza empleada en élla, era de indispensable necesidad el que se remitiera una cantidad suficiente de dinero capaz de cubrir esos gastos, porque hasta esta fecha sólo se había recibido de la tesorería general cinco mil quinientos pesos, en cambio se había invertido en los útiles y obra del buque más de seis mil pesos.— Había fondeado en el Callao la goleta ecuatoriana **Paloma**, procedente de Guayaquil con 23 días de viaje, conduciendo de pasaje a Juan Herrera Campusano, Antonio del Solar, Agustín del Solar, José Luis Espantoso y Antonio Riofrío; de inmediato el general Morán, comandante general y de la escuadra, puso en conocimiento del ministro del ramo la llegada de los Solar, quienes no estaban comprendidos en el decreto de amnistía, por lo cual los había hecho detener en la goleta de guerra **Yanacocha** y agregaba en su informe: "porque sin embargo, de haber hecho presente a S.E. el Supremo Protector en Tacna, la ninguna parte que tomaban con los que proclamaban la guerra, y atizaban el fuego de la discordia contra la confederación, a fin de que si lo tenía a bien se les expidiese el Salvoconducto para ingresar al país, S.E. el Protector no tuvo a bien acceder a mi pedimento". En el oficio de Morán, el ministro hizo colocar el siguiente proveído: "Mayo 4 de 1837.— Enterado; y que para resolver lo conveniente exija de los Solares el Pasaporte con que han venido, o del Capitán del buque la orden Superior, a virtud de la cual los admitió a bordo.— (Fdo.) Tristán".

Mayo 5.—En cumplimiento a lo dispuesto, informaba el comandante general de Marina y de la escuadra que los Solar habían llegado al Callao con un pasaporte otorgado en Guayaquil, a lo cual respondió el ministro que: "habiéndose dispuesto últimamente la deportación de los Solares por el Gobierno, sin el permiso de éste no debieron regresar al Perú; que, en consecuencia, disponga se mantengan en seguridad y que en el primer buque que salga para Centro América los haga transportar. Devuélvase el pasaporte adjunto, (Fdo.) Tristán".

Mayo 8.— La Comandancia general acusa recibo al Ministerio de la transcripción que se le ha hecho de la resolución del supremo protector para los descuentos en los sueldos de los empleados civiles, eclesiásticos y militares del estado Nor-peruano, en los términos expresados en esa resolución, y conforme se había puesto en práctica en la república de Bolivia y estado Sud-peruano, para regir durante la guerra con la república de Chile; con ese motivo se pasó la orden a la comisaría de Marina para su cumplimiento, disponiendo se hiciera notoria en el departamento marítimo.

Mayo 9.— La comisaría de marina recibió por orden del prefecto del departamento, la suma de mil pesos con objeto de pagar la maestranza y otros gastos de la corbeta **Confederación**.— Fondeó a las tres de la tarde la corbeta de guerra inglesa **Harrier**, procedente de Arica en siete días, al mando del capitán de corbeta D. W. Carew; conducía a su bordo al supremo protector de la confederación, gran mariscal Santa Cruz.— Habiendo terminado la licencia concedida por el gobierno a Juan Cabero, capitán de puerto de Pisco, con objeto de recuperar su salud, se dio orden que volviera a encargarse de su destino.

Mayo 11.— Decía la comandancia al ministerio: "La pólvora de cañón de que están provistos los buques de la Escuadra y las Baterías de tierra, es enteramente inútil por su malísima calidad; de consiguiente, es de absoluta necesidad el que V.S.Y. se sirva ordenar que a la mayor brevedad, se me remita cuanta haya elaborada en la fábrica, a fin de que en proporción al número de

FABRICA NACIONAL DE CALZADO

# "EL TRIUNFO S. A."

FABRICACION DE CALZADO PARA

DAMAS, CABALLEROS Y NIÑOS

Av. República de Venezuela 1948 - Telf. 44-8-60 - LIMA

Dirección Telegráfica "CALTRIUNFO"



**RADARES MARINOS Y TERRESTRES**

**EQUIPOS ELECTRONICOS MARINOS**

**B. A. P "ZORRITOS", "TALARA Y "SECHURA" EQUIPADOS CON RADARES Y SONDADORES RAYTHEON**

**EQUIPOS SONDADORES Y DETECTORES DE PESCA**

**RAYTHEON**

RAYTHEON MANUFACTURING COMPANY

**REPRESENTANTE EXCLUSIVO EN EL PERU**

**SAMUEL DAVILA S. A.**

CARABAYA 618 - TEL. 75920



EN NUESTRA AGENCIA "BASE NAVAL"  
EL SERVICIO  
ESPECIALIZADO Y AMABLE  
DEL

BANCO DEL PROGRESO...



SOLO S/. 49.40

LA COMODIDAD DE AHORRAR  
EN EL PROPIO CENTRO DE TRABAJO  
CON  
EL INMEJORABLE ESTIMULO  
DE NUESTRAS

ALCANCIAS - LAMPARAS

BANCO DEL PROGRESO  
AGENCIA "BASE NAVAL"

# Compañía Peruana de Gas S. A.

En la ciudad, el campo y la playa:

Cocina

Secado de Ropa

Calefacción:



Aire Acondicionado

Central de Calefacción

Calefacción directa de Ambiente

Agua Caliente

Iluminación

Refrigeración

Incineración

Todas estas operaciones puede Ud. obtener, gozando además de:

- \* Seguridad
- \* Limpieza
- \* Rapidez
- \* Economía

con.....SOLGAS.

Para mayores informes diríjase a:

**COMPAÑÍA PERUANA DE GAS S. A.**

Las Camelias 790

San Isidro — Lima

Telf. 28100





## Una Innovación Importante en la Organización Logística Naval Norteamericana

Por el Com. AGOSTINO DERTI

De la Rivista Marittima XCVII - 9 - 64.

En este artículo el Autor ilustra cuál ha sido el criterio que ha inspirado una reciente innovación en la estructura de la organización de la U.S.N.

### Prólogo

En Diciembre de 1963 ha tenido lugar un acontecimiento de notable importancia para la U.S.N., cuando la Orden General N° 5 dispuso la entrada en funciones de un nuevo organismo denominado "Naval Material Support Establishment" bajo el mando de un "Chief of Naval Material" que vino de tal modo, a ponerse "a latere" del "Chief of Naval Operations" y a inscribirse, por consiguiente, en el organismo del Comando de la U.S.N.

El susodicho nuevo órgano constituye sin duda, la más importante innovación aportada desde 1940 hasta hoy en la estructura orgánica de la Marina norteamericana, siempre sensible y oportuna en promover re-

formas con el fin de asegurar un funcionamiento eficiente y al mismo tiempo económico, de la logística naval.

Si bien en el cuadro de revisiones generales de la estructura orgánica de la Marina norteamericana, no se presentaron grandes deficiencias, ni flagrantes insuficiencias, como lo ha afirmado el Almirante Schoeck designado para regir el nuevo alto cargo, pareció sin embargo evidente, que la institución de un órgano único de carácter logístico en el ámbito de la Marina, habría aportado una mejora en la gestión de los materiales, ya sea desde el punto de vista de la unificación de los servicios de producción, ya sea desde el del aprovisionamiento relativo.

En la práctica, después de esta reforma (de carácter no drástico, porque sería aplicada gradualmente) resulta mucho mejor coordinar las actividades de las siguientes Direcciones Generales:

- “Buque of Naval Weapons”, Oficina de Armas Navales (correspondiente a nuestra Marina italiana).
- “Bureau of Ships” (Oficina de buques) (correspondiente a nuestra Mari-cost).
- “Bureau of Supplies and Accounts” (Oficina de Suministros y de Cuentas) (correspondiente a nuestra Dirección General del Comisariato);
- “Bureau of Yards and Docks” (Oficina de Arsenales y Diques) (correspondiente en parte a nuestras Mari-cost y Mari-geni-mil).

Dichas Oficinas continuarán funcionando como en el pasado bajo la dirección de sus respectivos jefes, pero estarán desde ahora un tanto bajo la supervisión y el comando del “Chief of Naval Material” (de turno).

Este último, bajo la dependencia del “Secretary of the Navy” (Ministro de Marina), será directamente responsable ante el C.S.M. (Jefe de Estado Mayor) de la Marina y ante el Comandante del “Marine Corps” en lo que respecta al sostenimiento logístico de los materiales.

La complejidad siempre creciente de los aprestos y de las armas ha vuelto más imperativa la necesidad de este nuevo organismo que ofrece la posibilidad de efectuar economías notables especialmente en la primera de las diversas fases en que se divide el procedimiento logístico y especialmente en la fase que comprende el aprovechamiento y producción del material necesario para las Fuerzas Armadas en general, fase que corresponde a la función “origen” del procedimiento logístico y que está prácticamente precedida por todos aquellos actos preliminares dedicados a acertar cuáles son las exigencias que hay que satisfacer, y a determinar cuáles son los medios correspondientes que deben ser aprovisionados.

## 2. Encauce de los Recursos Logísticos. —

Es evidente que las autoridades norteamericanas se han dado plenamente cuenta de que el almacenamiento de fuertes cantidades de provisiones y el abastecimiento anticipado de materiales y de medios —antes que éstos puedan ser realmente empleados— constituirá en caso de que no fuese oportunamente disciplinado una canalización (aglomeración) de recursos logísticos en daño tanto de las fuerzas militares efectivamente constituídas, como del fomento industrial y de la economía nacional.

Esta importante innovación de la estructura orgánica naval estadounidense tiende, precisamente, a nuestro modesto parecer, a coordinar mejor todas las actividades que se refieren



al problema de los suministros, que es uno de los más espinosos para el Ministerio de Defensa de todas las naciones.

Actualmente, la finalidad del Gobierno norteamericano es obtener un preparativo militar eficiente y duradero sin gravar excesivamente por lo demás, los recursos económicos ni la economía nacional.

Está encuadratura política y económica está estrechamente ligada con la determinación de los medios necesarios, y condiciona en definitiva las posibilidades militares de la nación.

Es en este clima político-económico que la Administración del Presidente Johnson está redimensionando las bases militares y examinando la posibilidad de ulteriores reducciones numéricas en lo que concierne a los arsenales y a los astilleros navales norteamericanos.

### 3. Distinción entre "Funciones de suministro" y Funciones técnicas".—

Antes de 1950, en los Estados Unidos cada una de las Fuerzas Armadas tenía un sistema logístico propio fundado en criterios diferentes el uno del otro, es decir, en consideración a exigencias distintas. Además en el ámbito de la Marina, en el del Ejército y en el de la Aeronáutica las acciones logísticas se desarrollaban independientemente y por varios órganos, causando dificultades notables.

En la Marina, en particular, el problema del aprovisionamiento de

materiales de repuesto, de consumo, etc., estaba hasta entonces resuelto por cada una de las Direcciones Generales (6 en total), cada una por su propia cuenta y sin enlace alguno entre ellas.

Como es fácil comprenderlo, este funcionamiento conducía a una situación tanto más precaria y probablemente antieconómica, por cuanto establecía de hecho una feroz competencia entre los diversos "Bureaus" del "Department of the Navy".

Por otra parte, el rápido progreso técnico-científico imponía la adopción de preparaciones y aprestos siempre más proporcionados y complejos, provocando un aumento vertiginoso en el número de las piezas de repuesto necesarias para los buques.

Como es sabido, a partir de 1947 se operó una neta distinción —al centro— entre **funciones de aprovisionamiento** ("supply") de todos los materiales que interesaban a la Marina y **funciones técnicas**, confiando las primeras a una División General única (Bureau of Supplies and Accounts), mientras que en la periferia estaban instituidas Entidades de Control de las provisiones (Inventory Control Points) especializadas por categorías de materiales, y en las cuales las funciones, digámoslo así, logísticas (supply) iban a integrarse con las técnicas.

Sucesivamente hubo una evolución ulterior, después de la adopción de procedimientos logísticos uniformes.

Hasta ahora, la función logística en la Marina se ejercía sólo por los siguientes órganos centrales:

- Secretary of the Navy (Ministro de Marina).
- Chief of Naval Operations (Jefe de Estado Mayor).
- Technical Bureau (Direcciones Generales Técnicas)
- Bureau of Supplies and Accounts (Dirección General de Comisariato), (Administración).

El Ministro de la Marina y el Jefe de Estado Mayor impartían las "directivas" generales a toda la organización logística por medio de sus "Executives Assistants" ó "Deputies" (Ayudantes o Delegados).

Las Direcciones Generales ejercían (y no hay motivo para suponer que las cosas hayan cambiado con la Orden General N° 5) el control técnico sobre los materiales relativos a las armas y a las preparaciones y equipos de su competencia.

La Dirección General del Comisariato (Dirección de Administración) proveía y proveerá evidentemente también en un futuro próximo, a la parte "Supply" (aprovisionamiento) de todos los materiales de dotación de consumo y de repuestos, dirigiendo y coordinando las actividades desarrolladas por los órganos dependientes, es decir, por los:

- Inventory Control Points (10 en total).

(Los "Inventory Control Points" ejercen el control de las provisiones (es decir, la actividad destinada a balancear las cantidades disponibles en el almacén con las demandas) por medio de la elaboración de los datos suministrados por los almacenes, determinando así, cuándo y cuánto debe aprovisionarse y dónde se debe almacenar el material, procediendo además a trasladar los materiales excedentes a los almacenes en donde hagan falta):

- Supplies Centers (en número de 5).
- Supply Depots (10)

Las tareas confiadas a la Dirección General del Comisariato (BusAnda) resultan de ese modo diversas y pesadas.

Se ha establecido que la BusAnda sea responsable por la determinación de las cantidades de dinero necesarias para el aprovisionamiento de las gestiones y de la distribución de cerca de 1'200.000 artículos (iguales al 98% de los materiales en uso en la U.S.N.).

#### 4. La nueva solución orgánica para la Logística Naval.—

La estructura orgánica que acabamos de indicar ha sufrido una importante modificación con la entrada en vigor de la susodicha "Orden General N° 5" que crea un "Chief of Naval Material".

En este nuevo organismo se puede ver la realización práctica de al-



gunos principios de la ciencia de la organización, válidos para la constitución del Estado Mayor (o Staff), tomando como base del trabajo la clasificación de las tareas ejecutivas de la empresa "Marina" en tareas directas y tareas indirectas.

En efecto, si se aplica este criterio en el ámbito del Estado Mayor ("Staff"), se puede tener dos órganos distintos especiales de Estado Mayor, constituido cada uno de ellos por un grupo de colaboradores, uno de los cuales desarrolla el trabajo directivo relativo a las tareas ejecutivas directas (operativas), y el otro el trabajo directivo correspondiente a las tareas ejecutivas indirectas (logísticas).

En efecto, la estructura orgánica actual de la Marina norteamericana, después de la entrada en vigor de la "Orden General N° 5", se ha orientado desde ahora hacia esta solución.

Así, el organismo del Comando de la U.S.N. tiene ahora el órgano que desarrolla el trabajo directivo relativo a las tareas ejecutivas directas (Chief of Naval Operations) y el órgano especial que tiene competencia específica en el campo de las tareas ejecutivas indirectas o logísticas (Chief of Naval Material).

Con esta solución se busca evidentemente llevar el trabajo directivo a dos clases únicas de tareas ejecutivas desempeñadas en el ámbito de la Marina, a saber **operativas** y **logísticas**, sin referirse en estas últimas a todas las tareas ejecutivas de

las Direcciones Ejecutivas (Bureau) a las cuales se había devuelto la función técnica y la función "supply" (correspondiente esta última a la Dirección General del Comisariato).

En otros términos, se sintió la necesidad de asegurar una coordinación entre las funciones con la creación del "Naval Material Support Establishment" colocado bajo la dependencia de un Almirante de tres estrellas (Vicealmirante) que ha asumido el título de "Chief of Naval Material" y que opera "a latere" del Chief of Naval Operations".

De lo anteriormente expuesto se podría deducir, a nuestro modo de ver, que puesto que el "Chief of Naval Operations" está propuesto para hacer la planificación completa (futura y actual) para la determinación de las tareas operativas, y establece por consiguiente las tareas logísticas, confiará probablemente a otro órgano la relativa planificación de creación reciente, es decir, al "Chief of Naval Material".

Según la ciencia de la organización, se tiene la planificación completa ya sea cuando se determina los medios de adquirir o cuando se determina una distribución diversa de los medios existentes.

No es suficiente conocer qué medios son necesarios, sino que es necesario buscar la mejor manera de hacer la adquisición o la retribución de los medios. Se necesita distinguir esencialmen-

te entre tareas y actividades logísticas.

La planificación completa consiste en la determinación armónica de las tareas y actividades operativas, de las tareas y actividades logísticas y de las organizaciones con relación a una situación posible.

El "Chief of Naval Material" tendrá además, la tarea particular de coordinar todas las actividades de la Dirección General Técnica, no sólo entre ellas, sino también con la Dirección General del Comisariato, en la cual han sido concentradas, como lo hemos indicado anteriormente, todas las actividades que terminan en la función "Supply", es decir, en uno de los aspectos fundamentales de la logística.

La institución del nuevo órgano de comando en el alto nivel del ámbito del Staff, conducirá seguramente a la realización de un sistema logístico completamente responsable, sin riesgo de interferencias ni de incertidumbres.

### Conclusión

Con la observancia de la "Orden General N° 5" por la Marina norteamericana, será prácticamente imposible o por lo menos muy difícil que exista o que se verifique una divergencia entre la planificación operativa y la planificación logística, una divergencia muchas veces aparecida en las estructuras orgánicas militares que no han conseguido toda-

vía la manera de asegurar la coordinación perfecta entre las tareas operativas y las tareas logísticas.

Esto ayuda a tener presente que muchos de los fracasos de algunas fuerzas que actuaban en la última guerra encontraron su justificación, o mejor dicho, tuvieron su propio origen en esta carencia de coordinación.

Con tal propósito se podría recordar que la subestimación y la imprevisión de las necesidades logísticas de la guerra de 1940-1943, junto con la evidente falta de una planificación estratégico-logística se manifestaron de cierto modo durante las operaciones terrestres en el frente de Libia.

No es el caso, en un breve escrito como éste, de hacer un análisis profundo de los múltiples factores que condujeron al fracaso de los italo-germanos en el Africa Septentrional.

Aparte de las determinantes de carácter estratégico-general habría que citar la carencia de puertos adecuados cercanos a la zona de empleo de las tropas; los limitados equipos portuarios de Trípoli y de Bengasí que limitaron fuertemente las operaciones de descarga de los buques abastecedores; la escasa disponibilidad de carburantes en la Patria, además de la eficacia del ataque enemigo contra nuestros convoys, efectuado por medio de submarinos y de aviones, etc. etc.

Por consiguiente, sería un tanto simple imputar los acaecimientos des-



favorables del Africa Septentrional a una organización logística no ortodoxa, cuestión, por lo demás, muy compleja y que nosotros no tenemos ni la competencia ni la posibilidad de afrontar.

Cierto es que con una organización más racional de los suministros se habría podido tal vez, obtener una mejor utilización de los escasos medios disponibles.

De todos modos, en el ámbito de la organización italiana ya se ha tenido en cuenta, desde hace tiempo, las enseñanzas del pasado y en efecto, a nuestro modesto parecer, se ha realizado un sistema que garantiza la coordinación eficaz de las tareas logísticas en concordancia con las tareas operativas.

En nuestra Marina Militar (Italia), el Estado Mayor, y bajo ciertos aspectos, el Secretario General, trabajan de acuerdo para coordinar con el mayor rendimiento posible, los esfuerzos necesarios para asegurar la perfecta eficiencia de nuestras Unidades; las cuales en el futuro, requerirán cada vez más, el empleo de equipos y materiales sumamente complejos cuyo aprovisionamiento y cuya gestión no podrán ser confiados evidentemente sino a los órganos de la Marina más calificados por su preparación técnica y profesional y por sus conocimientos del ambiente para desempeñar proficuamente estas funciones.

A fin de llevar al grado máximo esta coordinación, en un principio se

habría pensado constituir en el ámbito del Secretario General una "Oficina Coordinadora de Suministros" ("Ufficio Coordinatore del Rifornimenti". U.C.O.R.).

Esta Oficina fue sustituida por la creación sucesiva de la "División de Organización Logística" en el ámbito de la Dirección General del Comisariato de la Marina Militar, y sus atribuciones relativas eran emanadas del Secretario General.

Entre esas atribuciones estaba prevista la planificación de los suministros, basándose en la situación de los materiales existentes, en las necesidades derivadas de los consumos, en las listas de las dotaciones y en las provisiones establecidas según las directivas del Estado Mayor de la Marina, de acuerdo con las Direcciones Generales Técnicas interesadas.

(Dicha "División de Organización Logística" se transformó después en la 9ª División, "Estudios de Planificación Logística de la IV Repartición de la Dirección General del Comisariato de la Marina Militar, en el cual está concentrado todo el servicio de las Provisiones del Control Centralizado).

Actualmente la acción relativa a este sector está coordinada en el Estado Mayor, el cual —como está en sus atribuciones,— formula las directivas generales para la planificación logística.

---

# "La Marina del Perú y su Rol en la Fundación del Puerto Fluvial de Iquitos"

Por CESAR LEQUERICA DELGADO

## CAPITULO I

### FUNDACION DE PUEBLOS EN LA AMAZONIA:

#### FACTORES PREDOMINANTES DE GEOGRAFIA Y PERUANIDAD

Los anales históricos de la Amazonía Peruana demuestran en forma palpable y tradicional que las arduas y fecundas tareas de colonización que desarrollara nuestro país en la región, estuvieron siempre acondicionados para su éxito a insustituibles factores de Geografía y vigorosamente estimuladas por corrientes humanas de Peruanidad.

Entre esas tareas de Colonización, la fundación o formación de fundos, pueblos o ciudades es lógico y explicable que haya tenido que consultar los aspectos geográficos, porque en la región amazónica la Geografía constituye un factor predominante, en la mayoría de los aspectos y en casi todas las actividades. Un denominador común, al que se superditan otros factores naturales y al cual deben sujetarse los pasos del hombre.

Y es que la región está enmarcada en un inmenso escenario de la tierra en que los actores principales son el río y la selva. Actores portentosos por su volumen ingente, pero al

mismo tiempo singularísimos por sus características propias, en que se confunden, a veces armoniosamente, y otras veces caprichosa y ofuscamente, las enormes distancias, la riqueza o inutilidad de los elementos, la consistencia o deleznablez de los suelos y el estancamiento o inestabilidad de las aguas.

Por eso, es corriente comprobar que un trozo de selva pletórico de riqueza, resulte inexplorable por la falta de accesibilidad; que un suelo de fertilidad comprobada en unos casos no contenga o asimile determinados productos o sus rendimientos sean exiguos; y, que un río caudaloso o un lago opulento discurran junto a los suelos pobres o difíciles de aprovechar.

Y por eso, todas las actividades de vida y de trabajo, tienen que acondicionarse a los aspectos Geográficos. Las industrias extractivas, las tareas de pesca, la agricultura, la navegación y el comercio, están superditados a esos factores predominantes



de la selva y del río, buscando su colaboración o compensación para los rendimientos.

Si tales actividades por su propia naturaleza, por su carácter circunstancial y esporádico, están sujetos a esos elementos, fundamentalmente han estado en todos los tiempos y continuarán estándolos, las tareas de colonización. Específicamente la fundación o formación de pueblos o ciudades, por su carácter estable y su afincamiento a la tierra y por el aporte humano que demandan.

Cuando en la Era de la Colonia, poco después de la fundación de Lima, el Mariscal don Alonso de Alvarado recibe el encargo de ganar más tierras al dominio del flamante Virreinato y de fundar pueblos, extiende su empresa colonizadora hacia el Nororiente y funda Chachapoyas y Moyobamba, entre los años 1,536 a 1,540.

Al fundar Chachapoyas, tiene en cuenta la existencia en el lugar de los aborígenes "Chachapuyas" y la asienta en un hermoso valle, rodeado de cerros y en las cercanías del río Utcubamba.

Iguals aportes humanos y geográficos se registran en la fundación de Moyobamba, porque la legendaria capital de la antigua Gobernación General de Maynas fue asentada en una vasta planicie y a inmediaciones del río Mayo, donde proliferaban los aborígenes "Muyupampas".

En 1,668 el General don Martín de la Riva y Herrera funda el pueblo de Saposoa y lo ubica en el centro de

una bella planicie, regada por los ríos Sapo y Serrano - Yacu y con el concurso de los indios Motilonés.

Bien se comprende que como esa labor de colonización tenía por escenario la zona conocida como "ceja de montaña" las fundaciones de pueblos no podían disponer de la amplia navegabilidad de los ríos que en esas alturas son de escaso y correntoso volumen. Pero si tenía en consideración la proximidad de los cursos de aguas.

Es en la parte baja de nuestra amazonía, en las cuencas del Marañón, del Ucayali y del Huallaga, donde se tiene en cuenta de preferencia la amplia y permanente navegabilidad de los ríos.

En 1,619 el capitán Diego Baca de Vaga funda el pueblo de San Francisco de Borja y al hacerlo tiene en cuenta la proximidad de los lavaderos de oro del Santiago y al mismo tiempo lo ubica en las orillas siempre navegables del río Marañón y aguas abajo del Pongo de Manseriche, para estar al margen de sus peligros.

En 1,644 el padre Lucero funda el pueblo de Lagunas y lo ubica a orillas del río Huallaga; y en 1,709 al fundar los misioneros Jesuitas el pueblo de Yurimaguas, lo hacen con el concurso de 200 indios llevados de las márgenes del Amazonas, situándolo en hermoso paraje del Huallaga, en zona de permanente navegación.

En esta era de la colonia sólo existe un caso de fundación de pueblos que resulta situado en lugar ca-



si mediterráneo, el interior de la selva, el pueblo de Jeberos; pero, su fundador el Padre Cueva, en 1,640, tiene en cuenta el "habitat" de los indios Jeberos y la hermosa planicie y fertilidad de sus tierras o sea, también importantes factores humanos y geográficos. No obstante a pesar de su posición central, quedó ubicado a poca distancia del río Rumi-Yuca, afluente del Aypena, que a su vez tributa sus aguas en el Huallaga. Pucallpa y Contamaná, a orillas del Ucayali; Requena en la confluencia de los ríos Tapiche y Ucayali; Nauta en las márgenes del Marañón y Tamishiyacu a orillas del Amazonas, constituyen otros tantos casos de pueblos importantes de la región, para cuya fundación se tuvo en cuenta principalmente el contacto o el acceso de grandes ríos, vale decir, a disponer de continuas vías de comunicación, factor esencial para el desarrollo de la localidad.

Pero si en el aspecto físico para la fundación de pueblos tuvo decisiva influencia la Geografía, en el aspecto humano fue igualmente decisiva e importante la corriente nacionalista que en ellos imprimió el país.

Cuando en tiempos remotos, desde el lado del Pacífico y remontando los Andes, asoma el Perú por primera vez a la entonces nebulosa región Amazónica para conquistar pueblos nativos, lo hacen con el concurso de sus propios elementos humanos, de su idioma, sus usos y costumbres, que terminan arraigándose en la extensa comarca.

En 1,447 el Inca Tupac-Yupanqui, según el cronista Antonio de Herrera, al frente de 20,000 hombres llevó a cabo la conquista de los aborígenes Chachapuyas, Muyupampas, Tabalosos, Motilonos y Lamistos y otros núcleos nativos, tras larga y beligerante campaña. Pero no llegaron el Inca y sus huestes a las partes bajas de la cuenca del Marañón y del Huallaga, por lo que no tuvieron contacto con los Jíbaros, Omaguas y Cocomas, entre otros, que poblaban las selvas bañadas por los grandes ríos y lagos. En sus "Comentarios Reales", el Inca Garcilaso de la Vega, refiriéndose a esa campaña conquistadora, dice: "Fue muy trabajosa de ganar la gran provincia de los Chachapuyas y costó costo mucha gente al Inca, así por la asperesa y dificultades de la tierra misma, como por ser la gente muy animosa y valiente".

Después, a poco de iniciada la dominación del imperio incaico, los conquistadores del Perú acometen al descubrimiento del país de la Canela o el Dorado dando por cierto con la revelación del río de las Amazonas en 1,542, empresa portentosa en la que los expedicionarios españoles emplean legiones de indios nativos del Cuzco y de otros lugares andinos así como otros recursos de procedencia peruana, como lo ha probado el gran historiador nacional Raúl Porras Barrenechea, en consagradas páginas.

Después de ese acontecimiento histórico que tuviera tanta repercusión en el mundo civilizado y que se debe a los esfuerzos del Perú, se ini-



cia, siempre por la acción de los conquistadores y con elementos y recursos peruanos, una era de exploraciones que parten desde nuestras zonas costañas o andinas y convergen hacia la Amazonas, ya por las cuencas del Marañón y del Huallaga o ya por la del Ucayali; empresas a cargo de capitanes y generales, que dan con el descubrimiento de ríos y tribus aborígenes, entre éstas la famosa y ya desaparecida casta de los Maynas, perteneciente a la raza Jíbara cuyo nombre legendario hasta hoy se conserva en la denominación de la principal provincia del departamento de Loreto.

Luego, o casi simultáneamente con esas exploraciones militares, se cumplió en la región una larga etapa de evangelización por intermedio de los Misioneros Jesuitas, quienes mediante la gestión gubernativa del Virreinato del Perú y siempre contando con la colaboración de hombres y recursos provenientes de las demás regiones del país, descubrieron ríos, catequizaron tribus indómitas, fundaron pueblos, y en fin sentaron las bases de una colonización cristiana, pródiga de bienes humanos y caracterizada por el peruano. Esta fecunda y prolongada etapa colonizadora habría de durar más de un siglo, hasta el año 1,767 en que fueron expulsados de América los misioneros de la Compañía de Jesús.

En los años siguientes la tarea colonizadora del Perú continuó ininte-

rrumpidamente, valiéndose siempre de Misioneros de Cristo, de contingentes y expediciones militares, de comisiones gubernativas o de empresas de navegación, de comercio o de industria extractiva; pero, siempre desplazando hacia la comarca amazónica sus hombres y recursos materiales, sus idiomas castellano o quechuas, su psicología y sus costumbres genuinamente peruanos.

Esas corrientes conquistadoras, explorativas o catequizadoras tuvieron poderosa influencia en los núcleos humanos nativos, porque aclimataron el idioma quechua manifestando en la nomenclatura de ciudades, pueblos, ríos, lagos, quebradas, montes; porque introdujeron costumbres alimenticias, entre ellas la elaboración y uso de la chicha de maíz, extendida también a prepararla de yuca (masato) o de plátanos maduros (chapo); porque trajeron danzas y músicas andinas, estilizadas a la región, por ejemplo, los bailes regionales en torno a un árbol (Húmisha) las danzas llamadas pandilladas, sitaracuy, potranca y changanacuy; los instrumentos musicales del tambor, el pífano o la rondadora y otros usos y costumbres de auténtica procedencia peruana, que hasta hoy constituyen distintivos etnográficos de todos los pueblos del Amazonas peruano.

Por último la fecundación colonizadora peruana, alcanzó períodos de auge y afianzamiento a mediados del pasado siglo con la implantación de la navegación a vapor y en las décadas finales del mismo, con el surgi-

miento de la industria del caucho, porque los pueblos que se habían formado en la región gracias a la labor evangelizadora, adquirieron mayor categoría administrativa, social, y económica y se vieron acrecentados demográficamente.

En el primer aspecto, porque el Estado otorgó a la región mayor categoría política y administrativa, erigiéndola en provincia Litoral y posteriormente en departamentos; y en el orden demográfico, porque con el vapor y con la fabulosa industria de la goma elástica, miles de ciudadanos oriundos de las otras zonas del país, afluyeron a estos pueblos, unos como servidores de la administración nacional y otros los más, en busca de riquezas y prosperidad.

La formación de pueblos o ciudades tuvo pues en la Amazonía como bases fundamentales y predominantes, la Geografía y la fecunda acción nacionalista del Perú.

Entre ellos Iquitos, primitivamente como pueblo y posteriormente como ciudad, constituye el ejemplo más sobresaliente, el fruto mejor logrado por su admirable posición geográfica y por su ascendrado espíritu nacionalista.

Pero escogido el lugar, puede hablarse de fundación en sentido estricto?

¿Qué casos especiales se presentan en la selva cuando se forman los pueblos?

## CAPITULO II

### Formas Específicas de Fundación

La fundación o formación de pueblos en la Amazonía Peruana arroja dos contradictorios aspectos: se establecen mediante diligencias oficiales y religiosas, con adecuada organización; o surgen espontáneamente sin ninguna formalidad y sin orden ni concierto.

Durante la Conquista y el Virreinato la fundación de pueblos en la región sea por acción de expedicionarios militares o por la de misioneros religiosos, ofrece ese primer aspecto.

Iniciada la labor evangelizadora, los Misioneros Jesuitas primero y los franciscanos después, al establecer pueblos, parcelan tierras, fijan la ubicación de casas, delinean plazas, construyen iglesias y nombran autoridades, y aunque no levantan actas, dejan constancia en sus memorias de esos trabajos, con indicación de fecha, advocaciones religiosas y otras circunstancias. La labor catequizadora del cristianismo constituía el principal objetivo de esas formalidades y de ese ordenamiento, porque era menester agrupar núcleos aborí-



genes dispersos o nómadas, hacerlos vivir en comunidad, educarlos y ganarlos al Evangelio.

Así sucedió con Jeberos y Lagunas, en el Huallaga y con el desaparecido pueblo de Loreto, en el Amazonas. En la obra "Historia de las Misiones de la Compañía de Jesús en el Marañón Español", por el padre José Chantre y Herrera (1,637-1,767), publicado en Madrid en 1,901, así como en otros libros de memorias de los misioneros jesuitas y franciscanos, se reseñan esas fundaciones y otras.

Por ejemplo, en esa forma se establecieron los primeros pueblos formados con indios Iquitos. En 1,740, el padre José Bahamonde, fundó a orillas del río Nanay un pueblo al cual denominó de "San Juan Nepomuceno", el que según esas memorias en poco tiempo llegó a tener más que mediano número de gente con casas y sementeras correspondientes.

En años posteriores el padre Valentín Iriarte y otros misioneros jesuitas siguieron fundando varios pueblos de indios Iquitos, siempre con advocaciones religiosas y en las márgenes del río Nanay, que era el "habitat" de esa casta aborígen. El último de esos pueblos lamentablemente desaparecido, el denominado "Corazón de María de Iquitos", estuvo ubicado a la orilla izquierda de ese río, cerca a su desembocadura, a pocos kilómetros aguas arriba de la actual Base Naval. Ese pueblo del que hasta hace poco aún quedaban ligeros vestigios cubiertos por la espesura del

bosque, desapareció hacia mediados del siglo pasado por la paulatina y voluntaria emigración de sus habitantes, quienes en su mayor parte se trasladaron a residir a orillas del Amazonas, en el entonces trozo de selva en que hoy se levanta la ciudad de Iquitos.

A tenor de dichas memorias misionales, el paso inicial para la formación de esos pueblos, luego de elegir el sitio, rozar el monte y demarcarlo, era labrar una cruz grande y plantarla al centro del lugar, donde se levantaría la Iglesia.

La vida en esos puebluchos, era fervorosamente católica; era metódica, ordenada y frugal. Estaban dotados de un adecuado régimen de gobierno. En lo Político lo constituía el gobernador; en lo civil un ayuntamiento con "dos Alcaldes, uno de primer voto y otro de segundo, pero con igual jurisdicción; dos regidores y algunos alguaciles". En lo policial, algunos soldados, con capitanes, alferces, sargentos y cabos, habiéndose establecido que eran aptos al servicio todos los indios, desde los 18 hasta los 50 años de edad. Habían también fiscales cuya misión era secundar en lo religioso y sanitario la labor de la Iglesia.

Pero todos esos funcionarios dependían y estaban directamente subordinados al Misionero, de quien recibían órdenes todos los días y ninguna imprevista medida tomaban, sin la previa autorización de él.

Tratándose de pueblos fundados por expedicionarios militares en la era

Colonial, pueden citarse como ejemplo, los ya mencionados de Chachapoyas, Moyobamba y Saposoa los que tuvieron sendas actas de fundación y fueron dotados de semejantes normas de gobierno, en lo administrativo y comunal.

En la era republicana un caso parecido lo ofrece Nauta, porque por oficio de 17 de Diciembre de 1,829 el subprefecto de Maynas, ordenaba al Gobernador de las Misiones (hoy provincia de Maynas) dar facilidades al curaca Manuel Pacaya para trasladar la tribu de los Cocamas, de Lagunas a la boca del Ucayali, "en el punto denominado Nauta" a fin de formar allí un pueblo "consultando siempre el orden de la población en sus calles, casas y mejor posición". Por oficio de 30 de Abril de 1,830 el Subprefecto don Carlos del Castillo, nombraba Gobernador interino del "Nuevo Pueblo de Nauta" a don Juan Gosendi.

Eran pueblos surgidos por la acción de militares, de religiosos o de simples ciudadanos, en la Colonia, o la República; pero, exprofesamente fundados, con objetivos colonizadores que llenar y de cuya aparición y vida

organizada se dejaron constancias escritas.

En el segundo aspecto, o sea en el de pueblos formados espontáneamente, existen otros varios casos de comunidades surgidas espontáneamente, sin actas de fundación o constancia escrita alguna, sin ningún testimonio de su gestación. Tales los casos de Pucallpa y Orellana, en el Ucayali, y Chimbote en el Amazonas, que inicialmente fueron agrícolas, convirtiéndose gradualmente en poblados importantes.

Iquitos está en el grupo de estos últimos, con la agravante de que ni siquiera fue fundo agrícola, sobre cuyo propietario o pasos iniciales, podrían darse referencias.

Pueblucho surgido espontáneamente, por la acción desapercibida del tiempo y el desordenado concurso de aborígenes transeúntes que buscaban en la zonas las facilidades del río y los recursos naturales, Iquitos es un caso singular entre los pueblos de la Amazonía por su repentina aparición como núcleo humano, por sus pasos lentos como comunidad visible y finalmente por su rápida y gigantesca transformación de Pueblo en ciudad.

### CAPITULO III

## Iquitos no tuvo Fundación

Iquitos no tuvo fundación específica u oficial, como tuvieron casi todas las ciudades de nuestra costa y sierra por ejemplo, Lima, Trujillo, Cuzco, o Arequipa y como tuvieron

otras ciudades de nuestra Amazonía, como Chachapoyas, Moyobamba y otras.

Fundaciones en las que se cumplía la ceremonia tradicional de una



misa solemne, suscripción de una acta por los fundadores, delineación de una plaza mayor, denominación religiosa de la nueva ciudad, distribución de tierras, designación de autoridades y otros requisitos indispensables a la vida de comunidad.

Pero además de no haber tenido fundación, Iquitos ni siquiera cuenta sobre su nacimiento o sus orígenes, con algún documento escrito, con alguna referencia de cronista o explorador, de valor histórico como otras poblaciones, que aunque no fueron fundadas oficialmente, tienen referencias escritas fidedignas de su formación.

El caso ya indicado de Nauta, por ejemplo, cuya formación fue autorizada al curaca Manuel Pacaya por la Subprefectura de Maynas en 1,829. Puede mencionarse igualmente que por oficio de 19 de Noviembre de 1830, el Gobernador de las Misiones (sector que hoy comprende Maynas), comunicaba al Subprefecto de la provincia (antigua Moyobamba), la fundación del pueblo de Parinari con el concurso de los indios cocamas que no quisieron trasladarse a Nauta y, que la misma autoridad de Misiones comunicaba haber instruido al Teniente Gobernador de Pevas, prestar Auxilios a don Julián Nunes, para la reedificación del pueblo de Camucherros.

Si páginas escritas de comisionados administrativos, exploradores y religiosos de esa época, en ningún momento hacen referencia al nacimiento o los orígenes de Iquitos, llama aún más la atención que no se haya

ocupado de tan importante aspecto, un viajero de excepcional calidad como el sabio Antonio Raymondi, que era muy acucioso para consignar en sus memorias, las fundaciones de ciudades y pueblos que visitaba.

En efecto, el célebre naturalista en el relato de su primer viaje a la región, de 1852, a 1862, oportunidad en que recorrió el Amazonas hasta la frontera con el Brasil, al ocuparse del pueblo de Iquitos, da referencias de su ubicación, número de habitantes en su mayoría salvajes y de las ocupaciones a que se dedican; pero no ofrece dato alguno sobre su fundación o formación.

En cambio, al tratar sobre Caballo-Cocha, dice: "en este pintoresco lugar, hasta ahora poco más de 30 años, no existía pueblo alguno y sólo en 1854, el **vicario don Celestino Flores, fundó en la orilla derecha del riachuelo;** en un terreno poco elevado y a unas pocas cuadras de la laguna, la población que lleva ahora el mismo nombre de esta última, esto es, Caballo-Cocha.

A la inversa, la referencia más categórica de que Iquitos no tuvo fundación, nos la ofrece el escritor e historiador loreetano Genaro Ernesto Herrera, en un comentario que en ese sentido hizo en 1908, en el diario "Loreto Comercial" de esta ciudad, en los términos siguientes. "La ciudad de Iquitos no tuvo repartimiento de indios como la de San Francisco de Borjani acta de fundación como la de Santo Toribio de la Nueva Rioja, ni escudo de Armas como tuvie-

ron sus congéneres, las ciudades de San Juan de la frontera de los Chachapoyas y la de León de los Caballeros de Huánuco".

No pueden ser más concluyentes las expresiones del malogrado escritor si se tiene en cuenta su minucioso interés por las cuestiones históricas y por la circunstancia de que sus opiniones fueron vertidas hace más de cincuenta años, es decir, en época en que el inicial desarrollo de Iquitos, permitía disponer de mayores y más cercanos elementos de información sobre el origen o la fundación de la ciudad.

Abordando el tema de la formación de Iquitos, el mismo Genaro He-

rera, en el artículo que mencionamos emite conclusiones lógicas y juiciosas sobre el origen de la ciudad, a través de los párrafos siguientes: **"su nacimiento ha sido obra lenta de la fé católica y del desarrollo comercial é industrial; su partida de bautizo la ha determinado su ventajosa situación y la acción de los siglos"**.

Esos son en realidad los factores esenciales que han concurrido en la formación de Iquitos: su ventajosa situación geográfica y la obra auspiciosa de las corrientes cristianas y del desarrollo comercial e industrial, poderosamente encausadas y estimuladas por el Estado Peruano.

#### CAPITULO IV

## Cómo se Habría Formado el Pueblo de Iquitos

¿Y cuáles fueron sus orígenes, cómo habría surgido Iquitos?

Si se considera que la primera cita histórica que se hace de Iquitos como pueblo data de 1814 con motivo del censo que la autoridad eclesiástica levantara ese año y que entonces registraba 81 habitantes hay que deducir que en esa oportunidad tendría alrededor de diez años de formado, es decir, que el pueblo habría comenzado a surgir en los albores del siglo XIX.

Para considerar tal formación, hay que tener en cuenta los sistemas

de vida y de trabajo que entonces regían y la privilegiada posición geográfica del lugar, a la que acertadamente ha hecho referencia el historiador Herrera.

En el primer aspecto, cabe recordar que aún no se había establecido la navegación a vapor en la región, que sólo habría de lograrse a mediados de ese siglo. El intercambio comercial e industrial se hacía casi exclusivamente en los puertos de la zona vecina del Brasil, empleándose para los transportes grandes embarcaciones de madera, movidas a re-



mo de tiro, embarcaciones que se conocían con los nombres de **Gariteas** y de **Batelones**, tipos de navegación entonces en boga. Se llevaba de Loreto a los mercados brasileños, sombreros de bombonaje, tabaco, zarzaparrilla, cera, vainilla, y pescados salados, trayéndose telas, útiles de mesa y de cocina, herramientas de labranza y otros artículos variados.

Surcando el río Amazonas, los viajeros desde Belem do Pará hasta Omaguas, Lagunas o Yurimaguas, con escalas en Loreto, Pevas y otros puertos intermedios de nuestro territorio, empleaban de tres a cuatro meses. A esa lentitud en las comunicaciones caracterizada aún más por la escasez de centros poblados y las enormes distancias, había que agregar el hecho de que el Gobierno de toda esta inmensa zona territorial, tenía por sede la lejana ciudad de Moyobamba, asiento de la Comandancia General de Maynas, desde donde la acción oficial se dispensaba en forma retardada y esporádica.

Durante esos años finales del Virreinato y los iniciales de la República, los primeros absorbidos por las luchas de la Independencia y los segundos por las anárquicas convulsiones del caudillaje político-militar, esta enorme región del país, transcurrió su vida casi en un estado de abandono. Sin estímulos oficiales, sin orientaciones a la vida de relación, sin apoyo al comercio y a las industrias, sostenida por el patriotismo de sus habitantes y la actuación vigilante de sus escasos gobernadores y tenientes gobernadores.

En un escenario así y en un ambiente que carecía de recursos capaces de promover adelantos, los transportes comerciales que al lado de las industrias extractivas constituían la principal actividad, tenían que acudir para su desenvolvimiento a los lugares que más facilidades les ofrecían.

Y esta orilla del Amazonas en que hoy se asienta la ciudad de Iquitos, era uno de esos lugares aptos para las vinculaciones de la navegación, del comercio y de las industrias.

La posición elevada de su suelo, a salvo de inundaciones, el estar a las mismas orillas del caudaloso Amazonas, que facilita la navegación en todo tiempo, y el constituir zona intermedia entre los ríos Itaya y Nanay, que eran asientos de Indios Iquitos, constituyeron sin duda alguna y por lógica apreciación, factores decisivos para que el lugar se convirtiera en escala obligada de la navegación de entonces y en centro apropiado para los abastecimientos industriales y transacciones comerciales.

En lo primero, porque las embarcaciones podrían acoderar en todo tiempo con facilidad y conseguir los servicios de los indios bogas; y, en lo comercial, porque los núcleos aborígenes vecinos del Itaya, podrían proveerles de productos industriales, como zarzaparrilla, cera, hamacas, y otros tejidos a trueque de los artículos de vida que necesitaban.

Esa posición geográfica y esas ventajas económicas, dieron lugar lógicamente a que indios Iquitos esta-

blecieran sus chozas en la zona, constituyéndose en los primeros habitantes del lugar, después de trasladarse en su mayoría desde los antiguos pueblos del interior del Nanay, fundados por los misioneros jesuitas.

Así se habría formado Iquitos como pueblo, pero un pueblo disperso o inconexo como hubo y aún hay muchos pueblos amazónicos, constituidos por escuelas, chozas de indígenas, ubicadas de techo en techo, sin sentido de orientación y apenas unidas por estrechos senderos.

Ese aspecto desordenado, precario y circunstancial que ofrecían los primitivos pueblos amazónicos, ya había sido observado por el Obispo Sánchez Rangel, quien a raíz de la proclamación de nuestra Independencia, fugó de Moyobamba por la ruta del Amazonas hasta España, desde donde en informe emitido al Papa, con fecha 17 de Octubre de 1822, decía "Los pueblos del Obispado de Maynas vienen a ser hoy de sesenta a setenta, formados con infinitas ranche-

rías, tambos, chacras y, en fin, **cada cual vive donde quiere**; en una extensión tan inmensa en donde caben descansadamente dos o tres Europas, no hay más población que la dicha y esa, **muy agreste**".

Además de esas circunstancias, tratándose de Iquitos que ofrecía destacada situación geográfica y era centro de operaciones económicas, la emigración de otros habitantes de la comarca para establecerse en el lugar con el transcurso de los años fue dando mayor extensión y volumen al nuevo pueblo, hasta que su existencia fuera recogida en censos, relatos de viaje, que se mencionan en el capítulo siguiente.

Iquitos se habría formado pues por el consenso espontáneo de Indios Iquitos que se establecieron en su zona, por imperativo de vida y de trabajo simultáneamente estimulados sus primeros pasos por la "Obra lenta de la fe Católica y del desarrollo comercial e industrial" como acertadamente lo interpretara el escritor Herrera.

## CAPITULO V

### Las Primeras Referencias de Iquitos como Pueblo

La primera referencia escrita que se tiene de Iquitos como pueblo, data del año 1814. En el censo de la provincia levantada ese año por el Obispo de Maynas, Fray Hipólito Sánchez Rangel, que residía en Moyobamba, aparece Iquitos en la condi-

ción de pueblo y con 81 habitantes, de los cuales 52 eran hombres y 29 mujeres sindicándose a 1 de ellos como español. El censo que lleva fecha 14 de Mayo de ese año, fue levantado en ciudades, villas, pueblos y asentamientos. Los cuadros estadísticos sobre



la condición de religiosos, tropas de mar y tierra y esclavos no consignan dato alguno.

La siguiente cita histórica de Iquitos como pueblo se producen en 1824, en el cuadro de parroquias y aldeas de la provincia de Maynas, con especificación de distancias, número de habitantes, cuyas y misioneros, formulado por el intendente de la provincia, Damián Najar. En ese documento se declara que Iquitos está a tres días de surcada en canoa a Omaguas y un día de bajada; y, que tiene 79 habitantes. No se indica si tenía Misionero alguno ni Iglesia.

Cuatro años después, en 1828; el teniente Gobernador de Iquitos Manuel Ramos, con fecha 18 de Octubre, comunicaba al Subprefecto de la provincia, lo siguiente: "Certifico de cómo se practicó el juramento de la nueva constitución, con la llegada del Cabo Primero don José María Ruiz, en junta de la municipalidad y demás gobernados de este pueblo de mi mando y moradores "la citada autoridad se refería a la constitución expedida por el Congreso el 18 de Marzo de 1828 y promulgada por el presidente de la República General don José de La Mar".

Diez años después, el 21 de Mayo de 1840, el Subprefecto de Maynas elevaba al Prefecto del Departamento (Trujillo) la lista de los estados políticos, eclesiástico y militar de la provincia. En ese cuadro estadístico aparece que Iquitos tenía en lo político como "Inspector a don Benito Sumaeta. En la capital del distrito,

el pueblo de Loreto, residía el cura Benito de la Guarda.

Más adelante en la relación de la visita, hecha a su jurisdicción en 1842 por el Obispo doctor José María Arriaga, se consigna que "el número de los confirmados en Iquitos, fue de ochenta personas, incluso nuestros nuevos cristianos". El relator, presbiterio Pedro Ruíz agrega "el diez y seis de Setiembre, se dio el señor Obispo al remo en el puerto de Iquitos a las diez y tres cuartos de la mañana y el siete de Octubre arribó felizmente al de la Laguna".

A raíz de este viaje y a propuesta del nombrado Obispo se expidió la disposición Suprema del 8 de Junio de 1842, estableciendo nuevos distritos; entre ellos el de Loreto, a cuya jurisdicción se incluía el "Pueblecito o aldea de Iquitos con cien habitantes".

En 1843, en el relato hecho por don Pedro Vásquez Caicedo, gobernador general de las Misiones, denominación que se daba a la jurisdicción política de esta parte del Amazonas, refiriéndose a Iquitos, dice: "Pueblo de Iquitos a este pueblo salen los infieles de Nanay y Chambirayacu a negociar con cera, zarza y hamacas y estas dos familias pueden tener, por lo menos, doscientos cincuenta habitantes".

En la relación de ciudades, pueblos y aldeas de la Provincia de Maynas formada por el Subprefecto don José María Reátegui, el 6 de Octubre de 1846, se consigna que el pueblo de Iquitos forma parte del distri-



to de Loreto. Igual mención de Iquitos como pueblo hace el Subprefecto don Eulogio Eléspuro, en la relación de poblaciones que formulara y que está fechada el 6 de Febrero de 1846.

Don Manuel Ijurra que efectuará en 1841 a 1847 un prolongado viaje por el Amazonas desde Chachapoyas hasta Belem do Pará terminando en Europa, en el relato que dedica, al Presidente de la República Mariscal Ramón Castilla, refiriéndose a Iquitos, dice: "En el puerto de Maucallacta hay 60 habitantes. Síguense al Oeste y a la orilla Norte del gran río de los puertos de Cochiquinas Pebas, Orán, Pucallpa, "Iquitos" Omaguas, Nauta y San Regis. De Omaguas al E. se sigue la embocadura del río Itaya y el puerto de Iquitos, poblado por algunos indios salvajes de la tribu del Nanay, cuyo número es desconocido".

Por esos años, en 1845, al hacer un resumen de funcionarios civiles, eclesiásticos y militares de Maynas, el Subprefecto Vásquez Caicedo, señala que Iquitos tenía como Inspector interino a don Lizardo Zevallos; y, en 1847, en la estadística del departamento de Amazonas, hecha por el Juez de Primera Instancia doctor Juan Crisóstomo Nieto, al referirse al distrito de Loreto, consigna que tiene "por anexo suyos los pueblos de Cochiquinas, Peruaté, Orán, Iquitos, que han sido gobiernos por separado, antes del arreglo que se hizo en 1841".

Ese mismo año, 1847 en la razón nominal de pueblos que componían la provincia de Maynas con ex-

presión de distritos, números de almas y nombres de los funcionarios formados por el Subprefecto José Orozco, figura Iquitos como pueblo perteneciente al distrito de Loreto, con 150 habitantes y teniendo como Inspector a Lizardo Zevallos; el gobernador residía en Pevas.

A los anteriores testimonios de la existencia de Iquitos, como pueblo, debe agregarse el muy valioso y ya mencionado del sabio Antonio Raymondi, que en el relato de su primer viaje a la comarca (1859-1862), refiriéndose a Iquitos, dice:

"El pueblo de Iquitos se halla situado en la orilla izquierda del Amazonas, casi en la confluencia del río Nanay y a un día de bajada de Omaguas. El pueblo se halla colocado en un terreno un poco elevado; actualmente tiene una población que pasa de cuatrocientas almas, dividido en dos pueblos, de los que uno tiene casas más cómodas y habitados por unos 100 individuos, originarios del pueblo de Borja, destruidos por los salvajes; el otro es habitado por indios Iquitos, los que no sólo viven en pueblos, sino que una gran parte habitan en el estado salvaje los bosques de las inmediaciones. Estos andan desnudos y sólo se cubren cuando vienen a la población para hacer sus cambios. Los habitantes del pueblo de Iquitos son muy industriosos con las hojas de una palmera espinosa, que llaman chambira; preparan una materia textil tenaz con la que fabrican hamacas y unas bolsas de varios colores que sirven para cargar varios objetos".



Al referirse al primer poblado, por moradores de San Francisco de Borja, del que emigraran a raíz de la destrucción de este pueblo por los salvajes huambisas en 1851. habitado por unos 100 individuos, originarios de Borja, el ilustre naturalista hacía alusión al entonces agreste caserío de Punchana, formado

## CAPITULO VI

# Creciente Impulso a la Colonización Amazónica

Transcurrido los primeros años siguientes a la proclamación de la Independencia Nacional, que por lógica consecuencia fueron de convulsiones gubernativas y de lucha de sistemas públicos y privados, las clases sociales y principalmente, los gobiernos iniciales de la República comenzaron a dedicar preferente atención a nuestros territorios de la Amazonía, esa gran porción del escenario nacional que se conectaba difícil y retardadamente con el resto del país y vivía carente de estímulos; casi ignorada.

Esa atención se evidenció con medidas gubernativas de diversa índole, viajes de exploradores nacionales y extranjeros, iniciativas de navegación y de apertura de caminos, fundación de pueblos y otros incentivos que pusieron de manifiesto el creciente interés del Perú republicano, por impulsar la colonización en sus posesiones Amazónicas.

Región extensa y dilatada, a la que para llegar desde el Pacífico, había que atravesar la muralla de los Andes escarpados é inhóspitos, em-

pleando caminos primitivos; con elementos administrativos subalternos, cuya labor era difícil y demorada por depender de una sede gubernativa lejana; escasamente poblada y sin elementos para acrecentar su comercio e industria, nuestra Amazonía de entonces reclamaba urgentemente estímulos económicos y administrativos, eficaz apoyo del Estado. Había que promover sus recursos, mejorar sus transportes, reconocer e inventariar su sistema hidrográfico, establecer la navegación a vapor y vincularla con las rutas del Atlántico al que podía llegar por los caminos naturales de sus grandes ríos.

Y el estado acudió con esos objetivos se dictaron disposiciones gubernativas que tenían entre sus finalidades principales, dotar a la región de mayor y cada vez más adecuada organización política y administrativa y establecer la navegación a vapor que acababa de iniciar una nueva era de progreso en el mundo.

La ley de 21 de Noviembre de 1832, promulgada por el Presidente

de la República, general Agustín Gamarra, fue el punto de partida de esta cruzada del interés estatal por la Amazonía y por tratar de solucionar sus problemas.

Abarcaba disposiciones de tráfico comercial, propendía a la labor misional y estimulaba la inmigración; pero principalmente creaba el nuevo departamento de Amazonas, en el que se incluía a la provincia de Maynas y se estipulaba que **"se formaba un astillero en el punto más inmediato a la confluencia del Ucayali con el Marañón"** con la nueva circunscripción política se mejoraban los servicios administrativos de Maynas, porque la hacía menos distante de su sede departamental, Chachapoyas en vez de Trujillo; y, aunque la previsión de establecer un astillero no tuvo realización, ella significó valiosa iniciativa, porque buscaba la dotación de una instalación naval, que estaría llamada a impulsar la navegación, el comercio y las industrias.

Un mes después, el 22 de Diciembre del mismo año el Congreso expedía un decreto permitiendo la exportación por el río Huallaga hasta Belem do Pará (Brasil) de "los frutos naturales é industriales del Perú", así como el establecimiento de buques a vapor que podrían navegar por el Huallaga y el Marañón, hasta el Océano. Esta medida legislativa, que fuera promulgada por el Ejecutivo el 1º de Febrero de 1833, tenía carácter general y estaba inspirada en el propósito de despertar interés por implantar la navegación a vapor, de la

que se carecía. Esta perspectiva no tuvo resultados.

Casi diez años después se produce otro acto gubernativo destinado a lograr el establecimiento de la navegación a vapor por decreto supremo de 6 de Julio de 1841, se concede al ciudadano brasileño don Antonio Marcelino Pereyra Ribeyro, **"el privilegio de exclusivo de navegar por buques de vapor u otros de superior invención en el río Amazonas, en la parte que corresponde al Perú y todos sus afluentes"**. Esta concesión que estipulaba una duración de diez años y otorgaba al favorecido excepción de impuestos y otras facilidades, tampoco dio resultados.

En 1851 se produce un acto internacional de enorme trascendencia para nuestra región amazónica, pese a los perjuicios que él nos irrogaba. La Convención de Comercio, Navegación Fluvial y límites celebrada por el Brasil el 23 de Octubre de ese mismo año, siendo Presidente de la República el General Rufino Echenique, nos ponía en el irreparable trance de perder extensa área territorial que pasaba a ser reconocida como posesión brasileña; pero nos colocaba en situación de promover la navegación a vapor, en colaboración con el Brasil, aparte de establecer otras mutuas facilidades de tránsito y de control fiscal, aspectos esenciales en el medio para estimular la colonización entre ambos países.

Al año siguiente, el 4 de Noviembre de 1852 y en virtud de las estipulaciones complementarias de di-



cha convención el Gobierno nacional celebraba contrato con la empresa brasileña "Compañía de Navegación del Amazonas" para establecer una línea de vapores desde el puerto brasileño de Manaus hasta el peruano de Nauta localidad ésta la más importante de la región por aquella época.

Casi un año después se producía el ansiado acontecimiento de que un buque a vapor navegase nuestras aguas del Amazonas. Por oficio de 7 de Octubre de 1853 el Gobernador General de Loreto Coronel Francisco Alvarado Ortiz, comunicaba al Subprefecto de Maynas, en Moyobamba, que el día anterior 6 del citado Octubre, había arribado al puerto de Loreto, que era el de su sede el primer vapor de la Compañía del Imperio del Brasil, llamado "Marajo". El citado funcionario agregaba a la noticia. "Este notable acontecimiento debe de regocijar los corazones de los peruanos amigos de su Patria, porque él es el principio de la prosperidad de estos fértiles terrenos que serán algún día el manantial fecundo de la riqueza para el Perú", terminaba la nota con estas frases optimistas; "Abiertas las vías de comunicación, el comercio progresará lo que indudablemente hará feliz este Litoral".

Ya estaban abiertas las vías de comunicación; ya el Perú contaba con navegación a vapor en el Amazonas. Pero como este servicio se había logrado con barcos de propiedad extranjera y bajo condiciones onerosas, subsistía el deber ineludible de obtener con naves nacionales y propias.

Y ese fue el objetivo del Gobierno peruano puesto en acción casi inmediatamente después de celebrado el contrato de navegación con la Compañía Brasileña.

En marzo de 1853, el Gobierno contrataba la construcción en Estados Unidos de Norte América de dos barcos, de ochenta y cinco toneladas de registro, con máquinas de 75 a 50 H.P., respectivamente. La llegada de estas naves a aguas amazónicas peruanas, se produjo en 1854, pues el ya nombrado Gobernador General de Loreto, en oficio fechado en Yurimaguas el 9 de Abril de ese mismo año le decía al Subprefecto de la provincia de Maynas "Tengo la satisfacción de participar a Ud. que el 14 del pasado, a las 3 de la mañana llegaron a Loreto los vapores "Tirado" y "Huallaga" mandados construir por el Supremo Gobierno para la exploración de estos ríos y que el primero de dichos vapores ha hecho un viaje muy feliz hasta este punto, lo que me es súmamente placentero y debe ser muy satisfactorio para todo peruano por quedar ya conocida la capacidad del Huallaga para la navegación por vapor".

Pero estos barcos no duraron mucho tiempo porque naufragaron en nuestras aguas. Refiriéndose a la llegada y el lamentable final de estas naves, el marino —escritor Fernando Romero dice: "El Tirado" llegó a órdenes del Guardiamarina don Aurelio Saavedra y el "Huallaga" comandado por el piloto don Luis Conti; ninguno de los dos duró mucho. El "Tirado" se perdió en Nauta en 1857 y

el mismo año, cerca del puerto de Omaguas, el "Huallaga" era el pre-cio de la inexperiencia".

Habiendo perdido el país sus elementos propios de navegación, el Gobierno se vió obligado en 1859 a renovar el contrato con la Compañía

brasileña de Navegación, en condiciones aún más onerosas que las del primero. Este contrato tuvo vigencia sólo de un año porque en el segundo, que se estipulaba a voluntad de nuestro Gobierno, fue rescindido.

(Continuará)



# La Situación Naval en el Sudeste Asiático

Por M. BERTINI

(De la Revista "Marittima" XCVII-12)

Los recientes ataques de las torpederas del Vietnam del Norte contra las unidades de la VII Flota norteamericana que patrullaban en el Golfo de Tonkín, además de la tensión existente entre la República Federal de Malasia y la Indonesia por reivindicaciones territoriales adelantadas por esta última, han caracterizado el panorama político de estos últimos tiempos en el S. E. Asiático.

La guerrilla de facto existente entre los dos Vietnam y que a menudo da lugar a encuentros en vasta escala; el empleo intermitente de comandos indonesios en territorios que ahora forman parte de la Malasia, además del continuo refuerzo de las fuerzas armadas de los países bajo control comunista o simpatizantes con él, hacen que la situación en este sector, algo fluida, sea merecedora de la máxima atención por parte de los Estados Unidos y de la Gran Bretaña, miembros ambos de la SEATO, organización político-militar cuya misión es contener las erosiones comunistas en esa parte del mundo.

Además, la configuración particular de estos territorios cuyas zonas internas son, por sus características na-

turales, inaccesibles y excluidas al empleo de medios convencionales, marca la importancia del poder aeronaval que es el único que puede detener la erosión comunista.

De aquí se deduce que el aspecto naval y aeronaval de la situación estratégica del sector es el elemento determinante del equilibrio político.

Por lo tanto, al examinar las fuerzas navales de los diversos países interesados, se debe tener en cuenta que éstos se diferencian entre sí, por varios motivos.

En efecto, la China y el Vietnam del Norte pertenecen al grupo comunista, mientras que las Filipinas y Tailandia están alineadas en la SEATO.

(Forman parte de la SEATO, fundada en Setiembre de 1954, ocho países: Estados Unidos, Gran Bretaña, Pakistán, Tailandia, Filipinas, Francia, Australia y Nueva Zelanda, con sede en Bangkok).

Por otra parte, en el grupo de los países no alineados, neutrales o que no forman parte de la SEATO, la reciente República de Malasia, surgida bajo auspicios ingleses, gravita hacia

la Gran Bretaña y está en contraste por la cuestión de las reivindicaciones territoriales contra Indonesia.

Finalmente, Formosa y el Vietnam del Sur está decididamente al lado de los Occidentales contra la amenaza comunista.

Por lo tanto, esta diferenciación de los cuatro grupos, tiene el objeto de reflejar en lo posible la compleja situación de este sector. Estos grupos pueden definirse del siguiente modo:

—Grupo de los países comunistas.

—Grupo de los países que no forman parte de la SEATO, pero que gravitan en la órbita occidental.

—Grupo de países que forman parte de la SEATO, y

—Grupo de los países no alineados, o neutrales.

Del cuadro de las fuerzas, se puede ante todo deducir que existe actualmente un notable desequilibrio entre los grupos mismos.

El *primer grupo* (China comunista y Vietnam del Norte) cuenta con un total de 884 unidades;

El *segundo grupo* (Formosa, Malasia y Vietnam del Sur) con 275 unidades.

El *tercer grupo*, excluyendo naturalmente las fuerzas anglo-norteamericanas, con 132 unidades; y

El *cuatro grupo* (Indonesia, Camboya y Birmania) cuenta con 269 unidades.

La diferencia aparece todavía más notable cuando se toma en consideración la composición específica y la eficiencia bélica de las unidades de cada una de las Marinas.

Por consiguiente, nos parece oportuno dar una mirada rápida al cuadro sintético de ellas.

En el *primer grupo*, la China comunista, sobre un total calculado de 835 unidades de valor bélico, cuenta con un conjunto de unidades de características modernas, compuesto de una treintena de submarinos, muchos de ellos de la clase "W" soviética de 1030 tons., aptos también para fondear minas y para el ataque, y con una larga fila de torpederas de armamento convencional. No podemos descartar que la China tenga una gran cantidad de lanchas lanzadoras de proyectiles dirigidos del tipo "Ossa" o "Komar". Las fuerzas restantes están representadas por unidades eficientes, pero no de reciente construcción, aparte de algunas sustituciones últimamente efectuadas, especialmente en los tipos de unidades de patrulla y de cazasubmarinos.

Además, hay que tener en cuenta que la actual capacidad constructiva de los astilleros chinos, aunque por ahora no satisface a las exigencias del desarrollo orgánico de las fuerzas navales, permite la construcción de unidades modernas, limitándose a los tipos de tonelaje y fuerza reducidos y a pequeños submarinos.

Vietnam del Norte tiene semejanza a los otros pequeños estados de la



## FUERZAS DE LAS MARINAS DEL SUDESTE ASIATICO

TIPO DE UNIDADES	Primer grupo		Segundo grupo			Tercer grupo			Cuarto grupo			
	China comunista	Vietnam del Norte	Formosa	Malasia	Vietnam del Sur	Filipinas	Tailandia	U. S. A.	R. U.	Indonesia	Camboya	Birmania
Cruceros	1	—	—	—	—	—	—	VII Flota = 125 Unidades	Escuadra del Extremo Oriente 30 Unidades	1	—	—
Cazatorpederos	4	—	5	—	—	—	1			7	—	—
Fragatas y unidades de escolta	15	—	11	—	5	6	7			11	—	2
Submarinos	28	—	—	—	—	—	—			6	—	—
Dragaminas	38	—	19	6	5	2	7			21	—	—
Lanchas lanza proyectiles dirigidos	?	—	—	—	—	—	—			12	—	—
Lanchas convencionales	150	16	—	10	—	—	—			23	—	5
Lanchas cañoneras	74	30	3	—	22	—	—			21	1	23
Buques de patrulla y caza submarinos	37	3	26	2	4	26	26			20	6	6
Medios de desembarco	59	juncos armados	56	1	25	9	13			30	4	—
Unidades auxiliares	49	—	16	1	4	11	9	19	—	1		
Varios	380	—	54	—	—	15	—	50	—	—		
<b>TOTALES</b>	<b>835</b>	<b>49</b>	<b>190</b>	<b>20</b>	<b>65</b>	<b>69</b>	<b>63</b>		<b>221</b>	<b>11</b>	<b>37</b>	

Indochina; posee un modesto número de unidades de pequeño tonelaje, especialmente torpederas, cañoneras y medios de patrullaje y de desembarco. Sin embargo, a muchos de éstos, debido a los daños causados por los aviones norteamericanos de la VII Flota después del ataque del Golfo de Pe-kín, hay que considerarlos irreparablemente averiados o perdidos.

En el *segundo grupo* la Marina más homogéneamente constituida es sin duda la de la China nacionalista (Formosa) que cuenta con 190 unidades casi todas ellas de gran valor bélico. Una característica evidente de esta fuerza es que ella no posee ni submarinos ni torpederas, mientras que ha dado gran impulso a las unidades de escolta, de patrullaje antisubmarino y de dragado.

Las otras marinas de este grupo tienen todas ellas una modesta consistencia, disponiendo de algunas unidades de escolta de poco tonelaje de tipo anticuado, de algunos dragaminas, de un pequeño número de cañoneras y de medios de desembarco de tipos diversos. Entre éstas, la nueva marina de la Malasia es la única que dispone o que podrá disponer dentro de poco en cuanto termine su construcción, de un núcleo de modernas torpederas (10) construidas en Gran Bretaña que presentan excelentes características de armamento y de velocidad para su particular zona de empleo.

En el *tercer grupo* las fuerzas de las Filipinas y de Tailandia, con un total estimado de 132 unidades, en

su mayor parte de construcción no reciente, carecen de tipos especiales, tales como submarinos y torpederas, y pueden definirse como modestos grupos heterogéneos de defensa costanera, no idóneos para efectuar operaciones de gran envergadura.

En el *cuarto grupo*, la Indonesia, sobre un total calculado en 221 unidades, es, entre las Marinas del SE. Asiático, la que presenta las características de mayor eficiencia, homogeneidad de composición y valor bélico, pues está dotada en su mayor parte, de unidades de nueva y reciente construcción; muchas de ellas de procedencia rusa.

Si se considera además, que la Indonesia debe recibir todavía, especialmente de la Unión Soviética, otras unidades de valor bélico, —entre las cuales probablemente un portaviones hecho con el casco de un crucero tipo Sverlov, sumergible de ataque tipo "W", torpederas y cañoneras además de unidades auxiliares y medios de desembarco—, se deduce que esta Marina tiende a volverse la más eficiente y la más temible entre las de esta zona.

Este continuo incremento de las fuerzas indonesas despierta preocupaciones a los países vecinos, tales como Australia y la India. Además, de esta composición de fuerzas resulta evidente que la Marina indonesa dispone de un gran número de unidades torpederas, además de una flotilla de lanchas lanza proyectiles dirigidos, las únicas con tal armamento en este sector.



Esta eficiencia intrínseca de las fuerzas navales indonesas, hasta ahora en período de crecimiento, unida a la tensión existente por cuestiones territoriales con el vecino estado de Malasia, hace que el aspecto naval de la situación estratégica del sector sea un tanto delicada, porque las fuerzas indonesas pueden hacer aún más notable la diferencia entre los grupos, dada su propia formación.

Por esto, parece evidente que el primero y cuarto grupos juntos, en la hipótesis por ejemplo, de una unión de Indonesia con el grupo comunista o de todos modos contra los grupos filo-occidentales, sobrepasarán netamente a los otros, ya sea en eficiencia bélica, ya sea en número.

En tal situación particular, la presencia activa de las fuerzas aeronavales anglo-norteamericanas, se presenta como una condición esencial, no solamente para anular la diferencia existente entre los diversos grupos, sino también para afirmar que el "disuasivo estratégico", que en casos semejantes es el único capaz de contener el avance de la amenaza comunista, es además, el que detiene las complicaciones de carácter nacionalista.

La *Gran Bretaña* mantiene actualmente en el Extremo Oriente una buena parte de sus mejores unidades operativas: cerca de 30 buques como sigue:

1 portaviones; 2 cazatorpederos lanzaproyectiles dirigidos, de construcción moderna; 4 cazatorpederos de escolta; 8 fragatas de construcción mo-

derna; 6 submarinos; 8 dragaminas; además de varias unidades auxiliares.

También está previsto el envío de un crucero; mientras que han sido recientemente designadas al Extremo Oriente dos fragatas y dos cazatorpederos.

Este conjunto de 30 unidades de gran valor bélico (excepto los últimos envíos), y que por sí solo representa aproximadamente el 50% de todas las fuerzas operativas británicas, puede en caso dado ser reforzado por unidades sacadas de las designadas para el Medio Oriente.

Este conjunto, homogéneamente estructurado en cada tipo de unidades para hacerlo idóneo para intervenir con gran rapidez en cualquier punto neurálgico, tiene una capacidad notable de intervención anfibia aeronaval y antisubmarina, porque está dotado de una gran componente aérea y helicóptera, representando de este modo un eficaz "disuasivo estratégico".

Los *Estados Unidos* tienen ya desde hace tiempo destacada en el Extremo Oriente su VII Flota compuesta de 125 unidades de varios tipos (desde portaviones de ataque hasta fuerzas de patrullaje anti-submarino), de 650 aviones y 64,000 hombres, inclusive 24,000 hombres de las fuerzas de desembarco.

Este imponente conjunto está dividido en numerosas "Task forces" diversamente constituídas a fin de hacerlas particularmente idóneas para efectuar cualquier clase de misión que

se pueda presentar en el delicado sector asignado a la VII Flota.

Su elevadísima capacidad de intervención anfibia, aeronaval y anti-submarina, —tantas veces experimentada en el transcurso de estos últimos tiempos, como en la reciente crisis en Laos y en Vietnam, así como también

en la acción de retorsión efectuada por los aviones de los CVA "Ticonderoga" y "Constellation" contra las bases de las torpederas norvietnamitas, —asegura con su "disuasivo estratégico" el freno más eficaz contra la erosión comunista, y el mantenimiento político en esta parte del mundo.



# Divulgación Odontológica

Por el Teniente Primero S.N. (O.)

JULIO CESAR NEVES Z.

El progreso de los pueblos se halla básica e íntimamente relacionado al esfuerzo decidido y la colaboración conjunta de sus hombres. La sociedad para considerarse integral y provechosamente constituida necesita del trabajo mancomunado de sus individuos. Ahora bien, cada sujeto desempeña determinado rol ante la sociedad, contribuyendo así al progreso de su pueblo con la participación de su trabajo, fruto de la orientación del mismo, sea éste profesional, técnico, laboral, etc., y como quiera que nos necesitamos los unos a los otros dentro de la sociedad en que vivimos, es menester conocernos mejor y conocer más de cerca los diversos campos en que nos desenvolvemos, es decir, la ciencia, el arte y la tecnología, con el fin de participar inteligentemente de sus beneficios.

Cabe aquí entonces el tema de divulgación y en el caso particular mío voy a intentar hacerlo dentro del campo de la ciencia odontológica, a través de una serie de artículos que buscarán el propósito de dar más familiaridad a los fines y medios con que hoy cuenta esta profesión, y despejar siquiera en parte posibles dudas, temores y aún desconfianza, pues en nuestros días todavía es posible encontrar personas que temen a los pro-

cedimientos odontológicos o desconfían de ellos porque piensan tal vez por tradición, que el odontólogo de hoy bien puede causarle los tormentos que el empírico "sacamuelas" de ayer. La Odontología como toda ciencia ha investigado la verdad y la sigue investigando en procura del perfeccionamiento de la filosofía de su esencia, ello ha servido para contribuir a su vez al progreso de la medicina en general y a la sagrada defensa de el don más preciado que Dios ha legado a la humanidad, la salud.

Es mi deseo a través de esta divulgación, colaborar modestamente en la protección de la salud buco-dentaria del personal de la Armada en general, por lo que trataré de explicarme en léxico usual, comprensible al lector.

Los artículos a desarrollar serán correlativamente los siguientes:

- 1.—Apuntes históricos de la Odontología.
- 2.—Odontología y sus especialidades.
- 3.—El sistema buco-dentario y sus enfermedades.
- 4.—Recomendaciones prácticas para el cuidado de la salud buco-dentaria.
- 5.—Educación odontológica.

1.—**Apuntes Históricos de la Odontología.**— Considero de interés a notar cierta información histórica, bien sea para hacer una mejor evaluación del pasado y presente de la Odontología, o por simple curiosidad en el tema.

Debido a la dureza especial que tienen las piezas dentarias —ya que constituyen ellos los tejidos más duros de la economía humana—, contamos con referencias de enfermedades dentales desde la época prehistórica. En efecto, existe en el Museo Nacional de Ottawa el esqueleto de un dinosaurio cuya antigüedad se calcula en cien millones de años y en el que se puede observar caries en uno de sus dientes. Asimismo, se ha encontrado la mandíbula de un camello en Los Angeles, California, cuya antigüedad ha sido calculada en 75,000 años y en cuyos dientes también ha sido posible observar caries dentarias.

Estudios hechos en el cráneo del hombre cuaternario de Neanderthal que vivió entre los años 40,000 y 25,000, si bien no demuestran la presencia de caries dentaria, se ha observado en cambio la falta de dos piezas molares y que es posible se haya debido a la enfermedad llamada piorrea alveolar.

En el hombre de Cro-Magnón que vivió hace más o menos 25,000 años y uno de cuyos cráneos se conserva en el Museo de Historia Natural de Nueva York, se observa igualmente caries dentarias.

Esta información histórica nos hace ver pues que los problemas denta-

les, especialmente caries, son más antiguos que la humanidad misma.

De la época antigua tenemos información especialmente de los egipcios, que constituyeron la nación más civilizada de la época, y así en el papiro descubierto por George Ebers, escrito en 1550 a.j.c., se describen enfermedades de los dientes y las encías y prescripciones para curarlas.

De los griegos y romanos tenemos evidencia que fueron los pioneros en la creación de instrumentos para las prácticas odontológicas, así como en el empleo desde ya de dientes artificiales ligados con cintas o hilos de oro.

Los chinos a través de el libro de medicina de Nuei King, escrito 27 siglos antes de la era cristiana, nos refieren en dos de sus capítulos las odontologías, abscesos e inflamaciones bucales. Pensaban que dentro de las caries existían gusanos y trataban de matarlos con arsénico y otros.

Durante la Edad Media la medicina se encontraba muy atrasada y se ejercía a base de brujerías, supersticiones y manejos empíricos. Así, entre los germanos se creía que para favorecer la erupción de un diente en un niño, había que rodearle el cuello con un hilo teñido de sangre por haberse pasado a través de los ojos de un ratón.

Surgieron los afamados "sacamuelas", empíricos que a base de charlatanismo llegaron hasta el abuso, obligando a dictarse ordenanzas que los eliminó por mucho tiempo.



Vinieron entonces los barberos, quienes practicaban extracciones, sangrías y pequeña cirugía.

Veamos algunos métodos, tradiciones populares y consejos que en la Edad Media se utilizaban para el dolor de muelas:

—“Tomar los huesos de la pata derecha del sapo, frotar con ellos el diente dolorido y el dolor desaparecerá inmediatamente”.

—“Colgar en el cuello del paciente un diente de hombre y una haba que haya sido perforada por un gusano y en cuyo hoyito se hubiera refugiado un piojo”.

Para la extracción de un diente se aconsejaba: “Tomar el diente de un hombre que haya fallecido de muerte natural, pero lenta, y tocar con éste al enfermo, el diente de éste caerá inmediatamente sin dolor alguno”.

En la Edad Moderna, en los años de 1750 a 1780 un dentista de París introdujo la moda de trasplantar los dientes y así algunos enamorados intercambiaban sus dientes. Se cuenta que Luis XVI y María Antonieta hicieron intercambio de un diente en los primeros días de su matrimonio.

En Europa abundaban aún los charlatanes sacamuelas. Sin embargo, muchos conceptos se aclaran en esta época, así Vesalius (1514) por ej. nos habla ya de la anatomía dentaria, Vigo (1520) recomienda la obturación de la caries dentaria, Eustachius (1500-1574) publicó el primer trata-

do de la anatomía, fisiología y embriología dentarias, y Paré (1517 - 1592) explicaba su técnica para extraer dientes así: “Debe sentarse al paciente muy bajo, a veces en el suelo, colocando su cabeza entre las piernas del operador, descarnar el diente y expulsarlo con un botador”.

Acquapedente y Banister describieron capítulos importantes sobre cirugía dental.

Edad Contemporánea.— La ciencia odontológica entra a una etapa floreciente en esta era, surgen investigadores, trabajos, métodos y técnicas por millares hasta llegar al grado de adelanto que posee la Odontología de nuestros días.

Es en esta época que se desmoronan una a una las viejas creencias y teorías hasta entonces conocidas, la brujería y el charlatanismo son eliminados para dar paso al consenso científico unánime que de la materia se tiene. Ya no se piensa que la caries dental es producida por gusanos, ni menos queda campo para los intrépidos empíricos. Se crean Escuelas y más tarde Facultades universitarias de Odontología, donde se cultiva la profesión odontológica como rama importante de la medicina con postulados de entera independencia. Nacen un sinnúmero de sociedades e instituciones académicas, las publicaciones son pródigas, se construyen hospitales y clínicas dentales, la fabricación de equipos, instrumentos y materiales dentales adquiere su mejor auge y la Odontología en general amplía científicamente su campo de acción a



través de sus diferentes especialidades.

De la gran lista de investigadores cabe destacar especialmente a Horacio Wells, Morton, Jackson, Carlston y Fauchard. A los tres primeros se debe el fantástico avance de la cirugía en general, pues fue Horacio Wells, odontólogo de Hartford, el primero que tuvo la idea de suprimir el dolor durante las intervenciones quirúrgicas y el primero que la puso en práctica inhalando él mismo el protóxido de ázoe. En efecto, el 10 de Diciembre de 1844 Wells asistía a un curso de química dictado por el Dr. Colton y en el cual para comprobar las reacciones hilarantes que producía el protóxido de ázoe al ser inhalado, se lo administró a Wells, a M. Cooley y a otras personas más. El Sr. Cooley sufrió una fuerte excitación, provocándole diversos movimientos que lo hicieron rodar por el suelo hasta el punto de lastimarse las piernas al pegarse contra los bancos, cosa que Wells anotó. Cuando Cooley volvió en sí libre de los efectos del gas, Wells le preguntó si las heridas que se había ocasionado le produjeron dolor, a lo que contestó que no tenía conciencia de haberse lastimado, pero al levantarse la ropa se pudo apreciar gran cantidad de sangre. Wells entonces opinó que inhalando dicho gas se podría insensibilizar a una persona hasta el extremo de extraerle una muela sin dolor alguno. Al día siguiente expuso su teoría al Dr. Colton y a su colega el Dr. Riggs, entonces proveyéndose de un balón de aquel gas, Wells se acomodó en el sillón de ope-

raciones, Colton le suministró el gas y cuando éste hizo su efecto, su colega el Dr. Riggs le extrajo un diente. Cuando Wells volvió en sí exclamó: "He aquí una nueva fase en la extracción de los dientes", "No me ha hecho más daño que una picadura de alfiler".

En 1845 Wells trató de hacer una demostración ante los componentes del Colegio Médico de Harvard y estudiantes, pero el paciente operado profirió tales gritos de dolor que provocaron silbidos y risas en el auditorio. El fracaso que se debió posiblemente a mala dosificación del gas, sensibilizó tan profundamente a Wells que perdió la razón y se suicidó abriéndose las venas. Sin embargo, poco tiempo después la Academia de Ciencias de París le otorgó el título de Doctor en Medicina, por haber sido el primero en realizar una operación sin dolor. En 1875 se levantó un monumento en Hartford en cuyo pedestal se lee: "Horacio Wells. El descubridor de la anestesia. Diciembre 1844".

Más tarde William Morton, odontólogo discípulo de Wells, empezó a experimentar con el éter sulfúrico como anestésico general y en 1846 conjuntamente con Jackson, otro odontólogo, patentaron una mezcla de éter y aceites aromáticos con el nombre de "letheon", y luego de una exitosa demostración pública ante el Cuerpo médico-quirúrgico de Massachusetts, a sugerencia de Wendell Holmes se le llamó al producto "ANESTESIA", palabra que hasta hoy se conserva. Más, su descubrimiento



le causó tantas luchas y decepciones que lo llevaron prematuramente a la muerte. En el cementerio de Mont Auburn existe un monumento en cuyo epitafio se puede leer: "Williams T. G. Morton. Inventor y demostrador de la anestesia por inhalación, quien suprimió y anuló el dolor en cirugía".

Por su parte Carlston, también odontólogo, descubrió en 1894 las propiedades anestésicas generales del cloruro de etilo.

Es de comprender el maravilloso jalón dado por estos tres odontólogos descubridores de la anestesia, en bien de la medicina y la cirugía general; las intervenciones quirúrgicas hasta entonces eran muy limitadas por la incapacidad de poder controlar el dolor y los métodos utilizados con este propósito eran demasiado precarios como para que la cirugía pudiera ir más allá de lo entonces factible; así, se empleaban sustancias como el opio, belladona, amapola, vino, etc. para tratar de hacer dormir al paciente y de esa manera realizar las intervenciones quirúrgicas.

En cuanto a Fauchard, odontólogo francés (1678), su fructífera labor y sabias enseñanzas en bien de la Odontología le han merecido justificadamente ser considerado como el "Padre de la Odontología moderna". A la edad de 15 años comenzó como estudiante en el servicio de salud de la marina francesa y durante su permanencia allí tuvo oportunidad de

asistir y tratar al lado de los cirujanos diversas enfermedades de la boca y los dientes, especialmente escorbuto, enfermedad que se presentaba en los marinos que hacían largas travesías.

La habilidad de Fauchard como Cirujano-Dentista hizo que en París los más destacados médicos, cirujanos y odontólogos consultaran con él. A través de sus obras ha dejado patético legado de sus estudios, métodos y técnicas empleadas en las diversas especialidades odontológicas y que son utilizadas aún en nuestros días.

Acápite aparte, diré que en el Perú Garcilazo de la Vega refiere que los Incas sabían ya tratar las enfermedades dentales con plantas medicinales. Para sus tratamientos usaban cuchillos de piedra y para el dolor mascaban hojas de coca.

Los indios afilaban sus dientes en forma de punta de lanza, pero no se ha podido averiguar qué instrumentos utilizaban para este propósito si se piensa lo duro que es el tejido dentario.

Más tarde la Odontología entró a su época también en que los barberos y charlatanes la practicaban, para finalmente llegar a nuestros días en que ocupa el honroso sitio que le corresponde al igual que en otros países.

Y aquí terminó estos apuntes, el próximo artículo será: "Odontología y sus especialidades".

# Relaciones Públicas de las Fuerzas Armadas

## HISTORIA Y RELACIONES PUBLICAS EN LAS FUERZAS ARMADAS DE LOS ESTADOS UNIDOS DE NORTEAMERICA

Por RICARDO VEGA PARDO

Asistente del Depto. de Relaciones Públicas  
de la Marina.

Las Fuerzas Armadas de los Estados Unidos, incluyendo el Ejército, la Armada, la Infantería de Marina y la Fuerza Aérea, forman la mayor empresa del país que puede compararse con una gran corporación nacional de 175 millones de accionistas que han invertido miles de millones de sus dólares para equipar y hacer funcionar su industria. Así como una sociedad de capital debe dar cuenta a sus accionistas acerca de la manera en que es administrada, las Fuerzas Armadas reconocen la necesidad de informar al público respecto de sus actividades y servicios. El público no ha invertido solamente dinero sino también la vida de sus hijos, maridos y padres en la empresa. Por tales razones, el interés del público por las Fuerzas Armadas es considerable.

La existencia y autoridad de las Fuerzas Armadas dependen del público americano representado por los legisladores. El Ejército, la Armada, la Infantería de Marina y la Fuerza Aé-

rea mantienen su unión y solidez para cumplir con sus responsabilidades militares mediante el apoyo del público. La capacidad de las Fuerzas Armadas para defender la libertad nacional depende de los hombres, el dinero y los materiales y equipos que sólo pueden ser obtenidos con el aporte y la comprensión del público.

Existe una tradicional antipatía en América por una gran fuerza militar estable. La necesidad de mantener grandes contingentes militares es frecuentemente cuestionada por el público y es unánime el deseo de los contribuyentes en cuanto a la reducción de los gastos de defensa. Apparentemente, el servicio militar como carrera no es atrayente para la mayoría de los jóvenes de ambos sexos.

No sólo es importante que las Fuerzas Armadas mantengan buenas relaciones con el pueblo americano sino que es igualmente esencial que logren alcanzar satisfactorias relaciones en el orden internacional. Pa-



ra mucha gente de todo el mundo, el contacto con los oficiales y personal alistado en las Fuerzas Armadas con bases en el exterior, constituye el único trato directo con los Estados Unidos. En tiempos de paz, una de las importantes funciones de los militares, especialmente de los de la Armada, es la de contribuir a fomentar las relaciones de los países extranjeros con la Unión.

#### **Antecedentes históricos de las relaciones públicas en las Fuerzas Armadas. —**

La información pública acerca de las Fuerzas Armadas tuvo origen durante la presidencia de George Washington, quien sometía los informes militares al Congreso. Esta práctica ha sido continuada por sus sucesores, quienes informaban al público directamente o a través de sus representantes en el Congreso, a cerca de las actividades militares. No fue sino hasta la Guerra de Secesión que los principales diarios y revistas ilustradas decidieron enviar corresponsales y fotógrafos a los campos de batalla para informar y tomar notas gráficas de las actividades desarrolladas por las distintas divisiones militares. El presidente Lincoln nombró a un editor, Charles A. Dana, como Subsecretario de Guerra, para que reportara la acción cumplida por los comandos. Durante las "Guerras Indias", los corresponsales de guerra acompañaron las expediciones al Oeste.

La labor periodística en los frentes de guerra tuvo oportunidad de destacarse durante el conflicto bélico

entre España y Estados Unidos, en 1898, cuando corresponsales como Richard Harding Davis y Stephen Crane ganaron gran notoriedad por las noticias que divulgaron al mundo desde Cuba. Mientras duró la guerra, los oficiales del ejército americano expedían diariamente comunicados de prensa, los que configuraron el primer acto sin precedentes en el ejército americano, tendiente a reconocer sus obligaciones de informar al público acerca de sus actividades y del desarrollo del conflicto.

El primer comunicado militar formal fue emitido por el Ayudante General del Ejército en 1904, pero las actividades de información pública resultaron de menor importancia hasta la primera guerra mundial. La Infantería de Marina estableció su primera oficina de informaciones militares en Chicago, en el año 1907, y una segunda en la ciudad de Nueva York en 1911, con el objetivo primario de atender el llamado a filas y el reclutamiento. También la Infantería de Marina, en 1933, creó su departamento de relaciones públicas en su cuartel general para atender sus relaciones con la prensa.

Durante la administración del presidente Woodrow Wilson, el Secretario de Guerra, Newton D. Baker, nombró como oficial del servicio de informaciones al mayor Douglas Mac Arthur, quien divulgó públicamente las hazañas de la famosa División "Arco Iris" durante la primera guerra mundial.

Como comandante de la AEF en Francia, el General Pershing estable-



ció un servicio de prensa en su cuartel general. Esta sección se transformó, más tarde, en una subdivisión de su servicio de inteligencia, que se mantuvo hasta 1941.

Luego de terminado el primer conflicto bélico mundial, el servicio de prensa del ejército languideció pero, en 1925, el Servicio Aéreo nombró al mayor Henry H. Arnold, como jefe de la división de informaciones en la oficina del Jefe de Servicio Aéreo, cuyas hábiles actividades de relaciones públicas contribuyeron a establecer una Fuerza Aérea separada en 1947.

En 1935, el general Douglas Mac Arthur, entonces Comandante en Jefe del Ejército, nombró al mayor Alexander D. Surles, más tarde General de División, como Jefe de la División de Relaciones Públicas del Ejército, quien tuvo a su cargo una extensa oficina de Relaciones Públicas del Departamento de Guerra desde 1941 a 1945. En 1946, las funciones de relaciones públicas fueron separadas de las divisiones G2 y S2 y se organizaron en una sección especial, que en 1947 se denominó Información Pública la cual, juntamente con la División Legislativa y de Enlace y la División de Información y Educación de Tropas, fueron coordinadas por el Jefe de Información del Ejército, general J. Lawton Collins.

La siguiente reorganización ocurrió en 1950, cuando la División Legislativa y de Enlace fue separada de las divisiones de Información y Educación de Tropas e Información

Pública. Se estableció entonces un programa expansivo de relaciones externas a cargo de la División de Información Pública de Tropas, tendientes a procurar la formación del carácter, mejorar la educación y propender al desarrollo cívico, mental y moral del personal del ejército.

Como resultado de los actos de los prisioneros de guerra americanos durante la guerra de Corea y las críticas del programa de Información y Educación de Tropas, la sección Información fue separada de la división y transferida a la División de Personal. Las divisiones de Información de Tropas e Información Pública, fueron agrupadas en 1953, pasando a formar parte de la Oficina del Jefe de Informaciones del Ejército.

Las **Relaciones Públicas de la Armada** fueron formalmente organizadas después de la segunda guerra mundial con el asentimiento de una Oficina de Relaciones Públicas y un Centro de Noticias de la Flota Regional, en el Centro de Operaciones Navales de Great Lakes. El programa general de informaciones de la Armada se encuentra bajo la dirección de la Oficina de Informaciones, Departamento de la Armada.

La división de relaciones públicas de la Fuerza Aérea adoptó los programas de Información Pública e Información de Tropas del Ejército y los puso en ejecución durante el transcurso de la guerra coreana. En 1954, la Fuerza Aérea separó la Sección Información de Tropas de la Sección Educación y estableció una nueva Ofi-



cina de Servicio de Información. Este departamento combina los programas internos y externos de información al público además de los servicios históricos y funciones protocolares a cargo de una sección especial. Los servicios de Educación y Biblioteca permanecen en la División de Servicios al Personal en el Departamento del Jefe de Personal.

### **Significancia de las relaciones públicas de las Fuerzas Armadas.—**

La significancia de las relaciones públicas de las Fuerzas Armadas ha sido bien definida por el almirante Arleigh B. Burke, Jefe de Operaciones Navales de la Armada de los Estados Unidos, como sigue:

Los jefes militares están reconociendo que no pueden realizar una labor enteramente efectiva sin el apoyo de los ciudadanos inteligentes, de ideas claras y bien informados. Existe una vital necesidad de contar con el aporte y obra de cierto y determinado sector de público, una alerta ciudadanía que sea consciente de la magnitud de la lucha que el país americano debe realizar y que **comprenda y evalúe la contribución que los servicios de las Fuerzas Armadas prestan a la causa de la Nación.**

La importancia de las relaciones públicas del Ejército es destacada por Wilbur M. Bruckner, secretario de Ejército, como sigue:

La comprensión pública acerca de la Armada, no sólo en los Estados Unidos sino también en los países aliados, es el **fundamento** de su confian-

za, de vital importancia para que la Armada pueda cumplir efectivamente con su misión. Es imperativo, consecuentemente, que el público esté tan bien informado de las actividades militares como la seguridad de la Nación lo permita. El público debe conocer los planes y requerimientos de la Armada así como sus progresos diarios en el cumplimiento de sus grandes responsabilidades. De esta manera, únicamente, el público habrá de reconocer la capacidad de la Marina de Guerra para preservar la paz.

### **Sectores de Público de las Fuerzas Armadas.—**

Las Fuerzas Armadas, al igual que las empresas mercantiles, cuentan con varios sectores de público, cada uno con sus particulares intereses, pero todos similares en razón de estar compuestos por ciudadanos americanos cuyas contribuciones impositivas hacen posible el mantenimiento de sus servicios tendientes a preservar la seguridad nacional y la libertad individual. Los seis distintos sectores de público a las que principalmente se dedican los programas de relaciones públicas de las Fuerzas Armadas son: 1) El público en general, que involucra a todos los ciudadanos civiles del país; 2) el público de las Fuerzas Armadas incluyendo a todos los oficiales, suboficiales y hombres y mujeres enrolados en el Ejército, la Armada, la Infantería de Marina y la Fuerza Aérea; 3) el sector compuesto por los militares retirados, es decir, hombres y mujeres que han prestado servicios en algunas de las



ramas de las Fuerzas Armadas y que mantienen un permanente interés en sus actividades; 4) el público proveedor y el empleado civil que tienen contacto directo con las Fuerzas Armadas sirviendo en guarniciones, bases aéreas o cuerpos de artillería; 5) el sector compuesto por los ciudadanos extranjeros con los cuales las Fuerzas Armadas tienen que estar en contacto para el cumplimiento de sus tareas en el exterior; 6) el sector legislativo, compuesto por los miembros del Congreso.

El público en general, que incluye a 175 millones de norteamericanos, es el principal auditorio de los programas de relaciones públicas de las Fuerzas Armadas en razón de que la existencia de éstas y su eficiente desempeño, dependen de la comprensión y apoyo del gran grupo de ciudadanos civiles. La creciente complejidad de las armas militares, equipos y técnicas, magnifican la necesidad de explicar adecuada y claramente al público la importancia que revisten las Fuerzas Armadas Aéreas para la defensa nacional.

Los oficiales, suboficiales y hombres y mujeres enrolados en las distintas ramas de las Fuerzas Armadas, constituyen, igualmente, un auditorio destacado para sus programas de relaciones públicas. Todo lo que se dice al auditorio interno, trasciende inevitablemente a algunos sectores del gran público ya sea por correspondencia o por las conversaciones que los oficiales y el personal enrolado mantienen con sus amigos, vecinos y familiares. Cada oficial militar u hom-

bre alistado en las Fuerzas Armadas es una fuente de primicias informativas para sus relaciones respecto de los acontecimientos castrenses. Sus afirmaciones han de ser más fácilmente aceptadas que un anuncio oficial contrario a sus aseveraciones.

Tanto el público civil como el militar están estrechamente interconectados entre sí puesto que ambos disponen de iguales medios de información, leen los mismos diarios y revistas y cumplen con un continuo intercambio de miembros, unos ingresando al servicio militar y otros volviendo a la vida civil.

El sector compuesto por ex-miembros de las Fuerzas Armadas sobrepasa el número de civiles y militares en actividad. Los oficiales retirados, ex-soldados, veteranos de guerra, reservistas y otros militares no activos, comprenden al ex-público interno de las Fuerzas Armadas. Este grupo de público está en contacto directo diario con los civiles y se encuentra en condiciones de fomentar su buena voluntad hacia las instituciones militares. A efecto de mantener debidamente informados a los militares retirados acerca de sus actividades, el Ejército comenzó a publicar en 1956 el Boletín para el Personal Retirado del Ejército, editado mensualmente, y que sirve de ayuda para que los ex-militares expliquen la finalidad de esa rama de las Fuerzas Armadas al auditorio civil.

Los cientos de miles de empleados civiles y proveedores que pres-



tan servicios en las distintas reparticiones militares constituyen un importante sector que sirve de enlace en las comunidades civiles y militares del país y el exterior. El ejército, solamente, cuenta con más de 400.000 empleados civiles. Las buenas relaciones con este sector se fundamentan en la satisfacción de sus deseos de información respecto de la repartición en que sirven y su posición en la misma, así como de las razones que justifican su trabajo. Cuando los contratistas y proveedores están debidamente informados acerca de las operaciones de las Fuerzas Armadas, las demoras, incomprensiones y producción limitada, que afectan seriamente al desarrollo de los planes militares, son evitadas o disminuídas sensiblemente.

La gente de países extranjeros con la que el personal del ejército, la armada y la fuerza aérea mantiene contacto para el cumplimiento de sus misiones específicas, constituye un importante auditorio para los programas que las Fuerzas Armadas desarrollan en el exterior en favor de buenas relaciones en tiempos de paz. El logro de un mayor entendimiento entre las comunidades civiles y militares en el exterior, es el principal objetivo de relaciones públicas de las

Fuerzas Armadas destacadas en países extranjeros.

El sector legislativo compuesto por los miembros del Congreso, es el que determina las asignaciones presupuestarias para las Fuerzas Armadas. Consecuentemente, los legisladores deben estar debidamente informados acerca de sus requerimientos, políticas y programas. El contacto del ejército con el Congreso se efectuaba anteriormente por medio del Jefe de Enlace Legislativo, dependiente del Jefe de Información, pero esta sección fue separada de la sección División Información en 1950. En la actualidad, el Jefe de Información y el Jefe de Enlace Legislativo coordinan sus actividades a fin de lograr el desarrollo de óptimas relaciones con los miembros del Congreso.

#### **Objetivos de Información Pública.—**

Los objetivos de las distintas ramas de las Fuerzas Armadas en cuanto a sus relaciones con el público son similares, pues todos tienden a ganar la comprensión y el apoyo del gran público para la realización de un programa de defensa nacional adecuado y para acrecentar la efectividad de los oficiales, suboficiales y empleados civiles que sirven militarmente a la Nación.

---

# Marcona Mining Company

**PRODUCTORES DE MINERAL DE HIERRO PERUANO**

**Y**

**ABASTECEDORES DE LA INDUSTRIA SIDERURGICA NACIONAL**

---

**SALUDA A LA PROMOCION 1964 DE LA ESCUELA  
NAVAL DEL PERU Y DESEA A SUS INTEGRANTES;  
FLAMANTES ALFERECES DE FRAGATA DE NUESTRA  
GLORIOSA MARINA DE GUERRA, TODO GENERO DE  
EXITOS EN SU FUTURA ACTIVIDAD PROFESIONAL.**







# CRONICAS DE AYER

---

## TRADICIONES NAVALES PERUANAS

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

### Intrínquilis sobre Juan Fernández

*"A la memoria de Alejandro Selkirk, marinero natural de Largo, Escocia, quien vivió en esta isla durante cuatro años y cuatro meses, en completa soledad, muriendo posteriormente en Inglaterra como Oficial de la fragata de guerra de Su Majestad Británica "Topaze".*

A grandes rasgos y si la memoria no me resulta infiel, la anterior sería la traducción de una placa de bronce, debidamente grabada, puesta en el pasado siglo por algún buque inglés en lo más alto de la isla Juan Fernández, con el objeto de recordar la odisea de aquel marino escocés que se llamara Alexander Selkirk.

Si traigo a colación la plaquita de marras, lector amigo, es porque guarda cierto parentesco con la historia que hoy te traigo. Colocada en el llamado "Mirador de Robinsón Crusoe", en pleno Océano Pacífico y a unas trescientas millas aproximadamente del puerto chileno de Valparaíso, posee la virtud de hacer reflexionar al visitante sobre la tragedia vivida por un hombre, día tras día y por cerca de un lustro, al escalar esperanzado aquella altura y escrutar el horizonte en busca del barco salvador.

Yo conocía el caso —como todos los que hemos leído a Daniel de Poe—, a través de su simpática novela de aventuras. Recuerdo aún ese verano de 1937, cuando emocionado y sudoroso terminé de trepar la difícil y abrupta pendiente isleña y pude llegar hasta el "Mirador". Habíamos dejado los caballos a la mitad del cerro e hicimos el resto a pie.

Al coronar la cima me deslumbré con el espectáculo. Me parecía estar enraizado en la tierra y sumergido a la vez en el cielo. Ya habíamos dejado atrás las trepadoras, los grandes helechos y los matorrales de "maque" (1), para pasar de súbito al espacio abierto. Una sensación de aislamiento y absoluta grandiosidad embargaba mi espíritu, mientras que una claridad extraordinaria me permitía verlo todo, incluyendo las espumas más lejanas, los celajes y las aves marinas. Una brisa suave, frígida y exageradamente seca me acariciaba el rostro, como si quisiera con ello mitigar el cansancio de la caminata y ayudarme a contemplar el panorama en toda su impresionante extensión.

Mientras tanto me parecía una ilusión hallarme en el sitio en que viviera tanto tiempo aquél obligado ermitaño —puesto que a Selkirk, el Robinsón de la novela, le dejaron abandonado sus compañeros de barco al no plegarse al motín, con un bote, algunas armas y escasas provisiones, en Juan Fernández—, así como contemplar la rústica vajilla que usó y la cabaña en que habitaba. Por debajo mío, una extensión verde rodeada por un cinturón de plata que se perdía en el horizonte.

¡Y pensar que si no descubre aquella isla el marino español que le dio su nombre en el siglo XVI, mal podría haber recalado el buque en un paraje ignorado por las cartas de navegación, ni dejado a Selkirk ni dado oportunidad a Daniel de Poe para inspirarse en él y escribir su famosa novela!

Pero como esta tradición tiene un título y de seguro lector que aún no encuentras la relación entre lo que te narro y aquello de "Intrínquis sobre Juan Fernández", mejor resumo y explico que eso de **hablar por boca de ganso** no está entre mis costumbres. Prefiero aclarar las cosas en su momento, para así poder **entrar con pie derecho** e ir **adelante con los faroles** y... , ¡qué viva la Pepa!

Intrínquis fue sin duda el enredo que para mí sobrevino, al encontrarme con un nudo gordiano y no poderlo desatar. Revisando papeles viejos, datos históricos y bibliografía afín, me topé con la curiosidad de que el mentado Fernández —no el finado Fernández, personaje irrisorio y popular actualmente—, fue acusado ante la Santa Inquisición de Lima, por hechicero y aficionado a firmar pactos con el chismoso del paraíso. De la lectura y apreciación heurística colegí que posteriormente le absolvieron "ab cautelam", pasando a continuación a retirarse de la vida de mar y dedicarse a labrar la tierra, cosa que resultó de su gusto.

---

(1) Frutilla morada, excelente para hacer refrescos. Se da en estado silvestre y abundantemente.



Sin embargo, en otros papelotes se afirmaba que el juicio aquél no le puso en el banquillo como hechicero sino como a judío y judaizante. Que pese a sus buenos deseos y a querer demostrar su inocencia no lo logró, yendo a parar a la parrilla y expirando en la hoguera el 17 de diciembre de 1596, junto con Francisco Rodríguez, Jorge Núñez y Pedro de Contreras, prójimos éstos que murieron en Lima junto con él, previo el consiguiente Auto de Fé.

Tremenda contradicción que tenía que caerle gorda a cualquiera. O los papeles aquellos estaban equivocados o había algo más que averiguar. De haber vivido por esos tiempos algún versificador chabacano, como Peralta el miraflorentino o "Mataburro" el chalaco, de seguro que habrían ensayado unas estrofas como estas:

*A un difunto quemado,  
todo mohíno,  
descubrí en el mercado  
tomando vino.*

*Juancho, Juancho  
¿Par qué, si te quemaron  
estás borracho?*

Indagando un tanto más sobre el enredo aquél, de súbito quedó resuelto de modo sencillo y satisfactorio: no era uno sólo el Juan Fernández del proceso inquisitorial sino dos, esto es decir una pareja de tocayos, que aproximadamente en la misma época pero por causas distintas, fueron juzgados por el Tribunal del Santo Oficio con distinta suerte, uno de ellos fue absuelto y el otro terminó en la hoguera para mal de sus culpas.

Por ello, y como el inocente resultó ser el marino descubridor de la isla que lleva su nombre, me he sentado a escribir esta tradicioncita en defensa de mi colega.

No vaya a suceder lector, que hogaño, algún mal enterado y sin dísticos le cuélgue el sambenito a nuestro buen Juan Fernández, confundiéndole con aquél que muriera en la pira limeña por judío judaizante, allá por el Año del Señor de 1595.

---

El 17 de diciembre de la fecha que menciono ut supra, la Ciudad del Río Habrador se hallaba alborotada con el Auto de Fé que debía celebrarse y con las ejecuciones programadas.

Después de diversas sesiones secretas del Tribunal de la Santa Inquisición, previc pasaje por la Sala de Tormentos y luego de haber sufrido

torniquetes, ramalazos y un poquitín de garrucha que les aplicaran los hermanos legos del convento de Santo Domingo como torniceros oficiales que eran, un grupo de cuatro condenados a la hoguera habían de ser ajusticiados por el procedimiento de los chamuscones. Sus nombres: Juan Fernández de las Heras, Jorge Núñez, Pedro de Contreras y Francisco Rodríguez. Todos ellos, ante argumentos tan contundentes como son los que atentan contra el pellejo, tuvieron que confesar sus actividades contrarias a la fé católica y sacar, a regañadientes, sus pasajes para la otra.

Dichosos los tiempo actuales en que se ejecuta por electrocución. Quien debe liar petates por razones de justicia, come opíparamente, se arrellana en la butaca después de saborear un pitillo y espera. En cuestión de segundos —y sin haber sido presentado al verdugo ni haber oído invectivas o denuestos de la multitud—, el conmutador se cierra, sucede un chisporroteo y pasa a la otra vida **en menos de lo que canta un gallo**, ¡qué más pedir!

En los tiempos de Juan Fernández la cosa era parecida: también moría el condenado con un chisporroteo pero... de leña. Si queremos establecer comparaciones podríamos decir que aquello tenía un aire con la electrocución. Lástima que se hacía a punta de vela.

Desde muy temprano algunos familiares del Santo Oficio comenzaron a vigilar de cerca el retoque final de las tribunas, la colocación de estandartes y colgajos así como la pira en que debían pagar sus culpas los condenados. Dn. García Hurtado de Mendoza, Marqués de Cañete y Virrey de estos reinos del Perú, había sido invitado a presenciar las ejecuciones.

Ya el día anterior y aproximadamente a las diez de la mañana, el alguacil mayor y los secretarios, familiares y ministros del Santo Oficio habían salido a caballo de la casa de la Inquisición, con trompetas, clarines y atabales a pregonar el Auto de Fé que se realizaría al siguiente, haciéndolo por toda la ciudad. También, a las cuatro de la tarde salieron en procesión los susodichos, junto con los comisarios y calificadores, acompañando al vicario general de Santo Domingo quien portaba una gran cruz verde de algo más de dos varas de alto. Veinticuatro religiosos de aquella orden llevando hachones encendidos encuadraban el cortejo, mientras que la masa del pueblo seguía, como es de rigor, la procesión.

La cruz verde fue llevada pues con extraordinaria pompa hasta el cadalso situado en la plaza mayor, en donde se colocó en el altar levantado para el caso. Incienso e himnos religiosos, tales como el **Virilia regis** o el salmo **Deus laudem tuam** llenaron el ambiente con sus notas, mientras que cuatro caballeros nombrados ex-profeso por el Santo Tribunal como



gobernadores, portando bastones negros, quedaron velando la cruz en compañía de muchos sacerdotes y familiares así como infinidad de curiosos.

A la mañana siguiente, entre las ocho y las nueve, sacaron a los condenados acompañando a la cruz de la parroquia —que era de la Iglesia Mayor—, la misma que iba cubierta de un velo negro, significándose de esta manera que se hallaba entre excomulgados. Cada penitente era conducido entre dos familiares y otras personas honradas mientras que la clerecía, a medida iba avanzando el cortejo, cantaba en tono triste y deprimente el **Miserere mei**.

Llegados al tablado de la plaza principal, el virrey Hurtado de Mendoza salió de palacio para dirigirse a la Inquisición. Delante de él iba la compañía de gentileshombres, arcabuceros con su capitán y dos clarines. Le seguía un séquito conformado por diversos caballeros, el prior y cónsules en forma de tribunal, directivos de la Real Universidad a más de dos de sus bedeles a caballo con masas atravesadas en el brazo, maestros y doctores, miembros de los cabildos, los dos reyes de armas con sus cotas y premunidos de porras, el capitán de la guardia, el alguacil mayor de corte y muchos otras. A continuación iban los alcaldes, fiscales y oidores —el más antiguo al lado derecho del virrey—, luego éste y detrás suyo el capitán general de caballería, el caballero mayor y el paje de guión. Cerraba el grupo la compañía de lanzas.

Recibido que fue por los inquisidores apostólicos, quienes tenían los bonetes de auto y los sombreros puestos, hechas las cortesías de estilo y oída la voz del inquisidor más antiguo quien pronunció las frases de ritual: "Hora es ya de comenzar a andar", salieron en el mismo orden en que vinieran y portando el estandarte de la fe, dirigiéndose a la plaza mayor. Llegados a ésta, el escuadrón de compañías de número de la ciudad de Lima abatió sus banderas en señal de saludo y cortesía militar, haciéndose salvas hasta que el Virrey llegó a la tribuna o tablado.

Comenzado el auto, el inquisidor más antiguo, con estola y sobrepelliz, absolvió a los conciliados, leyendo después las sentencias a quienes habían sido condenados por el Santo Tribunal.

Llegado el turno de los que debían ser ajusticiados, el alguacil mayor de la ciudad con sus ministros y el de la Inquisición, los llevaron hasta el tabladillo junto a la pira y leídas las sentencias se procedió a quemarlos vivos.

Decir que entre ellos se encontraba Juan Fernández de las Heras, estaría demás lector amigo. Por judío y judaizante acabó sus días en la

hoguera crepitante y entre atroces dolores, mientras se tostaba a destajo por sus cuatro costados.

Pensancio en ello, cuándo abolimos de nuestro criollo menú los charrones?

---

Allá por el año de 1535, en la ciudad de Cartagena perteneciente a la provincia española de Murcia, nació Juan Fernández. Con el tiempo el infante aquél, acostumbrado a ver continuamente el Mediterráneo y el ambiente marítimo que le rodeaba, hubo de aficionarse al medio y decidióse a abrazar la carrera del mar.

Habiendo navegado mucho desde mozo, al llegar a su madurez de edad alcanzó a ser piloto mayor y capitán de los mares de Indias, siendo el primero en modificar las rutas a vela entre el Perú y Chile así como en explorar a partir de este último país hacia el sur.

Durante sus navegaciones descubrió, algo más allá del paralelo 26° S, tres islas que fueron llamadas las Desventuradas, al creer que eran las mismas que encontró Magallanes en su viaje desde el estrecho hasta las Marianas.

Relata la tradición que también halló una tierra de clima templado y habitada por gentes de raza blanca, quienes ataviadas con ricas telas y mostrando muy buena disposición hacia los españoles, les ofrecieron galantemente todo lo que el país producía. Algunos creen que dicha isla visitada por Juan Fernández pudo muy bien ser Nueva Zelanda, más por la lejanía de ella resulta más factible suponer que fuese la de Pascua, en la que aún existen colosales ídolos de piedra como vestigios de una antigua civilización sin mayores antecedentes históricos.

Tanto Beltrán y Rózpide, en su libro titulado "Juan Fernández y el descubrimiento de Australia", editado en Madrid, en 1918, como Barbosa (Biblioteca Lusitana) y el historiador chileno Benjamín Vicuña Mackenna en su obra "Juan Fernández. — Historia Verdadera de la Isla de Robinsón Crusoe", publicada en Santiago, en 1883, permiten establecer que el famoso navegante fue procesado por la Santa Inquisición de Lima, acusándole de hechicería y pactos con el demonio.

¿El motivo? Hacia 1583-84 zarpó Juan Fernández del Callao y trató de alejarse de la costa para ganar barlovento. Habiéndolo conseguido, comenzó a ceñir y puso proa al SE. Con este sencillo procedimiento logró llegar a Valparaíso en un mes escaso, cosa que alborotó el cotarro desde que la du-



ración normal de una navegación como aquella había sido siempre de tres meses.

No faltó por supuesto un entendido y envidioso prójimo que acudiese con el chisme a la Santa Inquisición de Lima. Pronto este tribunal —al no encontrar explicación cristiana y sensata para viaje tan abreviado—, hizo oídos a la disparatada acusación y procesó a Juan Fernández por supuesta hechicería y tener pactos con **Mandinga**, desde que ninguna otra cosa cabía pensar ante lo sobrenatural del hecho concreto.

Trabajo intenso debió costarle a nuestro protagonista defenderse y salir victorioso. Su alegato tuvo seguramente las características de un discurso académico, en el cual se habló de velas, viento, orzadas, barlovento, sotavento, ceñidas de bolina, vergas, masteleros, juanetes, babor y estribor, términos que a nosotros los marinos nos resultan familiares pero que hubo de explicar a los severos jueces inquisidores, hasta lograr convencerles de que **el rabudo** no tuvo nada que ver con el aprovechamiento marineró de los vientos Alisios.

Pasado el susto y absuelto de sus supuestas culpas, Juan Fernández tuvo que hilar muy fino para no repetir el plato, que se me hace lector, nunca fue de su agrado.

Es muy probable que en ese viaje que le llevara a la postre ante la Inquisición limeña, el intrépido navegante descubrió el grupo de pequeñas islas de origen volcánico que lleva su nombre y que son: la de Más a Tierra, la de Más Afuera y la de Santa Clara. En la primera de las indicadas fue en la que vivió el marinero escocés Alexander Selkirk de quien traté al comenzar esta tradición.

Entre los años de 1583 y 1592, época en que gobernaba Alonso de Sotomayor, prosiguió Juan Fernández efectuando travesías entre el Perú y Chile. Casado en tierras del Mapocho obtuvo posteriormente una concesión rural en el distrito de Ligua, la misma que fue confirmada después por auto del gobernador Martín García Oñez, el 19 de diciembre de 1592.

Curioso resulta saber que en dicho documento, y al dar las razones por las que se ameritó el favor que se le dispensaba, tan sólo se mencionó su pericia para descubrir una nueva derrota velera, haciéndose caso omiso a las tierras que había encontrado por vez primera durante sus notables viajes.

Al morir dejó un hijo llamado Diego Fernández. Según Barbosa, escribió en sus últimos años un derrotero intitolado "Tratado de Navegación de Chile hacia el Sur", obrita esta que fue bastante apreciada en sus tiempos.

Y como según mi modesta opinión, cabría poner que aquél marino, metido a agricultor, debió plantar también un árbol, héte aquí lector que nos encontramos con un hombre que supo cumplir con su misión en la vida: hijo, libro y árbol, conforman una insoslayable trilogía que todo bípedo implume debe tratar de lograr mientras pasa por el mundo.

Mejor me apuro, lector amigo, y sigo escribiendo para satisfacer la tercera parte de mi cuota personal. Con tu venia comprensiva, paso a contarte la siguiente tradición, ¿estamos?

—:o0o:—



# Shina: Una Isla Legendaria del Perú

Por: el Capitán de Navío A.P.

JOSE VALDIZAN GAMIO

Ligada profundamente a nuestra tradición de mar desde los tiempos pre-incaicos hasta los presentes, la isla conocida como "Shina" por los antiguos peruanos y como "San Lorenzo" por los de hogaño, tiene una variadísima y larga historia que evoca misterios. En estas páginas pretendo sólo esbozarla para cumplir con los fines de una tradición. ¿Me permites lector ensayar unas pinceladas de primera mano?

Dando frente a la bahía del Callao y casi como si quisiera protegerla maternalmente de los embates marinos, alza su mole árida la antes citada isla semejando un gigantesco y grisáceo "pan dulce" criollo. Su posición geográfica —por si algún día desaparece del mapa y es necesario ubicarla nuevamente—, te la daré lector en un periquete: latitud 12° 05'.5 Sur; longitud, 77° 13'.5 Oeste. Su cumbre más alta se eleva hasta los 375 metros, siendo su largo de 8.100 aproximadamente y su anchura de unos 3 kilómetros, poco más o menos.

Separada de "La Punta" por el tramo conocido como el "Boquerón", que alcanza 2¼ millas entre aquella isla y el continente, colinda por su lado sur con un canal más o menos profundo, ríscoso y de paredes acantiladas. Inmediatamente después se encuentra "El Frontón", islote que hace muchísimos años debió conformar un todo con "San Lorenzo", pero que hoy, por razones de algún fuerte maremoto o cataclismo, se levanta emancipado en sus inmediaciones como el hijo de la antigua "Shina".

Establecidas las generales de ley sobre el sujeto obligado de esta tradición, quisiera invitarte lector a dar un salto hacia el pasado, ¿me lo permites?

El sabio arqueólogo peruano, estudioso como ninguno de nuestro histórico pasado, Dn. Julio C. Tello, escribió refiriéndose —entre otras— a la isla de que trato, expresándose como sigue:

"Las islas del Pacífico fueron en la antigüedad teatro de grandes acontecimientos. Macabí, Guañape, Chao, Don Martín, **San Lorenzo**, Pachacamac, Asia y el grupo Chíncha fueron las más celebradas y tenían nombres de diosas cuya historia conserva la tradi-

ción, como Akat, **Shina**, Willaca, etc. En la mayoría de las islas se han encontrado debajo de las capas de guano, restos de adoratorios y templos, cadáveres de mujeres decapitadas, alfarería ceremonial y otros objetos rituales".

Y como parece que en la isla de San Lorenzo —según lo afirmado por el Dr. Villar Córdova—, existió en épocas pretéritas "El Templo de la Luna", el mismo que fuera construído en su cima para reverenciar a esa deidad de los antiguos peruanos, no nos queda otra cosa amigo lector sino pensar que tenemos como centinela marítimo del Callao a una porción terráqueo de ancestro, con pergaminos, escudo nobiliario y todo lo demás que la heráldica exige.

El Ingeniero Dn. Luis Gamarra Dulanto, reconocida autoridad técnica en la materia y amplio conocedor de todas las islas que se encuentran frente a nuestro litoral, por sus estudios y muchísimos años que trabaja en la explotación del guano; escritor de nota, hombre de visión y actual colaborador en la tarea de escribir la "Historia Marítima del Perú" (Area de Monografías.— Fertilizantes), dijo en una de sus conferencias refiriéndose a San Lorenzo:

"Esta isla es muy conocida por lo cual no entraremos en consideraciones con respecto a su descripción. Una de las más grandes de la costa, de zonas muy arenosas, no presenta condiciones como productora de guano sino en determinadas secciones que miran hacia el Oeste. Parece haber sido muy concurrida en épocas pasadas. Tiene una extensa zona de necrópolis en la que se han efectuado muchísimos cateos, sin control, desde hace mucho tiempo...".

Anotaré que entre los objetos arqueológicos más notables hallados en la isla, se encontró un gran manto de algodón blanco con figuras en colores de animales marinos, entre ellos el gato de agua, y con la de una divinidad en la que algunos creyeron reconocer a la Luna. (1).

Personalmente también he tenido una oportunidad de examinar de cerca algunos hallazgos como los mencionados: alfarería y determinados implementos de pesca, entre los que había una finísima red blanca del tipo "atarraya", de urdimbre tan delicada que me hizo recordar a la seda. Fue cuando por los años de 1950-51, me tocó visitar ese lugar nuevamente, pero siendo ya Jefe de la División de Buceo y Salvataje de la Armada. Re-

(1)—Según el Dr. don Luis Alayza y Paz Soldán, en su interesante libro "Las Islas Misteriosas del Perú".



cuerdo que la barca "Omega", de la Compañía Administradora del Guano, cargada hasta los imbornales con el mencionado producto, habíase varado cerca de San Lorenzo con averías que abrieron sus bodegas y las hicieron inundarse. A petición de los interesados debimos efectuar un reconocimiento previo al salvataje. Por razones particulares quise hacerlo personalmente, para lo cual, con equipo pesado de más o menos 155 libras, descendí hasta el fondo, dando una vuelta completa al casco y proporcionando a continuación mi informe, verbalmente.

Después de concretar la verdadera situación del barco, fui invitado a almorzar en la caleta guanera de la Compañía. El Capitán de Navío (R), Dn. Leonidas Rivadeneira, quien se encontraba trabajando para dicha entidad y a cargo de las operaciones de salvataje, resultó mi anfitrión. Poco antes del ágape me mostró, uno por uno, los implementos de pesca recientemente hallados en las excavaciones que habían efectuado. Entre ellos se encontraba la ya mencionada red.

Hago acápite y paréntesis, lector, confiado en tu benevolencia.

Si he traído a colación este episodio, ello se debe a que pretendo hacer historia sobre la isla de marras, relatando momentos curiosos de su existencia, se hallen o nó dentro de los cánones cronológicos de la disciplina que los enmarca. Para esto tendré que salirme de las pautas usuales y presentarte a un personaje curiosísimo, jacarandoso y de orejas largas: el burro "Tony", para ser más explícito.

Asnc joven, fuerte y de pelaje terso, el animal aquél habitaba en la isla desde hacía algún tiempo. Sabido es que en San Lorenzo no se ha encontrado agua dulce aún; de consiguientes no existen posibilidades de cultivar forrajes de ninguna especie. "Tony" era un ejemplar inequívoco de la adaptación telúrica: al no hallar yerbas con que alimentarse, pues... , ¡comía arroz, frijoles, guisos aderezados, carne y pan, como cualquier humano!

Y había que contemplarlo cuando se le llamaba por su nombre. Desde lejos, retozón y salamero acudía dando saltos coquetones, para comer —en la mano de quien se lo ofrecía—, un "cachito" de pan mantecado y crocante, tal como si fuera un infante goloso.

Normalmente era el primero en acudir con "la peonada", apenas se tocaba el "gong" anunciando la distribución de la comida.

Y reclamaba su "ración", escarbando la tierra con las patas delanteras, para luego rebuznar de alegría cuando le ponían la escudilla por delante. .

¡Y hasta gustar el fondo gozoso, que burro goloso siempre es curioso!

Pero volvamos a los primeros tiempos de la isla y perdona, lector, la tan apartada digresión.

Refiriéndose al culto de la Luna que practicaron los antiguos peruanos —porque al verla normar el flujo y reflujo de las mareas, la tuvieron como tanto o más poderosa que el Sol—, escribió Huamán Poma de Ayla que el mes de Septiembre le estaba consagrado, expresándose como sigue, textualmente:

“Dízese este mes **coya raymi** por la gran fiesta de la Luna— Es coya y señora del Sol que quiere dixer, **coya**: reyna: **raymi**: gran fiesta y pascua, porque de todos los planetas y estrellas del cielo **es rreyna y coya** la Luna y señora del Sol. Y así fue fiesta y pascua de la Luna y se huelgan mucho en este mes lo más las mugeres y las Sras. coyas y capac uarmi, ñustas, pallas, aui y los capacomis uayrus y otras principal mugeres deste rreyno y conuidan a los hombres...”.

En nuestras islas del Pacífico, existía en aquellos tiempos costumbres de celebrar la llamada “Akatay Mita” (1). Al respecto citaré a Tello:

“La Akatay Mita es una vieja costumbre que se halla ilustrada en la alfarería industrial Moche, Chimú y Muchik. Vasos grandes con eminencias o depresiones, transformadas, mediante modelado y pintura, en cerros, quebradas, ensenadas y abras, son representaciones de las islas, y, como tales, ostentan una fauna compuesta de lobos marinos, peces y aves guaneras, y además ofrecen escenas de sacrificios presididas por seres fantásticos, en figuras de animales humanizados”.

Tumbas precolombinas han sido halladas en San Lorenzo. Max Uhle efectuó en la isla interesantes trabajos, llegando a afirmar que había sido anteriormente habitada —seguramente en épocas remotas y en forma alternativa, desde que carece de agua—, “por pescadores antropófagos, de talla gigantesca”. Posteriormente Tello, completó y rectificó dichos estudios.

Cuando fue visitada por Frezier, éste dijo lo siguiente: “La isla sirve de destierro a los negros y mulatos, condenados por algunos crímenes a

(1)—“Akatay Mita” significa, literalmente la festividad de “la vuelta al guano” o “el reabono de tierras”, para tornarlas fértiles.



extraer piedras destinadas a los edificios públicos y particulares". Concluyó diciendo aquél viajero francés que: "Como este castigo es comparado al de Galeras, en Europa, se dá este nombre a la punta del lado Oeste de la isla. Los blancos eran desterrados a la Galera de Valdivia".

El Dr. Dn. Luis Alayza Paz Soldán, en su interesante y ya citado libro que intituló "Las Misteriosas Islas del Perú" (Editorial Lumen, Lima, 1951), consigna un pasaje curioso sobre el virrey Dn. Blasco Núñez de Vela y su viaje obligado a San Lorenzo, el mismo que no me atrevo a dejar en el tintero y que me permito copiar —pidiéndole perdones al autor—, ad litteram:

#### "UN VIRREY Y UN PIRATA

El Virrey Núñez de Vela, insigne majadero cuya intemperancia y falta de tino estuvieron a punto de dar al traste con los dominios del Emperador Carlos V, fue huésped desventurado de la isla, y Virrey sin ventura hasta el fin de sus menguados días.

Salió de Madrid al mismo tiempo que el eclesiástico Francisco Téllez de Sandoval, cometidos ambos de hacer cumplir y llevar las "Ordenanzas" en México y el Perú, respectivamente. Uno y otro hallaron oposición violenta y subversiva; pero mientras el sagaz Téllez tranquilizó a los descontentos "prometiéndoles ser buen intercesor y medianero para con Su Majestad, a quien escribiría en su favor sobre la suspensión de Ordenanzas"; y que "las muy rigurosas", "el no las había de ejecutar de ninguna manera" (El Palentino); el de Vela prodújose con alardes de bárbara rudeza y política inflexible hasta su arribo a Tierra Firme, y trató de imponer de inmediato lo más odioso de ellas.

En su viaje por tierra de Tumbes a Lima, al pasar por Barranca, le hicieron esta advertencia: "Al que me echare de mi casa y hacienda, yo le echaré del mando y quitarle he la vida". Pero a pesar de ello, en vez de meditar como hombre cuerdo, montó en ira deshaciéndose en improperios y amenazas.

En el corto lapso del 15 de mayo al 18 de setiembre de 1544, Núñez de Vela desquició el Virreinato, determinó la insurrección más grave del Perú —la de Gonzalo Pizarro—, precipitó la Audiencia en el sendero del crimen y llegó a convertirse en vulgar asesino; al final, traicionado por los suyos, estuvo cinco días preso en la isla de San Lorenzo: pagaba así las tropelías que cometió apresando a Vaca de Castro, enviado antes que él como Gobernador del Perú, y a los deudos de Pizarro. La prisión del Virrey motivó un combate en la bahía, porque los

hombres que tripulaban los buques trataron de impedirla sin conseguirlo, pues los captores regresaron con el Virrey a Lima; pero, ida la escuadra, la Audiencia lo internó en la isla, haciéndole cruzar la bahía en un "caballito de totora" manejado por un indio. El Palentino, que trae el minucioso relato de este episodio, dice: "Era cosa de lástima ver ir de aquella suerte al Virrey, en una balsilla de enea, de poco sostén y menos seguridad, arrastrando los pies por el agua, con mil sobresaltos que las ondas del mar de poco en poco le daban (por no tener experiencia en semejante navegación), lo cual se veía en el semblante de su rostro y por algunas palabras que decía". La balsilla era uno de los "caballitos" empleados, hoy como ayer, por los pescadores de la costa de los cuales ya he tratado".

Tal como lo anota Alayza y Paz Soldán en el citado libro, aquél confinamiento le resultó providencial al Virrey. Merced a su estancia forzosa en la isla —y mientras Vaca de Castro se hallaba prisionero por orden suya, en el único buque surto en la bahía y comandado por el capitán Dn. Rodrigo Nuño—, cuando ocupó la capital Gonzalo Pizarro no pudo tomarse la revancha y apresar al gobernante, debido a que el barco aquél se había hecho a la mar para liberar a Vaca de Castro, llevándoselo a Panamá.

En diversas ocasiones San Lorenzo ha servido de cementerio. Respetando el orden cronológico consignaré lo que sigue, siempre citando al autor de "Las Misteriosas Islas del Perú":

"El pirata La Hermite o Jacobo Clerk, holandés al servicio del Príncipe de Orange, quien, para hacer la guerra a España en todas las partes, lo envió al frente de una poderosa escuadra directamente al Callao, puerto a la sazón indefenso. Clerk estableció en la isla "su gobierno", el que duró cinco meses. En una ocasión varios griegos que tenía a su servicio quisieron asesinarlo; frustrado el plan, desertaron y se entregaron a las tropas reales. Clerk propuso al Marqués de Guadalcázar canjearlos con prisioneros españoles, pero el caballeroso Virrey rechazó la proposición, pues fácil era saber para que quería a los griegos, de lo cual vengose bárbaramente el pirata, degollando a los infelices españoles".

La resistencia del Callao organizada por Guadalcázar fue admirable, y todos los embates del holandés se estrellaron contra ella. En lo más reñido de la lucha murió Clerk, "a causa de tantas contrariedades" dice un biógrafo, lo que permite suponer que quizás falleció de un ataque cardíaco.



Sus restos fueron sepultados en la isla y deben encontrarse actualmente en alguna parte de ella.

Y a propósito de restos humanos, lector, quien estas líneas escribe tuvo también la oportunidad de hallar varios en la isla de San Lorenzo. Recuerdo que allá por 1944 o 1945, hallándome en la dotación de la Base Naval, se me encargó trabajar en la construcción de una carretera que había de unir la misma con la llamada "Caleta de la Aviación", depósito de explosivos de esta Arma.

Con tal motivo y mientras laborábamos en dicho camino, hubo día en el que desenterramos alrededor de catorce cadáveres bastante bien conservados. Al parecer —y pese a que pueda resultarte absurda la aseveración—, todos ellos habían pertenecido a la raza amarilla. Envueltos con túnicas de denine azul, preservados por la tierra salitrosa en que los inhumaron, sus facciones eran asiáticas sin lugar a dimes ni a diretes. Presumo que fueron quizás esclavos chinos, fallecidos a consecuencia de alguna peste y sepultados mientras duró la cuarentena a que se sometió al buque que los trajo.

En cierta ocasión, y mientras se construía un nuevo recinto para la "peluquería" en la parte naval de la isla, allá por el año de 1944, se verificó el hallazgo de un cadáver masculino dentro de un rústico ataúd improvisado, el mismo que tenía las manos atadas detrás de la espalda y presentaba una pierna cercenada ¿Alguna de las víctimas de Jacobo L'Hermite?

Y a propósito de este último personaje, anotaré algo más sobre él para que le conozcamos de cerca, lector, pidiéndote disculpas por haberme referido suscintamente a su actuación sin habértelo presentado.

Nacido realmente en Francia y miembro de una familia protestante, tuvo que emigrar a Holanda con los suyos debido a persecuciones religiosas. Habiendo abrazado la carrera del mar y embarcándose para las Indias Orientales en 1605, navegó bastante por dichos parajes y desempeñó diversos cargos de importancia. Cuando regresó a Holanda, los Estados Generales le nombraron Almirante, dándole el mando de una escuadra compuesta por 11 buques—algunos de ellos de gran porte—, con 294 cañones, 1,040 tripulantes y unos 600 soldados, dándole la misión de explorar el estrecho Le Maire y atacar a las colonias españolas de América. Habiendo pasado aquél en febrero de 1624, encontró vientos contrarios que le obligaron a permanecer más tiempo del debido frente a las costas de Sudamérica, dedicándose a efectuar trabajos hidrográficos y a recoger datos sobre las costumbres indígenas.

Reanudada la expedición llegó a la isla de Juan Fernández, para luego dirigirse hacia el Callao y proceder a atacarlo en mayo de 1624. Merced a la defensa del puerto tan competentemente organizada por Guadalcázar, L'Hermite tuvo que limitarse a algunas correrías por las inmediaciones, escasos desembarcos parciales y al apresamiento de unos pocos barcos. Con su base en San Lorenzo, sostuvo una especie de bloqueo por cosa de cinco meses, al final de los cuales murió, presumiblemente, de una afección cardíaca.

En las "Memorias" del Almirante Sir Thomas Cochrane, refiriéndose a la expedición que efectuara al Perú, en 1819, se lee lo siguiente:

"Sabía que en el Callao se esperaban de un día a otro a dos buques de guerra norteamericanos, y aprovechando de esta eventualidad determiné entrar en la "O'Higgins" y la "Lautaro" con el pabellón norteamericano, dejando al "San Martín" oculto tras la isla de San Lorenzo. Si la estratagema del pabellón salía bien, procuraba fingir al entrar enviando un bote a tierra con despachos, y al propio tiempo arrojar me de sorpresa sobre las fragatas".

Como se sabe, la suerte no acompañó al Almirante en su intento en esta oportunidad. Poco después desembarcó aquel marino en San Lorenzo, en donde libertó a 37 prisioneros patriotas que eran tratados inhumanamente, colocándoseles grillos y cadenas para dormir y alojándoseles en mazmorras que parecían pocilgas.

Siempre con base en la isla, Cochrane intentó nuevamente atacar a la escuadra realista valiéndose de cohetes Cosgrave y brulotas, fallando nuevamente. Dice Alayza y Paz Soldán que dicho fracaso se debió a la infeliz ocurrencia de ocupar a los prisioneros españoles en la fabricación de cohetes, exponiéndose con ello a que mezclaran la pólvora con tierra y dieran al traste con la operación. Algo de cierto puede haber en ello, pero respecto a la elaboración de los mencionados artefactos y no así de la pólvora, desde que Cochrane poseía personal idóneo para dirigir dicha faena. Para confirmar lo aseverado, me permito copiar parte del documento elevado al Ministro de Marina de Chile por el Almirante, dándole cuenta de esa fase de su expedición:

"...el Teniente Mógell incendió un lanzafuego, por estar todas las guías despedazadas en las balsas, y a los diez minutos después hacía explosión el brulote, lo que habría aniquilado a la fuerza naval del Callao, si hubiese habido más viento para que pasase el brulote con más presteza por las baterías.



Aguardando el éxito de la "Victoria", había retenido a la "Jerezana"; pero como calmase el viento, juzgué que sería infructuoso hacer otra tentativa bajo circunstancias tan poco favorables. Me confirmé más en esta opinión, viendo que los cohetes no tenían mejor éxito esta noche que en la del día primero, cuya causa me es ya demasiado palpable.

Aquellos que revientan fallan por razón de la mala o apurada obra en la soldadura de los tubos o cilindros, los otros, por razón de quebrarse los palos, que fueron hechos de madera nudosa y quebradiza.

El Teniente Freeman, de la "Lautaro", que se halló en el bombardeo de Algeciras por la escuadra inglesa, entendiendo el método de arrojar los cohetes, tuvo a su cargo la segunda balsa esta noche, por estar el Capitán Hind incapacitado de asistir a su deber". (Octubre 6 de 1819).

Como ves lector, pese a que los cohetes están de última moda hogañ y sirven para poder fotografiar a la Luna, poner en órbita a hombres y satélites, etc., hace algo más de 100 años fueron empleados en el Callao y fabricados en San Lorenzo.

¿No te complace tener en tu tierra una islita tan precoz?

Fuera de todo ello, no vayas a creer amigo carísimo que su ancestro se limita a las consideraciones anotadas. También han servido sus playas y promontorios para labores de renombrados científicos. En los comienzos del siglo XIX, P. Lesson, quien daba la vuelta al mundo en el "Le Coquille", después de cruzar el Cabo de Hornos vino hasta el Callao y desembarcó en San Lorenzo. Habiendo realizado detenidos estudios sobre las aves guaneras de nuestras islas, los completó en la chalaca examinando guanayes y "manchots" así como el "hornero castaño con manchas leonadas" (sic) que habitaba en élla, llegando a describir a un bellissimo ejemplar de ave palmípeda que él llamó "Sterne de los Incas".

Charles Darwin, el sabio autor de "El Origen de las Especies", también visitó San Lorenzo en 1835. Habiendo arribado al Callao en el "Beagle" el 19 de julio del citado año, en tiempos de la revolución de Salaverry contra Orbegoso, hizo una somera visita a Lima y alrededores, permaneciendo la mayor parte de los días en la isla. Refiriéndose a ella escribió:

"La estéril isla de San Lorenzo que rodea al puerto era el único lugar donde se podía ir a pasear con alguna seguridad. La parte

superior de esa isla que se eleva a una altitud de más de mil pies, se encuentra durante la estación invernal en el límite de las nubes, se hallan en ella algunas criptógamas y algunas flores”.

Interesóse tanto Darwin en su trabajo, que también se preocupó de estudiar los yacimientos de conchas en la isla, por la existencia de algunas sales alcalinas, cosa que atribuyó a fenómenos de doble descomposición operados por el contacto de las valvas con la sal marina.

La isla de San Lorenzo ha sido visitada igualmente por más de uno de nuestros gobernantes. El caso del Mariscal Ramón Castilla Marquesado merece una mención especial.

Durante su gobierno, Dn. Tadeo Terry había obtenido autorización para efectuar tres obras en la isla: un establecimiento de baños, un faro y un dique flotante.

Llegado el día de la inauguración, el hombre de negocios aquél invitó al Presidente a subir al dique. Castilla, previsor y prudente, contestóle con una de sus conocidas expresiones:

—El Gobierno vé las cosas de lejos.

E hizo muy bien en verlas así, porque a los pocos minutos se hundió el dique, al recibir sobre sus calzos al vapor “Apurímac”.

Posteriormente se salvó a aquel buque, rebautizándolo con el nombre de “Callao”, en recuerdo de la viril actitud del pueblo chalaco al rechazar el ataque del General Vivanco, quien se levantara en Arequipa el año anterior. El hundimiento a que hago referencia tuvo lugar en 1859.

Siete años después, a raíz del Combate del 2 de Mayo de 1866 contra la escuadra española, su jefe, el Brigadier Dn. Casto Méndez Núñez, antes de retirarse definitivamente de nuestras costas se dirigió a San Lorenzo, para atender a los numerosos heridos —más de cuatrocientos—, enterrar a los muertos en la acción y reparar sus naves algunas de las cuales tenían gravísimas averías.

Con tal motivo, el camposanto en que se inhumaron aquellos cadáveres recibió el nombre de “Cementerio de los Españoles”. Hasta hace unos veinte años —estas líneas se escriben en 1965—, dicho panteón se conservaba admirablemente. Recuerdo haberlo conocido y visto por primera vez por esa época, con lápidas y cruces de marmolería en muy buen estado. Entre las muchas otras tumbas que se le añadieron con el tiempo, habían las de varias criaturas, una de cierto caballero italiano con lápida que describía sus acciones de armas y medallas obtenidas en ellas así co-



mo la de los ocho tripulantes de la Armada Peruana que fueran fusilados en la isla, durante la época de inestabilidad política posterior al pronunciamiento del Comandante Sánchez Cerro, el 22 de agosto de 1930, la muerte del ex-gobernante Dn. Augusto B. Leguía y la convocatoria a elecciones generales hecho por la Junta que presidiera Dn. David Samanez Ocampo. Antes habíamos tenido múltiples gobiernos provisionales, y un movimiento subversivo ocurrido a bordo de los cruceros — que fuera rápidamente debelado—, terminó con el fallo de una Corte Marcial y las ejecuciones a que hago mención.

Dicha tumba colectiva, estaba circundada simbólicamente por ocho proyectiles de cañón unidos por una cadena. Con el tiempo —y a raíz de la escasez de hierro que se notó durante la II Guerra Mundial—, manos sacrílegas los hurtaron para venderlos.

El "Cementerio de los Españoles" o lo que todavía queda de él, se haya situado poco antes del extremo NE de San Lorenzo, muy próximo a la actualmente llamada "Caleta de la Aviación".

Posteriormente, durante el gobierno del Presidente Billinghurst —1912 - 1913—, se pensó en unir San Lorenzo con La Punta y se encargaron los estudios respectivos al Ingeniero Técnico Krauss. Dicho proyecto no llegó a prosperar. Ultimamente ha vuelto a revivir la idea —año de 1964—, con la finalidad de ampliar el primer puerto del litoral.

Tanto San Lorenzo como El Frontón han servido, en muchas oportunidades, como presidios políticos. En el segundo, actualmente se confina a delinquentes comunes, dándose con relativa frecuencia casos de sangrientas reyertas entre ellos, púese a la vigilancia de las autoridades encargadas que muchas veces no pueden evitarlas.

---

Estas han sido lector, a grandes rasgos, las pinceladas de ensayo que me atreví a anunciarte sobre San Lorenzo, al comenzar el presente y modestísimo trabajo.

Valgan verdades que la isla aquella invita de por sí a estudiarla, por su esoterismo, su tradición y su historia. En más de una ocasión —y cuando en conversaciones de cámara se trataba sobre el tema—, no faltó persona que me indicara la necesidad existente de ampliar los conocimientos generales que todos tenemos respecto de este trozo de tierra tan familiar.

El presente es un resumen. Creo que convendría que alguien se animara a escribir una monografía detallada. Mientras tanto, que valga este

intento de hacer llegar a todos mis lectores una partecita de la extensa biografía isleña.

Porque creo que los lugares, como los hombres, tienen muchas veces derecho a esperar una biografía; sobre todo cuando trasuntan episodios interesantes y ligados a las vidas de las personas.

Porque la historia está conformada por la narración eslabonada y veraz de los hechos y sucedidos, amalgamada a la crítica lograda de sus causas y consecuencias para que sea objetiva.

Y porque, los marinos que tantas veces hemos vislumbrado a lo lejos la silueta familiar de San Lorenzo, siempre nos hemos considerado "un poco Rodrigos de Triana" al dar la noticia a los compañeros de barco, sabedores que ellos, como nosotros, tenían que recibir dicha información con alegría y entusiasmo indisimulables, desde que detrás de la tierra aquella se adivinaba la cercana presencia del hogar querido.

De sus padres, sus esposas y sus hijos, esperándoles con ansias de abrazos y cariños.



# Acotación Naval en Gotero II

Por el Capitán de Navío A.P. (R)

JULIO J. ELIAS

Gota N° 1.— (1819).

## Primera salida de Valparaíso de Lord Cochrane.

Después de adoptar una serie de medidas propias del comando de una escuadra, dio la vela Lord Cochrane el 14 de Enero de 1819, con la primera división compuesta de la **O'Higgins**, el **San Martín**, **Lautaro** y **Chacabuco**, quedando los demás buques chilenos al cargo del Contra Almirante don Manuel Blanco Encalada. Cochrane enarbolaba su insignia de Vice Almirante en la Fragata **O'Higgins** (antes **María Isabel**) desde el 25 de Diciembre de 1818. Ahora el noble británico, al dejar Valparaíso, zarpaba con dirección al Callao, donde esperaba batir a los españoles.

---

Gota N° 2.—(1820).

## La Expedición Libertadora fondea en Ancón.

El Lunes 30 de Octubre de 1820, la Expedición Libertadora, que había partido de Pisco, fondea en Ancón. El Generalísimo San Martín con su Estado Mayor llegó embarcado a bordo del **San Martín**; mientras tanto, Cochrane quedaba bloqueando el Callao, con su buque insignia la **O'Higgins** y dos barcos más, la **Independencia** (antes **Curiacio**) al mando de Robert Forster y la **Lautaro** (antes **Windham**) a cargo de Martín Jorge Guise.

---

Gota N° 3.— (1821).

## Motín de Aznapuquio.

El 29 de Enero de 1821, los Jefes realistas más importantes (Carterac, Valdés, Rodil, García Camba, etc.), reunidos en Aznapuquio, imponen a Pezuela la entrega del mando virreinal en manos de La Serna, dándole el angustioso plazo de cuatro horas. Pezuela firmó la renuncia

absoluta de todo mando y, entonces, el General La Serna se investió como Virrey del Perú. Esto fue confirmado más tarde por el monarca hispano.

---

Gota N° 4.—(1821).

#### **Agradecimiento a Manuel Aramburu.**

El Sábado 27 de Octubre de 1821, le dice el Ministro Monteaugudo al Comisario de Marina lo siguiente: "De U. expresivas gracias, de orden del Gobierno Supremo al Consignatario de la Fragata **San Patricio**, D. Manuel Aramburu, por la generosa prestación que hace al Estado de los 600 pesos en que se ha contratado el pasaje del Mariscal de Campo Español, D. Manuel Olaguez Feliú, como me lo expresa U. en su nota del 19 del corriente; advirtiéndole así mismo que S.E. el Protector ha resuelto se publique en la Gaceta Oficial, esta exhibición".

---

Gota N° 5.— (1822).

#### **San Martín sale con destino a Guayaquil y regresa sin llegar a ese puerto.**

El 8 de Febrero de 1822, San Martín se embarca con destino a Guayaquil para conferenciar con Bolívar; pero al arribar a Huanchaco, se entera que el Libertador de Colombia no está en el puerto nombrado, sino que había resuelto terminar la campaña de Quito, dominando antes a Pasto. El 3 de Marzo de 1822, regresa al Callao San Martín y ese mismo día firma un Decreto por el cual resuelve que Torre Tagle prosiga de Supremo Delegado, mientras el Protector del Perú se dedica a preparar la campaña de Intermedios.

---

Gota N° 6.—(1823).

#### **Nacimiento de don Mariano Felipe Paz-Soldán.**

El 22 de Agosto de 1823, nace en la ciudad de Arequipa el doctor don Mariano Felipe Paz-Soldán, siendo sus padres el Señor don Manuel de Paz-Soldán, Tesorero de las Cajas Reales de aquella ciudad, y la Señora doña Gregoria Ureta y Aranibar, de una respetable familia del lugar.

---



Gota N° 7.—(1823).

**Guise remite la Goleta "Macedonia" al Callao para carenarse.**

El 15 de Octubre de 1823, oficia desde Arica al Vice Almirante don Martín Jorge Guise, Comandante General de la Escuadra, al Ministro de Guerra y Marina, comunicándole que por los repetidos viajes y comisiones que había desempeñado la Goleta de guerra **Macedonia** desde que saliera del Callao, había quedado muy maltratada; por tal motivo prácticamente ya no podía permanecer por más tiempo en las costas del sur, sin antes repararse según lo requería. Con este objeto la remitía al Callao y recomendaba al Ministro para que se sirviese activar en lo posible la carena de la **Macedonia**, por la necesidad que tenía Guise de la Goleta, siendo la única con que contaba para las comisiones por su ligereza y las buenas cualidades respecto a los servicios más importantes que ocurrieran en esos puntos y, también para aumentar la respetabilidad del bloqueo.

---

Gota N° 8.—(1824).

**Guise comunica su llegada al Callao y de estar listo a atacar a los sublevados.**

Desde la bahía del Callao, oficiaba el Vice Almirante Guise al Secretario de Bolívar con data 17 de Febrero de 1824, que después de 40 horas de recibir la nota en Pisco que lo llamaba, había fondeado en el puerto. Agregaba lo siguiente: "Por primera diligencia he invitado a los sublevados a una buena composición, ofreciéndoles cuántas garantías he considerando a propósito. Luego que reciba la contestación pasará a U.S. copia de todo para que haga presente a S.E. el Libertador los medios prudentes de que me he valido antes de obrar hostilmente contra ellos".

---

Gota N° 9.—(1828).

**Movimiento de Cirujanos.**

El 14 de Octubre de 1828, se había llevado a cabo el siguiente movimiento de Cirujanos: el Vice-Almirante Guise embarcó en la Fragata **Presidente** como Segundo Cirujano a don Juan Ombler, a causa de que trasbordó a la Corbeta **Libertad** el que se hallaba a bordo de la Fragata. A su vez, el Cirujano don José Vásquez de la Corbeta de guerra **Libertad**, quien estaba comisionado en el Hospital de Paita cuidando al Comandante

don Carlos García del Postigo y a los otros heridos del combate del 31 de Agosto de 1828, se le ordenó restituirse a la **Libertad**, habiendo mandado el Presidente La Mar desde su Cuartel general, otro Cirujano para Paita. Sin embargo el Cirujano Vásquez no pasó a su buque por falta de movilidad y un poco más tarde se embarcó en la Corbeta **Pichincha**, barco colombiano que se rindiera en Paita a la causa peruana.

---

Gota N° 10.—(1829).

#### **Reclamo de un esclavo.**

El Regidor de la Municipalidad de Trujillo don Juan Evangelista Bazán, reclamó a un esclavo de su propiedad que se había embarcado en el Bergantín **Prosperina** sin su permiso. Al respecto se formó un expediente y por orden del Ministro de Guerra y Marina pasó a informe del Comandante General de Marina, que lo era entonces el Contra Almirante don José Pascual de Vivero, llamado el Patriarca de la Marina; este dijo en su informe que cumpliría la orden de desembarcar cuando llegase el Bergantín **Prosperina** si estaba en él José Vega, reclamado como esclavo. Además exponía que apareciendo en autos que el esclavo había sido maltratado, la instancia se dirigiese también al Prefecto de Trujillo, para que "con el resultado y conocimiento y averiguación de causa haga justicia y que es lo que debo informar ahora sobre ello. Callao a Octubre 26 de 1829".

---

Gota N° 11.—(1833).

#### **Sólo los Matriculados pueden pescar.**

Con fecha 14 de Noviembre de 1833, quedó informada la autoridad naval de una Resolución Suprema, por la cual se prohibía la pesca en las aguas peruanas a los que no fuesen matriculados, siendo para los que lo estaban como una remuneración a los servicios prestados a la Armada. De inmediato el Comandante General de Marina, hizo conocer esta orden a las Capitanías de Puerto.

---

Gota N° 12.—(1834).

#### **Venta de un Bergantín.**

El 18 de Marzo de 1834, tuvo su término el expediente de venta del Bergantín nacional **Dragón** (a) **Lambayecano**, de la propiedad de don Ignacio Iturregui a los ciudadanos don Antonio Escobar y don Carlos Fur-



nier; al respecto fue expedida una nueva patente según solicitud de los dueños, en la cual se le cambió el nombre al Bergantín en referencia por el de **General Necochea**, haciéndose notar que ya no poseía mascarón de proa, por haberlo sacado en Valparaíso. Era en esos momentos Capitán del barco Manuel Herrera.

---

Gota N° 13.—(1836).

#### **Capellán del Arsenal Naval.**

El 22 de Abril de 1836 se tomó razón en las oficinas navales, del título que había expedido el Supremo Gobierno de Capellán del Arsenal Naval, en favor del Presbítero don Juan Pablo Rodríguez.

---

Gota N° 14.—(1837).

#### **Cambio de Nombre al "Congreso" y la "Casimir Perrier".**

El 29 de Junio de 1837, por Orden general del Departamento de Marina eran advertidas todas las Dependencias del ramo que, por disposición de S. E. el Protector Supremo, a partir de la fecha anotada se denominaría el Bergantín **Congreso** con el nombre de **Fundador** y a la Fragata **Casimir Perrier** como **Socabaya**. El primero de los buques nombrados ya pertenecía a la Armada y sólo fue un simple cambio de nombre. En cuanto al segundo, era la Fragata mercante francesa **Casimir Perrier**, de propiedad de M. Dionisio Boulanger, cuya compra por el Estado se había llevado a cabo el 28 de Junio de 1837; había costado a la Confederación la cantidad de 45 mil pesos los cuales debían pagarse del modo siguiente: diez mil pesos se dieron al contado, veinte mil pesos en bonos de la Aduana bien por los derechos que causaran las mercaderías traídas en el buque o cualquier otra mercadería que extrajeran de los Almacenes de la Aduana, y los quince mil pesos, restantes seis meses después de firmada la escritura del contrato, bien en la Aduana o la Tesorería General.

---

Gota N° 15.—(1847).

#### **Comandante del Vapor de guerra "Rímac".**

El 10 de Julio de 1847, se nombró al Capitán de Fragata don Domingo Vallés Riestra, Comandante del Vapor de guerra **Rímac**.

---

Gota N° 16.—(1849).

### Personal para el Transporte "Tumbes".

Por orden del Supremo Gobierno fue presentado el 2 de Marzo de 1849, como Comandante del Transporte **Tumbes** el Capitán de Navío graduado don Ignacio Mariátegui, habiéndose embarcado en esta ocasión bajo sus órdenes el personal de dotación siguiente: Teniente Primero don Pedro Santillán, Guardias Marinas don Juan Pardo de Zela, don Pedro de la Haza, don Amaro Tizón y don N. Rodríguez, Piloto don José María Elisaya; además, un Primer Guardián, un Carpintero, un Cocinero, dos Artilleros de Preferencia, cuatro Artilleros Ordinarios, ocho Marineros y cuatro Grumetes.

---

Gota N° 17.—(1859).

### Empleo de la Galleta picada.

En los Almacenes de Marina existía una apreciable cantidad de galleta picada y sobre este asunto, dio el siguiente decreto el Comandante General de Marina Forcelledo: "Siendo perjudicial a la salud pública, y especialmente a la del crecido número de individuos que viven en este Arsenal, el que se conserven depositadas en su Almacén especies corrompidas; y puesto que en vez de arrojarlas al agua se pueden utilizar para forraje de los caballos de la policía, los 125 quintales 24 libras que hay existentes, y que a pesar de haberse remitido por excluida de a bordo se mandó reconocer según consta de un expediente que jira por separado y resultó dañada, pásese este expediente a la Tesorería para que jire el libramiento respectivo para su entrega a disposición del Sr. Prefecto, a quien se le oficiará.— Callao, Julio 4 de 1859.—Forcelledo".

---

Gota N° 18.—(1865).

### Encargado del Monitor "Loa".

El 22 de Febrero de 1865, de orden superior, el Teniente Segundo don Mariano A. Vargas de la dotación del Vapor **Chalaco**, fue nombrado para que se encargara del Monitor **Loa**, a quien se le debía entregar el buque con las formalidades de ordenanza. Ese mismo día se trasbordó a la Fragata **Callao** a los Tenientes Segundos don Juan Bautista Cobián y don José Sánchez Lagomarsino, los cuales estaban prestando sus servicios en el **Loa**, y ahora debían ponerse de inmediato a órdenes del Comandante de la expresada Fragata.

---



Gota N° 19.—(1865).

### **Pidiendo dos Telegrafistas.**

El 20 de Abril de 1865 era elevado a la Superioridad naval un expediente promovido por el Mayor de Ordenes del Departamento, relativo a que se contrataran dos individuos para encargarse de servir en la línea telegráfica oficial que se había establecido en el Arsenal.

---

Gota N° 20.—(1871).

### **Don Tomás Gutiérrez, Ministro.**

Con fecha 7 de Diciembre de 1871, el Presidente de la República tuvo a bien aceptar la renuncia que de la Cartera de Guerra y Marina hiciera el General de Brigada don José Allende y nombró con la misma fecha, para el desempeño de dicha cartera, al Coronel don Tomás Gutiérrez.

---

Gota N° 21.—(1877).

### **El Heroico Grau establece que no han desaparecido unas perchas.**

El periódico **El Nacional** del 22 de Noviembre de 1877, en su N° 3837 y en la parte correspondiente a la crónica del puerto del Callao, publicaba un malicioso artículo respecto a que de los depósitos de la Marina de Chucuito, habían desaparecido algunas perchas pertenecientes al Estado, efectuando diversos comentarios poco favorables al personal de la Armada. El Heroico don Miguel Grau, entonces Comandante General de Marina, dispuso de inmediato que el Segundo Comandante de Arsenales y el Interventor de los mismos, se constituyesen en el citado depósito para confrontar el inventario con las perchas que en ese lugar se encontraban. Practicada por la junta que hemos citado la confrontación, se apreció que existían las diez y ocho piezas que se hallaban en cargo, según el inventario formado en Junio de 1877 y que solamente una percha de 81 pies de longitud faltaba, la misma que había sido labrada para palo mesana de la Cañonera **Pilcomayo**, encontrándose en Chucuito el palo que antes sirviera a ese buque.

---

Gota N° 22.—(1879).

### **Actúan los Blindados chilenos.**

El Gobierno chileno el 2 de Enero de 1879, ordena que sus blindados fondeados en Lota se trasladen a Caldera y que, uno de ellos, el

**Blanco Encalada**, parta para Antofagasta. Según aseguraba la Cancillería chilena, el **Blanco Encalada** estaba destinado a servir de amparo a las personas o intereses de su nacionalidad, en los asuntos que habían tenido por origen el cobro de parte de Bolivia a la exportación de salitre, el cual se hacía a la "Compañía de Salitre y Ferrocarril de Antofagasta", en que se había transformado la "Melbourne, Clark & C<sup>o</sup>.", la misma que poseía cincuenta estacas bolivianas de terreno salitral, concedidos por Melgarejo. El Ministro chileno del Interior don Belisario Prats, era el líder de quienes deseaban la guerra y había conseguido el envío de naves de guerra a la zona de fricción y de tropas a Caldera.

---

Gota N<sup>o</sup> 23.—(1879).

#### **El Enviado del Perú en la Paz.**

El 27 de Enero de 1879, presentó su carta credencial en La Paz como Ministro Plenipotenciario y Enviado Extraordinario del Perú el Dr. don José Luis Quiñones, cuya recepción al decir de la prensa boliviana fue "más solemne que cualquiera de costumbre".

---

Gota N<sup>o</sup> 24.—(1879).

#### **Una opinión del Presidente chileno.**

El 6 de Febrero de 1879, el Presidente de la República de Chile don Aníbal Pinto, señala a su Ministro de Guerra y Marina Coronel don Cornelio Saavedra, lo siguiente: "Creo muy difícil que el Perú tome cartas en nuestra contienda con Bolivia. No está el Perú para pensar en socorrer al vecino. Su situación política muy precaria; sus finanzas en peor estado que las nuestras".

---

Gota N<sup>o</sup> 25.—(1879).

#### **Un Ministro chileno se embarca para Atacama.**

El 7 de Marzo de 1879, el Ministro de Guerra y Marina chileno Coronel don Cornelio Saavedra, embarca en Valparaíso para trasladarse a Atacama.

---



Gota N° 26.—(1880).

### **Segundo Jefe del Batallón Guarnición de Marina.**

Por Resolución Suprema su fecha 10 Enero de 1880, obtuvo el destino de Segundo Jefe del Batallón Guarnición de Marina el Coronel graduado don Andrés Suárez; en dicha Resolución era nombrado asimismo todo el personal que debía servir en el citado Batallón.

---

Gota N° 27.—(1883).

### **Respecto a la Junta Calificadora de Marina.**

Creada la Junta Calificadora de Marina por Suprema Resolución su fecha 9 de Noviembre de 1883, se instaló seis días más tarde, o sea el 15 de Noviembre del mismo año. La primera diligencia con objeto de llenar su cometido fue hacer publicar avisos en los periódicos, a fin de que todos los Jefes, Oficiales y Guardia Marinas de la Armada y los jóvenes que habían servido en clase de Aspirantes de Marina durante la guerra del salitre, presentasen sus hojas de servicios certificadas y con los comprobantes respectivos, para proceder a su calificación; todo lo anterior de acuerdo con las disposiciones vigentes, y con el Supremo Decreto de 31 de Octubre de 1883, sobre validez de actos gubernativos.

---

Gota N° 28.—(1885).

### **Los Revolucionarios ocupan Chala.**

Se recibió en el Callao el 28 de Enero de 1885, un oficio del Capitán de Puerto de Lomas, en el sentido de que el puerto de Chala había sido ocupado por los revolucionarios el 26 de Enero, teniendo la citada autoridad que muy pronto lo fuese el de su mando por hallarse a pocas leguas de los lugares conquistados por las fuerzas rebeldes; en atención de lo cual proponía el establecimiento de contingente de caballería en el pueblo de Acarí, a siete leguas de Lomas, y con fácil retirada a Nazca e Ica.

---

# La Guerra en el Mar

Por JAVIER BUENAÑO M.

## VIII

### EL SACRIFICIO DEL ACORAZADO "YAMATO"

Allá por el mes de Abril de 1945 era evidente para todos que el Imperio Japonés había perdido la guerra que durante casi cuatro años había llevado a cabo contra Inglaterra y Estados Unidos. Esta realidad era muy clara para los jefes de la Marina Imperial que hasta poco había sido una de las más potentes del mundo.

Ahora el panorama se presentaba desesperado para el Japón. De la gran escuadra sólo quedaban unas pocas unidades aisladas y sin coordinación táctica. La enorme marina mercante japonesa había dejado prácticamente de existir, víctima principal de los submarinos y aviación de los americanos. Las posesiones de ultramar habíanse perdido una tras otra ante el avance incontenible del poderío naval, aéreo y militar de los Estados Unidos. De éstas sólo les quedaba las del archipiélago de las RYUKUYO, siendo la isla más grande la de OKINAWA, a apenas 350 millas de las islas metropolitanas del Japón. Precisamente en este mes de Abril los americanos habían lanzado su ataque contra este último reducto japonés que si caía abriría las puertas

para el asalto final contra el japon propio.

Entre los pocos buques de guerra sobrevivientes estaba el acorazado "Yamato". Este buque merece una descripción detallada pues se trata de una unidad verdaderamente extraordinaria por sus dimensiones y características, producto del ingenio naval japonés. Este acorazado, junto con sus gemelos "Musashi" y "Shinano", fueron diseñados en 1937 y terminados en 1941. Se construyeron en gran reserva y tomando las más grandes precauciones contra el espionaje. Eran los buques de guerra más grandes y más potentes que jamás se hayan construído. Sus enormes dimensiones y poder de su artillería presentaron serios problemas para la industria naval japonesa pero todos fueron resueltos y los buques terminados. Sus características eran las siguientes:

Largo: 263 mts. manga: 38.9 mts., calado: 10.86 mts., desplazamiento: 72,809 toneladas, fuerza: 150,000 H.P., velocidad: 27 nudos. Armamento: nueve cañones de 18" con un alcance de 40,000 mts., y ade-



más innumerables antiaéreos. Para tener una idea del tonelaje empleado en coraza se puede indicar que éste alcanzaba la cifra de 23,500 toneladas, lo que pesaba un acorazado de la Primera Guerra Mundial. Cada una de sus tres torres de su artillería principal pesaba 2,774 toneladas, lo que pesa hoy día un super-destroyer. Cada proyectil de 18" pesaba 3,200 lbs., o sea, 1,000 lbs. más que los de 16" usados por los últimos acorazados americanos y en desplazamiento eran aproximadamente el doble.

El día 1º de Abril de 1945, el "Yamato" estaba al ancla en la base naval de KURE cuando llegó la noticia del desembarco americano en Okinawa. Inmediatamente el Alto Mando Naval Japonés organizó una fuerza de ataque con los últimos buques que le quedaban cuyo núcleo era el acorazado "Yamato". Esta fuerza consistía aparte del acorazado del crucero ligero "Yahagi" y los destroyers "Fuyutsaki", "Suzutsaki", "Yukikaza", "Kasumi", "Isokaze", "Hamakaze", "Natsushima" y "Asashio", al mando del Vice-Almirante Seiichi Ito. Como se puede ver, esta fuerza carecía de protección aérea pues ya no habían portaviones disponibles. Este hecho en sí sellaba su suerte y su destino era nada más que el suicidio ante el poderío aéreo norteamericano movilizado alrededor de Okinawa. Esto bien lo sabían los japoneses y se puede ver por el objetivo asignado al Almirante Ito. Este era aproximarse lo más posible a Okinawa con el fin de atraer sobre sí la mayor fuerza aérea enemiga posible para per-

mitir por otro lado el mejor éxito de los ataques de sus aviones suicidas "Kamikaze" que estaban siendo derribados antes de llegar al blanco por el abrumador poderío aéreo del enemigo. Desde luego, si podía el "Yamato" llegar en condiciones de combatir a las playas de la isla, hundiría a todo buque americano que encontrase allí. En otras palabras, ésta era una carga estilo "Banzai" aplicada a la guerra en el mar, como la que acostumbraban hacer los soldados japoneses ante fuerzas superiores cuando ya no había esperanzas de vencer y antes de rendirse, atacaban al enemigo para morir.

A las 10:00 a.m. levó anclas el poderoso acorazado para pasar al cercano y pequeño puerto de MITAJARI para allí ultimar los últimos preparativos de aprovisionamiento para el combate. Allí llenó sus Sta. Bárbaras al tope y descargó todo material combustible e innecesario. También se abasteció de petróleo pero profético y cruel fue el hecho de que sólo había suficiente para el viaje de ida, no alcanzando para la vuelta. Finalmente el día 6 de Abril el "Yamato" ya estaba listo para partir y su comandante ordenó la salida para las 4:00 p.m. Antes de la partida obligó a 50 jóvenes cadetes que desembarcasen pues no deseaba que corriesen la suerte de los demás. Ese mismo día se pudo ver a un avión americano de observación a gran altura que como buitre era el presagio de la muerte. Los oficiales se reunieron y bebieron su última copa de sake brindando por el Emperador y su patria.



El buque ya estaba navegando por el canal de Bungo entrando al día siguiente al Mar de la China. Todo el tiempo lo seguían aviones de observación enemigos y todos sabían que su salida, ruta y posición era conocida minuto por minuto por los americanos y que sólo sería cuestión de horas estar bajo el fuego de sus bombas y torpedos. Por este motivo la tensión a bordo era tensa pero no tuvieron mucho tiempo que esperar pues a las 12:20 p.m. del día 7 el radar captó las imágenes de aviones y el buque y toda su escolta se alistaron para el combate. A los pocos minutos ya los aviones eran visibles a simple vista, primero 10, 30, más de 100, eran incontables. Todos los buques abrieron fuego antiaéreo y muchos aviones caían al mar envueltos en llamas. Pero no fueron todos y las bombas empezaron a caer. El "Yamato" recibió dos de 500 lbs. que no le hicieron mucho daño. El destroyer "Hamakaze" recibió no se cuantas pero se hundió en 30 segundos. Casi enseguida se vieron las estelas de los torpedos venir hacia el "Yamato" quien viró proa hacia ellos esquivando a muchos, pero uno dio en el costado de babor. El daño ni se sintió en tan enorme buque. La segunda ola de aviones no tardó en aparecer; eran casi todos torpederos. A esta altura ya la lucha estaba generalizada y nadie tenía tiempo de contar los aviones pero sí se supo que tres torpedos más habían dado en el mismo lado de babor. La tercera ola de aviones vino enseguida y cinco torpedos dieron en el mismo lado totalizando nueve. El buque empezó a

inclinarse ligeramente a babor. Es de notarse que solamente después de recibir nueve torpedos el "Yamato" empezó a inclinarse lo que demuestra su enorme robustez y excelente control de avería de su tripulación. Tres o cuatro torpedos eran suficientes para acabar con cualquier otro buque. Sólo hubo un descanso de breves minutos cuando se presentó la cuarta oleada de aviones. Diez bombas y más torpedos dieron en el humeante casco que ya nadie pudo contar con exactitud, pero que fueron por lo menos cinco más. Estos mismos aviones atacaron al crucero "Yahagi" a 3,000 mts. del "Yamato" y víctima de incontables torpedos y bombas se fue a pique. El destroyer "Isokaze" estaba inmóvil e incendiado. Sólo los destroyers "Fuyuzuki" y "Yukikaze" estaban indemnes. Sin embargo, a pesar del terrible castigo, el "Yamato" incendiado y con miles de toneladas de agua en sus entrañas, seguía adelante a baja velocidad. No tardó la quinta ola de aviones a aparecer y causarle mayor castigo. Esta vez los timones fueron destrozados y el buque, igual que el "Bismarck", ya no tenía dirección.

El fin ya se aproximaba. A esta altura del combate tenía una inclinación de 35° a babor y por sexta vez más aviones y más bombas y torpedos. Había absorbido ya alrededor de 20 torpedos. Una última reunión entre el almirante Ito y los más altos oficiales sobrevivientes decidieron parar el buque y que la tripulación fuese recogida por los dos destroyers sobrevivientes. El Almirante Ito



enseguida entró a su cabina y no se le volvió a ver más. El comandante del buque se hizo amarrar al puente para hundirse con su buque. La inclinación del "Yamato" ya llegaba a 80° y la gente de cubierta se caía al mar. En pocos minutos la inclinación era 90° y los enormes proyectiles de 3,200 lbs. de peso en las Sta. Bárbaras empezaron a rodar y explosionar. Este holocausto levantó una columna de humo que se elevó hasta

6,000 mts. y era visible desde Kagoshima en el Japón.

A las dos horas de entrar en contacto con los primeros aviones americanos el acorazado "Yamato" desaparecía debajo de las aguas del Mar de la China, con más de 2,000 hombres, después de absorber un castigo no igualado en la historia de la guerra en el mar. Fue un fin de acuerdo al estricto código Bushido de los Samurai.

## IX

### LA BATALLA DE PUNTA LUNGA O TASSAFARONGA

Por el mes de Diciembre de 1942 la situación para los japoneses en Guadalcanal se estaba poniendo desesperada. Desde el mes de Agosto, cuando desembarcaron los americanos en esa isla, los japoneses habían logrado aumentar sus tropas hasta el número de unos 10,000 hombres haciendo grandes sacrificios y con la pérdida de muchos buques tanto de guerra como mercantes. Estos esfuerzos por aumentar su poderío militar en Guadalcanal se hacía cada vez más difícil conforme aumentaba el poderío americano en esa zona, especialmente el aéreo que éstos siempre lograron mantener desde que pusieron pie en esa isla.

Todas las tentativas japonesas para desembarcar hombres y materiales, tenían que hacerse de noche para evitar caer bajo las bombas y torpedos de la fuerza aérea enemiga y conforme aumentaba su poderío hu-

mano en la isla, mayor era el tonelaje de material de guerra y provisiones que tenían que transportar. Ya no podían utilizar los métodos usuales para aprovisionar a sus tropas tal como convoys de transportes protegidos con buques de guerra, ni aún submarinos que ya habían utilizado con éxito pues su poca capacidad de carga para la ya aumentada fuerza terrestre era insuficiente. Por último habían ingeniado un método muy original, fruto de la desesperación. Este sistema consistía en mandar a rápidos destroyers con una carga en cubierta de cilindros metálicos sellados que iban amarrados uno a otros como las cuentas de un gigantesco rosario. Estos cilindros, que flotaban como boyas, eran lanzados al agua lo más cerca a la playa escogida para el aprovisionamiento y una lancha llevaba un extremo del cable aún más hacia la playa donde era tomado por los

soldados que la tiraban hacia tierra. Este método permitía una descarga casi inmediata de los destroyers y su rápido regreso para alejarse de la zona lo más posible antes del amanecer para evitar el bombardeo aéreo que indefectiblemente acontecería si permanecían dentro del radio de acción de los aviones americanos. Sin embargo, esta forma de hacer llegar provisiones a tierra carecía de volumen y sólo se podía hacer llegar unas pocas toneladas de carga que sólo eran suficientes para uno o dos días y nuevamente había que repetir la maniobra.

Uno de estos aprovisionamientos por los japoneses de sus fuerzas en Guadalcanal ocasionó uno de los más violentos encuentros en el mar entre las dos fuerzas que se disputaban el control de esa isla. Esta batalla es conocida por los japoneses como la de Punta Lunga y por los americanos como la de Tassafaronga. El día 30 de Noviembre de 1942 ocho destroyers se preparaban para hacer llegar a tierra unos 1,200 cilindros con provisiones. Estos eran el "Naganami", "Takanami", "Nowaki", "Suzukaze", "Oyashio", "Kuroshio", "Kawakaze" y "Kagero". Solamente seis de los destroyers llevaban cilindros dejando a dos sin carga para que sirviesen de escolta al grupo y pudiesen entrar en combate de inmediato en caso necesario. Los seis que llevaban la carga habían dejado todos sus torpedos de reserva en tierra quedándose solamente con los que estaban dentro de los tubos que totalizaban ocho en cada destroyer. Estos destroyers estaban al mando del Contralmi-

rante Raizo Tanaka y tenían como buque insignia al "Naganami". Levantaron anclas de su base en la isla Shortland, a unas 300 millas al Noroeste de su meta, y con el fin de ocultar su verdadero destino el almirante japonés ordenó seguir un rumbo al Este durante toda la mañana. Todo el tiempo estaban vigilados por aviones de observación americanos. Hacia el medio día se tomó rumbo directo a Guadalcanal y se aumentó la velocidad a 24 nudos y tres horas más tarde a 30 nudos, aprovechando una fuerte lluvia para avanzar lo más posible sin ser observados por la aviación americana. De todas maneras los japoneses sabían que los americanos tenían conocimiento de sus movimientos y que sospecharían la finalidad de la expedición y que tomarían las medidas del caso para interceptarla. Por eso el almirante Tanaka dio órdenes de estar listos para combatir contra buques enemigos y que si se llegaba a entrar en contacto con ellos se debería dar toda prioridad al combate dejando a un lado la misión de entregar los abastecimientos.

A las 11:00 p.m. la división de destroyers había llegado a la altura de la isla Savo y pasándola por el Oeste enrumbaron Sudeste hacia las playas del Norte de Guadalcanal donde pretendían desembarcar su carga. La noche era clara y la visibilidad unos siete kilómetros, cuando se divisaron tres aviones enemigos con sus luces de navegación prendidas. Por este motivo y por no haber dejado caer bengalas sobre sus buques Ta-



naka creyó que no habían sido vistos y procedió con los preparativos para descargar los seis destroyers. Sin embargo, antes de que pudieran empezar estas maniobras el destroyer de la vanguardia, el "Takanami", avisó que se aproximaban lo que creía eran siete destroyers enemigos. Inmediatamente el almirante Tanaka dio orden de suspender la descarga de los buques y que cada uno entrara a atacar al enemigo en forma individual pues ya no había tiempo de lograr ninguna formación de combate.

A los pocos minutos ya los buques americanos eran visibles desde el buque insignia "Naganami" y en ese momento los tres aviones dejaron caer sus bengalas sobre la formación japonesa iluminándola. Al instante los americanos abrieron fuego sobre el destroyer más cerca que era el "Takanami". Este contestó el fuego y a pesar de la dificultad de ver los blancos por las bengalas que iluminaban a los japoneses y dejaban en la oscuridad a los americanos, dió en un buque enemigo con la primera salva. Después de cinco salvas el buque enemigo se incendió. Tomó bajo su fuego a un segundo buque que también se incendió. Estos incendios permitieron a los japoneses ver mejor a sus contrarios y el "Naganami" divisó a un crucero enemigo y por primera vez se dieron cuenta que no sólo habían destroyers en la fuerza enemiga sino cruceros pesados. De todas maneras prosiguió con su ataque acercándose hasta 4,000 mts. para lanzarle ocho torpedos. Todo el tiempo los dos buques se disparaban sus cañones pero

el "Naganami" no llegó a recibir ni un sólo impacto. Ya los demás destroyers japoneses habían acometido contra la línea americana de cruceros y destroyers y el combate se hizo confuso entre incendios y explosiones de torpedos y granadas. Después de media hora de combate los ocho destroyers japoneses habían lanzado todos sus torpedos que llegaban a alrededor de 80 y habían observado que cuatro cruceros americanos habían sido torpedeados pero sin saber con exactitud si se habían hundido o no. No teniendo más torpedos a bordo de sus buques el almirante Tanaka ordenó el retiro de su fuerza, pero no estaba completa; faltaba el "Takanami". Este destroyer había recibido un fuego concentrado de la mayor parte de la fuerza americana y había sufrido seriamente. Quedó al garete hundiéndose en la mañana siguiente frente al Cabo Esperanza, pero parte de la tripulación se pudo salvar llegando a las playas de Guadalcanal todavía en manos del ejército japonés.

El resultado para los americanos fue el hundimiento del crucero pesado "Northampton", por dos impactos de torpedos. También recibieron torpedos los cruceros pesados "Pensacola", "New Orleans", y "Minneapolis" aparte de otros daños por proyectiles de artillería y estuvieron reparándose durante casi un año.

Lo que salvó a los americanos de un peor desastre, igual al de la Batalla de la Isla Savo, fue que seis de los ocho destroyers no tenían torpedos de reserva que normalmente era ocho por cada buque. Si los hubie-

ran tenido esto les hubiera permitido lanzar 48 torpedos más contra el enemigo y seguramente los tres cruceros torpedeados hubieran sido rematados y echados a pique. También la fuerza japonesa carecía de cruceros cuya artillería más pesada hubiera inflingido mucho mayor daño que la de 5" de los destroyers.

Cabe cerrar este relato con unas palabras del almirante americano Nimitz sobre la actuación de los destroyers japoneses en este combate:

"Siempre es un consuelo reflexionar que el enemigo que lo de-

rrota a uno ha sido muy bueno y el contralmirante Tanaka ha sido más que eso, ha sido extraordinario. Con las cubiertas de sus buques llenas de carga, hundió a un crucero pesado y puso fuera de combate por casi un año a otros tres al precio de un sólo destroyer. En muchas acciones de guerra los errores cometidos por los americanos fueron cancelados por los cometidos por el enemigo; pero a pesar de una breve confusión entre sus destroyers, Tanaka no cometió ningún error en Tassafaronga".

## X

### UN TRASLADO DE BUQUES POR LA MANCHA

Este relato trata de uno de los episodios de la guerra naval en aguas europeas, que aunque no tuvo mayor trascendencia en el curso del conflicto, fue muy sentido en los círculos navales y aéreos de Gran Bretaña. Los alemanes habían logrado hacer pasar del puerto de Brest de la Francia ocupada, a puertos alemanes, a tres grandes buques de guerra por el Canal de La Mancha que teóricamente debía estar bajo el dominio de la superioridad naval y aérea que ejercían sobre ese brazo de mar los británicos. Tan británicas han sido siempre estas aguas que en el idioma inglés se les conoce por "English Channel" ó Canal Inglés pero en los días 11 y 12 de Febrero de 1942 fueron indudablemente germanas.

Hacia fines del año 1941 el Atlántico ya no era un lugar propicio

para que pudiesen operar buques de superficie alemanes. Los ingleses habían logrado aumentar su poderío naval en ese mar y ahora con la participación activa por parte de los Estados Unidos en la guerra desde Diciembre, después del ataque japonés a Pearl Harbor, la situación para los buques alemanes era insostenible. Ya habían perdido su buque más poderoso que fue el "Bismarck" en Mayo de ese año y decidieron cambiar la estrategia de su marina para la prosecución de la guerra. Como ya no podían operar en el Atlántico el lugar escogido como su nuevo teatro de operaciones fue el Norte de Noruega que estaba ocupado por ellos. Desde aquí podían atacar a los convoys aliados que llevaban material bélico y otros abastecimientos a la Rusia Comunista por el mar Artico y con destino al puerto de Murmansk.



En el puerto de Brest tenían los alemanes a dos poderosos cruceros de batalla que eran el "Scharnhorst" y el "Gneisenau" de 28,000 toneladas y armados con nueve cañones de 11". También estaba allí el crucero pesado "Prince Eugen" de 10,000 toneladas y armado con ocho cañones de 8". De acuerdo con el nuevo rol asignado a estos buques por el Alto Mando, tenían que ser trasladados de ese puerto a bases en Alemania. Para este fin sólo había dos rutas posibles; una por el Atlántico pasando por el Norte de las islas Británicas y la otra por el Canal de La Mancha. Había poco que escoger entre las dos pues ambas estaban llenas de peligro para cualquier buque de superficie alemán. Después de estudiar las posibilidades de las dos rutas el Alto Mando escogió la de La Mancha pues pensaron que como los ingleses creían que esta ruta estaba tan bien controlada por ellos, no la usarían los alemanes, y no estarían alertas para evitar una tentativa de esta naturaleza.

Los alemanes conocían bien los peligros que tenían que afrontar que consistían en aguas estrechas, campos de minas, cañones de largo alcance en la parte más angosta entre Dover y el Cabo Griz Nez, y por último una superioridad abrumadora de la fuerza aérea y marina británicas. De todas maneras, desde que se escogió la ruta a principios de Enero, se pusieron a organizar la partida de sus buques. La base del éxito era el secreto y la sorpresa de la expedición. Aparte de esto había que escoger una

noche sin luna y con la marea y condiciones del tiempo lo más propicias. También había que coordinar el paso de los buques con los grupos de barreminas que tenían que limpiar de estos mortíferos artefactos las zonas por donde tenían que pasar y también coordinar con la fuerza aérea alemana las escoltas de aviones de caza que debían acompañarlos por determinadas zonas de mayor peligro.

La partida de Brest tenía que ser de noche para lograr el mayor recorrido posible en la oscuridad. La noche escogida fue la del 11-12 de Febrero de 1942. Sólo el Alto Mando Alemán, el Almirante Ciliax al mando de los tres buques y los comandantes de cada uno eran los que conocían el plan. Se tomó toda clase de precauciones para que el servicio secreto enemigo no se enterara de él. Se hizo conocer un falso destino que era unos ejercicios con la fuerza aérea al Sur de Brest en la zona de St. Nazaire y a la fuerza aérea que debía proteger a los buques se le dijo que tenían que cubrir a un mercante con un cargamento muy importante de Alemania a un puerto francés. Habiéndose tomado todas estas precauciones los tres buques salieron de Brest a las 8:30 p.m. del 11 de Febrero y tan pronto salieron del puerto aumentaron la velocidad a 30 nudos y enrumbaron hacia el Este.

La noche pasó sin novedad y los ingleses aún no sabían de la salida de los buques. Al amanecer apareció la primera escolta de aviones de caza en



el sitio designado. A las 8:30 a.m. se pasó a un grupo de barreminas que habían estado limpiando el camino y al poco rato se les unieron seis destroyers que debían servirles de escolta para el resto del viaje. No había pasado media hora cuando apareció el primer avión inglés. Este avión había estado de patrulla sobre la costa francesa y regresaba a su base cuando por casualidad pasó encima de la formación. Pero pasaron dos horas más antes que los británicos tomaran las primeras medidas para atacar a los buques alemanes. Cuando estaban pasando por Boulogne, o sea aproximadamente la mitad de camino, lanchas y aviones torpederos aparecieron y atacaron pero la alta velocidad a que iban los buques alemanes y el mar picado no permitió a las pequeñas lanchas acercarse y además el fuego de la artillería de los destroyers de escolta las obligó a retirarse. En cuanto a los aviones éstos eran seis del tipo anticuado Swordfish y todos fueron destruídos por el certero fuego antiaéreo antes de que lanzaran sus torpedos. Pero esto sólo fue el principio pues durante las próximas seis horas los buques alemanes estuvieron casi constantemente bajo ataques aéreos pero todos eran ataques aislados y sin ninguna coordinación. Los antiaéreos y los aviones de escolta no permitieron que ningún avión enemigo acertara en el blanco. Se pudo ver que la sorpresa de los ingleses había sido tan completa que no tenían tiempo de organizar ningún ataque y que lanzaban sus aviones conforme estuviesen listos para volar de cualquier lugar. Ya pronto se di-

visaban los blancos barrancos de Dover, la parte más estrecha del canal de donde se podían ver ambas costas a la vez. Aquí había que pasar frente a los cañones de largo alcance que a diario estaban bombardeando la costa francesa. Pero aunque parece que los artilleros ingleses no estaban prevenidos pues no empezaron a disparar cuando los buques alemanes estaban en el punto más cercano a ellos sino poco después. Los primeros disparos pasaron encima de los buques pero una cortina de humo de los destroyers más la alta velocidad a que navegaban muy pronto los alejó de este peligro.

Ya estaban los buques entrando al Mar del Norte y acababan de rechazar otro ataque de aviones torpederos cuando la buena suerte que hasta ahora los había acompañado los dejó por un momento. El "Scharnhorst" fue repentinamente sacudido por una explosión bajo el agua. Había chocado con una mina y el buque perdió velocidad hasta pararse. Tan pronto sucedió ésto uno de los destroyers se aproximó al buque herido y el Almirante Ciliax y otros oficiales del estado mayor se trasbordaron a él y siguió a toda velocidad hasta alcanzar el "Gneisenau" y "Prinz Eugen" que se habían alejado. Sin embargo, los daños sufridos por el "Scharnhorst" no fueron graves y pronto reasumió su marcha tras los demás buques. Mientras tanto el "Gneisenau" y "Prinz Eugen" estaban siendo atacados por cuatro destroyers pero los grandes cañones de 8" del crucero empezaron a disparar



a 10,000 mts., y los mantuvo a distancia muy alejados para poder lanzar sus torpedos. La buena puntería del "Prinz Eugen" acertó en dos de los destroyers, uno se incendió y el otro se hundía de popa. Al mismo tiempo fueron atacados por aviones torpederos por la otra banda pero sin resultado pues todos los torpedos fallaron o fueron esquivados. Este fue el único ataque que tuvo algo de coordinación pero a la vez fue el último. Posteriormente hubo ataques de aviones solitarios a gran altura pero ninguna bomba cayo a menos de 200

mts., de los buques. Sólo hubo un nuevo incidente y éste fue a las 9:00 p.m. cuando se sintió otra explosión cerca del "Scharnhorst". Este comunicó que había explotado una mina magnética cerca de él pero sin mayor daño y al amanecer del día 13 llegaban a las aguas del Weser y Jade en Alemania, habiendo logrado una travesía que todos creían imposible de realizarse. El mismo Churchill tuvo frases de elogio para los que la organizaron reconociendo que los buques alemanes habían pasado debajo de las narices del León inglés.

## XI

### EL ULTIMO COMBATE DEL "SCHARNHORST"

En el último artículo de esta serie hemos visto cómo el "Scharnhorst", el "Gneisenau" y el "Prinz Eugen" fueron trasladados del puerto francés de Brest a puertos alemanes. El objeto era de que como estos buques ya no podían operar en el Atlántico, lo hiciesen del Norte de Noruega contra los convoys aliados que iban al puerto ruso de Murmansk. También vimos que en este recorrido por el Canal de La Mancha en Febrero de 1942, el "Scharnhorst" había chocado contra una mina y sufrido daños en el fondo de su casco. El buque entró de inmediato a repararse y después de una larga estadía en el astillero quedó otra vez como nuevo.

Cabe hacer una descripción de este buque para que el lector se pueda dar cuenta de su potencialidad en combate. Este buque, junto con su gemelo el "Gneisenau", fueron los primeros buques que excediesen las

10,000 toneladas construídos por Alemania de acuerdo al nuevo tratado naval de Londres firmado en 1935. Eran del tipo conocido como cruceros de batalla, de unas 28,000 toneladas con un armamento de nueve cañones de 11", doce de 5.9", catorce de 4.1" antiaéreos aparte de muchos otros más pequeños de este tipo, y tenían una velocidad de 31 nudos. Estaban además, como toda construcción naval alemana, excelentemente bien protegidos por gruesa coraza en sus partes vitales. Sin embargo, se debe tener presente que estos buques no fueron construídos para combatir contra modernos acorazados que en todo sentido eran superiores, especialmente en armamento. Fueron construídos con el fin de atacar a convoys de buques mercantes bajo escolta de cruceros y destroyers contra los cuales eran vastamente superiores.



En Diciembre de 1943 estaba el "Scharnhorst" en su base de Alta-Fjord en el extremo Norte de Noruega. De esta base, bien protegida por la naturaleza del terreno, los alemanes habían estado atacando con muy buen éxito con submarinos a los convoys aliados que llevaban pertrechos y otro material de guerra a la Rusia Soviética que estaba a punto de sucumbir bajo el poderoso ataque del ejército alemán. El envío de estos convoys era de vital importancia para los aliados para evitar la derrota de su socio comunista y después de sufrir grandes pérdidas en algunos convoys ahora los protegían con fuertes escoltas. Más aún, con el traslado de los grandes buques alemanes de Brest, los ingleses sabían que el ataque de estos convoys sería el lógico objetivo para ellos y en previsión de un ataque por estas unidades, ahora los protegían con modernos acorazados. En este mes de Diciembre estaban tratando de hacer llegar a Murmansk el convoy designado con el número JW-55-B que consistía de 19 buques mercantes con un material de guerra de tan vital importancia que tenía una poderosa escolta fuera de lo común. Lo protegía una fuerza naval bajo el mando nada menos que del Comandante General de toda la escuadra británica, almirante Sir Bruce Fraser. Las fuerzas británicas estaban divididas en dos, la Fuerza I que consistía del crucero pesado "Norfolk" con ocho cañones de 8" y los cruceros ligeros "Belfast" y "Sheffield" armados con doce cañones de 6" cada uno, al mando del Vicealmi-

rante Burnett, y la Fuerza II que consistía del moderno acorazado "Duke de York", de 35,000 toneladas y armado con diez cañones de 14" y el crucero ligero "Jamaica" con doce cañones de 6". Esta fuerza estaba bajo el mando directo del almirante Fraser teniendo como buque insignia el acorazado. Además, había entre las dos fuerzas un total de 17 destroyers.

Ignorando la existencia de tan formidable fuerza el "Scharnhorst" con una escolta de cinco destroyers bajo el mando del Contralmirante Bey salió de su base el día de Navidad para interceptar al convoy. El tiempo era malo con mar grueso y al día siguiente había empeorado cuando entró en contacto con los cruceros británicos de la Fuerza I a las 8:30 a. m. El almirante Bey ordenó el inmediato regreso a su base de los cinco destroyers. No se sabe exactamente la razón que tuvo pero se supone que debido al mal tiempo no quería que sus movimientos fuesen obstaculizados por los destroyers que en mar grueso no podían mantener la misma alta velocidad que los buques grandes. El crucero "Belfast" había captado al "Scharnhorst" en su radar a una distancia de 33,000 m. e inmediatamente se apresuraron a acortar la distancia pues sus cañones ligeros no podían alcanzar al enemigo desde tan lejos. Al mismo tiempo dio aviso el almirante Burnett a su jefe, el almirante Fraser que estaba a 280 millas al Oeste, que había entrado en contacto con el buque alemán. Este Jefe inmediatamente tomó las dis-



posiciones para colocarse entre el "Scharnhorst" y su base en Alta-Fjord y cortar la retirada. Mientras tanto la Fuerza I se dedicaba a mantenerse en contacto con el enemigo sin dejarlo de vista. Hay que tener presente que en esta época del año en estas altas latitudes había oscuridad durante las 24 horas del día así que aunque las horas que se indican en este relato normalmente corresponderían a luz del día, el combate fue totalmente en oscuridad.

El "Belfast" no abrió fuego sino 50 minutos después del primer contacto con radar así que a las 9:20 a. m. lanzó los primeros proyectiles que fueron del tipo bengala para iluminar el blanco. Al instante los tres cruceros abrieron fuego y fue muy certero. Dos impactos dieron en el "Scharnhorst" uno no hizo daño pues no explotó y el otro tuvo la gran suerte de dar en el radar dejando al buque alemán prácticamente ciego. Sólo le quedaban los telémetros visuales para control de tiro y éstos en la oscuridad y contra buque con radar eran prácticamente inútiles. En estas condiciones de desventaja quedó el buque alemán desde el principio del combate así que el almirante Bey trató de eludir a los cruceros ingleses y atacar al convoy que era su objetivo. Para esto viró hacia el sur a toda máquina y se alejó de ellos hasta perderlos de vista para nuevamente virar hacia el Norte para lograr su objetivo. Pero los cruceros ingleses con su radar seguían los movimientos del buque alemán y tomaron

las disposiciones necesarias para cortar el paso. Cuando el "Scharnhorst" nuevamente se acercaba al lento convoy encontró de nuevo al almirante Burnett y sus tres cruceros que le cerraban el paso. Eran ya las 12:05 p.m., cuando entraron en combate por segunda vez. Esta vez el "Scharnhorst" tuvo mejor suerte pues alcanzó al crucero más poderoso que era el "Norfolk" con un impacto que perforó la barbata de la Torre N° 4 obligando la inundación de la Santa Bárbara para evitar la voladura del buque. Otro impacto dio en el centro del crucero reduciéndole la velocidad. En estas condiciones se tuvo que retirar. El "Sheffield" también fue dañado por un proyectil que dio en el mar al lado del buque pero no fue nada de consideración. El "Scharnhorst" no fue tocado en este segundo encuentro pero como no tenía radar y no podía eludir a los cruceros ingleses que se le interponían en su camino y sospechando el almirante Bey que los ingleses, al saber de su presencia, movilizarían poderosas fuerzas para destruirlo, optó por retirarse a su base. Por consiguiente cambió de rumbo nuevamente hacia el Sur con los cruceros ingleses siguiéndolo a distancia pero manteniéndolo en sus radares y dando cuenta de su posición al almirante Fraser que venía a toda velocidad para atacar al "Scharnhorst" que hasta ahora ignoraba de su existencia. Sin embargo, muy pronto supo el almirante Bey la suerte que le esperaba pues temprano en la tarde recibió un mensaje de que un avión de observación de la



Luftwaffe había reconocido una fuerza de numerosos buques que venían a gran velocidad hacia el Este y que en esos momentos estaba a unas 150 millas al Suroeste de su buque. Esta era la Fuerza II del almirante Fraser.

A las 4:17 p.m., el "Duke de York" captó en su radar al "Scharnhorst" a unas 25 millas de distancia y a 65 millas del Cabo Norte, punta septentrional de Noruega en el Mar Artico. Muy pocas millas le faltaban para encontrarse a buen recaudo en aguas noruegas pero el destino no lo permitió. Media hora después el "Belfast" que venía siguiendo al buque alemán, y en coordinación con el "Duke de York", lanzó proyectiles de bengala sobre el "Scharnhorst" y el acorazado abrió fuego con sus potentes cañones de 14". El contacto con el acorazado británico, aunque esperado, tomó por sorpresa al buque alemán pues carecía de radar e ignoraba el lugar exacto de la fuerza contraria. Tres proyectiles de grueso calibre dieron en el "Scharnhorst" poniendo fuera de acción a una torre con tres cañones de 11" o sea la tercera parte de su armamento principal, más otros daños bajo la línea de flotación que le redujo su andar a 20 nudos. Trató enseguida de alejarse primero hacia el Norte y después al Este disparando a ciegas contra su adversario a quien no logró alcanzar. Al mismo tiempo, los demás cruceros británicos lo tomaron bajo fuego desde diferentes lugares para confundir aún más a la dirección de tiro del buque alemán. A esta altura del combate ya todos los participantes se da-

ban cuenta que el "Scharnhorst" estaba perdido, su velocidad reducida y sin radar para el control de su puntería y detección de sus adversarios, era sólo cuestión de poco tiempo acabar con él. Para este fin a las 6:20 p.m. el almirante Fraser mandó a cuatro destroyers que le dieran el golpe de gracia con torpedos. Entre los cuatro le lanzaron 28 torpedos, tres de ellos dando en el blanco. Sin embargo, esto no fue suficiente para acabar con él y todavía navegaba esquivando los torpedos y granadas que le lanzaron los cruceros ingleses.

Nuevamente el "Duke de York" a eso de las 7.00 p.m., entró a bombardearlo con su artillería pesada logrando alcanzarlo con diez proyectiles pero la magnífica construcción naval alemana aguantaba este mortífero castigo. Nuevamente el almirante británico mandó que lo liquidasen con torpedos ordenando a los cruceros "Belfast" y "Jamaica" con otros destroyers para esta tarea. Aprovechando que el fuego alemán había cesado estas unidades se acercaron a distancia mínima, en que no podían errar, y por lo menos 12 torpedos dieron en el blanco. Aún quedó a flote unos minutos más pero finalmente se volteó y se fue a pique a las 7:48 p.m. salvándose de las heladas aguas de ese mar 36 hombres de una tripulación de 1,900.

Así terminó este desigual combate naval y con el hundimiento de esta nave, Alemania ya no volvió a utilizar buques de superficie contra sus adversarios, dedicando todos sus esfuerzos a la guerra submarina.



# MARCONA GANA PREMIO POR AYUDAR A EDUCACION

**En reconocimiento a su ejemplar interés en los programas de educación que el Perú necesita. Marcona Mining Company ha sido premiada con el distintivo de Servicios Distinguidos, otorgado por el Instituto de Educación Internacional y la Fundación Reader's Digest.**

Al entregarse el premio al Presidente del Directorio de la Compañía, señor Charles W. Robinson, se fundamentó la distinción en el hecho de que Marcona Mining Company es una empresa consciente de su responsabilidad con los peruanos y la Nación donde cumple sus actividades industriales, y que al establecer y mantener el Instituto Peruano de Fomento Educativo demuestra fehacientemente su deseo de participar activamente en la solución de los problemas económicos y sociales del Perú.

A pesar de que dicho Instituto apenas tiene tres años de vida ya ha desarrollado importantes programas que vienen beneficiando a todos los niveles de la educación peruana. Se han otorgado becas a profesores nacionales para que asistan a instituciones norteamericanas y europeas para elevar el perfeccionamiento profesional, ha otorgado apo-

yo financiero a becarios de otras organizaciones, ha patrocinado la investigación de problemas médicos y sociales en comunidades andinas, ha cooperado en la creación de bibliotecas, etc.

El costo de todas estas contribuciones han sido casi totalmente financiado por Marcona, pero también se viene recibiendo ayuda de particulares y empresas peruanas y de la Agencia para el Desarrollo Internacional, ayuda con la que se ha iniciado un programa para otorgar más de trescientas becas a estudiantes secundarios, universitarios y post-graduados.

En un próximo artículo daremos más informaciones sobre esta gran realización educativa que auspicia Marcona, y que ha dado lugar a que ganemos el premio antes mencionado.

(De: "Hierro y Futuro" - Dic. 1964).

# FUERZA PARA EL PROGRESO

**HUINCO 240,000 kw** En la fecha en que el señor Presidente de la República inaugura nuestra más audaz obra de ingeniería, cumplimos con agradecer efusivamente a todos los que cooperaron en la realización de la CENTRAL HIDROELECTRICA DE HUINCO, y, en forma particular, a:

EL ING. PABLO BONER - proyectista de la obra

EL OBRERO PERUANO - irremplazable elemento de tenacidad y esfuerzo en la larga y ardua tarea.

LOS TECNICOS é Ingenieros nacionales y extranjeros, así como a todo el personal de los Contratistas, de los Proveedores y de nuestra propia Organización.

LA MOTOR COLUMBUS, Baden, Suiza - Ingenieros Consultores;

EL BANCO MUNDIAL y Entidades financiadoras de Suiza y del Perú.

LAS AUTORIDADES, por su comprensión y apoyo.

LA OPINION PUBLICA, por su constante aliento y probada simpatía.

LOS INVERSIONISTAS, por su confianza.

Gracias a la colaboración y el esfuerzo coordinado de todos estos sectores, la electricidad, elemento vital de la actividad humana, continuará forjando el PROGRESO DEL PERU.



EMPRESAS ELECTRICAS ASOCIADAS



## Notas Profesionales

### La Marina Italiana

Por J. Labayle.— Couhat

### La "Bundesmarine"

Por J. Labayle.— Couhat

## LA MARINA ITALIANA

Por: J. LABAYLE.— COUHAT

De la Revue Maritime N° 213

### Organización de la Defensa.—

En Italia, el Ministro de la Defensa es responsable de las Fuerzas Armadas ante el Gobierno. Está secundado por un número variable de subsecretarios que no están particularizados en ninguna fuerza, pero que se ocupan de cuestiones de conjunto: administración, personal, presupuesto, etc.

Están subordinados al Ministro de la Defensa:

a) En el plano militar:

Los Jefes de Estado Mayor del Ejército, de la Armada del Aire y de la Marina por intermedio del Jefe del Estado Mayor de la Defensa que es el Jefe supremo de las Fuerzas Armadas. Las atribuciones de los Jefes de Estado Mayor parecen sobre todo técnicas.

b) En el plano político-administrativo:

Los Secretarios Generales de cada una de las Fuerzas Armadas. Dependen de los subsecretarios de Estado.

El "Consejo Superior de las Fuerzas Armadas" da su parecer sobre la organización y sobre la preparación de las Fuerzas Armadas para la guerra, las previsiones presupuestales, los programas de armamento etc. etc. El Servicio de Informaciones (es-

peculación) inter-armas depende del Estado Mayor de la Defensa. Coordina las actividades de los servicios de informaciones propias de cada una de las Fuerzas Armadas.

### **El Jefe de Estado Mayor de Marina.**

Es el órgano central, por medio del cual el Jefe de Estado Mayor General de la Defensa ejerce sus atribuciones en el campo naval: organización y empleo de las Fuerzas Marítimas. Está dirigido por el Jefe de Estado Mayor de la Marina.

En el plano militar, le están subordinadas un cierto número de oficinas (bureau) o de Divisiones: las principales de ellas son:

- La Oficina del Presupuesto,
- La División de "Fuerzas y Medios",
- La División de "Puertos y Bases",
- La División de "Telecomunicaciones" y
- El "Servicio de Informaciones de la Marina".

Todas las cuestiones administrativas y técnicas (personal, presupuesto, legislación, etc.), no dependen de las "Operaciones Navales" ni del adiestramiento de las fuerzas, sino que están a cargo de la Secretaría General de la Marina; recibe sus órdenes del Jefe de Estado Mayor de la Marina.

En el escalón regional se encuentran los Departamentos Marítimos:

—Del Alto Tirreno (C.G. Cuartel General: La Spezzia)

—Del Bajo Tirreno (C.G.: Nápoles).

—Del Mar Jónico y del Canal de Otranto (C.G.: Tarento).

—Del Adriático (C.G.: Ancona.) y y de

—Los Comandos de Sicilia y Cerdeña.

### **Presupuesto de la Marina.—**

El año fiscal se extiende en Italia del 1º de Julio al 30 de Junio siguiente. Durante el ejercicio que terminó el 30 de Junio último la Marina ha gozado de un presupuesto de cerca de 137.000'000.000 de liras, (6.800'000.000 de soles) lo cual representa el 15,44% de los créditos destinados para la Defensa.

Este porcentaje ha sido reducido con regularidad en estos últimos años, lo que conduce a considerar que el presupuesto de la Marina ha sido un presupuesto "de conservación". Sin embargo, a pesar de la modicidad de estos créditos, la Marina italiana ha podido llevar a cabo un programa de construcciones nuevas nada despreciable: esto por cierto, no ha podido ser realizado sino con la ayuda financiera de los Estados Unidos; ayuda sobre la cual hay mucha discreción.

En 1963 más de 57.000'000.000 de liras fueron dedicadas al sostenimiento del personal: los servicios técnicos han absorbido por su parte cerca de 40.000'000.000 de liras,



28.000'000.000 de los cuales han sido dedicados a construcciones nuevas.

### **Política Naval.—**

Las misiones de la Marina Italiana son, por orden decreciente, las siguientes:

- La protección del tráfico marítimo nacional, de una importancia vital, (40 millones de toneladas de importaciones al año).
- La protección del tráfico marítimo aliado en el Mediterráneo y especialmente el destinado a Grecia y Turquía.

Por otro lado, una parte de la flota italiana debe estar, en caso necesario, en condiciones de prestar ayuda ASM ó AA a la VI Flota norteamericana y de integrarse totalmente a esta gran formación naval.

En el futuro, la Marina italiana deberá tener en cuenta el vacío que se ha formado en el Mediterráneo después de la nueva orientación de la política naval francesa y de la reducción considerable de las fuerzas británicas dedicadas normalmente a este teatro.

### **Composición de la Flota.—**

Los acuerdos de la OTAN prevén que en 1966 Italia deberá disponer de una flota de 200.000 toneladas de buques de combate. A pesar de la ayuda sustancial de los Estados Unidos, los presupuestos insuficientes de estos últimos años no le permitirán disponer sino de una fuerza que

alcanza a las tres cuartas partes de ese tonelaje.

La flota actual comprende:

- 3 cruceros 1. p.d. dos de los cuales están en pruebas,
- 10 destroyers, dos de los cuales están equipados con proyectiles dirigidos y están igualmente en pruebas.
- 8 escoltas rápidos.
- 30 escoltas diversos.
- 6 submarinos.
- 8 dragaminas oceánicos, costaneros o de bajos fondos y algunas lanchas rápidas, a las cuales hay que agregar además algunos avisos y patrulleras de tipos diversos.
- Una pequeña flota auxiliar para la escuadra compuesta especialmente de dos transportes ex-norteamericanos,
- Un buque base para nadadores de combate (hombres-ranas) y
- Algunos petroleros.

La modicidad de esta pequeña flota auxiliar es lógica, porque la flota de combate puede disponer de un número importante de bases y de puntos de apoyo en la península, y en caso necesario, puede apelar al apoyo logístico de la VI Flota norteamericana.

### **Los Buques Italianos.—**

Una palabra para los buques más modernos de la Marina italiana:

es decir, los buques de las clases **Andrea Doria e Impávido**.

El "Andrea Doria" y su gemelo "Caio Duilio" están en pruebas. Dentro de pocos meses irán a los Estados Unidos para la instalación definitiva de sus sistemas de armas y se puede considerar que estarán listos a mediados de 1965.

Estas unidades, que desplazan 7.500 tons., son a la vez buques anti-aéreos y buques portahelicópteros ASM.

Su armamento AA está constituido por una rampa doble "Terrier" situada a proa y alimentada por dos barriletes horizontales que contienen 20 proyectiles cada uno. Ocho piezas sencillas de 76 m/m., aseguran la defensa anti-aérea inmediata. Cuatro helicópteros ligeros ASM, asociados a un sonar de baja frecuencia componen el armamento principal ASM. Disponen a popa, de una plataforma de más de 40 metros de largo y de un cobertizo de grandes dimensiones.

Los dos **Impávido** están (como los T47 franceses transformados en l. p. d.) equipados con proyectiles "Tartar" (una rampa sencilla MK 13 a popa alimentada por un barrilete vertical de 40 proyectiles), pero tienen sobre los franceses la ventaja de ser nuevos.

Un desplazamiento ligeramente superior les ha permitido estar dotados de una torre doble de 127 m/m., y de una potente artillería de defen-

sa AA, inmediata (4 de 76 m/m., sencillos automáticos).

La lucha ASM, está asegurada por 2 helicópteros ligeros y por 2 montajes triples de tubos lanza-torpedos T/MK 22, (torpedos MK 44).

Las instalaciones interiores son en estos cruceros, como en los DDG, espartanas en comparación con las normas francesas, pero hay que tener en cuenta que estos buques están llamados a actuar no muy lejos de sus bases.

Tanto en los unos como en los otros, se ha tomado especial cuidado en el aparato propulsor, y los italianos están, con mucha razón orgullosos de ellos.

### El Programa Naval. —

Están en construcción:

—4 escoltas ASM, de 950 tons., y 22 nudos:

"Pietro de Cristoforo", "Salvatore Todaro", "Licio Vicentini", y "Umberto Grosso".

—2 submarinos de caza de 450 tons:

"Attilio Bagnolini" y "Enrico Toti".

—3 cañoneras rápidas de 180 tons.

Están en gradas:

—2 cruceros l. p. d. de 9.500 tons:

"Italia" y "Vittorio Veneto".

Estos buques tendrán a proa una rampa para proyectiles "Terrier",



pero los tres barriletes horizontales que alimentan a esta arma, (como en las fragatas norteamericanas de la clase Belknap) podrán contener un cierto número de cohetes ASM del tipo "Asroc".

Los "Italia" están preparados para recibir 8 helicópteros ligeros ASM, ó 4 helicópteros pesados.

—2 escoltas rápidos ASM: "Circe" y "Clímene" de 2.700 tons. Estos barcos, que serán movidos por motores diesel y turbinas de gas, tendrán una velocidad superior a 30 nudos. Su armamento ASM de gran alcance estará constituido por 2 helicópteros que llevarán torpedos; y un mortero automático servirá contra el ataque cercano de los submarinos. La defensa AA está confiada a dos piezas automáticas de 76 m/m.

—2 submarinos de caza de 450 tons. del tipo **Toti**:

"Enrico Dandolo" y "Macenigo".

—1 cañonera rápida de 180 tons. y

—1 buque taller.

Es decir, en total un programa de construcción de 17 unidades, que representan 30.000 tons., aproximadamente. Este programa estará seguramente terminado en 1970.

En esa época la Marina Italiana tendrá 7 buques l. p.d. (el "Gariibaldi", 2 "Andrea Doria", 2 "Impávido" y 2 "Italia"), mientras que

la Marina Francesa no tendrá sino 6 (2 **Suffren**, y 4 **T47** transformados); la Royal Navy 6 ó tal vez 8 del tipo **County**; la Bundesmarine estará a punto de tener 3; y la holandesa uno sólo: el "Ruyter" convertido.

Habiendo optado por los proyectiles de los tipos "Tartar" y "Terrier", la Marina Italiana quedará desde luego dependiendo totalmente del plan técnico de los Estados Unidos, pero por otra parte se puede beneficiar a poco costo sobre todo, con las mejoras que se introduzcan en estos sistemas sobre los planos de la estandarización, del alcance, y de la eficacia, así como de la polivalencia.

"Las unidades norteamericanas actualmente equipadas con "Terrier" y "Tartar" recibirán próximamente nuevos sistemas de armas".

#### **Aeronáutica Naval.**—

Aunque la Marina Italiana no tiene Aviación Naval propia, debemos hacer mención de ello a causa de su importancia. A pesar de los sinsabores incontestables que esta organización ha causado durante la Guerra, la Aviación entera depende del Ministerio del Aire y las reivindicaciones de la Marina, que están dirigidas hacia la creación de una Aeronáutica Naval, han tropezado siempre contra una viva oposición.

Sin embargo, una ley que data de 1957 establece un compromiso en lo que concierne tan sólo a la aviación antisubmarina. Desde esa época sus aviones y su personal dependen de las Fuerzas Aéreas desde el punto

de vista orgánico, legislativo y técnico, y de la Marina en lo que concierne a su adiestramiento y a su empleo.

El material se compone de unos cincuenta aparatos: bimotores S2F "Traker" repartidos en 3 grupos en las bases de Nápoles, Catania y Trapani respectivamente, helicópteros HSS 1 y Agusta Bell. Estos últimos están embarcados en los cruceros y en los destroyers l. p.d., así como en los escoltas tipo "Carlo Bergamini" y "Climene".

La clase "Carlo Bergamini" comprende 4 unidades. Desplazamiento 1.500 tpc. Su armamento ASM se compone de un helicóptero ligero Agusta Bell que lleva dos torpedos MK 44. Dos tubos triples lanza-torpedos MK 32 y un mortero a proa. Estos buques están dotados de estabilizadores anti-balance.

### Composición de la Flota.—

Las fuerzas navales italianas comprenden:

—La Escuadra, y

—Las fuerzas de región.

La escuadra comprende 4 Divisiones Navales, una de las cuales es una división logística.

El grupo de submarinos, el de las lanchas rápidas y una flotilla costanera de escolta dependen igualmente del Comandante en Jefe de la Escuadra.

El resto de la Flota —(y especialmente las escuadrillas de dragaminas y los barcos que están en la reserva)

—está repartido entre los 4 Departamentos Marítimos y los Comandos autónomos de Sicilia y Cerdeña.

Respecto al adiestramiento y al estado de las fuerzas de que dispone, el Comandante en Jefe de la Escuadra depende del Estado Mayor de Marina (Maristat), pero desde el punto de vista operacional está en el plan, nacional, subordinado al Jefe de Estado Mayor de la Defensa.

En caso de conflicto general, una parte de sus fuerzas estaría automáticamente puesta a disposición del Comandante en Jefe de la OTAN del Sur de Europa (CinC South).

### El Personal.—

Desde la Guerra, la Marina Italiana ha hecho un gran esfuerzo para formar su personal en escuelas numerosas y bien organizadas. Desgraciadamente, desde el plano de los efectivos, los resultados obtenidos están lejos de haber respondido a sus esperanzas, y la Marina sufre un déficit crónico, tanto en Oficiales como en el personal de suboficiales, porque, por una parte, la carrera militar atrae menos que antes a los jóvenes, y por otra parte el atractivo de salarios elevados en el sector privado incita a los marinos a dejar el servicio en cuanto les es posible.

Los efectivos de la Marina Italiana se elevan actualmente a 37.000 hombres repartidos en la siguiente forma:

Oficiales	2.900
Suboficiales	6.200
Tripulantes	28.000



El personal efectivamente embarcado no representa sino el 27% del efectivo total.

El Cuerpo de Oficiales comprende 4 categorías principales:

- Los Oficiales de Navío (de Comando General).
- Los Oficiales Ingenieros Navales.
- Los Oficiales de Armas Navales.
- Los Oficiales Comisarios (de Administración).

Los Oficiales de las tres primeras categorías están formados en la Academia Naval de Liorna (en el Mar Ligúrico) donde son admitidos después de un concurso y de una primera etapa de dos meses, en la cual muchos de los candidatos recibidos en el concurso son eliminados.

La duración de los estudios es de 4 años. Los 2 primeros años son dedicados principalmente a mejorar su cultura científica.

Durante su permanencia en la Academia Naval los alumnos efectúan 3 cruceros, el primero durante 3 meses a bordo del velero-escuela "Américo Vespucci", los otros dos igualmente de 3 meses a bordo del antiguo crucero "R. Montecuccoli" preparado como buque-escuela. Este buque va a ser reemplazado por el destructor "San Marco" que está siendo equipado con este objeto.

A su salida de Liorna, los alumnos (Guardiamarinas) reciben el título de "Sottotenente de Vascello" (Sub-

teniente de Navío) o bien de Subtenientes de Ingeniería Naval o de Armas Navales.

El primer embarque es de dos años, después de los cuales regresan a la Academia Naval para seguir un curso de calificación de un año. Se embarcan luego por dos años y al término de esa permanencia en la mar, siguen un curso de especialización de 12 a 20 meses, según la que escojan (lucha ASM, transmisiones, hidrografía etc.).

Aproximadamente cuatro años después de haber seguido estos cursos de especialidades, todos los Oficiales, ya Tenientes de Navío, se vuelven a reunir en la Escuela de Comando de Augusta, en donde la duración de los cursos es de seis meses.

Se requiere haber salido aprobado en las diversas pruebas de esa etapa para ser ascendido a la clase inmediata superior. Estos Capitanes de Corbeta se reúnen cuatro años más tarde en el "Instituto de Guerra Marítima" (que corresponde poco más ó menos a la "Escuela Superior de Guerra Naval"). Los cursos duran allí nueve meses y son sancionados con un examen. Las condiciones para el ascenso son análogas a las que están en vigor en Francia.

A su salida de la Academia Naval de Liorna, los Oficiales Ingenieros Navales y los Oficiales de Armas Navales siguen los unos, los cursos de aplicación de Ingeniería Naval y de Mecánica, y los otros, los cursos universitarios aplicación de Ingeniería Industrial.

Los Ingenieros Navales (Maquinistas) salen de allí provistos de un diploma de Ingeniero y reciben entonces diversos nombramientos, y la mayoría son embarcados por un período total de nueve años, y los Oficiales Navales por un período de ocho años.

Un pequeño número de Ingenieros Navales sigue un curso de especialización superior. (Arquitectura Naval, Telecomunicaciones, Armas, Metalurgia, etc. etc.).

### LA "BUNDESMARINE".—

Por J. LABAYLE-COUHAT  
(De la Revue Maritime N° 213)

Aunque se ha tratado de hacer participar a la Alemania Federal en la defensa de Europa desde la satelización de Checoslovaquia, el renacimiento de las fuerzas armadas alemanas no data verdaderamente sino del día en que Alemania fue admitida a formar parte de la OTAN o sea el 8 de Mayo de 1955, es decir, diez años después de la capitulación de 1945.

Anteriormente el Gobierno Alemán se había comprometido a no fabricar en su territorio armas atómicas, químicas ni biológicas, ni ciertos armamentos sin autorización de sus aliados.

### Organización de la Defensa.—

El Canciller Alemán es, en la cumbre, responsable de la política militar del Gobierno. Preside el Comité de Defensa, que se compone del Mi-

nistro de la Defensa, del Inspector General de las Fuerzas Armadas, de los Ministros de Asuntos Extranjeros, del Interior, de Finanzas y finalmente de Economía.

El Ministro de la Defensa está encargado de la administración, del armamento, de la instrucción y de la conservación de las fuerzas terrestres, navales y aéreas. Comanda las fuerzas en tiempo de paz, pero este poder queda transferido al Canciller desde la proclamación del "estado de emergencia".

En caso de agresión exterior, el comando de las operaciones de las fuerzas armadas está asegurado por las autoridades militares de la OTAN.

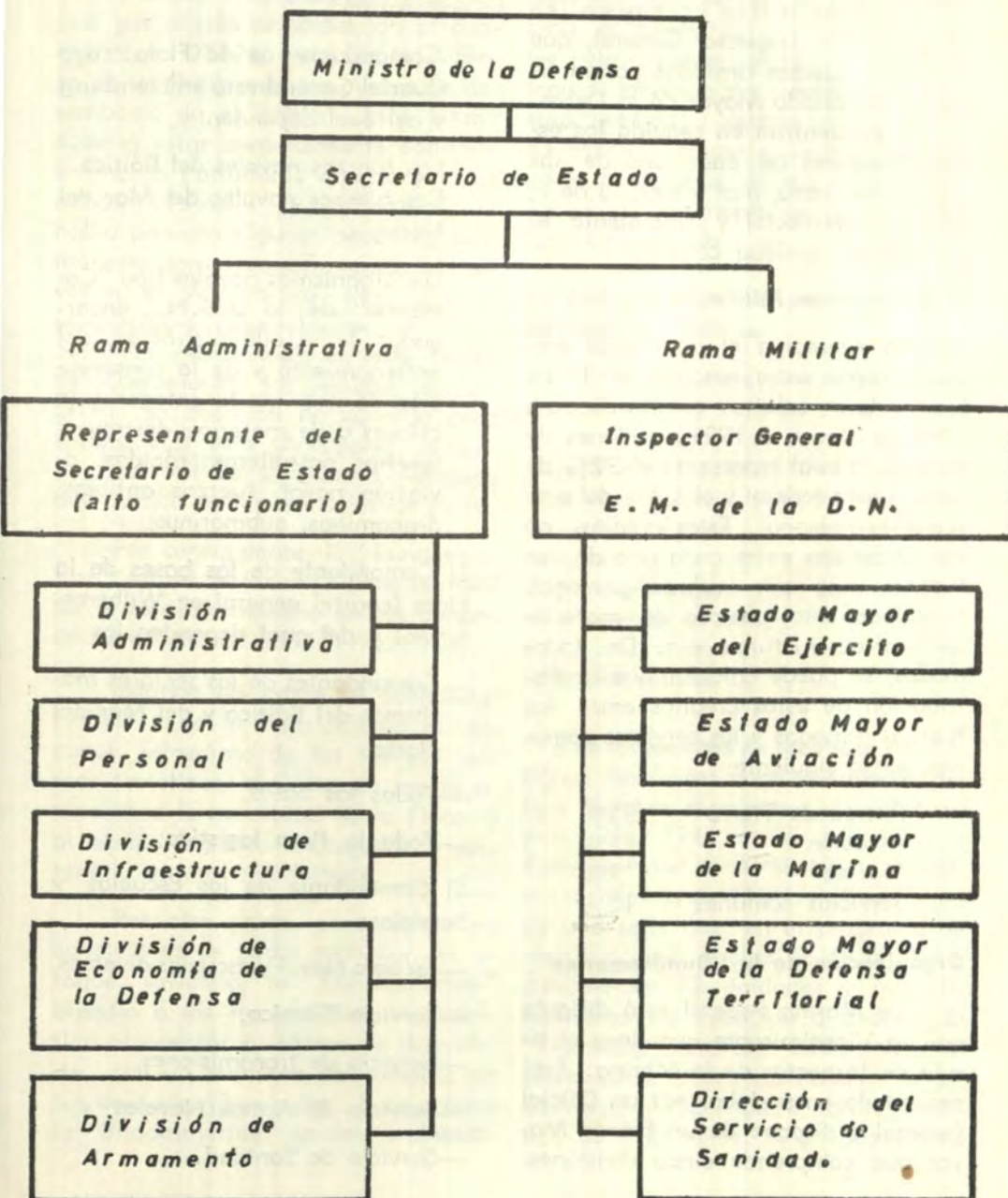
El conjunto de las fuerzas armadas federales lleva el nombre de "Bundeswehr" y comprende principalmente:

- El Ejército de tierra ó "Bundesheer".
- La Aviación ó "Luftwaffe" y
- La Marina o "Bundesmarine".

El Ministro de la Defensa está secundado por el Secretario de Estado de quien depende una división encargada de los planes a largo plazo, del presupuesto y de la organización. El Ministerio mismo, organizado recientemente, comprende una rama administrativa y una rama militar. La primera dirigida por un alto funcionario que depende del Secretario de Estado; comprende cinco grandes direcciones encargadas: 1ª de la administración, 2ª del personal de las tres



*Cuadro de la Organización del  
Ministerio Federal de la Defensa*



fuerzas armadas y del personal civil, 3º de la infraestructura, 4º del presupuesto y 5º del armamento.

La rama militar comprende, en la cumbre, el Inspector General, que dirige las fuerzas armadas por intermedio del Estado Mayor de la Defensa. Se encuentran en seguida los estados mayores de cada una de las fuerzas de tierra, mar y aire, la de la defensa territorial y finalmente el Servicio de Sanidad común.

### El Presupuesto Militar. —

En Alemania el año fiscal empieza, como entre nosotros, el 1º de Enero. Los créditos militares para 1964 se elevan a 19215 millones de marcos, lo cual representa el 32% de presupuesto federal y el 6,4% del presupuesto nacional. Estos créditos no son repartidos entre cada una de las fuerzas, sino por rubros: personal, funcionamiento, compra de materiales, infraestructuras, etc. De todos modos, se puede calcular que la distribución de estos créditos entre las fuerzas armadas y los servicios comunes, es la siguiente:

Fuerza de Tierra	55%
Aviación	21%
Marina	9%
Servicios comunes	15%

### Organización de la "Bundesmarine".

La Marina Federal está dirigida por un Vicealmirante que lleva el título de Inspector de la Marina. Está secundado en su labor por un Oficial General y dispone de un Estado Mayor que comprende cinco divisiones:

personal, comando, organización, logística, y buques y armas.

En los escalones subordinados se encuentran:

—El Comandante de la Flota, cuyo Cuartel General está en Flensburg y del cual dependen:

—Las fuerzas navales del Báltico, Las fuerzas navales del Mar del Norte,

—Los organismos navales tipo "Comando" de la U.S.N., encargados de la administración, del entrenamiento y de la conservación de una cierta categoría de buques o de material: destroyers lanchas patrulleras rápidas, aviación naval, fuerzas anfibas, dragaminas, submarinos;

—El Comandante de las bases de la Flota (cuartel general en Wilhelms-haven) y del cual dependen los:

—Comandantes de los sectores marítimos del Báltico y del Mar del Norte,

—Todas las bases,

—Toda la flota logística;

—El Comandante de las Escuelas y Servicios:

—Escuela Naval y escuelas diversas,

—Servicio Técnico,

—Servicio de transmisiones,

—Servicio de Armas Navales, y

—Servicio de Sanidad.



### Política Naval.—

Cuando los Aliados autorizaron la reconstrucción de la Marina Alemana, estuvo entendido que ésta tendría por misión principal, en el cuadro de la OTAN, asegurar la defensa de los Belts y de los puntos de desembarco en el Báltico. Esta última debería estar esencialmente confiada a lanchas patrulleras rápidas y a las minas ofensivas y defensivas; se había provisto algunos pequeños submarinos para reconocimientos ofensivos en el Mar Báltico. Pero ante el considerable desarrollo de la Flota Soviética estacionada en este teatro de operaciones, los Aliados de la OTAN se pusieron de acuerdo para reconsiderar esta concepción restrictiva del rol de la Marina Alemana que databa de los acuerdos de París.

Por consiguiente, la "Bundesmarine" estuvo autorizada para aumentar el tonelaje máximo de sus buques de superficie, de 3000 a 6000 tons.

Estando las bases de Schleswig-Holtein y de la Baja Sajonia al alcance inmediato de las fuerzas aéreas soviéticas, el Comando prestó atención a la movilidad de la Flota y al equipo logístico encargado de sostenerla en sus operaciones.

Por otra parte, para estar en condiciones de poder rechazar un ataque soviético, la "Bundesmarine" atendió a los medios que le permitirían acrecentar su campo de actividades, con un aumento del tonelaje de sus unidades principales. Poco a poco la "Bundesmarine" va desprendiéndose

de una política naval demasiado restringida a su agrado, a la defensa de sus costas nacionales, y se va orientando hacia una estrategia más oceánica. Esta tendencia, hay que decirlo, es combatida por ciertos círculos políticos que consideran que Alemania, teniendo en cuenta la coyuntura política y estratégica europea, no debería dedicar a su Marina una parte tan grande de sus créditos militares en detrimento de las otras dos fuerzas armadas.

### La Flota de Combate en Servicio 1964.—

En lo que concierne a los buques de combate, la flota se compone de:

7 escoltas de escuadra	(4.400 tons. c/u.)
5 escoltas rápidos	(2.500 tons. c/u.)
5 escoltas de costa	( 680 tons. c/u.)
6 submarinos	( 350 tons. c/u.)
47 patrulleras rápidas	( 113 tons. c/u.)
24 dragaminas de costa	
30 dragaminas rápidos	
6 buques anfibios.	

6 de los **escoltas de escuadra** son antiguos destroyers norteamericanos del tipo **Fletcher** terminados de construir entre 1942-1943, e incorporados a la flota alemana en 1958-1960. El séptimo de ellos es el "Hamburg" prototipo de una serie que, en el programa de construcciones nuevas de 1955, debió comprender 12 unidades y que finalmente fue reducida a cuatro. El "Hamburg" desplaza 4.400 tons., en plena carga y fila 36 nudos. Su armamento comprende 4 torres sencillas de 100 m/m. AA, automáticas

suministradas por Francia; 4 montajes dobles Bofors y finalmente 2 lanza-cohetes ASM cuádruples Bofors de 375 m/m. El equipo de detección-radar y submarino es del tipo holandés.

En una cierta época, la "Bundsmarine" había propuesto modificar los planos de estos destroyers y reemplazar las dos torres de 100 m/m., de popa por una instalación de "Tartar", pero esa solución fue abandonada a cambio de la construcción de destroyers de escolta 1. p.d.

Los **escoltas rápidos** pertenecen a la clase Koln de 2500 tons. La instalación y regulación del aparato motor de estas unidades, que se compone de 4 diesels rápidos y de turbinas de gas, dio algunos sinsabores al principio. El armamento de estos escoltas se compone de dos torres sencillas de 100 m/m. AA; 6 cañones Bofors de 40 m/m., sencillos y dobles; 2 lanza-cohetes cuádruples y 2 tubos lanza-torpedos ASM. Un sexto buque de este tipo está en construcción.

Los **escoltas de costa** clase **Thetis** son utilizados en tiempo de paz en recoger torpedos ("torpedofangboot"). Estos buques desplazan 680 tons., dan 24 nudos, están dotados de un lanza-cohetes cuádruple ASM, lo cual constituye un armamento poderoso para unidades de este tonelaje, completamente adaptado a las operaciones antisubmarinas en los Belts o en las playas del Báltico.

De los 30 **submarinos** llamados de 350 tons., del programa de 1955, tan sólo 6 (U-1 - U-6) están en ser-

vicio, porque la mala calidad del acero antimagnético empleado en su construcción ha causado en efecto, contratiempos, especialmente el "U-1" y el "U-2" fue necesario reconstruirlos de acero ordinario.

El "U-7" y el "U-8" están en gradas. Estos dos buques estarán provistos de un revestimiento especial para evitar las corrosiones del acero aparecidas en las unidades precedentes. El valor operacional de estos submarinos queda por consiguiente, un tanto reducido.

El "U-9" puesto recientemente en gradas en Kiel estará construido de un nuevo acero antimagnético. Las tres unidades siguientes ("U-10", "U-11" y "U-12"), serán puestas en gradas dentro de algunos meses.

La mayoría de las **lanchas patrulleras rápidas** pertenecen al excelente tipo **Jaguar** de 113 tons., y 42 nudos. Cerca de las 40 unidades de que se componía el programa ya están terminadas. Dos patrulleras lanza-torpedos de turbinas de gas "Vesper" encargadas a los astilleros británicos están igualmente en servicio.

Los **dragaminas de costa** son de construcción posterior a 1957, 6 de ellos (clase **Vege sack**) han sido construidos en los "Chantiers et Ateliers Mécaniques de la Normandie".

En cuanto a los dragaminas rápidos, éstos pertenecen en su mayor parte a la clase **Schutze** construidos desde 1959.

Finalmente, la pequeña **fuerza anfibia** se compone de 4 antiguas LSM



(barcazas de desembarco) y de otras unidades del mismo tipo equipadas como lanza-cohetes para el tiro contra tierra (LSMR) (Landing medium ships rocket) cedidas por los norteamericanos.

A estas diversas unidades hay que agregar un cierto número de buques dedicados a las Escuelas y al adiestramiento y a las experiencias;

—El buque escuela "Deutschland",

—7 fragatas ex-británicas,

—Los submarinos "Wilhem Bauer" del tipo XXI, "Hai" y "Hetch" del tipo XXIII hundidos en aguas profundas al final de la guerra, refluotados y reparados en 1956 - 1957.

—El nuevo recogedor de torpedos, de 1000 tons. "Hans Burkner" destinado a la Escuela ASM.

—Algunos dragaminas y algunas patrulleras de costa.

El "Deutschland" que ha entrado en servicio en 1964 es actualmente la unidad más grande construida para la "Bundesmarine", después de la guerra. Como debía servir como buque-escuela, este barco no ha sido construido totalmente como buque de guerra. Por eso, su casco está sujeto, como un buque mercante, a los Reglamentos del **Germanischer Loyd**. Tiene aire acondicionado. La tripulación dispone de 250 literas, pero los "alumnos" duermen en coys. Una gran sala cinematográfica situada en la cubierta superior puede contener a todos los alumnos; otros va-

rios locales están provistos para instrucciones diversas. Los compartimientos de las máquinas son suficientemente espaciosos para servir de igual manera a la enseñanza de los alumnos: se ha previsto, asimismo, diversos tipos de máquinas auxiliares, incluyendo un grupo electrógeno accionado por una turbina de gas, a fin de que los futuros oficiales se puedan familiarizar con los diferentes equipos. Las dimensiones del puente de navegación y de la Central de Operaciones han sido calculadas para facilitar la instrucción. Un armamento diverso permitirá a los cadetes familiarizarse con los diferentes sistemas de armas modernas.

#### La Flota Logística en servicio. —

La vulnerabilidad de las bases navales de la Bundesmarine a los ataques aéreos o terrestres la ha adiestrado para poder sobrevivir en su zona de operaciones, en proveerse de los medios de sostenimiento y de reparación relativamente mucho más importante que en cualquiera otra marina.

Teniendo en cuenta las unidades del programa naval de 1955 ya terminadas de construir, las adquisiciones y las cesiones extranjeras, la flota logística se compone actualmente de:

—7 buques de apoyo logístico (B SL) (batiment de soutien logistique) de 2540 tons., p.c. para lanchas patrulleras rápidas terminadas de construir entre 1961 y 1963: "Rhein", "Elbe" "We-

ser", "Main", "Ruhr", "Isar" y "Ne-kar".

—3 BSL algo más grandes (2610 tons.): "Mosel", "Saar" y "Donau", destinados a las flotillas de dragaminas;

—2 BSL del mismo tonelaje para los submarinos: "Lahn" y "Lech".

(Estos barcos, por sus características, recuerdan a los nuevos buques franceses auxiliares, pero están provistos de un armamento mucho más poderoso).

—2 transportes de materiales, que son antiguos buques de carga de la "Société Navale Caennaise" comprados en 1959;

—1 pequeño transporte de municiones que proviene de la transformación de un buque mercante comprado igualmente a Francia;

—4 petroleros de gran tonelaje;

—Algunos pequeños petroleros y cisternas de petróleo, y finalmente

—2 LST (Tank landing ship) ex-norteamericanos transformados en buque-taller.

### Construcciones nuevas.—

Estas están comprendidas en el programa naval de 1955. Por otra parte, este programa ha empezado a ejecutarse este año; en principio, deberá efectuarse desde el comienzo del presente decenio. Dificultades técni-

cas en la construcción de los destroyers y los submarinos, y financieras para la flota logística, han retardado considerablemente la terminación del programa de 1955.

Falta terminar o construir:

—3 Destroyers tipo **Hamburg**: "Bayern", "Hessen" y Scheer-Holstien". Se puede calcular que estos buques podrán entrar en servicio en 1966.

—1 Escolta rápido tipo **Koln**: el "Braunschwig" que estará disponible a fines de 1964.

—18 submarinos de 350 tons., derivados del "U-1". El "U-9" va a ser puesto en gradas próximamente. Ya han sido formuladas las especificaciones para las siguientes unidades del "U-10" al "U-23".

—2 pequeños submarinos experimentales de 100 tons., de propulsión eléctrica, que han sido puestos en gradas en 1961.

—2 "Tenders" de submarinos de tipo **Lahn**; "Lech" y "Werra".

En lo que concierne a los buques auxiliares, para realizar el programa de 1955, falta construir:

—1 buque-taller grande,

—4 pequeños buques-talleres de 2.100 tons.,

—5 transportes de municiones,

—12 abastecedores, 4 de los cuales de 4.500 tons., y el resto de 2,100 tons.



—8 petroleros; 4 de los cuales de gran tonelaje.

Parece que ninguno de estos buques ha sido puesto en gradas todavía. Sin embargo, se calcula que estarán concluídos en 1968 a más tardar.

El programa elaborado a principios de 1964 y que ha sido aprobado por el "Bundestag", comprende:

—6 destroyers l. p. d. "Tartar".

Estos buques son casi idénticos a los DDG norteamericanos de la clase **Charles F. Adams** de 4.500 tons. Los tres primeros serán construídos en los Estados Unidos, y los otros tres en Alemania.

—10 corbetas de 1500 tons., armadas con proyectiles dirigidos "Tartar" y con 2 TLT ASM.

—10 lanchas patrulleras l. p. d. "Tartar" equipadas para el tiro contra blancos de superficie. Estas pequeñas embarcaciones están destinadas a la lucha contra las patrulleras rápidas soviéticas de la clase **Osa**.

—6 submarinos de caza de cerca de 750 tons., aproximadamente (del U-25 al U-30).

Todos estos buques deberán estar, en principio, terminados en 1970, salvo los 3 DDG construídos en Alemania, que entrarán en servicio algo después.

### Aeronáutica Naval.—

Se ha tenido en cuenta las lecciones de la guerra, y cuando se to-

mó la resolución de reconstruir la flota, se decidió que ésta dispusiese de su propia aviación.

El Comando de la Aeronáutica Naval (Cuartel General en Kiel-Holtenau) está encargado del personal y del material.

Las fuerzas de operaciones están repartidas en dos grupos subordinados, el uno a las Fuerzas Navales del Mar del Norte y el otro a las del Báltico.

El material se compone de 100 aparatos de primera línea: interruptores "Sea Hawk" y aviones ASM Fairey "Gannet" comprados en la Gran Bretaña, y helicópteros S-58 norteamericanos.

En los próximos años, los aviones de caza serán reemplazados por el interruptor norteamericano de todo tiempo F-104-C (se ha previsto 110 aparatos): 20 Breguet "Atlantic" reemplazarán en las flotillas ASM a los "Gannets" obsoletos.

### Personal.—

La puesta en acción de estas fuerzas aeronavales está asegurada en la actualidad por un efectivo global de cerca de 10.000 hombres: el 34% de este personal está embarcado.

Para tripular la flota prevista para 1970, será necesario aumentar este efectivo a 45.000 hombres; y eso no será realizado sin dificultades. Desde ahora, la Bundesmarine sufre una escasez notable en la categoría de Oficiales y de Suboficiales

es preciso colmar esa laguna que resulta de diez años de inactividad; y el "reclutamiento", especialmente en la Escuela Naval, no atrae a un número suficiente de candidatos.

Los enganches en el cuerpo de tripulantes son insuficientes, a pesar de la atracción que tiene la juventud alemana por las cosas del mar; el 20% del personal proviene del contingente.

El Cuerpo de Oficiales de Marina, que agrupa a los antiguos cuerpos (Oficiales de Cubierta, Mecánicos y Contadores), salvo los que pertenecen al Servicio de Sanidad, es un cuerpo único y está muy lejos de ser homogéneo. Si bien los cuadros superiores provenientes de la "Kriegsmarine" están beneficiados con una formación seria, en cambio en los cuadros subalternos se encuentra una gran proporción de Oficiales formados rápidamente durante la Guerra.

Para cubrir este déficit de Oficiales, la "Bundesmarine" ha puesto en acción un programa acelerado de formación e instrucción que será aplicado hasta Abril de 1965. Este programa prevé seis meses de formación inicial como marinero, la mitad de los cuales a bordo del velero-escuela "Gorch-Fock", seguidos de un trimestre de formación técnica en una escuela situada en Kiel. Después de estos nueve meses de formación preliminar, los futuros Oficiales son nombrados "Seekadett" y embarcados durante seis meses en un buque-escuela: después de este embarque hacen una estada de nueve meses en la Es-

cuela Naval de Flensburg-Mürwick, a la salida de la cual son ascendidos a "Aspirantes".

Estos últimos van luego a recibir siete meses de instrucción en una escuela técnica. Después de lo cual se les separa y son dirigidos, según su gusto o sus aptitudes, hacia una escuela de alguna especialidad en donde pasan dos meses. Inmediatamente se embarcan por tres meses en los buques de la Flota y obtienen, después de su permanencia en la mar, su primer grado de Oficial (Alférez de Navío de Segunda clase).

Los que han optado por la Aviación Naval ingresan a la Escuela de Aeronáutica Naval, donde permanecen un año. Los otros se embarcan.

Al cabo de tres años de ser Alfereces de Navío de segunda clase, tanto los unos como los otros son ascendidos a Alfereces de Navío de primera clase.

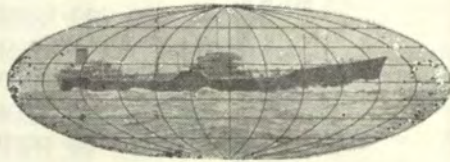
Hay dos promociones al año, las cuales salen el 1º de Abril y el 1º de Octubre respectivamente. En principio, a partir del 1º de Abril de 1965 no habrá sino una sola promoción anual egresada el 1º Abril.

El ciclo de formación preliminar será prolongado un mes más. A la salida de esta permanencia el "Seekadett" se embarcará nueve meses y medio a bordo del buque-escuela "Deutschland", luego pasará un año en la Escuela Naval de Flensburg-Mürwick; mientras tanto, ya habrá sido ascendido a Aspirante. A su salida de la Escuela Naval, el Aspiran-



te se embarcará durante cuatro años a bordo de una unidad de la Flota y luego será ascendido a Alférez de Navío de segunda clase. Irá después a hacer una estada de una duración de quince meses en alguna de las escuelas de especialidades: (Escuela Técnica de Kiel, Escuela de Transmisiones-escucha-radar, Escuela ASM, o Escuela de Artillería). Si se destina a la Aviación Naval, irá a hacer una permanencia análoga en la Escuela de Aeronáutica Naval. Para terminar, y antes de ser embarcado, el Alférez de Navío hará un estudio de algunas semanas en diferentes escuelas o servicios para completar su formación.

Para cerrar este corto estudio sobre la "Bundesmarine", digamos que las escuelas, cualesquiera que ellas sean, están notablemente equipadas y organizadas, lo cual muestra que el cuidado del Comando ha sido la formación de un personal altamente calificado, apto para poner en acción la flota moderna perfectamente adaptada a las operaciones abiertas de los Belts, en el Báltico y en el Mar del Norte, que la Marina Federal ha concebido para cumplir sus obligaciones OTAN y que entrará en servicio en 1970.



## Aumenta el interés por los portaviones de Ataque. —

## Informaciones

### Mundiales

ESTADOS UNIDOS

FRANCIA

GRAN BRETAÑA

HOLANDA

NUEVA ZELANDIA

Según Mc Namara, Secretario de la Defensa, el próximo despliegue de submarinos "Polaris" en el Pacífico permitirá relevar progresivamente a la fuerza de portaviones de ataque estacionada en ese teatro de operaciones, de un servicio de represalia estratégica, lo cual le permitiría ser utilizada en otras tareas.

En estas condiciones habría tendencia a considerar, y tal vez ya no sería necesario en el futuro, el tener en servicio tantos portaviones de ataque en la hora actual, y que sería suficiente una fuerza de doce portaviones, tanto más que los grandes portaviones tipo **Forrestal** o derivados, en servicio o en construcción, tienen, a causa de su porte, facultades operacionales muy superiores a las de los siete buques de la clase **Hancock** mantenidos en servicio hasta la llegada de la flota de los **CVA 66 "América"** y **CVA 67 "John F. Kennedy"**.

Sin embargo, parece que los partidarios del mantenimiento de la fuerza de portaviones de ataque de quince unidades habrán de ganar en esta cuestión. Se reconoce que en una guerra convencional o nuclear, el portaviones tiene mayores probabilidades de sobrevivir que los aeródromos de tierra.



(Se conoce los primeros resultados de un estudio solicitado por los servicios de Mc Namara sobre la capacidad de sobrevivir que tienen los portaviones, bajo la hipótesis de una guerra clásica. Dicha capacidad se ha revelado desde ahora muy superior a la de las bases aéreas terrestres. Se está efectuando un estudio semejante para el caso de un conflicto nuclear).

Además, para poner en acción la potencia aérea táctica en caso de un conflicto limitado, no se ha encontrado todavía un medio que sea más económico que el portaviones.

Se puede pues prever que, además de los dos buques clásicos antedichos que están ahora en construcción, se construirá tres nuevos portaviones de ataque.

El primero de estos tres nuevos CVAN podría ser autorizado en 1966. Estos portaviones no tendrían sino dos reactores, su velocidad sería ligeramente inferior a la del "Enterprise" (se habla de uno o dos nudos menos).

#### **Lanzamiento del destroyer de escuadra DE 1045 "Davidson".—**

El destroyer de escuadra DE 1045 "Davidson" fue lanzado al agua el 3 de Octubre último en los astilleros de Avondale, Westwego en Louisiana. Inscrito en el programa de construcciones nuevas del año fiscal de 1961 - 62, había sido puesto en gradas el 30 de Setiembre de 1963. Este mismo programa comprende la construcción de otros dos buques del mismo tipo **DE 1043 "Edward Mc Don-**

**nell"** y **DE 1044 "Brumby"** igualmente en gradas en Avondale.

#### **Entrada en servicio del DDG 22 "Benjamín Stoddert".—**

Este buque tipo **Charles F. Adams**, penúltimo de las 23 unidades previstas, ha entrado en servicio el 19 de Setiembre último. Había sido puesto en gradas el 11 de Junio de 1962 y lanzado el 8 de Enero de 1963.

#### **Bautismo de Unidades.—**

—El SSBN 657 de la clase **La Fayette** ha sido bautizado con el nombre de "**Francis Scott Key**", autor del himno nacional norteamericano, en 1814.

—A la unidad de apoyo de submarino SSBN de sigla AS 34 de la clase **Hunley** se le ha dado el nombre de "**Canopus**".

#### **Entrada en servicio del submarino SSN 606 "Tinosa".—**

El submarino de ataque de propulsión nuclear SSN 606 "Tinosa" ha entrado en servicio el 17 de Octubre en el arsenal de Portsmouth, donde había sido puesto en gradas el 24 de Noviembre de 1959 y lanzado al agua el 9 de Diciembre de 1961.

Este es el segundo submarino norteamericano que lleva este nombre. El primer "Tinosa" hundió durante la Segunda Guerra Mundial 16 buques enemigos con un total de 64.665 toneladas. Con la entrada en servicio del "Tinosa" llega a 20 el número de submarinos atómicos de ataque incorporados a la flota, inclu-

sive el submarino radar-piquet SSNR 586 "Triton", que ha sido reclasificado como SSN.

### **Despliegue de submarinos "Polaris" en el Pacífico.—**

El SSBN 629 "Daniel Boone" y el SSBN 628 "Tecumseh" han sido desplegados en el Pacífico al finalizar 1964. Se les reunirán en el primer semestre de 1965 los SSBN 631 "Ulysses S. Grant" y SSBN 634 "Stonewall Jackson". Estos submarinos constituirán los primeros elementos de la 15ª escuadrilla (SUBRON 15) cuya base avanzada estará formada por el "Proteus" estacionado en Guam, mientras que la base aérea estará en Pearl Harbour (Ford Island).

### **Despegue y subida de un avión de carga "C 130" sobre el portaviones "Franklin D. Roosevelt".—**

En el curso de maniobras recientes, un avión de carga "C 130" ha despegado varias veces y ha llegado otras tantas al portaviones "Franklin D. Roosevelt". El peso de "C 130" es de 30 toneladas aproximadamente. Para sus pruebas llevó una carga de 13,5 toneladas.

### **Transformación del ex-portaviones "Saipan" en buque-relay de transmisiones.—**

El ex-portaviones "Saipan" de 14.500 tons., se encuentra actualmente en transformación en buque-relay de transmisiones. El contrato de

este trabajo se eleva a 26 millones de dólares.

Primeramente el "Saipan", a semejanza de su buque gemelo "Wright", debió ser convertido en buque de comando, pero la Marina renunció a dicho proyecto. La USN tiene ya con el "Annapolis" (ex-portaviones de escuadra "Gilbert Islands") otro buque retransmisor (AGMR: Auxiliary General Major Relay). Estos buques son esencialmente estaciones flotantes de transmisiones que pueden reemplazar a una estación fija en una zona desprovista de ellas. En un caso dado pueden también poner a disposición de una fuerza naval un conjunto de medios potentes de enlace y de gran tráfico entre ellas mismas y alguna otra fuerza naval o puesto de comando de tierra.

Los buques de Comando CC tienen una misión completamente diferente, son en efecto, vastos **PC Operations** flotantes desde donde el Comando podrá dirigir una operación sobre una vasta zona.

La USN posee actualmente dos de ellas: el ex-crucero (CC 1), y el ex-portaviones "Wright" (CC 2).

### **Turbinas de gas tipo aéreo para unidades de superficie.—**

De la Rivista Marittima XCVII-11

La U.S.N. está muy interesada en la posible aplicación en una unidad ligera de superficie, de un sistema de propulsión de reacción con turbinas de gas tipo aéreo que deberá equipar a los futuros contratorpe-



deros antisubmarinos, especialmente por su característica de arranque rápido, propia de este tipo de motores.

La unidad de mayor tonelaje actualmente en construcción, que deberá estar dotada de turbinas de gas tipo aéreo, es el guardacostas "Hamilton". Además varias unidades menores, entre las cuales hay medios de desembarco, tendrán este tipo de propulsión. Uno de estos medios de desembarco, sometido recientemente a pruebas en la mar, ha alcanzado una velocidad de 25 nudos.

---

## FRANCIA

### Ejercicio de la Escuadra del Mediterráneo. —

De la Rivista Marittima XCVII - 12

La escuadra del Mediterráneo compuesta por los:

Portaviones "Clemenceau",

Conductor de flotillas: "Cassard",

Cazatorpederos de escuadra: "Tartu", "Jaureguiberry", "Mailé Brezé", y "Vauquelin",

Fragatas veloces: "Le Picard", "L'Alsacien", "Le Vendéen", "Le Bourguignon", "L'Agenais" y "Le Savoyard",

Submarinos: "Amazone", "Galatée", "Diane" y "Doris", y tres unidades de apoyo logístico de escuadra y otras unidades auxiliares y destacamentos aéreos de la Aviación francesa que operaban en colaboración

con los aviones embarcados, —han desarrollado en el Otoño pasado en las aguas comprendidas entre Córcega y Provenza, el ejercicio que ha sido denominado "Lavezzi 2".

La primera fase de este ejercicio comprendió un adiestramiento simple y uno compuesto al nivel de divisiones; mientras que en la segunda fase se desarrollaron temas de lucha antisubmarina, de defensa aérea de grupo, y una operación anfibia efectuada sobre las costas de Córcega. En la navegación de regreso a sus bases, las unidades hicieron un ejercicio táctico de escuadra, así como una serie de ejercicios de tiro y de remolque.

### Ejercicio combinado en el Mediterráneo. —

De la Revue Maritime N° 216

Después del ejercicio anterior, los escoltas rápidos "Le Bourguignon", "Le Lorain" y "Le Savoyard" y los submarinos "Doris" y "Minerve" han practicado en el Mediterráneo un ejercicio interaliado que se desarrolló a lo largo de Cerdeña entre el 23 de Noviembre y el 2 de Diciembre. El submarino "Doris" zarpó de Tolón el 19 de Noviembre y el "Minerve" el 20 de Noviembre y los tres escoltas rápidos el 23 del mismo mes. Los escoltas hicieron escala en Civitá Vecchia el 25 de Noviembre y en Nápoles del 2 al 7 de Diciembre los submarinos hicieron escala en Civitá Vecchia del 2 al 6 del mismo mes.

La 30ª y la 32ª divisiones de dragaminas con base en Tolón y que

comprenden las unidades; "Baccarat", "Ouireham", "Autun", "Berlaimont", "Narvick", "Reseda", "Gardénia", "Marguerite", "Camélia", "Laurier" y "Chysantheme, efectuaron un ejercicio franco-español de dragado en las Baleares del 2 al 11 de Diciembre. Habían zarpado de Tolón el 30 de Noviembre; estuvieron en Palma de Mayorca del 1º al 14 de Diciembre último; y regresaron a Tolón el 15 del mismo mes.

#### **Entrega de los primeros "Crussader" para las fuerzas aeronavales. —**

El portaviones "Arromanches", que llegó a los Estados Unidos para participar en la conmemoración de la batalla de Yorktown, ha embarcado, para ser llevados a Francia, los primeros 12 "Crussader F-8E" del pedido de 50 que deberán constituir parte del material de vuelo de los portaviones "Foch" y "Clemenceau".

Estos aviones, provistos de proyectiles dirigidos aire-aire "Sidewinders", han sido ligeramente modificados para facilitar su empleo a bordo de los portaviones de ataque franceses, los cuales son más pequeños que los norteamericanos.

Mientras tanto, el citado portaviones y el "Foch" recibirán algunas modificaciones (refuerzo de la catapultas) necesarias para el embarque de este tipo de aviones.

#### **Escuela de Aplicación. —**

El portahelicópteros "Jeanne d'Arc" y el aviso-escolta "Victor Scholcher" iniciaron el 5 de Noviembre

con su partida de Brest, el crucero anual para el adiestramiento de los alumnos de la Escuela de Aplicación. Esta es la primera vez que el "Jeanne d'Arc" efectúa este viaje en calidad de unidad-escuela.

En el transcurso de este crucero, que tendrá una duración de 5 meses, la "Jeanne" hará escalas en las Antillas Francesas, en las posesiones del Pacífico, en Australia, en Madagascar e islas vecinas, en América del Sur y en el Africa Occidental. Mientras tanto, las citadas unidades, después de haber tocado en Fort de France y Balboa, prosiguieron hacia las Marquesas donde llegaron el 5 de Diciembre.

#### **Nuevas Unidades. —**

La unidad de apoyo logístico de escuadra "Rhone" de la clase "Rhin" de 2375 tons., ha sido puesta en servicio activo con las fuerzas navales.

---

## **GRAN BRETAÑA**

De la Revue Maritime N° 215

#### **La Royal Navy estudia un nuevo tipo de Fragatas. —**

Según el diario "The Times", el Royal Navy Ships Department de Bath prepara los planos para una nueva fragata polivalente llamada a reemplazar hacia fines de este decenio a las unidades de la clase **Leander**, y cuya construcción seguirá durante dos o tres años a un ritmo de tres o cuatro unidades anuales.



Las futuras fragatas tendrán un desplazamiento cercano al de los **Leander**. Su armamento comprenderá proyectiles dirigidos anti-aéreos "Sea Cat" y "Sea Dart" y un helicóptero ligero que llevará torpedos ASM.

Recordemos que "Sea Cat" es el nombre que ha sido dado recientemente al sistema de armas CF 299 cuya preparación continúa bajo la dirección del Ministerio de Aviación. Es un aparato de mediano alcance que podrá ser empleado tanto contra aviones que vuelen a gran altitud, como contra aeronaves o proyectiles aerodinámicos que evolucionen al ras del agua.

Entre las firmas que participan en la construcción del sistema, citaremos la Hawker Siddeley Dynamics la sociedades Bristol y Sperry, Vickers Armstrongs y Ferranti, que participan en la fabricación de equipos embarcados.

El sistema de armas "Sea Dart" fue adoptado por los holandeses para sus dos nuevas fragatas de 3 a 4000 toneladas que proyectan poner en gradas en cuanto estén terminadas las seis fragatas de la clase **Van Speijk** actualmente en construcción.

El "Sea Dart" instalado en estas futuras fragatas estará asociado a un radar columétrico concebido por la "Holandese Signal Apparaten". Este radar equipará igualmente al portaaviones "Furious" y a los DDG sucesores de la clase **County**.

### Accidentes. —

—La fragata HMS "Keppel" sufrió una avería el 14 de Octubre último al entrar a un dique de Dublin. Los daños no fueron muy importantes y no hubo víctimas.

La "Keppel" pertenece a la clase que comprende 12 unidades terminadas entre 1955 y 1958, y que debido a su poco desplazamiento, parece no haber respondido a las esperanzas cifradas en ella.

Si bien su armamento es potente para su tonelaje (2 morteros triples **Limbo**, 2 TLT dobles), en cambio la DCA con sus 3 piezas de 40 m/m., es insuficiente.

El tonelaje en p.c. (plena carga) de estos buques es también insuficiente y ciertas estructuras tuvieron que ser reforzadas a raíz de accidentes habidos en la mar.

Este barco está utilizado actualmente como guarda-pesca y forma parte de la "Naval Fishery Squadron".

—Por otra parte, la fragata HMS "Lion" buque-almirante de la Home "Lion" buque-almirante la Home Fleet, en el Firth of Forth.

Esta colisión, debida sin duda a la espesa niebla que reinaba en la región, no produjo sino ligeras averías materiales. El accidente tuvo lugar en una reunión de 25 buques en Port Edgard para la inauguración por la Reina, de un nuevo puente corredizo en el Firth.

## **Paso de buques británicos por las proximidades de territorios indonesios.— Aumento de las fuerzas navales del Extremo Oriente.—**

El portaviones "Victorious" y otras cinco unidades de la Royal Navy han atravesado recientemente los estrechos de Lombok, sin incidente alguno. Atravesaron por esos estrechos a fin de evitar los de la Sonda, en donde se desarrollaban maniobras navales indonesias.

Indonesia considera que estos dos estrechos son aguas territoriales, pero el Reino Unido no admite esa tesis.

A causa de la aguda situación política en las aguas de Malasia, la Marina británica ha dispuesto el envío al Extremo Oriente de los cruceros HMS "Cassandra" y "Aisne" y de las fragatas "Falmouth" y Brighton para reforzar las ya existentes fuerzas navales allí existentes.

Además, según noticias de la prensa, estarían haciéndose arreglos para formar una "Task Force" compuesta de unidades de la Gran Bretaña, Australia, Nueva Zelandia y Malasia, con la misión de patrullar las aguas de la Malasia.

## **Crucero de Representación en Sudamérica.—**

De la Rivista Marittima XCVII - 12

Una formación naval compuesta del crucero HMS "Tiger", el caza lanza proyectiles "London", de las fragatas "Penelope" y "Lynx", del submarino "Odin" y de la unidad auxiliar "Wave Chief" al mando del Almirante de Escuadra F. Talbot, ha efectuado un crucero de una duración de 2 meses en las aguas de sudamérica.

En el curso de este crucero fueron visitados puertos de Venezuela, Colombia, Perú, Chile, Uruguay y Brasil; mientras que la escala programada para la República Argentina fue suprimida. El objeto de este viaje ha sido fortalecer los lazos de amistad existentes entre la Gran Bretaña y las naciones de Sudamérica.

Dicha "Task Force", que estaría en estrecho contacto con la VII Flota de los EE. UU., debería impedir eventuales desembarcos en las costas de la Malasia efectuados mediante submarinos o por pequeñas unidades de superficie.

## **Nuevas Unidades.—**

—Ha entrado en servicio la fragata polivalente "Euryalus" de la clase Leander de 2300 tons., st., sétima unidad de esta clase. Se ha previsto que después de sus primeras actividades en aguas inglesas, esta fragata sea destacada a las aguas del Extremo Oriente.

—Ha sido lanzada al agua el 22 de Setiembre en los astilleros de Portsmouth la fragata polivalente HMS "Siriuss" de 2300 tons., de la clase Leander. Esta es la 12ª unidad de esta clase la cual se iba a componer has-



ta de 16 unidades, pero ya se ha proyectado la construcción de otras tres, con lo cual llegará a 19 el total de ellas.

---

**Destacamento de portaviones.—**

De la Revue Maritime N° 216

En 1965 los portaviones HMS "Ark Royal" y HMS "Eagle" serán destacados a Singapur después de un adiestramiento y de preparativos para su empleo. El "Ark Royal", cuya dotación ha sido completada el 12 de Noviembre último en Devonport, después de haber entrado en carena, ha reemplazado al HMS "Centaur" que llegará a la metrópoli a principios de este año 1965.

En cuanto al HMS "Eagle", que ha sido completamente refaccionado deberá relevar al HMS "Victorious" en fecha próxima. Este buque regresará a la Gran Bretaña para ser desarmado y entrar en carena.

El destino del "Centaur" no ha sido decidido aún. Sin embargo, es probable que más tarde sea convertido en "Commando Carrier", como sus gemelos HMS "Albion" y "Bulwark".

con ocasión de sus primeras salidas después de su transformación, que duró más de dos años.

Esta transformación, que fue efectuada en Holanda, ha sido hecha en la parte de popa del buque a partir de la segunda chimenea. Esta parte del buque ha sido modificada para servir de plataforma al radar de vigilancia aérea lejana, que antes estaba instalado en el trípode de popa en el cual está ahora el radar de altimetría AN/SPS/39. Las dos torres dobles de 152 m/m., y el montaje doble de 57 m/m., de popa han sido reemplazados por una rampa doble "Terrier" y dos radares guía de proyectiles dirigidos AN/SPG/55.

Después de estas transformaciones las características del "De Zeven Provinciën" son las siguientes:

Desplazamiento: 11.850 tons en p.c.

Armamento: 4 de 152 m/m. CA (11 x 2) a proa, 6 de 57 m/m. (11 x 3), 8 de 40 m/m. CA sencillos.

Una rampa doble "Terrier" alimentada por dos barriletes que contienen 20 proyectiles cada uno.

El costo de esta transformación se elevó a 35 millones de florines. El sistema de armas "Terrier" fue entregado gratuitamente por los Estados Unidos. El programa de modernización de la flota holandesa no prevé la modernización del "De Ruyter", buque gemelo del "De Zeven Provinciën".

---

**HOLANDA**

**El crucero CG "De Zeven Provinciën".**

El crucero lanza proyectiles dirigidos CG "De Zeven Provinciën" ha hecho recientemente escala en Dakar

## NUEVA ZELANDIA

### Compra de cinco "Orion" para la lucha ASM.—

El Ministro de la Defensa Neozelandesa ha confirmado recientemente que su país había decidido comprar cinco cuadrimotores **Lockeed P-3-A "Orion"** para el reconocimiento en la mar y la lucha antisubmarina. Estos aparatos serán entregados en 1965 y entrarán en servicio, y al año siguiente deberán reemplazar a los seis hidroaviones "Sunderland" encargados de la lucha ASM en el seno de la fuerza aérea neozelandesa. En cuanto estos aparatos hayan salido

del servicio, la base naval de Lanthala Bay (Fidji) será clausurada y luego transformada en centro universitario.

### Asignación de Nombre.—

A la fragata antisubmarina del tipo **Leander** de 2200 tons., que la Marina neozelandesa ha hecho construir en astilleros británicos, se le ha asignado el nombre de "Vaikatu".

En el programa de modernización de la Marina, esta fragata, junto con otra del mismo tipo sustituirán a las dos del tipo **Loch** de 1435 tons., lanzadas al agua en 1944 y que acaban de ser desarmadas.



HOLANDA



## Crónica Nacional

Dos Almirantes pasan al retiro

Buque-Escuela B.A.P. "Independencia" inició el Crucero de Verano 1965.

Vicealmirante Alejandro Martínez Claure asume la Comandancia General de la Marina.

Vicealmirante Alfonso Pareja Marmanillo es el nuevo Jefe de Estado Mayor General de Marina.

Contralmirante Jorge Barreto Alván es el nuevo Comandante General de la Escuadra.

El Señor Ministro de Marina inspeccionó la Fuerza Fluvial del Amazonas.

Unidades Navales venezolanas visitaron el Callao.

Señor Ministro de Marina ofreció Almuerzo Navío escolta canadiense visitó el Callao.

Cañoneras de la Armada iniciaron Plan Cívico Fluvial 1965.

Asociación Pro-Marina celebra Combate Naval de Abtao.

Ceremonia de ingreso de los nuevos Aspirantes a Cadetes Navales.

Premio "Fraternidad".

Buque-Escuela de la Armada sueca arribó al Callao.

Pabellón patrio fue afirmado en las Patrulleras lacustres de la Armada.

## **Dos Almirantes pasan a Retiro.—**

Por mandato de la Ley, el Vicealmirante Juan Luis Krüger A. y el Contralmirante Carlos Lindley López, pasaron el 1º de Enero del presente año, a la situación de Retiro. Con este motivo, a bordo del Buque Insignia de nuestra Armada, Crucero B. A.P. "Almirante Grau" la Institución Naval les ofreció una emotiva despedida por los brillantes servicios que han prestado a la Marina de Guerra y a la Nación.

## **Buque-Escuela B.A.P. "Independencia" inició el Crucero de Verano 1965.—**

Iniciando el Crucero de Verano 1965, el Buque-Escuela de nuestra Armada, B.A.P. "Independencia" zarpó a las 10.00 hrs. del Sábado 2 de Enero del Muelle de la Base Naval del Callao.

23 Oficiales, 209 Cadetes de la Escuela Naval del Perú y 230 tripulantes conforman la dotación de la nave peruana que se encuentra bajo el comando del Capitán de Navío Oscar Iturrino Falco, el cual arribará a los puertos de Aruba, Lisboa, Cartagena, Toulón, Nápoles, Haifa, Casablanca y Curazao en cumplimiento del itinerario programado por la Superioridad Naval.

Durante el viaje de Instrucción, los Cadetes Navales cumplirán prácticas intensivas de Navegación, Ingeniería, Comunicaciones, Maniobra y otras especialidades marinas que complementarán la instrucción teórica recibida en la Escuela Naval del Perú. Asimismo, nuestros Cadetes

Navales se convertirán en prestigiosos embajadores de buena voluntad quienes portarán el fraterno saludo del pueblo peruano a los lejanos países de Europa, Medio Oriente y Africa que visitarán en este Crucero de Instrucción.

### **Vice-Almirante Alejandro Martínez Claure, asume la Comandancia General de la Marina.—**

El Vice-Almirante Alejandro Martínez Claure, asumió la Comandancia General de la Marina a partir del Viernes 1º de Enero, en reemplazo del Vice-Almirante Juan Luis Krüger A., quien pasó a la situación de retiro por mandato de la Ley.

### **Vice-Almirante Alfonso Pareja Marmanillo es el nuevo Jefe del Estado Mayor General de Marina.—**

El Vice-Almirante Alfonso Pareja Marmanillo, asumió la Jefatura del Estado Mayor General de Marina en reemplazo del Vice Almirante Alejandro Martínez Claure, quien ha ocupado el alto cargo de Comandante General de la Marina.

### **Contralmirante Jorge Barreto Alván, es el nuevo Comandante General de la Escuadra.—**

A bordo del Buque-Insignia, Crucero B.A.P. "Almirante Grau", el Contralmirante Jorge Barreto Alván, asumió el 6 de Enero la Comandancia General de la Escuadra.

### **El señor Ministro de Marina inspeccionó la Fuerza Fluvial del Amazonas.—**

Con el objeto de inspeccionar las unidades y dependencias de la Fuerza Fluvial del Amazonas, el Vice-Almirante F. Teixeira V., Ministro de Marina y su comitiva, viajaron a la ciudad de Iquitos, el Jueves 7 de Enero.

A su arribo, fue recibido en el aeropuerto de esa ciudad por el Comandante General de la F.F.A., el Prefecto del Departamento y Autoridades civiles y militares de la Región.

El Señor Ministro durante su estadía inspeccionó las obras, que la Armada se encuentra ejecutando en dicha ciudad y la labor que realiza la F.F.A. Dicha inspección finalizó el jueves 14, día en el cual el Vice-Almirante F. Teixeira V. y su comitiva retornó por vía aérea a la Capital de la República.



**Unidades Navales Venezolanas visitaron el Callao.—**

Cumpliendo su Crucero de Instrucción, 65 Cadetes Navales de Venezuela arribaron el Viernes 15 de Enero al puerto del Callao a bordo de los destructores "Nueva Esparta", "Zulia" y el Submarino "Carite" de la Armada de Venezuela. Los Marineros Venezolanos durante su estadía en el Callao realizaron un nutrido programa de actividades Oficiales, Profesionales, Sociales y Turísticas.

La delegación del hermano País del norte zarpó de nuestro primer puerto el Miércoles 20 de Enero, de retorno a su Patria.

**Señor Ministro de Marina ofreció Almuerzo.—**

El día 30 de Enero, el señor Ministro de Marina, Vice-Almirante F. Teixeira V., ofreció a bordo del B.A.P. "Paita" un almuerzo en honor de la Asociación de Ex-Cadetes Navales del Perú.

**Navío Escolta Canadiense visitó el Callao.—**

El día 26 de Enero, en una visita informal arribó a nuestro primer puerto el navío de escolta H.M.C.S. "Cape Scott" de la Real Armada del Canadá.

Los marinos Canadienses durante su estadía en nuestro país, cumplieron un nutrido programa de actividades Oficiales, Deportivas y Turísticas. El día 2 de Febrero zarpó la mencionada nave.

**Cañoneras de la Armada iniciaron Plan Cívico Fluvial 1965.—**

Las Cañoneras B.A.P. "Amazonas", "Loreto", "Marañón" y "Ucayali", zarparon el 14 Febrero del Puerto Fluvial de Iquitos, iniciando la primera Etapa del Plan Cívico Fluvial 1965.

Las naves visitarán simultáneamente los pobladores ribereños de los ríos Tigre, Corrientes, Pastaza, Huallaga, Marañón, Yavarí y Yaquerana.

En cada villorrio se prestará una efectiva asistencia Médica-sanitarias, Educativa, agropecuaria, y alfabetizadora.

Asimismo se efectuará la vacunación masiva de las poblaciones visitadas y se proyectará películas instructivas y recreativas. Las cañoneras de la Fuerza Fluvial del Amazonas, son la base para la ejecución del Plan Cívico Fluvial, las cuales laboran en coordinación con personal de los Ministerios de Salud Pública, Educación y Agricultura.

Esta Etapa finalizó el 28 de Febrero del presente año.

**Asociación Pro-Marina celebra Combate Naval de Abtao.—**

El lunes 8 de Febrero en el local de dicha Institución se celebró la sesión conmemorativa al Combate Naval de Abtao. El discurso de orden estuvo a cargo del señor José Rosciano.

**Ceremonia de Ingreso de los nuevos Aspirantes a Cadetes Navales.—**

El día 22 de los corrientes a 0830 Hrs. se llevó a cabo en la Escuela Naval del Perú la ceremonia del ingreso de los nuevos Aspirantes a Cadetes Navales.

Esta ceremonia estuvo presidida por el Sr. Contralmirante, Director de la Escuela Naval del Perú, Dn. Julio Giannotti Landa, y se encontraban presentes el Sr. Capitán de Navío, Sub-Director, Jefes y Oficiales de la misma, así como los familiares de los nuevos Aspirantes.

Se dio comienzo a esta actuación con una Misa de Campaña que fue oficiada por el Capellán de la Armada. A continuación el Sr. Capitán de Navío, Jefe de Estudios dio la bienvenida a los Aspirantes con un discurso en que los exhortó a iniciar su nueva vida en la gran familia naval en la que se integraban, alentándolos a seguir el ejemplo de nuestros grandes héroes, los que labraron su ejemplar vida en base a una sólida preparación moral y pedagógica, cualidades éstas que siempre han distinguido a los Caballeros del Mar, dignos émulos de nuestro gran Almirante Dn. MIGUEL GRAU.

**Premio "Fraternidad".—**

El día 6 de Febrero en la Escuela Naval de Venezuela, se impuso el premio "Fraternidad" conferido por la Marina de Guerra del Perú al Guardia Marina de Primera Carlos Omar Molina, integrante de la promoción de Alférez de Navío "General José Antonio Páez".

**Buque-Escuela de la Armada Sueca arribó al Callao.—**

En una visita no Oficial y cumpliendo el itinerario de su Crucero de Instrucción, el Buque-Escuela "ALVSNABBEN" de la Real Marina Sueca, arribó el Lunes 8 de Febrero al puerto del Callao.

La nave es comandada por el Capitán de Navío Anders Laftman. A bordo se encontraban 95 Cadetes de la Real Armada Sueca, los cuales desplegaron una intensa actividad Social, Deportiva y Turística durante su estadía en nuestro País.



**Pabellón Patrio fue Afirmado en las Patrulleras Lacustres de la Armada.—**

En una brillante ceremonia realizada en el Puerto Lacustre de Puno, el Pabellón Patrio fue afirmado en las Patrulleras BAP. "PA-11" y BAP. "PA-12" que iniciaron el Plan Cívico Lacustre en las aguas del Lago Titicaca.

Por medio de este Plan de Acción Cívica, las naves de nuestra Armada proporcionan asistencia médico-sanitaria, alfabetizadora, técnica, agropecuaria y social a los pobladores de las islas y poblados ribereños de la parte peruana del Titicaca.

Para el efecto, las patrulleras han visitado las poblaciones flotantes de los Uros, Islas de Amantani y Taquili y los poblados de Huayruapata, Socca, Quipatahua y Chucuito, en donde se distribuyeron víveres, medicinas y folletos de defensa contra rayos en forma gratuita, además de la asistencia integral descrita en el párrafo anterior.

El Plan Cívico Lacustre se ejecuta con la colaboración de los Ministerios de Salud Pública, Educación, Agricultura, Fomento y Guerra; asimismo intervienen la Corporación de Fomento de Puno y Cáritas del Perú.



## **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**



- Febrero 13.—El general Morán con la escuadrilla peruana a sus órdenes, a las 7 de la noche teniendo a su favor el viento y la marea, dió la vela para navegar por el canal Moquinana, por el cual salió al mar libre. Los buques chilenos que estaban al acecho quedaron burados, sin darse cuenta de la maniobra de nuestras naves y ni siquiera que habían desaparecido; por otra parte, se debe decir que no existía traición de haberse usado este paso por naves de gran calado.
- Febrero 14.—Después que los buques peruanos el día 13, dieron la vela burlando a sus enemigos, quedó el bergantín **Catalina** a la vista de los chilenos hasta el 14 cuando dió la vela para Guayaquil.
- Febrero 16.—En el Callao, entre el elemento marítimo, circuló la noticia de que en una de las naves fondeadas en el puerto se había embarcado clandestinamente la señora Martina Arbe, esposa de José Sierra; de inmediato ordenó el comandante general de marina un prolijo reconocimiento en los buques con objeto de encontrar a la citada señora y llevarla al local de la comandancia general.— Entró a puerto el bergantín inglés **Fanny**, procedente de Casma, nave la cual fuera abordada a la cuadra de Huarmey por el **Aquiles**.
- Febrero 17.—Llegó al Callao el parte del capitán de puerto de Pisco, respecto a que el día 11 de febrero se había perdido en las islas de Chíncha la goleta nacional **Rosita**, salvándose toda su tripulación; la autoridad naval ordenó que se levantara el sumario correspondiente a fin de aclarar el motivo de ese naufragio.
- Febrero 21.—En la fragata ecuatoriana **Venturina**, llegaron al Callao el teniente de marina Pedro Santillán y el subteniente del batallón Pichíncha Joaquín Luna Victoria, remitidos por el general prefecto del departamento de La Libertad, con objeto de que fuesen juzgados por la defección de la corbeta de guerra **Libertad**, según disposiciones de Santa Cruz.
- Febrero 21.—El ministro de relaciones exteriores de la república Argentina Felipe Arana, propuso al encargado de negocios de Chile en el citado país las bases de una "estipulación previa y secreta", con objeto de entrar en guerra contra la confederación Perú-Boliviana; como a Chile no le conviniesen los términos de ese arreglo, no fue aceptado.
- Febrero 22.—Con objeto de proveerse de recursos extraordinarios para la guerra contra el Perú, el gobierno chileno dió un decreto en esta fecha, con el cual estimulaba a los acreedores del estado a prestar y regularizar los documentos de su crédito, poniendo de esta forma en circulación un capital considerable en bonos públicos.
- Febrero 23.—El capitán de puerto de Chancay comunicaba la noticia de que el bergantín de guerra chileno **Aquiles**, tomó en el cabezo de la isla San Lorenzo a la balandra guanera **Rímac**, deteniéndola dos días, al final de los cuales le ordenó proseguir viaje, quitándole la patente de navegación, un anclote y la cadena, con el pretexto de que esos objetos le servirían para hacer aguada en el puerto de Ancón; en esas condiciones llegó a Chancay la **Rímac**, el 19 de febrero.
- Febrero 25.—Se notifica a la autoridad marítima de que el gobierno con fecha 24 de febrero ha nombrado vocal del tribunal militar de tercera instancia al ca-

pitán de navío Manuel Quimper en lugar del coronel Quiroga, quien había marchado al departamento de Huaylas.— A mérito de una orden suprema, se procedió a tomar la fragata ecuatoriana **Venturina**, con objeto de transportar el regimiento Húsares de Junín al puerto de Huanchaco; dicha nave dejó el Callao para cumplir su comisión a las 10 de la noche.

Febrero 26.—La autoridad naval recibe una nota del ministro del ramo, referente al recojo de la correspondencia y papeles públicos procedentes de los puertos chilenos, tanto de los capitanes de las naves como de los pasajeros, lo cual debía ser remitido de inmediato al ministerio; señalada la nota que quienes ocultasen las referidas comunicaciones o impresos, sufrirían la pena de deportación.

Marzo 1º.—La comandancia general mandaba al oficial habilitado de la comisaría de marina para Lima, con objeto de recabar la orden de entrega del presupuesto del Callao por el mes de febrero, pues era necesario pagar a todos los empleados, tropa y marinería.

Marzo 2.—A las 2½ de la tarde fondeó en el Callao la goleta norteamericana **Amanda**, procedente de Huanchaco; entre los pasajeros llegaban Juan Mc. Pherson, quien por orden del gobierno debía quedar detenido hasta nueva resolución, pero antes de llegar el buque al fondeadero lo sacó una embarcación que pertenecía a la fragata de guerra inglesa **Actoen**, llevándolo a bordo de este barco; era comandante de la fragata el capitán de navío lord Edward Russell.

Marzo 3.—La comandancia general de marina pasó una circular a las capitánías de puerto del litoral, advirtiéndolas que si arribase a su jurisdicción los buques de la escuadra peruana **Congreso**, **Flor del Mar** o **Límeña**, se les previniese que podían dirigirse directamente al Callao, sin cuidado alguno.— Este día llegó en la fragata norteamericana **Florida**, procedente de Valparaíso, el alférez de fragata Guillermo Hardy, quien expresó que a su llegada a Paita en el bergantín **Catalina** desembarcó para hacer algunas diligencias particulares y que antes de regresar a bordo dio la vela el nombrado buque con rumbo a Guayaquil, que entonces siguió a ese puerto en un buque mercante a donde se presentó al comandante general de la escuadra, Morán, quien no quiso admitirlo por la falta cometida; a raíz de lo cual se vio obligado a trabajar su pasaje hasta Valparaíso en un buque norteamericano, el mismo que lo regresó al Callao; el comandante general de marina ordenó a Hardy que se presentara al ministerio a fin de que fuese examinado respecto las noticias de Chile y para que se decidiese si continuaba o no en el servicio. Hemos hecho referencia a este caso, con objeto de apreciar ciertos procedimientos de Morán tan ejecutivos y no ceñidos a las ordenanzas navales, pues Hardy pudo ser arrestado o enjuiciado, más no abandonado en tierra extranjera.— En esta fecha quedó destinado de segundo jefe de la brigada de infantería de marina, el sargento mayor con grado de comandante José Miguel Barrón, nombrado por orden suprema de 8 de febrero anterior.

Marzo 4.—Dio la vela del Callao a las dos de la tarde, la goleta de guerra **Yanacocha** al mando del alférez de navío Antonio Valle Riestra.

Marzo 5.—El Comandante general de marina, general Juan José Loyola, comunicaba al despacho ministerial que como estaban nuestros buques de guerra por llegar de un momento a otro procedentes de Guayaquil, "según se dice públicamente", con toda seguridad estarían desprovistos de víveres y necesitando



algunos pertrechos navales y aun cierto socorro de dinero para sus tripulaciones, razón por la cual solicitaba la remisión desde Lima de una cantidad en metálico capaz de atender las posibles peticiones en tal sentido, pues la tesorería chalaca estaba sufriendo una aguda crisis con la decadencia del comercio, al punto que no alcanzaba a cubrir los gastos naturales.

Marzo 7.—Fondea por la tarde en el Callao la goleta de guerra **Yanacocha**, al mando del alférez de navío Antonio Valle Riestra.

Marzo 8.—Debido a una orden suprema, el comandante general de marina dispuso que el capitán de puerto pasase a bordo del bergantín goleta norteamericano **Swan**, para exigir de su capitán los manifiestos y documentos justificativos de la carga que condujera de Talcahuano, cuya diligencia quedara sin efecto por encontrarse dicho capitán enfermo en Lima, según informó el piloto. En vista de la anterior, la autoridad naval, pidió al administrador de la aduana el manifiesto que debía haber presentado al fondear el indicado buque, documento que con su informe elevó la comandancia general al ministro de hacienda, exponiendo a continuación que si no exigió tales papeles: "luego que supe conducía armas de Talcahuano, conforme a lo que previene el artículo 3do. del Supremo decreto de 15 de noviembre p.pdo., fue porque estando vencidos los 40 días que señala el mencionado decreto en el artículo 3ro. para los buques amigos o neutrales que conduzcan efectos prohibidos, de hecho están sujetos a todas las consecuencias del embargo.— En vista de lo expuesto V.S. resolverá lo que estime conveniente".

Marzo 9.—Le decía el comandante general de marina al ministro de guerra y marina, lo siguiente: "He dicho a V.S.Y. bajo el N° 167 y anteriormente, que en una hora puede proporcionarse a nuestros Buques de guerra los tres meses de víveres, siempre que se me remita el dinero necesario para satisfacer su valor a los Comerciantes a quienes han de tomarse; y ahora lo repito a V.S.Y., en contestación a su estimable nota de ayer, añadiendo que a más de la cantidad a que asciende los víveres indicados, es también preciso tener aquí dinero para comprar los pertrechos navales que pidan y de que deben venir faltos por los consumos que hayan tenido en la Campaña y para socorrer a sus tripulaciones, que siendo casi toda extranjera, es el aliciente único para que no deserten, y trabajen con amor al servicio".

Marzo 10.—La comandancia general de marina pasaba a las capitanías de puerto del litoral, la siguiente circular: "Por el Ministerio de Hacienda se me previene que, aunque el Gobierno ha concedido permiso a algunos buques extranjeros para que hagan el Cabotaje, en razón a las actuales circunstancias, no por esto deben gozar de la gracia de pagar los derechos como los buques nacionales, a no ser que esto sea concedido por una orden especial, en cuyo caso deben presentarla a esa Capitanía, bien sea original o trascripta por esta comandancia general.— Lo que aviso a V. para su inteligencia y cumplimiento".— En la fecha, por orden del ministerio del ramo, se dejó desembarcar libremente al comerciante Juan Mc Pherson, a fin que se presentara en el ministerio.— A las 2 de la tarde se avistó desde Chorrillos a la escuadrilla que venía a las órdenes de Morán, la cual fue a recalar en el paralelo del Morro Solar, a distancia de unas ocho millas, compuesta por los bergantines **Congreso** y **Flor del Mar**, de la goleta **Limeña** y en compañía de la goleta **Yanacocha**; después de hacerle desde tierra la señal a los buques de que no existía peligro, estos continuaron rumbo con el propósito de tomar el llamado boque-



rón de la isla de San Lorenzo, a donde llegaron a la puesta del sol; prosiguiendo la navegación, ingresaron a la bahía del Callao, cerca de las ocho de la noche.

Marzo 12.—Con la llegada de la escuadrilla de Morán y el propósito de poner a todos los barcos en pie de guerra, se actualizó el problema angustioso de encontrar tripulantes y, en tal sentido, comunicaba al ministerio del ramo el comandante general lo siguiente: “Para aumentar las tripulaciones de nuestros buques de guerra, se necesita enganchar marinería extranjera que es la única que hay, aunque en pequeño número en este puerto; pues la del País con motivo de **HABER TENIDO QUE VARIAR NUESTROS BUQUES MERCANTES LA BANDERA**, se han separado de aquí para Guayaquil, Centro América y Estado Sud Peruano. Así es, que sólo podrá tener efecto la orden que V.S.Y. se sirve comunicarme en nota de ayer, si se me remite la cantidad suficiente a este fin.— También pueden encontrarse algunos marineros en los puertos inmediatos de Pisco, Cerro Azul, Huacho y Santa, y me parece sería muy oportuno ordene V.S.Y. a los Sub-Prefectos que de acuerdo con los Capitanes de dichos puertos se tomasen y remitiesen aquí”. El ministro del ramo, al pie del documento, ponía el siguiente proveído: “Marzo 12.— Contéstese, que acuerde con el S. Gral. Morán la entrega de los marineros de la **Yanacocha** y buques mercantes; que proceda al enganche, y que oportunamente se darán las órdenes a los puertos inmediatos.— Tristán”.

Marzo 13.—Comunica el comandante general al ministro del ramo, que uno de los artículos que más necesitan los buques y con suma urgencia, es pólvora, sobre todo tomando en cuenta que la existente en la escuadra está en muy poca cantidad y a lo cual se agrega su condición pésima.— El comandante general también comunica al ministro, lo siguiente: “En la necesidad de proveer cuarenta altas que se me han pedido por los buques que van a salir, y con la brevedad que se requiere que no da lugar a procurarla por medio del enganche, voy a verificarlo de la tripulación de la Goleta **Yanacocha** y lanchas. Pero para esto, es indispensable pagarlos de sus haberes del presente mes, como igualmente a algunos Oficiales destinados a pedimento del S. Gral. Morán a dichos buques, y habiendo pasado la revista una y otra vez cuyos presupuestos tengo elevados, se ha de servir V.S.Y. dar la orden para el abono de ellos, y a lo menos para que se suministre una cantidad capaz de cubrir con ella a los que únicamente deben salir y llevo indicados”.

Marzo 14.—Al elevar la comandancia general de marina la nota que le pasaba el comandante general de la escuadra, con los pedidos efectuados por los comandantes de los buques de guerra, cuyo valor calculado por la comisaría importaba alrededor de seis mil pesos, opinaba la dicha comandancia general de marina que la mayor parte de cuanto se requería era para repuestos y el resto lo consideraba supérfluo.

Marzo 14.—Como un ejemplo del movimiento portuario del Callao, digamos que en esta fecha dio la vela el bergantín nacional **Alcance**, con destino a Panamá, su capitán Manuel Loro; asimismo, dejó el puerto la goleta ecuatoriana **Juan Esteban** para Santa, la goleta de la misma nacionalidad **Eugenia** para Huacho y el bergantín francés **Telégrafo** con destino a Arica e Islay, conduciendo éste último buque de pasaje al general de división Anselmo Quiroz, a la señora Rafaela Zereceda de Morán con dos niños y dos criados, a Buenaventura Zereceda, a Juan Barberí y a José Rufino Vergara.



- Marzo 16.—Suprema resolución expedida en la Paz de Ayacucho, respecto a la prórroga de dos meses, concedida sobre la de ocho a los buques procedentes de los EE. UU., para que no fuesen tratados como contrabandistas, por haber tocado dentro de dicho término en los puertos chilenos.
- Marzo 16.—El bergantín americano **Urn**, su capitán William White, barco que el día anterior 15 procedente de Talcahuano y Valparaíso, había entrado al Callao sólo para recibir instrucciones de su consignatario sin fondear, amaneció en la fecha inmediato al cabezo de la isla de San Lorenzo, perdiéndose poco después de vista posiblemente para seguir su viaje; sin embargo, las autoridades marítimas se pusieron alerta a fin de no permitirle entrar en el fondeadero, evitando la introducción clandestina de las armas que según el gobierno conducía de Talcahuano. Queda en el misterio porque el gobierno si tuvo tal seguridad, no hizo apresar el buque cuando ingresó a puerto, y también para quien eran las armas.
- Marzo 17.—Para los efectos consiguientes de los términos de fletamento, el general Trinidad Morán, comunicaba oficialmente todos los pagos realizados por intermedio de Pablo Salvatessi, capitán del bergantín **Flor del Mar**, relativos al alquiler de este barco.
- Marzo 18.—Por orden suprema quedaron embarcados en la escuadra: el teniente de corbeta Ramón Ascárate, el alférez de navío Manuel Villar, el de igual clase Roberto Dewes y el guardia marina Carlos Montes; asimismo, pasaron a tierra para el servicio del departamento: el alférez de navío Juan Geraldino, el alférez de fragata Ramón Valle Riestra, el subteniente de infantería Juan Barreda, el alférez de fragata Ramón Cabieses quien pidió su licencia por ser de origen chileno y no querer llevar a cabo la guerra contra su país y el oficial segundo del cuerpo político Pedro Salvi que habiendo desembarcado sin licencia y por su conducta debía ser despedido del servicio.
- Marzo 18.—En esta fecha la comandancia general de marina elevó al ministerio, en cumplimiento de una orden de éste con fecha 15 de marzo, la tasación del bergantín **Flor del Mar** pasada con las formalidades del caso el día anterior 17.— El general Trinidad Morán, comandante general de la escuadra, afirmaba que antes de ausentarse el protector Santa Cruz de la capital, lo había autorizado para comprar una fragata la cual tuviera todas las condiciones necesarias a fin de armarse en guerra; en la fecha solicitaba al comandante general de la marina, general Loyola, que se reconociera y tasara por el maestro mayor de maestranza, capitán de corbeta graduado Tomás Falconí, la fragata **Francisca** de 360 toneladas, llegada de Génova al Callao el 16 de febrero de 1837 en cinco meses de viaje, mandada por su capitán Miguel Canevaro. Este mismo día 18, Falconí reconoció la fragata mercante en cuestión y en su informe, entre otros puntos, leemos lo siguiente: "que el costo de su obra para armarse en guerra era de ocho a nueve mil pesos, porque tenía que hacerse veintidós cureñas nuevas, quitarle el molinete y ponerle el cabrestante, levantar la falca, hacer la obra muerta y dividir la cámara para el comandante y oficiales, con otras pequeñas menudencias".
- Marzo 19.—Amaneció fondeado el bergantín inglés **Susana** procedente de Islay en siete días, su capitán J. L. Murray; dio por noticias que el 7 de Marzo a las cuatro de la mañana había estallado en el citado puerto un motín de parte de la guardia, encabezado por el capitán Manuel Zegarra, quien fuera seducido por cuatro prisioneros los cuales se encontraban sueltos en plaza, pertenecien-



tes al extinguido ejército del general Salaverry; los revoltosos sólo pudieron apresar a algunos jefes y oficiales, pero los cabecillas fugaron en seguida a bordo del bergantín nacional guanero **Fortuna**, abandonando a los otros sediciosos, de modo que el mismo día, entre el gobernador y el comandante general de la plaza, lograron imponer el orden en la ciudad. El **Fortuna** abandonó tan precipitadamente el puerto que no tuvo tiempo para embarcar ni víveres ni aguada, a fin de lograrlo tomó rumbo a la caleta de Cocotea, pocas millas al sur de Islay, donde el gobernador político del valle de Tambo, en conocimiento de los sucesos, adoptó las medidas del caso y con la guardia nacional montada, obligó a los amotinados a embarcarse nuevamente. El día 9 de marzo, la misma autoridad con la guardia nacional citada, incursionó en la caleta de Ocoña, donde estaban los evadidos en el **Fortuna**, obligándolos a un nuevo embarque, tan atolondrado, que al zarpar encallaron el buque en unas rocas donde se perdió la embarcación con la mitad de los pasajeros y casi todo el resto fue apresado. Este mismo día 19, la barca inglesa **Charles Eyes**, procedente de Islay la cual fondeó en el Callao después de cuatro días de viaje, su capitán Williams Hoss, dio por noticia que se había aprehendido a todos los sublevados después del naufragio del bergantín **Fortuna** en el puerto de Ocoña, con excepción de los cabecillas del motín, los cuales pudieron escapar en un bote, ignorándose la dirección que tomaran.

Marzo 20.—En la fecha comunica el comandante general de marina al ministerio lo siguiente: "El Illmo. Sr General Ballivián, General en Jefe de la 2da. y 3ra. División, me acaba de entregar los adjuntos documentos, que comprenden la contrata celebrada por el Administrador de la Aduana de Arica y por disposición de S.E. el Supremo Protector, para armar en corso el bergantín **Susana**, en los términos que en ella se expresa. Sírvase V.S.Y. presentarlos a S.E. el Consejo de Gobierno, para que en vista de ellos se sirva resolver lo que estime conveniente".

Marzo 21.—El supremo consejo de gobierno había concedido permiso a Federico Feiffer, con el objeto de reembarcar una cantidad de sacos de harina corrompida, los cuales existían guardados en los almacenes de la aduana, con destino al extranjero; pero encargando no se le permitiera su introducción en ningún puerto de la confederación; como el buque que debía llevar tal cargamento estaba próximo a salir tocando en el puerto de Paita, la comandancia general con esta fecha, cursó una comunicación previniendo al capitán de ese puerto para que adoptase cuántas medidas fuesen necesarias a fin de que no se introdujeran las referidas harinas clandestinamente.— Con esta misma data, ponía en conocimiento del ministerio el comandante general que, los buques de la escuadra "se hallan totalmente listos por mi parte, después de haberlos provisto de los víveres y útiles que han necesitado".— En igual fecha, la misma autoridad a la otra citada, la exponía que la comisaría de marina no poseía fondo alguno disponible para pagar al capitán Cayetano Luna los cien pesos del pasaje desde Guayaquil del sargento mayor Juan José Zaldivar.— Por orden del consejo de gobierno, que reemplazaba a Santa Cruz, declaró la autoridad marítima cerrado el puerto del Callao para los buques mercantes.— También con esta fecha le decía al ministerio del ramo el comandante general lo siguiente: "Luego que recibí el decreto Supremo inserto en la nota con que dirigí a ese Ministerio los documentos y contrata celebrada en Arica del bergantín **Susana**, dispuse que el Mayor del Departamento se hiciese cargo de él, con arreglo al inventario y demás formalidades que previene la ordenanza: pero,



su Capitán Dn. N. Murray, se ha negado a hacer la entrega, por lo que devuelvo a V.S.Y. los documentos sin embargo a que le he oficiado me exprese los motivos que tiene para no hacer dicha entrega, y luego que me conteste, tendré el honor de adjuntar a V.S.Y. su nota original”.

Marzo 24.—El general Morán verificó la compra de la fragata sarda **Francisca**, anclada en el Callao, habiéndola recibido y encargado de su comando al capitán de navío Jorge Young; como este jefe desempeñaba la capitania de puerto del Callao, debió entregársela a su primer ayudante Juan Otero.

Marzo 27.—La comandancia general se dirigía al ministerio expresándose que habiéndose informado favorablemente las solicitudes de Pedro José Carreño y José Rosendo Carreño, quienes pedían incorporarse nuevamente a la marina, era el momento para despacharlos si era posible en la fecha, porque se necesitaban sus servicios con urgencia en el armamento de la fragata **Francisca**.

Marzo 28.—Explicaba el comandante general de marina al ministerio, como antes de comprar la fragata sarda **Francisca**, el general Morán pidió el reconocimiento y tasación de ese buque, lo cual se llevó a cabo por el capitán de corbeta graduado Tomás Falconí, cuya diligencia estableció que para armarlo en guerra tenía que gastar el estado de ocho a nueve mil pesos en diversas obras. El resultado de la inspección de Falconí fue remitido al propio general Morán. En vista que hasta esta fecha y habiendo pasado diez días, nada se decía a la comandancia general respecto a tales gastos indispensables, calculándose quizá un olvido del citado general Morán en mostrar los documentos del informe de Falconí, se deseaba que el asunto fuese puesto en conocimiento del ministerio y del supremo consejo de gobierno.

Marzo 30.—Según los comprobantes de los víveres proporcionados por los comerciantes del Callao, para ser embarcados en los buques de la escuadra, ascendían a la suma de 5,096 pesos, cantidad que solicitaba la comandancia general de marina fuese remitida de la tesorería general a la del puerto para satisfacer a los interesados y porque no había fondos con los cuales cubrir dichos gastos.

Marzo 31.—Exponía la autoridad marítima que por más intimaciones realizadas a los comandantes de los buques de guerra extranjeros, con objeto de que no aboradaran sus botes a los buques mercantes en el momento de entrar al Callao, antes de hacerles la visita oficial de la capitania, no se había conseguido eliminar tal vicio, o mejor dicho abuso. Estó traía consigo perjuicios al cumplimiento de las órdenes supremas y a las de policía del puerto, muchos más en las circunstancias en que se vivía por entonces. Por tal motivo solicitaba la autoridad marítima que el ministerio de relaciones exteriores repitiese a los cónsules y agentes de negocios extranjeros, la prohibición decretada al respecto por el gobierno y que por aquellos conductos la comunicasen recomendada a los comandantes de las naves de sus respectivos estados.— En esta misma fecha le decía al ministerio del ramo la comandancia general, lo siguiente: “No cumpliría con mi deber si no manifestara a V.S.Y. la honradez y aptitudes con que ha desempeñado por muchos años la Secretaría de esta Comandancia General el Oficial 2do. del Cuerpo Político de la Armada Dn. Lorenzo Antonio Parodi, a satisfacción de los Jefes a cuyas órdenes ha servido.— Esta pública notoriedad obligó al B.S.G. Dn. Ramón Herrera, el que a la erección en Agosto del año p.pdo. de esta Provincia Litoral, le agregase el desempeño de la Secretaría del Gobierno, sin que el asiduo trabajo y aumento de labores que era consiguiente lo hiciere desmayar un momento



que advertido por dicho Gral., me lo recomendó muy particularmente al entregarme el mando y puedo asegurar a V.S.Y. que por mi parte estoy satisfecho de la buena elección que aquel jefe hizo, y que la nación puede contar con un buen servidor.— Por lo expuesto lo considera acreedor al ascenso de Oficial 1.º del Cuerpo a que pertenece, y es lo que suplico a V.S.Y. se digne alcanzar de S.E. el Consejo de Gobierno, recompensando así su mérito”.

- Abril 1.º.— Ordena el gobierno que se valore la obra que deberá hacerse en el bergantín **Susana**.
- Abril 3.— La comandancia general elevó al ministerio el valor de la obra que debería hacerse con objeto de armar en guerra el bergantín **Susana**: al respecto, el maestro mayor de maestranza capitán de corbeta Tomás Falconí, realizó una inspección a fondo, estableciendo que se tenía que construir la falca, la cámara y entrepuentes todos nuevos, como también pañol de víveres y santabábara: que tal obra recaería en una nave con algunos años encima, estando algo estropeada, debido a lo cual sólo estaría apta para recibir un cañón giratorio y que todos los trabajos alcanzarían a la suma de siete mil pesos.
- Abril 5.— El consejo de gobierno ordenó que se abriera y quedara expedito el puerto del Callao para la entrada y salida de las naves mercantes, tal como lo estuviera anteriormente; de consiguiente, así lo llevó a cabo la autoridad marítima y ya no se le exigió a los buques fianza alguna, cualesquiera que fuese la dirección que llevasen.
- Abril 6.—Le comunicaba el comandante general de marina al capitán de puerto del Callao, lo siguiente: “Al tiempo de ir a pasar la visita a la Goleta ecuatoriana **Joven Carolina**, pedirá V. o su Ayudante al Mayor de la Plana al moreno Camilo Castillo, y al Comandante del Batallón 5.º a Tomás Fernández, y ambos los embarcará V. en el citado buque, donde he contratado su pasaje”.
- Abril 7.— El comandante general de marina hace recordar al ministro del ramo que ha solicitado la pronta reincorporación en la armada de Pedro José y José Rosendo Carreño, porque cada vez se hace más necesario oficiales a fin de armar los buques.— Habiéndose restablecido en parte de su salud el vicescónsul británico Jorge Sealey, volvió a desempeñar el cargo que tenía, pero con objeto de conseguir el mejor servicio había nombrado con la venia del cónsul general de su nación a Jorge Carlos Miller, a fin de que lo ayudase en el cumplimiento de sus funciones en Lima y el Callao.
- Abril 8.—Se recibieron los siguientes nombramientos de personal admitido al servicio: en clase de alférez de fragata a Domingo Vieyra, a Pedro José Carreño y a José Rosendo Carreño; en la de guardia marina, a Manuel Elcorrobarrutía y a Francisco Luque.
- Abril 10.— La autoridad naval en el Callao recibe la nota ministerial de 6 de este mes, por la que se da aviso de la marcha a Arequipa del general Anselmo Quirós, quien antes se encontraba encargado de la presidencia de la junta clasificadora de servicios, por cuyo motivo el gobierno nombraba en su lugar al general José Rivadeneyra y vocal de dicha junta al capitán de navío Eduardo Carrasco.— Este mismo día, igualmente la autoridad naval recibía el decreto supremo del 6 de abril, con el que habiendo quedado comprobada la inculpabilidad del guardia marina graduado de alférez de fragata Pedro Santillán, en la sublevación ocurrida en la corbeta de guerra **Libertad**, se le daba de alta en el departamento marítimo del Callao.



- Abril 13.—La capitania del puerto del Callao recibe la orden respecto a que para evitar dudas capaces de entorpecer la prontitud en el servicio, deberá prevenir a los consignatarios o agentes de los buques mercantes extranjeros, que al sacar la certificación acostumbrada de esa oficina de haber pagado los derechos de tonelada y demás del puerto, asienta el médico local si se ha pagado o no el derecho establecido de sanidad, que firmará a continuación, cuyo requisito será de necesidad para quedar expeditos en sus últimas diligencias.
- Abril 14.— La siguiente circular fue pasada a todas las capitánías del litoral por el comandante general de marina: "Las actuales circunstancias de la guerra con que nos amenaza la República de Chile, exigen con la mayor actividad poner nuestros buques de guerra en estado de batir a los chilenos, en caso de que intenten atacarnos. Una de las medidas más urgentes y de vital necesidad es aumentar la marinería de que tanto carecemos; y para ello espero del celo y patriotismo de V., que de los matriculados de ese puerto, me remita en el día seis jóvenes si posible es solteros, y capaces de servir. Para que pueda tener efecto la remisión de estos individuos, pedirá V. a las Autoridades locales, el auxilio necesario a su envío por tierra con seguridad o embarcándolos en los Buques extranjeros que se dirijan a este puerto: en inteligencia que si hay algún inútil entre los mandados, se devolverá para su pronto reemplazo, procurando V. que al hacer efectiva esta providencia sea con la mayor cautela a fin de evitar se escondan los que puedan ser útiles para este servicio, de que queda V. responsable".
- Abril 15.— Este día entraron al Callao cinco buques mercantes, entre ellos dos de bandera sarda, la barca **Bella Angelita** y la fragata **Dos Hermanos**. La barca procedía de Génova con escala en Valparaíso once días antes, conduciendo de pasaje al reverendo padre José Antonio Calvo, W. Churchill, José Martínez de Pinillos, Joaquín José Osma, Antonio Fernández Prada y Pedro Pruguer; dio por noticias que el día de la salida del buque, estaban los bergantines **Aguiles** y **Arequipeño** y a la vista la **Monteagudo** y el **Orbegoso**. En cuanto a la fragata sarda **Dos Hermanos**, venía de Arica e Islay, en cuatro días del último, conduciendo de pasaje a los siguientes: Pedro José Gamio, Simeón García, Cristóbal Guillermo Schutte, Manuel Ugarte, José María Febres, Eusebio Ortíz, Francisco Valdes de Hurtado y Pedro García.
- Abril 16.— Los pasajeros de la fragata sarda **Dos Hermanos**, llegada el día anterior, y nombrados José María Febres y Eusebio Ortíz venían desterrados por el prefecto de Arequipa y con destino al Ecuador, fueron pasados a la goleta **Yanacocha**, incomunicados; en esta fecha se recibió orden del gobierno de llevarlos a la fortaleza de la Independencia hasta que dejen el Callao. En Lima se había tomado presos a otros dos pasajeros de la misma fragata, Pedro José Gamio y Simeón García, que fueron remitidos para marchar al extranjero junto con los otros dos antes anotados, pero quedaron en arresto en la fortaleza del Sol.
- Abril 17.— Comunicaba la comandancia general haber recibido el título de guardia marina de la armada, expedido por el supremo gobierno el día 15, a favor de Camilo Licerias; asimismo, la cédula de retiro concedida el día 14 al capitán de fragata Alejandro Acquaroni, quien fuera uno de los marinos fundadores de nuestra marina republicana: italiano de origen, había sido oficial de la armada española y se hizo peruano en diciembre de 1821, incorporándose en nuestro servicio donde mandó varios buques y asistió a diversas acciones navales, desempeñándose con valor y conocimiento.



- Abril 19.—En vista de las faltas disciplinarias cometidas por el teniente segundo Manuel Cruzate, fue arrestado en uno de los torreones de la plaza.
- Abril 20.— Fueron embarcados en la polacra ecuatoriana **Veloz Asturiana**, los presos políticos que debían salir del país para Guayaquil, José María Febres, Eusebio Ortíz, Simeón (otras veces ponen Simón) García y Pedro José Gamio.
- Abril 21.— Monseñor Cayetano Baluffi, enviaba una nota desde Bogotá al supremo protector Santa Cruz, en su posición de internuncio extraordinario cerca del gobierno de la Nueva Granada y como delegado apostólico para las demás repúblicas de la América meridional, comunicándole la misión que tenía del Papa Gregorio XVI para cuyo cumplimiento viajaría a Lima.
- Abril 22.— El marino Carlos G. Anderson vendió el bergantín **Huáscar** de su propiedad a J. Francisco Mur, y éste, a su vez, hizo lo mismo con su goleta **Clementina** al primero de los nombrados.
- Abril 27.— Solicitaba la comandancia general al ministerio del ramo, que no encontrándose marinería en el Callao con el fin de tripular las lanchas cañoneras, se dispusiera por medio de los gobernadores y alcaldes la remisión de cuarenta hombres de los pueblos de Lurín, Pachacamac, Chilca, Asia, Mala, Cañete y Chíncha Baja. Como el pueblo de Chorrillos pertenecía a la provincia del mando de la comandancia general, esta había dispuesto que mandara veinte pescadores.
- Abril 29.— Entró al puerto del Callao el bergantín de guerra **Congreso** procedente de Arica e Islay en cuatro días, al mando del capitán de fragata Juan José Panizo, con el general Trinidad Morán a bordo; asimismo fondeó el bergantín **Flor del Mar** de la misma procedencia, a órdenes del teniente de fragata con grado de capitán de fragata Jorge French, la goleta **Limeña** había quedado en comisión.
- Mayo 1º.— Se dá en la ciudad de Tacna el llamado **PACTO FUNDAMENTAL DE LA CONFEDERACION PERU-BOLIVIANA**. Los plenipotenciarios Nor-peruanos fueron el obispo de Trujillo Tomás Diéguez de Florencia, el ministro de la corte superior de justicia de Lima Manuel Tellería y el coronel de ejército Francisco Quirós; los bolivianos, el arzobispo de la Plata José María Mendizábal, el ministro de la corte suprema de justicia Pedro Buitrago y el coronel intendente de ejército Miguel María de Aguirre; los Sud-peruanos, el obispo de Arequipa José Sebastián de Goyeneche y Barreda, el coronel de ejército Juan José Larrea y el juez de derecho de Ayacucho Pedro José Flores. Los anteriores, reunidos en conferencias de gabinete y después de haber canjeado sus respectivos plenos poderes, concluyeron el pacto que establecía las bases de la confederación: "declarada ya por el Capitán General Andrés Santa Cruz, Presidente de Bolivia y Protector de las Repúblicas Sud y Nor Peruanas, autorizado a este propósito competentemente por el Congreso y asamblea antes mencionada". Se refería al congreso de Tapacari y a las asambleas de Sícuaní y Huaura. El pacto consta de 45 artículos. El artículo 1º establece la confederación de las tres repúblicas. El artículo 2º da el objeto de la confederación: "es el mantenimiento de la seguridad interior y exterior de las Repúblicas Confederadas, y de su recíproca independencia en los términos acordados en este Pacto". El artículo 3º manda que este pacto sea la ley fundamental de la confederación. El artículo 4º establece la igualdad de derechos de las tres repúblicas confederadas. El artículo 5º dice que la religión de la confederación es la católica, apostólica y romana. El artículo 6º, que cada república posee



su gobierno propio, más, las tres tendrán un gobierno general. El artículo 7º, que el gobierno federal presidirá en el poder legislativo general, en el ejecutivo general y en el poder judicial general de la confederación. El artículo 8º, que el poder legislativo general lo ejercerá un congreso dividido en dos cámaras, una de senadores y otra de representantes. El artículo 9º, que la cámara de senadores se compondrá de quince miembros, cinco por cada una de las repúblicas confederadas. El artículo 10º, da la organización del senado; el 11º, los requisitos para ser electores; el 12º, la función de los colegios electorales; el 13º y 14º, los requisitos para ser senador y el 15º establece la inamovilidad de los senadores y como deja de serlo. Los artículos 16º, 17º, 18º y 19º, ofrecen la composición de la cámara de representantes, las calidades para ser representantes, la duración y renovación por tercios. Los artículos 20º y 21º, dicen como se reunirá el congreso general de la confederación y el lugar de su reunión. El artículo 22º, se ocupa de la elección del protector. Los artículos 23º, 24º, 25º y 26º, tratan de las atribuciones del senado, de las de la cámara de representantes, del modo de votar y de las atribuciones del congreso pleno, respectivamente. Los artículos 27º al 32º inclusivo se ocupan del poder ejecutivo confederal, que reside en el jefe supremo de la confederación y en los ministros de estado, llamándose a aquél protector; que el protector durará en el ejercicio de sus funciones diez años y cuales las insignias, el tratamiento y sueldo de que deberá gozar; que el protector será el generalísimo de las fuerzas de mar y tierra de las repúblicas confederadas, mientras los presidentes de éstas tendrán sobre las fuerzas que se hallen dentro de su respectivo territorio, las atribuciones de capitanes generales de provincia; de cuáles serán las atribuciones del protector entre otras, sancionar, publicar y mandar ejecutar las leyes de la confederación, elegir a los presidentes de las repúblicas confederadas de la terna de individuos que proponga el congreso de cada una de ellas, etc.; que el protector creará los ministros de estado que juzgara necesarios para el servicio de la confederación; que en caso de ausencia, enfermedad o muerte del protector, se procederá según una reglamentación. El artículo 33º, establece como deberá funcionar el poder judicial general. El artículo 34º, se refiere a las deudas anteriores al pacto en el sentido de que cada república pagará las suyas. Los artículos 35º, 36º y 37º, dicen que cada estado de la confederación tendrá a lo menos un puerto mayor para mantener el comercio con las naciones extranjeras; que cada una de las repúblicas conservará su moneda, la que circulará en todo el territorio de la confederación, conservando también sus armas y pabellón en el interior de su territorio; que la bandera de la confederación será de color punzó, por ser común a las tres repúblicas y "en su centro se verán las armas de la confederación, que son las de las tres repúblicas entrelazadas por un laurel; el diseño lo dará el Protector". Los artículos 38º, 39º y 40º, ofrecen los medios para la revisión de este pacto, el cual se llevaría a cabo por una dieta general; a continuación se establece la composición de dicha dieta y cuáles serían sus atribuciones. Con la denominación de artículos transitorios se ofrecen los artículos del 41º hasta el 45º inclusivo, donde se proclama protector de la confederación para el primer período al capitán general Andrés Santa-Cruz; se dice que el protector convocaría el primer congreso general a los seis meses de haberse terminado la guerra que entonces estaba empeñada por parte de Chile y, por fin, como se elegirían a los próximos representantes y el canje y juramento del pacto. Dice el maestro Jorge Basadre en su **Historia de la República del Perú** (edición 1961, tomo I, pág. 393): "El proyecto aprobado sin debate en Tacna había sido convenido antes (dice Sánchez de Velasco, memo-



quintales que se reciban, provea a los Buques y Baterías, devolviendo toda la que tienen actualmente para su composición si fuese posible”.

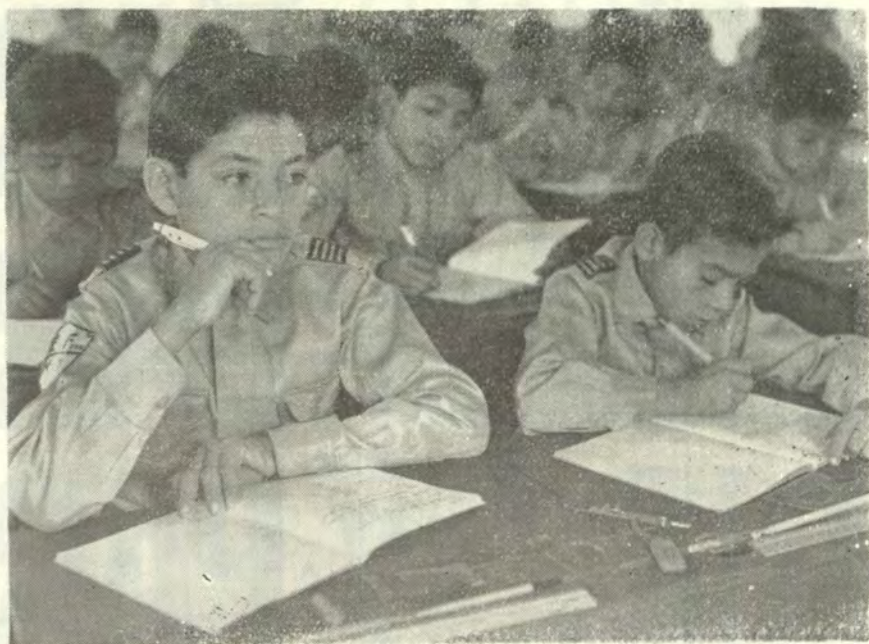
Mayo 13.— Fue elevado a la superioridad el presupuesto de haberes del departamento y buques de la escuadra, correspondiente al mes de mayo y con el fin de que fuera aprobado, decretándose el pago de los 10,439 pesos con 2.½ reales que importaba.— Resolvió el ministerio que las tres compañías de artillería existentes en el Callao, quedaran a órdenes de la comandancia general de marina; empero, no obstante tal disposición, se continuara el pago de los haberes de ese personal por la comandancia del ejército.

Mayo 14.—Llega la orden del gobierno en el sentido de deportar para Guayaquil a Juan Quesada y José de la Paz Reinoso, quienes con tal objeto se hallaban presos en el cuartel de policía, mientras estuviera listo el buque que debía conducirlos al extranjero.

Mayo 16.—Le ordenaba el general Morán al capitán de puerto del Callao: “En vista de la nota de V. de la fecha he dispuesto se deponga de su empleo y castigue con **DOSCIENTOS PALOS** al Cabo de la guardia que permitió la fuga de los dos marineros que V. me habla en su citada nota, precaviendo con este ejemplar castigo, que en la sucesivo se cometan iguales faltas”.— La comandancia general de marina pasó una circular a las capitanías de los puertos de Pisco, Chancay, Huacho, Santa, Pacasmayo, Huanchaco, Lambayeque y Paita, poniendo en el conocimiento de ellas que el protector supremo había decretado en esta fecha que de los ingresos de las capitanías de puerto se debía satisfacer los sueldos y demás gastos naturales de aquellos establecimientos. abonándose únicamente por las tesorerías departamentales el déficit que resultará por falta de entradas, con cargo de reintegro por las capitanías cuando hubiese sobrantes en ellas.— En otra circular se señalaba con respecto al abono del sueldo de los capitanes de puerto y las razones que éstos debían remitir con dicho objeto, serían mensuales, visadas por el administrador de la aduana y por uno de los empleados de hacienda presentes en el puerto, quienes como interventores de la carga y descarga de los buques ingresados, poseían un conocimiento exacto del número de naves, su procedencia y si según el reglamento debieron o no abonar derechos. Esta medida propuesta por el general gobernador de la provincia litoral del Callao, fue aprobada por el gobierno, estableciéndose como requisito para que se verificase el pago por la tesorería departamental.

Mayo 17.— La siguiente circular fue pasada a los puertos del Sur, Islay, Arica, Iquique e Ilo: “Encargado por S.E. el Supremo Protector del mando de toda la Marina de la Confederación Perú-Boliviana, y deseoso de tener un conocimiento exacto del estado en que se hallan sus Puertos, y los matriculados con que cuenta cada uno para proceder al mejor arreglo de su servicio y defensa, en las actuales circunstancias en que la República de Chile nos amenaza con la guerra; es de precisa necesidad me remita V. una noticia circunstanciada de cuanto llevo relacionado. También me remitirá V. mensualmente la cuenta de lo que produce ese Puerto, por los derechos que les están señalados a los buques que anclan en él, conforme al modelo que acompaño y sus productos, pagados sus gastos naturales, los dirigirá a la Comisaría General establecida en este Puerto, bien sea por el Correo o por libranza segura a algunos de los Comerciantes establecidos en Lima, indicándomelo al tiempo de la remisión de la cuenta.— Dios guarde a V.— Trinidad Morán.— Al de Islay y Arica se le dijo además lo que sigue: Lo que digo a V. para su





Más de 7,000 alumnos, hijos de los trabajadores de la International Petroleum Company, reciben educación gratuita completa en las doce escuelas que la Compañía ha construido y mantiene en Talara. La Compañía les proporciona, también, textos escolares, cuadernos y otros implementos necesarios.

**INTERNATIONAL PETROLEUM COMPANY LTD.**

# CITECO S.A.

GALLOS 226

TEL. 76680

L I M A

REPRESENTANTES EXCLUSIVOS

DE

COCINAS INDUSTRIALES KUEPPERSBUSCH

LAVANDERIAS INDUSTRIALES POENSGEN

GRUAS AUSTIN -- WESTERN

EQUIPOS NAVIEROS

BOMBAS DE AGUA K. S. B.

MOTORES DIESEL M. A. N.

# Banco Internacional del Perú

FUNDADO EN 1897

PLAZA LA MERCED -- LIMA

AGENCIAS EN LIMA

OFICINAS EN EL PAIS

Arequipa	Chancay	Iquitos	Piura
Ayacucho	Chepén	Jaén	Puerto San Juan
Bagua	Chiclayo	Jauja	Puno
Barranca	Chilete	Juliacá	Quillabamba
Barranco	Chimbote	La Merced	San Ramón
Cajamarca	Chincha	Laredo	Satipo
Callao	Huacho	Miraflores	Sullana
Cañete	Huancavelica	Mollendo	Supé
Cartavio	Huancayo	Nazca	Surquillo
Casagrande	Huánuco	Pacasmayo	Tacna
Casma	Huaral	Paján	Talara
Cocachaca	Huaraz	Paita	Tarma
Concepción	Huarmey	Pampas	Trujillo
Cuzco	Ica	Pisco	Vitor



Y PARE Y SIGA  
Y PARE Y SIGA  
Y PARE Y SIGA  
Y PARE Y SIGA

Salvo que Ud.  
recorra 24 Kms.  
cada vez que encien-  
de el motor Ud es un  
automovilista que  
"para y sigue"


Continuas  
paradas y arran-  
cadas producen óxi-  
do en el motor Pro-  
téjalo usando el NUEVO  
lubricante ESSO  
EXTRA ANTI-  
OXIDO



Más del 65% de los recorridos que se hacen ahora son de menos de 24 Kms. Ud. no puede librarse de manejar parando y arrancando. Pero sí puede evitar ya, el óxido que esto forma en partes vitales del motor. El NUEVO aceite ESSO EXTRA ANTI-OXIDO retarda la oxidación y reduce el desgaste de las válvulas. Hasta ahora, ningún lubricante había ofrecido suficiente protección contra el óxido. Pero ya hay un NUEVO aceite que protege contra el óxido y cumple los requisitos máximos de los fabricantes de automóviles.

**NUEVO ESSO EXTRA ANTI-OXIDO**

ahora en su Estación de Servicio ESSO

Y recuerde: hay de todo para su vehículo bajo el Ovalo 

# Rotondo & Cía. S. A.

IMPORTADORES DE MATERIALES

Herramientas para la Pesca y Artículos Navales

---

Calle Manco Capac 116 - Callao

Teléfono 90283 - - - Apartado 355

CIA. PESQUERA "LOS FERROLES" S.A.

CIA. PESQUERA "HUMBOLDT" S.A.

PESQUERA ARGOS S.A.

PESCA MAR S.A.

**PRODUCTORES  
DE  
HARINA  
Y  
ACEITE  
DE  
PESCADO**

JIRON HUANCAMELICA 446 — 4º PISO

TELEFONO: 75835 — LIMA



# HERRAMIENTAS

DE TODAS CLASES



Brocas  
Hojas para sierra  
Martillos  
Escariadores  
Graseras  
Válvulas de compuerta  
y globo

## BAHCO-PRIMUS S.A.

AV. 28 DE JULIO 1850-TELEFS: 36977-45020



Carros de aparejo Teclas Gatos hidráulicos Prensas hidráulicas  
Máquinas para soldar eléctricas y a gasolina Grúas Hidráulicas  
Cocinas, Lámparas y Sopletes a kerosene, gasolina y a gas

## GILDEMEISTER & Co. S. A.

IMPORTADORES -- EXPORTADORES

EDIFICIO GILDEMEISTER: ALDABAS 235, LIMA - PERU

TELEFONOS: 70100 - 70108 - 70109

### REPRESENTANTES DE:

EMPRESA AGRICOLA CHICAMA LTDA.—Hacienda "Casa Grande".— Trujillo.

NEGOCIACION AGRICOLA JEQUETEPEQUE LTDA.— Hacienda "Limoncarro".— Pacasmayo.

COMPAÑIA MARITIMA PESQUERA S.A.— Chancay.

### AGENTES DE LAS COMPAÑIAS DE VAPORES:

N. V. Nedlloyd Lijnen, Amsterdam.

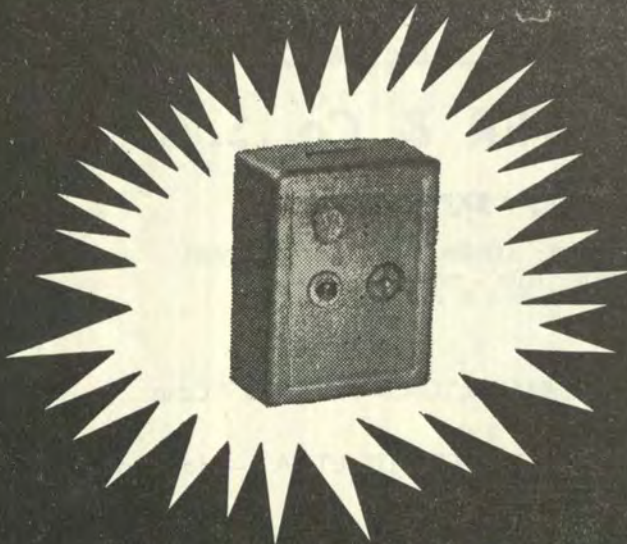
Compañía Chilena de Navegación Interoceánica, Valparaíso.

Intercontinental Shipping Corporation, New Orleans.

MEDIANTE EL AUMENTO CONSTANTE DE  
SUS INVERSIONES PARA INCREMENTAR  
SUS ACTIVIDADES Y LA APLICACION DE  
TECNICAS MODERNAS EN SUS TRABAJOS  
Y EN SUS INVESTIGACIONES METALUR-  
GICAS, LA

CERRO DE  
PASCO  
CORPORATION

CONTRIBUYE AL PROGRESO DE LA MI-  
NERIA PERUANA. PARTICIPA ADEMAS,  
EN LA CREACION DE NUEVAS INDUS-  
TRIAS QUE LIBERAN AL PAIS DE FUER-  
TES IMPORTACIONES; Y EN EL CAMPO  
SOCIAL, SE PREOCUPA POR EL BIENES-  
TAR Y LA EDUCACION DE TODOS SUS  
SERVIDORES Y FAMILIARES



NUESTRA NUEVA Y BONITA

**ALCANCIA**

QUE DEDICAMOS A TODOS  
LOS NIÑOS  
SE EXHIBE EN NUESTRAS  
OFICINAS.

**BANCO WIESE LTDO.**  
Sección Ahorros



## GUIA DEL ANUNCIADOR

Suministros Industriales S. A.

Banco Unión

Cías. Unidas, Vitarte, Victoria, Inca S. A.

Textil Algodonera S. A.

Lobitos

"El Triunfo S. A."

Samuel Dávila

Banco del Progreso

Compañía Peruana de Gas S. A.

Marcona Mining Company

Empresas Eléctricas Asociadas

International Petroleum Company, Ltd.

CITECO S. A.

Banco Internacional del Perú

ESSO

Rotondo y Cía. S. A.

Cía. Pesquera "Los Ferroles" S. A.

Cía. Pesquera "Humboldt" S. A.

Pesquera Argos S. A.

Pesca Mar S. A.

Bahco Primus

Gildemeister & Co. S. A.

Cerro de Pasco Corporation

Banco Wiese Ltda.

Nicolini Hnos. S. A.