

# REVISTA DE MARINA

---



Año 111 / número 2 - 2018





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

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

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



## Director

Calm. Ernesto Colunge Pinto

## Editor general

C. de N. Sergio Humberto Tragodara Migliori

## Asesoría editorial y coordinación

C. de F. CC. Marisol Olsen Candiotti

Tte. 2º CC. Ana Claudia Vidal Calderón

## Comité editorial y científico

Dr. Héctor López Martínez, Academia Nacional de Historia

Valm. (r) Carlos Gamarra Elías, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú

Calm. (r) Jorge Brousset Barrios, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú

Mg. Ernesto Morales Erroch, Universidad Nacional Mayor de San Marcos

Calm. (r) Rodolfo Reátegui Rodríguez, Escuela Superior de Guerra Naval, Marina de Guerra del Perú

C. de N. (r) y Mg. John Rodríguez Asti, Escuela Superior de Guerra Naval, Marina de Guerra del Perú

Calm. (r) Francisco José Yabar Acuña, Escuela Superior de Guerra Naval, Marina de Guerra del Perú

Mg. Hugo Pereyra Plasencia, Pontificia Universidad Católica del Perú

Mg. Carlos Ernesto Ausejo Castillo, Centro Peruano de Arqueología Subacuática

© 2018, Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos  
Av. La Marina cdra. 36 (cruce con la Av. Insurgentes s/n), La Perla - Callao, Perú

Telf. 207 8900, anexo 2356

E-mail: [revismar@marina.pe](mailto:revismar@marina.pe)

Web: [www.marina.mil.pe](http://www.marina.mil.pe)

Hecho el depósito legal en la Biblioteca Nacional del Perú N° 2018-18974.

Tiraje: 3.000 ejemplares

**Traducción oficial:** Teniente segundo CC Elvis Santiago Ochara Calderón

**Cuidado de edición:** Juan Carlos Bondy

**Diseño y diagramación:** DipubliSa

**Impresión:** Optimos Editores Impresores S.A.C.

ISSN: 1012-8247

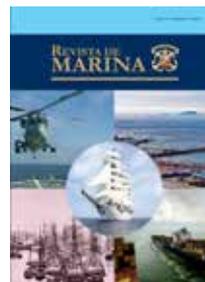
Todos los derechos reservados.

Las ideas y opiniones publicadas en los artículos de la revista son responsabilidad de sus autores. Ni la Marina de Guerra del Perú ni la Revista de Marina se identifican necesariamente con ellas.

El material puede ser citado indicando la fuente. Los artículos no pueden ser utilizados sin el consentimiento por escrito del Fondo de Publicaciones.

Para sugerencias y comentarios escribanos al e-mail: [revismar@marina.pe](mailto:revismar@marina.pe)

Revista de Marina. -  
Año 111, n. 2 - 2018. -  
Lima: Fondo Publicaciones, Dirección de Intereses Marítimos, 1907 - 2018  
V.; 23.5cm. X 17.5cm.  
Cuatrimestral  
ISSN: 1012-8247  
1. Perú. Marina de Guerra - Revistas.  
I. Perú. Marina de Guerra.  
II. Dirección de Intereses Marítimos, Fondo de Publicaciones.



Portada: Promoviendo el desarrollo naval y difundiendo la conciencia marítima.



Contraportada: Busto de Miguel Grau en la casa Museo de Pura.

## EDITORIAL

- 7 CONTRALMIRANTE ERNESTO COLUNGE PINTO

## ARTÍCULOS.

- 11 LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL Y LA ADOPCIÓN DE NORMATIVA DE CARÁCTER UNIVERSAL PARA LOGRAR UN TRANSPORTE MARÍTIMO SEGURO, PROTEGIDO Y EFICIENTE, EN MARES LIMPIOS  
CAPITÁN DE NAVÍO (R) CARLOS LEMA OSORES
- 25 REFLEXIONES SOBRE LA CONVENCIÓN DEL MAR DE 1982  
CONTRALMIRANTE (R) JORGE BROUSSET BARRIOS
- 41 SENDERO LUMINOSO, UNA INSURGENCIA COMBATIDA COMO TERRORISMO.  
CAPITÁN DE FRAGATA EDUARDO DÍAZ LEÓN.
- 53 BAP *RÍO ZAÑA*, NOBLEZA Y VALOR PATRULLANDO EL MAR DE GRAU DESDE 1984  
TENIENTE PRIMERO JONATAN MENDOZA ALARCÓN
- 62 LA CASA GRAU, MUSEO NAVAL SEDE LIMA  
HISTORIADOR JAIME ROMERO VALDIVIESO
- 77 EL HELICÓPTERO COMO ELEMENTO AERONAVAL EMBARCADO  
CAPITÁN DE NAVÍO CESAR ADOLFO ANGULO REBAZA
- 93 ALGUNAS REFLEXIONES SOBRE LA VIDA DE MIGUEL GRAU  
CONTRALMIRANTE (R) FRANCISCO YÁBAR ACUÑA
- 105 IV SIMPOSIO INTERNACIONAL DE SEGURIDAD Y DEFENSA  
CONTRALMIRANTE CARLOS RICARDO TÚPAC-YUPANQUI BROMBERG
- 115 IV EXPEDICIÓN CIENTÍFICA DE COLOMBIA A LA ANTÁRTIDA "ALMIRANTE TONO"  
TENIENTE SEGUNDO CARLOS MONTÁÑEZ VELARDE
- 129 UNA ARMADA CREPUSCULAR: LA MARINA IMPERIAL ALEMANA (1872 - 1919)  
DOCTOR HÉCTOR LÓPEZ ARÉSTEGUI
- 153 ESTADOS UNIDOS: LA GEOPOLÍTICA DEL PETRÓLEO  
CAPITÁN DE NAVÍO RENATO ANTONIOLLI RÍOS
- 167 RESERVAS NAVALES Y MOVILIZACIÓN: SU HISTORIA, SUS INICIOS Y LA ACTUALIDAD  
CAPITÁN DE NAVÍO MARCO AURELIO NICOLINI DEL CASTILLO

## SECCIÓN NACIONAL

- 183 ACTUALIDAD NACIONAL  
TATIANA FIGUEROA LÓPEZ, LICENCIADA EN CIENCIAS DE LA COMUNICACIÓN

## SECCIÓN INTERNACIONAL

- 203 ACTUALIDAD INTERNACIONAL  
VÍCTOR MANUEL TORRES LACA, MAGÍSTER EN HISTORIA

## SECCIÓN COMENTARIOS Y PUBLICACIONES

- 213 COMENTARIOS DE LIBROS Y PUBLICACIONES.  
BIBLIOTECARIA ESPERANZA NAVARRO PANTAC
- 219 ¿QUÉ SIGNIFICA SER MARINO?  
CAPITÁN DE NAVÍO JUAN CARLOS LLOSA PAZOS

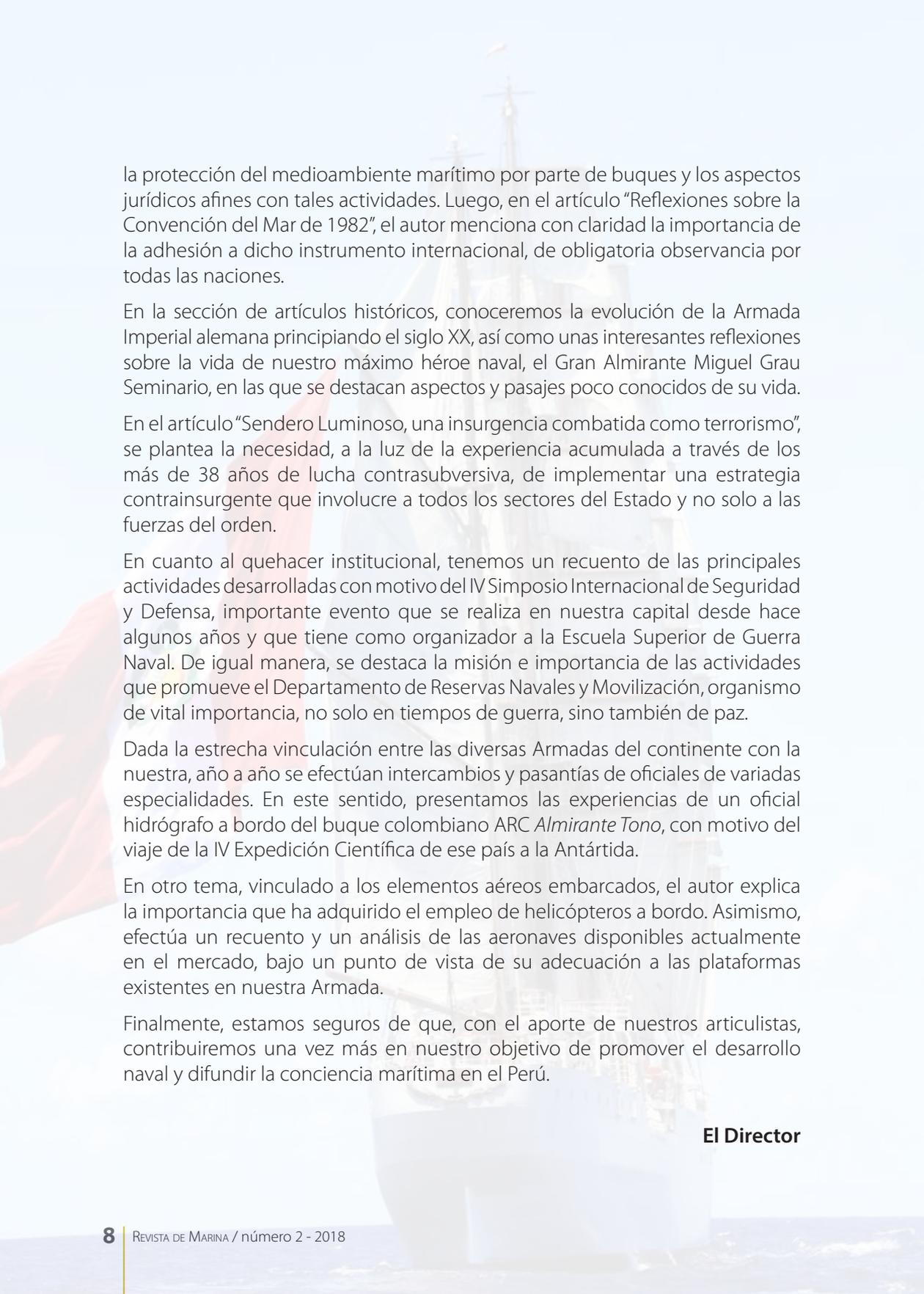


Contralmirante  
ERNESTO COLUNGE PINTO  
Director

Coincidiendo con la publicación de la presente edición de la *Revista de Marina*, dentro del quehacer institucional han ocurrido dos sucesos que creemos necesario poner en relieve. El primero de ellos es la incorporación a la Fuerza de Superficie del buque multipropósito BAP *Pisco*, unidad naval íntegramente construida en los astilleros del SIMA Callao, cuya importancia, en adición a contribuir al crecimiento de nuestra industria naval, reside en combinar, en una sola plataforma, una serie de capacidades que permitirán desarrollar diversas labores. En su rol militar, podrá efectuar misiones de proyección del poder naval sobre tierra, movilidad estratégica para fuerzas anfibas, interdicción marítima, operaciones contra el tráfico ilícito de drogas, pesca ilegal y contrabando, transporte de material y personal, entre otras. En su importante rol de atención a la población, sus capacidades logísticas le permiten servir de plataforma para operaciones de soporte en situaciones posteriores a los desastres naturales, asistencia humanitaria y tareas médicas logísticas, así como misiones de búsqueda y rescate.

El segundo suceso que deseamos comentar es la participación de la corbeta BAP *Ferré* en el Ejercicio Multinacional Rimpac 2018, ejercicio bienal que, en su vigesimosexta versión, se llevó a cabo del 27 de junio al 2 de agosto, con base en Hawái, y que contó con la participación y despliegue de 43 unidades de superficie, 5 submarinos, 19 componentes terrestres y más de 200 aeronaves, 29 MPRA y 25 000 efectivos de un total de 27 países, 15 de ellos de la cuenca del Pacífico. La relevancia de la participación de una unidad naval peruana, a la que se sumó un pelotón de Fuerzas Especiales, reside en que, mediante el entrenamiento avanzado con fuerzas multinacionales, se optimiza el nivel de las capacidades operacionales, relacionadas con el control del mar, la proyección del poder naval, el apoyo humanitario, entre otras.

En cuanto al contenido de la presente edición de la *Revista de Marina*, como ya es tradicional, publicamos artículos de diversos temas, pero con lo naval y marítimo como hilo conductor en común. En primer lugar, podremos conocer los orígenes de la Organización Marítima Internacional (OMI) y su importante rol normativo para la seguridad del transporte marítimo en el ámbito mundial,



la protección del medioambiente marítimo por parte de buques y los aspectos jurídicos afines con tales actividades. Luego, en el artículo “Reflexiones sobre la Convención del Mar de 1982”, el autor menciona con claridad la importancia de la adhesión a dicho instrumento internacional, de obligatoria observancia por todas las naciones.

En la sección de artículos históricos, conoceremos la evolución de la Armada Imperial alemana principiando el siglo XX, así como unas interesantes reflexiones sobre la vida de nuestro máximo héroe naval, el Gran Almirante Miguel Grau Seminario, en las que se destacan aspectos y pasajes poco conocidos de su vida.

En el artículo “Sendero Luminoso, una insurgencia combatida como terrorismo”, se plantea la necesidad, a la luz de la experiencia acumulada a través de los más de 38 años de lucha contrasubversiva, de implementar una estrategia contrainsurgente que involucre a todos los sectores del Estado y no solo a las fuerzas del orden.

En cuanto al quehacer institucional, tenemos un recuento de las principales actividades desarrolladas con motivo del IV Simposio Internacional de Seguridad y Defensa, importante evento que se realiza en nuestra capital desde hace algunos años y que tiene como organizador a la Escuela Superior de Guerra Naval. De igual manera, se destaca la misión e importancia de las actividades que promueve el Departamento de Reservas Navales y Movilización, organismo de vital importancia, no solo en tiempos de guerra, sino también de paz.

Dada la estrecha vinculación entre las diversas Armadas del continente con la nuestra, año a año se efectúan intercambios y pasantías de oficiales de variadas especialidades. En este sentido, presentamos las experiencias de un oficial hidrógrafo a bordo del buque colombiano ARC *Almirante Tono*, con motivo del viaje de la IV Expedición Científica de ese país a la Antártida.

En otro tema, vinculado a los elementos aéreos embarcados, el autor explica la importancia que ha adquirido el empleo de helicópteros a bordo. Asimismo, efectúa un recuento y un análisis de las aeronaves disponibles actualmente en el mercado, bajo un punto de vista de su adecuación a las plataformas existentes en nuestra Armada.

Finalmente, estamos seguros de que, con el aporte de nuestros articulistas, contribuiremos una vez más en nuestro objetivo de promover el desarrollo naval y difundir la conciencia marítima en el Perú.

**El Director**





**ORGANIZACIÓN  
MARITIMA  
INTERNACIONAL**

# La Organización Marítima Internacional y la adopción de normativa de carácter universal para lograr un transporte marítimo seguro, protegido y eficiente, en mares limpios

## Capitán de Navío SGC (r) Carlos Lema Osoros

Licenciado en Ciencias Marítimo-Navales, como oficial naval de Capitanías y Guardacostas, graduado en 1973. Se ha desempeñado como: director ejecutivo; director de Seguridad y Vigilancia Acuática; director de Medio Ambiente; jefe de la Oficina de Asuntos Internacionales; y Coordinador OMI-SECROGRAM, en la Dirección General de Capitanías y Guardacostas. Director de Disciplina en la Escuela Nacional de Marina Mercante "Miguel Grau". Jefe de Ciencias Básicas en la Escuela Naval. Comandante del BAP *Río Huarmey*. Capitán de Puerto de Supe. Magíster en Administración de Puertos y Transporte Marítimo en la Universidad Marítima Mundial en Suecia. Graduado en los cursos: V Especial de Desarrollo y Defensa Nacional en el Centro de Altos Estudios Nacionales; Comando y Estado Mayor; Básico de Estado Mayor. Asesor de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas. Actualmente se desempeña como asesor en la Dirección de Intereses Marítimos de la Marina de Guerra del Perú.



## RESUMEN

El presente artículo tiene por finalidad dar a conocer los antecedentes de la Organización Marítima Internacional, OMI, su constitución, así como las funciones que desempeña como primer organismo especializado de las Naciones Unidas dedicado exclusivamente a cuestiones marítimas, foro donde se elaboran y adoptan los instrumentos convencionales que norman la seguridad del transporte marítimo internacional, la protección del medio ambiente por los buques y los aspectos jurídicos relacionados

## PALABRAS CLAVE

Naciones Unidas, Organización Marítima Internacional, OMI, Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, OCMI, Convenio, transporte Marítimo, Buques, Seguridad, Protección, Ambiente Marino.

## ABSTRACT

The purpose of this article is to analyze background information on the International Maritime Organization (IMO), its constitution, and the functions it performs as the first specialized agency of the United Nations devoted exclusively to maritime matters, IMO is a forum where conventional regulating instruments for the safety of international maritime transport are elaborated and adopted, the protection of the environment by ships and legal aspects related, are developed and adopted.

## KEYWORDS

United Nations, International Maritime Organization, IMO, Inter-governmental Maritime Consultative Organization, IMCO, Convention, Maritime Transport, Ships, Safety, Security, Marine Environment.

## ANTECEDENTES

Desde inicios de la navegación marítima, dedicada básicamente a cubrir la necesidad de los pueblos de realizar intercambios comerciales de lo que producían o requerían, o para efectuar la caza y pesca de recursos marinos para

• Artículo recibido el 14 de julio de 2018, aprobado para su publicación el 22 de julio de 2018

la subsistencia de sus poblaciones, los aspectos relativos a la seguridad de las embarcaciones y de sus tripulaciones no se regían por normas coordinadas y acordadas entre los reinos o Estados, sino por las buenas prácticas, usos y costumbres, gran parte de ellos no escritos, que los navegantes adquirirían a través de su experiencia en la mar. A lo más, existían ciertas normas de aplicación estrictamente local y para los buques de sus propias banderas, que, más allá de referirse a la seguridad de la vida humana, estaban orientadas principalmente a asuntos comerciales, como los contratos entre los participantes del comercio marítimo, entre otros aspectos.

En los albores del siglo XIX, tras el invento de las máquinas a vapor y la construcción de las primeras naves con este tipo de propulsión, se implementaron algunas pocas reglas relativas a la seguridad de los buques, que variaban según el país de su construcción. Es así que, recién en 1855, se iniciaron varios intentos para contar con reglas de carácter internacional sobre seguridad de los buques, al elaborarse el primer Código Internacional de Señales, el International Code of Signals<sup>1</sup>, adoptado en 1857. Este Código establecía un sistema de procedimientos de navegación y seguridad que debía utilizarse para establecer comunicación entre los buques, acerca de sus intenciones de movimiento, situación de las naves, requerimientos de auxilio, etc., sobre todo en casos de diferencias de idioma.

En 1863, continuó la tendencia de uniformizar la legislación con la adopción de las "Reglas para prevenir abordajes", tras un acuerdo internacional que buscaba una navegación segura para evitar las situaciones de peligro o de abordaje entre buques. Ambas iniciativas, la de 1855 y la de 1863, fueron promovidas por la British Board of Commerce, del Reino Unido<sup>2</sup>.

La necesidad de cooperación entre las naciones llevó a que, en 1889, durante una conferencia marítima internacional, convocada en Washington, Estados Unidos, se propusiera el establecimiento de un organismo internacional, de carácter permanente, que regulara el transporte marítimo. Esta iniciativa no prosperó y fue rechazada porque su creación no se consideró oportuna. Al parecer, la razón fue que los navieros no aceptaron ningún intento de control sobre sus actividades que pudiera afectar o limitar su libertad comercial.

- 
1. NATIONAL IMAGERY AND MAPPING AGENCY. PUB.102. *International Code of Signals for Visual, Sound and Radio Communications*. 1969, revisado en 2003.
  2. WERNER, Jeff. *The History of the Rule of the Road. Sailing Vessel History. All At Sea*. [Consulta: 4 de octubre de 2018]. Disponible en: <http://www.allatsea.net/the-history-of-the-rule-of-the-road/>



No fue hasta 1945, con la creación de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), al concluir la Segunda Guerra Mundial (1939-1945), que se crearon diversas organizaciones internacionales, como parte del sistema de las Naciones Unidas, responsables de variados asuntos: la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la Organización para la Agricultura y la Alimentación (FAO), la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (Unesco), la Organización Mundial de la Salud (OMS), entre otras, que llevaron a pensar nuevamente en la fundación de un organismo similar especializado en el transporte marítimo.

### **Creación de la OMI**

Así, en octubre de 1946, teniendo en consideración la naturaleza internacional del transporte marítimo, y que las acciones que se tomaran para fortalecer la seguridad marítima serían más efectivas si se llevaban a cabo de manera conjunta, por todas las naciones, con alcance global, en lugar de que cada país actuara de manera unilateral y sin ninguna coordinación, las Naciones Unidas establecieron un Consejo Consultivo Marítimo Provisional. La tarea de este Consejo fue elaborar un proyecto de convenio internacional para constituir de una nueva organización, de carácter marítimo, que se encargara de lo relacionado con el transporte marítimo, especialmente con su seguridad, de manera que fuera presentado para su adopción durante una conferencia internacional a ser convocada más adelante.

3. Acta final y texto del convenio contenidos en los documentos E/CONF.4/1 y E/CONF.4/2.

La conferencia fue organizada por el Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas y se llevó a cabo en Ginebra, Suiza, del 19 febrero al 6 de marzo de 1948. El 6 marzo se adaptó el convenio que constituyó a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI) como una agencia especializada de las Naciones Unidas, con sede en Londres, Reino Unido<sup>3</sup>. Era la primera organización internacional dedicada exclusivamente a asuntos marítimos.

La constitución de la OCMI se hizo recién efectiva el 17 de marzo de 1958, cuando se cumplieron los requisitos para su entrada en vigor. Participaron en la conferencia de 1948 solo 36 países, incluido el Perú, cuatro de ellos en calidad de observadores.

La asamblea de la OCMI fue convocada para su sesión inaugural, el 9 de enero de 1959, en la Church House, en el centro de Londres<sup>4</sup>, ciudad designada como sede permanente de la organización. A la fecha, cuenta con 174 Estados miembros y tres miembros asociados: Hong Kong (China), Islas Feroe (Dinamarca) y Macao (China), que representan el 99% de la flota mercante mundial, en términos de arqueo bruto. Todos los Estados que lo deseen pueden ser parte de esta organización internacional.

El Perú es Estado miembro de la OMI desde 1968, de conformidad con la Resolución Suprema 178 del 12 de marzo de 1968 (en vigor a partir del 15 de abril de 2018<sup>5</sup>), que aprueba la convención relativa a la constitución de la OCMI. Este nombre fue modificado el 22 de mayo de 1982 por el actual de Organización Marítima Internacional (OMI), como resultado de una enmienda aprobada en 1975 al convenio constitutivo.

La Marina de Guerra del Perú está estrechamente vinculada con la misión y los objetivos de esta importante organización. Participa en sus asambleas y reuniones, en ejercicio de la atribución de Autoridad Marítima Nacional, conferida por el Estado peruano, de acuerdo con la ley, a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, para velar por la seguridad de la vida humana en el mar, la protección del medio marino y la represión de las actividades ilícitas.

---

3. Acta final y texto del convenio contenidos en los documentos E/CONF.4/1 y E/CONF.4/2.

4. OMI. La organización marítima de Naciones Unidas celebra su 70 aniversario con SM la Reina Isabel II. 6 de marzo de 2018. [Consulta: 4 de octubre de 2018]. Disponible en: <http://www.imo.org/es/mediacentre/pressbriefings/paginas/05imo70.aspx>

5. MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES. Archivo Nacional de Tratados. Embajador Juan Miguel Bákula Patiño. [Consulta: 4 de octubre de 2018]. Disponible en: [https://apps.rree.gob.pe/portal/webtratados.nsf/Tratados\\_Multilateral.xsp?action=openDocument&documentId=1552](https://apps.rree.gob.pe/portal/webtratados.nsf/Tratados_Multilateral.xsp?action=openDocument&documentId=1552)



La OMI es responsable de la adopción de normas de aplicación mundial para brindar seguridad y protección al transporte marítimo internacional, así como proteger el medio ambiente marino de la contaminación ocasionada por los buques. Sus objetivos están establecidos en el artículo 1 del Convenio de Constitución, donde resalta lo siguiente<sup>6</sup>:

Depurar un sistema de cooperación entre los Gobiernos en la esfera de la reglamentación y de las prácticas gubernamentales relativas a cuestiones técnicas de toda índole concernientes a la navegación comercial internacional; alentar y facilitar la adopción general de normas tan elevadas como resulte factible en cuestiones relacionadas con la seguridad marítima, la eficiencia de la navegación y la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques, y atender las cuestiones administrativas y jurídicas relacionadas con los objetivos enunciados en el presente artículo.

Los objetivos de la OMI se recogen en su lema: una navegación segura, protegida y eficiente en mares limpios<sup>7</sup>. Su misión consiste en: “Fomentar, a través de la cooperación, un transporte marítimo seguro, protegido, ecológicamente racional, eficaz y sostenible”. Esta misión se cumplirá mediante la adopción de las normas más estrictas posibles de protección y seguridad marítimas, eficacia de la navegación y prevención y control de la contaminación ocasionada por los buques, así como mediante la consideración de los asuntos jurídicos

- 
6. OMI. Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional, del 6 de marzo de 1948. Ginebra, Suiza. Series de Tratados, Naciones Unidas. 1988.
  7. OMI. ¿Qué es? [Consulta: 4 de octubre de 2018]. Disponible en: [http://media.onu.org.do/ONU\\_DO\\_web/596/posts/docs/0343498001352744999.pdf](http://media.onu.org.do/ONU_DO_web/596/posts/docs/0343498001352744999.pdf)

conexos y la implantación efectiva de los instrumentos de la OMI para que se apliquen de manera universal y uniforme<sup>8</sup>”.

## Organización

La OMI constituye un foro internacional donde los Estados miembros intercambian pareceres sobre diferentes iniciativas y propuestas de solución a los problemas relativos a cuestiones técnicas y jurídicas. Se formulan y adoptan nuevas normas de carácter obligatorio, así como recomendaciones de cumplimiento voluntario. Cuando es pertinente, se realizan conferencias internacionales marítimas para adoptar convenios o acuerdos internacionales sobre los asuntos de su competencia.

Para dicho fin, la OMI está conformada por la Asamblea, un Consejo, cinco comités técnicos, siete órganos auxiliares y una secretaría. La Asamblea es el órgano rector y está constituido por representantes de todos los Estados miembros. Se reúnen en sesiones ordinarias bianuales, de noviembre a diciembre. El último periodo de sesiones ordinario de la Asamblea, el 30.º, se llevó a cabo del 27 de noviembre al 6 de diciembre de 2017. La siguiente reunión se realizará a finales del próximo año.

Corresponde a la Asamblea aprobar el presupuesto de la organización y las contribuciones que deben ser asumidas por cada Estado miembro como aporte al presupuesto. El importe está referido al total del arqueo bruto de la flota mercante de cada país, conforme a una escala de cuotas acordadas. También es función de la Asamblea aprobar las normas relativas a la seguridad marítima, la prevención de la contaminación y otras cuestiones conexas cuyos proyectos hayan sido elaborados por los Comités y sus órganos auxiliares. La elección de los países que conformarán el Consejo de la OMI es otra de las funciones importantes de la Asamblea, al igual que aprobar el nombramiento del secretario general.

El Consejo es el organismo principal de esta organización, después de la Asamblea. Está integrado por 40 Estados miembros elegidos para un periodo de dos años, con posibilidad de ser reelegidos. Se reúne dos veces anualmente, en junio y noviembre, y asume las funciones de órgano rector de la OMI du-

---

8. OMI. Resolución de la Asamblea OMI A.1110(30) del 6 de diciembre de 2017. Plan estratégico de la Organización para el sexenio 2018-2023. [Consulta: 4 de octubre de 2018]. Disponible en: <http://www.imo.org/es/About/strategy/Paginas/Default.aspx>



rante el tiempo que media entre los periodos de sesiones de la Asamblea. Le corresponde coordinar la labor de los comités y de sus órganos auxiliares, y velar por la coherencia con los objetivos globales de la organización.

Durante la 30 Asamblea realizada en diciembre de 2017, el Perú fue reelecto como miembro del Consejo, en la categoría C, para el bienio 2018-2019. Los siguientes países conforman actualmente el Consejo de la OMI para dicho periodo:

**Categoría a:** 10 Estados con los mayores intereses en la provisión de servicios marítimos internacionales:

China, Estados Unidos, Rusia, Grecia, Italia, Japón, Noruega, Panamá, Reino Unido y República de Corea.

**Categoría b:** 10 Estados con los mayores intereses en el comercio marítimo internacional:

Alemania, Australia, Brasil, Canadá, Emiratos Árabes Unidos, España, Francia, India, Holanda y Suecia.

**Categoría c:** 20 Estados no elegidos con arreglo a lo dispuesto en *a* y *b*, que tengan intereses especiales en el transporte marítimo o en la navegación, y cuya integración en el Consejo garantice la representación de todas las grandes regiones geográficas del mundo:

Bahamas, Bélgica, Chile, Chipre, Dinamarca, Egipto, Filipinas, Indonesia, Jamaica, Kenia, Liberia, Malasia, Malta, México, Marruecos, Perú, Singapur, Sudáfrica, Tailandia y Turquía.

El Perú fue elegido miembro del Consejo por primera vez en 1977. Posteriormente fue elegido en 1979, 1987, 2015 y 2017.

Durante el 120° periodo de sesiones del Consejo, realizado del 2 al 5 de julio de 2018, el señor vicealmirante (r) Edmundo Deville del Campo, representante permanente alterno del Perú ante la OMI desde 2017, fue elegido, por aclamación, vicepresidente del Consejo por un periodo de dos años. El almirante Deville se desempeñó como director general de Capitanías y Guardacostas de 2012 a 2013, y su elección es motivo de orgullo y un reconocimiento a su valioso aporte profesional responsable en beneficio de la comunidad marítima nacional e internacional.



También forman parte de la organización de la OMI los cinco siguientes comités técnicos, que están abiertos a la participación de todos los Estados miembros:

- Comité de Seguridad Marítima (MSC)
- Comité de Protección del Medio Marino (MEPC)
- Comité Jurídico (LEG)
- Comité de Facilitación (FAL)
- Comité de Cooperación Técnica (TC)

### **El Comité de Seguridad Marítima (Maritime Safety Committee, MSC)**

Es el órgano técnico más importante de la organización. Sus funciones incluyen examinar todas las cuestiones que sean competencia de la OMI en cuanto a construcción y equipo de buques, dotación desde un punto de vista de seguridad, formación y guardia, comunicaciones, seguridad de la navegación, mercancías peligrosas, procedimientos y prescripciones relativos a la seguridad marítima, información de seguridad, diarios y registros de navegación, investigación de siniestros marítimos, búsqueda y salvamento, y toda otra cuestión que afecte directamente a la seguridad marítima.

Le corresponde someter a la consideración del Consejo las propuestas de reglas de seguridad o de enmiendas a las existentes, así como las recomenda-

ciones y directrices que el comité haya elaborado, y un informe acerca de la labor desarrollada por el comité desde la celebración del precedente periodo de sesiones del Consejo.

### **El Comité de Protección del Medio Marino (Marine Environment Protection Committee, MEPC)**

Tiene la facultad de examinar todo asunto que sea competencia de la organización en la prevención y contención de la contaminación ocasionada por los buques. Se ocupa especialmente de la aprobación y enmienda de convenios y de otras medidas para garantizar su observancia.

Le corresponde someter a consideración del Consejo las propuestas de reglas para la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques, las enmiendas a dichas reglas, y las propuestas de recomendaciones y directrices que el comité haya elaborado.

El MSC y el MEPC son asistidos en su labor por los siguientes siete subcomités, cuyas denominaciones indican los temas de los que se ocupan, en los que también pueden participar representantes de todos los Estados miembros:

1. Subcomité de Factor Humano, Formación y Guardia (Human Element, Training and Watchkeeping, HTW)
2. Subcomité de Implantación de los Instrumentos de la OMI (Implementation of IMO Instruments, III)
3. Subcomité de Navegación, Comunicaciones y Búsqueda y Salvamento (Navigation, Communications and Search and Rescue, NCSR)
4. Subcomité de Prevención y Lucha contra la Contaminación (Pollution Prevention and Response, PPR)
5. Subcomité de Proyecto y Construcción del Buque (Ship Design and Construction, SDC)
6. Subcomité de Sistemas y Equipo del Buque (Ship Systems and Equipment, SSE)
7. Subcomité de Transporte de Cargas y Contenedores (Carriage of Cargoes and Containers, CCC)

Los subcomités se encargan de examinar las cuestiones técnicas de su competencia, incluida la preparación de nuevos instrumentos normativos, directrices



y recomendaciones, así las enmiendas que haya que efectuar a los existentes, para su examen por los Comités MSC y MEPC.

**El Comité Jurídico (Legal Committee, LEG):** se encarga de examinar todas las cuestiones de orden jurídico que son competencia de la organización. Debe someter a consideración del Consejo los proyectos de convenios internacionales y las enmiendas a los convenios internacionales que el comité haya elaborado. Igualmente, debe presentar un informe acerca de la labor desarrollada por el comité desde la celebración del precedente periodo de sesiones del Consejo.

**El Comité de Facilitación (Facilitation Committee, FAL):** se encarga de las actividades y funciones de la OMI relativas a la facilitación del tráfico marítimo internacional, con el fin de reducir las formalidades y simplificar la documentación que se exige a los buques. Se encarga también de los casos de polizonaje, del tráfico o transporte de migrantes por mar, y de la intervención a bordo de las autoridades gubernamentales pertinentes.

**El Comité de Cooperación Técnica (Technical Cooperation Committee, TCC):** coordina el trabajo de la OMI en lo concerniente a la provisión de asistencia técnica, particularmente a los países en desarrollo. Le corresponde exa-

minar toda cuestión que sea competencia de la organización en cuanto a la ejecución de los proyectos de cooperación técnica con fondos previstos por el programa pertinente de las Naciones Unidas, respecto del cual la organización actúe como organismo de ejecución, organismo cooperador o con fondos en fideicomiso proporcionados voluntariamente a la organización, y cualesquiera otras cuestiones relacionadas con las actividades de la organización en el campo de la cooperación técnica.

**La Secretaría de la OMI:** está integrada por el secretario general, cuyo nombramiento es aprobado por la Asamblea, y por más de 300 funcionarios que la organización requiere para su normal funcionamiento. El actual secretario general es el señor Kitack Lim, de Corea, elegido por el Consejo para ejercer el cargo desde el 1 de enero de 2016. En años anteriores desempeñaron dicho cargo las siguientes personas<sup>9</sup>:

- |   |           |
|---|-----------|
| 1. Ove Nielsen (Dinamarca)                | 1959-1961 |
| 2. William Graham (Reino Unido, interino) | 1961-1963 |
| 3. Jean Roullier (Francia)                | 1964-1967 |
| 4. Colin Goad (Reino Unido)               | 1968-1973 |
| 5. Chandrika Prasad Srivastava (India)    | 1974-1989 |
| 6. William A. O'Neil (Canadá)             | 1990-2003 |
| 7. Efthimios E. Mitropoulos (Grecia)      | 2004-2011 |
| 8. Koji Sekimizu (Japón)                  | 2012-2015 |
| 9. Kitack Lim (Corea)                     | 2016-     |

### **Proceso de adopción de la normativa internacional**

Normalmente las propuestas de nuevos convenios nacen en el seno de la OMI, por la inquietud de los mismos Estados miembros de buscar solución o normar aspectos del transporte marítimo que los afecta y que son de común interés. Los comités se encargan de la iniciativa y labor preliminar sobre un convenio, el cual es trabajado con el apoyo de los subcomités involucrados. Por lo general, la propuesta se hace en primer lugar en el seno de uno de los comités, ya que estos se reúnen con mayor frecuencia que los órganos

---

9. OMI. Estructura de la OMI. S. f. [Consulta: 4 de octubre de 2018]. Disponible en: <http://www.imo.org/es/about/paginas/structure.aspx#9>

principales. Si el comité llega a un acuerdo, la propuesta se eleva al Consejo y, en caso necesario, a la Asamblea.

Posteriormente, se convoca a una conferencia internacional para su adopción y se invita a todos los Estados miembros de las Naciones Unidas. Antes de que se reúna la conferencia, se distribuye



el proyecto de convenio a los Gobiernos para que formulen observaciones. Acto seguido, la conferencia examina detenidamente el proyecto de convenio y las observaciones que hubiesen enviado los Gobiernos. Se introducen los cambios necesarios, a fin de formular un proyecto aceptable para todos o para la mayoría de los Gobiernos representados. A continuación, el instrumento es adoptado por la conferencia y depositado ante el secretario general, quien envía copias a los Gobiernos. El convenio queda abierto a la firma de los Estados, habitualmente durante un periodo de 12 meses. Los signatarios pueden ratificar o aceptar el convenio, y los no signatarios pueden adherirse al mismo.

La adopción de un convenio es la conclusión de la primera etapa de un largo proceso. Antes de que el convenio entre en vigor, es decir, antes de que sea obligatorio para los Estados que lo han ratificado, debe ser aceptado oficialmente mediante su firma, ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, métodos establecidos para que los Estados manifiesten su consentimiento de obligarse por un tratado.

### **Principales instrumentos protocolares adoptados**

La OMI, en sus 70 largos años de experiencia, ha formulado más de 50 tratados internacionales, junto con códigos, procedimientos, directrices y otros textos conexos. En el cuadro siguiente se listan los convenios internacionales vigentes a la fecha. Se indican aquellos de los que Perú es Estado parte<sup>10</sup>:

---

10. Documento OMI LEG 105/10 del 19 de enero de 2018. Examen del estado jurídico de los convenios y otros instrumentos convencionales resultantes de la labor del Comité Jurídico.

Convenio	Perú, Estado parte
Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965	×
Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966	×
Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969	×
Convenio internacional relativo a la intervención en altamar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos, 1969	
Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, 1969	×
Acuerdo sobre buques de pasaje que prestan servicios especiales, 1971	
Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos, 1971	
Convenio relativo a la responsabilidad civil en la esfera del transporte marítimo de material nuclear, 1971	
Convenio sobre el reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972	×
Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias, 1972, Convenio de Londres	×
Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972	×
Protocolo relativo a la intervención en altamar en casos de contaminación por sustancias distintas de los hidrocarburos, 1973	
Protocolo sobre espacios habitables en buques de pasaje que prestan servicios especiales, 1973	
Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (Marpol)	×
Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Solas)	×
Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 1974	
Convenio constitutivo de la Organización Internacional de Satélites Móviles (IMSO), 1976	×
Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976	
Protocolo de 1976 que enmienda el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969	×
Protocolo de 1976 correspondiente al Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 1974	
Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977, sustituido por el Protocolo de Torremolinos de 1993	×
Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978,	×
Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos, 1979	×

Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, 1988	×
Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental, 1988	×
Convenio internacional sobre salvamento marítimo, 1989	
Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, 1990	×
Protocolo de 1990 que enmienda el Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 1974	
Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969	×
Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1971	
Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros, 1995	
Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996 (Convenio SNP)	
Protocolo de 1996 que enmienda el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976	
Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Londres, 1972	×
Protocolo de 1997 sobre el Convenio Marpol, introduce nuevo anexo VI: Contaminación atmosférica ocasionada por los buques	×
Protocolo de 2000 relativo al Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1971	
Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001	
Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques, 2001	
Protocolo de 2002 correspondiente al Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 1974	
Protocolo de 2003 relativo al Convenio internacional para la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992	
Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, 2004	×
Protocolo de 2005 relativo al Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, 1988	
Protocolo de 2005 relativo al Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental, 1988	
Convenio internacional de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio, 2007	

Convenio internacional de Hong Kong para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, 2009	
Protocolo de 2010 relativo al Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996	
Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la implantación de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros	

Si bien la OMI no cuenta con la competencia para exigir el cumplimiento de la normativa internacional por parte de sus Estados miembros, ha demostrado, a través de sus 70 años de existencia, el acierto que tuvieron los países promotores de constituir este importante foro especializado mundial, que ha permitido lograr un transporte marítimo seguro, protegido y eficiente, en mares limpios: un transporte marítimo mejor, para un futuro mejor<sup>11</sup>.

## Bibliografía

- MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES. Archivo Nacional de Tratados. Embajador Juan Miguel Bákula Patiño. [Consulta: 4 de octubre de 2018]. Disponible en: [https://apps.rree.gob.pe/portal/webtratados.nsf/Tratados\\_Multilateral.xsp?action=openDocument&documentId=1552](https://apps.rree.gob.pe/portal/webtratados.nsf/Tratados_Multilateral.xsp?action=openDocument&documentId=1552)
- NATIONAL IMAGERY AND MAPPING AGENCY. PUB 102. International Code of Signals for Visual, Sound and Radio Communications. 1969, revisado en 2003.
- OMI. Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional, del 6 de marzo de 1948. Ginebra, Suiza. Series de Tratados, Naciones Unidas. 1988.
- OMI. Resolución de la Asamblea OMI A.1110(30) del 6 de diciembre de 2017. Plan estratégico de la Organización para el sexenio 2018-2023. [Consulta: 4 de octubre de 2018]. Disponible en: <http://www.imo.org/es/About/strategy/Paginas/Default.aspx>
- OMI. La organización marítima de Naciones Unidas celebra su 70 aniversario con SM la Reina Isabel II. 6 de marzo de 2018. [Consulta: 4 de octubre de 2018]. Disponible en: <http://www.imo.org/es/mediacentre/pressbriefings/paginas/05imo70.aspx>
- OMI. Día marítimo mundial de 2018: “OMI 70: Nuestro legado, un transporte marítimo mejor para un futuro mejor”. 26 de setiembre de 2018. [Consulta: 4 de octubre de 2018]. Disponible en: [http://www.imo.org/es/mediacentre/pressbriefings/paginas/15\\_wmd2018.aspx](http://www.imo.org/es/mediacentre/pressbriefings/paginas/15_wmd2018.aspx)
- OMI. Estructura de la OMI. S. f. [Consulta: 4 de octubre de 2018]. Disponible en: <http://www.imo.org/es/about/paginas/structure.aspx#9>
- OMI. ¿Qué es? S. f. [Consulta: 4 de octubre de 2018]. Disponible en: [http://media.onu.org.do/ONU\\_DO\\_web/596/posts/docs/0343498001352744999.pdf](http://media.onu.org.do/ONU_DO_web/596/posts/docs/0343498001352744999.pdf)
- WERNER, Jeff. The History of the Rule of the Road. Sailing Vessel History. All At Sea. [Consulta: 4 de octubre de 2018]. Disponible en: <http://www.allatsea.net/the-history-of-the-rule-of-the-road/>

11. OMI. Día marítimo mundial de 2018: “OMI 70: Nuestro legado, un transporte marítimo mejor para un futuro mejor”. 26 de setiembre de 2018. [Consulta: 4 de octubre de 2018]. Disponible en: [http://www.imo.org/es/mediacentre/pressbriefings/paginas/15\\_wmd2018.aspx](http://www.imo.org/es/mediacentre/pressbriefings/paginas/15_wmd2018.aspx)



# Reflexiones sobre la Convención del Mar de 1982

## **Contralmirante (r) Jorge Brousset Barrios**

Contralmirante en retiro. Egresó de la Escuela Naval como alférez de fragata en diciembre de 1965. Es especialista en Ciencias del Ambiente y magister en Relaciones Internacionales por la Pontificia Universidad Católica del Perú. Entre otros cargos, ejerció como presidente de la comisión técnica peruana para la culminación de las obras portuarias en Arica según el Tratado de 1929, asesor técnico de la Cancillería para reuniones bilaterales en temas de fronteras con Bolivia, Colombia y Ecuador, jefe de la primera y segunda Expedición Científica Peruana a la Antártida, miembro de las delegaciones peruanas para el diseño de medidas de fomento a la confianza en el campo militar Perú-Ecuador y para la discusión de los impases subsistentes y la firma de los Acuerdos de Paz con Ecuador.

Es miembro asociado del Centro Peruano de Estudios Internacionales, de la Sociedad Peruana de Derecho Internacional y del Instituto de Estudios Internacionales de la Pontificia Universidad Católica del Perú, miembro de número del Instituto de Estudios Históricos Marítimos del Perú y miembro activo de la Sociedad Geográfica de Lima.



## **RESUMEN**

El artículo responde las inquietudes planteadas por los opositores a la Convención del Mar de 1982, un acuerdo del que no formamos parte. La Convención ha sido adoptada por la mayoría de países en el mundo y sus normas consuetudinarias son de obligatorio cumplimiento del Perú.

## **PALABRAS CLAVE**

Convención del Mar, 200 millas, mar territorial, Corte Internacional de Justicia.

## **ABSTRACT**

This article answers the inquiries posed by the detractors of the Law of the Sea Convention of 1982, an agreement we do not participate in. The Convention has been adopted by most of the countries in the World and its regulations are of compulsory accomplishment for Peru.

## **KEYWORD**

Law of the Sea Convention, 200 miles, territorial sea, International Court of Justice.

La Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (Convemar) ha generado discrepancias entre las posiciones respecto a la adhesión del Perú. Las perspectivas contrarias están cargadas de sentimientos patrióticos y elevan la discusión a niveles ideológicos, como parte de consignas políticas que buscan atraer la atención de las personas poco informadas, pero también provienen de sectores de Gobierno involucrados en los temas marítimos, debido a que participaron en la negociación de este instrumento universal, y que han elevado su opinión hasta el Congreso de la República, donde desde hace varios años el trámite oficial permanece pendiente.

• Artículo recibido el 9 de julio de 2018, aprobado para su publicación el 18 de julio de 2018

Por su parte, los opositores usan una efectiva consigna, que supuestamente podría ser contraria a los intereses nacionales, el ser parte de este instrumento universal, para lo cual han elaborado teorías que no necesariamente se ajustan a la realidad y que causan confusión al ciudadano común, que en la mayoría de los casos no tiene acceso a la información apropiada. La discusión de este tema ante la situación planteada se torna una viva y ardiente disputa de posiciones contrarias, lo que genera un clima confuso y poco constructivo para los reales intereses del país.

En el presente artículo pretendemos realizar algunas reflexiones que respondan a las inquietudes planteadas por los opositores a la Convemar, instrumento del que no somos parte; sin embargo, debido a que contiene normas adoptadas por la mayoría de países en el mundo, se han constituido como costumbre internacional y son de obligatorio cumplimiento por parte del Perú.

El espíritu de la Convemar está basado en la convivencia pacífica de los Estados y el logro de su desarrollo. Por ello, a lo largo del tiempo se han adoptado convenios para la preservación de intereses comunes en el mar, teniendo en cuenta que las aguas de los océanos circulan permanentemente y bañan las costas de distintos países. Además, existe una diferencia natural entre la composición del territorio marítimo y del territorio continental. Esto crea singulares escenarios internacionales cuyo cambio y evolución forman parte del desarrollo de las regiones y sus procesos de integración. Sobre estos escenarios de la convivencia de las naciones y del derecho basado en la costumbre, que conforma el derecho del mar, los Estados deben procurar un equilibrio que incluya un balance de intereses. El desarrollo del derecho internacional en el mar ha sido constante desde el siglo XVI y la Convemar en la mayoría de sus normas codifica esta evolución.

La Convemar, vigente de 1982, es el tercer esfuerzo internacional para “codificar” las normas que regulan los usos y las costumbres en los mares y océanos en el mundo desde el siglo XVI (*mare clausum* y *mare liberum*). Fueron los Estados Unidos, con la declaración de Truman en 1945, los que inician la extensión hasta las 200 millas, con el fin de resguardar los recursos naturales en provecho del Estado ribereño. Luego se sumaron otras potencias marítimas y, en 1947, lo hicieron el Perú y Chile. La Convemar no se opone a la tesis de 200 millas. Por el contrario, la recoge y la reconoce, tal cual plantearon los países del Pacífico Sur desde 1952, para la defensa de los recursos naturales allí existentes.

La mención a que los espacios marítimos deben considerarse en su conjunto obedece a una realidad de la propia naturaleza. Las aguas de los mares y

océanos no son estáticas como el territorio continental. Las aguas discurren por el efecto Coriolis, las corrientes marinas y los vientos.

Ciento cincuenta países de las diferentes regiones del mundo negociaron la Convemar de 1982 durante más de 14 años. El Perú tuvo una singular participación en este periodo. La Convención ha entrado en vigor desde noviembre de 1994 y a la fecha existen 168 Estados parte de la Convemar. Ello hace que este instrumento se haya convertido en “costumbre internacional”, lo que implica que, así no seamos parte, debemos cumplir con sus normas. Es decir, tenemos obligaciones internacionales, pero no podemos gozar de sus derechos. La cotidiana realidad de los usos y costumbres marítimas así lo registran. Es más, nuestra legislación recoge, en diferentes regulaciones internas, las normas de la Convemar, pero no hay una sola norma que se oponga. Debemos recordar también que el 5 de octubre de 1998 las Naciones Unidas hicieron un reconocimiento internacional, según el Informe SG Doc. A/53/456, página 17: “Un Estado latinoamericano, no parte de la Convención, reclama un área singular de 200 millas náuticas, denominada dominio marítimo, reconociendo expresamente la libertad de navegación y sobrevuelo más allá de las 12 millas. Por esta razón el área marítima de dicho Estado está considerada en una categoría especial como otros, en lugar de ser clasificado como un mar territorial que se extiende más allá de las 12 millas”.

Las 200 millas son para todos los Estados ribereños. Estas 200 millas se dividen en diferentes espacios con distintos alcances de soberanía y jurisdicción. El mar territorial preexistente desde el siglo XVI alcanza hasta las 12 millas y comprende las aguas, el suelo, el subsuelo y el espacio aéreo; en este espacio solo se aplica la restricción del paso inocente. La zona económica exclusiva (ZEE) hasta la 200 millas, donde se reconoce las libertades de comunicación internacional y otras obligaciones comunes a todos los Estados, lo cual ha configurado lo que se conoce como soberanía nodal; sin embargo, la soberanía y jurisdicción sobre los recursos naturales es exclusiva del Estado ribereño. Finalmente, la plataforma continental que comprende el suelo y subsuelo debajo de la ZEE, donde los recursos naturales son de exclusiva soberanía y jurisdicción del Estado ribereño.

El principal argumento de rechazo a la Convención por parte de un grupo importante de peruanos ha sido el carácter de mar territorial, dado por ellos, a la tesis de las 200 millas, situación que ha demandado arduas discusiones y extensas publicaciones que sustentan opuestas posiciones de los llamados territorialistas y zonistas.

Estudios del Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú definen al “dominio marítimo” como una parte del derecho peruano usada para caracterizar al



espacio marítimo nacional o Mar de Grau, que forma parte del territorio del Estado y constituye el complemento natural del espacio terrestre y aéreo, desde una perspectiva geográfica, política, económica, social y ecológica, donde el Perú, según mandato constitucional, ejerce soberanía y jurisdicción hasta las 200 millas náuticas de acuerdo con la ley y en concordancia con los tratados de los que es parte.

En síntesis, el dominio marítimo es un concepto incorporado en nuestra legislación desde 1947, no recogido por el derecho internacional y, por tanto, sujeto en cuanto a su contenido y alcances a lo que la doctrina interprete, más aún cuando la legislación interna aludida no lo define. Precisamente, esta doctrina, y la *ratio legis* que motivó su incorporación al texto constitucional, nos señala que la noción de dominio marítimo no es sinónimo de mar territorial, sino de un espacio de 200 millas marinas donde el Estado Peruano ejerce soberanía y jurisdicción. Esta definición, que se deriva del texto constitucional, resulta bastante flexible, pues permite su armonización con los diversos espacios marítimos que hoy consagra el derecho internacional consuetudinario y convencional del mar (mar territorial, zona económica exclusiva y plataforma continental), sobre los cuales reconoce derechos de soberanía y jurisdicción hasta las 200 millas marinas.

El Fallo de la Corte Internacional de Justicia de 2014, sobre la delimitación marítima entre el Perú y Chile, precisó en el artículo 178 que: “Las pretensiones del Perú incluyen un ‘dominio marítimo’ de 200 millas náuticas. El agente del Perú declaró formalmente, en representación de su Gobierno, que la expresión ‘dominio marítimo’ que se encuentra en la Constitución [peruana] es utilizada de acuerdo con la definición de los espacios marítimos previstos en la Convención de 1982. La Corte toma nota de esta declaración que manifiesta una vinculación formal de Perú”.

A continuación, se intentará analizar algunos puntos en debate. Para esto, se usará el texto de la propia Convemar y, algunas veces, el sentido común.

En primer término, nos referiremos a la interpretación de las 200 millas. La Constitución Política del Perú establece en su artículo 54 que el dominio marítimo del Estado comprende el mar adyacente a sus costas, y que sobre este el Estado ejerce soberanía y jurisdicción, sin perjuicio de las libertades de comunicación internacional.

Ahora bien, ¿qué entendemos por el ejercicio de la soberanía? Según la definición clásica de Jean Bodin, soberano es quien tiene el poder de decisión de dar leyes. La Convención establece en el preámbulo el respeto a la soberanía de los Estados, así como en las partes V y VI, los derechos de soberanía de los países ribereños relacionados con los recursos naturales vivos y no vivos, en los nuevos espacios marítimos, y la obligación de los Estados a cumplir las regulaciones dadas por el estado ribereño en su zona económica exclusiva y plataforma continental. En este contexto, la esencia del concepto soberanía, en las nuevas zonas bajo jurisdicción de los Estados ribereños, estaría siendo debidamente cautelada y reglamentada en provecho del propio Estado.

Debemos ser transparentes en la lectura de los criterios que la Convemar establece como requisitos para que flotas de otras latitudes puedan tener beneficios sobre la pesca en la Zona Económica Exclusiva de terceros países, a partir de la milla 12; y es que esta posibilidad solo se basa en el hecho de que la pesca debe ser autorizada por el país ribereño, en función de los estudios efectuados por el propio Estado, sobre las pesquerías disponibles por especie, que le permitirán establecer cuotas de pesca en el tiempo y espacios determinados, en función del excedente de la pesca disponible, que no podría ser aprovechada por la flota nacional. Además, la flota extranjera beneficiada deberá pagar la suma dispuesta para dicha pesca y cumplir con las exigencias y disposiciones que soberanamente dicte el país ribereño.

Esto difiere de lo que algunos peruanos cuestionan sobre este particular,



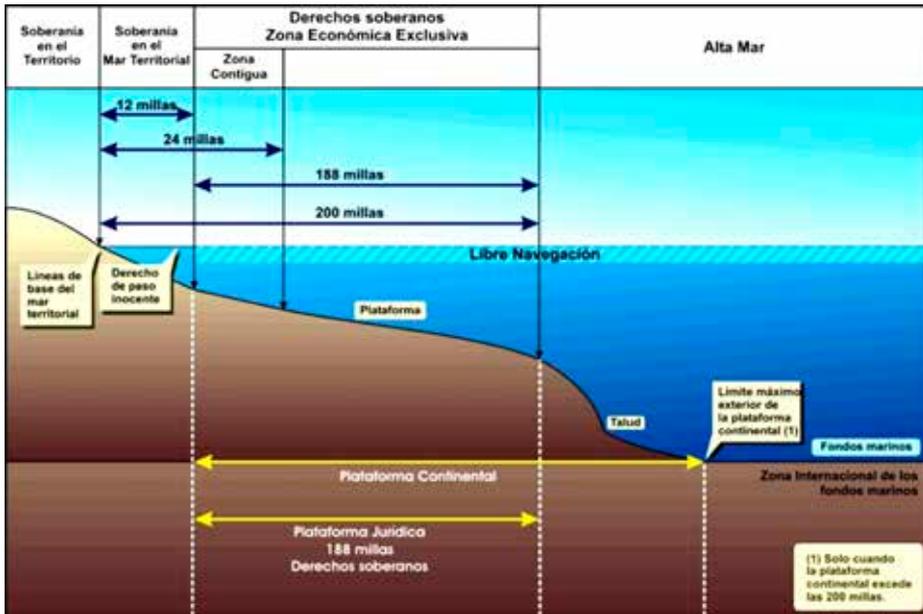
que también debe aclararse, sobre la legislación establecida en la Convención que tiene como fin no solo reglamentar conceptos que más adelante podrían derivar en un conflicto económico de intereses, sino también preservar el equilibrio ecológico de

las zonas marinas y asegurar el uso sustentable de los recursos marinos para el futuro.

Cuando el texto de la Convemar sostiene que “la soberanía sobre el mar territorial se ejerce de acuerdo con esta Convención”, se refiere a los establecimientos jurídicos aceptados que formarán sustento legal de facto en apoyo a la salvaguarda de los intereses y la soberanía de los países. No debe entenderse que será esta la que rijan los destinos soberanos de las zonas y las legisle. Nada más alejado de la verdad.

El embajador Jorge Colunge Villacorta nos recuerda que se debe tener también en cuenta que, por su propia naturaleza, el espacio marítimo es un medio diferente al espacio continental o terrestre, en el cual habita el ser humano. Pretender aplicar a rajatabla, sin cualquier distinción, los conceptos de soberanía y jurisdicción nacionales de manera absoluta al mar adyacente a nuestras costas, es un absurdo que jamás ha sido reconocido ni practicado por algún país, ya que desde siempre ha prevalecido el criterio de libre navegación y paso inocente de naves. Incluso nuestra propia Constitución establece que “en su dominio marítimo, el Estado ejerce soberanía y jurisdicción, sin perjuicio de las libertades de comunicación internacional”. Ello configura una expresa limitación a la soberanía del Estado. Por lo tanto, la ilusión patriótica de que las 200 millas configuran un “mar territorial” es un absurdo jurídico que, además, resulta impracticable por la propia naturaleza del medio ambiente marino.

Es de suma importancia también aclarar que algunos criterios han sido tomados fuera de contexto, de manera que confunden la definición de La Zona con la zona económica exclusiva. La Zona se ubica fuera de la jurisdicción de los Estados, es decir, fuera de las 200 millas. La gráfica que a continuación se muestra permitirá aclarar este concepto:



La Zona (o fondos marinos debajo de la alta mar), situada fuera de la zona económica exclusiva, es patrimonio de la humanidad y la explotación de sus recursos obedece, por tanto, al acuerdo en el marco de la Convención conforme a la parte XI, que regula la explotación de los fondos marinos.

Es, por tanto, indebido lo que algunas personas comentan, confundiendo a los ciudadanos con referencias al artículo 61 y a otros de la parte V, referidos a la Zona Económica Exclusiva, como si se tratara de La Zona, con artículos como el 137, referidos a los recursos de La Zona, que se encuentran fuera de la jurisdicción del estado ribereño.

El Perú no puede participar dentro de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos (La Zona) que, entre otras tareas, debate las actividades mineras en los fondos marinos oceánicos, que incluyen análisis de las condiciones mundiales que estas actividades acarrearán sobre el precio de los metales y sus consecuencias en los países mineros en desarrollo. El Perú, un país minero por excelencia, que no dejará de serlo por muchos años, no puede hacer oír su voz, lo que evidentemente perjudicará a nuestras futuras generaciones.

No recuerdan ni mencionan que en la demanda peruana, cuando el Perú confirma su fundamento legal, menciona expresamente, entre otros, a la Convemar y sus normas para la delimitación marítima entre

Estados con costas adyacentes, cuando dice:

1. "Los principios y normas del derecho internacional consuetudinario sobre delimitación marítima, tal como se encuentran reflejados en las disposiciones relevantes de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (Convemar) y desarrollados por la jurisprudencia de la Corte Internacional de Justicia y de otros tribunales, constituyen las principales fuentes de derecho aplicables a la presente controversia".
2. "El principio rector principal sobre delimitación de la zona económica exclusiva y de la plataforma continental entre Estados con costas adyacentes, recogido en los artículos 74 y 83 de la Convención, es que la delimitación se efectuará por acuerdo entre ellos sobre la base del derecho internacional, a que hace referencia el artículo 38 del Estatuto de la Corte Internacional de Justicia, a fin de llegar a una solución equitativa. Según ha sido interpretado por la reciente jurisprudencia de la Corte, este principio es básicamente similar al que rige la delimitación de los mares territoriales de los Estados con costas adyacentes conforme al artículo 15 de la Convención, consistente en aplicar la equidistancia, teniendo en cuenta circunstancias especiales cuando las hubiere".

En esta afirmación legal que hace el Perú en su demanda deja en claro el reconocimiento expreso a los distintos espacios marítimos (mar territorial, zona económica exclusiva y plataforma continental) que conforman las 200 millas de los Estados ribereños; por lo tanto, el Perú no refiere, una vez más, a un mar territorial de 200 millas.

Después de estos actos nacionales e internacionales, entre otros, ¿cómo podemos desinformar a la población peruana afirmando que al Perú le asiste un mar territorial de 200 millas? Como lo han sustentado reconocidas autoridades jurídicas del derecho internacional, el Perú no puede reclamar un "mar territorial" de 200 millas, ya que no hay tal reconocimiento en el derecho del mar vigente. Tampoco se puede decir que de adherir a la Convemar vamos a perder territorio (188 millas), porque el derecho internacional reconoce solo 12 millas de mar territorial. Para el mundo en general y para los 168 Estados parte de la Convemar, las 200 millas se componen de mar territorial, zona económica exclusiva y plataforma continental. Todos los países sudamericanos, incluso los que no son parte de la Convemar, han establecido expresamente que las 200 millas, divididas como el derecho internacional las define, son parte de su territorio y sobre ellas se reconoce la soberanía y jurisdicción del estado ribereño.

En diversos foros de gremios pesqueros se han presentado válidas inquietudes, ya que nuestro país tiene una privilegiada riqueza pesquera debido a su ubicación frente a uno de los mares más productivos del mundo y mantiene un lugar preponderante como país pesquero. A continuación, reflexionaremos sobre los siguientes cuestionamientos:

**¿Cómo afecta la Convención del Mar con el ingreso de flotas extranjeras al país y cuál es su reglamentación, considerando que el país tiene exceso de cardúmenes como la pota, el pez rata, el camarón rojo, el bacalao negro, el tiburón diamante, el atún *blue eye*, etc.? ¿Significa que tendríamos la obligatoriedad de firmar con flotas extranjeras, que han depredado los mares del mundo y que es de conocimiento público?**

La Convención del Mar reconoce, tal como lo estipula nuestro derecho interno a partir del Decreto Supremo 781 de 1947, “derechos de soberanía para los fines de exploración y explotación, conservación y administración de los recursos naturales vivos y no vivos, de las aguas suprayacentes, al lecho y del lecho y el subsuelo del mar”, en el espacio que denomina “zona económica exclusiva” (ZEE), área adyacente al mar territorial que se extiende desde las 12 a las 200 millas náuticas (artículos 56 y 57). El decreto supremo de Bustamante y Rivero y la propia Constitución Política del Perú refieren un solo espacio: zona marítima de 200 millas o dominio marítimo hasta las 200 millas; es decir, estas reglas que la Convención solo aplica a la ZEE a partir de la milla 12, nuestro derecho interno actual las presume hasta las 5 millas, reservadas para la pesca artesanal.

El artículo 58.3 deja claramente establecido que “los Estados tendrán debidamente en cuenta los derechos y deberes del Estado ribereño y cumplirán las leyes y reglamentos dictados por el Estado ribereño”.

El ingreso de flotas extranjeras solo ocurre cuando el Estado ribereño así lo establece, mediante la determinación de la captura permisible de los recursos vivos en su ZEE (artículo 61.1). Por lo tanto, el único que puede autorizar la pesca de cardúmenes en la ZEE es el Estado ribereño, para lo cual, con fines de preservar las especies, se obliga a efectuar una adecuada conservación y administración teniendo en cuenta los datos científicos más fidedignos de que disponga (artículo 61.2). Asimismo, “para dar acceso a flotas extranjeras tendrá en cuenta todos los factores pertinentes, incluidos, entre otros, la importancia de los recursos vivos de la zona para la economía del Estado ribereño interesado y para sus demás intereses nacionales” (artículo 62.3).

Por lo expuesto, el artículo 61 establece el derecho legal del Estado costero para administrar las pesquerías frente a sus costas y establece un marco dentro

del cual los Estados costeros pueden limitar en forma efectiva el acceso de otros Estados a sus pesquerías y autorizar, bajo el imperio de nuestra soberanía y las correspondientes leyes y reglamentos, el ingreso de flotas extranjeras. Para este fin se acepta la obligatoriedad de sustentar científicamente la disponibilidad del exceso de cardúmenes para determinadas especies, solo por determinado tiempo y espacio y con cambios periódicos. Es decir, el compromiso está orientado a asegurar el manejo racional de los recursos, evitando el libre acceso de flotas extranjeras, las cuales no solo deben cumplir las normas nacionales, sino también obtener las licencias, incluidos el pago de derechos y otras formas de remuneración en beneficio del Estado ribereño (artículo 62.4).

Finalmente, el artículo 73 consagra que el Estado ribereño, en el ejercicio de sus derechos de soberanía para la exploración, explotación, conservación y administración de los recursos vivos de la zona económica exclusiva, podrá tomar las medidas que sean necesarias para garantizar el cumplimiento de las leyes y los reglamentos dictados de conformidad con esta Convención, incluidas la visita, la inspección, el apresamiento y la iniciación de procedimientos judiciales.

Como se puede apreciar, las normas que establece la Convemar sobre las pesquerías, en la ZEE hasta las 200 millas, fortalecen y empoderan a los Estados ribereños para regular y disponer mediante su jurisdicción el manejo soberano de los recursos vivos. Las reglas generales que se establecen y otorgan derechos y obligaciones están destinadas a resguardar la sostenibilidad de los recursos y disponer de una adecuada seguridad alimentaria de carácter universal; en tal sentido, se otorga derechos sobre excedentes, los cuales solo pueden ser declarados por el Estado costero bajo su entera administración soberana en función de su propia investigación científica e intereses económicos.

### **¿La Convemar podría limitar la pesca de algún cardumen en nuestras 200 millas de nuestro mar de Grau señalando cuotas?**

Como ya se ha expresado, el único soberano de los recursos naturales es el Estado ribereño, el cual se obliga a un manejo racional de los recursos, entre ellos a las diferentes especies marinas, teniendo en cuenta la importancia de estos recursos para la economía y demás intereses nacionales. Por lo tanto, solo en el comprobado caso de uso sobredimensionado de los recursos, que haga peligrar su sostenibilidad, los demás Estados parte, a nivel regional o mundial, dependiendo de la especie, podrían llamar la atención del Estado ribereño y exigir el cumplimiento de sus obligaciones, cuyo fin sería un resguardo positivo para el propio Estado ribereño. Sin embargo, no existe la posibilidad

de una intromisión a la reconocida soberanía sobre los recursos, para que otro fije cuotas por el Estado ribereño.

Para reafirmar la soberanía de los Estados ribereños sobre los recursos naturales, en la parte XV, "Solución de controversias", el artículo 297.3.(a) reconoce que "el Estado ribereño no está obligado a aceptar que se someta a los procedimientos de solución, ninguna controversia relativa a sus derechos soberanos con respecto a los recursos vivos en la ZEE o al ejercicio de esos derechos, incluidas sus facultades discrecionales para determinar la captura permisible, su capacidad de explotación, la asignación de excedentes a otros Estados y las modalidades establecidas en sus leyes y reglamentos de conservación y administración".

### **Sobre la explotación de los productos y riquezas que pueden existir en el fondo del mar, metálicos y no metálicos, gas y petróleo, ¿cómo influiría la Convemar, si estos se encuentran dentro de las 200 millas del Mar de Grau?**

El fondo del mar a partir de las 12 millas hasta las 200 millas se denomina "plataforma continental" y sobre ella se reconoce, al igual que lo reclamado por el Perú desde 1947, "derechos de soberanía a efectos de su exploración y de la explotación de sus recursos naturales". Estos derechos "son exclusivos en el sentido de que, si el Estado ribereño no explora la plataforma continental o no explota los recursos naturales de estas, nadie podrá emprender estas actividades sin expreso consentimiento de dicho Estado" (artículo 77.1 y 2).

También es importante observar los mayores beneficios que tiene la Convemar sobre espacios marítimos internacionales. Nos referimos a los fondos marinos como patrimonio común de la humanidad y las normas que se vienen desarrollando para el manejo responsable de las pesquerías en altamar, principalmente de las especies migratorias y transzonales.

La zona o fondos marinos es el espacio más allá de la jurisdicción de los estados ribereños (ZEE), que comprende el suelo y subsuelo debajo de la alta mar, donde existen enormes reservas minerales concentradas en nódulos polimetálicos. Para tal fin, se ha creado una administración internacional que regula normas para el manejo de estos recursos a través de la Parte XI de la Convemar. El Perú, como país minero, tiene especial interés en el desarrollo de estas reservas. Por lo tanto, no debe mantenerse al margen de la exploración y futura explotación de la zona.

El manejo racional y responsable de las pesquerías en altamar por flotas

internacionales que operan en total libertad, pero con sujeción a los deberes, derechos e intereses de los Estados ribereños, como lo establece la Convemar, debe ser una permanente preocupación del Perú, ya que en su ZEE existen diversas especies que extienden su hábitat hacia grandes áreas de altamar, mediante constantes migraciones o movilización transzonal dentro y fuera de las 200 millas.

Para concluir estos comentarios, debemos afirmar que el espacio marítimo cuya base fundamental es el agua de los océanos tiene una dinámica particular producida por los vientos, corrientes y mareas, lo cual hace que las aguas de los mares circulen permanentemente y vinculen los espacios marítimos de diferentes Estados ribereños. Igualmente, los recursos vivos no tienen límites artificiales y su desplazamiento se produce en función de las características de las masas de agua que también se mueven en el tiempo y espacio. Si sumamos a estas particularidades la conexión libre y permanente de la superficie de los océanos utilizada por el hombre para la navegación, la cual ha devenido en la transculturación y el comercio global, tendremos como resultado un espacio singular que nos ha permitido a los seres humanos, desde la noche de los tiempos, vinculación y progreso.

Por lo tanto, debemos considerar a los mares y océanos, en un particular y complejo conjunto de normas que sistematicen los derechos y obligaciones de los Estados. Esto es lo que particularmente ocurrió durante más de 10 años de negociación a través de las Naciones Unidas. En ella el Perú tuvo una destacada participación en la defensa de las 200 millas, tesis asumida por el bloque subregional de los países del Pacífico Suroriental y recogida básicamente en la Convemar en 1982, que consagra la soberanía y jurisdicción sobre los recursos naturales que contiene el mar hasta las 200 millas, en el nuevo espacio que se denomina zona económica exclusiva y que forma parte del territorio de los Estados.

Finalmente, a manera de conclusión, resumiremos las principales objeciones sobre la adhesión del Perú a la Convemar.

1. Que el Perú pierde su mar territorial de 200 millas porque la Convemar se lo recorta a 12 millas.

El Perú nunca tuvo ni tiene un mar territorial de 200 millas. Lo que sí tenemos es una zona marítima, que consagra el artículo 54 de nuestra Constitución, que prescribe un dominio marítimo hasta las 200 millas. El propio texto del decreto de 1947, que consagra la tesis de las 200 millas, ni alguna ley o norma en el Perú, establece un mar "territorial" de esa extensión. Además, ante las Naciones Unidas el dominio marítimo no es sinónimo de mar territorial.

Oficialmente, el Perú ha reconocido que este término es utilizado según la definición de los espacios marítimos previstos en la Convención de 1982; es decir, en él están comprendidos el mar territorial, la zona económica exclusiva y la plataforma continental.

2. El Perú se perjudica si es parte de la Convención del Mar.

Si el Perú se adhiere, no pierde nada, porque la Convención reconoce la soberanía y jurisdicción del Estado ribereño hasta las 200 millas para los fines de la conservación, exploración y explotación de los recursos del mar, o sea que confirma la protección a nuestros derechos a gozar del mar frente a nuestras costas hasta las 200 millas, tal como reclamó el Perú desde 1947 y lo consagra la vigente Constitución Política de 1993.

3. La Convención recorta nuestros derechos de pesca.

Los derechos soberanos que otorga la Convención (artículo 56) reconocen expresamente que el solo Estado ribereño determina la captura permisible de los recursos vivos en la zona económica exclusiva (artículo 61); es decir, solamente el Estado ribereño, bajo su propia jurisdicción, determina cuánto se podría pescar, y sobre el excedente que no pescan los del propio Estado podrían intervenir terceros sin causar perjuicio alguno y mediante el pago de derechos de pesca y demás reglas propias del Estado ribereño.

4. La Convención internacionaliza los derechos del Perú y nos somete a los tribunales internacionales.

La Convención expresamente establece que, en caso de controversias sobre pesquerías en la zona económica exclusiva, el Estado ribereño no está obligado a aceptar ninguna controversia relativa a sus derechos soberanos con respecto a los recursos vivos o al ejercicio de esos derechos (artículo 297, 3 a).





# Sendero Luminoso, una insurgencia combatida como terrorismo

## Capitán de fragata Eduardo Díaz León

Calificado en Infantería de Marina y graduado del XLII Curso Regular de Comandos del EP. Ha seguido los cursos de paracaidismo, maestro de salto y paracaidismo comandado, tácticas para comandos, operaciones de rescate en baja y alta montaña, Programa de Comando y Estado Mayor Conjunto. En Estados Unidos siguió los cursos de operaciones ribereñas, planeamiento de operaciones anfibas, guerra expedicionaria y operaciones nocturnas. Es magíster en Seguridad Internacional y Contrterrorismo de la Universidad Nacional de Defensa de Estados Unidos. Ha estudiado Operaciones de Paz en Holanda. Ha sido jefe de pelotón, jefe de compañía, oficial de operaciones y segundo comandante del Batallón de Comandos de Infantería de Marina, subjefe de la Escuela de Infantería de Marina, comandante del Componente de Fuerzas Especiales del Vraem, segundo comandante del Componente Naval del Vraem, jefe de compañía y segundo comandante de la Fuerza de Tarea Especial Foxtrot, jefe de pelotón y oficial de operaciones de la compañía Perú en Haití, observador militar en Sudán del Sur y oficial de Estado Mayor en la República Democrática del Congo.



## RESUMEN

Hace 38 años, el Perú enfrenta una amenaza que tiene raíces sociopolíticas y económicas, con características propias de una organización insurgente. Sin embargo, la estrategia que aplica el Estado peruano es contrterrorista. Mientras que no se reconoce que lo que enfrentamos es una insurgencia y que, en este sentido, se debe emplear una estrategia contrainsurgente en la cual no solo se emplea una campaña militar, sino que es necesario el empleo de todos los instrumentos de poder del Estado para recuperar la legitimidad de la población en el VRAEM, es muy probable que continuemos envueltos en esta guerra por muchos años más.

## PALABRAS CLAVE

Insurgencia, contrainsurgencia, instrumentos de poder del Estado, terrorismo, contrterrorismo.

## ABSTRACT

Peru has been fighting for 38 years against a threat which has social, political and economic roots, with insurgency characteristics. Nevertheless, the national strategy focused on a counterterrorism strategy. While the Peruvian government doesn't recognize that the threat that we are facing is an insurgency instead of a terrorist organization, thus, in that sense a counterinsurgency strategy must be used in which not only a military campaign is employed, but it is necessary to start using the instruments of the state as a whole, in order to get back the state's legitimacy in the VRAEM; it will be probable that we continue involved in this war much longer.

## KEYWORD

Insurgency, counterinsurgency, instruments of power of the State, terrorism, counterterrorism.

*“La táctica sin una estrategia es solo el ruido previo a la derrota”.*

*Sun Tzu*

La “guerra popular prolongada”, también conocida como la guerra sin tiempo, es una estrategia establecida por Mao Tse-tung durante la Revolución china (1949) y que fue adoptada por Sendero Luminoso para tratar de conseguir sus objetivos políticos.

• Artículo recibido el 9 de julio de 2018, aprobado para su publicación el 18 de julio de 2018

La guerra popular prolongada cuenta con una línea política y una militar. Además, se desarrolla en tres fases: la guerra de guerrillas, la guerra de movimientos y la guerra de posiciones. Otras de las características que distinguen a esta estrategia son: estar preparados para realizar esfuerzos continuos y en periodos prolongados con la finalidad de llegar a obtener el apoyo de la población, contar con flexibilidad para pasar de una fase a otra de acuerdo con las circunstancias, y retroceder o regresar a la fase anterior o, más aún, tener la posibilidad de cambiar de una ofensiva a una condición defensiva y viceversa sin que esto signifique una derrota.

Si llegamos a entender que la guerra popular prolongada es probablemente la estrategia sobre la cual Sendero ha ido mutando, aprendiendo y evolucionando durante estos 38 años de guerra, podremos posteriormente entender por qué seguimos enfrascados en esta lucha que ya ha cobrado tantas víctimas y le ha costado billones de soles en infraestructura al Estado peruano.

Durante la década de 1980, Sendero fue considerado por algunos expertos como la organización terrorista más peligrosa y sanguinaria del mundo<sup>1</sup>. En la actualidad, no representa una amenaza de esa magnitud, pero sigue siendo una insurgencia que ha sabido aprovechar el vacío generado por una débil o nula presencia del Estado en algunas regiones del país, particularmente en la región del valle de los ríos Apurímac, Ene y Mantaro (VRAEM), donde ha establecido un Estado paralelo, actualmente financiado por el narcotráfico, y ha obtenido legitimidad de un gran porcentaje de la población de esta parte de nuestro país.



En 1983 Sendero Luminoso asesinó a 69 campesinos del poblado de Lucanamarca, en Ayacucho. Fuente: Paco Sanseviero, Reuters.

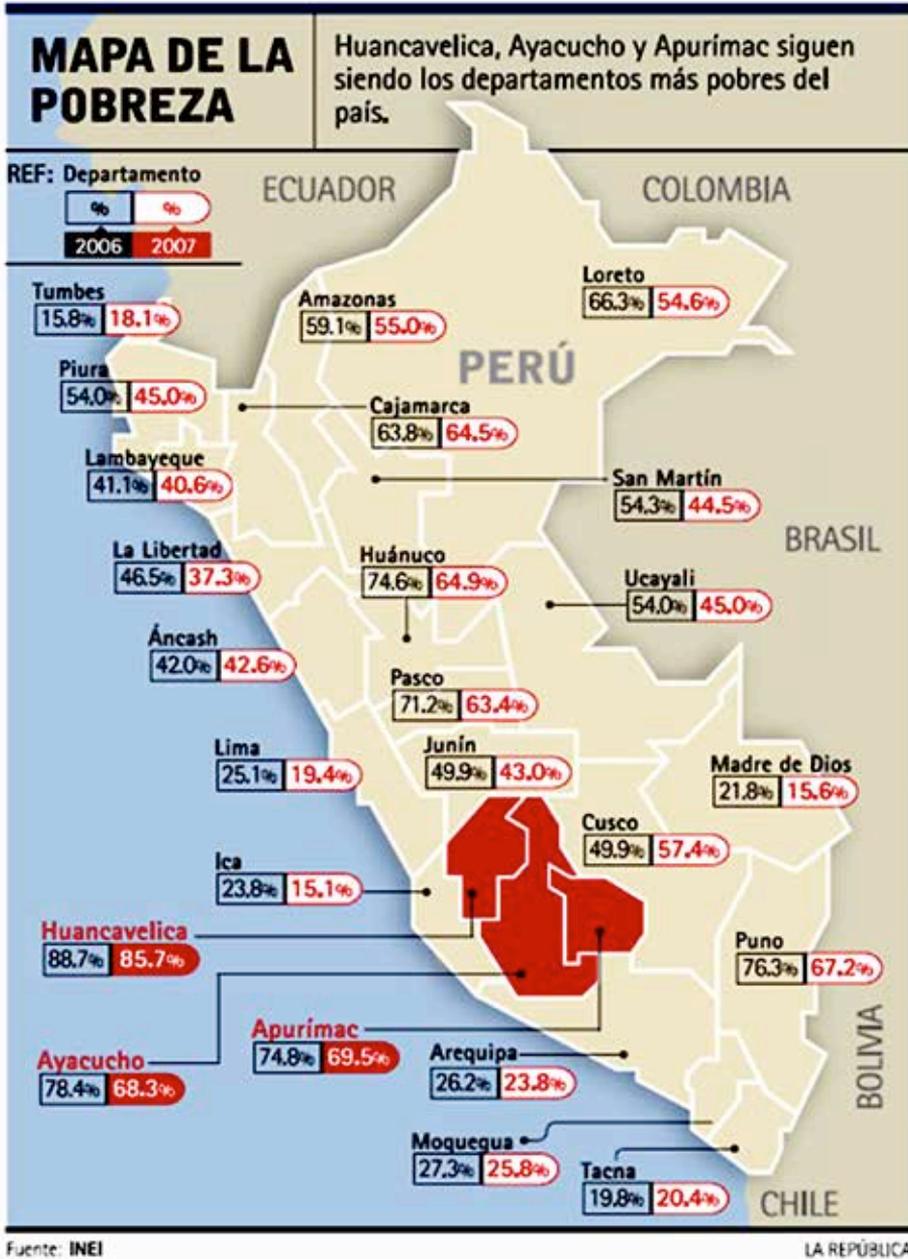
1. STRONG, Simon. *Shining Path: The World's Deadliest Revolutionary Force*. Nueva York: HarperCollins. 1992.

Mao Tse-tung escribió: “El poder político nace del cañón de un fusil”. Abimael Guzmán, el fundador de Sendero Luminoso, tomó esta frase de Mao como guía para iniciar su cruenta e irracional lucha armada. Sendero es una insurgencia que adoptó la ideología marxista, leninista, así como el pensamiento y la estrategia de lucha del maoísmo, al que le adicionó la propia interpretación ideológica de su fundador, que fue conocida como el pensamiento Gonzalo, en referencia al alias de Guzmán.

La estrategia senderista está basada en la movilización de masas. Ha empleado la guerra irregular y el terrorismo como método para llevar a cabo sus acciones violentas. Esta estrategia es respaldada también por actividades criminales como el narcotráfico, los secuestros, las extorsiones, etc., para su financiamiento. El objetivo de esta insurgencia es derrocar el Gobierno democrático y establecer en su lugar un Gobierno comunista en nuestro país.

Guzmán consideró dentro de su análisis que el Perú arrastraba un sistema feudal o semifeudal como herencia del periodo colonial, así como un sistema capitalista y una explotación imperialista que se asemejaba a la esclavitud. Basado en este análisis, Sendero aprovechó la marcada desigualdad entre el desarrollo de la capital en particular y las ciudades principales, particularmente de la costa del país, a diferencia de las provincias y los pueblos altoandinos como Ayacucho, para implementar una campaña política y de movilización popular en apoyo a su insurgencia, alineado, como vemos, con la esencia de la doctrina maoísta de la guerra popular.

En la década de 1980 y también en la actualidad, Ayacucho y el VRAEM son lugares donde se encuentran poblaciones quechuahablantes que viven en condiciones marginales. Según una estadística realizada por la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (Usaid) en marzo de 2007 en las provincias del VRAEM, el 43% de su población es pobre y el 48% de sus hogares tienen al menos una necesidad básica insatisfecha. Su población presenta los índices más elevados de analfabetismo del país (entre 13,8% y 14,9%). Además, solo el 42% de la población termina la primaria y el 1,6% accede a una carrera universitaria. En la fecha del estudio, nadie (0%) de la población del VRAEM había estudiado alguna carrera universitaria relativa a la agricultura y solo el 0,8% estudió una carrera técnica, pese a que la actividad agrícola es la principal fuente de trabajo de la región.



Mapa que representa el porcentaje de pobreza en los departamentos del Perú en 2007. Fuente: INEI.

Para complementar este escenario, históricamente la agricultura fue decreciendo en esta región, no solo por lo agreste de la geografía, sino también porque es difícil sembrar algún cultivo que pueda soportar su clima y terreno. El terreno de esta parte del Perú es apropiado para el cultivo de la planta de coca. Sus hojas forman parte de la cultura, la religión, la dieta y la economía de las personas oriundas de esta región. Los cultivos de coca no necesitan mayor cuidado ni inversión, y crecen en terrenos que van entre los 500 y 2000 metros. La planta es muy resistente a las plagas y puede ser cosechada entre tres y seis veces al año, lo cual se traduce en que más del 90% del PBI del Vraem se origine de la economía de la coca.

Considerando las condiciones antes mencionadas, Sendero está enmarcando su nueva fachada no como una insurgencia que emplea el terror como método y que se financia de actos delictivos como el narcotráfico en particular, sino como un organismo paralelo al Estado que provee servicios a la población olvidada, oprimida y marginada por el Gobierno peruano.

Dentro de su perspectiva, ellos diagnostican que la única manera de cambiar la situación injusta del pobre campesino (proletariado), oprimido por los ricos (burguesía) es por medio de la lucha armada. Consideran que el concepto de democracia es solo una fachada que cubre las verdaderas intenciones de los ricos que están en el poder, para hacer creer al proletario oprimido que este es el único medio para cambiar su humilde condición, de manera pacífica, cuando en realidad la verdadera intención es retener y perpetuarse con este monopolio de poder, donde perdurarán las diferencias socioeconómicas de la población.

Si consideraron como diagnóstico la injusticia, su solución es planteada como el justo derecho a llevar a cabo una revolución. Dentro de su perspectiva como insurgencia, el único medio para llevar a cabo la revolución y derrocar el actual Gobierno es a través de la lucha armada, tal como lo mencionan en sus últimos pronunciamientos, "para construir el socialismo y comunismo mundial".

Es importante señalar el concepto de insurgencia como un movimiento organizado cuyo objetivo es derrocar el Gobierno establecido por medio del uso de la subversión y el conflicto armado. Los puntos clave para distinguir a una insurgencia de otro tipo de movimiento es la decisión de emplear la violencia para anular o desafiar el control político y derrocar el orden social existente de un Estado o una región<sup>2</sup>.

---

2. US ARMY. *Manual de contrainsurgencia del Ejército de los Estados Unidos*. 2009, pp. 2-17.

Otra forma de marcar y reconocer esa delgada línea que diferencia al terrorismo de la insurgencia es reconociendo que el primero emplea la violencia para expandir una ideología, ya sea política o religiosa, sin que necesariamente se busque derrocar o cambiar el Gobierno establecido de algún país o región; mientras que la insurgencia emplea la violencia y la ideología para conseguir sus fines políticos y derrocar o reemplazar el Gobierno establecido.

Dentro del análisis de una insurgencia como es este caso, determinar la motivación de estas organizaciones para movilizar a la población es normalmente una parte difícil del proceso. Sin embargo, en el Vraem, como fue descrito en los párrafos precedentes, se crea un escenario favorable para ser aprovechado por esta insurgencia. La narrativa ideológica del marxismo, leninismo y maoísmo crea una dirección ideológica para mantener el rumbo de su organización, motivar a sus miembros y conseguir que otras personas se les unan. Además, el Sendero actual se sigue aprovechando de casi las mismas demandas de siempre que aquejan a los pobladores de esta región, así como de la persistente débil presencia del Estado. Adiciona a su narrativa que la estrategia que el Estado implementa contra el tráfico ilícito de drogas (por ejemplo, la campaña de erradicación) es un abuso contra la población, al atacar su única fuente de ingreso económico para mejorar sus condiciones de vida (ver tabla 1).

Distrito	Ingreso familiar p. c. mensual 2012 (US\$)	Hectáreas cultivadas con hoja de coca (porcentaje de la superficie distrital)	
		2012	2013
Sivia	107	1,5%	1,6%
Llochegua	156	4,8%	4,6%
Ayna	113	1,0%	0,9%
Santa Rosa	116	6,7%	6,4%
Kimbiri	111	2,6%	2,5%
Pichari	120	3,4%	3,0%
Mazamari	110	0,1%	0,2%
Pangoa	78	0,3%	0,3%
Río Tambo	72	0,1%	0,1%

Tabla 1. Promedio del ingreso familiar mensual en relación con la superficie de cultivos de coca por distrito. Fuente: MENDOZA, Waldo y LEYVA, Janneth. *La economía del VRAEM. Diagnóstico y opciones de política*. Lima: Usaid y CIES. 2017, p. 73.

Al respecto, Sendero, desde su inicio, ha evolucionado de acuerdo con las respuestas del Gobierno de turno. Desde su paso a la clandestinidad e inicio de la lucha armada en 1980, no encontró ninguna respuesta, debido a que el presidente electo era el primero que dirigiría un Gobierno democrático después de haber sido derrocado tras un golpe militar de 12 años. El Gobierno de 1980 trató de no darle importancia a esta amenaza, a fin de evitar empoderar nuevamente a las Fuerzas Armadas. Sin embargo, este periodo de inacción dio la oportunidad a Sendero de empezar a sembrar el terror en las autoridades locales de los lugares aislados del país, así como amenazar o, en algunos casos, atacar a los pequeños puestos policiales. De este modo, consiguió que la Policía y las autoridades huyeran y ellos impusieran sus propias autoridades, para así ejercer el control de la seguridad local. En otras palabras, crearon un Estado paralelo.

Después de dos años, en 1982, probablemente un poco tarde, el Estado decidió que las Fuerzas Armadas intervinieran en este problema. Sin embargo, no se trataba de una guerra convencional para la que nuestras Fuerzas Armadas estaban preparadas. No había reglas de enfrentamiento claras ni un aparato legal apropiado, y se tenía cierta influencia de la experiencia de Estados Unidos en la guerra de Vietnam, que constituía un escenario diferente al nuestro. Por todo ello, la estrategia del Estado fue muy agresiva y puso al poblador en el medio de dos actores (las fuerzas del orden y los insurgentes), cada cual más agresivo que el otro.

Posteriormente, en la década de 1990, se implementó una verdadera estrategia de contrainsurgencia, que empleó no solo a las Fuerzas Armadas en una campaña militar, sino que también coordinó esfuerzos y medios de todos los instrumentos de poder del Estado para combatir las raíces que generaban el problema. Se requirió del empleo de un marco legal más robusto, la mejora de las operaciones de inteligencia, el uso de operaciones especiales, el respeto a los derechos humanos, la reducción del daño colateral, las acciones cívicas y la utilización de unidades de ingeniería militar para la construcción de infraestructura básica. Además, se organizó a la población para su autoprotección (rondas campesinas), lo que se convirtió en pieza clave para esta lucha, y se hizo un cambio general en la estrategia empleada por las fuerzas del orden hacia la población<sup>3</sup>, lo que al final nos permitió ganar corazones y mentes de los pobladores y, con ello, deslegitimar a Sendero. Por otra parte, la construcción de infraestructura como carreteras y colegios, entre otras actividades llevadas a cabo por los otros sectores del Estado, se sumaron como parte de esta estrategia nacional.

---

3. MARKS, Thomas y PALMER, David. At the Frontlines of the GWOT: Lessons from Peru. En: *Journal of Counterterrorism & Homeland Security International*, verano de 2007. Vol. 13, nro. 2, pp. 18-25.

Se podría decir que a fines de la década de 1990 se ganó la guerra, pero desafortunadamente no se consolidó la paz, no se solucionaron todos los problemas sociales ni se alcanzaron los objetivos políticos en su totalidad, que es la última fase en la escala de éxito de la teoría de la victoria, donde se define al ganador de una guerra en términos políticos y no de acuerdo con el número de operaciones o campañas militares ganadas<sup>4</sup>.

Debido al escenario político de entonces, el Gobierno que asumió el poder paralizó las acciones y operaciones militares, así como la estrategia contrainsurgente en su totalidad, lo que permitió a los remanentes senderistas tener tiempo para reorganizar sus cuadros, ocupar y fortalecer sus bases de apoyo, y sacar lecciones aprendidas hasta sentirse nuevamente con capacidad para volver a realizar acciones armadas en contra del Estado (la revolución es permanente y evoluciona).

Es así que, desde 2003, estamos enfrentando la fachada contemporánea de Sendero, convertida en un grupo que cuenta con cuadros que tienen experiencia en combate. Muchos de ellos han nacido dentro de la organización, tienen dinero obtenido de su estrecho vínculo con el narcotráfico y han recuperado la legitimidad de los pobladores de la región del VRAEM, porque proveen de algunos servicios a los pobladores, solucionan disputas, y brindan seguridad y justicia frente a las firmas del narcotráfico y en contra de las fuerzas del orden, con su estrategia de erradicación de los cultivos de coca y del narcotráfico en general.

Por otro lado, la respuesta del Estado se ha basado principalmente en una estrategia contraterrorista, que emplea como principal línea de esfuerzo a las Fuerzas Armadas y la Policía, con algunos trabajos aislados de los otros sectores del Estado. La estrategia militar va cambiando con el Gobierno de turno y existe la apariencia de que cada año, con los relevos y la nueva colocación de los miembros de las fuerzas del orden, a pesar de los esfuerzos de los comandos, empezamos desde cero, lo cual es bien sabido y aprovechado por los miembros de la insurgencia.

---

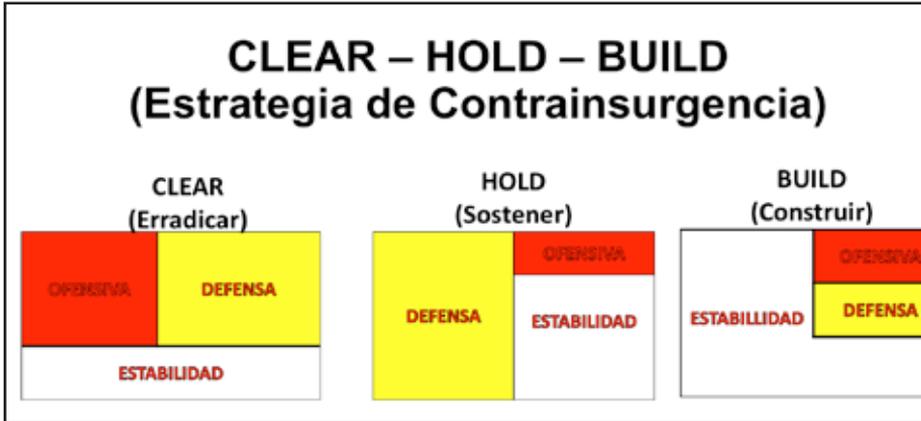
4. BARTHOLOMEES JR., J. Boone. La teoría de victoria. En: *Military Review*. Marzo-abril de 2009, pp. 68-77



Etapas referidas a la estrategia del Estado peruano y la respuesta de Sendero (COIN = contrainsurgencia).  
Creación del autor.

En tal sentido, es importante tener en cuenta que mientras no definamos correctamente el tipo de amenaza a la que nos enfrentamos, no podremos aplicar una estrategia correcta. El problema del VRAEM va más allá de un problema de terrorismo. Este grupo tiene que verse como una organización que emplea el terror como una de sus herramientas para conseguir sus fines políticos. El tiempo no es algo que los limite o los presione. Este problema es más un problema social que militar, y mientras no se combatan las raíces de esta enfermedad, probablemente seguiremos peleando por otros 40 años. Las fuerzas del orden pueden neutralizar a los líderes u otros miembros de esta organización, pero en tanto las demandas y el descontento de la población no se solucionen, se corre el riesgo de que aparezcan más camaradas Gonzalo, José o Artemio en esta región o en cualquier otra parte del país.

Las fuerzas del orden, en una estrategia de contrainsurgencia, son la punta de lanza que se emplea para crear las condiciones de seguridad, a fin de que las otras instituciones estatales puedan establecerse y llevar a cabo las funciones que el Estado debe cumplir con su población. Entonces se podrá practicar lo que se conoce como el contrato social de Jean-Jacques Rousseau, también conocido como los principios del derecho político, donde se aseguran las libertades para la convivencia pacífica, en la que el Estado provee seguridad y los ciudadanos pierden algunas de sus libertades para respetar las reglas impuestas por este.



Fases e intensidad del esfuerzo en una estrategia de contrainsurgencia. Nótese que el esfuerzo militar va siendo reemplazado por la estabilidad que representa el desarrollo.

Una guerra contrainsurgente apunta a recuperar la legitimidad del Estado sobre la población. Estamos enfrentando a una amenaza híbrida, en donde se traslapan un movimiento insurgente con el narcotráfico, lo que hace más complejo el escenario. Debemos tomar en cuenta los ejemplos de Colombia con las FARC y de Afganistán con sus muyahidines, que han tenido estrecha relación con el tráfico ilegal de drogas (en el caso de las FARC, la coca, y de los talibanes y sus muyahidines, con el ilícito negocio del opio), y su conocido vínculo con la población, lo que les permitió enfrentar a las potencias militares más importantes del mundo y nunca haber sido derrotados. Ello sucedió justamente por mantener de su lado el apoyo de la población y porque, además, estas superpotencias militares no tomaron en cuenta la estrategia de ganar corazones y mentes.

En otras palabras, resulta importante ganarse a la población como parte de una estrategia contrainsurgente, en lugar de emplear una estrategia contraterrorista que prioriza el empleo kinético de sus fuerzas, que es solo la parte táctica u operacional, cuando en realidad se deberían alcanzar los objetivos con una visión estratégica (estrategia nacional) empleando en forma organizada a todos los instrumentos de poder del Estado y así atacar las raíces que generan este tipo de amenazas que afectan la seguridad, la estabilidad y el desarrollo de nuestro país.

¡Acción y valor!

## Bibliografía

- BARTHOLOMEES JR., J. Boone. La teoría de victoria. En: *Military Review*. Marzo-abril de 2009, pp. 68-77.
- MARKS, Thomas y PALMER, David. At the Frontlines of the GWOT: Lessons from Peru. En: *Journal of Counterterrorism & Homeland Security International*, verano de 2007. Vol. 13, nro. 2, pp. 18-25.
- MENDOZA, Waldo y LEYVA, JANNETH. *La economía del VRAEM. Diagnóstico y opciones de política*. Lima: USAID y CIES. 2017, p. 73.
- STRONG, Simon. *Shining Path: The World's Deadliest Revolutionary Force*. Nueva York: Harper Collins. 1992.
- US ARMY. *Manual de contrainsurgencia del Ejército de los Estados Unidos*. 2009, pp. 2-17.





# BAP *Río Zaña*, nobleza y valor patrullando el mar de Grau desde 1985

## Teniente Primero Jonatan Mendoza Alarcón

Egresado de la Escuela Naval del Perú y calificado en Capitanías y Guardacostas. Magíster en Ecosistemas Marinos y Costeros de la Universidad Politécnica de Valencia. Fue oficial alumno en la Escuela de Capitanías y Guardacostas, y ha seguido el curso de Operaciones Antidrogas en la Escuela de Seguridad Hemisférica en Georgia, Estados Unidos. Actualmente cursa la maestría en Gestión Pública en la Universidad César Vallejo. Su primera dependencia fue el BAP *Eten*. Se ha desempeñado en el BAP *Río Nepeña* y en la Capitanía de Puerto de Chancay. Ha sido subjefto de la primera dotación de la Base de Control Fluvial Ivochote, en el *Vraem* y primer ayudante en la Capitanía de Puerto de Salaverry. Hoy es segundo comandante del BAP *Río Zaña*.



## RESUMEN

El artículo presenta el contexto en el que la Autoridad Marítima desarrolla sus funciones y narra algunos sucesos destacados de una de las unidades guardacostas referente en los últimos años, el B.A.P. *Río Zaña*.

## PALABRAS CLAVE

Marina de Guerra del Perú, autoridad marítima, guardacostas, pesca ilegal, actividades acuáticas.

## ABSTRACT

The article depicts the context in which the maritime authority develops its functions and tells some outstanding events of one of the coastguard units regarding the last years, BAP *Río Zaña*.

## KEYWORD

Peruvian Navy, Maritime Authority, Coastguard, Illegal Fishing, Aquatic Activities.

## I. Introducción

El Perú es un país privilegiado por ubicarse geográficamente en una zona importante para el comercio marítimo y por la presencia en sus aguas de una gran variedad de recursos hidrobiológicos y petrolíferos. Estos patrimonios representan los intereses marítimos nacionales y el Estado le encarga su protección a la Marina de Guerra del Perú, que, a través de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, Autoridad Marítima Nacional, ejerce las funciones de seguridad de la vida humana en el mar, protección del medio ambiente acuático y represión de actividades ilícitas<sup>1</sup>, tanto en el dominio marítimo, que comprende el mar adyacente a sus costas, así como su lecho y

1 PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA. Decreto Supremo 015-2014-DE, que aprueba el Decreto Legislativo 1147, que regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional, Dirección General de Capitanías y Guardacostas. 28 de noviembre de 2014.

• Artículo recibido el 9 de julio de 2018, aprobado para su publicación el 12 de julio de 2018

subsuelo, hasta una distancia de 200 millas marinas medidas desde las líneas de base que establece la ley<sup>2</sup>, como también en las aguas interiores, en los ríos y lagos navegables y las zonas insulares.

Para el ejercicio de las funciones, durante los inicios de la década de 1980, el Supremo Gobierno del presidente Fernando Belaunde Terry decretó la incorporación de una serie de patrulleras guardacostas de la clase PGCP-50 al servicio de la Marina de Guerra del Perú. A la quinta patrullera de esa clase se le asignó el nombre de BAP *Río Zaña*<sup>3</sup> y fue incorporada a la Armada Peruana el 11 de febrero de 1985, por Decreto Supremo del presidente de la República y refrendado por el entonces ministro de Marina, vicealmirante Jorge Du Bois Gervasi<sup>4</sup>.

El BAP *Río Zaña* fue construido en los astilleros de los Servicios Industriales de la Marina (SIMA-Chimbote) en 1984. Tiene una eslora de 51 092 metros, casco de acero y superestructura de aluminio. Desplaza 296 toneladas. El buque fue bautizado en referencia al río Zaña, cuya cuenca se ubica geográficamente en la costa norte del Perú, en la vertiente del Pacífico. Políticamente comprende la provincia de Chiclayo en la Región Lambayeque y la provincia de San Miguel en la Región Cajamarca<sup>5</sup>.

## II. Operaciones guardacostas en la historia

Los sucesores del guardacostas *Santa Rosa*, primer buque que cumplió funciones de policía marítima después de la guerra de 1879 en la entonces renaciente escuadra<sup>6</sup>, el personal y los buques de la Comandancia de Operaciones Guardacostas son el brazo operativo de la Autoridad Marítima Nacional, que actualmente, gracias a un esfuerzo institucional, viene renovando sus unidades guardacostas por buques con modernas capacidades, dotados de equipos de alta tecnología.

---

2 CONGRESO CONSTITUYENTE DEMOCRÁTICO. Constitución Política del Perú. Lima: Congreso Constituyente Democrático. 1993.

3 MINISTERIO DE MARINA. Resolución Ministerial 1282-81-MA/CG (S). 25 de setiembre de 1981.

4 PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA. Decreto Supremo 005-85-MA, que incorpora al BAP *Río Zaña* al servicio de la Marina de Guerra del Perú. 11 de febrero de 1985.

5 MINISTERIO DE AGRICULTURA. Evaluación de recursos hídricos. Cuenca del río Zaña. Lima: Ministerio de Agricultura. Agosto de 2010.

6 PORTELLA, Jorge. El *Santa Rosa*, primer buque guardacostas de nuestra Marina de Guerra. En: *Revista de Marina*, julio-agosto-setiembre de 1997.



BAP Río Zaña (PM-247), relevando a la moderna unidad guardacostas BAP Río Piura (PM-206) frente a las costas de Tumbes. Fuente: Archivo personal.

Las unidades guardacostas son desconcentradas anualmente al litoral norte y sur del país “para ejercer el control, vigilancia, seguridad y protección sobre las actividades en el ámbito acuático”<sup>7</sup>. Esta labor es digna de admiración, considerando que el personal naval que conforma las dotaciones permanecen alejados de casa y de la familia durante gran parte del año, lo cual no es limitante para el cabal cumplimiento de la misión encomendada por la Comandancia.

Durante sus más de 30 años al servicio de la institución, el BAP *Río Zaña* ha representado a la Marina de Guerra del Perú en ejercicios multinacionales como el operativo Unitas en 1993, 1999 y 2004. En 2013, participó en el Ejercicio Binacional de Control de Derrame de Hidrocarburos en Puerto Bolívar, Ecuador, en el marco de los ejercicios anuales para mitigar el daño ambiental ante un eventual derrame provocado por un siniestro marítimo.

---

7 BRAVO, Marcos. *Realidad y proyecciones de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas*. Lima: Escuela Superior de Guerra Naval. 1985.

Desde 1996 hasta la fecha esta noble unidad guardacostas ha navegado 157 766 millas náuticas<sup>8</sup>, que representan más de siete veces el recorrido de la circunferencia de la Tierra, medida por la línea ecuatorial. Son cientos de horas navegadas que acumulan innumerables acciones de control, experiencias y anécdotas para las diferentes tripulaciones, que se han transmitido de generación en generación a través de las dotaciones y los oficiales que la comandaron. Así, en 2002, el buque registró la mayor cantidad de millas navegadas en un año, al recorrer 16 151 millas náuticas al mando del entonces capitán de corbeta SGC Enrique Márquez Gianucci.

Una notable acción que conmovió a la población del norte peruano se suscitó en 2012. El BAP *Río Zaña*, en ese entonces al mando del capitán de corbeta Jesús Menacho Piérola, con apoyo de la aeronave Fokker B-200 de la Aviación Naval, localizó y efectuó el rescate de la tripulación de la embarcación pesquera *Santa Lucía Patrona de los Pescadores II*, que, luego de ocho largos días extraviada con escasos víveres y limitada agua dulce, fue encontrada al garete a las 23:30 horas del 14 de agosto de 2012, a 97 millas frente al



Vista aérea del BAP *Río Zaña*, zarpando desde el puerto de Paita. Fuente: *Caribbean Pirate Treasure*, Travel Channel.

8 BAP *RÍO ZAÑA*. Cuaderno de millas navegadas 1996-2018. Departamento de Operaciones del BAP *Río Zaña*. [Consulta: 7 de junio de 2018]. 2018.

puerto de Paita, gracias al empleo del visor nocturno ante un oleaje agresivo y limitada comunicación por parte de la embarcación pesquera<sup>9</sup>.

### III. El Cazador Legendario

El BAP *Río Zaña* fue denominado el Cazador Legendario, tras haber obtenido el récord histórico de capturas a embarcaciones de bandera extranjera durante su despliegue al litoral norte en 2016, bajo el mando del capitán de corbeta Alan Seminario Seminario, quien junto con su comprometida tripulación capturaron 28 embarcaciones de bandera ecuatoriana que realizaban extracción de recursos hidrobiológicos en aguas nacionales, sin contar con permiso de navegación ni permiso de pesca correspondiente<sup>10</sup>. Este logro trasciende notablemente para la historia de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas.



Personal del BAP *Río Zaña*, capturando una embarcación pesquera de bandera extranjera. Fuente: [Archivo de la Unidad](#).

9 BAP *RÍO ZAÑA*. Archivo digital de mensajes navales recibidos y transmitidos. Departamento de Operaciones del BAP *Río Zaña*. [Consulta: 7 de junio de 2018]. 2012.

10 PATTERSON, Edgar. Constancia al comandante y dotación de la patrullera marítima BAP *Río Zaña* de la Jefatura del Distrito de Capitanías. 1 de diciembre de 2016.



Vista aérea del BAP *Río Zaña*, término de los trabajos de búsqueda del galeón *San José II*. Fuente: [Caribbean Pirate Treasure](#), Travel Channel.

Las unidades guardacostas combaten diversas amenazas que afectan los intereses nacionales, como la pesca ilegal, que se convirtió en práctica habitual en la zona marítima de los departamentos de Piura y Tumbes durante los primeros años del presente decenio. El mar norteño ostenta abundantes

---

11 PATTERSON, Edgar. Constancia al comandante y dotación de la patrullera marítima BAP *Río Zaña* de la Comandancia de Operaciones Guardacostas. 23 setiembre de 2017.

recursos, por lo que son áreas marítimas expuestas a la sobreexplotación de embarcaciones nacionales y al ingreso de embarcaciones extranjeras ilegales que buscan diversas especies hidrobiológicas.

En ese contexto, el BAP *Río Zaña*, cumpliendo con la misión de patrullar el litoral norte entre marzo y agosto de 2017, bajo su lema “Nobleza y valor”, intervino a 20 embarcaciones ilegales e impuso 97 avisos de infracción a naves pesqueras que incumplían la normativa vigente<sup>11</sup>. Este logro fue reconocido por el comandante general de la Marina, almirante Gonzalo Ríos Polastri, quien otorgó un reconocimiento al capitán de corbeta Juan Carlos Montoya Cisneros, comandante del BAP *Río Zaña*, en setiembre de 2017.

#### **IV. Actualidad**

En enero de 2018 asumió el comando del buque el capitán de corbeta Guillermo Benites Valverde. Acerca de su experiencia a bordo, refiere que “es una gran responsabilidad tanto personal como profesional. El legado y la mística del buque me obligan a trabajar con más fuerza y entusiasmo por cumplir con la misión que se nos asigne”.

Las travesías para el Cazador Legendario continúan. En marzo de 2018, formó parte del equipo que realizó la búsqueda del galeón *San José II*, hundido frente a la bahía del puerto de Paita, hecho de gran trascendencia para la historia naval. Esta acción fue documentada por la cadena de televisión internacional Travel Channel, que registró la incursión subacuática de los buzos del Grupo de Salvamento de la Marina y el equipo de exploradores liderado por Philippe Cousteau, nieto del mundialmente conocido investigador e inventor francés Jack Cousteau.

#### **V. Conclusiones**

Las acciones y los valiosos aportes que los comandantes y las dotaciones de las unidades de la Marina de Guerra del Perú hacen a la institución merecen ser reconocidas y documentadas para generaciones venideras.

A lo largo de sus más de 30 años en el servicio activo, el Cazador Legendario

se ha convertido en un referente de las unidades guardacostas. Su antigüedad nos indica que pronto formará parte del proceso de renovación, orgulloso de haber cumplido con creces la misión para la cual fue construido. Para el personal naval que conformó las dotaciones de esta patrullera marítima sería gratificante que el nombre de BAP *Río Zaña* se mantenga de forma permanente en las unidades guardacostas, a fin de consolidar las mística en las tripulaciones que navegan orgullosas bajo el lema *“Siempre vigilantes, siempre con honor”*.



## Bibliografía

BAP RÍO ZAÑA. Archivo digital de mensajes navales recibidos y transmitidos. Departamento de Operaciones del BAP *Río Zaña*. [Consulta: 7 de junio de 2018]. 2012.

BAP RÍO ZAÑA. Cuaderno de millas navegadas 1996-2018. Departamento de Operaciones del BAP *Río Zaña*. [Consulta: 7 de junio de 2018]. 2018.

BRAVO, Marcos. *Realidad y proyecciones de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas*. Lima: Escuela Superior de Guerra Naval. 1985.

CONGRESO CONSTITUYENTE DEMOCRÁTICO. Constitución Política del Perú. Lima: Congreso Constituyente Democrático. 1993.

MINISTERIO DE AGRICULTURA. Evaluación de recursos hídricos. Cuenca del río Zaña. Lima: Ministerio de Agricultura. Agosto de 2010.

MINISTERIO DE MARINA. Resolución Ministerial 1282-81-MA/CG (S). 25 setiembre de 1981.

PATTERSON, Edgar. Constancia al comandante y dotación de la patrullera marítima BAP *Río Zaña* de la Jefatura del Distrito de Capitanías. 1 de diciembre de 2016.

PATTERSON, Edgar. Constancia al comandante y dotación de la patrullera marítima BAP *Río Zaña* de la Comandancia de Operaciones Guardacostas. 23 setiembre de 2017.

PORTELLA, Jorge. El *Santa Rosa*, primer buque guardacostas de nuestra Marina de Guerra. En: *Revista de Marina*, julio-agosto-setiembre de 1997.

PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA. Decreto Supremo 005-85-MA, que incorpora al BAP *Río Zaña* al servicio de la Marina de Guerra del Perú. 11 de febrero de 1985.

PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA. Decreto Supremo 015-2014-DE, que aprueba el Decreto Legislativo 1147, que regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional, Dirección General de Capitanías y Guardacostas. 28 de noviembre de 2014.



MUSEO NAVAL - CASA GRAU



EL GRAN  
MUSEO NAVAL  
MIGUEL GRAU  
FUNDADO EN 1908  
POR EL GOBIERNO DE LA PATRIA

EL GRAN  
MUSEO NAVAL  
MIGUEL GRAU  
FUNDADO EN 1908  
POR EL GOBIERNO DE LA PATRIA

# La Casa Grau, Museo Naval sede Lima

## Historiador Jaime Romero Valdivieso

Oficial de Marina (r) bachiller en educación, museólogo, historiador y perito en el idioma inglés.



### RESUMEN

El almirante Miguel Grau vivió durante 12 años en el segundo piso de la mansión construida por el abogado español Gaspar de Osma a principios del siglo XIX, en la actual primera cuadra del jirón Huancavelica, en el centro de Lima. Hoy el local es un museo conocido como Casa Grau.

### PALABRAS CLAVE

Gaspar de Osma, Casa Grau, Dolores Cavero, Miguel Grau, combate de Angamos.

### ABSTRACT

Admiral Miguel Grau lived for 12 years on the second floor of the house that once belonged to the Spanish Lawyer Gaspar de Osma in the early XIX century. Nowadays this building is located in the first block of Huancavelica street (jirón) in downtown-Lima, and is a museum known as Casa Grau.

### KEYWORDS

Gaspar de Osma, Casa Grau, Dolores Cavero, Miguel Grau, combat of Angamos.

---

Debemos agradecer a Dios y al destino que viene de Él al escribir sobre la Casa Grau, porque, dadas las circunstancias de modernismo y transformaciones que se han realizado y que continúan en los inmuebles de la capital durante la segunda mitad del siglo XX, podríamos decir que es una gran suerte que el inmueble no se haya derruido con el paso de los años o que se haya transformado en un edificio o centro comercial.

Sin duda, hubo un depredamiento de viviendas antiguas realmente hermosas para que edificios toscos y otras edificaciones aparecieran en lugar de lo que era muy estético, con el buen gusto de personas que conocieron del valor de las construcciones del siglo XIX y primera mitad del XX.

• Artículo recibido el 8 de mayo de 2018, aprobado para su publicación el 15 de mayo de 2018

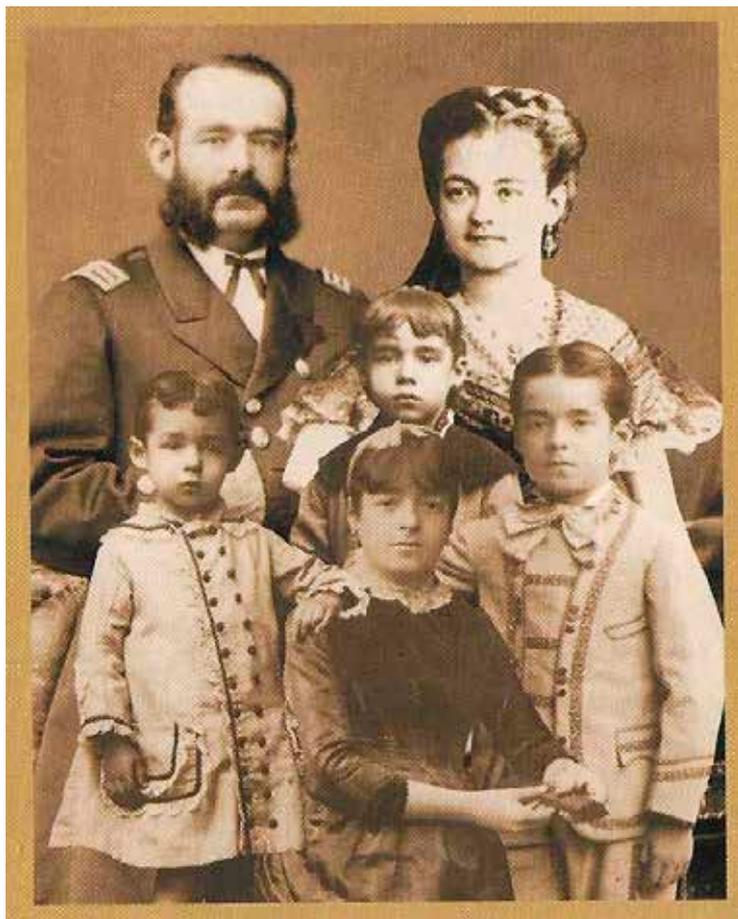
Luego de la muerte de su esposo, doña Dolores vivió en la casa un año más, hasta que a fines de 1880 aceptó la invitación de su hermana Manuela Cavero Núñez, esposa del capitán de fragata de la Armada chilena Óscar Viel y Toro, para visitarla en Santiago, donde permaneció un tiempo en compañía de sus hijos. Por cierto, Manuela y Óscar Viel se casaron en Lima, en la iglesia del Sagrario, el mismo año y en el mismo lugar en que lo hicieron don Miguel y doña Dolores.

La casa fue parte de la gran mansión que el español Gaspar de Osma mandó construir para establecer su hogar. Ya habían transcurrido años de su fallecimiento cuando los Grau aparecieron en escena.

La mansión de De Osma comprendía las cuatro cuadras de lo que se conoce como manzana histórica, Espaderos (sobre el jirón de la Unión), Plateros de San Agustín (jirón Ica, cuadra 1) calle de Lártiga, y la cuadra 4 de Camaná y Lescano (cuadra 1 del jirón Huancavelica). Era demasiado grande. Por este motivo, y porque la población de Lima había crecido, era el momento propicio para construir pequeños inmuebles de la gran casa y alquilar.

Don Miguel Grau y doña Dolores hacían a pie el recorrido por las calles limeñas a principios de abril de 1867 en busca de una casa donde establecerse, cuando se encontraron con este predio listo para ser ocupado por algún buen inquilino. El lugar estaba a cargo de los descendientes de la familia De Osma. La pareja no tuvo problema en acceder a la casa, porque Grau era ya reconocido en esa época como héroe, tras combatir contra los españoles en 1866 y triunfar en el glorioso combate naval de Abtao. Por su parte, doña Dolores Cavero Núñez era una señorita de la primera sociedad de Lima, de antigua familia limeña.

En muchos años nadie supo que en la Casa Grau el almirante vivió durante 12 años ni que doña Dolores Cavero de Grau dio a luz a sus 10 hijos, como era la costumbre de la época. Con el tiempo, de seguro alguna persona de bien y conocedora de la historia informó a la Municipalidad Metropolitana de Lima que la familia Grau había habitado en esa casa. Así, desde 1972 y 1973 existen en las paredes exteriores dos placas recordatorias. La Marina no pudo obtener el predio sino 11 años después, cuando fue inaugurada como Museo Casa Grau el viernes 27 de julio de 1984. Para este fin se firmó un contrato en diciembre de 1983 entre la Pontificia Universidad Católica del Perú y la Marina. Por la Marina firmó el acuerdo el vicealmirante Antonio Forcelledo Demutti, director de Intereses Marítimos, y por la Universidad Católica, su rector, el matemático e



Familia de Grau

ingeniero José Tola Pasquel. La vigencia de este contrato, inicialmente, fue por 99 años, el lapso máximo que permitía la ley en 1983.

Ya han transcurrido casi 160 años desde que se construyó la Casa Grau y se separó de la gran mansión de Gaspar de Osma. Durante este lapso, y es sorprendente decirlo, la casa no ha sufrido una sola modificación en su área, supresión de algún ambiente o adición de otro. Es un museo de sitio auténtico y verdadero. En otras palabras, es la misma casa a la que llegaron los Grau luego de contraer matrimonio en la iglesia del Sagrario el viernes 12 de abril de 1867.

## Descripción

La casa es parte de lo que se conoce como manzana histórica en el Centro Histórico de Lima.

Su sentido arquitectónico es una típica construcción de la segunda mitad del siglo XIX. Sus techos son muy altos en ambos pisos. El mejor basquetbolista no podría tocarlos de un salto. Las ventanas originales son laterales y no brindan una buena ventilación. Además, eran incómodas para los vecinos, pues, debido a la cercanía de los inmuebles, una ventana era la misma para el vecino. Con el tiempo, fueron tapadas y se construyeron teatinas o ventanas techeras. Como dice su nombre, estas ventanas se ubicaban en los techos de las casas, de donde recibían luz solar y ventilación directamente del cielo. El museo cuenta con seis teatinas.

El acceso a la casa, en tiempos de Grau, se hacía a través de una escalera de caracol desde el primer piso. La familia debía ingresar al primer piso para luego subir por la escalera hasta su domicilio.

Recordemos que Grau y familia solo eran los inquilinos de la segunda planta. Cuando se inauguró el museo en 1984, el portón estaba clausurado y el acceso al segundo piso se realizaba por la puerta lateral, a la izquierda del portón, que se usa ahora como puerta de emergencia y que da a una escalera convencional, de mármol, que sube a la segunda planta.

Esta escalera, por información del arquitecto Alfonso Estremadoyro Navarro, perito en la reconstrucción de inmuebles antiguos y reconstructor de la casa, ya fallecido, data de la década de 1920, cuando se eliminó la escalera de caracol y los dos pisos se encontraban ocupados por sendos inquilinos. El segundo piso era una vivienda particular y el primero servía a un negocio grande. Allí funcionó la Casa Crevani, una tienda para ropa de caballeros y, después de un tiempo, un restaurante. En la casa existen lunas de las ventanas de las puertas que aún subsisten desde la época de Grau.

En tiempos del almirante, no existía el agua potable fluida, un modernismo de finales del siglo XIX y principios del XX. El proveedor de agua limpia llegaba en un triciclo grande jalado por animales de carga y la entregaba a las casas directamente. Las personas hacían sus necesidades en bateas, sobre papel periódico, y otras personas recogían los desperdicios.



Casa Grau de Lima.

Frente a la casa corría una acequia con agua de regadío donde probablemente se colocaban los líquidos urinarios. En los años 20 circulaba un pequeño tranvía por casi todo el jirón Huancavelica. De esto nos hemos enterado durante el arreglo de las pistas, que dejaron al descubierto los rieles que ahora sirven de refuerzo para dar consistencia a la brea actual. Por cierto, es una pista limpia, sin baches.

En la actualidad, la numeración de la casa es la 170-172. Cuando Grau la habitaba el número de la casa era la 22 (altos).

Hemos leído que en setiembre de 1875 el Club de Regatas Lima, que solo tenía cuatro meses de fundado, debía organizar unas regatas en Chorrillos. El almirante era el coordinador de la actividad y, a través de una publicación en el diario *El Comercio*, solicitó a los participantes que se acercaran a su domicilio de la calle de Lescano nro. 22 (altos) para realizar la respectiva inscripción. No sabemos si las regatas se realizaron.

El techo exterior que queda a la intemperie es de buena madera. Viene de los días de Grau y ha subsistido a la filoxera a lo largo del tiempo. No presenta picaduras. Está recubierta por una capa denominada *torta*, de unos dos centímetros de espesor. La torta es hecha de desechos de adobe fijados a la madera con materiales no orgánicos de mar, como pequeñas ostras, cañas, piedras y algunos otros sólidos.

También ha mostrado gran resistencia el adobe reforzado de la segunda planta con que se construyó el segundo piso, pese a los embates de la naturaleza como vientos, lluvias, temblores y terremotos.

En la entrada del primer piso había un porche donde se podría haber estacionado un carruaje y su mula o caballo. Sin embargo, el almirante no usaba carruaje, pues siempre se desplazaba caminando. Cuando debía ir a distancias más lejanas, caminaba hasta la estación San Juan de Dios, en la actual plaza San Martín, de donde partían los trenes hacia el Callao y Chorrillos desde 1851, a fines del primer periodo del mariscal Ramón Castilla.

En este primer piso había también una habitación para la “mama” de los chicos y unos cubículos donde trabajaban un zapatero y una costurera. La casa del segundo piso fue construida con adobe reforzado con caña de carrizo (quincha) importada del Ecuador, porque aquí no se cultivaba el carrizo. Tenía (tiene) una habitación grande para los esposos y dos más pequeñas en dirección a la calle, para los hijos. También consta de comedor y sala. Las lámparas, una de bronce, en el comedor, y la otra de cristal, en la sala, son importadas.

Un balcón da a la calle y se conserva en muy buen estado. En el marco del programa Adopte un Balcón, establecido por el exalcalde de Lima Alberto Andrade, la Municipalidad de Lima Metropolitana envió a un ingeniero para verificar *in situ* su condición y hacerle un plan de mantenimiento. Sin embargo, el ingeniero felicitó a la Casa Grau y manifestó que no había reparación alguna que hacerle a ese balcón modelo (*piloto* fue la palabra que utilizó).

### **Principales objetos de exhibición**

En 1984 la curul de Grau fue obsequiada por el Congreso de la República y ahora se exhibe en el segundo piso de la casa. El arquitecto Fernando Belaunde Terry pudo haber hecho las gestiones para conseguirla, según nos contó su colega y amigo el arquitecto Alfonso Estremadoyro. Don Alfonso nos indicó también que

cuando estaba en el Congreso se enteró de que dentro de la curul existían unos escritos del almirante de sus tiempos de diputado por la provincia litoral de Paita. Por ello, se consideró que la curul de la Casa Grau era la auténtica en la que el almirante hizo su trabajo político durante 10 meses, desde el 5 de agosto de 1876 hasta el 3 de junio de 1877. El 30 de mayo de ese año



Curul de Grau, obsequiada por el Congreso de la República en 1984 se exhibe en el segundo piso de la casa.

había sido nombrado comandante general de la Marina. Todavía como capitán de navío, pidió licencia al Congreso para ocupar tan importante primer puesto naval. Nunca llegó a reintegrarse al Congreso. Al fallecer era aún diputado por Paita, pues el periodo congresal de esa época duraba cuatro años (1876-1880).

Otro de los objetos que exhibe la Casa Grau es un bastón, también conseguido por Estremadoyro. Como sabemos, todos los miembros del Parlamento, del Poder Judicial y los presidentes y vocales de la Corte Suprema y las Cortes Superiores exhibían estos bastones en ceremonias oficiales, en señal de jerarquía por la autoridad que ostentaban. Era un equivalente a las espadas de los oficiales de Marina.

Otros objetos importantes son los óleos del almirante y su esposa, las fotografías de los cuatro ases de la Marina, los mapas y los documentos del viaje de Grau a Francia, al puerto de Saint-Nazaire, cercano a la ciudad de Nantes y al canal de La Mancha, acompañado del político Federico Barreda. Grau y sus oficiales tenían el encargo de escoger la mejor embarcación para la Marina de Guerra. Se decidieron por la llamada *Shanghái*, que fue construida en Estados Unidos poco antes de la Guerra Civil Americana (1861-1865). Los norteamericanos la vendieron a los franceses y los franceses a la Marina peruana. Estaba en excelentes condiciones y prácticamente nueva. Barreda fue encargado de hacer el pago a los franceses a nombre del Gobierno peruano. Se ha mencionado alguna vez que el Perú pagó 200 000 francos por la *Unión*, aunque no hay completa certeza de este dato. Por su parte, Grau estuvo más de un año en Francia, ya que la corbeta

era un barco civil y fue necesario dotarla con armamento y cumplir con los fines para los cuales fue adquirida.

La *Shanghái*, que cambió de nombre por corbeta *Unión*, rindió muy buenos servicios al Perú. Con Grau como su comandante, venció a los españoles en Abtao el miércoles 7 de febrero de 1866. El miércoles 17 de marzo de 1880, con el comandante don Manuel Villavicencio al frente, rompió el bloqueo de Arica, puerto sometido por los chilenos. Terminó hundida *ex profeso* frente al puerto del Callao ese mismo año, para evitar ser tomada por los chilenos.

También se tiene, ¡y cómo no!, el mapa detallado del combate naval de Angamos, en el salón principal, el de mayor área, donde se explica a los visitantes las circunstancias que motivaron la guerra, la situación económica del país, sus posibilidades, y se menciona a los tres principales buques al comienzo de 1879, el *Huáscar*, la fragata *Independencia* y la corbeta *Unión*. Los demás buques casi no intervinieron por carecer de suficiencia para enfrentarse a algunos de los 30 buques chilenos, más modernos, veloces y mejor artillados. También se explica la estrategia de Grau en el combate antes de morir y la orden que dio al comandante de la *Unión*, Aurelio García y García, de retirarse del escenario bélico para enfrentar él solo a la escuadra chilena y así salvar al único buque que podía hacer frente a los chilenos, lo que se logró con éxito al año siguiente, cuando se rompió el bloqueo de Arica. Esta hazaña peruana fue de conocimiento mundial. El mapa señala la posición del buque cuando murió Grau y la consecuente toma del *Huáscar* por los marinos chilenos frente a las costas que habían sido de Bolivia. Aparecen el puerto de Antofagasta, Mejillones, Punta Tetas y Punta Angamos.

Cuando los esposos Grau llegaron a la casa, don Miguel estaba separado de la Marina por mandato del presidente provisorio Mariano Ignacio Prado. Pero Grau, lejos de tomarse unas vacaciones, ya había sido contratado por la Pacific Steam Navigation Company como capitán de uno de sus barcos mercantes, el vapor *Callao*, de bandera inglesa, en el cual zarpó el lunes 6 de mayo de 1867 a hacerse cargo de sus nuevas labores.

Tras la caída de Prado, el general Pedro Diez Canseco ocupó interinamente la Presidencia de la República y Grau regresó a la Marina. En 12 años y medio Grau no dejó la casa de la calle de Lescano hasta el día de su fallecimiento en Angamos, el miércoles 8 de octubre de 1879. Su deceso fue causado por

un proyectil proveniente del blindado *Cochrane*, que perforó el puente de comando. Su ayudante, el teniente primero Diego Ferré, quedó muy mal herido y falleció en un hospital de Mejillones, 36 horas después. Al abordar el *Huáscar*, los chilenos del *Cochrane* ordenaron el cierre de las válvulas que el alférez de fragata Ricardo Herrera había ordenado abrir a los maquinistas norteamericanos que trabajaban en el monitor.

De Grau solo se pudo rescatar un pedazo de pierna, el peroné, que iba unido a su botín. Este hueso, celosamente cuidado por los chilenos, fue entregado al capitán de fragata Viel y Toro, quien lo guardó en el mausoleo de la familia Viel

hasta julio de 1890, cuando el presidente general Cáceres dispuso su repatriación. Cáceres envió a Valparaíso al crucero *Lima*, adquirido en 1888, para regresarlo a territorio patrio. El encargado de negocios del Perú en Chile, el señor Carlos M. Elías, hacendado importante en Ica, dueño de la famosa hacienda Hoja Redonda y compadre de Grau (era padrino de uno de sus hijos), fue el diplomático que realizó las tratativas para conseguir repatriar los restos ante el Gobierno de Chile. La reliquia de Grau se guarda en el Panteón de los Próceres, inaugurado en el cementerio Presbítero Matías Maestro en 1908, dentro de un catafalco de mármol en el centro del lugar, para su gloria eterna. Los hijos de Grau estuvieron presentes en la ceremonia.

La Casa Grau es histórica no solo por haber vivido allí el almirante y su familia. Ya hacía historia desde antes de la llegada del almirante.

En la década de 1810, pocos años después de arribar al Perú el joven abogado De Osma, de 25 años, mandó construir la casa. El virrey de España era don Ambrosio de O'Higgins, marqués de Osorno. Al cabo de un tiempo, De Osma recibió como huésped al hijo de este virrey, Bernardo O'Higgins, que llegaba al país en calidad de asilado. Falleció en la gran mansión en 1842.



Miguel Grau con su hijo Enrique

Don Bernardo O'Higgins fue uno de los grandes líderes de la Emancipación de su país, Chile. Obtuvo el título de director supremo de Chile, asignado por el Libertador José de San Martín. Fue el prócer ideólogo, combatió en las batallas de Chacabuco y Maipú, donde venció a los españoles, y luego ingresó a la política de su país.

La Casa Grau también es un centro de cultura y con ese carácter fue inaugurada el viernes 27 de julio de 1984. La ceremonia contó con la asistencia del ministro de Marina, vicealmirante Jorge Du Bois Gervasi, y otros altos mandos. Desde ese día se han recibido innumerables visitantes militares y civiles. El lunes 15 de diciembre de 1997 se inauguró la primera planta para formar un museo integral, donde se brinda un adecuado recibimiento y estadía agradable a los asistentes, como universidades, alumnos de institutos, colegiales y turistas.

Como casa de cultura, se han brindado exposiciones y eventos dentro y fuera de la casa. En las de fuera se podría mencionar a la Asociación Entre Nous, con cuya presidenta, Linda Ibáñez de Aguirre Roca, la Casa Grau ha organizado tres exposiciones, dos en la casa y otra en la de Entre Nous, que funciona en la residencia del marqués Óscar de la Riva, en el jirón Ica 426, Centro Histórico de Lima. También se han realizado actividades con el Instituto Internacional de Museos (ICOM) en diferentes plazas de Lima, y con el Museo de los Combatientes del Morro de Arica, donde se inauguró una sala que se llamó Capitán de Navío Juan Guillermo More Ruiz. Luego de un tiempo, a esta sala se le llamó Capitán de Navío José Sánchez Lagomarsino, comandante del monitor *Manco Cápac* en febrero de 1880, cuando se enfrentó al *Huáscar* ya en poder de los chilenos, el viernes el 27 de febrero de ese año, en el combate naval de Arica.

Como conferencistas asistentes a la casa pueden mencionarse a Fernando Grau Umlauff, Julio Raygada García, Luis Giampietri Rojas, Jean Jesu Doig Camino, Juan Antonio Castro Valdivieso, Juan Manuel Castro Valdivieso, Federico Kauffmann Doig, Carlos Tubino Arias-Schreiber, Luis Mendoza Ramírez, Herrmann Hamann Carrillo, Augusto Zavala Rojas, Linda Ibáñez de Aguirre Roca, y algunos otros cuyos nombres escapan a mi memoria, los que han elevado el nivel cultural del museo. Mi agradecimiento a todos ellos.

También dos eventos con la Policía Nacional del Perú, en el Museo de la Policía a cargo del mayor PNP Gabriel Calderón Chuquitaype; con los agregados militares acreditados en sus respectivas embajadas en el Perú; con la renombrada artista

Elke Zapff de McDonald Checa; con la Facultad de Turismo y Gastronomía de la Universidad Ricardo Palma, etc.

Lo que se hemos querido para la casa es darle vida, movimiento y para ello organizamos eventos a mediodía y otros después de las seis de la tarde; en ambos casos, bastante concurridos. Los de la noche, con formalidad.

A continuación, algunos otros datos relacionados con la Casa Grau que pueden ser interesantes.

Como hemos escrito, el local se sitúa en la primera cuadra del jirón Huancavelica. Su denominación antigua, cuando vivía Grau, era calle de Lescano. Lescano es el apellido del español Pedro Lescano Centeno, alcalde de Lima en 1643 y en otros años. Vivía en esta calle que llevaba su apellido.

El nombre completo del primer poseedor de la casa era don Gaspar Antonio de Osma y Tricio, español, nacido en el pueblo de Nalda, región de la Rioja, España, en 1775.

De Osma había estudiado Derecho en la universidad española, lo que le valió obtener su nombramiento a Lima por el rey Carlos IV y por recomendación de su primer ministro, Manuel Godoy. Carlos IV era hijo de Carlos III, quien inició una serie de reformas, algunas buenas y otras no tanto. Entre las negativas estuvo la enmarañada expulsión de la congregación jesuita de España, del Perú y de todas las colonias españolas de América Latina en 1767. Grave error: los jesuitas eran (son) muy buenos educadores. La historia ha denominado la política de Carlos III como el despotismo ilustrado. Carlos III era nieto de Felipe V (1700-1746), el iniciador de la actual dinastía borbónica.

Volviendo a don Gaspar de Osma, se casó en 1810 con María Josefa Rosa Ramírez de Arellano y Baquijano, sobrina del acaudalado precursor ideológico de la independencia del Perú, don José Baquijano y Carrillo, conde de Vista Florida, quien tenía su mansión en la actual calle de Baquijano, sobre el jirón de la Unión.

Hubiese sido muy bueno tener una lista de los inquilinos antes y después de los Grau. Hace ya unos buenos años me acerqué al fundo Pando en San Miguel, sede de la Pontificia Universidad Católica, y el jefe del Departamento de Bienes Inmuebles, ingeniero Cisneros Arata, me dijo que lamentablemente no existía esa relación. Sin embargo, tuvimos la suerte de conversar con la señora Rosario

Ingunza Simonetti, esposa de un médico trujillano que había vivido con sus padres en la casa durante 30 años. Se trata del doctor Álvaro Porturas Plaza, a quien atendimos en la Casa Grau en más de dos oportunidades, ya fallecido hace unos pocos años. La familia del doctor Porturas, quien nació en 1926, trasladó su hogar de Trujillo a Lima en 1931, cuando él tenía 5 años. En Lima alquilaron, a la familia De Osma, el inmueble del jirón Huancavelica 170, segundo piso, donde permanecieron 30 años, hasta 1961, cuando se mudaron a otra casa en la cuadra 41 de la avenida Arequipa, en Miraflores. Lo curioso de estos señores inquilinos es que nadie les informó jamás que el inmueble



había sido también la casa del almirante. Cuando el doctor Porturas visitaba la Casa Grau, lo hacía con mucha unción y respeto, naturalmente.

### **Qué sugiere ser la Casa Grau de Lima**

La Casa Grau tiene una delicada y suprema razón de existir.

Es no solo la casa del héroe máximo del Perú, el llamado Peruano del Milenio que todos conocemos, sino es el ser humano, hecho en el Perú, lo que ha dado como resultado que su casa irradie a los visitantes todos los valores con los que este hombre nació y puso en práctica a lo largo de su corta existencia de 45 años.

Grau representa la honradez, el desprendimiento, el amor al prójimo, el trabajo, la profesionalidad, el talento, el respeto, la cercanía a su religión católica, el amor a su esposa e hijos. Precisamente, es de la Casa Grau de donde salen todos estos ejemplos de vida.

Si visitar la Casa Grau es un auténtico viaje al pasado, es también el mensaje que damos, como anfitriones, a los visitantes del museo, ya que proviene del ser humano que la habitó.

Para finalizar, no podemos dejar de transcribir lo que dice la placa de inauguración de la segunda planta, que fue redactada por los benefactores de la casa en 1984. Dice así:

Esta casa, de propiedad de la Pontificia Universidad Católica del Perú, ha sido cedida en uso al Ministerio de Marina para ser destinada a Casa Museo, expresiva del ambiente en la cual vivieran el Gran Almirante Miguel Grau y su familia. Se denomina Casa Grau, a fin de reiterar el testimonio de gratitud del país al héroe de Angamos y reafirmar el espíritu nacional que él encarna.

Su restauración ha sido realizada por el Ministerio de Marina.

Lima, 27 de julio de 1984

Día y año del sesquicentenario del nacimiento del héroe





# El helicóptero como elemento aeronaval embarcado

## Capitán de navío César Adolfo Angulo Rebaza

Graduado de la Escuela Naval del Perú en 1989 como Alférez de Fragata. Es Aviador Naval y Piloto de helicóptero marítimo desde 1993, calificado en Ingeniería Aeronáutica, con cursos BAEM, COEM-ESFAP y Alto Mando. Magíster en Ingeniería Aeronáutica, Magister en Administración y candidato a Doctor en Ingeniería Industrial. Jefe del Proyecto Super Seasprite SH-2G desde 2012.



### RESUMEN

En el presente artículo se exponen los importantes parámetros a considerar en la selección de helicópteros embarcados del tipo marítimos multipropósito (HMM), que conformarán el sistema de armas integrado al buque portahelicópteros desde el cual operará. Las ideas expuestas corresponden a la experiencia personal en operaciones multinacionales y evaluaciones realizadas para el proceso de selección de este tipo de helicópteros, a la importante información y las lecciones aprendidas durante los entrenamientos con marinas importantes del mundo, que resultaron fundamentales para la elección del diseño y construcción del binomio buque-helicóptero.

### PALABRAS CLAVE

Helicóptero marítimo embarcado, Elane, portahelicópteros, fragata misilera, west.

### ABSTRACT

This article talks about the important parameters that needs considered in the selection of embarked multipurpose maritime helicopters (HMM), as part of the integrated weapons system of the ship from which they will operate. The ideas presented correspond to the experience of personnel from multinational operations and evaluations made for the selection process of this type of helicopters, and the important information obtained from the lessons learned from training with important navies in the world, which are fundamental for the decision of the design and construction of the ship-helicopter binomial.

### KEYWORDS

Maritime Helicopter on Board, Elane, Helicopter Carrier, Missile Frigate, GKN-Westland Lynx.

---

## Introducción

Un helicóptero marítimo embarcado resulta ser tácticamente un elemento aeronaval embarcado (ELANE) y forma parte de un sistema integrado de una unidad naval para el cumplimiento de las tareas específicas constitutivas de la misión asignada, que cuenta a bordo con facilidades de hangar y mantenimiento. Por lo tanto, la elección de un helicóptero marítimo multipropósito (HMM) siempre exigirá un difícil proceso comparativo relativo a sus características, como el tamaño, la autonomía, el impacto sobre el buque desde el que operará, el tipo de armamento y sensores con los que será dotado y, naturalmente, los costos de adquisición, operación y mantenimiento.

• Artículo recibido el 12 de julio de 2018, aprobado para su publicación el 2 de agosto de 2018

La gran variedad de plataformas portahelicópteros nos demuestra la diversidad de misiones que pueden ser atribuibles a los helicópteros marítimos HMM en operaciones desde unidades de superficie, como guerra antisubmarina (GAS/ASW), guerra antisuperficie (GASuP/ASuW), guerra anfibia, reconocimiento y patrullaje, transporte de personal y material, reabastecimiento vertical (Vertrep), búsqueda y salvamento en tiempo de paz (SAR) o en combate (CSAR), evacuación aeromédica (Medevac), desastres naturales o situaciones de catástrofe, ayuda humanitaria, lucha con el tráfico ilícito de drogas e instrucción.

Siendo tan diversas las misiones que se asignan a los helicópteros HMM embarcados, es necesario optar por la especialización en un conjunto limitado de misiones que permita disminuir el tamaño del helicóptero, o en su defecto elegir dentro de misiones variadas y combinadas en una única plataforma aeronaval, lo que implica necesariamente aeronaves más grandes y de mayor *performance*, que generan mayores costos de operación y mantenimiento.

## Tendencias

En la selección del binomio “buque-helicóptero”, es importante considerar la cadena logística que se podrá satisfacer. Hoy la tendencia es emplear helicópteros mediano-ligeros HMM, que puedan realizar misiones gracias al concepto LAMPS (Light Airborne Multi-Purpose System), con el objetivo de explorar fuera de los límites del alcance de radar y sonar de una flota naval.

En el caso de la nuestra Marina, al existir la posibilidad de operar en buques multirrol de categorías a partir de las 2500 toneladas, es la mejor opción proveer la explotación en el mar de un programa de tendencia LAMPS como la del SH-2G Super Seasprite, que podrá cumplir con los requerimientos operacionales y adaptarse a eventuales modernizaciones.

## Generalidades

Los ELANE actúan como el brazo extendido de la unidad naval y forman parte de su sistema de armas integrado para complementar sus capacidades, lo que genera que, con la facilidad que provee la modernidad de la ingeniería aeronáutica y de los sensores, les permita a estos helicópteros capacidades marítimas multirrol (HMM).

Excluyendo a los portaaviones, portahelicópteros y cruceros al servicio de un número reducido de Marinas, la gran mayoría de los helicópteros marítimos son embarcados como ELANE en un espectro de buques



Fragata Carvajal. Intranal Naval 2018.

comprendido entre corbetas de menos de 1000 toneladas y destructores de más de 6000 toneladas. Es el caso de nuestras fragatas misileras de 2500 toneladas, que consideran un helicóptero HMM a bordo como parte de su sistema de armas integrado.

Dentro de esta variedad de diseños, se encuentran distintos tipos de buque, como los patrulleros oceánicos (OPV) de diferente tonelaje, los buques escolta, los buques anfibios, los logísticos y los hidrográficos-científicos. Las nuevas tendencias apuntan a la construcción y operación de buques multipropósito

que sirvan como unidades de apoyo logístico y reaccionen ante cualquier situación de desastre en ayuda de la población, como pueden hacerlo los buques anfibios del tipo



Buque Multiproposito BAP Pisco. Revista Naval Nro. 1 - 2018.

LPD y LSD de tamaños entre 10 000 y 20 000 toneladas de desplazamiento, capaces de embarcar hasta seis helicópteros. Es el caso de nuestros buques recientemente construidos, el BAP Pisco (LPD) y su gemelo en construcción, con 7300 toneladas y capacidad de llevar tres helicópteros a bordo.

## Categorías de los helicópteros embarcados

Encontramos diferentes formas de categorizar a estas aeronaves, pero en el caso del binomio buque-helicóptero, es más aplicables hacerlo de acuerdo con su dimensión y capacidad de carga.

### I. Helicópteros ligeros

Los helicópteros ligeros (carga hasta tres toneladas y 7 PAX) se prestan a casi cualquier tipo de misión, con las inherentes limitaciones derivadas de su tamaño. Son los más indicados para instrucción y tareas utilitarias de pequeña entidad. Sustituyen a otros tipos de helicópteros de mayores tamaños y, por consiguiente, más onerosos.



Operativo Multinacional Unitas "Colombia-Caribe 2005".

Pueden efectuar misiones ASW, aunque sin sonar de profundidad variable, y con un número limitado de torpedos o cargas de profundidad. Los helicópteros ligeros fueron usados en ataque antisubmarino y en apoyo y cooperación con el buque controlador, que lo orienta hacia el objetivo.

En ocasiones a estos helicópteros los equipan con sensores de anomalías magnéticas. Su eficacia ASuW es mayor que la ASW. Puede guiar misiles antibuque disparados en modalidad (OTHT) transhorizonte por su buque controlador o por buques aliados. También son capaces de lanzar sus propios misiles ligeros antibuque, que, aunque solo provocan daños limitados a un buque grande, pueden ocasionar grandes reparaciones y necesidad de auxilio externo, situación que podría ser aprovechada para un nuevo ataque. Puede ser letal en el caso de buques pequeños como corbetas, lanchas rápidas, dragaminas o lanchones de desembarco. Su utilidad para guerra anfibia está limitada a tareas de poca envergadura, como la inserción-extracción de operadores especiales, apoyo de fuego ligero, observación, Medevac y operaciones SAR en la mar. Puede operar desde un espectro mayor de plataformas portahelicópteros navales.

Para misiones de policía marítima y vigilancia, algunos de estos helicópteros presentan un ratio de costo-tamaño-eficacia que los convierte en ideales para actuar desde pequeños buques y efectuar patrulla marítima, asistencia a la navegación mercante, inserción de equipos de abordaje (MIO), interceptación del tráfico de drogas o lucha contra el terrorismo; todo esto con costos de operación bastante bajos. Por esta razón, algunas armadas embarcan en sus buques helicópteros ligeros en paralelo con helicópteros más grandes, para utilizarlos en tareas menores, con menores costos de operación, sin provocar problemas de espacio. Estos helicópteros pueden ser embarcados desde buques tipo corbeta.

Dentro de esta categoría se destaca el modelo Eurocopter Fenec (AS-555SN), usado por Argentina, Australia, Brasil y Colombia. Las marinas de Argentina, Brasil y Colombia emplean sus versiones AS-555SN en tareas ASW con un torpedo ligero o cargas de profundidad y ASuW guiando a misiles Exocet disparados por sus buques controladores. También en esta categoría se encuentran el Agusta A109, Aerospatale Alouette III, Bell 204/6, EC Ecureuil/Fenec, Boeing MD-500, Boeing MD900 Explorer, EC BO-105, entre otros.

## **II. Helicópteros medios-ligeros**

Estos helicópteros (carga de cuatro a ocho toneladas y hasta 14 PAX) son bastante más capaces que los ligeros, dado que un pequeño crecimiento de tamaño es suficiente para permitir la instalación de sonares arriables, sistemas acústicos de sonoboyas, dos o más torpedos, y misiles antibuque. Su mayor autonomía les permite no solo rentabilizar mejor la capacidad de armamento y sensores, sino sobre todo alcanzar un elevado grado de independencia en relación con el buque base.

En esta categoría se encuentran aeronaves con un grado importante de multifuncionalidad, como los GKN-Westland WildCat y Super Lynx, el Venom Bell UY-1Y (helicóptero naval exclusivo de los Marines Corp.) y el Kaman Super Seasprite SH-2G, los cuales constituyen medios de primera línea.



EAN-21 Fuerza de Aviación Naval.

Por esta razón, los helicópteros de este tipo han sido los más frecuentes a bordo de fragatas, desde la década de 1970, lo que se explica por el hecho de operar en buques a partir de las 1500 toneladas y de tener una relación costo-eficacia muy favorable. Por ello, también son embarcados en patrulleros oceánicos y utilizados en apoyo de operaciones anfibia (OES) desde a bordo.



Autor: Cpl. Bobby J. Gonzalez.  
Crédito: [U.S. Marines.](#)

Dentro de esta categoría, destacamos los siguientes modelos:

**GKN-Westland Lynx:** es el helicóptero naval más común en las Marinas europeas. Desde su aparición, a finales de los años setenta, fue la principal referencia entre los helicópteros para buques de guerra de pequeño tamaño. Está en servicio en siete países europeos y fue



[Agusta-Westland en propuesta para proceso selección aeronaves HMM \(2013\)](#)

seleccionado también por Argentina, Brasil, Corea del Sur, Malasia, Tailandia, Nigeria y Sudáfrica. Es una aeronave potente y extremadamente maniobrable, con una buena autonomía y capacidad de carga. Teniendo en cuenta sus dimensiones, puede ser equipado con sonar arriable, radar de 360°, FLIR o cámara térmica infrarroja (EOIR), y ser armado con dos torpedos ligeros o misiles antibuque Sea Skua, Penguin y AS-12. Su variante más reciente es el Super Lynx SL-300, con turbinas LHTEC CTS800, bastante más potentes.

**Agusta-Westland AW-159 WildCat:** es una aeronave de última generación, exigida por la Armada Británica como reemplazo de sus helicópteros Westland Lynx de su Marina Real desde 2009, y cuyas entregas se retrasaron hasta 2018. Estos HMM podrán cubrir misiones de ASW y ASuW. Han sido seleccionados

también por armadas como Corea del Sur, que realizó un pedido de ocho de estos helicópteros HMM y que superó en la selección a los famosos Seahawk SH-60R.

El helicóptero AW-159 concibe un diseño de aviónica, sensores y sistemas defensivos vanguardista, y está basado en el exitoso Westland Super Lynx. Es operado por dos pilotos y



Agusta-Westland en propuesta para proceso selección aeronaves HMM (2013)

puede llevar de siete a nueve pasajeros. Es propulsado por dos motores Rolls-Royce/Honeywell de turbo-eje LHTEC CTS800-4N de 1361 SHP cada uno. Puede transportar, entre otras armas, misiles multifuncionales aire-superficie, dos torpedos Sting Ray, cargas de profundidad y operar con una ametralladora montada poderosa de 12,7 mm, dependiendo de su misión. La única aeronave mediano-ligera que puede hacerle competencia en *performances* y vanguardismo es el Super Seasprite SH-2G, en sus versiones (I) y (P2).

**El Kaman SH-2G Super Seasprite:** es un helicóptero sumamente potente, capaz de mantener vuelo con un solo motor sin sobreexigir la máquina. Es muy maniobrable, con una buena autonomía y capacidad de carga, teniendo en cuenta sus dimensiones. Asimismo, tiene la capacidad de portar tanques auxiliares, que le suman hasta dos horas de vuelo a su autonomía con sus tanques principales, lo que amplía su rango de alcance y capacidad de mantenerse en el área. La principal característica diferencial en su evolución del Seasprite al Super Seasprite es el aumento de la potencia de sus motores (1473 SHP cada uno) y el empleo de material compuesto en su diseño, incluido su constante *upgrade* de sus sistemas de armas y misiones.

Los helicópteros SH-2G son utilizados por armadas como Nueva Zelanda, Polonia, Egipto y el Perú. En el caso de Polonia y Egipto, los helicópteros son usados principalmente para la misiones ASW, por su capacidad de cargar torpedos, mientras que en el caso de Nueva Zelanda los helicópteros SH-2G de la versión I presentan su principal arma aeronaval ofensiva al su helicópteros HMM con capacidad de portar misiles Penguin MK-II, y han venido siendo

utilizados en operaciones conjuntas de la OTAN durante los últimos 15 años.

Los helicópteros SH-2G pueden ser equipados con sonar arriable, sistema acústico de sonoboyas, radar, FLIR, sistemas de guerra electrónica (ESM), contramedidas Chaff y Flare, armados con dos torpedos ligeros o dos misiles antibuque, para



<http://www.webinfamil.com/2018/04/la-marina-de-guerra-del-peru-incorpora.html>

cumplir misiones de exploración marítima, ASW, ASuW, Vertrep, SAR, MIO y operaciones en desastres y ayuda humanitaria. En todas estas acciones, es deseable el empleo de equipos de visión nocturna (NVD), puesto que de lo contrario no se aprovecharía la ventaja tecnológica y la full capacidad NVD de estos helicópteros HMM.

En el caso del Perú, los helicópteros HMM AB-212 ASW se encuentra en pleno reemplazo como parte del sistema de armas integrado a bordo (han operado con las fragatas misileras durante casi 40 años) por los Super Seasprite SH-2G (PE), como los nuevos helicópteros HMM embarcados a bordo de nuestras fragatas misileras. Han sido adquiridos con modernos sensores y capacidades que mejoraran las capacidades de la uerza de superficie. En esta categoría también se encuentran modelos como los Bell 205/212/412, EC Dauphin 2/ Panther, Hindustan HAL y PZL W-3 Sokol. Entre otros.

### III. Helicópteros medios

Los helicópteros medios (carga de 9-12 toneladas y hasta 26 PAX) tienen esencialmente las mismas características que los anteriores, con capacidades de combate semejantes y mayor autonomía. La mejoría más notoria en términos de armamento es la capacidad de algunos modelos (singularmente el tradicional Sikorsky SH-3 Sea King y el Eurocopter Cougar) para portar misiles antibuque de largo alcance, como el Exocet. Estos helicópteros son usados en buques de combate a partir de las 3000 toneladas.

### El Sikorsky SH-60 Sea Hawk:

si el Lynx es el helicóptero de fragata más frecuente en las Marinas europeas y de inspiración europea, el SH-60 Sea Hawk es su correspondiente norteamericano. También se encuentra en Marinas de inspiración norteamericana, principalmente las equipadas con fragatas del tipo Oliver Hazard Perry. El SH-60 Sea



<https://www.infodefensa.com/latam/2018/04/20/noticia-ultima-venta-mexico-millones.html>

Hawk es el sucesor del Kaman SH-2 Seasprite, de menor tamaño y potencia, como helicóptero para buques tipo fragata y destructor, con las prestaciones del Sikorsky H-3 Sea King al que también sustituye, pero con una cabina bastante más pequeña. El SH-2 Seasprite fue usado por la US Navy como plataforma aeronaval, con equipamiento y aviónica para misiones de guerra marítima como un Light Airborne Multi-Purpose System (LAMPS) Mark I, con capacidad secundaria para misiones SAR. Sin embargo, los avances en la tecnología llevaron a la evolución del equipamiento hacia la versión LAMPS Mark II, que exigía un helicóptero más grande como para portar este equipamiento requerido por la US Navy, por lo que a principios de 1978 se seleccionó el diseño Sikorsky designado SH-60B Seahawk. La constante evolución de los sistemas de armas y misiones integrados hacen que estas versiones LAMPS puedan ser conceptualizadas ahora para helicópteros medios-ligeros, como los Super Seasprite SH-2G, en sus versiones para el Perú y Nueva Zelanda, y los AW-159 WilCat y SL-300 Super Lynx.

### El NH Industries NH-90

(NFH): es el resultado de un proyecto conjunto que reunió a las industrias de Alemania, Francia, Holanda, Italia y Portugal. El NH-90 es un helicóptero HMM vanguardista, al combinar una concepción furtiva, aviónica digital multimisión, utilización extensiva de



[https://en.wikipedia.org/wiki/NHIndustries\\_NH90](https://en.wikipedia.org/wiki/NHIndustries_NH90)

materiales compuestos, y una rampa trasera; todo ello en un helicóptero de 10 toneladas capaz de operar a partir de fragatas. Es la competencia marítima del helicóptero HMM del EH-101 anglo-italiano. Puede llevar a bordo prácticamente todo lo que un HMM requiere llevar, incluyendo misiles antibuque de largo alcance como los Exocet o Harpoon para las Armadas de Alemania, Francia, Italia, Holanda, mientras que para Suecia es una versión multimisión con capacidad marítima. También encontramos el EC Cougar, Kamov Helix, Sikorsky SH-3 Sea King y Sikorsky S-92.

#### IV. Helicópteros medios-pesados

Los helicópteros medios-pesados (carga de 12-19 toneladas y hasta 34 PAX), en comparación con los anteriores, abandonan la multifuncionalidad y se concentran en las misiones en las que su mayor capacidad de transporte y autonomía son importantes.



No disponen de capacidad de combate naval. Son

<https://www.google.com.pe/search?q=chinook&rlztransporte+depersonal+y+materia>

helicópteros especializados en misiones anfibas, de transporte de personal y material (incluyendo pequeños vehículos en su interior), de SAR/CSAR, y son la primera categoría verdaderamente capaz de combatir minas navales. Es el caso de los Boeing-Vertol CH-46 Sea Knight, uno de los principales helicópteros en servicio en los Marines de Estados Unidos, y también usado por Canadá.

En términos de polivalencia, la excepción en esta clase de aeronaves es el ítalo-británico HMM EH-101, que se puede considerar como el HMM más capaz en servicio en el mundo, por su combinación de capacidades de combate, autonomía, transporte y



[https://en.wikipedia.org/wiki/AgustaWestland\\_AW101](https://en.wikipedia.org/wiki/AgustaWestland_AW101)

capacidad de operar a partir de buques del tipo fragata (algo que en este modelo también constituye la excepción en relación a otros helicópteros de esta categoría). En lo que respecta a la capacidad de combate, inauguró el concepto de “fragata voladora” y es totalmente autónomo del buque base. En esta categoría también se encuentran modelos como el CH-148 Cyclone, Agusta/Westland EH101, Mil Mi-17, Aerospatiale Super Frelon y Mil Mi-38.

## V. Helicópteros pesados

Finalmente, los mayores entre los más grandes. Los helicópteros pesados (carga más de 20 toneladas y más de 36 PAX) solo se encuentran embarcados permanentemente a bordo de buques anfibios. Pueden ser recibidos por algunos buques auxiliares de gran tamaño.



[http://www.pictaero.com/en/pictures/picture\\_33397](http://www.pictaero.com/en/pictures/picture_33397)

Destacan en misiones anfibia, de transporte de gran cantidad de hombres y carga (incluyendo vehículos en su interior), que pueden hacer a grandes distancias. Probados en combate por los Marines Corp., con sus Sikorsky CH-53E Super Stallion para desembarcar en Afganistán, tras partir desde buques situados en el mar de Arabia, y más recientemente en misiones de implantación de la paz en Medio Oriente. También destacan el Boeing CH-47 Chinook, y los Bell/Boeing V-22 Osprey.

## El tamaño y sus capacidades operativas requeridas

Si bien los avances tecnológicos permiten asimilar más y mejores capacidades en cada vez menores volúmenes, el tamaño de los helicópteros continúa siendo un factor determinante según el tipo de misión, en el cual debe considerarse el tipo de buque con los que se pretende operar. Su mayor tamaño, su autonomía y su mayor velocidad les permiten cubrir un área mayor, portando más y mejor armamento, sensores y otros equipamientos, lo que aumenta sus capacidades. Definitivamente, mejoran la flexibilidad logística para las fuerzas de desembarco.

Mientras más grande el helicóptero, surge la exigencia de buques proporcionalmente mayores, con un número menor de aeronaves que pueden ser embarcadas, y ello vuelve más exigente y costosa la cadena logística (adquisición, operación y mantenimiento), por ser más onerosa su respectiva hora de vuelo. Una eventual pérdida o baja de una aeronave tiene un impacto mayor en la disponibilidad de toda la flota.

La reducción del tamaño representa ventajas y desventajas proporcionalmente inversas. Helicópteros HMM más pequeños representan blancos más difíciles de detectar, así como más fácilmente transportables por vía aérea o en buques mercantes, en el caso de intervenciones expedicionarias. La cadena logística de un helicóptero HMM pesado podría costar el doble que la un helicóptero HMM medio ligero, lo cual es importante de considerar para Marinas pequeñas y de poco presupuesto para misiones de alcances marítimos. Ponderar la calidad versus la cantidad siempre debe ser evaluado según cada misión. Cuanto mayor es el tamaño, mayor es la multifuncionalidad del aparato, aunque en perjuicio de la interoperabilidad entre buques.

Aunque no es motivo de esta disertación, se debe considerar el creciente auge de los vehículos no tripulados (UAV), que son operados como sistemas integrados (UAS) con capacidad de despegue vertical. Aunque los UAS son bastante útiles para una serie de misiones, es aún una duda el que sean considerados para ser verdaderamente una alternativa a los helicópteros HMM.



[https://es.wikipedia.org/wiki/2009/Northrop\\_Grumman\\_MQ-8\\_Fire\\_Scout](https://es.wikipedia.org/wiki/2009/Northrop_Grumman_MQ-8_Fire_Scout)

## Conclusiones para un helicóptero embarcado como Elane

La diversidad de modelos y capacidades resalta como la conclusión más importante al evaluar y seleccionar un buque para equipar a una Marina. Lo mejor es priorizar, según las capacidades requeridas, la selección del helicóptero HMM que conformará el sistema integrado de la unidad naval. Tras realizar esta selección, se debe iniciar la concepción del buque, incluidos los

equipamientos principales como los sensores y lanzadores de misiles.

Es evidente ahora que los costos dependen cada vez menos de su tamaño y más de su equipamiento, principalmente armamento y sensores (cada vez más pequeños). Sin embargo, persiste la tendencia de algunas Marinas, según la



<https://www.naval-technology.com/news/newskaman-negotiate-sh-2gi-helicopter-sale-new-zealand/>

visión de sus países, con respecto al aérea de influencia y responsabilidad marítima, de optar por buques cada vez más grandes, equipados con helicópteros HMM también cada vez mayores y más capaces, o, en el caso de otras Marinas, por buques de menor tonelaje pero con helicópteros HMM de menor tamaño y similar *performance*; esto posibilitado por la sofisticación que ahora es posible en los sistemas de armas y misiones, orientados a la versión LAMPS. Por esta razón, las dimensiones de los buques y las de los helicópteros HMM deben guardar una relación equilibrada.

### Recomendaciones relevantes

De acuerdo con la experiencia de varias décadas de uso de helicópteros HMM embarcados, con relevante permanencia a bordo de buques portahelicópteros, se pueden aceptar algunas reglas y tipos de buque que derivan de estas:

- a. Los buques con helicópteros embarcados (hangarado) comienzan en el nivel de las 1500 toneladas de desplazamiento y con esloras de 80-90 metros, suficientes para acomodar una cubierta y un hangar telescópico para un helicóptero



<https://www.naval-technology.com/news/newskaman-negotiate-SH-2G-helicopter-sale-new-zealand/>

ligero o medio-ligero, limitado para condiciones climáticas o a estados de mar favorables. Puede obtener una total libertad de acción. Son aconsejables con buques de 2000 toneladas, que puedan llevar a bordo helicópteros ligeros o mediano-ligeros.

- b. Para Marinas que deseen participar en operaciones de responsabilidad OTAN que generalmente encuentran condiciones de mar exigentes, podrían planear disponer de un helicóptero HMM Super Seasprite o Sea Hawk, en una plataforma deseable de 3000 toneladas (fragata ligera), como las Leander británicas, la fragatas de patrulla Floréal francesas, o la opción escogida por la Marina japonesa con sus destructores Hatsuyuki, que operan en mares exigentes. En este orden de ideas es importante considerar la forma en el que el helicóptero deberá ingresar a hangar a bordo (con palas plegadas o no), debido a los tiempos de colocación de la aeronave en cubierta para iniciar operaciones e ingreso a hangar al termino de estas. Si se requiere operar con HMM de mayor tamaño, como los SH-3D Sea King o el reciente EH-101 Merlin, es deseable considerar un buque con más de 4000 toneladas, como los Asagiri japoneses, Type 23 británicos y Halifax canadienses.

Finalmente, en la selección del binomio buque-helicóptero, es importante considerar la cadena logística que se podrá satisfacer, puesto que un solo helicóptero no puede estar en dos áreas marítimas al mismo tiempo. Si bien en la década de 1990 la tendencia fue dotar a los buques portahelicópteros con solo un helicóptero, hoy la tendencia se revierte al uso de helicópteros mediano-ligeros HMM, que puedan realizar misiones gracias al concepto LAMPS (Light Airborne Multi-Purpose System), con el objetivo de explorar fuera de los límites del alcance de radar y sonar de una flota, con la capacidad de atacar directamente con torpedos o misiles según la misión, o indirectamente mediante disparos OTH-T de forma coordinada. Ha quedado demostrada la capacidad de equipar helicópteros ligeros-medios de concepto LAMP, que les permite cubrir un amplio espectro de misiones en Marinas alrededor del mundo de cualquier dimensión.

Para el caso de nuestra Marina, existe la posibilidad de operar en buques de categorías a partir de las 2500 toneladas, con la posibilidad de que se conciban unidades navales multirrol que mantengan una relación costo-eficacia muy favorable. Es la mejor opción proveer la explotación en el mar del programa de tendencia LAMPS SH-2G Super Seasprite para reemplazar al programa de aeronaves HMM AB-212 ASW. Este sofisticado programa de helicópteros HMM

podrá cumplir con los requerimientos operacionales y adaptarse a eventuales modernizaciones, ya que cuenta con un sofisticado diseño de sistema de armas y misiones integrado, hecho particularmente para cumplir con la misión principal de la institución.



Fuente propia, sustento proyecto helicópteros HMM embarcados-2016

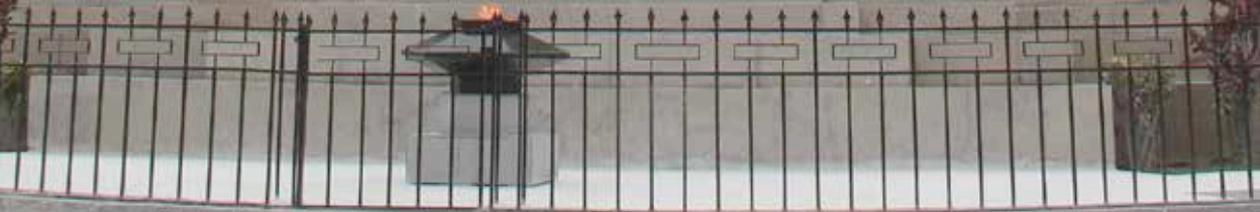
## Bibliografía

- AGUSTA WESTLAND. Catálogos comerciales. 2013.
- BELL TEXTRON. Catálogos comerciales. 2013.
- EUROCOPTER. Catálogos comerciales. 2013.
- GUNSTON, Bill y SPICK, Mike. *s Fighting Helicopters*. Londres: Editorial Salamander. 1986.
- JANE'S DE AERONAVES. Ediciones de 2010-2013.
- KAMAN AEROSPACE. Catálogos comerciales. 2012.
- NAVAL FORCES. Ediciones de 2013.
- NAVY INTERNATIONAL. Vol. 166, nro. 10. Diciembre de 2011.
- TECNOLOGÍA MILITAR. Ediciones de 2005.
- WIKIPEDIA. Helicópteros militares navales. [Consulta: 24 de agosto de 2018]. Disponible en: [https://es.wikipedia.org/wiki/Categor%C3%ADa:Helic%C3%B3pteros\\_militares\\_navales](https://es.wikipedia.org/wiki/Categor%C3%ADa:Helic%C3%B3pteros_militares_navales)
- ZONA MILITAR. El helicóptero naval embarcado. [Consulta: 24 de agosto de 2018]. Disponible en: <https://www.zona-militar.com/foros/el-helicoptero-naval-embarcado>



LA REPUBLICA DEL PERU  
Y SU MAR HEROICO Y ABNEGADO DEFENSOR  
**MIGUEL GRAU**  
EL PERUANO DEL SILENCIO  
1824 - 1878

zo. eo  
super



# Algunas reflexiones sobre la vida de Miguel Grau

## Contralmirante (r) Francisco Yábar Acuña

Director del Museo Naval. Miembro de Número de la Academia Nacional de la Historia, del Centro de Estudios Histórico Marítimos del Perú y del Centro de Estudios Históricos del Ejército. Miembro correspondiente de la Real Academia de la Historia de España.



## RESUMEN

El texto se remonta a los años de la niñez y juventud del máximo héroe de nuestra república, y luego reflexiona sobre su vida antes de ingresar a la Armada Peruana, incidiendo en algunos de sus principales hábitos: el respeto, la lealtad, la sed constante por la superación personal y la búsqueda del conocimiento autodidacta.

## PALABRAS CLAVE

Piura, Juan Manuel Grau y Berrío, Luisa Seminario del Castillo, Manuel Francisco Herrera, Fernando Velarde.

## ABSTRACT

The text goes back to the years of childhood and youth of our Republic maximum hero, and then deliberates over his life before entering the Peruvian Navy, incising in some of the main habits: the respect, loyalty, constant thirst for the personal self-improvement and the search for self-educated knowledge.

## KEYWORDS

Piura, Juan Manuel Grau y Berrío, Luisa Seminario del Castillo, Manuel Francisco Herrera, Fernando Velarde.

El solar piurano que albergó a la distinguida familia Seminario, en una de cuyas habitaciones nació Miguel Grau, engendra en el pecho de cualquier peruano de bien sentimientos de patriotismo, orgullo y nostalgia. No escapo a esta caracterización.

Los padres de Grau fueron el teniente coronel don Juan Manuel Grau y Berrío y doña Luisa Seminario del Castillo. Tuvo tres hermanos enteros, dos mayores y una hermana menor que él, así como cuatro medios hermanos.

La imagen paterna fue sustantiva en la vida de Grau. Su padre era oriundo de Cartagena de Indias y llegó al Perú en 1822 para colaborar con nuestra independencia.

Valor no le faltaba a su padre. Había luchado desde 1811 contra los españoles en su país natal, la Gran Colombia, y en el Perú, su patria adoptiva, como él mismo anotó en su foja de servicios, estuvo a órdenes del genial Sucre en la segunda expedición a los puertos intermedios en 1823. Luego tuvo la honra de participar en las campañas de Junín y Ayacucho, que nos dieron la independencia.

• Artículo recibido el 5 de julio de 2018, aprobado para su publicación el 3 de agosto de 2018

Durante la guerra contra la Gran Colombia, estuvo al lado de los peruanos y fue uno de los que verificó la captura de Guayaquil. Se retiró del Ejército tras la revolución del general Gamarra contra el mariscal La Mar. Entonces radicó entre Paita y Piura, donde pasó casi toda la década de 1830.

Amenazado el Perú por la guerra contra Bolivia y la invasión de los departamentos del sur, regresó al servicio activo a principios de 1842, tras ofrecer desde Piura sus servicios al vicepresidente, general La Fuente. Poco después fue destinado a Ayacucho, pero en noviembre de ese año el general Francisco Vidal lo nombró vista de aduana del puerto de Paita, por lo que el teniente coronel Grau retornó al encuentro de sus hijos.

El tiempo de la niñez de Miguel Grau coincide con la presencia de su padre en Piura y su inicial actividad como vista de aduana en Paita.

Poco se conoce de estos primeros años. Solo nos queda suponer que vivió algún tiempo en el solar y luego en Paita. Es de público conocimiento que se embarcó por primera vez en el velero mercante *Tescua* en marzo de 1843, cuando era aún un niño de 8 años y medio.

Una de las preguntas más difíciles de responder sobre la vida de nuestro héroe se relaciona con ese episodio. ¿Por qué se decidió que se embarcara a tan temprana edad?

Uno de los más importantes biógrafos de Miguel Grau, Geraldo Arosemena Garland, señaló que consiguió el permiso de su padre debido a su precoz insistencia. Ciertamente es que grandes veleros arribaban a las playas de Paita del siglo XIX, que se hizo famosa por ser la primera recalada de quienes venían de Guayaquil y Panamá, puerto de grandes balleneros y modestos pescadores. El lugar debía despertar las más fantásticas ilusiones en los niños como Grau.

Se ha deslindado la posibilidad de que los padres de Grau y su hermano mayor Enrique decidiesen embarcarlos para alejarlos de su entorno. No doy crédito a esta versión que para mí resulta antojadiza y sin fundamento. Probablemente lo que hoy se ve como una decisión extrema tenga otras aristas que le den explicación.

El doctor José Agustín de la Puente y Candamo, en su erudita biografía sobre Miguel Grau publicada en 2003, intuye que la respuesta se encuentra en las carencias del padre para criar a Grau y sus hermanos. Pese a tener un trabajo del Estado, ¿cuán estable podía ser? ¿Podía Juan Manuel Grau cumplir su rol de proveedor tal como se estilaba en esa época?

Para analizar la posible respuesta, permítanme recordarles cuál era la situación del Perú durante la niñez de Miguel Grau.

El estado de guerra e inestabilidad económica que se vivió en el país comenzó en la década de 1810, cuando las tropas virreinales que luchaban en Sudamérica provenían principalmente de nuestra patria. Su financiamiento recayó

sobre los comerciantes, hacendados y, en general, todos los que tenían bienes que aportar a la real hacienda.

La independencia desangró al Perú, pero también lo dejó arruinado. Además, trajo como efecto inmediato la llegada incontrolable de bienes producidos en Inglaterra a bajo costo, que arruinó aún más a los obreros y la incipiente industria nacional, que no podía competir con los bienes fabricados a menor costo en latitudes donde la Revolución Industrial estaba en apogeo.

Pero la crisis generalizada no concluyó con la independencia. Después de Ayacucho se instaló el gobierno de Bolívar, de polémico recuerdo para el Perú. Recuérdese la injusta prisión de Guise, la expatriación forzada de cientos de soldados

y la persecución de la clase política peruana. Tras la apresurada salida del Libertador a la Gran Colombia, siguió la invasión de nuestro ejército del sur a Bolivia, que hizo abandonar a Sucre y su ejército del Alto Perú, y desconocer la autoridad de Bolívar en Lima. Luego, el Libertador, enfurecido, nos declaró la guerra y con ello se dio inicio a una larga lista de conflictos internos y externos que enlutaron y desestabilizaron económicamente al Perú en los siguientes 15 años.

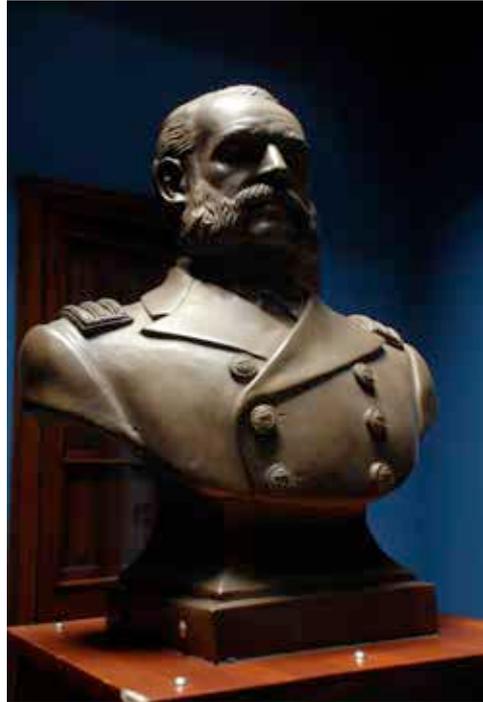
Entre otros eventos, citaré la revolución de Gamarra contra La Mar en 1829, en plena guerra contra la Gran Colombia, que terminó con la salida del país de La Mar.

Gamarra gobernó con mano férrea de 1829 a 1833, pues su Gobierno estuvo plagado de motines y revueltas que debió debelar junto a su esposa doña Francisca Zubiaga, conocida como la Mariscala por su temple y valentía.

El general Orbegoso, sucesor de Gamarra en 1833, tampoco tuvo un momento de descanso, pues pronto se rebelaron los adeptos de su antecesor.

En ese tiempo nació Miguel Grau.

Derrotadas las fuerzas adeptas de Gamarra, una nueva revuelta estalló en fe-



Busto del Almirante Miguel Grau.

brero de 1835, cuando el general Salaverry se proclamó presidente mientras Orbegoso estaba en Arequipa. Orbegoso pidió ayuda al presidente de Bolivia para estabilizar el Perú, por lo que el mariscal boliviano Andrés de Santa Cruz invadió nuestro territorio y derrotó sangrientamente a Salaverry. En 1836, el Perú desapareció como Estado con la invasión boliviana y se dividió en dos países, el estado Norperuano, con Lima como capital, y el estado Surperuano, con capital Cusco. Ambos tenían bandera, moneda y presidente propio. Ellos, junto a Bolivia, conformaron la Confederación Perú-boliviana. El nuevo Estado, de gigantescas proporciones en nuestro continente, suscitó el temor estratégico en Chile ante sus posibilidades económicas y, junto con los peruanos enemigos de la Confederación, le declararon la guerra, que se extendió de 1836 a 1839.

El Perú se vio invadido por tropas extranjeras de diversas banderas. La Confederación fue derrotada en la batalla de Yungay, en Áncash, a principios de 1839. El mariscal Gamarra, que luchó junto a los chilenos para restaurar el Perú al igual que Castilla, Vivanco y muchos otros oficiales peruanos, regresó al poder ese año y trató de ordenar el país bajo un Gobierno conservador. Pero en 1841 se levantó en Arequipa el general Vivanco y se proclamó jefe supremo. Gamarra venció a Vivanco y en octubre de ese año, pensando en reproducir la Confederación esta vez con primacía peruana, invadió Bolivia. Pese a ocupar La Paz, fue derrotado y muerto en la batalla de Ingavi el 18 de noviembre de 1841.

Así, para ahondar nuestros males, tras ser diezmado el Ejército Peruano en Ingavi, los bolivianos invadieron en diciembre de 1841 Puno, Moquegua y Tarapacá.

Con lo mejor de nuestros oficiales prisioneros, la guerra contra Bolivia fue hecha con los restos del Ejército y guerrilleros. Pero fue una guerra corta, pues para junio de 1842 se logró, con gran esfuerzo, desalojar al invasor.

En este tiempo Juan Manuel Grau retornó al servicio activo para luchar contra los bolivianos. Pero al concluir rápidamente el conflicto fue enviado a Paita.

En este tiempo Miguel Grau se embarcó por primera vez.

Poco después estalló nuevamente la guerra civil. El general Vivanco contra el general Castilla se enfrentaron en un cruento conflicto que terminó con la victoria del segundo en julio de 1844, cuando Grau estaba embarcado por segunda vez y tenía 10 años cumplidos.

Cabría preguntarse entonces: ¿cómo se encontraba la economía del Perú y qué futuro vería para sus hijos el teniente coronel Grau?

Se comprende en parte el porqué se decidió el embarque de Miguel Grau a bordo del *Tescua*. Pero resta una pregunta importante: ¿qué tan común era el procedimiento de embarcar niños en los barcos mercantes?

En realidad, no tenemos datos sobre la experiencia peruana embarcando niños en buques mercantes. El de Grau, a falta de estudios, es una referencia aislada y sin contraste local. La experiencia en la principal potencia marítima de aquel entonces, Inglaterra, confirma tal práctica, pero la generalidad de niños británicos embarcados es de 13 a más años e inusual en menores de 10. Los niños se embarcaban para aprender el oficio de marino, comenzando por las prácticas más básicas. Era el modelo de instrucción de la Armada británica y en su Marina mercante.

Cabe recordar que en Paita ya estaba establecida desde 1840 la Escuela Náutica a cargo del teniente segundo Francisco Carrasco, pero los padres de Grau no decidieron por el tipo de educación del modelo español, en aulas, sino que prefirieron el británico, de la escuela del aprendizaje de la práctica.

Entonces, la elección del padre de Grau tiene diversos fundamentos que se explican por la coyuntura social y económica de su tiempo. Pero, insisto, embarcarlo a los 8 años y medio tiene también que ser justificado por algo más. Creo que se trata de un elemento psicológico al cual solo podemos llegar por deducción. La personalidad del niño. A la edad en que Grau se embarcó es casi seguro que un niño promedio de su tiempo aún fuese dependiente de los cuidados emocionales de sus padres, y su conducta, aún en formación, estuviese más orientada a los juegos infantiles que a los oficios de aprendiz de marinero.

Solo una excepción a la regla puede explicarlo. Y Grau es una excepción a la regla. Intuyo que la personalidad del niño Miguel Grau era más desarrollada que la de sus pares. Su madurez emocional debió ser notoria y su capacidad de aprendizaje superior al promedio. Ello explicaría, en última instancia, que se decidiese por embarcarlo a los 8 años y medio. Sus padres confiaron en que podía vencer las dificultades de su temprano aprendizaje marino. Era una solución para otorgarle una educación práctica en un tiempo donde las carencias económicas eran palpables y la situación del país no parecía mejorar. Como mencioné, Grau se embarcó en el *Tescua* en marzo de 1843 y se desempeñó como paje de su capitán Manuel Francisco Herrera, quien al parecer era paiteño y no neogranadino como se creía.

Lo que no podían prever los padres de Grau es que el *Tescua* naufragaría en este primer viaje de Grau frente a la isla Gorgona, justo antes de llegar a Buenaventura, que era su destino final. No sabemos exactamente cómo fue el naufragio, cuántos se salvaron ni qué peripecias vivió Grau. Pero lo cierto es que a principios de 1844 Herrera y Grau estaban de regreso en Paita.

Invoco a la imaginación del lector. Grau tiene 9 años y se presenta a sus padres con el capitán Herrera y este le cuenta sus aventuras y desventuras. ¿Qué pasaría hoy si un niño de 9 años narra a sus padres esta historia? Solución actual: psicólogo, terapia, pastillas para dormir y regalos para engrairlo. Solución de



Patio principal de la Casa Grau de Piura

1844: embárguese de nuevo y supere sus pesadillas. ¡Tiemple carácter y vuélvase hombre!

No creo que la relación entre Grau y su padre fuese difícil. Creo que su padre pensó que lo mejor para el futuro de su hijo era continuar embarcado. Y lo embarcó por segunda vez con Herrera en el *Florita*. Feliz decisión, pues la biografía de Grau así lo acredita.

Desde entonces Grau brilló, lentamente, con luz propia.

Navegó primero hacia el Callao y luego a Paita, Buenaventura y Panamá. De regreso a Paita, a fines de 1844, Herrera asumió el mando del *Josefina*, que se encargaba de llevar el correo entre el Callao y Panamá. La navegación a vela exigía puntualidad y rapidez.

Grau navegó con Herrera hasta 1846 y así relata la experiencia: “Este buque estuvo haciendo el servicio de paquete entre el Callao y Panamá conduciendo la valija de Europa”. Y cesó por haberse establecido la línea de vapores.

El dato es importante, porque Grau fue testigo de la lucha entre la vela y el vapor, entre la tradición y la modernidad. La suerte de la vela estaba echada, pero Herrera siguió porfiadamente llevando el correo, tratando de demostrar que podía cumplir con la regularidad que el vapor aseguraba realizaría con mayor eficiencia. Finalmente, la Pacific Steam Navigation Company desplazó a la com-

pañía peruana. Pero la perseverancia de Herrera fue seguramente un ejemplo que Grau aquilató de su primer comandante y que multiplicó en su vida.

A mediados de 1846, ya de regreso en Paita, volvió a sentar plaza en un velero. Esta vez en un ballenero, la fragata norteamericana *Oregon*. Grau dijo: "Permanecí en este buque pescando ballenas 22 meses y he tocado las Marquesas, Sándwich y la Sociedad".

Un año y 10 meses con los pescadores de ballenas norteamericanos deben haber hecho de Grau un rudo marinero. No dudo que más de una vez remó la lancha de los arponeros, desolló el duro cuero de los cetáceos y conoció de cerca los peligros de esta profesión extrema. Pero lo más importante para mí es que el carácter de Grau templó forma como el acero forjado. El libro *Moby Dick*, de Herman Melville, fue publicado en 1851, por lo que es contemporáneo al embarque de Grau. Frente al peligro, el valor del trabajo en equipo y la lealtad debieron quedar anotados en nuestro héroe.

Aquí debió modelar también su espíritu autodidacta. Sediento de conocimientos, su naturaleza lo llevó a aprender, entre otras cosas, el idioma de aquellos pescadores. Allí conoció a la perfección el inglés y la jerga marinera anglosajona.

Grau debió llegar a Paita a fines de 1848 o principios de 1849. Probablemente a mediados de ese año sentó plaza en la fragata *Peruana* y viajó cargando guano a Inglaterra. Pasó por Burdeos y, de regreso, recaló en Río de Janeiro antes de arribar al Callao a mediados de 1850. Fue su primer encuentro con el cabo de Hornos, el Atlántico y con el comercio del guano, aquel que daría inmensa riqueza al Perú.

En setiembre de 1851, se embarcó en el bergantín peruano *Conroy* para llevar carga al Asia. Tocó las islas Sándwich, y en China llegó a la portuguesa Macao y, finalmente, a Hong Kong.

A los 17 años, Miguel Grau se encontraba en la populosa, cosmopolita y exótica ciudad de Hong Kong. Contaba con una más que abundante experiencia marinera. Hablaba castellano e inglés, había cruzado el cabo de Hornos, navegado por Europa, América y Asia, tenía amplia experiencia en pesca de ballenas y dominaba el arte de navegar a vela. Con esta hoja de vida, podía encontrar trabajo en cualquier barco mercante del mundo.

En Hong Kong cambió de nave. No regresó al Callao en el bergantín peruano *Conroy*, pues se embarcó en la fragata inglesa *John Adam* y navegó de Hong Kong a San Francisco, California. Allí sentó plaza en la fragata norteamericana *Corsair*, con la que navegó a Singapur y Hong Kong. Luego se embarcó en la fragata *Witchcraft* para hacer un viaje redondo de Hong Kong a Singapur.

No es poca cosa el haber navegado en el *Witchcraft*, pues se trataba de uno de los mejores *clippers* construidos en Estados Unidos, que ostentó varios récords de velocidad. Grau, pues, navegó en uno de los mejores veleros del mundo y se codeó par a par con los marinos de habla anglosajona.



Calm. Francisco Yábar dando su discurso alusivo al natalicio de Miguel Grau Seminario en el Museo Casa Grau de Piura.

Nuevamente en Hong Kong, sentó plaza en la fragata americana Stay Hong, con la que viajó a Nueva York y Boston. En este último puerto se embarcó en la fragata Seabon y navegó a California. Finalmente, regresó al Callao el 23 de julio de 1853, próximo a cumplir 19 años, en la fragata norteamericana Golden Eagle, un clipper de gran tamaño dedicado al comercio con China y el transporte de guano.

En unos 10 años, Grau navegó 102 854 millas, esto es, unas 4,7 veces la vuelta al mundo. Al pisar tierra, nuestro héroe ya no se emocionaba con historias de viejos marinos, de los cuentos de lejanas tierras y peligrosas aventuras. A su corta edad él era la luz entre los jóvenes. Era una historia viviente, un marinero curtido, cosmopolita y poseedor de un conocimiento práctico sin par entre sus colegas. Para ese entonces, el padre de Grau se estableció en Lima y seguramente ya sus dos hijos, Miguel y el mayor, Enrique (nacido en 1831, embarcado también en 1843 como Miguel, y navegante en buques mercantes hasta 1853) tenían decidido ingresar a la Armada Peruana.

Ciertamente los hermanos Grau sabían que tenían un vacío que llenar para tentar el ingreso a la Armada. Poseían una excelente preparación marinera, pero adolecían de una educación formal humanista. Por ello, al menos Miguel Grau, se inscribió en el colegio que regentaba el poeta español Fernando Velarde.

Velarde pertenecía a un círculo intelectual limeño de élite. Estaba casado con una sobrina del que sería futuro presidente don José Balta y fundó un colegio modelo de enseñanza primaria y media. Llegó incluso a publicar un libro de gramática reimpresso varias veces. Fue uno de los máximos exponentes del romanticismo en el Perú y, según la pluma de Ricardo Palma, era el "gran capitán"

de la bohemia limeña. Anotó también el tradicionalista que “no había frescos labios de rosa que no recitasen sus versos, ni estudiante que, leyéndolos, no se sintiese arrebatado de entusiasmo”<sup>1</sup>.

Velarde dejó anotado que Miguel Grau fue su alumno. Lamentablemente no hay registro de sus clases, por lo que no sabemos las materias que escogió profundizar. Muchos consideran estos estudios solo como una posibilidad sin refrendo. Para asegurar esta corta y sin duda fructífera etapa estudiantil de Grau, debo mencionar una anécdota personal. Durante mis estudios de Historia tuve la suerte de ser alumno del doctor Oswaldo Holguín, experto en literatura del siglo XIX, y una de sus clases consistió en el análisis de periódicos de ese siglo, justamente de 1854. Para suerte mía, me cupo encontrar una carta entonces desconocida del joven Miguel Grau publicada en el diario *El Comercio*. Documento corto y escueto, se trata de un refrendo a la honestidad y honorabilidad de Fernando Velarde, quien en ese momento veía su honor mancillado por otro personaje de su tiempo. Velarde pidió a tres personas que escribieran sobre él y Grau fue uno de ellos.

Si Velarde era un personaje con múltiples conexiones y de reconocida talla intelectual, ¿por qué escogió a un joven marinero como testigo de su honra? Mi argumento es que sin duda había una relación que los unía, vínculo que debió ser intenso entre maestro y alumno. Es natural que un alumno de gran valía y un maestro de sólidos conocimientos forjen amistad ante la comunidad de virtudes que poseen.

Tiempo después, Velarde dejó el Perú y se estableció en Londres, donde falleció aparentemente a finales de 1880 o inicios de 1881. Poco antes de morir, tuvo conocimiento de la gloriosa suerte de Grau en Angamos y escribió un poema titulado “A Grau”, que deja constancia de la personalidad del joven marino que había sido su alumno en 1853 y 1854:

Es tragedia sublime nuestra vida,  
Precursor muy audaz nuestra esperanza.  
Al festín de la gloria nos convida  
Y al gran ciclón universal nos lanza

¿Cómo el destino en sus misterios pudo  
Hacer tan grande y tan fugaz tu historia?  
¡Héroe! Recibe mi postrer saludo  
Es un sollozo de dolor y gloria.

---

1. DE LA PUENTE Y CANDAMO, José Agustín. Miguel Grau. Lima: Instituto Peruano de Estudios Histórico-Marítimos. 2003, p. 58

Siendo yo joven desgraciado, errante  
Mensajero fugaz de clima en clima;  
Fuiste mi alumno férvido y constante  
¡Allá en la noble y opulenta Lima!

A pesar de los años que se lanzan  
Cuales aves negras al profundo olvido,  
Mis recuerdos más íntimos te alcanzan  
En la revuelta oscuridad perdido.

Te recuerdo muy bien, meditabundo  
Cual las pasiones tempestuosas, tiernas...  
Como un viajero que en el fin del mundo  
Ve surgir a las vírgenes eternas.

En transportes de júbilo temblabas  
Cuando los hechos de numancia oías,  
Con Bolívar el grande te exaltabas,  
Con Sucre el inmortal te enternecías.

Siempre fue dulce para mí tu nombre,  
¡Siempre fue fausta para mí tu estrella!  
Es un arcano incomprensible el hombre,  
Dios en la muda eternidad le sella.

Nunca fuiste risueño ni elocuente,  
Y tu faz pocas veces sonreía,  
Pero inspirabas entusiasmo ardiente,  
Cariñosa y profunda simpatía<sup>2</sup>.

Dejo allí el poema de Velarde, que es extenso y vibrante. Estas estrofas sirven para saber, del antiguo maestro, el recuerdo que guardaba del joven alumno y que, a la luz de su vida marinera, confirma cómo era su personalidad. Sostengo que Grau fue un autodidacta. La vida le dio la oportunidad para aprender por sí mismo y él tuvo la capacidad de diferenciar entre lo bueno y lo malo. Recuérdese el duro ambiente de su infancia y juventud. La oportunidad, ciertamente, se presenta a todos. La diferencia con Grau es que tenía la semilla de los sólidos principios morales que solo le pudieron dar sus padres y los capitanes con los que sirvió, así como la férrea constancia de construir una vida de hábitos virtuosos, dote de la vida que es difícil de mantener y que Grau supo explotar.

---

2. VELARDE, Fernando. A Grau. A la gloria del Gran Almirante Miguel Grau. Marina de Guerra del Perú. 2014, pp. 58-59.

Conociendo su juventud, su lejanía del seno familiar y su duro aprendizaje, se comprende, entonces, el cariño con que escribe a su esposa cuando distrae unos minutos del tiempo que dedica a la campaña naval y la vehemencia con que le pide se preocupe por la educación de su prole. Básteme leer una de sus cartas para dar testimonio de su nobleza de espíritu:

Muy querida esposa:

Como la vida es precaria en lo general, y con mayor razón desde que va uno a exponerla a cada rato en aras de la patria, en una guerra justa, pero que será sangrienta y prolongada, no quiero salir a campaña sin antes hacerte por medio de esta carta varios encargos; principiando por el primero, que consiste en suplicarte me otorgues tu perdón por si creyeras que yo te hubiera ofendido intencionalmente.

El segundo se contrae a pedirte atenciones con sumo esmero y tenaz vigilancia a la educación de nuestros hijos idolatrados; para lograr este esencial encargo debo avisarte, o mejor dicho recomendarte, que todo lo poco que dejo de fortuna se emplee en darles toda la instrucción que sea posible; única herencia que siempre he deseado dejarles<sup>3</sup>.

Imaginémonos, ¿cómo sería nuestra sociedad si cundiese el ejemplo de Grau por el respeto familiar y donde la preocupación de los padres fuese, por sobre todas las cosas, la esmerada educación de sus hijos?

Una vida sustentada en principios morales, una vida llena de hábitos virtuosos y un quehacer público intachable fueron las semillas que Grau sembró en los espíritus de sus hijos, y fueron el modelo de liderazgo que proyectó y proyecta aún en la Armada Peruana y en nuestra sociedad. Si alguna vez alguien dijo que Grau opacaba a otros heroicos marinos, confundió la luz de Grau con el destello enceguedor de la envidia, pues Grau no opaca a nadie. Su nombre y su figura se mantienen incólumes y se funden en un faro orientador que, lejos de opacar, ilumina el sendero de los peruanos y orienta el rumbo de los marinos. Pero ya es hora de que su ejemplo enceguezca a quienes arruinan nuestra patria viviendo en la deshonor, confundiendo a nuestra juventud al hacerle creer que el vicio, la corrupción y el libertinaje son opciones válidas de vida. En oposición a ellos, una sola palabra: Grau.



## Bibliografía

- DE LA PUENTE Y CANDAMO, José Agustín. Miguel Grau. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 2003.
- VELARDE, Fernando. A la gloria del Gran Almirante Miguel Grau. Lima: Marina de Guerra del Perú. 1995.

3. DE LA PUENTE Y CANDAMO, op. cit., pp. 267-269.



IV SIMPOSIO INTERNACIONAL  
**DE SEGURIDAD Y DEFENSA**  
— PERÚ 2018

*“Políticas de Seguridad y Defensa:  
De la visión estratégica a la aplicación marítima”*

Del **21 al 24**  
de  
**Agosto**  
Hotel **LOS DELFINES**

Organizan



# IV Simposio Internacional de Seguridad y Defensa

## Contralmirante Carlos Ricardo Túpac-Yupanqui Bromberg

En enero de 1989 se graduó en la Escuela Naval como alférez de fragata. Es calificado en Guerra de Superficie y en Electrónica y Comunicaciones. Ha realizado varios cursos: Inteligencia, Curso Básico de Estado Mayor, Programa de Política Marítima y Seguridad Nacional, curso de Estado Mayor (Naval Staff College - Class 54) en la Escuela de Guerra Naval de Newport, RI, de los Estados Unidos de América. Ha realizado el Diplomado de Seguridad y Defensa Nacional en la Universidad Tecnológica del Perú. Graduado PADE Universidad San Ignacio de Loyola. Ostenta las maestrías de Política Marítima y Estrategia Marítima otorgadas por la Escuela Superior de Guerra Naval.

Durante su servicio a bordo, fue jefe de la División de Construcción del BAP *Montero*, jefe de la División de Control de Averías del BAP *Mariátegui*, Jefe de la División de Guerra Antisubmarina del BAP *Mariátegui*, Jefe de COC y Guerra Electrónica del BAP *Montero*. Asimismo se desempeñó como primera dotación y jefe de Operaciones del BAP *Supe* y Jefe de Operaciones del BAP *Carvajal*. Fue primera dotación y segundo comandante BAP *Bolognesi*. Posteriormente se desempeñó como Comandante del BAP *Bolognesi*.

Ha sido jefe en diferentes dependencias de la Marina de Guerra del Perú. Agregado naval adjunto a la Embajada del Perú en los Estados Unidos de América. Asimismo ha sido jefe de Política y Estrategia y jefe del Departamento de Planeamiento, Inversión y Doctrina del Estado Mayor General.

El 1 de enero del 2016, asciende al grado de contralmirante y asume el cargo de director general de Recursos Humanos del Ministerio de Defensa. Desde el 1 de enero de 2017, se desempeña como Director de la Escuela Superior de Guerra Naval.



### RESUMEN

En el IV Simposio Internacional de Seguridad y Defensa, organizado por la Escuela Superior de Guerra Naval del 21 al 24 de agosto de 2018, se planteó como objetivo el compartir experiencias, conocimientos y aportes personales de connotados especialistas para ampliar nuestros horizontes profesionales, en el afán de construir e integrar pensamientos hacia una adecuada visión compartida de seguridad, defensa nacional y hemisférica.

### PALABRAS CLAVE

Seguridad, defensa, tecnología, educación, fuerzas armadas.

### ABSTRACT

In the 4th International Symposium on Security and Defense, organized by the Peruvian Naval War College from August 21 to 24, 2018, it was established as objective the sharing of experiences, knowledge, and personal contribution from connoted specialists to widen our professional horizons, in order to build and integrate thoughts towards an appropriate shared vision of security, national and hemispheric defense.

### KEYWORD

Security, Defense, Technology, Education, Armed Forces.

*“Políticas de seguridad y defensa:*

*De la visión estratégica a la aplicación marítima”*

El contenido del simposio estuvo estructurado en seis bloques, denominados “Políticas de seguridad y defensa”, “Las Fuerzas Armadas en el campo no militar”, “Seguridad y defensa: educación”, “Política e intereses marítimos”, “Seguridad y defensa: tecnología” y “Poder naval”. Se realizaron 11 sesiones y se contó con la participación de 24 expositores civiles y militares procedentes de Argentina, Brasil, Colombia, Dinamarca, España, Estados Unidos, Gran Bretaña, Guatemala, Italia y Perú.

• Artículo recibido el 9 de julio de 2018, aprobado para su publicación el 18 de julio de 2018



Estimamos importante hacer una síntesis de las principales ideas compartidas. La doctora Lindsay Cohn sostuvo que es indiscutible que los militares tienen un gran grado de experiencia y comprensión en asuntos de seguridad nacional. Sin embargo, el activo más importante que aportan es la capacidad de ayudar al nivel político a entender la herramienta del poder militar que tienen a su disposición.

El doctor Javier Jordán nos recordó que los objetivos políticos por alcanzar con las operaciones militares dependen en buena medida de la capacidad real de los ejércitos, y se fundamenta en la adecuación de su doctrina orgánica, adiestramiento y materiales, y a las características del entorno estratégico, operacional y táctico. Esto se realiza en un entorno cambiante, marcado por la incertidumbre y, en consecuencia, lleva a que se exhorte una actitud perceptiva a la innovación.

El doctor Pacheco resaltó que la clave para definir el futuro es entender el pasado. Debemos ser asimétricos en nuestra manera de pensar. Actualmente, las amenazas son indeterminadas, tienen intencionalidad, capacidad y oportunidad. Debemos pensar de manera ilógica.

Según el contralmirante Roberto Pereira, los conceptos de seguridad y defensa y la realidad hemisférica impactan en la realización de políticas de seguridad y defensa. Definió la seguridad como la ausencia de temor, y es interdependiente con la realidad y la sensación. Asimismo, la seguridad es el requisito para el desarrollo del hombre como ser humano.

El coronel Frank Melgarejo nos dijo que el rol que cumplen las Fuerzas Armadas norteamericanas en el marco de las operaciones de asistencia humanitaria y respuesta a desastres naturales han sido asumidas con un alto flujo de coordinación entre las Fuerzas Armadas conjuntas, el gobierno interagencial y los países amigos y aliados.

El contralmirante USN Sean Buck resaltó que la conciencia del dominio marítimo es un esfuerzo centrado en conocer, para que podamos actuar de manera rápida y efectiva. Las misiones de asistencia humanitaria reúnen una variedad de socios con diferentes habilidades y recursos. La asociación requiere un intercambio rápido de información y medios confiables de coordinación en los niveles correctos, y los ejercicios regionales y las interacciones previas a la crisis mantienen las habilidades nítidas y maximizan la preparación. En los próximos cinco años, la región enfrentará una multitud de amenazas a la estabilidad. Los actores estatales externos y las redes de amenazas serán desafíos centrales, y crearán oportunidades para la cooperación.

El vicealmirante Jorge Moscoso nos habló sobre la política de inserción social con sostenibilidad en las zonas rurales y nos ilustró sobre la implementación de plataformas de desarrollo en dos modalidades:

Fijas - Tambos

Móviles - PIAS

De igual modo, nos recaló la importancia del mando y control entre los dos programas como factor gravitante.

El doctor Francisco Tudela hizo notar que existen conceptos nuevos que buscan resolver problemas de temas de seguridad en adición a los temas ya conocidos, como por ejemplo: La disuasión. Ante la aparición de nuevas amenazas, ningún Estado podrá hacerles frente sin la colaboración de países de la región.

El doctor Craig Symons sostuvo que el estudio de la historia contribuye a enfrentar la incertidumbre y la complejidad, ante un entorno en constante cambio e incidencia para el futuro. Cada generación enfrenta problemas emergentes resultantes de la transformación política, cultural y tecnológica. El siglo XXI se presenta con una velocidad de cambio vertiginoso. Los eventos históricos nunca se replicarán, pero sí darán enseñanzas a valorar para moldear el futuro.

El doctor James Hickey trató aspectos relacionados con la educación militar en Estados Unidos. Hickey considera que esta educación debe ser continua y los educadores deben constituirse como inversores de capital de riesgo, por la



incertidumbre del producto a formar; es decir, por no poder predecir el resultado de la formación impartida a los estudiantes. Resaltó la importancia del debate en la educación e hizo mención a la preparación de las personas en los centros de educación militar para los próximos 30 años, formando capacidades y valores para el futuro, relacionados con la competencia de los grandes poderes.

El doctor Carlos González de Escalada señaló que el reto histórico de los ejércitos y naciones ha sido y continúa siendo la adaptación de las grandes innovaciones bélicas a las nuevas amenazas, que siempre evolucionan debido a los cambios sociales, tecnológicos o los producidos en el enemigo. De esta manera, se muestra la necesidad de adaptación que deben tener las escuelas de formación relacionadas con las formas de aplicación del pensamiento militar a las nuevas amenazas que se han presentado a lo largo de la historia.

El doctor Mariano Gutiérrez consideró como objeto de su presentación el Gran Ecosistema Marino de la Corriente de Humboldt (GEMCH), trató la alta productividad y variabilidad, las principales actividades económicas, el análisis del diagnóstico transfronterizo, el programa de acción estratégica y la planificación espacial marina. También hizo hincapié en el Programa de Acción Estratégica (PAE) y la planificación espacial marino-costera, para lograr niveles de recuperación y de mantenimiento óptimo de los principales recursos pesqueros, y mejorar la calidad ambiental del ecosistema marino y costero mediante un manejo integrado para lograr el desarrollo sostenible.

El embajador Gustavo Meza-Cuadra nos compartió la preocupación de las Naciones Unidas por desarrollos que ayuden a la preservación del mar, la cual son tratadas en las últimas asambleas. A nivel mundial, se enfocan en la contaminación marina, el cambio climático y la explotación de los recursos que afectan directamente a la actividad pesquera por el sobreaprovechamiento de la biodiversidad marina.

El capitán de navío Massimo Pitarra resaltó que el dominio marítimo está creciendo en importancia como un campo de juego primario para el crecimiento y la prosperidad. Los océanos y los mares están emergiendo entre los “bienes comunes globales” de la humanidad como cruciales para un desarrollo cooperativo sostenible. La evaluación correcta de su importancia es clave en el futuro de las sociedades y verlo de manera competitiva, podría empujar a los actores relevantes hacia una forma de dominación y explotación imprudente.

El contralmirante Rodolfo Sablich desarrolló el contexto del ámbito marítimo nacional y los intereses marítimos, la política de la autoridad marítima, la estrategia y la optimización de las capacidades. Hizo presente que la AMN tiene relación con una serie de organizaciones a nivel internacional, vinculadas a sus funciones y a las responsabilidades del Estado. La principal interacción es con la OMI, pero existen importantes vínculos con la OIT, la FAO y la Universidad Marítima Mundial.

El capitán de navío Alfred Turner nos mencionó que el concepto de ciberdefensa se refiere al conjunto de acciones u operaciones activas o pasivas desarrolladas en el ámbito de las redes, sistemas, equipos, enlaces y personal de los recursos informáticos, con el objeto de proteger la infraestructura crítica del Estado; así como, de las acciones u operaciones llevadas a cabo en el mismo ámbito por parte de otros países.

El coronel David Shilling nos indicó que el dominio ciberespacial cambia muy rápidamente, lo que significa que es difícil establecer y plantear una estrategia de largo plazo, puesto que las amenazas y riesgos cambian constantemente. Refirió que el mayor esfuerzo en el campo de la ciberdefensa y la ciberseguridad está referido a la preparación del personal y medios, a fin de contar con las herramientas informáticas que ofrezcan una barrera efectiva antes de un ataque cibernético.

El general de división Sergio Melo de Carvalho resaltó que el desafío en la defensa cibernética es establecer un marco normativo, el cual debe estar bajo el amparo de la política nacional de defensa y seguridad, alineada a los diferentes documentos normativos en los diferentes niveles. El gran desafío consiste en

cambiar el paradigma militar de “comandar” por el de “coordinar”, como parte de la consolidación de una estrategia de ciberseguridad.

El doctor Félix Pérez nos describió el sistema de mando y control como el ejercicio de la autoridad y dirección por un mando específicamente designado para ello, sobre las fuerzas que le han sido asignadas para el cumplimiento de una misión. También sostuvo que la innovación tecnológica y el cambio de los comportamientos sociales han generado nuevos modelos de negocio, lo cual ha ocasionado la transformación digital de la defensa y la seguridad.

El señor Dennies Olesen recalcó la importancia de contar con una infraestructura de comunicaciones acorde a las necesidades, para la eficiente interoperabilidad de los sistemas y equipos, sobre todo en aquellos que integran el comando y control (C2), para la transmisión de órdenes y toma de decisiones del comando.

El doctor Milan Vego nos ilustró sobre la estrategia naval, que provee las bases para el empleo de las fuerzas navales tanto en guerra como en paz, y está subordinada a la gran estrategia nacional y militar en su conjunto. También recalcó que la mayoría de armadas adoptan una estrategia naval defensiva. El entendimiento de este punto es clave para disputar el control del mar.

El doctor Geoffrey Till nos recordó que el control del mar es la columna vertebral en la formulación de todas las versiones de estrategia marítima. Nos ilustró sobre los términos “condiciones favorables para operar” y el “océano como el lugar mas amplio para la maniobra”.

En cuanto a las conclusiones generales del simposio, podemos mencionar lo siguiente: Existe una responsabilidad del nivel político en el manejo de los temas de seguridad y defensa. Los militares, como especialistas en su ámbito de responsabilidad y en el marco de sus atribuciones en democracia, deben contribuir para sostener una sana interrelación sin interferencias mutuas entre civiles, políticos y militares.

La formulación de las políticas públicas en seguridad y defensa demanda un profundo análisis estratégico para plantear alternativas y cambios estratégicos en el largo plazo, vislumbrando posibles escenarios futuros. En ese quehacer, la innovación militar y la innovación tecnológica tienen sus propios espacios al plantear hipótesis de mejora. La academia siempre tendrá propuestas contributivas que hay que aprovechar.

Los riesgos globales nos presentan interconectividad y tienen alcance multidimensional en el campo de la seguridad. Ante ese escenario complejo, nos compete hacer lo necesario para que se dé el futuro deseado. Por eso debemos



pensar diferente y asumir una actitud proactiva desde su diseño hasta su logro, en un proceso continuo y permanente. Es apostar por un cambio de paradigma, relacionar el concepto de tiempo por momentos en lugar de cronológicamente. En la vertiente educativa, se debe tener muy presente que a quienes estamos formando hoy serán los decisores del mañana.

Ante un escenario tan cambiante y de amenazas, se evidencia que los Estados tienen dificultad para encontrar la forma de enfrentarlo, más aún si en el contexto de países las bases conceptuales difieren de un país a otro en seguridad y defensa. Por lo tanto, es necesario forjar consensos y colaboración entre todos los actores involucrados. Un ejemplo tangible es la forma en que se ha asumido el enfrentamiento de los desastres naturales y la seguridad marítima, donde se manifiesta el compromiso de los países, en especial de los Estados Unidos. Y también, dando una mirada al interior, apreciamos la participación de la Armada peruana en el concepto estratégico de acción social del Estado con sostenibilidad en los ejes de salud, nutrición, educación y seguridad, hasta lograr la articulación de los medios y los fines.

En los procesos formativos y en el ejercicio profesional, es muy importante extraer aprendizajes de la historia para obtener una profunda comprensión de los fenómenos sociales, proporcionando mayores capacidades para reflexionar más allá de las crisis inmediatas, vislumbrar situaciones futuras, adoptar una visión a largo plazo, desempeñarse estratégicamente proactivos y tomar mejores decisiones. Los eventos históricos nunca se replicarán, pero sí darán enseñanzas a valorar.

En educación, el reto es permanente, ya que responde a las necesidades presentes y futuras, donde el cambio sin pausa va abriendo brechas por cerrar. Para enfrentar amenazas tan diferentes, que dan forma al conflicto híbrido, el ciberespionaje, la cibercriminalidad y el ciber sabotaje, se requiere lograr otras competencias. Para ello, se hace necesario fortalecer el liderazgo educativo, el compromiso, la capacidad de cambio y adaptación, así como ampliar los debates para llegar a consensos cuidando las particularidades de cada realidad.

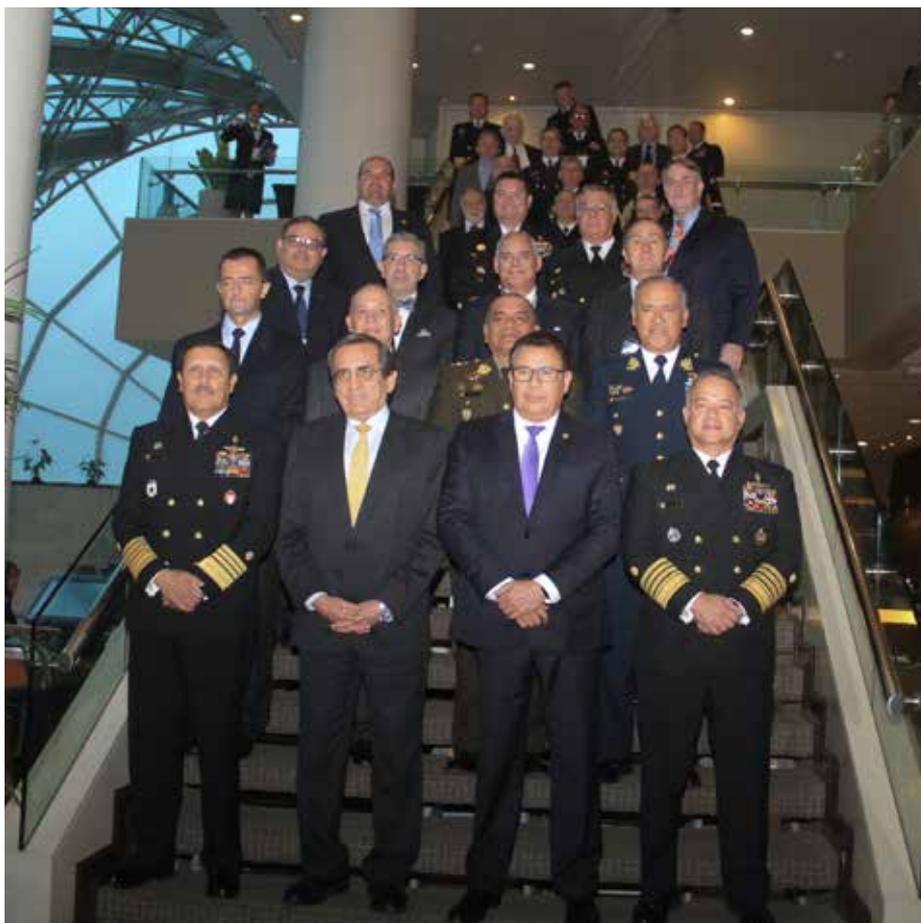
La protección y la defensa de los intereses marítimos demandan un profundo conocimiento de la realidad marítima, así como la promulgación y estricto cumplimiento de las normativas y acuerdos de todas las entidades nacionales e internacionales. La política nacional marítima es un asunto de relevancia fundamental. Si no se prevé los efectos del cambio climático, el desconocimiento y hasta el descuido harán muy caro el futuro y comprometerán seriamente el desarrollo con sostenibilidad.

La cooperación y la interoperabilidad para la seguridad marítima generan un amplio abanico de posibles sinergias con resultados duraderos, que dan paso a la legalidad, prosperidad y estabilidad. En ese sentido, las Armadas y las autoridades marítimas nacionales tienen un rol muy significativo.

En el campo de la seguridad y defensa, los avances en tecnología presentan un escenario complejo y todavía en formulación que es necesario investigar, ordenar, comprender e identificar, en cuanto a sus aspectos claves. La ciberseguridad, la ciberdefensa y las TIC van configurando un escenario muy distinto. Su atención representa no solo un reto, sino un compromiso para su inclusión en todos los foros, reconociendo que por sus alcances implican respuestas militares, no militares e integradas.

Finalmente, el simposio internacional nos hizo notar que las políticas de seguridad y defensa conllevan una visión estratégica que abarca todos los espacios y dominios, desde los más amplios hasta la particular aplicación en el ámbito marítimo. La realidad nos presenta retos y amenazas de toda índole, magnitud y procedencia, altamente evolutivas. Esta situación nos mueve para continuar en el empeño por construir un futuro, cultivando el desarrollo del pensamiento estratégico, crítico, reflexivo, sistémico y prospectivo, así como formas vivas de cooperación y colaboración hacia una visión compartida e integrada que armonice sinérgicamente esfuerzos estratégicos y operativos, con el concurso en esa tarea de las fuerzas navales.

Con este marco conceptual, recordemos que la educación civil y militar en materia de seguridad y defensa, alineada con las demandas de esa realidad



tan dinámica, es, por tanto, el elemento central que nos compatibiliza y hace crecer como personas, profesionales y comunidades nacionales e internacionales de bien.

Agradezco la confianza depositada por el alto mando naval en la Escuela Superior de Guerra Naval para organizar el IV Simposio Internacional de Seguridad y Defensa, a los excelentes expositores, moderadores, asistentes y, en general, a todos los que de una u otra forma han contribuido para concretar con excelencia este evento académico.



Integrantes IV Expedición colombiana a la Antártida "Almirante Tono"

# IV Expedición Científica de Colombia a la Antártida “Almirante Tono”

## Teniente segundo Carlos Montañez Velarde

Bachiller en Ciencias Marítimas Navales por la Escuela Naval del Perú, ESNA (2012). Titulado en Ingeniería Industrial por la Universidad de Piura, UDEP. Estudios de Maestría en Administración Marítima y Portuaria por la Escuela Nacional de Marina Mercante, ENAMM. Calificado en Hidrografía, Hidrógrafo categoría “B”. Actualmente es segundo comandante del BAP *Zimic*.



### RESUMEN

La Antártida es aún considerada como uno de los lugares menos explorados y que más intriga a los científicos. Su influencia en los fenómenos climatológicos globales es y seguirá siendo el motor que impulse el deseo de investigación de las naciones por comprender su importancia y la gran diversidad de especies que en ella habitan. Colombia, una nación bioceánica, comparte junto al Perú una megadiversidad tan diversa que hacen de estos países únicos en el mundo. Sus recursos son fuentes de estudio y esfuerzos de hombres por protegerlos.

### PALABRAS CLAVE

Antártida, expedición científica, almirante Rafael Tono Llopiz, ARC *20 de Julio*, Base Machu Picchu.

### ABSTRACT

The Antarctic is still considered as one of the less explored places and that plots the most to the scientists. Its influence on the global weather phenomena is and will keep on being the engine that triggers the will for research of the nations for understanding its importance and great diversity of species that inhabit on it. Colombia, a bioceanic nation, shares along with Peru a megadiversity in a way that make these countries unique in the world. Their resources are sources of study and efforts of men to protect them.

### KEYWORD

Antarctic, scientific expedition, Admiral Rafael Tono Llopiz, ARC *20 de Julio*, Machu Picchu Base.

## Introducción

Durante el verano austral 2017-2018, Colombia desarrolló con éxito la IV Expedición Científica a la Antártida “Almirante Tono”, llamada así en honor al almirante Rafael Tono Llopiz, héroe naval y prócer de la independencia de Colombia. Para ello contó con una plataforma de investigación propia, el ARC *20 de Julio*, dotada con helicóptero y lancha rápida.

Es así que Colombia se une a las grandes naciones del mundo en el afán de construir y trazar su propia historia en el Continente Blanco, al colaborar

• Artículo recibido el 19 de junio de 2018, aprobado para su publicación el 22 de junio de 2018

activamente con la comunidad científica en los campos de ecosistemas marinos, costeros y continentales, cambio climático y ambiental, biodiversidad de organismos, hidrografía, cartografía y seguridad marítima.

### **Inicios de Colombia en la Antártida**

Es preciso señalar que el interés colombiano por llevar a cabo actividades relacionadas con la Antártida se remonta a inicios de la década de 1980, con los primeros expedicionarios que fueron parte de las campañas científicas de las Armadas de países amigos, así como el trabajo del cuerpo diplomático en las diferentes reuniones del Tratado Antártico. Continuando en esa línea, en enero de 1989 la República de Colombia depositó ante el Gobierno de Estados Unidos el instrumento de adhesión al Tratado Antártico, para así integrar oficialmente este convenio en calidad de miembro adherente.

Un documento fundamental para entender y comprender las políticas en cuanto a las actividades en la Antártida de la República de Colombia es la *Agenda científica antártica de Colombia 2014-2035*, que funge como documento orientador por el cual se formulan las estrategias en el desarrollo de las actividades científicas de Colombia en la Antártida. *La Agenda científica antártica* plantea el desarrollo de la investigación que se proyectará para los próximos 20 años, bajo el liderazgo de la Comisión Colombiana del Océano (CCO), a cargo del vicepresidente de la República de Colombia. En adición, dentro de este documento se presentan las ocho áreas temáticas sobre las cuales se desarrollará la investigación colombiana en el Continente Blanco, y se definen las prioridades estratégicas y metas del Programa Antártico Colombiano (PAC).

### **El ARC 20 de Julio**

El ARC *20 de Julio* es un buque de tipo OPV (Offshore Patrol Vessel), perteneciente a la clase Fassmer-80, construido en Colombia bajo la licencia de la compañía alemana Fassmer. Es el primero de una serie de cuatro unidades de este tipo planificadas por la Armada Nacional de ese país. El nombre de la unidad proviene de una de las efemérides más importantes para la nación colombiana, pues fue el 20 de julio de 1810 cuando se iniciaron los sucesos determinantes que cambiaron la historia de lo que hoy conocemos como Colombia (Nueva Granada), hasta alcanzar su independencia de España. Este día es conocido también como Grito de Independencia.



ARC 20 de Julio en la Antártida

La unidad desplaza más de 1700 toneladas. Tiene una eslora de 80,60 metros y una manga de 13 metros. Puede alcanzar velocidades de 18 nudos y una autonomía de hasta 10 000 millas náuticas gracias a sus motores Wärtsilä. Tiene instalado desde 2014 una ecosonda Kongsberg EA600 de Doble Frecuencia (18K Hz-200 KHz) para levantamientos de profundidades de 0,5 metros a 5000 metros. Asimismo, tiene la capacidad de llevar consigo dos elementos de vital importancia en las labores científicas: la Plataforma Móvil Embarcada (PMO) y el Laboratorio Oceanográfico Móvil Embarcado (LOME), los dos últimos diseñados por la Dirección Marítima de Colombia y empleados desde la primera expedición a la Antártida en 2014.

Las operaciones a las que pueden ser asignadas son: interdicción marítima, vigilancia de la soberanía, atención de desastres, protección del medio ambiente, guerra de superficie, transporte de personal, transporte de carga, plataforma aeronaval y campaña antártica, gracias a las modificaciones realizadas a la planta de ingeniería y la cubierta en 2014.



Plataforma Móvil Embarcada (PMO)

Luego de una serie de reuniones internacionales de 2012 a 2014, el 16 de diciembre de 2014 zarpó el OPV ARC *20 de Julio* del puerto de Cartagena e inició la Primera Expedición Científica de Colombia a la Antártida. Si bien el ARC *20 de Julio* no es un buque oceanográfico con capacidad polar, fue adaptado y modificado en diversos sistemas para cumplir con las tareas y proyectos en el Continente Blanco.

El comandante es el capitán de navío Joaquín Adolfo Urrego Silva. A su lado navega una tripulación de 64 marinos colombianos.

### **Expedición “Almirante Tono”**

La Expedición “Almirante Tono” es la cuarta y última campaña que la República de Colombia ha emprendido bajos sus propios medios en el Continente Blanco. Junto a la Expedición “Caldas”, la Expedición “Almirante Lamaitre” y la Expedición “Almirante Padilla”, son el resultado tangible de más de tres décadas de incansable trabajo por parte de Colombia para llegar como país a los territorios antárticos.

La expedición zarpó a bordo del ARC *20 de Julio* desde el puerto de Cartagena de Indias, en el Caribe colombiano, el 15 de diciembre de 2017. Llevó consigo un equipo de científicos de distintas nacionalidades, aliados en cooperación internacional a la Antártida: Argentina, Ecuador, Perú, Nueva Zelanda, Austria, México y España. Contaron a bordo con 101 tripulantes, de los cuales 30 fueron investigadores con 12 proyectos de investigación.



Equipo Científico de la Expedición "Almirante Tono"

La expedición contempló la visita a los puertos de Valparaíso y Punta Arenas, lugar donde se completó la totalidad de expedicionarios. Luego se emprendió el cruce del paso Drake que separa América de la Antártida.

La derrota establecida incluyó la navegación por los canales chilenos hasta el sur de la Patagonia, razón por la cual se tuvo la presencia de dos oficiales de la Armada de Chile para el apoyo en el practicaaje. Durante la navegación se compartieron experiencias y se adquirieron nuevos conocimientos sobre las consideraciones para este tipo de navegaciones, que demandan un conocimiento a detalle de la configuración de la costa y del buque propio, con el empleo del radar de navegación como equipo principal.

El 13 de enero, en horas de la mañana, se cruzó el círculo polar antártico y se entró oficialmente en aguas australes y, por consiguiente, en la Antártida. Desde esta latitud la navegación se convirtió en una experiencia mucho más intensa en la que los avistamientos de mamíferos marinos y las ballenas se hizo constante. Se realizó un registro fotográfico importante para uno de los proyectos llevados a bordo. Asimismo, se dio inicio a la totalidad de los proyectos que finalizarían con la visita del comandante en jefe de la Armada Colombiana, así como de altos miembros del Gobierno y empresarios de las más importantes empresas y universidades de Colombia.

### Proyectos desarrollados

Dentro de los proyectos en marcha se destacan dos de gran interés. El primero fue “Cambios en la fisiología humana”, y el segundo, “Película documental de ventana de tiempo”. El primero estuvo representado por dos deportistas colombianos de alto rendimiento: Orlando Duque Escobedo, campeón mundial en salto de gran altura en 11 ocasiones, y Sofía Gómez Uribe, campeona y récord mundial en apnea estática (2017), quienes realizaron diferentes saltos e inmersiones en territorio antártico, con la finalidad de observar y analizar los cambios que sufre el cuerpo humano bajo condiciones extremas en el frío. En cuanto al segundo proyecto, la productora Ventana de Tiempo realizó grabaciones a la totalidad de trabajos, navegaciones, paisajes y la rutina día a día. Con ese material desarrollará en 2018 la edición de una película, que será presentada y participará en distintos festivales de cine, con el propósito de difundir la expedición no solo en Colombia, sino alrededor del mundo.

BASE	PAÍS
Arturo Prat	Chile
Palmer Station	EEUU
Cámara	Argentina
Ferraz	Brasil
Arctowski	Polonia
Machu Picchu	Perú
Gob. Augusto Frei	Chile
Julio Escudero	Chile
Bellingshausen	Rusia
Great Wall	China
Artigas	Uruguay
King Seijon	Corea
Carlini	Argentina

Bases visitadas durante campaña Antártica.



Base Naval Antártica Arturo Prat de la Armada de Chile.

Dentro de las actividades planificadas se contempló visitar una serie de bases antárticas como parte del proyecto “Logística inversa Antártica” y recoger experiencias e información vital para el establecimiento de la futura Base Antártica Colombiana Almirante Padilla, que está prevista para entrar en funcionamiento de manera temporal en 2025 y permanente en 2035. Cumpliendo con este propósito, se visitaron 13 bases científicas entre permanentes y temporales, entre las que se destaca el grato recibimiento que se tuvo en la base peruana Machu Picchu.



Nube de puntos en Base Machu Picchu. Fotos: César Arango



Base peruana Machu Picchu

Se trabajó adicionalmente con sensores remotos aerotransportados en drones para la obtención de datos geospaciales y levantamiento de cartografía de precisión de la isla de Media Luna y en zonas de interés, especialmente en el proyecto de localización de la futura Base Antártica Colombiana. Al finalizar la campaña, se mapearon 140 hectáreas de terreno en 24 vuelos realizados con 7832 imágenes.

En el área de ecosistema biológico marino se realizaron los proyectos de identificación y el estudio de hábitat acústico de mamíferos marinos empleando hidrófonos portátiles sumergibles en zonas previamente identificadas y con alta probabilidad de presencia biológica. Se lograron 222 avistamientos y 14 grabaciones. De igual modo, se llevó a cabo el censo, estudio de ecología trófica, concentraciones de mercurio y genética de pinnípedos en áreas poco



MSc. D. Mojica preparando ballesta para muestras de piel y grasa

estudiadas del estrecho de Gerlache, para lo cual se emplearon en ciertas ocasiones ballestas para muestras biológicas de piel y grasa de ballenas. Cada uno de estos avistamientos fueron acontecimientos de gran majestuosidad. A lo largo de la campaña se totalizaron 11 muestras de piel y grasa, y cerca de 190 avistamientos de ballenas.

Dentro del área de biología marina, se desarrolló otra gran contribución a la investigación gracias al proyecto de distribución batimétrica y geográfica de la biomasa del zooplancton y peces, mediante técnicas hidroacústicas. Para



PhD. Jorge Páramo durante análisis de datos obtenidos de Ecosonda SIMRAD EK80

ello, se empleó una ecosonda monohaz Simrad EK80, con un transductor de 38 y 200 kHz, que ayudó a identificar claramente la ubicación de las masas de fitoplacton y, por ende, la de los cardúmenes de peces, a fin de estimar una trazabilidad de la dinámica de ciertas especies presentes en la zona.

Complementando las investigaciones relacionadas con el ecosistema marino, se conceptualizaron proyectos que abarcaron un alcance mucho mayor, como el calentamiento global a través de la variabilidad en la termodinámica de las aguas superficiales del estrecho de Gerlache y de regiones marinas de Colombia, asociada al calentamiento global y a la teleconexión entre El Niño oscilación sur, la oscilación del Atlántico Norte y la oscilación antártica; y la caracterización y evaluación de las propiedades bioópticas para describir la ecología y productividad del fitoplancton en el estrecho de Gerlache.

### **Crucero oceanográfico y batimetría**

Como parte de los trabajos oceanográficos se realizaron 17 estaciones oceanográficas desde la Plataforma Móvil Embarcada (PMO) con sus dos winches y el Laboratorio Oceanográfico Móvil Embarcado (LOME) para el análisis de las muestras. Cuatro de ellas se hicieron en el Pacífico sudamericano y 13 en la Antártida. Se tomaron muestras de agua a distintas profundidades empleando una roseta oceanográfica con botellas Niskin. En total, durante toda la campaña se recolectaron 85 muestras de agua para análisis de

oxígeno disuelto, pH, sólidos suspendidos, nutrientes (amonio, nitratos, nitritos, ortofosfatos y silicatos), clorofila-a y 113 muestras para abundancia de fitoplancton, 14 muestras de microbiología superficial, 14 muestras para análisis de hidrocarburos disueltos dispersos en agua, así como sedimentos en cinco estaciones para la medición de hidrocarburos aromáticos policíclicos y granulometría. Estos datos permitirán estudiar el comportamiento de cada una de las variables en la Antártida y caracterizar la zona detalladamente, para finalmente estimar el transporte de nutrientes y especies biológicas a lo largo del Pacífico sudamericano hasta las costas colombianas.



Programación Rosetta Oceanográfica



Análisis en laboratorio oceanográfico



Rosetta Oceanográfica

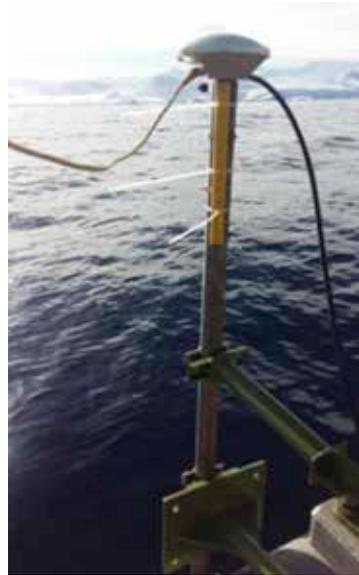


CTD

Los trabajos llevados a cabo como parte del crucero oceanográfico fungieron en adición como pieza fundamental para desarrollar el proyecto de hidrodinámica y masas de agua del Pacífico sudamericano y su conexión con el verano austral antártico, proyecto que busca confirmar la teoría de que gran parte de los nutrientes presentes en las costas colombianas provienen de las gélidas aguas de la Antártida.

De igual manera, se contemplaron trabajos de hidrografía a cargo de la Dirección General Marítima (Dimar) con un equipo de hidrógrafos, con quienes se trabajó muy de cerca durante toda la campaña. La zona de levantamiento se ubicó en el estrecho de Gerlache en dos sectores, la primera en la península Capitán Reclus, y la segunda en la isla Munita, pertenecientes a la Carta Internacional GB 9166, distantes una de otra en una milla náutica. Para tal efecto, se instaló una ecosonda Kongsberg EA400 multifrecuencia (38 KHz-200 KHz) en la lancha rápida tipo Defender, que recorrió 189 millas náuticas hasta cubrir un área de más de 125 km<sup>2</sup>. Se hallaron profundidades entre 7 metros y 400 metros, y se identificaron bajos y peligros a la navegación no documentados anteriormente.

Un detalle importante para la corrección vertical de los datos batimétricos fue la instalación de un mareógrafo portátil RBR, instalado en la posición  $\varphi$ :  $64^{\circ} 30' 54.5485''$  S  $\lambda$ :  $062^{\circ} 03' 23.8958''$  W a 5,60 metros de profundidad, durante 10 días, y que será contrastado con la tabla de pronósticos de marea de la Armada Argentina, así como estaciones mareográficas cercanas. La información recolectada y procesada será enviada a la Oficina Hidrográfica del Reino Unido (UKHO), responsable de la Carta GB 9166, así como a la base de datos del Centro de Investigación Oceanográfica e Hidrográfica del Caribe (CIOH).



Ecosonda Monohaz Kongberg EA 400



Lancha Defender durante trabajos de Batimetría

## **Visita oficial del comandante en jefe de la Armada Nacional**

Como parte de las actividades protocolares, se contempló la visita de una comitiva oficial encabezada por el comandante en jefe de la Armada Colombiana, almirante Ernesto Durán Gonzales. Uno de los propósitos de esta visita fue mostrar al empresariado y las universidades colombianas el gran potencial que tiene la Antártida como foco para la inversión e investigación, ya que ellos son un eje determinante para la gestión y la iniciativa en la asignación de los recursos públicos y privados para futuras campañas.

Un hecho que marcó trascendentalmente la visita fue el recorrido *in situ* dentro de nuestro buque oceanográfico BAP *Carrasco*, que realizaba trabajos científicos en las inmediaciones de Bahía Fildes el 3 de febrero, y que gracias a coordinaciones entre ambas comandancias generales pudo concretarse. Esta actividad permitió que los visitantes apreciaran las capacidades con las que cuenta la Marina de Guerra del Perú en investigación oceanográfica e hidrográfica y en cooperación internacional, lo que despertó un interés inusitado en los visitantes. Más de uno coincidió en que Colombia debería contar con capacidades similares para afrontar los nuevos retos que la Antártida y la ciencia demandan.

## **Culminando la expedición**

El compromiso de los investigadores y científicos, una vez finalizada la expedición, es publicar los resultados de sus respectivos trabajos en un plazo máximo de un año en revistas acreditadas en Colombia, y de igual modo postularlas a importantes revistas científicas del extranjero. En cuanto a la información oceanográfica levantada en la presente campaña antártica y otras que emprenda la Armada Nacional, estas se publicarán en la página web del Centro Colombiano de Datos Oceanográficos<sup>1</sup> (Cecoldo), y estarán disponibles para la descarga y visualización de los ciudadanos en general sin costo alguno. Colombia demuestra en esta campaña que mantiene firme su intención de continuar colaborando con la comunidad científica en los años sucesivos a través de sus buques y científicos, a fin de hacer de este continente un lugar menos desconocido para la humanidad. Tiene al Perú como aliado vital para lograr sus objetivos, un país con el que comparte realidades similares en los océanos y la Amazonía.

---

1 Sitio web: <https://cecoldo.dimar.mil.co/web/>



A BORD DU « QUEEN ELIZABETH »

Le 15 novembre, sir David Beatty avait reçu le contre-amiral allemand Meurer, venu pour régler avec lui les conditions d'exécution de

l'armistice naval. Dans cette conférence, qui prit fin le 16 au soir, fut arrêté le dispositif de la manœuvre de reddition du 15 novembre.

El Almirante Meurer saludando al Almirante Beatty a bordo del HMS *Queen Elizabeth*, 15 de noviembre de 1918.

# Una armada crepuscular: La Marina Imperial alemana (1872 – 1919 )

## Doctor Héctor López Aréstegui

Abogado de la Universidad de Lima, egresado con grado sobresaliente y recomendación de publicación de la tesis *La fragata Mercedes: análisis histórico jurídico de un contencioso internacional (1804-2012)*. Está registrado como conciliador extrajudicial ante el Ministerio de Justicia. Se ha desempeñado como asesor legal de la Dirección de Intereses Marítimos de la Marina de Guerra del Perú, traductor de documentación científica y administrativa de la Asociación para la Conservación de la Cuenca Amazónica (ACCA), así como investigador y coordinador de diversas publicaciones editoriales. Ha escrito artículos para la *Revista de Marina*, la *Revista del Comando Conjunto* y los diarios *El Comercio*, *El Peruano* y *Expreso*.



*“...Los caminos de hierro nos conducirán solamente con mayor rapidez al abismo”*

- François – Rene de Chateaubriand (1768 – 1848)

## RESUMEN

La guerra se nutre de equívocos y, acaso, el mayor de ellos resulte ser el concepto que la historia le escriben los vencedores. Y es que vencedor y vencido no son categorías absolutas, y que *“todos somos vencedores y vencidos al mismo tiempo al describir en nuestros éxitos, pues también exponemos el arduo problema de no olvidar el alcance de nuestras fuerzas”*. Creemos que esta frase, tomada del prefacio de las memorias de guerra del almirante alemán Reinhard Scheer (1863-1928), describe con justicia el carácter de la guerra naval durante la Gran Guerra y, en particular, la existencia crepuscular de la Marina Imperial alemana (1872-1919), cuya historia merece ser mejor conocida y trascender el alcance de la cita churchilliana que constituye su lapida ante el tribunal de la Historia, *“la flota alemana es un lujo, no una necesidad nacional”*.

## PALABRAS CLAVE

Alemania, Prusia, Segundo Reich, Marina Imperial alemana, Guillermo II.

## ABSTRACT

War nourishes from mistakes, and, maybe, most of them turn out to be the concept that history is written by the winners. And it happens that winner and loser are not absolute categories, and that *“everyone are winners and loser at the same time when describing our successes, because we also expose the hard problem of not forgetting the approach of our armed forces”*. We believe that this phrase, taken from the preface of the war memories of the German Admiral Reinhard Scheer (1863 – 1928), describes with justice the character of naval war during the Great War and, in particular, the twilight existence of the Imperial German Navy (1872 – 1919), whose history deserves to be better known and transcend the range of Churchill’s quote that constituted his gravestone before the tribunal of History, *“The German Fleet is a luxury, not a national need”*.

## KEYWORDS

German, Prussia, Second Reich, Imperial German Navy, Wilhelm II.

1 *“But we are victors and vanquished at one and at the same time, and in depicting our success the difficult problem confronts us of not forgetting that our strength did not last out to the end”*.

• Artículo recibido el 4 de junio de 2018, aprobado para su publicación el 10 de junio de 2018

## 1.- ¿Qué es Alemania?

¡Alemania! ¿Qué es Alemania? El gran poeta Johann Wolfgang von Goethe (1749-1832) pensaba que era una entelequia, en tanto los alemanes no superaran su sempiterna tradición de rivalidad y fragmentación<sup>2</sup>, basculando —desde el siglo XVIII— ora bajo la égida de Prusia, ora a la de Austria. A partir del efecto de la Revolución de 1848<sup>3</sup>, que barrió el orden europeo creado por el Congreso de Viena de 1814-1815, Alemania fue tomando forma, a golpes del cincel del nacionalismo, y constituyó la fase final del proceso de las guerras de unificación contra Dinamarca, Austria y Francia (1864-1871). La victoria sobre Francia en la guerra franco-prusiana (1870-1871) fue el hecho político-militar que transformó la Confederación de Estados Alemanes surgida de la derrota austriaca de 1866 en el Segundo Reich<sup>4</sup> alemán. Prusia se constituyó en su Estado director. El 18 de enero de 1871, en Versalles, Francia, se inició el proceso de convertir “un mosaico de curiosidades políticas y la idea medieval del Imperio resucitado<sup>5</sup>” en un Estado a la par de los paradigmas de la época, Francia e Inglaterra.

El Reich era una idea medieval, difícil de definir y mucho más de traducir al lenguaje político de la época. Bajo su sombra coexistían —desigualmente— principios absolutistas de la monarquía prusiana y los democráticos de la Revolución de 1848. El nuevo Estado era una monarquía federal, “una reunión de Estados, bajo la legal y efectiva hegemonía de un Estado director, que es Prusia. Prusia, al crear con su esfuerzo el gran Imperio alemán, recibió el encargo de dirigirlo y obtuvo con ello ciertos privilegios sobre los demás, principalmente en todo lo relacionado con la política militar y comercial de la Confederación<sup>6</sup>”. El Bundsrat (Consejo de la Corona) era la cima de su estructura del poder constituido, con competencia exclusiva en materia de defensa, legislación civil y penal, comercio y orden económico; los Gobiernos estatales lo eran para

---

2 Desde los tiempos de Julio César Germania – Alemania fue considerada más que un pueblo, una vasta comunidad que habitaba en un territorio pobre y peligroso.

3 Serie de motines, sublevaciones e insurrecciones que estallaron en toda Europa, en las que se mezclaron motivos políticos, sociales y nacionales que puso fin al predominio del absolutismo en el continente europeo desde el Congreso de Viena de 1814 – 1815. Se inició el 12 de enero de 1848 en Reino de las Dos Sicilias y llegó a Prusia dos meses después, extendiéndose por toda Alemania a partir del mes de mayo, con la constitución del Parlamento Federal de los Estados Alemanes. La asamblea se dividió entre los representantes partidarios de la Gran Alemania (con Austria) y los de la Pequeña Alemania (sin Austria). Si bien la Asamblea se desintegró el 28 de abril de 1849, a causa de la negativa del rey de Prusia, Guillermo IV, de aceptar la corona imperial de una asamblea revolucionaria, dejó claramente planteada la cuestión de la unidad alemana bajo la hegemonía prusiana o austriaca.

4 El término Reich procede de una fusión ecléctica del Rix celta y el Rex latino, razón por la que se tradujo como *imperio*.

5 FYFFE, Charles Alan (1845 – 1892), Historiador y periodista británico, corresponsal del *Daily News* durante la guerra franco – prusiana.

6 DOMÍNGUEZ RODIÑO, Enrique (1918, 13 de marzo), “Las Grandes Potencias: Alemania V”, *La Vanguardia*, Barcelona, p. 12.



El imperio alemán, 1871 - 1918.

los demás asuntos dentro de sus límites territoriales. La administración imperial recaía en la Cancillería del Reich, ejercida por el ministro presidente de Prusia. Descolgada de esta jerarquía, el Reichstag (Dieta Imperial), de elección popular, servía en la práctica de órgano consultivo para los asuntos de competencia del Gobierno imperial<sup>7</sup>. Este esquema de Gobierno era el resultado de las maniobras políticas del canciller-ministro presidente de Prusia, Otto von Bismarck, para quien la monarquía prusiana tenía el derecho y el deber de dominar el proceso de unidad alemana, lo cual excluía toda forma de Gobierno parlamentario que controlara la acción del monarca. Así, pues, el artículo 4 de la Constitución de 1871 establecía que el soberano tenía el derecho “de convocar, abrir, prorrogar y cerrar el Reichstag y el Bundsrat<sup>8</sup>”.

7 TENBROCK, Robert Hermann, “*Historia de Alemania*”, Paderborn: Hueber – Schöning, 1968, p. 218.

8 PARK, Evan (2015), “The Nationalist Fleet: Radical Nationalism and The Imperial German Navy from Unification to 1914”. En *Journal of Military and Strategic Studies*, 2015. Volume 16, nro. 2, pp. 125 – 159.

## 2.- El llamado del mar

La nación alemana estaba obsesionada con sus fronteras, históricamente precarias y expuestas a la presión de sus vecinos. El geógrafo y politólogo sueco Johan Rudolf Kjellén<sup>9</sup> (1864-1922) afirmaba que estas podían calificarse de malas y eran la fuente de la inseguridad y vacilación de su política exterior e interior. Las postrimerías del siglo XIX añadieron al problema una nueva dimensión: la marítima. En su obra *Las grandes potencias de la actualidad* (1911), Kjellen describía la situación: “Si se tienen en cuenta los grandes intereses marítimos de Alemania, lo que el Rin ha llegado a representar en el interior del país como vía de comunicación comercial y la riqueza que se levanta sobre sus riberas, se comprenderá cuán penoso ha de resultar para Alemania el no poseer la desembocadura del Rin. En Oriente le pasa a Alemania con el Vístula lo que a los Países Bajos con el Rin: no posee nada más que su curso medio. Con el Rin es Holanda la que le roba a Alemania su natural con el mar; en el Vístula, Alemania es quien le roba la suya a Rusia. Lo mismo sucede algo más con el Este con el Memel; también con este río es Alemania la favorecida, con perjuicio de Rusia”<sup>10</sup>.

Sin embargo, Prusia estaba anclada en el brillo de la gloria de las guerras de unificación<sup>11</sup>. La guerra era, según la definición uno de los intelectuales más reconocidos de la época, el historiador Heinrich von Treitschke (1834-1896), “el medio de grabar en la mente del individuo el binomio patria-nación, a fin de que trascienda de sí mismo y liberte a la nación del destino que había tenido hasta las guerras napoleónicas, ser el campo de batalla de casi todos los conflictos bélicos de Europa”. El almirante Reinhard Scheer (1863-1928), que creció en aquel ambiente de exaltado nacionalismo, dejó testimonio de ello en la introducción de sus memorias de guerra: “Del lado opuesto Prusia-Alemania. Toda su historia marcada por la lucha y la angustia, porque las guerras europeas tuvieron lugar preferentemente en su territorio. Era la nación del Imperativo Categórico, presta a las privaciones y al sacrificio, siempre levantándose una y otra vez, hasta que finalmente pareció haber alcanzado el éxito a través de la unificación del Imperio y ser capaz de cosechar los frutos duramente ganados de una posición de poder. La victoria sobre las adversidades solo pudo lograrse

9 KJELLEJEN, Johan Rudolf ((1864 – 1922), Geógrafo, politólogo y político sueco. Fue catedrático de ciencias políticas y estadística de las universidades de Gotemburgo y de Upsala. En 1899 acuñó el término *Geopolítica*.

10 DOMINGUEZ RODIÑO, Enrique, (1918, 6 de febrero), “Las Grandes Potencias: Alemania II”. En *La Vanguardia*, 6 de febrero de 1918. Sección “La Guerra Europea”, p. 9.

11 “Sólo en la guerra se forja una nación. Sólo las grandes acciones comunes en nombre de la patria unen a la nación. El individualismo cede y el individuo se difumina y se convierte en parte de un todo” – Heinrich von Treitschke.



Vista del puerto de Hamburgo, 1890.

gracias a su idealismo y probada lealtad a la patria bajo la opresión del gobierno extranjero. La fuerza de nuestro potencial defensivo descansaba sobre todas las cosas en nuestra conciencia e integridad adquiridas por la estricta disciplina<sup>12</sup>.

Así, al iniciar su andadura como estado unificado, en Alemania no se tenía en consideración la célebre máxima romana "Navegar es necesario, vivir no lo es"<sup>13</sup>. Prusia no era consciente de esta verdad porque había vivido casi toda su historia de espaldas al mar. Por ser la más pequeña y la más joven de las potencias europeas surgidas de las guerras de religión de los siglos XVI y XVII, sus recursos financieros siempre habían sido escasos y, por ello, sus formaciones navales efímeras. Además, su vecindad con grandes potencias marítimas (Dinamarca, Holanda, Suecia, Francia e Inglaterra) abonaba a favor de la idea de invertir en un poderoso ejército en lugar de una débil armada.

12 SCHEER, Reinhard. *Germany's High Sea Fleet in The World War*. Londres: Cassell & Co. 1920. También disponible en: <http://www.richthofen.com/scheer/>

13 Esta frase, según el filósofo e historiador romano Plutarco (46/50 d.C. –120 d.C.), había sido pronunciada por el caudillo Pompeyo (106 a.C. – 48 a.C.) arengando a sus marineros a embarcarse a pesar del amenazador estado de la mar, mientras les recordaba que el deber está por encima de cualquier miedo o de cualquier circunstancia.

El único chispazo de tradición marítima alemana era el recuerdo de la Liga Hanseática (1358-1630), una federación comercial y defensiva de ciudades del norte de Alemania y de las comunidades de comerciantes alemanes en el mar Báltico, los Países Bajos, Suecia, Polonia y Rusia. El Margraviato de Brandeburgo —el antecedente medieval de Prusia— apenas participó en esta alianza. Así, mientras el rey-sargento Federico Guillermo I de Hohenzollern (1688-1740) y su sucesor Federico II (1712-1786) creaban el ejército modelo del mundo europeo de la Edad Moderna, el dominio del mar se convertía en el elemento clave en la diferenciación entre los Estados. No bastaba con proteger las costas de la flota enemiga, sino ser capaz de explorar los mares allende de las mismas. La fuente de riqueza de las naciones era el comercio marítimo. Prusia —y posteriormente el binomio Prusia-Alemania a fines del siglo XIX— aún no habían dado ese paso, el cual elevó, en su momento, a Portugal, España, Francia e Inglaterra como potencias mundiales.

Alemania hubo de esperar a que surgiese una figura que encarnase el llamado del mar. Este personaje fue el príncipe Adalberto de Prusia (1811-1873), fundador de la efímera flota de la Confederación de Estados del Norte de Alemania, la *Reichsflotte*<sup>14</sup> (1848-1852) y de la Marina Prusiana (1850-1867). No es fácil definir la personalidad del príncipe Adalberto, acaso lo más preciso es decir que fue para su patria en una sola persona lo que para Portugal significó el príncipe Enrique el Navegante (1394-1460) y para Inglaterra Samuel Pepys (1633-1703), el organizador de la Royal Navy. La voz del príncipe era la vocera de muchas otras que recordaban las razones por las que se debía contar con una armada que protegiera permanentemente las costas de invasores, bloqueara los puertos del enemigo en caso de guerra y salvaguardara el comercio exterior en aguas allende del norte de Europa. Convergían con su opinión las ideas de personajes como el economista Freidrich List (1789-1846), creador del Sistema de Innovación Nacional (léase, en términos contemporáneos, la teoría del desarrollo económico), quien señalaba que una flota permanente debía existir por y para un bien común, la defensa y la proyección de la identidad nacional alemana<sup>15</sup>.

---

14 La *Reichsflotte* (Flota Imperial) fue la primera marina unificada alemana. Fue creada el 14 de enero de 1848 por la Asamblea Nacional Alemana de Fráncfort, con el fin de contar con una fuerza naval en la Primera Guerra de Schleswig (1850 – 1852) contra Dinamarca. La fecha de su creación se considera, simbólicamente, como el inicio de la Armada alemana moderna. Ver: <https://es.wikipedia.org/wiki/Reichsflotte>

15 PARK, op. cit.

La mano creadora de la Marina Imperial alemana (Kaiserliche Marine) fue la del general Albrecht von Stosch (1818-1896), quien imprimió en sus acciones un norte claro: una institución de unidad nacional, defensora de soberanía marítima y del comercio exterior. El desafío era inmenso. Corrían tiempos de cambio tecnológico y de la naturaleza jurídica de la guerra en el mar. Los mayores obstáculos eran, como ya lo hemos señalado anteriormente, la posición geográfica de Alemania y la falta de una tradición naval. A su favor, Von Stosch contaba con el apoyo político del canciller Bismarck y de un generoso presupuesto para un programa naval de 10 años según el cual se construirían ocho fragatas blindadas, seis corbetas blindadas, 24 corbetas ligeras, siete monitores, dos baterías flotantes, seis avisos, 18 cañoneras y 28 torpederos, parcialmente financiado con los pagos que hubo de hacer Francia al Reich como compensación de los gastos de la guerra de 1870-1871. En una década (1872-1882) Von Stosch creó una armada de la nada, formó a sus oficiales y tripulantes y dotó a Alemania de una industria naval propia. Lo hizo con pragmatismo, consciente de la incertidumbre reinante sobre el futuro del poder marítimo<sup>16</sup>. Así, el SMS *Hansa* (1872) y el SMS *Preussen* (1873) fueron dos buques exponentes de lo que significaba para Alemania el poder naval: respeto de su soberanía y una garantía para su comercio. El SMS *Hansa* fue el primer blindado construido en astilleros germanos y pasó la mayor parte de su vida útil en el exterior, protegiendo el comercio alemán. El SMS *Preussen* fue el primer buque de guerra teutón construido por un astillero privado —el astillero AGVulcan, en Stettin<sup>17</sup>—, patrulló el Mediterráneo oriental durante la guerra ruso-turca (1877-1878) y participó en la ceremonia de transferencia del archipiélago de Heligoland al Imperio en 1890. La obra formativa de Von Stosch (1872-1882) y su sucesor, el general Leo von Caprivi (1883-1888), fue sumamente exitosa y, a fines de 1880, Alemania era la tercera potencia naval de Europa, solo superada en número de unidades por Rusia y la Gran Bretaña<sup>18</sup>.

Además de crear una armada, Alemania emprendió la tarea de dotarse de una continuidad litoral entre el mar Báltico y del mar del Norte y una plataforma de proyección sobre el mar del Norte, el archipiélago de Heligoland<sup>19</sup>. El primer objetivo se alcanzó con la construcción del canal de Kiel. Las obras se iniciaron en Holtenau, cerca de Kiel, el 3 junio de 1887 y concluyeron ocho años después,

16 “Necesitamos buques que sean apropiados para proteger a la marina mercante ofensivamente y escuadrones que estacionemos para fines de policía en lugares distantes. Considero que los acorazados son un error; son superfluos para nuestras condiciones porque no podemos combatir en un combate de largo aliento”. Albert von Stosch

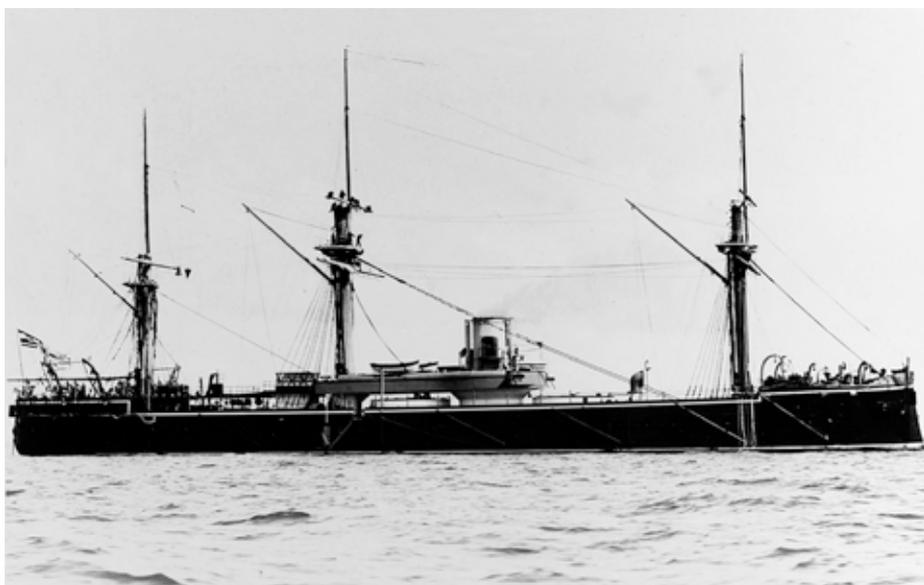
17 Actualmente Szczecin, Polonia

18 El artículo 53 de la Constitución Imperial de 1871 decía que la Marina del Imperio se encontraba al mando del Emperador, correspondiéndole ocuparse de su organización y composición.

19 RUBIO Y BELLVE, Mariano. El Canal de Kiel. En: *La Vanguardia*, 22 de octubre de 1916. Sección “La Guerra Europea”.



SMS Hansa



SMS Preussen



Retrato del kaiser Guillermo II en uniforme naval.

el 20 de junio de 1895. El canal medía 62 metros de ancho en la superficie y 22 en el fondo, 9 de profundidad; en honor al monarca que inició el proyecto —Guillermo I, rey de Prusia y primer emperador de la Alemania unida— se le denominó Káiser Wilhem Kanal. No era la primera vez que se vinculaba el mar Báltico y el mar del Norte a través de un canal, pero sus predecesores eran, comparativamente, obras modestas. Así, pues, del canal de Kiel se dijo que era una muestra “del orgullo alemán, pletórico de facultades de invención e imaginación, de iniciativa y de recursos, una audacia avisada y complaciente a la que se rinde homenaje y se sirve de una potencia industrial de primer orden y de personal altamente calificado<sup>20</sup>”. Asimismo, la adquisición del archipiélago de las Heligoland (1890) —fruto del cuidado que puso el canciller Bismarck en las relaciones diplomáticas con Gran Bretaña— consolidó el dominio marítimo alemán y le dotó de una proyección al mar del Norte.

### 3.- La influencia de Mahan (1890 – 1897)

En 1888, al iniciar su reinado, el káiser Guillermo II (1859-1941) declaraba con seguridad que “Al Imperio alemán no le es menester nueva gloria militar ni conquistas, ahora que ha ganado el derecho a vivir como nación unida e independiente”. Esta prudencia fue decayendo a partir de 1890, tras la dimisión de Bismarck a la Cancillería del Reich. El voluntarioso emperador cayó bajo el influjo de las ideas de Alfred Thayer Mahan (1840-1914), autor del libro que se consideró como el más influyente de la última década del siglo XIX, *La influencia*

20 “Des facultés d’invention et d’imagination, un esprit d’initiative et de ressources une hardiesse avisée et souple auxquels il faut rendre hommage, servis admirablement par une puissance industrielle de premier ordre [...] et le dévouement passionné d’un personnel d’élite”. GRANDHOMME, Jean-Noël. Du pompon à la plume: l’amiral, commentateur de la guerre et de la paix d’inquiétude, 1914-1919. En: *Guerres mondiales et conflits contemporains*, 2007. Vol. 3, nro. 227, pp. 43-64.

*del poder marítimo en la Historia: 1660-1788*. La obra era una compilación de las clases dictadas por el marino norteamericano en la Academia de Guerra Naval de Estados Unidos.

Mahan señalaba que el control de los mares era el factor más importante para la prosperidad nacional a lo largo de los siglos y que los componentes del poder marítimo de una nación eran los factores geográficos, los recursos naturales, el carácter nacional, el espíritu de su gobierno y su política naval y diplomática. Asimismo, deducía varios principios estratégicos relacionados con la concentración de fuerzas, la correcta elección del objetivo y la importancia de las líneas de comunicación. *La influencia del poder marítimo en la Historia: 1660-1788* resumía las razones por las que una nación debía contar con una Armada, cuyo principal objetivo fuera el tener la capacidad suficiente para destruir una flota de guerra enemiga. En Alemania *La influencia del poder marítimo en la Historia: 1660-1788* tuvo un gran éxito. El káiser Guillermo II (1859-1918) fue su mayor propagandista, y llegó a decir de él que: "No estoy leyendo sino devorando el libro de Mahan y trato de aprovecharlo con el corazón y con la mente. Es un trabajo de primera clase y clásico en todos sus puntos. Está a bordo de mis barcos y es constantemente consultado por mis almirantes y oficiales".

Sin embargo, el Segundo Reich no encajaba con la geografía política que proponía el autor norteamericano. Y es que, tal como decía Kliején, "Alemania era, en la constelación europea, la menos independiente de todas las potencias mundiales"<sup>21</sup>. Consciente de ello, Bismarck se había ocupado de mantener un equilibrio estratégico europeo en beneficio de la prosperidad y estabilidad de Prusia-Alemania y de la dinastía Hohenzollern. Así, al oeste contenía a los franceses y mantenía buenas relaciones con los británicos y, al este, era sumamente cuidadoso y hasta cordial con los rusos. Dicha política exterior le había permitido fortalecer la posición del Reich, dotándole de una costa continua y de una salida independiente al mar del Norte. Conservador de corazón, Bismarck había dado autonomía al general Von Stosch en el desarrollo del primer programa naval (1872-1882), sabiendo que pondría énfasis en la construcción de una Armada protectora del comercio germano y no en experimentos para los cuales Alemania no estaba en condiciones de asumir por falta de recursos

21 DOMINGUEZ RODIÑO, Enrique. Las grandes potencias: Alemania II. En: *La Vanguardia*, 6 de febrero de 1918. Sección "La guerra europea", p. 9.

22 La ventaja de contar con el favor imperial constituyó, a la larga, al problema para la consolidación de la cadena de comando de la Armada.

23 A diferencia de Inglaterra, la Alemania imperial nunca tuvo un apoyo tributario que le permitiera con una fuente de financiación estable y permanente de su Armada. La Royal Navy disfrutaba de los ingresos producidos por una serie de impuestos y tasas al comercio colonial.

políticos<sup>22</sup> y económicos<sup>23</sup>. Von Stosch eludió estos escollos y apostó por el torpedo como nivelador de las pequeñas y grandes armadas. Esta nueva arma, desarrollada por el ingeniero británico Robert Whitehead (1823-1905) con el apoyo de capitales austro-húngaros, respondía a la pregunta sobre cómo una marina modesta podía defenderse de una armada más poderosa.

#### 4.- La daga en la garganta de Inglaterra

El programa de torpedos de la Armada Imperial estaba en manos de un oficial quien había sido influenciado hondamente por las ideas de Mahan, Alfred Tirpitz (1849-1930). A pesar de haber sido promovido por Von Stosch,

Tirpitz cuestionaba la misión que le había impuesto Von Stosch a la Marina Imperial. Para Tirpitz, “la bandera debía seguir los pasos del comercio, como otros países habían visto antes de que nosotros nos diéramos cuenta<sup>24</sup>”. Así, al asumir el cargo de Secretario de Estado en el despacho de la Administración Naval Imperial en junio de 1897, Tirpitz dio un golpe de timón presentando al káiser el proyecto de una gran flota de combate cuya realización implicaba graves consideraciones políticas y diplomáticas, porque constituía un peldaño más en la escalada de militarización de la política exterior y de seguridad nacional. Construir una gran flota era entrar en competencia directa —y, eventualmente, en conflicto abierto— con la Gran Bretaña por “el lugar bajo el sol”<sup>25</sup> que, según Tirpitz, negaban los británicos a los alemanes.

Tirpitz pensaba que el flanco estratégico más desprotegido de los británicos era el mar del Norte. La Marina Real privilegiaba el teatro de operaciones del Mediterráneo y el despliegue de sus unidades como gendarmes de las



El almirante Alfred Von Tirpitz (1849-1930).

24 SCHEER, op. cit., p. 176.

25 Esta frase es el elemento central del discurso del ministro de relaciones Exteriores, Bernhard von Bülow, del 6 de diciembre de 1897, en el cual anunció el golpe de timón de la política exterior alemana, de la política europea de Bismarck (europapolitik) a la global del káiser Guillermo II (Weltpolitik), es decir, del balance de poderes en Europa a la expansión mundial del poderío alemán.



La flota de altamar alemana, 1914.

colonias y el comercio británico. Según Tirpitz, los británicos negociarían con Alemania un acuerdo sobre construcciones navales con el fin de mantener su presencia naval en el Mediterráneo y del resto del mundo. Por ello la Gran Flota Alemana debía ser una *fleet in being* (escuadra en potencia), es decir, una amenaza constante a la hegemonía naval británica. En medios periodísticos esta estrategia recibió un nombre más amenazante y perturbador, “la daga en la garganta de Inglaterra” que la prensa británica asumió y utilizó para advertir al Gobierno y al pueblo del peligro alemán y de la complaciente política de espléndido aislamiento frente a los asuntos europeos.

La estrategia de Tirpitz se fundaba en supuestos erróneos. El Reino Unido no vaciló en responder al reto e inició un programa naval que duplicó en una década la tasa de construcciones navales alemanas y reorganizó su sistema de defensa global gracias al apoyo político y económico de sus dominios, Canadá, Australia, Nueva Zelanda, la India y África del Sur. En vísperas de la Gran Guerra, Inglaterra había triplicado su ventaja en el juego de correlación de fuerzas. En Alemania echaban raíces las dudas sobre la capacidad de la Armada Imperial para enfrentar a la Royal Navy y la validez de la idea de pretender hacer la guerra contra Inglaterra<sup>26</sup>. La guerra ponía en peligro la prosperidad alcanzada por la

---

26 En sus memorias Tirpitz niega que su intención fuera ir a la guerra contra Inglaterra. Por lo contrario, señala que la Armada Imperial tenía un carácter defensivo contra las intenciones bélicas de los británicos, amén de darles unas cuantas lecciones en política internacional.

marina mercante alemana. La divisa de la compañía naviera Hamburg-Amerika-Line —“mi campo es el mundo”— era una realidad de la que se enorgullecían todos los alemanes. Su director Albert Ballin (1857-1918) era consejero del káiser y mediador en las sombras en las crisis diplomáticas entre Inglaterra y Alemania gracias a su amistad con el consejero privado del rey Eduardo VII (1841-1910), sir Ernst Cassel (1852-1921). Siendo el principal armador de Alemania, Ballin temía por la seguridad de la flota mercante alemana y la pérdida de su posición preeminente en el comercio mundial. En 1914 era Inglaterra quien tenía preparada la daga para, cuando estallara la guerra, encajarla en la garganta de Alemania a través de un bloqueo a distancia aprovechando las desventajas geográficas del litoral germano. Asimismo, su presencia naval global borraría del mapa los buques mercantes alemanes<sup>27</sup>.

## 5.- Tiempo de pruebas

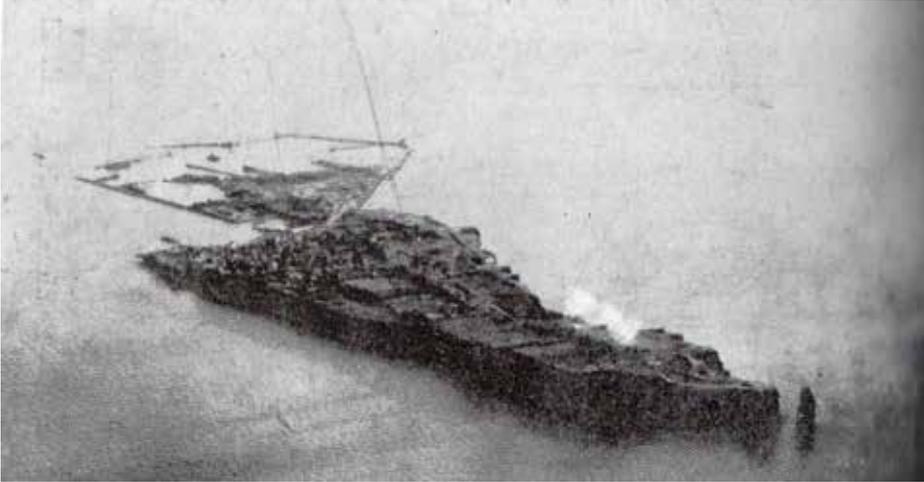
En vísperas de la Gran Guerra la Flota de Alta Mar Alemana se encontraba en una situación política sumamente complicada. Tras una década del gozar el favor imperial (1897-1908), las críticas comenzaron a llegar de todos los sectores políticos, incluso entre los nacionalistas que veían en el almirante Tirpitz encarnados todos los defectos de un estamento político-militar débil, elitista, ciego a las demandas de la nación y reaccionario. Las críticas más feroces venían del grupo que había sido el puntal del programa de Tirpitz, la *Deutscher Flottenverein*<sup>28</sup> (Liga Naval Alemana) (DFV). Era irónico que esta institución, creada como freno al parlamentarismo y al Partido Social Demócrata (SPD), pasara a ser una feroz opositora de Tirpitz. El nacionalismo que había insuflado y sostenido la construcción de la Armada Imperial se escapaba del control del Reich. El SPD aprovechó la crisis de confianza en Tirpitz para cuestionar la política global del káiser y del nacionalismo y ganar predicamento más allá de su electorado tradicional, la clase trabajadora.

Atrapada entre dos fuegos, el nacionalismo desbocado y la prédica pacifista y antiimperialista del SPD, la Armada Imperial fue señalada por unos de bajar la cabeza ante los británicos y, por otros, de ser la responsable de las tensiones

---

27 *La Vanguardia* (29 de noviembre de 1914), p. 16, segunda columna: “Londres, 28 – La Oficina de Trabajo ha publicado a los efectos de la guerra sobre las marinas mercantes inglesa y alemana. De dicho informe se desprende que el 97 por cien de los buques ingleses siguen prestando servicios mientras el 89 por cien de los alemanes han dejado de prestarlo, y que la mayoría de los que navegan son pequeños buques de cabotaje”.

28 Fundada en 1898, la DFV – se definía “como una muestra de concordia entre el trabajador y el príncipe, la izquierda y la derecha, el norte y el sur, un movimiento popular fundado en el amor a la patria, sin distinción de ideas políticas y religiosas ni barrera social alguna”.



La isla de Heligoland y su puerto, 1914.

diplomáticas anglo-alemanas. La guerra estalló en plena crisis de credibilidad y ante ella el alto mando naval no tuvo otro camino que el de la improvisación. En este marco, "Alemania vio en el submarino un rayo de esperanza en el acoso mundial a que se encontraba sometida y apeló a él como pudo apelar al rayo de la muerte<sup>29</sup> si este se hubiese inventado. Los aliados disponían de la hegemonía marinera tal y como se entendía hasta entonces, en el concepto clásico de la guerra marítima, de la guerra que hasta entonces era guerra plana. El submarino era la guerra en el espacio, completando el avión esta transformación que no es que origine una guerra nueva, como creen, o fingen creer, unos cuantos futuristas, pero que desde luego introduce otras modalidades como ha acaecido siempre desde que un arma o un adelanto sensacional ha cambiado los puntos básicos del planteamiento del problema<sup>30</sup>".

Asimismo, Alemania se lanzó a una guerra de guerrillas en el mar (Kleinkriegs) utilizando corsarios cuyas hazañas y desventuras constituyen episodios apasionantes del desarrollo de la guerra naval como la del *Westburn*, en el archipiélago canario, en aguas españolas, es decir, en territorio de un estado neutral. Sobre ella, *El Comercio* informaba el 2 de junio de 1916 lo siguiente:

29 El rayo de la muerte o rayo de tesla es un arma que permite disparar un haz de partículas microscópicas hacia seres vivos u objetos para destruirlos. Supuestamente fue inventado entre la década de 1920 y 1930 de manera independiente por Nikola Tesla, Edwin R. Scott y Harry Grindell Matthews, entre otros. El aparato nunca fue desarrollado, pero ha alimentado la imaginación de muchos autores de ciencia ficción y ha inspirado la creación de conceptos como la pistola de rayos láser, utilizada por héroes de ficción como Flash Gordon. Ver: [https://es.wikipedia.org/wiki/Rayo\\_de\\_la\\_muerte](https://es.wikipedia.org/wiki/Rayo_de_la_muerte).

30 MILLE, Mateo, *Historia Naval de la Gran Guerra 1914 – 1918*, Barcelona: Inédita Editores, 2010, p. 123.

“Acaba de llegar el vapor inglés *Westburn*, izando la bandera de guerra alemana, bajo el mando del oficial de marina Badewitz, llevando a bordo las tripulaciones de los vapores ingleses *Flamenco*, *Horace*, *Edimborough*, *Clan Mactavish* y el belga *Luxemburg*, todos hundidos por el comandante alemán. El *Westburn*, cargado de carbón, fue apresado en su viaje de Inglaterra a Buenos Aires. Las tripulaciones de los cinco vapores serán puestas a disposición de sus respectivos cónsules.

El *Westburn* entró en el puerto de Santa Cruz [de Tenerife], mientras que un crucero inglés se hallaba anclado en la rada. Es de grandísimo interés hacer constar el hecho de que el vapor que acaba de fondear en [Santa Cruz de] Tenerife, tenía 199 prisioneros ingleses, mientras que la tripulación estaba constituida por sólo siete alemanes [...]

Mientras las tripulaciones de los barcos alemanes surtos en el puerto aclamaban a la heroica tripulación del *Westburn*, en cuyo palo mayor había sustituido la bandera británica por el pabellón alemán, abandonó la bahía el crucero inglés HMS *Sutlej*, cuya situación resultaba un poco ridícula. El *Sutlej* quedó vigilando, fuera de la bahía, en espera de que al transcurrir las 24 horas de su entrada, en Tenerife, abandonará el puerto el *Westburn*, para entonces cazarlo o hundirlo a cañonazos [...]

Al cumplirse las 24 horas de su llegada al puerto, el *Westburn*, a cuyo bordo no quedaba ni uno solo de los tripulantes y pasajeros que traía prisioneros, levó anclas y enfiló la salida del puerto. Los muelles y las alturas estaban repletos de curiosos que se disponían con gemelos y anteojos de largo alcance a presenciar qué iba a ocurrir en el mar tan pronto como el crucero *Sutlej* pudiese atacar a los corsarios alemanes.

El *Westburn*, con su corta tripulación germana, y arbolando el pabellón de guerra del Imperio, salió valientemente fuera de la bahía. La expectación era extraordinaria, se había tocado zafarrancho de combate. Tan pronto como salió a la mar, el crucero británico se puso en movimiento para darle caza. El oficial alemán, que con sus siete hombres iba a bordo del *Westburn*, no se proponía escapar. Antes, al contrario, puso proa en demanda del enemigo y hacia él dirigió el buque capturado. Se detuvo entonces el crucero y rectificando su rumbo parecía aceptar el reto de los alemanes. Todo el mundo esperaba el primer cañonazo cuando, al costado del *Westburn*, se destacó un bote, en el que iban los marinos alemanes. El crucero inglés avanzó entonces, forzando la máquina, pero una violenta y larga explosión a bordo del *Westburn* dio a entender a

los marinos ingleses que se habían burlado de ellos nuevamente volado la presa en sus mismas narices. Los valerosos germanos ganaron rápidamente el puerto de Tenerife entre las aclamaciones de todos los que presenciaban la hazaña. Allí afuera quedaban los marinos ingleses devorando su fracaso. Los alemanes desembarcaron en el muelle, y seguidos del público que les felicitaba se presentaron antes las autoridades<sup>31</sup>.

No es nuestra intención ocuparnos del combate de Jutlandia (31 de mayo-1 de junio de 1916). Basta decir que fue un choque inútil: los británicos no aniquilaron a la Flota de Alta Mar Alemana y, esta, a su vez, no pudo romper el bloqueo británico y justificar su existencia. Un comentarista español contemporáneo, Mariano Rubio y Bellve, concluía que: "El problema en el mar queda planteado, después de la batalla, en los mismo términos que antes que ella. Solamente la muerte, con numerosas víctimas de la horrible tragedia de Jutlandia, es la que ha triunfado en toda línea<sup>32</sup>". Evidentemente, Alemania reclamó para sí el resultado del combate como una victoria táctica, pero lo cierto es que no había variado la situación estratégica de Alemania. Un corresponsal del *Daily Telegraph* la resumía así:

La verdad es que, como isleños, no ignoramos lo que son los mapas de guerra, pero damos más importancia a los mapas sancionados por el tiempo. Olvida Von Bethmann-Hollweg que cerca de tres cuartas partes de la superficie de la Tierra están cubiertas de agua. Cuando se iniciaron las hostilidades, comenzaba una lucha mundial para los alemanes, que habían demostrado actividad en los mares y estaban practicando o preparando operaciones guerreras no solo en cada uno de los continentes, sino también en todos los países del globo. Para los germanos esto no es ya actualmente una guerra mundial. Alemania se halla casi tan completamente aislada del mundo exterior, como París en 1870. Aunque Alemania haya gastado 7250 millones de francos en su Marina, y aunque tenía la primera marina mercante del mundo después de la británica, sin embargo la bandera germana ha desaparecido del mar, resultado singular para una nación marítima.

Durante varios siglos la guerra marítima, en la que se hallaron comprometidas las flotas de España, Holanda y Francia, nunca ocurrió

---

31 *El Comercio* del 2 de junio de 1916, edición de la mañana, p. 4, tercera y cuarta columnas.

32 RUBIO Y BELLVE, Mariano. "En el mar", En: *La Vanguardia*, 11 de junio de 1916. sección "La guerra europea", p. 14, columnas 1-4.

que no mostraran sus banderas en el mar; pero la marina mercante alemana ha desaparecido; la marina de guerra está inactiva, el comercio transatlántico ha cesado y han desaparecido las colonias. Alemania no ha alcanzado victorias como las conseguidas por Napoleón en 1811, pero Trafalgar preparó Waterloo. El canciller alemán debe leer la vida de Napoleón<sup>33</sup>.

La Hochseeflotte no tendría una segunda oportunidad de medir fuerzas con la Royal Navy. Sus pérdidas habían sido menores que las británicas, pero eran irremplazables. Ya no podía disputar el dominio del mar. Al respecto escribió Mateo Mille: "Pero Alemania no era una nación naval; la formidable potencia creada por el almirante Von Tirpitz, organizador genial al amparo de una industria colosal, no fue empleada adecuadamente<sup>34</sup>".

En el invierno boreal 1916-1917 la moral de la flota se fue a pique. Como todos los alemanes, el fracaso de la cosechas hizo más severo el racionamiento alimentario. Las magras raciones potenciaron elementos como la inactividad, las rutinas sin sentido y el desprecio de los oficiales. En junio de 1917 una manifestación contra los privilegios alimentarios de los oficiales se tornó en una plataforma política a favor de una paz negociada. Los líderes del comité de marinos fueron detenidos. Dos de ellos fueron fusilados<sup>35</sup>. En julio un alzamiento armado en las bases navales de la costa de Flandes dejó un saldo de 50 oficiales asesinados y la destrucción de las instalaciones de los zeppelines. Su líder, el segundo teniente Rudolf Glatfelder, declaró después, ya a salvo en Suiza, que este hecho probaba la capacidad de los alemanes para rebelarse<sup>36</sup>. En diciembre el desacato a la orden de reembarque de la dotación de buques de vigilancia que acababan de regresar de una larga y sangrienta patrulla degeneró en motín que fue devalado con un saldo de 44 muertes. Los sobrevivientes fueron condenados a trabajos forzados<sup>37</sup>.

El descontento también cundía en el cuerpo de oficiales. Von Tirpitz hubo de renunciar a la Secretaría de Marina en marzo de 1916, a causa de su postura favorable a la guerra submarina irrestricta<sup>38</sup>. Pocos meses después se convirtió

33 *La Vanguardia*, del 29 de mayo de 1916, p. 6, tercera columna.

34 MILLE, op. cit., p. 11

35 PATERSON, Tony, A History of the First World War in 100 moments: My dear parents, I have been sentenced to death... *The Independent*. 17 de junio de 2014.

36 *La Vanguardia* del 20 de octubre de 1917, p. 13, primera columna.

37 *La Vanguardia* del 26 de enero de 1918, p. 9, tercera columna.

38 *El Comercio*, del 23 de marzo de 1916, edición de la mañana, p. 1, tercera y cuarta columnas.

en cofundador del Partido de la Patria Alemana (DVP), un movimiento político nacionalista opuesto a una paz negociada. Corría el año 1918 y el poder real —el gobierno que apoyaban Von Tirpitz y sus correligionarios— era el de los caudillos del pueblo alemán, el mariscal de campo Paul von Hindenburg y el general Erich Ludendorff. En mayo de 1918 corrían fuertes rumores sobre la existencia de círculos secretos de oficiales conspirando contra Von Capelle y Scheer, con el fin de sacar de los puertos a la Hochseeflotten y combatir contra los ingleses<sup>39</sup>. A finales de julio el crítico naval del Berliner Tageblatt, capitán de navío (r) Karl Ludwig Lothar Persius (1864-1944), declaraba abiertamente el fracaso de la guerra submarina<sup>40</sup>.

El 29 de setiembre de 1918 el alto mando del Ejército alemán reclamó al Gobierno imperial el inicio de negociaciones para un armisticio con los aliados. Cuatro días después el nuevo gabinete, con el príncipe Max de Baden a la cabeza<sup>41</sup>, enviaba una nota al gobierno de los Estados Unidos solicitando el armisticio sobre la base de los Catorce Puntos del presidente Woodrow Wilson. Entretanto el Ejército y la Marina Imperial se ocupaban de los efectos de la derrota. El alto mando militar hábilmente inició una campaña de propaganda entre las tropas del frente. Esta fue el origen del mito de la “puñalada por la espalda”, en el cual se apoyarían los partidos de extrema derecha durante la República de Weimar, en particular los nacionalsocialistas. Entre la oficialidad naval las células nacionalistas clandestinas salieron a la luz y, en contra de la voluntad de paz del gobierno Baden, sus integrantes dictaron las órdenes pertinentes para el alistamiento de la Flota para forzar el combate decisivo contra la Armada británica. El 28 de octubre la marinería de Kiel y Wilhelmshaven se amotinaron, utilizando como pretexto el nivel crítico al que había llegado el racionamiento de las dotaciones. Cinco días después Kiel —la capital de la Armada imperial— era escenario de manifestaciones en las que se exigía, además de la mejora del rancho, la reforma política y la libertad de los encarcelados por los motines de 1917. El temor de que el motín fuese develado a sangre y fuego, al estilo de la sublevación en Flandes, ocurrida el verano pasado, dio motivo a los amotinados para armarse y organizarse en soviets. Así, pues, el pabellón imperial fue arriado e izada la bandera roja. El motín fue controlado por la moderación de las autoridades navales y la intervención del diputado socialista Gustav Noske, hombre de autoridad y sentido práctico.

39 *La Vanguardia*, del 18 de mayo de 1918, p. 9, cuarta columna.

40 *La Vanguardia* del 28 de julio de 1918, p. 13, primera columna.

41 El 3 de octubre de 1918 marca el inicio de una serie de Gobiernos concebidos entre cábalas y motines. La política alemana no se estabilizó hasta el año 1922, tras el asesinato del ministro de Relaciones Exteriores, el industrial Walter Rathenau (1867 – 1922). Su muerte unió, brevemente, a la mayoría silenciosa contra los radicalismos políticos.



La tripulación del SMS *Grober Kurfürst* (Gran elector), Scapa Flow, islas Orcadas, 21 de junio de 1919.

No hubo violencia contra los oficiales y los amotinados fueron licenciados, dispersándose por toda Alemania. Guillermo II seguía los acontecimientos desde el cuartel general del Ejército Imperial en Spa (Bélgica). Conmocionado, declaró que ya no tenía una marina y abdicó. En aquella hora amarga Guillermo II dijo: "Espero que esto será en beneficio de Alemania. No desesperemos por el porvenir". Una vez más se había repetido un viejo axioma sobre los motines navales: estos se producen en las flotas que permanecen ancladas en puerto, y son mayormente consecuencia de una derrota.

## 6.- Ocaso

El 15 de noviembre de 1918 el almirante alemán Hugo Meurer (1869-1960) firmaba con su par británico, Jellicoe, las cláusulas del acuerdo de internamiento de la flota imperial. Tres días después el almirante Ludwig von Reuter (1869-1943) asumía el mando de la escuadra de buques destinados al internamiento provisional en Escocia. Conformada por 10 acorazados, siete cruceros ligeros y 50 destructores, su derrota hacia Escocia tuvo un aire que recordaba tiempos

convulsos, pues cada buque ondeaba dos enseñas, la imperial a popa y la bandera roja en el palo de proa. El lugar definitivo de internamiento fue Scapa Flow, la base de la Grand Fleet británica, en el archipiélago de las Orcadas. Durante las negociaciones del Tratado de Versalles los buques permanecieron fondeados y severamente custodiados, a tal punto que sus tripulaciones se encontraban incomunicadas y prohibidas de tocar tierra.

En vísperas de la culminación de las negociaciones de paz en París, a fines de junio de 1919, el *Times* de Londres informaba que los aliados habían acordado exigir a Alemania la entrega de los buques internados a través de un arreglo financiero. En caso que la respuesta germana fuera negativa, correrían tres días de plazo para la denuncia del armisticio del 11 de noviembre de 1918 y, con ello, la reanudación de hostilidades. Con la convicción que el destino de la flota internada era la de trofeo de guerra, el almirante Von Reuter activó el plan de hundirla. Aprovechando un descuido de sus custodios, los alemanes abrieron los grifos de fondo de los buques y arriaron los botes salvavidas. En cinco horas se fueron a pique 10 acorazados, cinco cruceros de batalla, cinco cruceros ligeros y 44 destructores. Un crucero de batalla, cuatro cruceros ligeros y 14 destructores fueron embarrancados por personal británico. Ludwig von Reuter había protegido, in extremis, el honor de la flota<sup>42</sup>.

La Hochseeflotte pudo haber tenido un final diferente si se hubiera prolongado la guerra. En setiembre de 1917, el almirante David Beatty (1871-1936), comandante de la Gran Flota, autorizó un audaz plan según el cual 121 aviones del Real Servicio Aéreo Naval (RNAS) destruirían la Hochseeflotte y sus bases de Kiel y de Wilhemshaven<sup>43</sup>. Los torpederos despegarían desde portaaviones y los hidroplanos-bombarderos desde sus bases del canal de la Mancha. Este plan de ataque sirvió de modelo para el bombardeo de la flota italiana surta en Tarento, Sicilia, el 11 de noviembre de 1940.

## 7.- A modo de conclusión

En su biografía de juventud, *Historia de un alemán. Memorias. 1914-1933*, el periodista alemán Sebastian Haffner (1907-1999) escribió: “Esta enfermedad —el nacionalismo— que en otros casos solo afecta el aspecto externo, en el

---

42 Fue testigo de estos hechos Claude Stanley Choules (1901 – 2011), el último de los últimos veteranos británicos de la Primera Guerra Mundial.

43 WILKINS, Tony. World War I's abandoned Pearl Harbour Attack. 3 de agosto de 2015. [Consulta: 24 de agosto de 2018]. Disponible en: <http://defenceoftherealm.wordpress.com/2015/03/08/world-war-1s-abandoned-pearl-harbour-attack/>



Los restos del destructor alemán V82 en Portsmouth, Inglaterra, cuadro del pintor británico William Wyllie, 1920.

suyo —los alemanes— les carcome el alma [...] Un alemán que cae víctima del nacionalismo deja de ser alemán, apenas es persona. Y lo que este movimiento genera es un Imperio alemán, quizás incluso un gran Imperio alemán o un Imperio pangermánico y la consiguiente destrucción de Alemania”. Considero que esta reflexión personal de Haffner puede aplicarse a la existencia de la Marina Imperial alemana. Su carácter nacionalista debe comprenderse como una imitación del sentimiento nacional de los ingleses y franceses de su época<sup>44</sup>. Al imitar se corre el peligro de tomar los defectos ajenos<sup>45</sup>. ¿Necesitaba Alemania una Armada como la concebida por la ambición del almirante Von Tirpitz? Creemos que no. Incluso el káiser Guillermo II (1859-1941) declaró, en un momento de lucidez, que la seguridad del Imperio no descansaba en nuevas conquistas<sup>46</sup>. En 1871 Alemania había ganado el derecho a vivir como nación

44 “Repróchese a los alemanes el que imiten unas veces a los ingleses y otras a los franceses, pues es lo mejor que pueden hacer. Reducidos a sus propios medios nada sensato podrían ofrecernos”.

45 “¡Bienaventurados nuestros imitadores, porque de ellos serán nuestros defectos!” – Jacinto Benavente, dramaturgo español (1866 – 1954).

46 Al Imperio Alemán no le es menester nueva gloria militar ni conquistas, ahora que ha ganado el derecho de vivir como nación unida e independiente” – Guillermo II (1888).

unida e independiente. En 1888 contaba con una Armada digna de respeto, garantía de su soberanía e, incluso, con un modesto Imperio colonial. En 1918 Alemania perdió todo lo ganado y sus marinos se amotinaron para salvar sus vidas, porque no querían ser sacrificados en un combate inútil. En cuanto a Scapa Flow, este hecho fue una tragedia redentora para una Armada destruida moralmente. El almirante Von Reuter y sus oficiales demostraron que todo se había perdido, menos el honor.

Scapa Flow fue el último acto de un fracaso que se recuerda con una cita churchilliana, “la flota alemana es un lujo, no una necesidad nacional”. Creemos que dicha frase es equívoca. Al dotarse de una Armada poderosa, Alemania demostró su voluntad de ser un pueblo fuerte y con vocación marítima. Equívocamente se creyó que la libertad de los mares solo podía alcanzarse por medio de la fuerza. Aquel dogma era propio de la época y la derrota alemana probó su falsedad arrastrando en su magnitud a su poderosa adversaria, Inglaterra, a la luz del impacto humanitario que provocó el bloqueo de las costas alemanas. El orgullo y la ambición desmedida fueron la perdición de la Marina Imperial alemana. Sus virtudes fueron el valor y la pericia de los tripulantes de submarinos, destructores y cruceros auxiliares. Aquellos que servían a bordo de los *dreadnoughts* y cruceros de batalla no tuvieron la oportunidad de demostrar su calidad. La obra de construir una flota como la Armada Imperial fue extraordinaria. En ella vemos la maestría y las debilidades de sus artesanos, Von Stosch, Von Caprivi y Von Tirpitz.

---

47 “Alemania en sí no es nada, pero cada alemán es mucho por sí mismo” - Goethe (1808).



## Bibliografía

- DOMINGUEZ RODIÑO, Enrique. Las grandes potencias: Alemania II. En: *La Vanguardia*, 6 de febrero de 1918. Sección "La guerra europea".
- DOMINGUEZ RODIÑO, Enrique. Las grandes potencias: Alemania V. En: *La Vanguardia*, 13 de marzo de 1918. Sección "La guerra europea".
- *EL COMERCIO*. 23 de marzo de 1916, edición de la mañana, p. 1, tercera y cuarta columnas.
- *EL COMERCIO*. 2 de junio de 1916, edición de la mañana, p. 4, tercera y cuarta columnas.
- GRANDHOMME, Jean-Noel. Du pompon à la plume: l'amiral, commentateur de la guerre et de la paix d'inquiétude, 1914-1919. En: *Guerres mondiales et conflits contemporains*, 2007. Vol. 3, nro. 227, pp. 43-64.
- *LA VANGUARDIA*. 29 de noviembre de 1914, p. 16, segunda columna.
- *LA VANGUARDIA*. 29 de mayo de 1916, p. 6, tercera columna.
- *LA VANGUARDIA*. 20 de octubre de 1917, p. 13, primera columna.
- *LA VANGUARDIA*. 26 de enero de 1918, p. 9, tercera columna.
- *LA VANGUARDIA*. 18 de mayo de 1918, p. 9, cuarta columna.
- *LA VANGUARDIA*. 28 de julio de 1918, p. 13, primera columna.
- MILLE, Mateo. *Historia naval de la Gran Guerra (1914-1918)*. Barcelona: Inédita Editores. 2010.
- PARK, Evan. The Nationalist Fleet: Radical Nationalism and The Imperial German Navy from Unification to 1914. En: *Journal of Military and Strategic Studies*, 2015. Vol. 16, nro. 2, pp. 125-159.
- PATERSON, Tony. A History of the First World War in 100 moments: My dear parents, I have been sentenced to death... *The Independent*. 17 de junio de 2014.
- RUBIO Y BELLVE, Mariano. En el mar. En: *La Vanguardia*, 11 de junio de 1916. Sección "La guerra europea", p. 14, columnas 1-4.
- RUBIO Y BELLVE, Mariano. El canal de Kiel. En: *La Vanguardia*, 22 de octubre de 1916. Sección "La guerra europea".
- SCHEER, Reinhard. *Germany's High Seas Fleet in the World War*. Londres: Cassell & Co. 1920.
- TENBROCK, Robert Hermann. *Historia de Alemania*. Paderborn: Hueber-Schöning. 1968.
- WILKINS, Tony. World War I's abandoned Pearl Harbour Attack. 3 de agosto de 2015. [Consulta: 24 de agosto de 2018]. Disponible en: <http://defenceoftherealm.wordpress.com/2015/03/08/world-war-1s-abandoned-pearl-harbour-attack/>



# Estados Unidos: la geopolítica del petróleo

## Capitán de navío Renato Atilio Antonioli Rios

Graduado de la Escuela Naval del Perú en 1990 como bachiller en Ciencias Marítimo Navales. Calificado en las Especialidades por Orientación de Electrónica y Comunicaciones y por Actividad de Guerra de Superficie. Cursos institucionales: Curso Básico de Inteligencia, Curso Básico de Estado Mayor, Curso de Comando y Estado Mayor y Curso de Alto Mando Naval. Maestría en Estrategia Marítima y Maestría en Política Marítima. Cursos Extraintitucionales: Autoevaluación de Carreras de Educación Superior, Gestión Procesos, Procesos por resultados e Indicadores de Gestión. Unidades Operativas: oficial de Comunicaciones, oficial de Artillería y Construcción y jefe del Departamento de Operaciones de las Unidades de Combate tipo Corbetas Misileras, jefe de Comunicaciones de la Comandancia de la Fuerza de Superficie, Jefe de Operaciones de la Fragata Misilera, BAP *Mariátegui*, Comandante de la Corbeta Misilera, BAP *Sánchez Carrión*, Jefe de la Sección de Comunicaciones de la Comandancia de la Fuerza de Superficie, jefe de la Sección de Operaciones de la Comandancia General de Operaciones de la Amazonía, jefe del Estado Mayor a Flote de la Comandancia de la Fuerza de Superficie y Jefe de la Sección de Personal de la Comandancia General de Operaciones del Pacífico.



## RESUMEN

El presente artículo se refiere a los cambios que se producen en la geopolítica mundial en relación con el precio del petróleo en el mercado, el cual hasta hace unos años dependía principalmente de los países del Medio Oriente, mediante la oferta y la demanda. Sin embargo, en la actualidad, Estados Unidos está asumiendo el papel de actor principal en la determinación del precio del crudo, ya que desde hace unos años ha iniciado el incremento de su producción, la disminución de sus importaciones y la reducción de su consumo. Esta situación lo convierte en el mayor productor de petróleo del mundo. Ha logrado su independencia energética a fin de influir en las economías de sus competidores.

## PALABRAS CLAVE

Petróleo, *fracking*, geopolítica, Estados Unidos.

## ABSTRACT

This article refers to the changes that are being produced in the global geo-politics in relation to the price of oil in the market, which until a few years ago depended mainly on the countries of the Middle East, through supply and demand. However, currently, United States is assuming the role of leading player in the determination of the price of crude oil, since a few years it has started its production increase, decrease of imports and reducing its consumption, becoming the largest producer of oil in the world, to achieve energy independence, in order to influence the economies of its competitors.

## KEYWORDS

Oil, *fracking*, geopolitics, United States.

---

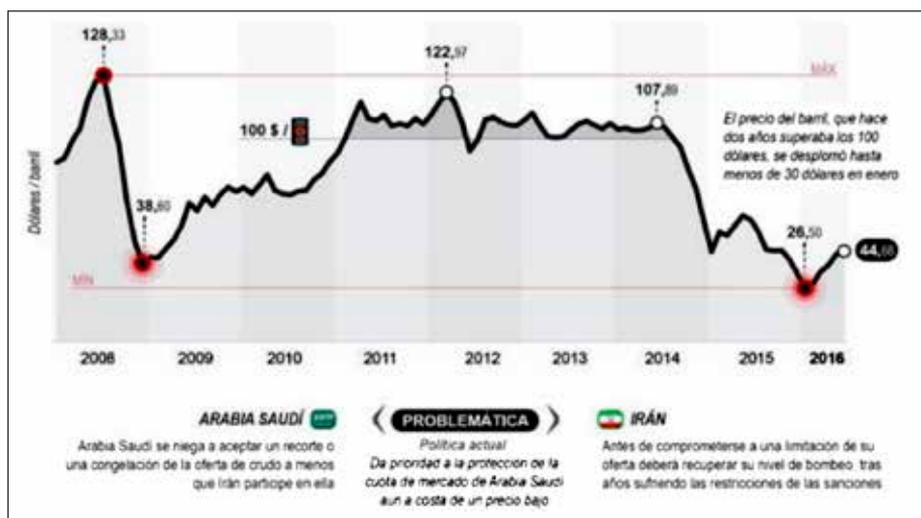
Desde hace más de un siglo, el petróleo representa la principal fuente de energía a nivel mundial que, junto a sus derivados y los diversos materiales que de él se obtienen, los convierte mayoritariamente indispensables en el día a día. Ello trae consigo que la economía mundial esté desarrollada sobre la base de este producto no renovable y que las principales potencias, así como los países productores de petróleo, busquen tener grandes reservas de crudo y mejores precios por barril. Este hecho genera una lucha constante entre la oferta y la demanda, así como intereses políticos y económicos, en un escenario de conflictos internacionales.

• Artículo recibido el 12 de julio de 2018, aprobado para su publicación el 18 de julio de 2018

El petróleo, al ser la principal fuente de energía del mundo, ocupa un lugar preponderante en la geopolítica global, ya que los alcances de producción inciden directamente en su valor en el mercado e influyen en los intereses nacionales e internacionales de cada país, principalmente en sus respectivas economías.

En el gráfico 1 podemos ver la variación del precio del petróleo en los últimos 10 años. Los valores estaban por encima de los 100 dólares por barril en el periodo 2011-2014. Sin embargo, a finales de 2015, luego de una gran caída, llegó a tener su valor más bajo, 26,5 dólares por barril. Después hay una ligera subida, hasta llegar al valor actual promedio de 55 dólares por barril.

Gráfico 1. Evolución del Precio del Petróleo (2008-2016)



Fuente: Organización de Países Exportadores de Petróleo y Agencia EFE.

La caída del petróleo a partir de 2014 se debió principalmente a factores geopolíticos, debido a que Arabia Saudita (mayor exportador mundial de petróleo y de alta calidad), en acuerdo con Washington, tomó la decisión de mantener un alto nivel de producción, aumentando la oferta y, a su vez, disminuyendo el precio del crudo. Esta decisión, además de afectar sus propios ingresos, afectó también los ingresos de Rusia, Irán y Venezuela. El costo de producción del petróleo para Arabia Saudita oscila entre 5 o 6 dólares por barril, mientras que para los otros países tiene un promedio de 26 dólares por barril<sup>1</sup>.

1 DINUCCI, Manlio. El arte de la guerra. 7 de enero de 2015. [Consulta: 6 de agosto de 2018]. Disponible en: [www.voltairenet.org/article186403.html](http://www.voltairenet.org/article186403.html)

A finales de 2016, la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP<sup>2</sup>) y 11 productores independientes (Azerbaiyán, Bahréin, Brunéi, Guinea Ecuatorial, Kazajistán, Malasia, México, Omán, Rusia, Sudán y Sudán del Sur) acordaron en Viena reducir la producción en 1,8 millones de barriles por día (mbd), hasta finales de 2018, con la finalidad de disminuir la oferta y aumentar el precio del petróleo<sup>3</sup>.

A pesar de que la OPEP y los 11 países asociados acordaron reducir su producción con el objeto de incrementar el precio del crudo, esto no está surgiendo tal efecto, ya que Arabia Saudita, aunque es miembro de la OPEP, no lo está cumpliendo, y Estados Unidos, al no ser parte del acuerdo, sigue incrementando su producción de petróleo y gas de shale o roca de esquisto<sup>4</sup>.

Ed Morse, jefe de Investigación de Citigroup, indicó en una entrevista de televisión en Bloomberg que el petróleo de esquisto de Estados Unidos prevalecerá sobre la OPEP. La OPEP y sus aliados pueden haber impulsado los precios del petróleo mediante la reducción de la producción, pero en el proceso están perdiendo ingresos y su posición no es sostenible durante un largo periodo. Por otro lado, los perforadores de esquisto de Estados Unidos están adaptados para sobrevivir a precios tan bajos como 40 dólares por barril. Es así que los exportadores estadounidenses del petróleo de esquisto han impulsado la perforación y están camino de marcar un récord de producción, al llenar parte de la brecha dejada por los recortes de la OPEP<sup>5</sup>.

Este acuerdo no es de fácil cumplimiento, debido a que el 70% del mercado mundial de petróleo lo integran empresas privadas y solo el 30% está conformado por empresas estatales. En consecuencia, los países negociadores no pueden imponer que se reduzcan los niveles de producción, ya que son incapaces de controlar la producción de hidrocarburos de las empresas privadas.

---

2 Los países que integran la OPEP son: Angola, Arabia Saudita, Argelia, Catar, Ecuador, Emiratos Árabes Unidos, Gabón, Irak, Irán, Kuwait, Libia, Nigeria y Venezuela.

3 SPUTNIK. Países fuera de OPEP cumplieron en noviembre acuerdo de recorte en 96%. 14 de diciembre de 2017. [Consulta: 6 de agosto de 2018]. Disponible en: <https://mundo.sputniknews.com/economia/201712141074765504-industria-petrolera-extraccion/>

4 El petróleo de esquisto (en inglés: shale oil) es un petróleo no convencional producido a partir de esquistos bituminosos mediante pirólisis, hidrogenación o disolución térmica. Estos procesos convierten a la materia orgánica contenida dentro de la roca (querógeno) en petróleo sintético y gas.

5 BLOOMBERG. El petróleo de esquisto de EEUU prevalecerá sobre la OPEP, según Citigroup. 15 de agosto de 2017. [Consulta: 6 de agosto de 2018]. Disponible en: <http://www.eleconomista.es/materias-primas/noticias/8553396/08/17/El-petroleo-de-esquisto-de-EEUU-prevalecera-sobre-la-OPEP-segun-Citigroup.htm>

Por décadas Estados Unidos ha influido indirectamente en el precio del petróleo, principalmente por los grandes volúmenes del crudo que adquiere y a quién le compra. Sin embargo, en los últimos años, Estados Unidos viene posicionándose como un actor importante en el mercado mundial del petróleo, al haber incrementado su producción y exportación de petróleo. En consecuencia, sus decisiones en cuanto al petróleo que producen o exportan impactan directamente en el precio global del crudo.

Al respecto, el presidente Donald Trump, en mayo de 2017, presentó un plan para vender las reservas de crudo de Estados Unidos, ya que en los últimos cinco años ha incrementado en un 49% su producción petrolera, socavando los esfuerzos de la OPEP para reajustar los mercados mundiales mediante el recorte de la producción<sup>6</sup>.

Desde 1970 regía la prohibición de exportar las reservas de petróleo, hasta llegar en 2013 a importar 9 mbd por día, provenientes de 80 países. Sin embargo, en diciembre de 2015 se derogó esta prohibición. Adicionalmente, se incrementó la producción, lo que originó una disminución de las importaciones en 514 000 barriles por día. Un documento corporativo de Pira Energy Group corrobora el alza exportadora de Estados Unidos e indica que en los próximos tres años cuadruplicará sus exportaciones del petróleo, hasta alcanzar en 2020 la meta exportable de 2,5 mbd<sup>7</sup>.

### **El petróleo de esquisto**

El petróleo de esquisto de Estados Unidos tuvo un gran auge en 2011, ya que el precio del barril de petróleo se encontraba por encima de los 100 dólares. Sin embargo, al poco tiempo dejó de ser rentable por la caída del precio del petróleo, lo que ocasionó que el costo de producción fuese mayor.

En los siguientes años la petrolera EOG Resources Inc. creó una aplicación de hardware-software bautizada iSteer, que permitió reducir significativamente los costos de la exploración, perforación y producción en los yacimientos de esquisto a entre 40 y 50 dólares por barril. Por otro lado, la empresa Baker Hughes Inc. desarrolló técnicas innovadoras que permiten aumentar a 46 meses la exploración de la capa de petróleo de esquisto, que era solo de 9 a 12

---

6 GLOYSTEIN, Henning y WALLIS, Keith. Mientras OPEP extiende recortes a producción, Asia mira a América del Norte para más petróleo. 1 de diciembre de 2017. [Consulta: 6 de agosto de 2018]. Disponible en: <https://Ita.reuters.com/article/businessNews/idLTAKBN1DV4Z8-OU5LB>

7 PAPPALARDO, Diego. Reposicionamiento estadounidense a través de su petróleo. 15 de julio de 2017). [Consulta: 6 de agosto de 2018]. Disponible en: <https://www.geopolitica.ru/es/article/reposicionamiento-estadounidense-traves-de-su-petroleo>

meses, así como producir un 69% adicional en comparación con la tecnología convencional. Estas innovaciones han seguido avanzando y permiten obtener el costo por barril de petróleo de esquisto a 35 dólares<sup>8</sup>.

Al respecto, la señora Luisa Palacios, experta en energía y directora para América Latina en Medley Global Advisors, indicó en Global Economy que la revolución de producción del método llamado “esquisto” en Estados Unidos, ha conseguido que este país pueda producir petróleo a unos costes mucho más bajos que lo que solía suponer extraer petróleo por sistemas tradicionales<sup>9</sup>.

La creciente producción del petróleo de esquisto permitiría a Estados Unidos destronar a Rusia y Arabia Saudita como el principal productor de crudo del planeta, pronostico Rystad. En ese sentido, la Administración de Información sobre Energía (EIA, por sus siglas en inglés) proyectó recientemente que la producción de crudo de Estados Unidos aumentaría a un promedio de 10 mbd en 2018. Eso eliminaría el récord anual previo de 9,6 mbd establecidos en 1970. A diferencia de la OPEP y Rusia, que acordaron extender los recortes de la producción petrolera hasta finales de 2018 para controlar los precios, Trump ha prometido marcar el comienzo de una era de “dominio de la energía estadounidense”. Una de las claves para ello es reducir la burocracia en torno a la extracción de petróleo. Las importaciones de petróleo de Estados Unidos han disminuido en un 25% en los últimos nueve años, según el EIA. Al mismo tiempo, las exportaciones han florecido desde que se levantó la prohibición de la venta de las reservas de crudo al exterior en 2015. Las exportaciones se han más que triplicado durante el año pasado para registrar máximos históricos. Estados Unidos todavía importa más petróleo de lo que exporta, pero esta brecha se está reduciendo<sup>10</sup>.

En el gráfico 2 se aprecia un crecimiento en la producción de petróleo en Estados Unidos a partir de 2008 y que ya en 2014 se empezó a convertir en el máximo productor del crudo del mundo.

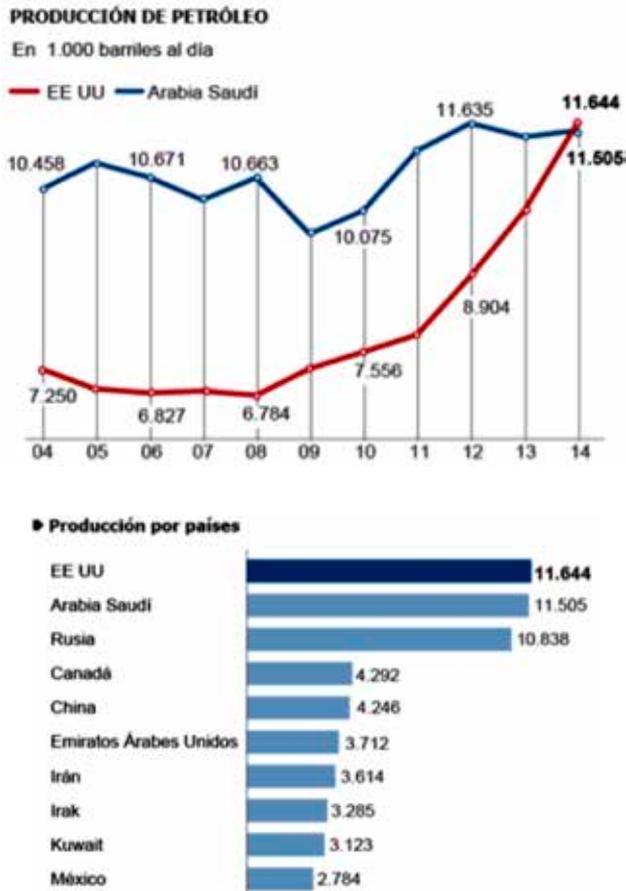
---

8 SÍTNIKOV, Alexandr. EEUU declara la segunda ‘revolución’ del esquisto. 9 de julio de 2017. [Consulta: 6 de agosto de 2018]. Disponible en: <https://mundo.sputniknews.com/prensa/201707091070624596-fracking-petroleo-gas-evolucion/>

9 MONTENEGRO, José Antonio. ¿Qué pasa con el petróleo? 22 de setiembre de 2017. [Consulta: 6 de agosto de 2018]. Disponible en: <http://cnnespanol.cnn.com/2017/09/22/que-pasa-con-el-petroleo/>

10 EGAN, Matt. Estados Unidos podría ser el nuevo rey mundial del petróleo en 2018. 4 de enero de 2018. [Consulta: 6 de agosto de 2018]. Disponible en: <http://cnnespanol.cnn.com/2018/01/04/estados-unidos-petroleo-2018-opec-rusia-arabia-saudita/>

Gráfico 2. Producción de Petróleo por Países

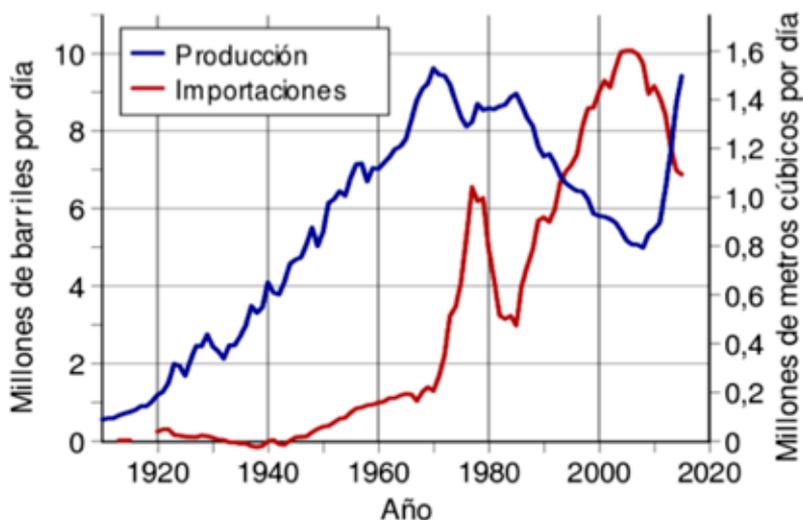


Fuente: BP-El País

En ese mismo sentido, en el gráfico 3 podemos ver como EE.UU, a partir del año 2005, empieza a disminuir sus importaciones y a partir del 2008 a incrementar la producción de crudo, que como ya hemos visto anteriormente, esto debido al petróleo de esquisto mediante el *fracking*<sup>11</sup>. Este proceso se extiende por todo el país, principalmente en Dakota del Norte, Pennsylvania y Texas.

11 Fractura hidráulica de las formaciones rocosas que se encuentran a profundidades de entre mil y cinco mil metros y que contienen petróleo y gas natural que se encuentran atrapados en los poros denominadas *lutitas bituminosas*.

Gráfico 3. Producción de Petróleo Crudo y las Importaciones de EEUU



Fuente: US Energy Information Administration

En 2015, el Congreso de Estados Unidos, luego de más de 40 años, levantó la prohibición de la venta de sus reservas de petróleo al mercado internacional. Así, en el presente año, el Congreso y la Casa Blanca han aprobado vender 100 mbd de su reserva de petróleo hasta 2027, con la finalidad de aliviar los problemas fiscales. Sin embargo, esta venta tendrá un impacto en el mercado internacional del petróleo, ya que contribuirá a mantener los precios bajos del crudo, yendo en contra de los intereses de la OPEP y Rusia.

Al respecto, Estados Unidos se viene consolidando como un actor principal en la comercialización del petróleo, lo que se ha acentuado en estos últimos años por el cambio de estrategia que aplica. Según la EIA, para el primer trimestre de este año, se espera que la producción en Estados Unidos crezca a más de 10 mbd y continuará aumentando en 2019 a niveles récord, 101,76 mbd, 1,65 mbd más que en 2018.

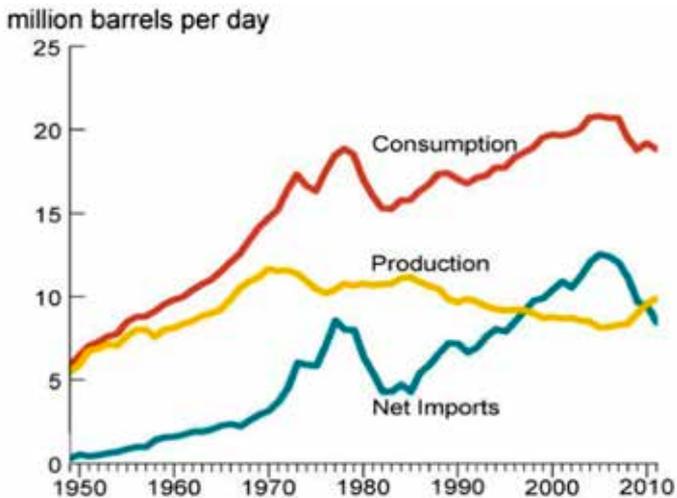
Durante una conferencia climática de Naciones Unidas en la ciudad de Bonn, el jefe de la EIA, Fatih Birol, indicó que Estados Unidos representará más del 80% del crecimiento en la producción mundial de crudo en los próximos 10 años y producirá un 30% más gas que Rusia para entonces. Ello tendrá implicancias en los mercados petroleros, en los precios, en los flujos comerciales, en las tendencias de inversión y en la geopolítica de la energía. Al respecto, sus envíos

de crudo han crecido cerca de 2 mbd y su producción casi un 13% desde mediados de 2016<sup>12</sup>.

En el gráfico 4 en cuanto a petróleo y otros líquidos, se presenta anualmente el consumo, la producción y las importaciones de millones de barriles diarios de Estados Unidos. Si observamos a partir de 2005, cuando se produjo el punto más alto de inflexión, se puede apreciar una disminución en el consumo de petróleo, lo que podría atribuirse a los avances tecnológicos de ese entonces, entre los que se puede mencionar la mayor eficiencia en la industria y en el parque automotor, o el incremento de las energías renovables y de los biocombustibles. También observamos en el citado gráfico el incremento de la producción de petróleo y, en consecuencia, una disminución en las importaciones a partir del mismo año.

En el gráfico 4 en cuanto a petróleo y otros líquidos, se presenta anualmente el consumo, la producción e importaciones de millones de barriles diarios de

Gráfico 4: U.S. Petroleum and Other Liquids, Consumption, Production, and Imports (1949-2011)



Fuente: US EIA Monthly Energy Review, Table 3.1 (April 2012), preliminary data, and Annual Energy Review, Table 5.1a (October 2011)

Cross Border Xpress, 2745 Otay Pacific Drive, San Diego, CA 92154, EE. UU.

12 RESNICK-AULT, Jessica. Producción de petróleo en EEUU alcanzará récord a 11 mln bpd en 2019: EIA. 16 de 11 de 2017). Obtenido de <https://lta.reuters.com/article/businessNews/idLTAKBN1EY227-OUSLB>

los Estados Unidos, en el cual si observamos a partir del año 2005, en donde se produjo el punto más alto de inflexión, se puede apreciar una disminución en el consumo de petróleo, pudiéndose inferir en razón a los avances tecnológicos de ese entonces que es debió a varios factores, entre los que se puede mencionar, mayor eficiencia en la industria y en el parque automotor, incremento de las energías renovables y de los biocombustibles, entre otros. También observamos en el citado gráfico, el incremento de la producción de petróleo, en consecuencia, una disminución en las importaciones a partir del mismo año.

El aumento del diferencial entre WTI<sup>13</sup> (West Texas Intermediate) y Brent<sup>14</sup> también ha servido como un incentivo adicional para el incremento de las exportaciones de Estados Unidos, en razón a que los precios internacionales del Brent han aumentado más rápido que los WTI de América<sup>15</sup>.

Según un nuevo informe de Rystad Energy, se estima que Estados Unidos tiene más petróleo sin explotar que cualquier otro país del mundo. Cuenta con una cantidad de 264.000 mb. La mitad de su petróleo sin explotar es el petróleo de esquisto no convencional, el cual, gracias a la fractura hidráulica y a las nuevas tecnologías, ha cambiado el panorama global de la energía, lo que ha catapultado a Estados Unidos al escalón superior de los productores mundiales de petróleo. Gracias al petróleo de esquisto, Estados Unidos ahora cuenta con más reservas petroleras que Rusia (256 000 mb), Arabia Saudita (212 000 mb), Canadá (167 000 mb), Irán (143 000 mb) y Brasil (120 000 mb)<sup>16</sup>.

Por otro lado, Arabia Saudita y Qatar quieren controlar el flujo de petróleo y gas en medio Oriente y Europa. Para ello, tienen que cortar el flujo desde Rusia y reemplazarlo con gas de Qatar y otros aliados regionales. En este punto, Siria, importante aliado de Rusia e Irán, asume una gran importancia, ya que el gaseoducto islámico llevaría gas natural de Irán, pasando por Irak, Siria, Grecia y el mercado de la Unión Europea (UE). Sería muy lucrativo para Siria y favorable

---

13 Promedio, en cuanto a calidad (normalmente el contenido de sulfuro), del petróleo producido en los campos occidentales del Estado de Texas. El WTI es un crudo considerado liviano y, también, “dulce” por su bajo contenido de sulfuro, por lo que su precio es, en el promedio, superior al de otros tipos de crudo.

14 Tipo de petróleo que se extrae principalmente del mar del Norte. Es un petróleo ligero, aunque no tanto como el WTI. Contiene aproximadamente un 0,37% de sulfuro, por lo que considerado como petróleo dulce, aunque tampoco es tan dulce como el WTI. Es ideal para la producción de gasolina.

15 MOORS, Kent. Las consecuencias geopolíticas de las exportaciones de petróleo de los Estados Unidos. 7 de octubre de 2017. [Consulta: 6 de agosto de 2018]. Disponible en: <https://kenzocaspi.wordpress.com/2017/10/14/38041/>

16 EGAN, Matt. Estados Unidos tiene más reservas de crudo que Arabia Saudita y Rusia. 7 de julio de 2016. [Consulta: 6 de agosto de 2018]. Disponible en: <http://cnnespanol.cnn.com/2016/07/07/estados-unidos-tiene-mas-reservas-de-crudo-que-arabia-saudita-y-rusia/>

para Europa, pero la UE se opone en apoyo a sus aliados en el golfo Pérsico. Siria también figura en las rutas planeadas por Qatar y sus aliados, incluyendo Turquía (principal transportador de gas a la UE), que quedaría excluido de la nueva ruta planeada por Irán con el apoyo de Rusia y Siria, además de Arabia Saudita y los Emiratos Árabes Unidos. Este conflicto geopolítico explica el fuerte apoyo de estos países y sus aliados occidentales a los rebeldes sirios. Para Estados Unidos, el triunfo de sus aliados en la región, en el contexto de sus planes de controlar los flujos de gas, asegurará que las transacciones de gas se realicen en dólares estadounidenses, lo que mantendrá la demanda, el valor y la supremacía del dólar en el mundo, así como el sistema de reciclaje de petrodólares a la deuda estadounidense<sup>17</sup>.

El hecho de que Estados Unidos se convierta en el mayor productor del mundo, por encima de Arabia Saudita y Rusia, podría traer las siguientes consecuencias geopolíticas y económicas<sup>18</sup>:

- 1. El fin de la guerra de precios de Arabia Saudita y la OPEP.** Ahora la producción estadounidense es la que controla el precio del mercado, bajando los precios y estabilizando el mercado.
- 2. Venezuela, con menos mercado y menos suministro en las calles.** La ineficiencia y las carencias estructurales del sector petrolero venezolano, habiendo perdido toda su capacidad de producción, lo harán totalmente incapaz de competir con los productores estadounidenses. El crudo venezolano es muy pesado, por lo que necesita importar naftas más ligeras de otros países, Estados Unidos entre ellos, para obtener una mezcla comerciable.
- 3. Posibles amenazas para el medio ambiente.** Los grupos ecologistas manifiestan como una amenaza al medio ambiente el fracking, así como la posibilidad de la explotación del petróleo existente en Alaska. Sin embargo, todo dependerá de las políticas que sigan los países y compañías y de cuán eficientes sean.

---

17 MALINOWITZ, Stanley Simon. El precio del petróleo: mercado, especulación y geopolítica. 19 de febrero de 2015). [Consulta: 6 de agosto de 2018]. Disponible en: <https://www.americaeconomia.com/analisis-opinion/el-precio-del-petroleo-mercado-especulacion-y-geopolitica>

18 OLMO, Guillermo. 5 consecuencias de que EE.UU. supere a Arabia Saudita como el mayor productor mundial de petróleo. 30 de enero de 2018. [Consulta: 6 de agosto de 2018]. Disponible en: <http://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-42868509>

- 4. Más independencia para Estados Unidos en Medio Oriente.** El mayor suministro que ahora tiene Estados Unidos y la reducción en sus importaciones de petróleo le permiten una mayor independencia del abastecimiento de los exportadores del Medio Oriente, menos vulnerable ante la OPEP y sin temor a que pueda ser afectada su economía.

Más fuerza para los países europeos frente a Rusia. Europa estará en una mejor posición negociadora frente a Rusia, ya que tradicionalmente es muy dependiente de la energía de ese país. No obstante, Rusia aún conserva una gran ventaja, ya que puede hacer llegar sus recursos mediante gaseoductos y oleoductos.

## Conclusiones

1. A pesar de los esfuerzos, por parte de la OPEP y de 11 productores independientes, por incrementar el precio del petróleo al disminuir la producción, ello no ha tenido el efecto deseado, debido a que ha sido contrarrestado por factores geopolíticos y económicos, con una mayor producción por parte de Estados Unidos y de Arabia Saudita, que afectan directamente los ingresos de Rusia, Irán y Venezuela.
2. Al ser por décadas Estados Unidos el principal comprador de crudo en el mundo, se convirtió como un actor importante e indirecto en el precio del petróleo. Sin embargo, el cambio de política energética implantado a partir de 2005, ayudado por el uso de la tecnología para la reducción de los costos de producción del petróleo, lo está convirtiendo ahora en un actor decisivo, sobre la base de sus intereses geopolíticos, para la determinación de su valor en el mercado.
3. El incremento de la producción, la reducción de la importación y el cada vez menor consumo de petróleo en Estados Unidos están llevando a que este país logre su independencia energética. Ello ha transformado la geopolítica del planeta al cambiar el eje energético mundial, que eran tradicionalmente los países del Oriente Medio, y así Estados Unidos mantiene el liderazgo internacional.
4. La alta producción de petróleo de Estados Unidos y Arabia Saudita, que buscan mantener el precio del barril en valores bajos, está ocasionando

una crisis económica principalmente a Rusia, Irán y Venezuela por lo que representa el petróleo en sus economías. A esto se suman las sanciones económicas que vienen recibiendo por Estados Unidos y de algunos países europeos.

5. Los bajos precios de venta del petróleo, debido a la gran cantidad de petróleo en el mercado, inicialmente afectó a los productores del fracking en Estados Unidos. Sin embargo, las mejoras en la tecnología para su producción y la simplificación legal lograron reducir sus costos de producción, y le permitió contar en la actualidad con márgenes de rentabilidad.



## Bibliografía

- BLOOMBERG. El petróleo de esquisto de EEUU prevalecerá sobre la OPEP, según Citigroup. 15 de agosto de 2017. [Consulta: 6 de agosto de 2018]. Disponible en: <http://www.eleconomista.es/materias-primas/noticias/8553396/08/17/El-petroleo-de-esquisto-de-EEUU-prevalecera-sobre-la-OPEP-segun-Citigroup.html>
- DINUCCI, Manlio. El arte de la guerra. 7 de enero de 2015. [Consulta: 6 de agosto de 2018]. Disponible en: [www.voltairenet.org/article186403.html](http://www.voltairenet.org/article186403.html)
- EGAN, Matt. Estados Unidos tiene más reservas de crudo que Arabia Saudita y Rusia. 7 de julio de 2016. [Consulta: 6 de agosto de 2018]. Disponible en: <http://cnnespanol.cnn.com/2016/07/07/estados-unidos-tiene-mas-reservas-de-crudo-que-arabia-saudita-y-rusia/>
- EGAN, Matt. Estados Unidos podría ser el nuevo rey mundial del petróleo en 2018. 4 de enero de 2018. [Consulta: 6 de agosto de 2018]. Disponible en: <http://cnnespanol.cnn.com/2018/01/04/estados-unidos-petroleo-2018-opec-rusia-arabia-saudita/>
- GLOYSTEIN, Henning y WALLIS, Keith. Mientras OPEP extiende recortes a producción, Asia mira a América del Norte para más petróleo. 1 de diciembre de 2017. [Consulta: 6 de agosto de 2018]. Disponible en: <https://www.americaeconomia.com/analisis-opinion/el-precio-del-petroleo-mercado-especulacion-y-geopolitica>
- MALINOWITZ, Stanley Simon. El precio del petróleo: mercado, especulación y geopolítica. 19 de febrero de 2015. [Consulta: 6 de agosto de 2018]. Disponible en: <https://www.americaeconomia.com/analisis-opinion/el-precio-del-petroleo-mercado-especulacion-y-geopolitica>
- MONTENEGRO, José Antonio. ¿Qué pasa con el petróleo? 22 de setiembre de 2017. [Consulta: 6 de agosto de 2018]. Disponible en: <http://cnnespanol.cnn.com/2017/09/22/que-pasa-con-el-petroleo/>
- MOORS, Kent. Las consecuencias geopolíticas de las exportaciones de petróleo de los Estados Unidos. 7 de octubre de 2017. [Consulta: 6 de agosto de 2018]. Disponible en: <https://kenzocaspi.wordpress.com/2017/10/14/38041/>

- OLMO, Guillermo. 5 consecuencias de que EE.UU. supere a Arabia Saudita como el mayor productor mundial de petróleo. 30 de enero de 2018. [Consulta: 6 de agosto de 2018]. Disponible en: <http://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-42868509>
- PAPPALARDO, Diego. Reposicionamiento estadounidense a través de su petróleo. 15 de 07 de 2017. [Consulta: 6 de agosto de 2018]. Disponible en: <https://www.geopolitica.ru/es/article/reposicionamiento-estadounidense-traves-de-su-petroleo>
- RESNICK-AULT, Jessica. Producción de petróleo en EEUU alcanzará récord a 11 mln bpd en 2019: EIA. 23 de 05 de 2017. [Consulta: 6 de agosto de 2018]. Disponible en: <https://lt.reuters.com/article/businessNews/idLTAKBN1EY227-OUSLB>
- SÍTNIKOV, Alexandr. EEUU declara la segunda 'revolución' del esquisto. 9 de julio de 2017. [Consulta: 6 de agosto de 2018]. Disponible en: <https://mundo.sputniknews.com/prensa/201707091070624596-fracking-petroleo-gas-evolucion/>
- SPUTNIK. Países fuera de OPEP cumplieron en noviembre acuerdo de recorte en 96%. 14 de diciembre de 2017. [Consulta: 6 de agosto de 2018]. Disponible en: <https://mundo.sputniknews.com/economia/201712141074765504-industria-petrolera-extraccion/>





## Oficina de Oportunidad Laboral

Asesoramos al personal naval en retiro para una adecuada reinserción en el mundo laboral y elevar su nivel de empleabilidad.



Informes:

Cel: **968449132**

Teléfono: **453-8568**

Anexo: **6938**

# Reservas navales y movilización: su historia, sus inicios y la actualidad

## Capitán de Navío Marco Aurelio Nicolini del Castillo

Licenciado en Ciencias Marítimas Navales por la Escuela Naval del Perú, calificado en Guerra de Superficie y en Ingeniería de Sistemas en la Pontificia Universidad Católica del Perú, con posgrado en Redes de Comunicación de Datos en Inictel. Egresado del Programa de Alto Mando, con maestría en Estrategia Marítima por la Escuela Superior de Guerra Naval y del Curso de Mando Superior de la Universidad de Defensa del Ejército Popular de Liberación de China. Fue comandante y segundo comandante del BAP *Callao*, así como dotación de varias unidades de la fuerza de superficie. Amplia experiencia en la Dirección de Telemática desempeñando diversos cargos técnicos en las áreas de Comunicaciones e Informática. Actualmente, por tercer año consecutivo se desempeña como jefe del Departamento de Reservas Navales y Movilización de la Dirección de Administración de Personal de la Marina.



## RESUMEN

El Departamento de Reservas Navales y Movilización de la Dirección de Administración de Personal de la Marina brinda diversos servicios, la mayoría de ellos dirigidos a la atención del público. Estas labores han ido aumentando con el transcurrir de los años. Describiremos su historia, analizaremos el servicio militar obligatorio y el servicio militar voluntario, y detallaremos las labores que desde este Departamento se brinda al personal en actividad y retiro, a sus familiares, al personal de licenciados y a los muchos civiles que acuden a nuestras oficinas para ser atendidos para diversos trámites.

## PALABRAS CLAVES

Reservas navales, servicio militar obligatorio, servicio militar voluntario, reclutamiento, inscripción militar, movilización, oportunidad laboral.

## ABSTRACT

The Department of Naval Reserves and Mobilization of the Direction of Administration of Personnel of the Navy currently offers diverse services, most of them directed to the attention of the public, tasks that have been increasing with the passage of the years, we will describe its history, that it was the Compulsory Military Service, as it started in the Institution, what is now the Voluntary Military Service, as well as to describe the work that this Department offers to the Personnel in activity and retirement, to their relatives, to the personnel of graduates, your reservation and the many civilians who come to our offices to be assisted for various

## KEYWORDS

Naval reserves, Mandatory Military Service, Voluntary Military Service, Recruitment, Military Inscription, Mobilization, job opportunity.

## Historia

La Ley del Servicio Militar Obligatorio<sup>1</sup> nos lleva a 1872, durante el Gobierno del señor Manuel Pardo y Lavalle. Esta ley ordenaba el alistamiento general de los ciudadanos para el reemplazo de los licenciados y el de las bajas permanentes. El tiempo del contrato era de tres años. Este proceso de alistamiento de los conscriptos<sup>2</sup> fue conferido en su integridad a las comunidades locales. Luego la ley fue remplazada por la nueva Ley de Servicio Militar Obligatorio, durante

1. El servicio militar obligatorio es el desarrollo de la actividad militar por una persona, de manera obligatoria y remunerada, por un tiempo determinado. Se egresa como licenciado del servicio y se pasa a la reserva de una institución armada.
2. Conscripto es el hombre joven que efectúa su servicio militar.

• Artículo recibido el 8 de agosto de 2018, aprobado para su publicación el 14 de agosto de 2018

el Gobierno del señor Nicolás de Piérola, del 20 de diciembre de 1898, que se reglamentó el 10 de diciembre del 1900. Se reguló la conscripción periódica y las capacidades físicas del conscripto, para evitar el abuso en la captación.

Años después, el 21 de junio de 1912, en los últimos meses de Gobierno del señor Augusto B. Leguía, se promulgó la Ley del Servicio Militar Obligatorio, que decretó la duración del servicio por dos años en tiempo de paz e indefinido en tiempo de guerra. En esos años, la leva<sup>3</sup> era temida por algunos jóvenes, ya que debían servir obligatoriamente a la patria, salvo excepciones físicas o mentales.

El 2 de marzo de 1949 se promulgó el Decreto Ley 10967, Ley del Servicio Militar Obligatorio. Esta norma incluyó la presencia de la mujer en el servicio, pero en el modo "no acuartelado"<sup>4</sup>. El 19 de mayo de 1950, durante el Gobierno del señor Manuel Odría, se publicó el Decreto Ley 11361, que en su artículo 1 prorrogó hasta 1951 las prescripciones referentes al Servicio Militar Obligatorio Femenino a que se contrae el Decreto Ley 10967 y su reglamento. El empadronamiento femenino debía iniciarse desde el 1 de junio de 1951, y la inscripción ordinaria femenina, desde el primer día útil de junio al último día de marzo de 1952. Las mujeres fueron incorporadas en los alcances de la Ley de Servicio Militar.

El 12 de noviembre de 1974, durante el Gobierno militar del general Juan Velasco Alvarado, se promulgó el Decreto Ley 20788, que consideraba el servicio militar como un deber ineludible. El sorteo de selección para cumplir con el servicio militar obligatorio se efectuaba cuando el número de seleccionados excedía a las necesidades del servicio.

El 8 de marzo de 1999 la Defensoría del Pueblo presentó una propuesta de reforma integral del servicio militar al presidente del Consejo de Ministros, por lo que el 3 de junio de 1999 la Comisión de Defensa del Congreso de la República aprobó el proyecto del servicio militar voluntario. Así, el 28 de setiembre de 1999 el servicio militar pasó de obligatorio a voluntario con la Ley 27178, promulgada el 28 de setiembre de 1999, durante el Gobierno del ingeniero Alberto Fujimori.

El 27 de junio de 2008 fue promulgada y luego aprobada una nueva Ley del Servicio Militar Voluntario, que derogó la anterior Ley 29248, durante el segundo Gobierno de Alan García.

---

3. La leva es el reclutamiento obligatorio de la población para servir en las Fuerzas Armadas.

4. El servicio no acuartelado se cumple en forma temporal o parcial, durante el tiempo previsto por la ley.

El 10 de diciembre de 2012 se modificó la Ley 29248, durante el gobierno del señor Ollanta Humala, con el Decreto Legislativo 1146, que modificó una serie de artículos, y fue promulgada el 10 de diciembre de 2012. Posteriormente, el 2 junio de 2013 se reglamentó la Ley 29248, Ley del Servicio Militar, mediante Decreto Supremo 003-2013-DE.

Finalmente, en junio de 2017 se publicó la Ley 30581, que modificó el artículo 44 de la Ley 29248, Ley del Servicio Militar, al aumentar la edad de los postulantes al servicio militar voluntario hasta los 30 años.

En un comienzo el servicio militar obligatorio en la institución nos llevó hasta nuestra primera Escuela de Reclutas, creada en 1872, el mismo año de la Ley de Servicio Militar. Fue llamada Escuela de Aprendizaje de Marineros. Funcionó inicialmente a bordo de la fragata Apurímac y luego en las instalaciones en la Base Naval del Callao. El 9 de junio de 1943 la Escuela de Reclutas fue trasladada a la isla San Lorenzo, frente al Callao. A partir de esa fecha se denominó Estación de Entrenamiento Naval. Cambió a la denominación actual de Escuela de Reclutas en 1985 y en 2000 se traspasó a las instalaciones del Centro de Instrucción Técnica Naval (Citen), donde se ubica hasta nuestros días.

Los reclutas que ingresaban al servicio militar obligatorio, después de las levas, participaban del adoctrinamiento naval. Los conocimientos básicos se realizaban a través de los Servicios Territoriales en las municipales distritales y provinciales, donde se llevaba un registro de inscripción, llamado Registro de Conscripción Naval, a cargo del jefe de la Subdivisión de Reclutamiento del Estado Mayor General de la Marina.

Estos Servicios Territoriales remitían a los Estados Mayores el resumen numérico de los inscritos navales, que servía de base para los llamamientos correspondientes. Los inscritos al servicio militar en cada circunscripción provincial participaban los primeros domingos de setiembre de cada año en los sorteos públicos para el ingreso al servicio. Al término de este sorteo nuestra institución daba prioridad a los postulantes voluntarios provenientes de lugares costeros y luego a los sorteados de los Registros Navales.

La Marina de Guerra del Perú, viendo la necesidad institucional de crear una dependencia a cargo del entrenamiento de sus reservistas, y que regulara, administrara y se encargara de la inscripción militar y en ese entonces del servicio militar obligatorio, creó la Dirección de Reservas<sup>5</sup> Navales y Movilización,

5. Las reservas son parte de las Fuerzas Armadas. Han terminado su servicio activo, pero que pueden ser llamados al servicio y movilizados en caso de conflicto armado o emergencia nacional. Se les mantiene entrenados y capacitados permanentemente.

por Resolución Suprema 0369-71-MA/CG, del 16 de agosto de 1971. Su primer director fue el señor capitán de navío Manuel Vascones Vásquez.

La Dirección funcionó inicialmente en la Circunscripción Territorial<sup>6</sup>, ubicada en el distrito de Pueblo Libre, hasta 1974. A partir de 1975, se trasladó al Cuartel de Salaverry, en Jesús María. Ese año se redujo el tiempo de inscripción e ingreso al servicio militar de 20 a 18 años de edad.



Es así que en 1985 la superioridad naval, por un mejor control territorial y mayor cercanía a las dependencias y unidades navales, dispuso el traslado de la Oficina de Reclutamiento Naval al Callao. Desde entonces ocupó las instalaciones del Club de Cabos, Marineros y Grumetes Grumete Medina, en Chucuito, Callao.

Posteriormente, en enero de 1995, la Alcaldía Provincial del Callao adjudicó el terreno ubicado en el jirón Ucayali, cruce con el jirón Fanning, donde se instalaron 14 módulos prefabricados para la atención en trámites relacionados con la Ley del Servicio Militar. En 1998, se inició la construcción de las instalaciones del actual Departamento de Reservas Navales y Movilización, que fueron inauguradas el 1 de marzo de 2000, con la denominación de Dirección de Reservas Navales y Movilización, a cargo del señor contralmirante José Mejía Gonzalo.

Como se aprecia, esta organización, a través del tiempo, ha tenido grandes cambios con el único objetivo de cumplir mejor su misionamiento desde su creación en 1971 hasta la actualidad. Han aumentado sus funciones, desde el inicial servicio militar obligatorio al posterior servicio militar voluntario, hasta las actuales y bien marcadas funciones de reclutamiento<sup>7</sup>, inscripción militar<sup>8</sup>,

6. Las circunscripciones territoriales eran regímenes especiales de gobierno autónomo descentralizado, establecidos por libre determinación, en este caso para la inscripción militar de los jóvenes en el servicio militar obligatorio por distritos, provincias y departamentos.
7. Reclutamiento es el proceso de selección con el fin de formar parte del servicio activo, entre jóvenes en edad militar, para unirse al servicio militar voluntario.
8. La inscripción militar es la inscripción obligatoria de jóvenes al cumplir 17 años, según la Ley 29248, para tener un registro actualizado de todos los peruanos en edad militar y conformar la reserva disponible.

movilización<sup>9</sup>, emisión de tarjetas y la reciente nueva oficina de oportunidad laboral.

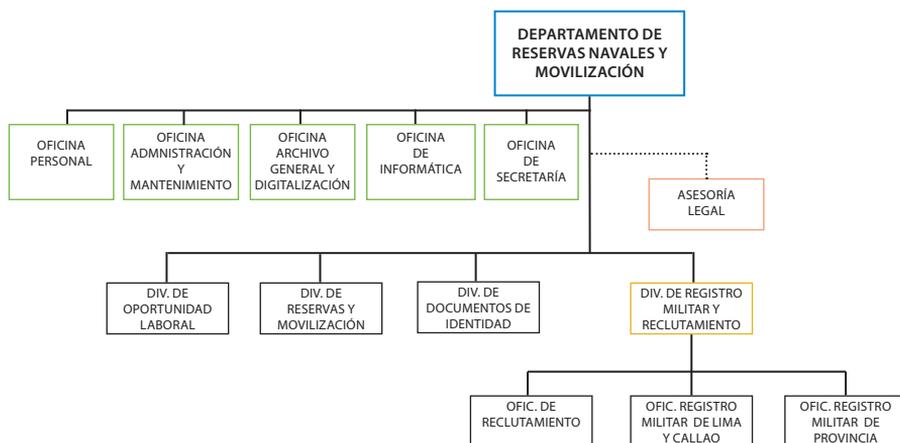
## Situación actual

El Departamento de Reservas Navales y Movilización, al encontrarse alejado de los grandes establecimientos navales terrestres, cuenta con todos los servicios propios de una estación naval, para autoadministrarse y atender eficazmente a la población naval y al público que acude a sus instalaciones.

En la actualidad cuenta con personal superior, personal subalterno, marinería y civil calificados. También recibe un importante número de personal destacado de apoyo para sus procesos de reclutamiento militar, y personal de seguridad de Policía Naval para la custodia de sus instalaciones.

Conociendo un poco de su historia, su ubicación y cuándo y cómo fue creada, haremos una descripción de las funciones principales que se realizan en este Departamento, desde las oficinas principales, hasta los proyectos que en la actualidad se desarrollan y algunos otros que se preparan en mejora de la atención de trámites al personal naval, sus familiares y el público en general.

## Organigrama



9. La movilización es el traslado de recursos disponibles para que un país consiga su máxima capacidad militar, en este caso de recursos humanos (reserva orgánica, apoyo y disponible).

## Funciones principales del departamento de reservas navales y movilización

- Efectuar la inscripción militar de los ciudadanos peruanos de 17 años en el registro militar para conformar la reserva disponible<sup>10</sup>.
- Realizar los procesos de reclutamiento para personal del servicio militar voluntario.
- Empadronar, actualizar y entrenar a la reserva orgánica<sup>11</sup>.
- Realizar ejercicios de movilización<sup>12</sup> y formar parte del dispositivo de movilización nacional.
- Confeccionar las tarjetas de identidad del personal naval en actividad, disponibilidad y retiro, así como de sus familiares.
- Contribuir con el proceso de reinserción laboral del personal naval en retiro.
- Proporcionar información a entidades y personas particulares sobre los datos relacionados con los inscritos en la institución.

El Departamento de Reservas Navales y Movilización en su sede principal en Chucuito es replicada en las 19 Oficinas de Reclutamiento Militar (ORM)<sup>13</sup> descentralizadas en provincias, interconectadas a través del Sistema de Reclutamiento Naval (Sirena)<sup>14</sup> y supervisadas por la Oficina Central de Registro Militar del Ministerio de Defensa (OCRM)<sup>15</sup>, que se encuentra en pruebas finales de su Sistema Integrado de Registro Militar (Sicerm)<sup>16</sup>. Con este sistema se enlazarán las tres instituciones armadas en tiempo real y estará alimentada de la base de datos del Registro Nacional de Identidad y Estado Civil (Reniec) en sus diferentes módulos de reclutamiento, inscripción militar y movilización.

---

10. La reserva disponible está conformada por todas la personal empadronadas que cuenten con la Constancia de Inscripción Militar y que figuren en la condición de aptas.

11. La reserva orgánica está conformada por el personal militar en retiro y licenciados que cuenten con libreta militar.

12. El ejercicio de movilización es una práctica desarrollada periódicamente para mantener entrenada a la reserva orgánica de una institución militar.

13. En las Oficinas de Reclutamiento Militar (ORM) se realizan las labores de reclutamiento, inscripción y movilización de un instituto militar.

14. El Sistema de Registro Naval (Sirena) sirve a la institución en el empadronamiento de la inscripción militar.

15. La Oficina Central de Registro Militar (OCRM) está a cargo de la supervisión de las labores de las instituciones armadas.

16. El Sistema Integrado de Registro Militar (Sicerm), próximamente a entrar en servicio, es un sistema modular enlazado con las instituciones armadas y la Reniec en temas de reclutamiento, inscripción y movilización.

## Oficinas descentralizadas de reclutamiento militar a nivel nacional

ORM Tumbes	ORM Huacho	ORM Puno
ORM Piura	ORM Supe	ORM Pucallpa
ORM Paita	ORM Pisco	ORM Iquitos
ORM Talara	ORM Marcona	ORM Yurimaguas
ORM Pimentel	ORM Arequipa	ORM Puerto Maldonado
ORM Salaverry	ORM Mollendo	
ORM Chimbote	ORM Ilo	

El Departamento de Reservas Navales y Movilización también cuenta con un módulo de inscripción móvil, que se activa para efectuar inscripciones de manera itinerante. Tiene instalados dos módulos descentralizados de atención al público, que funcionan los martes en el Policlínico de Ventanilla y los jueves en el Policlínico de San Borja. Estos módulos, además de efectuar trámites de inscripción militar y de tarjetas de identidad naval y familiar, también dan información referente a reclutamiento militar, movilización y oportunidad laboral.

## Descripción de las oficinas principales de reservas navales

### Oficina de Inscripción Militar

Tiene como función actual la inscripción normal u ordinaria de manera gratuita de los jóvenes en edad militar. La inscripción se realiza desde que la persona cumple los 17 años hasta dos días antes de cumplir los 18 años.

La inscripción militar se rige de acuerdo con lo que establece la Ley 29248, Ley del Servicio Militar, título III y su reglamento, así como la modificatoria 1146 que cambia algunos artículos.

Existen diferentes tipos de inscripción militar. La inscripción militar ordinaria se realiza de manera presencial. Solo se debe presentar el DNI en cualquiera de las Oficinas de Inscripción Militar de Lima y provincias. En cambio, la inscripción militar de oficio se realiza cuando el ciudadano no puede realizar su inscripción personalmente por estar internado en las Escuelas de Formación de las Instituciones Armadas y Policía Nacional del Perú, Escuela Nacional de Marina Mercante, colegios militares, centros de readaptación, claustros, conventos o comunidades religiosas.



Las personas naturales que no realizan la inscripción militar ordinaria y los jefes o encargados que no realizan la inscripción militar de oficio son considerados omisos a la inscripción y se hacen acreedores a una multa correspondiente al 5% de una UIT<sup>17</sup> en el Banco de la Nación. Una vez cancelada la multa se podrá efectuar su trámite respectivo.

La intención de contar con la Constancia de Inscripción Militar (CIM)<sup>18</sup> es tener una Reserva Naval Disponible para participar en un conflicto militar o desastre natural de gran envergadura, así como estar en los padrones de la reserva disponible actualizada.

Próximamente, al entrar en servicio el Sistema Integrado de Inscripción Militar (Sicerm), del Ministerio de Defensa, estos padrones se actualizarán automáticamente al estar integrados al sistema de la Reniec.

### **Oficina de Reclutamiento**

Su función es captar, seleccionar e inscribir a los ciudadanos aptos que voluntariamente deseen realizar el servicio militar voluntario en la Marina de Guerra del Perú.

El servicio militar es voluntario y se rige de acuerdo con lo que establece la Ley 29248, Ley del Servicio Militar, títulos I, II y IV, su Reglamento y su modificatoria 1146.

El proceso de reclutamiento consiste en una serie de exámenes, psicológico, médico y físico, de donde se obtiene el cuadro de mérito final de ingresantes al

17. UIT: unidad impositiva tributaria. Según el Código Tributario, la UIT es un valor de referencia que puede ser utilizado en las normas tributarias.

18. Este documento es entregado al joven en edad militar que se empadrona en alguna de las instituciones armadas.



servicio. Los que consiguen vacante son internados en las diferentes escuelas de grumetes de la institución. En el servicio se les proveerá de alimentación completa diaria, dotación de prendas, artículos de tocador y limpieza, atención médica gratuita y asistencia social, asignación económica mensual según la ley, instrucción básica militar, educación básica técnica productiva orientada a las especialidades otorgadas al personal del servicio militar, seguro de vida y sepelio, y becas de estímulo para el ingreso al Instituto Superior Tecnológico Naval. Después de 12 meses de servicio, obtendrán oportunidades de ingreso a las Escuelas de Operaciones Especiales, Infantería de Marina, CITEN mediante la Beca 18<sup>19</sup>, descuento hasta del 50% en inscripción e ingreso en las Escuelas de Formación de las Fuerzas Armadas y Policía Nacional del Perú, y posibilidad de concluir los estudios secundarios mediante el programa de educación básica alternativa. Después del segundo reenganche<sup>20</sup> podrán acceder directamente a la jerarquía de personal subalterno (a requerimiento de cada institución armada), descuento de hasta el 50% del valor de las entradas a eventos deportivos organizados por el Instituto Peruano del Deporte, y bonificación del 20% sobre la nota final para los postulantes a las Escuelas de Formación de las Fuerzas Armadas y Policía Nacional del Perú.

Asimismo, según lo que establece la Ley 29248, Ley del Servicio Militar, en su capítulo V, los licenciados recibirán una asignación económica, una constancia de haber concluido el servicio militar, y tendrán la oportunidad de postular al Instituto de Educación Superior Tecnológico Público de las Fuerzas Armadas y a una beca completa en el Programa Nacional Beca 18, en la modalidad Fuerzas Armadas, para seguir estudios en los diferentes institutos. Igualmente, descuento de hasta el 50% del valor de las entradas a eventos deportivos

---

19. Es una beca integral de educación superior dirigida a jóvenes talentos y licenciados en condición de vulnerabilidad social, pobreza o pobreza extrema, con alto promedio académico.

20. Es el proceso efectuado a pedido del propio personal que quiera continuar en la institución castrense tras haber cumplido con su servicio militar.

organizados por el Instituto Peruano del Deporte, bonificación del 20% sobre la nota final para los postulantes a las Escuelas de Formación de las Fuerzas Armadas y Policía Nacional del Perú, y por último acceso a la bolsa de trabajo de empresas y entidades empadronadas ante el Departamento de Reservas Navales y Movilización.



## Oficina de Movilización

Se rige de acuerdo con lo que establece la Ley 29248, Ley del Servicio Militar, como su Reglamento y su modificatoria 1146, la Ley 28101 de 2003, Ley de Movilización Nacional, y los planes y directivas institucionales.

Tiene por finalidad la confección de libretas militares del personal de licenciados que han culminado satisfactoriamente su servicio, así como el empadronamiento de la reserva orgánica de acuerdo con lo que establece la ley. Es realizado de manera presencial y en línea en los meses de noviembre de cada año.

Se encarga también de orientar a los licenciados acerca de los beneficios educativos y laborales a los que pueden acceder.

La Oficina de Movilización ejecuta, en coordinación con el Estado Mayor General de Marina (Colomar)<sup>21</sup>, los ejercicios de capacitación para la reserva orgánica, como el realizado exitosamente en mayo de 2018 con la Fuerza de Operaciones Especiales. Se logró una gran participación de personal superior y subalterno de nuestra reserva orgánica.

21. Colomar: abreviatura de Comando Logístico de Marina, a cargo de la movilización de todos los recursos de la institución.

Por último, se encarga de hacer el llamamiento de la reserva en caso de movilización nacional a través de los conductos dispuestos, para que sean los encargados de relevar en los cargos administrativos al personal naval en actividad que cubre funciones de doble asignación de funciones (DAF)<sup>22</sup> en cargos operativos para dotarlos al 100%.

### **Archivo General y Oficina de Digitalización**

Controla y custodia los Libros de Inscripción Militar generados en Lima desde 1908 y en provincias desde 1921, hasta diciembre de 2016, cuando se dispuso la no impresión de formatos de inscripción militar, debido a que desde enero de 2017 se empezó a digitalizar los formatos de inscripción militar que se imprimían y empastaban anteriormente para su archivo. Por eso, la Oficina de Digitalización empezó sus labores en enero de 2017 y digitaliza los archivos que se tienen en custodia al archivo general, como complemento a su labor.

También proporciona información a entidades y personas particulares sobre los datos relacionados con los inscritos en la institución, información que se extrae del archivo general.



### **Oficina de Tarjetas de Identidad (Ofitar)**

Confecciona las tarjetas de identidad naval (TIN) para el personal superior, subalterno, marinería y civil, en actividad y retiro, y las tarjetas de identificación familiar (TIF) para los familiares del personal superior, subalterno y civil en situación de actividad y retiro, según lo dispuesto en su Reglamento de Tarjetas de Identidad (RETI-13612)<sup>23</sup>.

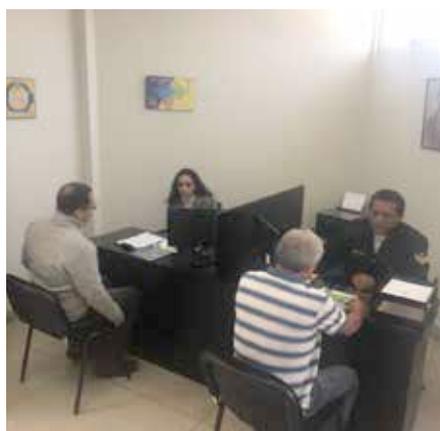
- 
22. Cargo o puesto operativo previsto de ser cubierto por un miembro de la institución, en caso de entrenamiento dispuesto por el Alto Mando Naval.
  23. En el Reglamento de Tarjetas de Identidad está regulado el uso y las características de las tarjetas de identidad que emite la institución.

La información que se maneja en esta oficina se halla en el Sistema de Tarjetas de Identidad, a través de la base de datos del sistema de recursos humanos de la Oficina de Sistemas de la Dirección de Administración de Personal. No existe opción alguna de manipuleo de la información.

### **Oficina de Oportunidad Laboral**

Se creó con el impulso de la Dirección de Personal de la Marina. Su función es asesorar y orientar a nuestro personal superior y subalterno en retiro en el logro de una adecuada reinserción laboral, que le permita mejorar sus posibilidades de empleo según su experiencia y sus capacidades.

Gracias a nuestros profesionales y personal que labora en ella, se ayuda al interesado a elaborar un currículum de impacto<sup>24</sup> (que permitirá a las empresas particulares y públicas fuera del sector militar tomar conocimiento sobre nuestro personal mientras perteneció en la Marina de Guerra del Perú) y a desenvolverse en una entrevista laboral.



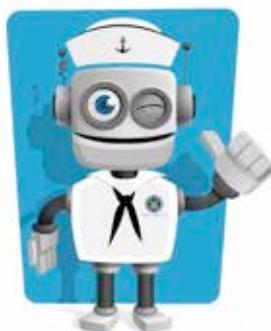
En una primera etapa se inició con una plataforma digital, pero resultó algo compleja y dificultó su uso por parte del personal naval en edad avanzada y de especialidades no administrativas. Por ese motivo, se optó por reorientar esfuerzos y conseguir un asesor especializado, que capacita personalmente al personal subalterno en situación de retiro de manera quincenal en nuestras instalaciones.

24. Una nueva estrategia en los currículums actuales consiste en apostar por la marca personal. Cada vez es más utilizada por los solicitantes de empleo.

La Oficina de Oportunidad Laboral, en contacto con algunas oficinas de recursos humanos de empresas reconocidas y de contactos de nuestro asesor especializado, recomienda al personal naval de la base de datos de la oficina para postular a algunos puestos solicitados que cumplan con los perfiles requeridos

### Qué se viene...

El Departamento de Reservas Navales y Movilización de la Dirección de Administración de Personal es una dependencia muy activa en sus redes sociales entre los muchachos en edad militar, con los que interactúa sobre todo a través de su página oficial de Facebook (con más de 30 000 seguidores). En participación con la Dirección de Telemática de la Marina, lanzará a finales de setiembre de 2018 su nuevo Chatbot<sup>25</sup> Navalito MGP, un programa informático de inteligencia artificial con el que es posible mantener conversaciones para solicitar algún tipo de información. En este caso será información acerca de la inscripción militar y del reclutamiento en el servicio militar voluntario. De esta forma, se agilizará el tiempo de respuesta a las dudas de los interesados en los chats del Facebook, que por la demanda demoraban en ser atendidos. Ahora las respuestas serán en tiempo real y se direccionarán las preguntas no entendidas por el robot con un asesor personal. Con esta innovación se dará un gran salto tecnológico y se mejorará el servicio al ciudadano. El Departamento es una de las primeras organizaciones del sector público del país en utilizar este sistema y la primera institución militar en usarla, en compañía de nuestro socio estratégico Microsoft Azure<sup>26</sup>.



25. Chatbot: robot de conversación que trabaja con inteligencia artificial mediante redes sociales.

26. Microsoft Azure es un conjunto en constante expansión de servicios en la nube para ayudar a una organización a satisfacer sus necesidades. Le otorga la libertad de crear, administrar e implementar aplicaciones con sus herramientas.

## Proyectos en camino

Estos son algunos de los proyectos que actualmente se trabajan en el Departamento de Reservas Navales y Movilización. Muestran la calidad profesional del personal que labora en ellos, con la única misión de servir al personal naval en actividad retiro, familiares y a los ciudadanos que acceden a los múltiples servicios que aquí se brindan, en busca de mejorar la calidad de servicio:

- Continuación de los ejercicios de capacitación para la reserva orgánica con las diferentes Fuerzas Navales, para mantener capacitadas a nuestra reserva orgánica.
- Instalación del nuevo sistema Ofitar 2.0 de la Oficina de Tarjetas de Identidad, a cargo de la Dirección de Telemática, en un entorno web que permitirá actualizar los datos de todo el personal naval en actividad, en retiro y familiares, en enlace con la base de datos del Reniec.
- Adquisición de equipamiento para el cambio total de los equipos de cómputo de la Oficina de Tarjetas de Identidad, que permitirá el uso del nuevo sistema Ofitar y podrá soportar una probable nueva tarjeta de identidad naval.
- Revisión final del cambio integral del Reglamento de Tarjetas de Identidad Naval (RETI-13612), de acuerdo con las exigencias y la situación actual para los usuarios de las diferentes tarjetas de identificación con las que cuenta el instituto.
- Presentación de la nueva propuesta para el cambio de la nueva y moderna tarjeta de identidad naval inteligente con chip RFID<sup>27</sup> y demás seguridades. La tarjeta permitirá un control adecuado y podrá escalar a un sistema de seguridad institucional basado en el sistema de seguridad por anillos mediante radio frecuencia (RFID). Se dará así un salto generacional con tecnología de punta. Una vez evaluado el costo beneficio y el presupuesto respectivo, podría entrar en confección.
- Nueva tarjeta de identidad familiar de PVC. De ser aprobado el presupuesto para la confección de la nueva tarjeta de identidad naval, se aprovecharía la tecnología existente usada actualmente en las tarjetas de identidad naval, para la confección de las tarjetas de identidad familiar.

---

27. Chip RFDI: tarjeta de radiofrecuencia con tecnología de punta para comunicaciones seguras, almacenamiento y recuperación de datos remota.

Este artículo ha permitido, gracias a los casi tres años de gestión realizada, mediante datos históricos e informativos, experiencias vividas e información consultada y conversaciones realizadas con jefes y oficiales que pasaron por esta dependencia, dar a conocer un poco más a detalle la labor que realizamos en este departamento. Se trata de una labor que decenas de personas, que hacen posible el cumplimiento de las metas trazadas por la Dirección de Administración de Personal, la Dirección de Personal de la Marina y la Marina de Guerra del Perú, con el único interés de seguir brindando un servicio de calidad a su personal activo, retiro, reserva, familiares y público en general. El Departamento de Reservas de Navales y Movilización es una de las caras visibles de nuestra institución con el público en general, que concurre diariamente a nuestras instalaciones, buscando únicamente el camino a la excelencia rumbo a nuestro bicentenario patrio.

## Bibliografía

- ARCHIVOS DE RESERVAS NAVALES Y MOVILIZACIÓN. Apuntes y datos útiles.
- CONGRESO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ. Ley 29248. Ley del Servicio Militar. 2009.
- DIRECCIÓN DE GRUMETES. Apuntes y datos útiles.
- EL COMERCIO. La evolución cronológica del servicio militar en el Perú. 31 de marzo de 2013.
- VELÁSQUEZ SILVA, Davis Víctor. *La reforma militar y el gobierno de Nicolás de Piérola. El Ejército moderno y la construcción del estado peruano* (tesis de magíster en Historia). Lima. 2013.

### **Agradecimiento**

Mi agradecimiento especial al señor contralmirante (r), José Mejía Gonzalo, quien fuera director de Reservas Navales y Movilización de enero de 1999 a diciembre de 2000, quien con sus experiencias, anécdotas y aportes han enriquecido este artículo.





## Intercambio de información institucional entre la Marina de Guerra y la Armada de México

Para intercambiar información institucional, la Marina de Guerra del Perú, por medio de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, recibió la visita de una delegación de la Armada de México.



La comitiva extranjera, integrada por el capitán

de navío CG DEM Ramiro Lobato Camacho y el capitán de navío CG DEM Javier Mendoza Rosales, fue recibida en las instalaciones de la Comandancia de Operaciones Guardacostas en la Base Naval del Callao. Durante la visita se llevaron a cabo exposiciones sobre las funciones de la Autoridad Marítima Nacional y su legislación nacional en cuestiones de PIP, y procedimientos de su actuación en materias de protección de buques e instalaciones portuarias. Asimismo, visitaron las unidades guardacostas, entre ellas la patrullera oceánica BAP guardiamarina *San Martín*.

Finalmente, presentaron su saludo protocolar al director general de Capitanías y Guardacostas, vicealmirante Manuel Váscones Morey, a quien agradecieron la atención brindada y reafirmaron la importancia de seguir trabajando conjuntamente en beneficio de la región.



## BAP *Unión* fue escenario del lanzamiento de la VII Cruzada Nacional de Valores “Somos Grau, Seámoslo Siempre”

A bordo del buque escuela a vela BAP *Unión*, la Marina de Guerra del Perú y la Fundación Grau, con el apoyo de la empresa Telefónica, realizaron el lanzamiento de la VII Cruzada Nacional de Valores “Somos Grau, seámoslo siempre”, que se realiza por séptimo año consecutivo.

El comandante general de la Marina, almirante Gonzalo Ríos Polastri, destacó: “A lo largo de estos años hemos sido testigos de excepción de proyectos y personas que traen con su esfuerzo y trabajo, esperanza y modelo. Cada uno de los ganadores anteriores son un ejemplo de lo que quisiéramos ver en



cada uno de los peruanos. La Marina no puede sino sumarse a reconocer a los peruanos que emulan los valores y contribuyen con el país y sus instituciones”.

Hace siete años se lanzó a nivel nacional esta cruzada que tiene como objetivo principal promover la imagen del Gran Almirante del Perú, Miguel Grau Seminario, fortalecer la identidad nacional y difundir los valores de lealtad, dignidad y honestidad que identificaron en vida a nuestro gran almirante.

Cabe destacar también que, como parte de esta campaña, se han entregado más de 30 000 libros del Caballero de los Mares a los alumnos de diversos colegios privados y estatales de Arequipa, Iquitos, Huancavelica, Puno, Ucayali, Chimbote, Trujillo, Chiclayo, Tacna, Ilo, Cusco y en varios distritos de Lima.

La campaña tiene como principal objetivo inculcar en la población peruana los valores cívicos, patrióticos y morales que caracterizaron al Peruano del Milenio, Miguel Grau Seminario, y que se mantendrá en el tiempo a través del Premio Nacional Almirante Grau.

El evento contó también con la presencia del presidente de Telefónica, Javier Manzanares Gutiérrez; el jefe del Estado Mayor General de la Marina, vicealmirante Víctor Pomar Calderón; el comandante general de Operaciones del Pacífico, vicealmirante Fernando Cerdán Ruiz; el director general de Capitanías y Guardacostas, vicealmirante Manuel Váscones Morey, así como de los ganadores de las ediciones anteriores del Premio Nacional Almirante Grau.



## Alumnos del Colegio Interamericano de Defensa visitaron la Marina de Guerra del Perú

Como parte de las actividades académicas que imparte el Colegio Interamericano de Defensa (CID), llegaron al Perú en viaje de estudios los participantes de la Clase LVII de la Maestría en Ciencias de Defensa y Seguridad Interamericana, así como su directora, la contralmirante Martha Herb, para cumplir una serie de actividades en diversas dependencias de la Marina de Guerra.



Los participantes iniciaron sus actividades con una reunión en el Centro de Entrenamiento Táctico Naval (Centac), donde el director de la Escuela Superior de Guerra Naval, contralmirante Carlos Túpac Yupanqui Bromberg, dio la bienvenida a la delegación de oficiales de Argentina, Brasil, Canadá, Colombia, Chile, España, El Salvador, Estados Unidos, Francia, Guatemala, Haití, Honduras, México, Panamá, Paraguay, República Dominicana, Trinidad y Tobago, así como a los oficiales de las Fuerzas Armadas del Perú.

La reunión estuvo orientada a generar espacios para tratar temas de interés común, a fin de incrementar los conocimientos, apreciar diversos puntos de vista y generar nuevas ideas en provecho de dichas instituciones. La amplia participación internacional ofrece una oportunidad extraordinaria de intercambiar ideas y crear una base sólida para fomentar un mejor entendimiento del sistema interamericano.

Como parte del itinerario, la Escuela Superior de Guerra Naval realizó importantes exposiciones en el temas “Gobernabilidad y seguridad ciudadana”, a cargo del congresista Juan Sheput Moore, quien habló sobre definiciones de gobernabilidad como equilibrio de poderes, la seguridad como entidad compleja y sistema complejo de ingeniería, y las estrategias necesarias para enfrentar los efectos de la inseguridad.

El director ejecutivo del Programa Nacional Plataformas de Acción para la Inclusión Social (PAIS), vicealmirante (r) Jorge Moscoso Flores, abordó el tema “Desarrollo e inclusión social: política y acción articulada”. Se enfocó en la ausencia del Estado, los servicios de baja calidad, la problemática rural y su población, y la necesidad de contar con una articulación multisectorial que garantice el desarrollo.

Se continuó con el tema “La acción del Estado ante los desastres naturales, lecciones aprendidas”, a cargo del secretario general del Centro Nacional de Estimación, Prevención y Reducción de Riesgos Desastres (Cenepred), contralmirante (r) Raúl Vásquez Alvarado, quien resaltó puntos importantes del sistema nacional de gestión de riesgos de desastres, los peligros de origen natural en el contexto nacional, los impactos del fenómeno de El Niño, la acción de Estado y las lecciones aprendidas.

Las exposiciones culminaron con la exposición del comandante general de la Marina, almirante Gonzalo Ríos Polastri, “Los nuevos roles de las Fuerzas Armadas y su proyección hacia el futuro”, sobre los ámbitos de acción de la institución y su proyección para el siglo XXI, su participación en la política exterior, y sus experiencias vividas como expresidente de la Junta Interamericana de Defensa.

Tras las exposiciones, los participantes continuaron con su itinerario y visitaron los ambientes de los Servicios Industriales de la Marina (SIMA-Perú), donde recibieron una amplia exposición de los proyectos de construcción naval que se ejecutan.

Es importante mencionar que el Colegio Interamericano de Defensa (CID) es una institución educativa internacional fundada el 9 de octubre de 1962, con sede en el distrito de Columbia, Estados Unidos, y funciona bajo la dependencia de la Organización de los Estados Americanos y la Junta Interamericana de Defensa.



## Buque Escuela a Vela BAP *Unión* participó por vez primera en el gran encuentro de regatas “Velas Latinoamérica 2018”

El velero más grande de Latinoamérica, el BAP *Unión*, desplegó sus velas para conquistar los mares del mundo en su tercer Viaje de Instrucción al Extranjero (VIEX-2018) y unirse por primera vez al más grande evento náutico “Velas Latinoamérica 2018” en el puerto de Valparaíso en Chile.



Junto a los veleros *Libertad* de Argentina, *Cisne Branco* de Brasil, *Gloria* de Colombia, *Esmeralda* de Chile, *Juan Sebastián de Elcano* de España, *Cuauhtémoc* de México y *Simón Bolívar* de Venezuela, la unidad peruana realizó diversas actividades en Valparaíso y Antofagasta, para luego continuar su navegación al puerto del Callao.

Tras su arribo a nuestro país, a bordo de nuestra “Embajada itinerante”, los comandantes de las unidades visitantes se reunieron con la prensa nacional e internacional para brindar detalles de sus buque, tripulación, travesía, así como las diversas actividades programadas durante su estadía.

En la cita estuvieron presentes el comandante del BAP *Unión*, capitán de navío Franz Bittrich Ramírez; el comandante del buque escuela velero *Cuauhtemoc* de México, capitán de navío Rafael Lagunes Arteaga; el comandante del buque escuela ARC *Gloria* de Colombia, capitán de navío Camilo Giraldo Londoño; el comandante del navío velero *Cisne Branco* de Brasil, capitán de mar y de guerra Adriano Batista, y el comandante de la fragata ARA *Libertad* de Argentina, capitán de navío Carlos Gabriel Funes.

Asimismo, el comandante del buque escuela *Esmeralda* de Chile, capitán de navío Sebastián Gutiérrez Casas; el comandante del buque escuela *Juan Sebastián* de Elcano de España, capitán de navío Ignacio Paz García; y el comandante del buque escuela *Simón Bolívar* de Venezuela, capitán de navío Alexander Rivero Sojo.

Durante su intervención, los distinguidos oficiales resaltaron la confraternidad y la hermandad de este número significativo de grandes veleros en el Callao, que mostraron sus habilidades marineras y su cultura.

“Velas Latinoamérica” es un encuentro que se realiza cada cuatro años. En su edición 2018, comprende una travesía de 157 días, durante los cuales se navegarán las costas de América Latina y el Caribe, en un recorrido de más de 12 000 millas náuticas. A bordo de los buques a velas, alrededor de 1600 tripulantes de distintas nacionalidades compartirán conocimientos y experiencias, en una atmósfera de amistad.



### **Impresionante desfile náutico**

Desde tempranas horas del 16 de junio, el público en general pernoctó en el parque El Faro de la Marina, en el distrito de Miraflores, para observar y apreciar al imponente buque escuela a vela, BAP *Unión*, que junto a los más espectaculares veleros del mundo engalanaron nuestro Mar de Grau.

Miles de peruanos se deleitaron con la revista naval y el desfile náutico, especialmente cuando las unidades navegaron con las velas desplegadas y efectuaron maniobras marineras a su paso por la bahía. Adicionalmente, el público disfrutó de una serie de demostraciones estáticas e itinerantes de las Fuerzas Navales e interactuaron con el personal naval.

Se realizó el evento con el paso de las aeronaves de la Aviación Naval y por la noche disfrutaron del tradicional engalanado de luces de los veleros.



## Miles de peruanos visitaron veleros del mundo

Para visitar estas joyas del mar, la Base Naval del Callao abrió sus puertas a la ciudadanía por dos días consecutivos, para que conozcan de cerca sus estructuras, mástiles y el despliegue de sus velámenes.

Los visitantes, debidamente ordenados por personal de la Marina de Guerra del Perú, apreciaron con asombro los compartimentos de los veleros *Libertad*, *Cisne Branco*, *Gloria*, *Esmeralda*, *Cuauhtémoc*, *Simón Bolívar* y *Unión*. En estas unidades de más de 60 metros de altura, se recibió con cordialidad a niños, jóvenes y adultos.



## Visitas y actividades protocolares

En el marco del megaevento “Velas Latinoamérica 2018”, en la Escuela Naval del Perú, los comandantes de los veleros recalados en nuestro país presentaron su saludo protocolar al ministro de Defensa, general de división (r) José Huerta Torres.

Durante la cita, el titular de Defensa, acompañado por el comandante general de la Marina, almirante Gonzalo Ríos Polastri, intercambiaron presentes recordatorios con los comandantes de las unidades.

Asimismo, ante el monumento del almirante Miguel Grau, erigido en el patio de honor del alma máter de la oficialidad peruana, los comandantes de los veleros, acompañados de autoridades civiles y militares de sus respectivos países, depositaron sendas ofrendas florales en homenaje a nuestro máximo héroe naval.



## Zarpe y revista naval de grandes veleros internacionales

Las unidades participantes del evento partieron desde la Base Naval del Callao cargados de buenos momentos, intercambio de cultura y experiencias a bordo, para continuar con su extensa jornada y travesía por los mares de Iberoamérica.



Durante el zarpe de los grandes veleros, el 22 de junio, se llevó a cabo una revista naval por las costas del Callao, con la participación del buque multipropósito AMP 156 BAP *Pisco*, la fragata misilera 54 BAP *Mariátegui* y la FM-53 *Almirante Grau*, que llevaba a bordo al comandante general de la Marina, almirante Gonzalo Ríos Polastri, y al comandante general de Operaciones del Pacífico, vicealmirante Fernando Cerdán Ruiz, quienes desearon a los participantes: ¡Buen viento y buena mar!

## Viaje de Instrucción al Extranjero (VIEX-2018)

Es de destacar que por tercer año consecutivo el imponente buque escuela BAP Unión realiza su tercer Viaje de Instrucción al Extranjero (VIEX-2018), donde arribaron a 14 puertos de 10 países. La dotación, al mando del capitán de navío Franz Bittrich Ramírez, visitó los puertos de Guayaquil (Ecuador), Balboa y Colón (Panamá), Curazao (Curazao), Cartagena (Colombia), La Guaira (Venezuela), Santo Domingo (República Dominicana), Cozumel y Veracruz (México), y Puerto Limón (Costa Rica).

Como parte de este viaje, los cadetes de tercer año de la Escuela Naval del Perú incrementarán sus capacidades en las artes marineras, lo que incidirá con mayor efectividad en la disciplina, el trabajo en equipo, el coraje, la perseverancia, el valor y las valiosas tradiciones heredadas de nuestras glorias navales de ayer, hoy y siempre. Todo ello se intercalará con las actividades culturales y protocolares que realizan en cada puerto al que arribarán, un importante aporte para estrechar los lazos de amistad e integración con las Armadas y la población en general de los países visitados.



## Marina de Guerra del Perú presente en el 3er Ejercicio Naval Multilateral “Komodo” (MNEK)

En la República de Indonesia, durante seis días consecutivos, se desarrolló el tercer Ejercicio Naval Multilateral “Komodo” (MNEK), entre la isla de Lombok (West Nusa Tenggara) y la isla Nusa Penida (Bali).



El ejercicio naval fue presidido por el jefe de la Armada de Indonesia, almirante Ade Supandi, Semap, quien resaltó que “Komodo 2018” es un operativo que se caracteriza por traer paz al mundo, ya que se enfoca en la cooperación para responder a los desastres naturales y la asistencia humanitaria.

Contó con la participación de 37 representantes de las Armadas de Alemania, Arabia Saudita, Australia, Bangladesh, Brasil, Brunéi Darussalam, Camboya, Canadá, Corea del Sur, China, Emiratos Árabes Unidos, España, Estados Unidos, Suecia, Filipinas, Francia, Holanda, India, Indonesia, Irán, Japón, Laos, Malasia, México, Myanmar, Nueva Zelanda, Pakistán, Papúa Nueva Guinea, Perú, Polonia, Reino Unido, Rusia, Singapur, Sri Lanka, Tailandia, Timor Leste y Vietnam.

Cabe señalar que el agregado de Defensa a la Embajada del Perú en la Mancomunidad de Australia, concurrente en la República de Indonesia, capitán de navío Miguel Dulanto Carbajal, y el agregado de Defensa Adjunto y oficial de enlace en el Centro de Fusión de Información de la Armada de la República de Singapur concurrente en la República de Indonesia, capitán de fragata Eduardo Zevallos Roncagliolo, representaron a la Marina de Guerra del Perú.

El programa del ejercicio consideró actividades operativas, de entrenamiento y administrativas, tanto en puerto como en la mar, caracterizadas por el despliegue de unidades, que en esta oportunidad contó con la participación de 50 buques y 26 unidades aéreas entre aviones y helicópteros.

En puerto se realizó la acción cívica de ingeniería (Encap), acción cívica mé-

dica (Medcap), exhibición marítima, desfile e interacción con la comunidad. En cuanto a las actividades operativas y de entrenamiento, se efectuaron conferencias para expertos, ejercicios en la carta, ejercicios de comando y control, revista naval, demostración de Fuerzas Especiales y del Escuadrón de Aviones de acrobacias aéreas, ejercicio de entrenamiento en la mar (operaciones con helicópteros, de búsqueda y rescate, operaciones de interdicción marítima, etc.); todo ello orientado a desarrollar capacidades en el personal en tres aspectos principales: operaciones de asistencia humanitaria y alivio en caso de desastres, manejo y asistencia de refugiados, y operaciones de interdicción marítima para contrarrestar las potenciales actividades de organizaciones criminales transnacionales.



## **BAP *Ferré* representó al Perú en el más grande Operativo Multinacional RIMPAC 2018**

El BAP *Ferré* representó a la Marina de Guerra del Perú en el más grande Operativo Multinacional Rimpac 2018 (Ring of Pacific) en su vigésima sexta versión, al mando del capitán de fragata Jorge Vásquez.

En el ejercicio bienal Rimpac, que se desarrolló del 27 de junio al 2 de agosto, en Hawái, partici-

paron 47 buques de superficie, cinco submarinos, 18 fuerzas terrestres nacionales y más de 200 aviones y 25 000 personas.

Rimpac ofrece una oportunidad única de capacitación diseñada para fomentar y mantener relaciones de cooperación que son fundamentales para garantizar la seguridad de las rutas marítimas y en los océanos interconectados del mundo.

El ejercicio de este año incluyó fuerzas de Australia, Brasil, Brunéi, Canadá, Chile, Colombia, Francia, Alemania, India, Indonesia, Israel, Japón, Malasia, México,



Países Bajos, Nueva Zelanda, Perú, República de Corea, República del Filipinas, Singapur, Sri Lanka, Tailandia, Tonga, Reino Unido, Estados Unidos y Vietnam.

En este operativo, nuestro país, a través del BAP Ferré, demostró la capacidad profesional de los componentes navales peruanos

en teatros de operaciones complejos y escenarios de amenazas múltiples. A su vez, se nutrió de experiencias y conocimientos del personal participante, gracias a la interacción con otras Armadas, en una región extensa y trascendental como la cuenca del Pacífico.

Junto al BAP *Ferré* participó una patrulla de Operaciones Especiales y personal superior miembro del Estado Mayor en la ejecución del Ejercicio Multinacional.



### **Incorporación a la Fuerza de Superficie**

Tras su arribo al Perú, el BAP *Ferré* fue incorporado como corbeta misilera de la Fuerza de Superficie, en una ceremonia especial presidida por el comandante general de la Marina, almirante Gonzalo Ríos Polastrí.

Luego de la lectura del dispositivo legal de incorporación, la máxima autoridad naval resaltó el excelente trabajo que ha desempeñado el Ferré en los encargos que se le dieron para participar en la operación Rimpac, una de las operaciones que congrega más unidades navales en el mundo, en la cual nuestro buque ha sabido responder prestigiando a la Marina de Guerra del Perú y al país.

“El BAP *t* ha prestado muy meritorios servicios a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas desde que fue incorporado en 2016. Desde entonces, sus capacidades, paulatinamente, con el esfuerzo de su dotación, han ido aumentando, y han sido reclasificadas tras ser probadas exitosamente en operaciones nacionales e internacionales para su clasificación actual como corbeta y en su incorporación a la Comandancia General de Operaciones del Pacífico. Les deseo éxitos en estas nuevas misiones que desarrollarán y felicitación por el trabajo efectuado anteriormente en su rol de patrullera marítima”.



## Oficial de la Marina de Guerra del Perú obtuvo el grado académico de Magister en Estudios de Seguridad Estratégica de la Universidad de Defensa Nacional de los EE.UU.

El capitán de fragata Eduardo Díaz León es el segundo oficial de la Marina de Guerra que se gradúa como magíster en Estudios de Seguridad Estratégica de la Universidad de Defensa Nacional de Estados Unidos desde que el programa fue creado en 2002, con la finalidad de formar asesores contra terrorismo de nivel estratégico.



Los participantes de esta maestría son miembros de las fuerzas armadas, las unidades policiales y las diferentes agencias involucradas en la lucha contra el terrorismo, como el FBI, la CIA, el Departamento de Estado, el Centro Nacional contra el Terrorismo, especialistas en armas nucleares y guerra química, así como aduanas y control de fronteras.

El distinguido oficial formó parte de un grupo de 87 estudiantes de 29 países de todas partes del mundo, en su mayoría oficiales superiores o funcionarios de las diferentes agencias de seguridad del Estado que ya cuentan con experiencia previa en la guerra contra el terrorismo en sus respectivos países, así como en la lucha contra las diferentes amenazas transnacionales que afectan la seguridad y estabilidad global.



## Con el grado de “Excelencia” se graduaron oficiales de la Marina de Guerra de la Maestría en Ciencias de Defensa y Seguridad Interamericana

Tras alcanzar el más alto desempeño académico con el grado de “Excelencia” entre 67 participantes de 14 países de América, el capitán de navío Christian Ponce Licera, el capitán de fragata Marco Goytizolo Castagnola y el capitán de fragata Carlos Prado Castañeda se graduaron como másters en Defensa y Seguridad Hemisférica en el Colegio Interamericano de Defensa de Washington (Estados Unidos).



El capitán de navío Ponce y el capitán de fragata Prado obtuvieron además el mayor reconocimiento, denominado “Graduado con distinción”. Tras considerar sus cualidades de liderazgo y profesionalismo, fueron nombrados a importantes cargos en beneficio de nuestra institución y del Perú. El capitán de navío Ponce fue nombrado como “Jefe de curso” de la maestría que se realizará de julio de 2018 a junio de 2019, y estará a cargo de 68 participantes de 15 países de América. El capitán de fragata Prado, por su parte, cumplirá las funciones de “Facilitador académico” del programa.

La maestría del Colegio Interamericano de Defensa provee conocimientos de alto nivel en defensa y seguridad que permiten comprender los problemas de este sector en el mundo, a través de 22 materias, conferencias de actualidad mundial, investigaciones y viajes académicos. De este modo se forman a los líderes que participarán en la toma de decisiones estratégicas de este sector en los países del hemisferio.



## Máxima autoridad naval peruana realiza visita profesional a la Armada de España

A fin de fomentar el conocimiento mutuo y estrechar lazos de amistad, el 25 de junio arribó a Madrid el comandante general de la Marina, almirante Gonzalo Ríos Polastri, como parte de su visita profesional a la Armada del Reino de España.



Tras su llegada, presentó su saludo protocolar al jefe de Estado Mayor de la Armada

de España (Ajema), almirante general don Teodoro López Calderón, con quien intercambió temas de interés común. Esta reunión se llevó a cabo para reforzar los lazos de cooperación y confianza mutua, así como realizar coordinaciones de manera directa sobre acciones operacionales de diverso orden y otros asuntos institucionales.

Como parte de su agenda, el comandante general de la Marina, almirante Gonzalo Ríos Polastri, y el agregado naval en el Reino de España y Portugal, capitán de navío Aldo Vásquez Sarmiento, participaron en la clausura del XIX Curso de Estado Mayor de las Fuerzas Armadas, evento que fue presidido por su majestad el rey Felipe VI.

Esta actividad se desarrolló en el Centro de Estudios de la Defensa Nacional en Madrid, de setiembre de 2017 a junio de 2018, y contó con la participación del capitán de corbeta Alonso Mori Herrera de la Marina de Guerra del Perú. El curso tuvo cuatro fases: Básica, Defensa Nacional y Planeamiento de las Operaciones, Específica (para cada uno de los Ejércitos y Guardia Civil) y Aplicación.

Cabe destacar que el Curso de Estado Mayor de las Fuerzas Armadas tiene como finalidad capacitar a los futuros oficiales de Estado Mayor para ocupar puestos en los Estados Mayores nacionales e internacionales. Asimismo, pretende fomentar la cooperación internacional mediante la formación de oficiales de países aliados y amigos como oficiales de Estado Mayor, al proporcionarles un conocimiento profundo de las Fuerzas Armadas.

Continuando con su itinerario, el comandante general de la Marina visitó el Arsenal Militar de Cartagena de Indias, donde se le brindó una exposición sobre el trabajo que realizan y su proyección a futuro. Seguidamente, la máxima autoridad naval peruana, acompañado del jefe de Estado Mayor de la Armada de España (Ajema), almirante general don Teodoro López Calderón, recorrieron las instalaciones de la Escuela de Submarinos (Esubmar).



Seguidamente, visitaron la flotilla de submarinos y finalizaron con una demostración en el simulador del submarino S-80, una serie de tecnología avanzada, que se encuentra actualmente en producción en la empresa española Navantia en su factoría de Cartagena.

Posteriormente, se dirigieron al Centro de Supervisión y Análisis de Datos de la Armada (Cesadar), donde el almirante Ríos recibió una exposición sobre su estado actual y su evolución, así como la eficiencia en el sostenimiento y eficacia de su flota. En el Cesadar se realiza un análisis predictivo de los datos, con el fin de adelantarse y prevenir averías en los equipos.

Finalmente se trasladaron a la Fuerza de Acción Marítima (FAM) para conocer in situ sobre su organización, la conformación y las funciones en favor de la protección de sus intereses marítimos. Luego se dirigieron al Centro de Operaciones y de Vigilancia de Acción Marítima, donde se realiza un seguimiento permanente y en tiempo real de los buques que transitan por los espacios marítimos de interés nacional.



## Submarino BAP *Arica* presente en operativo SUBDIEX 2018

De la Base Naval del Callao, zarpó el submarino BAP *Arica* rumbo a la costa del Atlántico de Estados Unidos, para participar en el Ejercicio Subdiex 2018, donde realizarán maniobras de guerra antisubmarina y guerra antisuperficie.



La ceremonia fue presidida por el inspector general de la Marina, vicealmirante James Thornberry Schiantarelli, quien estuvo acompañado del comandante de la Fuerza de Submarinos, contralmirante Luis Alba Landaveri. Este último hizo entrega del gallardete de la Comandancia de la Fuerza de Submarinos al comandante del BAP *Arica*, capitán de fragata Enrique Vargas Acosta, quien, a su vez, solicitó permiso para zarpar, procediendo a cubrir "Puesto de maniobras".

Este operativo se realiza anualmente con la Flota del Atlántico de la Armada de Estados Unidos como parte de la iniciativa DESI, de la cual nuestra Marina es integrante. Asimismo, la dotación del submarino peruano participará adicionalmente en cursos de instrucción y entrenamiento.

Este operativo se realiza anualmente con la Flota del Atlántico de la Armada de Estados Unidos como parte de la iniciativa DESI, de la cual nuestra Marina es integrante. Asimismo, la dotación del submarino peruano participará adicionalmente en cursos de instrucción y entrenamiento.



## tXXVIII Conferencia Naval Interamericana

El comandante general de la Marina de Guerra del Perú, almirante Gonzalo Ríos Polastrí, junto a representantes de 18 países, participó en la XXVIII Conferencia Naval Interamericana, que tuvo como sede la ciudad de Cartagena de Indias (Colombia).

Durante la conferencia, que se llevó a cabo hasta el 27 de julio, el comandante de la Armada Nacional de Colombia, almirante Ernesto Durand González, rindió homenaje a los caídos en acción de armas y recordó sobre todo

al oficial de mar primero OES de la Marina de Guerra del Perú José Miguel Paredes Collazos, nuevo héroe de la pacificación nacional, quien recientemente perdió la vida en un operativo en la zona de los valles de los ríos Apurímac, Ene y Mantaro (Vraem).



En el evento se trataron diversos temas, entre ellos la participación de las Armadas frente al narcotráfico. Además, se realizó la revisión de los acuerdos previos entre Marinas, con el objetivo de propiciar el intercambio de ideas, conocimientos y comprensión mutua de los problemas marítimos comunes que afectan al hemisferio. Asimismo, estimular los contactos profesionales permanentes entre las Marinas, Armadas o Fuerzas Navales de los países participantes para promover la solidaridad.

Participaron en esta cita: Argentina, Bolivia, Canadá, Colombia, Costa Rica, República Dominicana, Ecuador, El Salvador, Estados Unidos, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela.



## Embajada del Perú en Japón inaugura Busto del Gran Almirante del Perú Miguel Grau Seminario

Con ocasión de conmemorarse el 184 aniversario del natalicio del Gran Almirante Miguel Grau Seminario, en una especial ceremonia realizada el 27 de julio, fecha del natalicio de Caballero de los Mares, la Embajada del Perú en Japón develó un busto del héroe de Angamos en la ciudad de Tokio.



El evento, que fue presidido por el embajador Harold Forsyth, contó con la asistencia de altos funcionarios del Ministerio de Relaciones Exteriores y del Ministerio de Defensa del Japón, embajadores y agregados de Defensa acreditados en Japón, así como del agregado de Defensa a la Embajada del Perú, capitán de navío Juan Luis Bazán Tejada.

Cabe resaltar que es la primera vez que se inaugura un busto de nuestro máximo héroe en el país del sol naciente.



## Exitosa participación de la Fragata misilera BAP *Bolognesi* en el Operativo Multinacional UNITAS LIX - 2018

La fragata misilera BAP *Bolognesi* participó en el Operativo Multinacional Unitas LIX-2018, que se realizó en Cartagena de Indias (Colombia).

La significativa ceremonia de despedida fue presidida por el comandante general de Operaciones del Pacífico, vicealmirante Fernando Cerdán Ruiz,

que estuvo acompañado del comandante de las Fuerzas Navales del Comando Sur de Estados Unidos y comandante de la Cuarta Flota de Estados Unidos, contralmirante Sean S. Buck.

Durante la ceremonia, el comandante del BAP *Bolognesi* solicitó autorización de zarpe al vicealmirante Fernando Cerdán Ruiz, quien le deseó éxitos en la misión encomendada. A continuación, la tripulación abordó la unidad para iniciar las maniobras de zarpe, en presencia de autoridades navales y familiares de la dotación, que desde lejos se despedían de ellos.

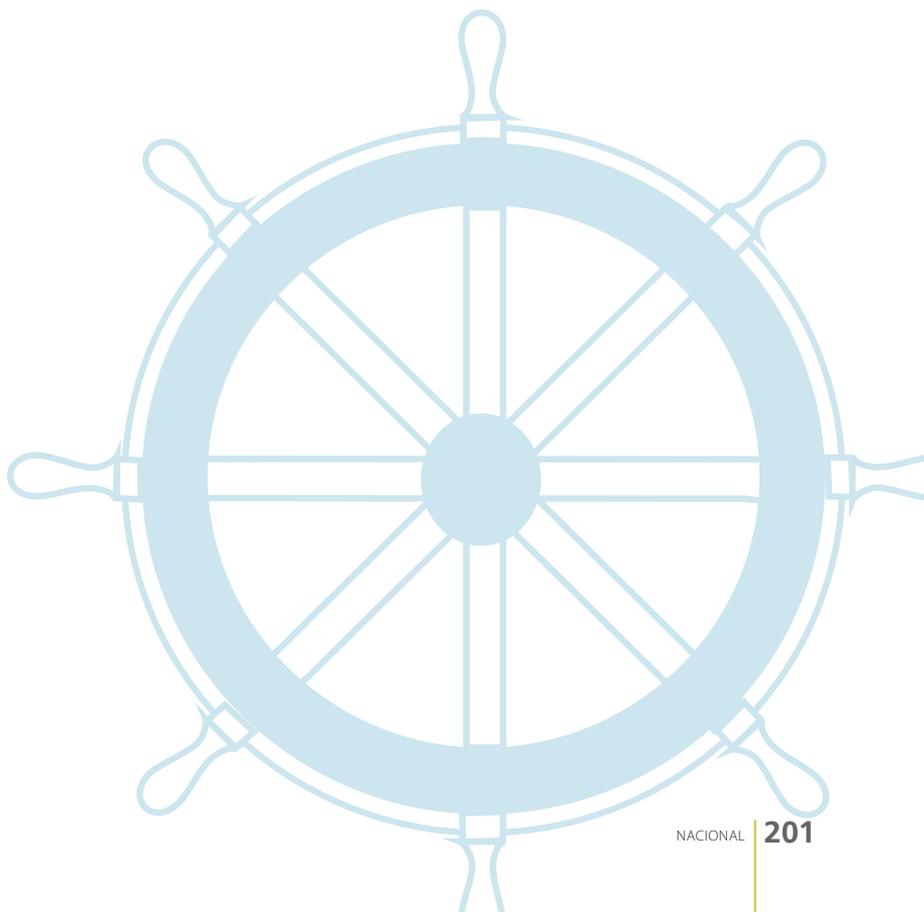
En este ejercicio nuestro país, representado por el BAP *Bolognesi*, demostró la capacidad profesional de los marinos peruanos, en teatros de operaciones complejos y escenarios de amenazas múltiples, nutriendo a su vez de expe-



riencias y conocimientos al personal participante, gracias a la interacción con otras Armadas.

Estas operaciones se han ido ampliando hacia diferentes aspectos en la guerra naval compuesta, hasta adecuarse a los cambios producidos en los escenarios mundiales, lo que ha generado una variedad de situaciones operacionales que proveen la máxima oportunidad para mejorar la interoperabilidad entre las naciones participantes.

Unitas 2018, que se encuentra en su versión 59, contó con la participación de Argentina, Brasil, Canadá, Colombia, Costa Rica, Ecuador, Estados Unidos, Honduras, México, Panamá, Perú, Reino Unido y República Dominicana.



**Magister en Historia Víctor Manuel Torres Laca**

Magister en Historia por la Pontificia Universidad Católica del Perú. Docente en la Universidad de Lima, en la Pontificia Universidad Católica del Perú y en la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas. Colaborador en las editoriales Norma y Santillana, en el diario *El Comercio* y en Ediciones Peisa.



## ARABIA SAUDITA

## Adquisición de cinco corbetas de fabricación española

El pasado 12 de julio, los astilleros españoles Navantia anunciaron la firma de un contrato valorizado en 1800 millones de euros para la construcción de cinco corbetas para la Real Armada Saudí. El acuerdo contempla el inicio de los trabajos a fines de 2018 y la entrega de la quinta unidad en 2022. La empresa hispana asume la responsabilidad por el soporte de estos buques durante sus cinco primeros

años de servicio<sup>1</sup>. También incluye la formación de una empresa conjunta entre Navantia y Saudi Arabian Military Industries (SAMI), que se encargará de realizar más del 60% del trabajo referido al sistema de combate en Arabia Saudí<sup>2</sup>.

Las corbetas están basadas en el diseño Avante 2200, empleado también en la construcción de 2008 a 2012 de cuatro patrulleros oceánicos de la clase Guaiquerí para la Armada de la República Bolivariana de Venezuela. La versión saudí tendrá una eslora de 98,9 metros para un desplazamiento de 2500 toneladas; será impulsada por dos motores diésel a una velocidad máxima de 25 nudos y contará con una tripulación de 92 personas. El principal contraste con la variante venezolana es el armamento que portan, compuesto por dos lanzadores cuádruples de misiles Harpoon Block II, 16 lanzadores verticales para misiles antiaéreos ESSM, un cañón de 76 mm Super Rapid, un sistema de defensa de punto Millennium de 35 mm, dos cañones a control remoto y dos lanzadores triples de torpedos antisubmarinos, además de un hangar y cubierta de vuelo para un helicóptero de 10 toneladas<sup>3</sup>.



Imagen generada por computadora de las corbetas adquiridas por la Real Armada Saudí. Se indican los sistemas provistos por Navantia, la empresa fabricante. Crédito: Navantia.

1. *EL PAÍS*. Navantia cierra con Arabia Saudí el mayor contrato exterior de su historia. 12 de julio de 2018. [Consulta: 30 de agosto de 2018]. Disponible en: [https://cincodias.elpais.com/cincodias/2018/07/12/companias/1531416872\\_269479.html](https://cincodias.elpais.com/cincodias/2018/07/12/companias/1531416872_269479.html)
2. YAAKOUBI, Aziz El. Saudi Military Industries signs warships JV with Spain's Navantia. 19 de julio de 2018. [Consulta: 30 de agosto de 2018]. Disponible en: <https://www.reuters.com/article/us-spain-saudi-warships/saudi-military-industries-signs-warships-jv-with-spains-navantia-idUSKBN1K920N>
3. *NAVY RECOGNITION*. KSA Signed the Contract for 5 Avante 2200 Corvettes with Navantia. 16 de julio de 2018. [Consulta: 30 de agosto de 2018]. Disponible en: <http://navyrecognition.com/index.php/news/defence-news/2018/july-2018-navy-naval-defense-news/6352-ksa-signed-the-contract-for-5-avante-2200-corvettes-with-navantia.html>



## Adquisición de nuevas fragatas

El pasado 29 de junio el gobierno australiano anunció que el diseño Tipo 26 Global Combat Ship de la empresa británica BAE Systems fue elegido para la construcción de nueve fragatas denominadas clase Hunter que reemplazarán a las ocho unidades de la clase ANZAC. Bajo el esquema adoptado, todos los buques serán cons-



truidos localmente, en los astilleros de ASC Shipbuilding con entregas programadas para finales de la década de 2020. ASC se convertirá en una subsidiaria de BAE mientras dure la construcción, a fin de que esta última asuma la completa responsabilidad por el éxito del programa. Se espera así evitar la repetición de los problemas ocurridos con los destructores de la clase Hobart que fueron reseñados en esta misma sección en el tercer número de la *Revista de Marina* de 2017. Se espera que el costo total del programa ascienda a 35 000 millones de dólares australianos, equivalentes a 25 900 millones de dólares estadounidenses. A cambio se espera un contenido nacional de entre 65% y 70% y la creación de 4000 puestos de trabajo, a fin de garantizar el futuro de la industria naval australiana. Al término del periodo de construcción, ASC volverá a ser propiedad del Estado australiano y contará con la capacidad de diseñar, desarrollar y encabezar la construcción de buque de guerra complejos y de gran tamaño<sup>4</sup>.

Las ocho fragatas de la clase ANZAC fueron construidas localmente de 1993 a 2004, de manera que en agosto de 2015 se anunció el Proyecto SEA 5000

Imagen generada por computadora del Global Combat Ship adaptado a los requerimientos australianos. Nótese los montajes del sistema de radar de fase activo CEA en el mástil. Crédito: BAE Systems.

4. DEPARTMENT OF DEFENCE. Future Frigate tenderer confirmed. 29 de junio de 2018. Navy Daily. [Consulta: 1 de setiembre de 2018]. Disponible en: <http://news.navy.gov.au/en/Jun2018/Fleet/4692/Future-Frigate-tenderer-confirmed.htm>

para su reemplazo. En abril del siguiente año se anunció la selección de tres finalistas, la española Navantia con su diseño F5000, la italiana Fincantieri con su fragata FREMM y BAE Systems con su Global Combat Ship. La evaluación no solo tomó en cuenta las capacidades de cada modelo, sino que además cada empresa debía demostrar cómo su proyecto contribuiría al desarrollo de la industria naval australiana.



Fragata antisubmarina *Virginio Fasan* (F591) en servicio con la Armada italiana. Crédito: Piergiuliano Chesi.

Los tres diseños debían ser capaces de incorporar los sistemas requeridos por la Armada australiana: el sistema de radar CEA de fabricación nacional, el sistema de combate AEGIS de fabricación estadounidense con una interfaz táctica 9LV de desarrollo local y el sistema de lanzamiento vertical de misiles MK41, también de fabricación estadounidense<sup>5</sup>.

En el caso de Navantia, contaba con la ventaja de haber ganado tres competencias previas en Australia: los destructores de la clase Hobart, los buques de asalto anfibio clase Canberra y los buques de aprovisionamiento logístico de la clase Supply, así como con experiencia en las dificultades de construir un diseño bajo licencia en Australia. A estas ventajas se suma el hecho de que el modelo F5000 es similar en un 80% al de los Hobart, lo cual permite emplear equipos similares y reducir los riesgos en el desarrollo del proyecto. Las modificaciones se limitan a la superestructura para incorporar el sistema radar CEA, al casco para reducir el ruido generado y a la mejora de los equipos de lucha antisubmarina<sup>6</sup>.

Por su parte, Fincantieri ofreció una variante de las fragatas FREMM, un desarrollo franco-italiano en servicio con las armadas de Francia, Italia, Marruecos y Egipto. En comparación con las F5000 cuenta con la ventaja de ser un modelo desarrollado expresamente para la lucha antisubmarina en lugar de una adaptación. Se trata de un buque muy silencioso, pues la maquinaria ha sido acústicamente aislada del casco lo que permite aprovechar al máximo las capa-

5. BLENKIN, Max. *Down to the Wire*. 19 de abril de 2018. *Australian Defence Business Review*. [Consulta: 1 de setiembre de 2018]. Disponible en: <http://adbr.com.au/down-to-the-wire/>  
6. *Ibidem*.

tidades de los sonares de casco y de profundidad variable provistos por la empresa Thales. En contra de estas ventajas jugó la falta de presencia de Fincantieri en el mercado australiano por lo que tendría que empezar de cero en comparación con Navantia<sup>7</sup>.

Por último, a diferencia de sus contendores, BAE Systems ofreció un diseño que aún no surca los mares, el Tipo 26, desarrollado para la Armada Real británica. Al igual que la propuesta



El HMAS *Hobart* (DDG 39), primera unidad de la clase homónima en entrar en servicio. Crédito: Commonwealth of Australia.

de Fincantieri se trata de un modelo orientado a la lucha antisubmarina con la ventaja adicional que le dan los años transcurridos desde el desarrollo de las FREMM. BAE cuenta con amplia experiencia en el mercado australiano pues ha absorbido empresas con largos años de presencia como Tenix que construyó las ocho fragatas ANZAC para la Armada australiana y dos más para la neozelandesa. En contra tiene los riesgos inherentes a un buque que no estará en servicio con la Armada británica sino hasta mediados de la década de 2020 y con la australiana unos cinco años después. Como sensores para la lucha antisubmarina el Tipo 26 cuenta con el sonar de casco 2150 y el sonar de profundidad variable 2087<sup>8</sup>. Conocidos los resultados, parece que el gobierno australiano optó por el diseño que ofrecía mayores capacidades técnicas a cambio de aceptar un riesgo mayor por elegir un diseño aún no construido.

---

7. *Ibidem*.

8. *Ibidem*.



## Admisión al servicio del portahelicópteros *Atlántico*

Tal como se anunció en el último número de la *Revista de Marina*, el 29 de junio pasado se produjo la incorporación del ex HMS *Ocean* (L12) a la Marina de Brasil, en una ceremonia llevada a cabo en la base naval británica de Devonport. Rebautizado *Atlántico* (A140), la unidad pasó las tres semanas siguientes en labores de entrenamiento bajo el Flag Officer Sea Training, la organización de entrenamiento



El *Atlántico* (A140) en aguas brasileñas. Porta sobre la cubierta dos helicópteros Esquilo, dos Seahawk y dos Cougar. Crédito: Marinha do Brasil.

de la Armada Real Británica, antes de zarpar a Brasil<sup>9</sup>. Su arribo a la base naval de Río de Janeiro se produjo el 25 de agosto; se espera que asuma el rol de buque insignia de la Marina brasilera en reemplazo del portaaviones *São Paulo* (A12). Ya realizada la transferencia, se puede confirmar que el buque mantiene varios de los equipos de los que estuvo dotado en el servicio con la Armada Real, entre ellos el radar de búsqueda aérea Artisan, el radar de búsqueda de superficie KH1007, cuatro cañones a control remoto DS30M Mk2 de 30 mm y cuatro lanchas de desembarco vehículos/personal (LCVP por sus siglas en inglés) modelo Mk5B. En cambio, fueron removidos los tres sistemas de defensa de punto Vulcan Phalanx Block 1B de 20 mm y las ametralladoras M134 de 7,62 mm<sup>10</sup>.

9. MINISTÉRIO DA DEFESA. Porta-Helicópteros Multipropósito Atlântico é incorporado à Marinha do Brasil. 5 de julio de 2018. [Consulta: 31 de agosto de 2018]. Disponible en: <https://www.defesa.gov.br/noticias/44744-porta-helic%C3%B3pteros-multiprop%C3%B3sito-atl%C3%A2ntico-%C3%A9-incorporado-%C3%A0-marinha-do-brasil>
10. NAVY RECOGNITION. Brazilian Navy Helicopter Carrier Atlântico Arrived in her Homeport. 30 de agosto de 2018. [Consulta: 31 de agosto de 2018]. Disponible en: <https://www.navyrecognition.com/index.php/news/defence-news/2018/august-2018-navy-naval-defense-news/6469-brazilian-navy-helicopter-carrier-atlantico-arrived-in-her-homeport.html>



## Se inicia construcción de nuevas fragatas

El pasado 1 de mayo se realizó en los astilleros de Hyundai Heavy Industries en Ulsan la ceremonia de inicio de construcción de la primera de dos fragatas para la Armada de Filipinas. Fruto de un contrato firmado en octubre de 2016, se espera que esta sea botada al mar en mayo de 2019 y entregada en la primera mitad de 2021. Se trata de una variante del diseño HDF-3000 de Hyundai, con



Imagen generada por computadora de las fragatas adquiridas por la Armada Filipina. Crédito: Hyundai Heavy Industries.

una eslora de 107 metros y una manga de 12 para un desplazamiento estándar de 2600 toneladas. Contarán con un sistema de propulsión con cuatro motores diésel (CODAD por sus siglas en inglés) que les permitirán alcanzar 25 nudos y una autonomía de 4500 millas náuticas. Los sensores incluyen un radar de vigilancia TRS-3D, un radar de control de tiro NA-25X, un sistema de control de tiro electro-óptico PASEO NS un sistema IFF MSSR 2001, un sonar de casco Modelo 997 y un sistema de medidas de soporte electrónico NS9300A; todos ellos integrados por el sistema de combate Naval Shield Baseline 2. El armamento comprende un cañón Hyundai Wia de 76 mm, un cañón a control remoto Smash de 30 mm, ocho celdas de lanzamiento vertical para misiles antiaéreos aún no determinados, cuatro misiles antibuque SSM-700K C-Star, dos lanzadores Simbad-RC con dos misiles antiaéreos Mistral cada uno, dos tubos triples para torpedos antisubmarinos K745 Blue Shark y dos lanzadores de señuelos C-Guard. Cuenta además con una cubierta de vuelo y un hangar para un helicóptero antisubmarino AW-159 Wildcat<sup>11</sup>.

11. *NAVY RECOGNITION*. HHI Cut Steel of Philippine Navy First HDF-3000 Frigate. 3 de mayo de 2018. [Consulta: 9 de agosto de 2018]. Disponible en: <http://navyrecognition.com/index.php/news/defence-news/2018/may-2018-navy-naval-defense-news/6189-hhi-cut-steel-of-philippine-navy-first-hdf-3000-frigate.html>

## Incorporación de una nueva fragata

El pasado 28 de julio, la Armada rusa admitió al servicio activo a la fragata *Almirante Gorshkov*, lo que representa un retraso considerable si se tiene en cuenta que su entrega había sido programada originalmente para 2009. Los problemas que debió enfrentar esta unidad fueron múltiples. En primer lugar, el financiamiento necesario no siempre estuvo disponible y llegó incluso a suspenderse completamente de 2011 a 2012. En segundo lugar, el desarrollo de varios sistemas nuevos a ser montados en la unidad fue bastante problemático. Por ejemplo, el cañón A192M y su radar de control de tiro 5P-10 o el sistema de defensa aérea 3K96-2 Poliment-Redut. Por último, el conflicto con Ucrania llevó a este país a implementar un embargo contra Rusia en 2014, lo que paralizó la entrega de las turbinas de gas M90FR. Para entonces solo se habían entregado las plantas de propulsión de las dos primeras unidades y un incendio en el *Almirante Gorshkov* a finales de ese año obligó a equiparlo con las turbinas de la segunda unidad con retrasos considerables. Las otras cinco fragatas de esta clase ordenadas por la Armada rusa deberán esperar a que la industria nacional logre fabricar réplicas de las turbinas ucranianas<sup>12</sup>.



Vista frontal de la fragata *Almirante Gorshkov*. Se aprecia en primer plano el cañón A192M, seguido por las celdas para misiles antiaéreos y, detrás, las de misiles antibuque. El radomo montado sobre el puente corresponde al radar Monolit los rectángulos verticales sobre el mástil a las antenas del radar Poliment y en la cima del mismo se encuentra el radar Furke. Crédito: Ministerio de Defensa de la Federación Rusa.

La fragata *Almirante Gorshkov* tiene una eslora de 135 metros y una manga de 16,4 para un desplazamiento a carga normal de 4550 toneladas. Cuenta con un sistema de propulsión CODAG (Combined Diesel and Gas), compuesto por dos turbinas de gas M90FR y dos motores diésel 10D49 que le permiten generar 65 000 shp para una velocidad superior a los 29 nudos. El combustible es suficiente para recorrer 4500

12. WALDWYN, Tom. Russia's Admiral Gorshkov frigate: commissioned at last. 13 de agosto de 2018. The International Institute for Strategic Studies. [Consulta: 30 de agosto de 2018]. Disponible en: <https://www.iiss.org/blogs/military-balance/2018/08/russian-navy-admiral-gorshkov-frigate>

millas náuticas a 14 nudos y los abastecimientos para permanecer 30 días en el mar. Dispone de un sistema de combate Sigma 22350 que recibe información de diversos sensores, entre ellos un radar Furke-4 5P-27 de búsqueda aérea y de superficie, un radar Poliment 5P-20K con cuatro antenas de fase activas fijas en el mástil para funciones de búsqueda aérea y control de tiro de misiles antiaéreos, un radar de búsqueda de superficie Monolit 34K-1, un radar de control de tiro Puma



Vista trasera de la fragata Almirante Gorshkov. Se puede apreciar el hangar flanqueado por los dos sistemas de defensa de punto Palash, así como las distintas antenas del sistema de comunicaciones. Crédito: Ministerio de Defensa de la Federación Rusa.

5P-10 y tres radares de navegación Pal-N. Para la detección de amenazas submarinas dispone de un sonar de casco Zarya M y un sonar de arrastre Vinyetka mientras que para tareas de guerra electrónica cuenta con un sistema Prosvet-M, dos lanzadores de señuelos PU KT-308 y ocho lanzadores de señuelos PU KT-216, así como señuelos antitorpedos Paket-NK. El sistema de armas comprende un cañon Arsenal A192M de 130 mm, dos sistemas de defensa de punto Palash dotados de dos cañones de 30 mm y ocho misiles antiaéreos Sosna-R cada uno, dos ametralladoras MTPU de 14,5 mm, 16 celdas de lanzamiento vertical para misiles P-800 Oniks o 3M-54 Kalibr, 32 celdas de lanzamiento vertical para misiles antiaéreos 9M96 y dos lanzadores cuádruples para torpedos antisubmarinos de 330 mm. Cuenta además con una plataforma de vuelo y un hangar para un helicóptero de 10 a 12 toneladas. La tripulación necesaria para manejar esta diversidad de equipos asciende a 210 personas<sup>13</sup>.

13. NAVY RECOGNITION. (s.f.). Admiral Gorshkov-class Frigate / Project 22350 - Russian Navy. [Consulta: 30 de agosto de 2018]. Disponible en: <http://www.navyrecognition.com/index.php/east-european-navies-vessels-ships-equipment/russian-navy-vessels-ships-equipment/cruisers-destroyers-frigates/3396-admiral-gorshkov-class-project-22350-frigate-fleet-admiral-kasatonov-golovko-isakov-yumashev-1155>



## Bibliografía

- BLENKIN, Max. Down to the Wire. 19 de abril de 2018. *Australian Defence Business Review*. [Consulta: 1 de setiembre de 2018]. Disponible en: <http://adbr.com.au/down-to-the-wire/>
- DEPARTMENT OF DEFENCE. Future Frigate tenderer confirmed. 29 de junio de 2018. *Navy Daily*. [Consulta: 1 de setiembre de 2018]. Disponible en: <http://news.navy.gov.au/en/Jun2018/Fleet/4692/Future-Frigate-tenderer-confirmed.htm>
- *EL PAÍS*. Navantia cierra con Arabia Saudí el mayor contrato exterior de su historia. 12 de julio de 2018. [Consulta: 30 de agosto de 2018]. Disponible en: [https://cincodias.elpais.com/cincodias/2018/07/12/companias/1531416872\\_269479.html](https://cincodias.elpais.com/cincodias/2018/07/12/companias/1531416872_269479.html)
- MINISTÉRIO DA DEFESA. Porta-Helicópteros Multipropósito Atlântico é incorporado à Marinha do Brasil. 5 de julio de 2018. [Consulta: 31 de agosto de 2018]. Disponible en: <https://www.defesa.gov.br/noticias/44744-porta-helic%C3%B3pteros-multiprop%C3%B3sito-atl%C3%A2ntico-%C3%A9-incorporado-%C3%A0-marinha-do-brasil>
- *NAVY RECOGNITION*. Brazilian Navy Helicopter Carrier Atlântico Arrived in her Homeport. 30 de agosto de 2018. [Consulta: 31 de agosto de 2018]. Disponible en: <https://www.navyrecognition.com/index.php/news/defence-news/2018/august-2018-navy-naval-defense-news/6469-brazilian-navy-helicopter-carrier-atlantico-arrived-in-her-homeport.html>
- *NAVY RECOGNITION*. HHI Cut Steel of Philippine Navy First HDF-3000 Frigate. 3 de mayo de 2018. [Consulta: 9 de agosto de 2018]. Disponible en: <http://navyrecognition.com/index.php/news/defence-news/2018/may-2018-navy-naval-defense-news/6189-hhi-cut-steel-of-philippine-navy-first-hdf-3000-frigate.html>
- *NAVY RECOGNITION*. KSA Signed the Contract for 5 Avante 2200 Corvettes with Navantia. 16 de julio de 2018. [Consulta: 30 de agosto de 2018]. Disponible en: <http://navyrecognition.com/index.php/news/defence-news/2018/july-2018-navy-naval-defense-news/6352-ksa-signed-the-contract-for-5-avante-2200-corvettes-with-navantia.html>
- *NAVY RECOGNITION*. (s.f.). Admiral Gorshkov-class Frigate / Project 22350 - Russian Navy. [Consulta: 30 de agosto de 2018]. Disponible en: <http://www.navyrecognition.com/index.php/east-european-navies-vessels-ships-equipment/russian-navy-vessels-ships-equipment/cruisers-destroyers-frigates/3396-admiral-gorshkov-class-project-22350-frigate-fleet-admiral-kasatonov-golovko-isakov-yumashev-1155->
- WALDWYN, Tom. Russia's Admiral Gorshkov frigate: commissioned at last. 13 de agosto de 2018. The International Institute for Strategic Studies. [Consulta: 30 de agosto de 2018]. Disponible en: <https://www.iiss.org/blogs/military-balance/2018/08/russian-navy-admiral-gorshkov-frigate>
- YAAKOUBI, Aziz El. Saudi Military Industries signs warships JV with Spain's Navantia. 19 de julio de 2018. [Consulta: 30 de agosto de 2018]. Disponible en: <https://www.reuters.com/article/us-spain-saudi-warships/saudi-military-industries-signs-warships-jv-with-spains-navantia-idUSKBN1K920N>
- YACONO, Bruno. El Gobierno reconoció que el único submarino de la Argentina "no está operativo". 28 de junio de 2018. Todo Noticias. [Consulta: 31 de agosto de 2018]. Disponible en: [https://tn.com.ar/politica/el-gobierno-reconocio-que-el-unico-submarino-de-la-argentina-no-esta-operativo\\_878823](https://tn.com.ar/politica/el-gobierno-reconocio-que-el-unico-submarino-de-la-argentina-no-esta-operativo_878823)



**Esperanza Navarro Pantac**

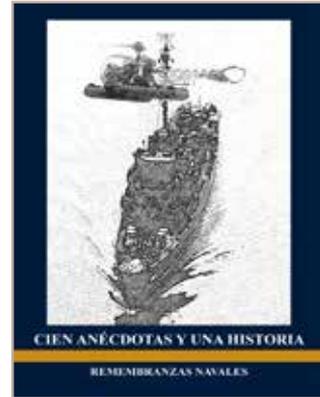
Egresada de la Facultad de Letras y Educación de la Pontificia Universidad Católica del Perú. Bibliotecaria por la Escuela Nacional de Bibliotecarios. Fundadora de la Biblioteca del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. Integra la planta editorial del mencionado instituto.



## *Cien anécdotas y una historia. Remembranzas navales*

Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 2018.

240 p., ilus. color 17 x 24 cm.



Sabroso anecdotario marino a la manera de la fina literatura del capitán de navío José Valdizán Gamio, autor de las muy conocidas *Tradiciones navales* y *Anécdotas navales*, recrea la vida naval en la Marina peruana de la ya legendaria segunda mitad del pasado siglo XX. Un equipo de entusiastas oficiales de Marina se abocaron a la empresa que ha dado como fruto este hermoso libro que reúne el relato de las vivencias de sus colegas marinos compañeros de la Escuela Naval del Perú, así como de otras promociones cercanas a la de ellos, todos pertenecientes a la hornadas de la segunda mitad del siglo XX, con excepción de un almirante que ingresó años antes.

Pablo Jhery García, Jorge Llontop Sánchez Carrión, Edgardo Loret de Mola y Eduardo Reátegui Guzmán, conforman el equipo de compiladores y editores de la obra. Motivados por el suceso editorial de su libro conmemorativo de las bodas de oro de su promoción, que viera la luz en 2016, tomaron con entusiasmo la empresa de editar una nueva obra, esta vez de un género diferente, en el que los autores han sido sus propios compañeros: una interesante oportunidad de conjugar esfuerzos recopilando las situaciones curiosas, divertidas, e insólitas que se presentaron a lo largo de sus vidas de aspirantes, cadetes, y ya como oficiales, en la carrera naval.

Los editores han tenido el acierto de culminar el anecdotario con un testimonio para nuestra historia naval, una épica historia sobre la proeza que en 1981 protagonizara un puñado de marinos peruanos comisionados a Hawai, Estados Unidos para recibir dos viejos buques cisterna adquiridos de la Marina de Estados



El ministro Valm. Jorge Parodi Galliani, el presidente del Instituto Calm. Federico Salmón de la Jara, Calms. Esteban Zimic y Melitón Carvajal, comandantes Luis Felipe Villena y Héctor Absi, doctores José Agustín de La Puente y Hermann Buse de la Guerra. Año 1978.



Consejo directivo del Instituto del Estudios Histórico-Marítimos con el ministro de Marina Luis Ernesto Vargas Caballero, el presidente Calm. Federeco Salmón de la Jara, vicepresidente Vícalm. Alberto Indacochea Queirolo y el Capitán de Fragata Juan Manuel Castro Hart. Año 1974.

Unidos, ambos en condiciones deplorables, no se encontraban en la base naval de Pearl Harbor sino en la ensenada de Middle Loch, al noroeste de la base, fondeados y amarrados unos a otros. Acondicionarlos fue un reto monumental que solo el espíritu y profesionalismo de este selecto grupo de hombres afrontó con éxito.

En Hawái los espectadores esperaban con incertidumbre el resultado de esta aventura. Al petrolero lo conocían como “No Smoking” (“No Fumar”) y así lo comentó la prensa local. Finalmente, las naves fueron puestas a punto para navegar. Empero, enfrentaban una larga travesía: otra misión imposible. Contra todo pronóstico, coronaron la empresa. Después de dejar Pearl Harbor el 5 de abril arrumbaron por el Pacífico en un periplo de 93 días, cada uno más arduo que el anterior, entrando finalmente a puerto sanos y salvos en el Callao el día 20 de julio de 1981. Las bizarras naves, BAP *Caloyeras* (ACA-111) y BAP *Gauden* (ACP-119), construidas en 1944, con 74 años de antigüedad, prestan aún servicio en la escuadra suministrando agua y petróleo.

El anecdotario que publica el sello editorial del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú será presentado próximamente en octubre, aunándose a las celebraciones por el 197° Aniversario de la creación de la Marina de Guerra del Perú y el 139° Aniversario del Glorioso Combate Naval de Angamos.

## La Marina de Guerra del Perú presenta su repositorio digital

Ingresa a:  
[www.patrimoniocumentalnaval.mil.pe](http://www.patrimoniocumentalnaval.mil.pe)

Buscanos en:  
[www.marina.mil.pe](http://www.marina.mil.pe)

Encuétranos en enlaces de interés:



REPOSITOIRIO  
DOCUMENTAL DIGITAL



Av. La Marina Cdra. 36 s/n - Teléfono: 207 8900 / Anexo 2388

*Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 2015 – 2017. N° 35 – 36- 37.*

Lima, 2018.

312 p. ilus. color

Al cumplir su cuadragésimo año de vida, la *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú* aparece en su versión correspondiente a los años 2015-2017, N° 35-36-37, con una presentación remozada del que fue aquel primer número que, bajo la dirección del Miembro de Número R. P. Armando Nieto Vélez, vio la luz en 1978.

En 2013, cincuentenario de la institución académica que nació en 1963 como la Comisión para escribir la Historia Marítima del Perú, el padre Nieto señalaba lo admirable que resultaba en nuestro medio que una entidad superase los 50 años de existencia y con un sólido prestigio académico. Lo mismo podemos decir de su *Revista*, la cual a lo largo de estos años, sin perder continuidad, se ha forjado una presencia académica, con artículos que enriquecen el acervo sobre nuestro mar y su historia, contribuyendo de manera rotunda a la definición de la identidad marítima nacional.

Este número icónico está dedicado a la memoria del padre Nieto, su fundador y director, y a otros conspicuos miembros de número que partieron en 2017: el contralmirante Fernando Casaretto Alvarado y el vicealmirante Ricardo Zevallos Newton.

Su contenido muestra la imagen institucional a la fecha: “¿Quiénes somos?”, un historial en el que también se exponen los trabajos y logros hasta la fecha, y se amplía con el testimonio de uno de sus miembros fundadores, el contralmirante Héctor Absi Concha, quien relata los momentos primordiales de la Comisión para escribir la Historia Marítima del Perú, y su constitución más adelante en el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.

En el acápite correspondiente a la incorporación de miembros de número, publica el trabajo de investigación de la doctora Miriam Salas Olivari: “De las urgencias económicas del Perú en crisis para atender la guerra que Chile nos declaró”, y a continuación, la monografía del contralmirante Jean Jesu Doig Camino: “Cabotaje marítimo y transporte marítimo de corta distancia: retos y posibilidades”.





BAP Gayden y BAP Colayeras

Luego, el ensayo del contralmirante Francisco Yábar Acuña, con el que presentó el libro *El resurgir de la Armada Peruana. Memorias del contralmirante Tomás M. Pizarro Rojas, 1884-1971*, le presta el marco histórico en el que transcurre la carrera naval de este marino en la significativa etapa en que nuestra Marina de Guerra resurge de sus cenizas e irrumpe con vigor en el siglo XX. Al mismo tiempo, el historiador interpreta la actuación trascendente del protagonista dentro de la institución naval.

## ‘No Smoking’ off back burner A slow boat to China? No, Peru

By Bob Kravac  
Adriana Calzadilla

The "No Smoking" on an oil barge and the second round in the Peruvian navy, but no guns and a cringing crowd of the high, an oil barge crew can be put off for a moment.

All the moment, the "No Smoking" is lying in pieces at Pier 15, a locomotive to the opposite shore. But engine room looks like a Tennessee lumber machine shop.

But there is no doubt in the minds of the skipper, Lt. Cmdr. Dennis O'Donnell, and his engineering crew. They've been working five weeks, seven days a week, to get the "No Smoking" back together.

Actually, "No Smoking" really isn't her name.

She doesn't have any, just the initials "N" for good and "S" for bad. For many years a decade she's been lying in a mountain of rust at Pier 15.

Then Peru bought her, along with a water tender, from the U.S. Navy. The first thing the Peruvians did was paint "No Smoking" in red letters on the bridge. That means "No Smoking" ever since.

The Peruvian government didn't pay much for her because she's not worth very much," explained Head Engineer, Comd. del Puerto. "It's like buying a suit at the Salvation Army."

He said the "No Smoking" and her sister ship, the water tender, will be used as support vessels by the Peruvian navy and will never leave harbor.

However, they will have to add more than \$100 million to get them. This will be an open bid.

"It's not sure if it's a good idea to add all the way under their own power," said Bureau Chief, mechanical and electrical work, Francisco Martinez y Sangua, who is working technical advice for the Peruvian navy.

"These ships are 171 feet long, they're



Under the "No Smoking" warning sign that gives the ship its nickname, workers work on the "reader" tower.

an oil barge. They other's a water tender. They've been in outside for 15 years. They've been a collection of spare parts on land and they'll be way out in the middle of the ocean.

"The biggest problem is getting in San Francisco. A lot of it, they can sail down the coast."

O'Donnell and his engineering staff,

bring a light tower.

"Actually, the reader tower."

O'Donnell explained that before he can order "Full speed ahead" or "Full speed astern," all the mechanical parts on the vessel have to be taken apart and put back together again.

This is because the ship was loaded with a preservative when she was out of service. The preservative has to be washed off, then, each moving part must be examined for wear.

O'Donnell said the most difficult part of the overhaul was finding spare parts because the United States engines were in production before World War II. This one was built in 1946.

They like Peruvians are doing just well considering what they've got to work with - he added. "They're on a very tight budget."

The budget is so tight that the mechanics aren't being permitted to wash off the engine parts. It's too expensive. They're using oil they brought from Peru.

"Peruvians is cheaper in Peru than in the U.S.," said O'Donnell. "So they brought along enough fuel oil in the training ship Independence last month to power the new ship all the way to Callao (Peru)."

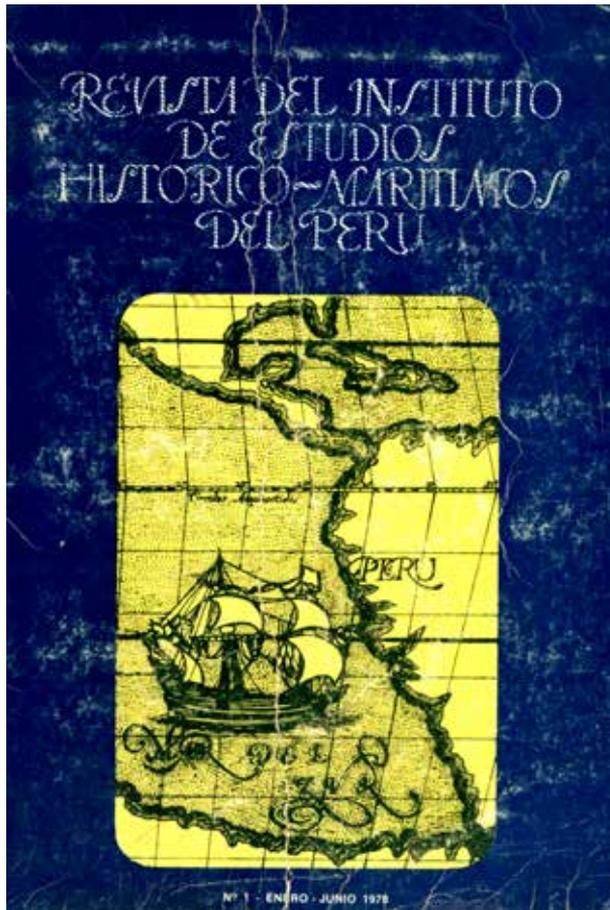
O'Donnell said he hopes to get the ship and back together in about two weeks, overhaul the trials and then sail for Peru on a holiday cruise of 14 days via San Francisco, Acapulco, Balboa in Panama, Talara in Peru and back to Callao.

The maintenance of the little boat said it will take that long between the second weekly eye make-over every six to eight hours. Peruvians disagreed.

"That's Peru speed, the best they can do going out all night," he said. "Crating speed is more like 10 knots."

"In any case," O'Donnell said, "anybody who wants to come to Hawaii to see the 'No Smoking' and her sister ship will be welcomed at Pier 15, 12 a.m. Sunday with the raising of the Peruvian flag, playing of Peru's national anthem and a Catholic mass."

Recorte de periódico "No smoking".



Se presentan además los artículos siguientes:

Del teniente primero Michel Laguerre Kleimann: "Insubordinación, desertión y traición a la patria. El incidente Tucker con los marinos peruanos, 1866".

Del doctor Héctor López Aréstegui: "De la guerra que se hace por mar. Breve historia del derecho de presa".

De Esperanza Navarro Pantac: "Capitán de fragata Juan Manuel Castro Hart. Gestor de la nueva Escuela Naval de la segunda mitad del siglo XX".

De Manuel Zanutelli Rosas: "El naufragio del transatlántico *Italia*".

La *Revista* estará en circulación a partir del 1 de octubre. Se la puede adquirir en el local del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos, sito en calle El Pedregal de San Ángel 227, Surco, a la altura de la cuadra 15 de la avenida Primavera.

### Capitán de navío Juan Carlos Llosa Pazos

Egresado de la Escuela Naval del Perú en 1992. Ha sido Segundo Comandante del BAP *Callao*, Jefe de la Oficina de Información del Comando Conjunto de las FFAA, Segundo Comandante del BAP *Mollendo*, Comandante del BAP *Eten*, jefe de la Escuela de Guerra de Superficie, comandante de la Base Naval de Chimbote y director de la Escuela Conjunta de las FFAA. Actualmente, es subdirector de Información de la Marina. Es calificado en Guerra de Superficie y en Ingeniería de Sistemas. Magister en Estrategia Marítima por la Escuela Superior de Guerra Naval y egresado del Programa de Maestría en Ciencia Política de la Pontificia Universidad Católica del Perú y del Programa de Maestría en Gestión Cultural, Patrimonio y Turismo en la Universidad San Martín de Porres. Catedrático de la Escuela Superior de Guerra Naval, y Escuela Conjunta de las FFAA. Colaborador de la Revista de Marina desde 1995. Ha publicado artículos en diversos diarios y publicaciones del país.



## ¿Qué significa ser marino?

Ser marino es ejercer por un lado una profesión cuyo estudio y entrenamiento permite operar y gobernar diferentes plataformas marítimas en provecho de nuestros compatriotas y para conservar el dominio de nuestro mar, y por otro, y acaso lo más importante, es una profesión de honor, en la que se aprenden y profesan valores espirituales y morales para la defensa de la Patria, teniendo siempre presente la necesidad de interiorizar la idea ineludible del sacrificio propio, llegado el momento.

Ser marino demanda entrega en cuerpo y alma a una profesión que apasiona, que exige, que inunda el espíritu de inigualable orgullo.

Ser marino es vestir el mismo uniforme con que el Gran Almirante del Perú don Miguel Grau Seminario combatió en Abtao y en Iquique y con el que partiera a la gloria en Angamos, y ser consecuente con esa privilegiada herencia.

Ser marino es mimetizarse con la inmensidad del mar y alimentar el alma con la brisa que lo recorre.

Ser marino es ejercer liderazgo con valentía audacia, adaptabilidad y sobretodo humanidad.

Ser marino es compartir sentimientos entre quienes estamos en servicio activo, y aquellos que habiendo concluido su career naval, continúan venerando y cultivando lo aprendido a bordo, porque entienden que la profesión que eligieron casi adolescentes, es para toda la vida, sin dejarse seducir por el individualismo, la ingratitud, o peor aún por la deslealtad. De estos últimos, cuando los hay, simplemente se puede decir que fueron marineros alguna vez, como un episodio intrascendente en sus vidas y en las de la institución.

Ser marino es también ser consciente de que se ejerce una profesión indispensable para el desarrollo del país en el siglo XXI, y que se forma parte de una institución de gran prestigio como lo es la Marina de Guerra del Perú, la que ha estado presente en la vida de la Nación desde siempre, en su defensa externa e interna, siendo un ejemplo de eficiencia en la gestión pública, y que brinda invalorable aportes en los campos social, cultural, académico, tecnológico y otros.

Eso y más significa ser marino

## Normas para la presentación de artículos

Las ideas y opiniones contenidas en los trabajos publicados son responsabilidad de sus autores. Ni la Marina de Guerra del Perú ni la *Revista de Marina* se identifican necesariamente con ellas. La recepción de los trabajos remitidos por nuestros colaboradores no supone, por parte de la *Revista*, compromiso para su publicación. Los trabajos no publicados serán devueltos a solicitud de sus autores. El autor cede los derechos a la *Revista* desde el momento de la publicación del material remitido.

Los colaboradores deben tener en cuenta que los contenidos de los artículos deberán ser inéditos, y los temas tratados, relacionados con el ámbito naval y marítimo. De no ser el caso, debe citarse la fuente. Para artículos e ilustraciones publicados debe contarse con la carta de autorización del editor original y presentarla acompañado del manuscrito final.

Debe ser escrito en formato Word en hoja A-4, con letra Arial tamaño doce, interlineado sencillo y justificado, no debiendo exceder las diez páginas. Debe ser presentado en soporte digital o remitido por correo electrónico a: [revismar@marina.pe](mailto:revismar@marina.pe)

El autor debe consignar nombres y apellidos, profesión, institución a la que pertenece, correo electrónico, número de teléfono de contacto y acompañar con una breve hoja de vida y fotografía formal en tamaño carné. Los oficiales de Marina en situación de actividad deben presentar una fotografía en formato institucional.

Los artículos deben incluir un resumen y palabras clave del mismo, tanto en idioma español como en inglés.

En la estructura de los artículos se debe incluir una introducción, desarrollo, resultado, conclusión y bibliografía. Todo comentario o dato complementario debe escribirse en pie de página.

Las ilustraciones (tablas, gráficos y fotografías) pueden ir en blanco y negro o a color. Si es digital la resolución de imagen debe ser mayor a 300 dpi. Si es original debe ser escaneada, remitida o presentada en formato digital. Las tablas deben ser enviadas en formato Excel. Las ilustraciones deben estar enumeradas, tener nombre y texto que complemente la información, de ser el caso. Si no es original debe indicarse la fuente donde se obtuvo la ilustración.

Las ilustraciones creadas o redibujadas por el Fondo Editorial serán propiedad de la *Revista de Marina*.

La reseña bibliográfica (autor, título, lugar de edición, editorial, año, número de páginas e ISBN) deben ser presentadas conforme a la norma ISO 690 e ISO 690-2, para textos impresos y textos electrónicos.

Si el artículo se ha entregado en papel, deberá figurar su firma.

La *Revista* se reserva la inclusión de correcciones ortográficas o de estilo que considere necesarias.

Para sugerencias y comentarios sobre la *Revista de Marina*,  
escribanos al e-mail: [revismar@marina.pe](mailto:revismar@marina.pe)