Año 103 / número 1 - 2010

REVISTA DE MARINA

Especial:
Comportamiento
organizacional



REVISTA DE MARINA

Año 103 / número 1 - 2010

REVISTA DE MARINA

Año 103 / número 1 - 2010

Dirección editorial
Calm. César Prada Ugás

Edición general
C. de N. Víctor Chichizola Porras

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

Comité editorial
Calm. César Prada Ugás
Calm. Fernando Casaretto Alvarado
C. de N. Francisco Yábar Acuña
C. de N. Víctor Chichizola Porras
C. de C. CC. Marisol Olsen Candiotti

© 2010, Fondo de Publicaciones de la Dirección
de Intereses Marítimos e Información de la Marina
Av. Insurgentes s/n (cdra. 36 Av. La Marina), La Perla, Callao
Tlf. 614-2900, anexos 2342, 2337 y 2334
Fax 614-2900, anexo 2302
E-mail: revismar@marina.mil.pe
Web: www.marina.mil.pe

Fotografías: Archivo de Marina

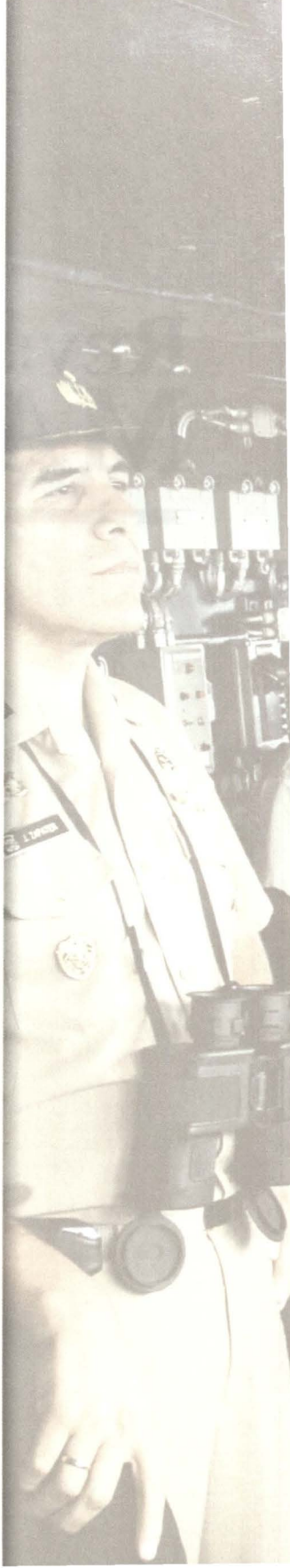
Hecho el depósito legal en la Biblioteca Nacional del Perú Nº 1995-1033
Tiraje: 3000 ejemplares

Cuidado de edición: Efrén A. Alcántara
Diseño y diagramación: Fabiola Odiaga Pinto
Preprensa e impresión: Universal Offset S.A.

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

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

Para sugerencias y comentarios escríbanos al E-mail: revismar@marina.mil.pe



SUMARIO

EDITORIAL

5 CONTRALMIRANTE CÉSAR PRADA UGÁS / DIRECTOR

ESPECIAL

9 COMPORTAMIENTO ORGANIZACIONAL
aplicado a la instrucción y entrenamiento del personal en nuestras Fuerzas Navales
CALM. RAÚL VÁSQUEZ ALVARADO

23 LIDERAZGO:
Necesidad imperiosa en las organizaciones
VALM. FERNANDO D'ALESSSIO IPINZA

INFORMATIVO

39 ORDEN MUNDIAL CONTEMPORÁNEO
Sociedad Civil
VALM. JAVIER E. BRAVO VILLARÁN

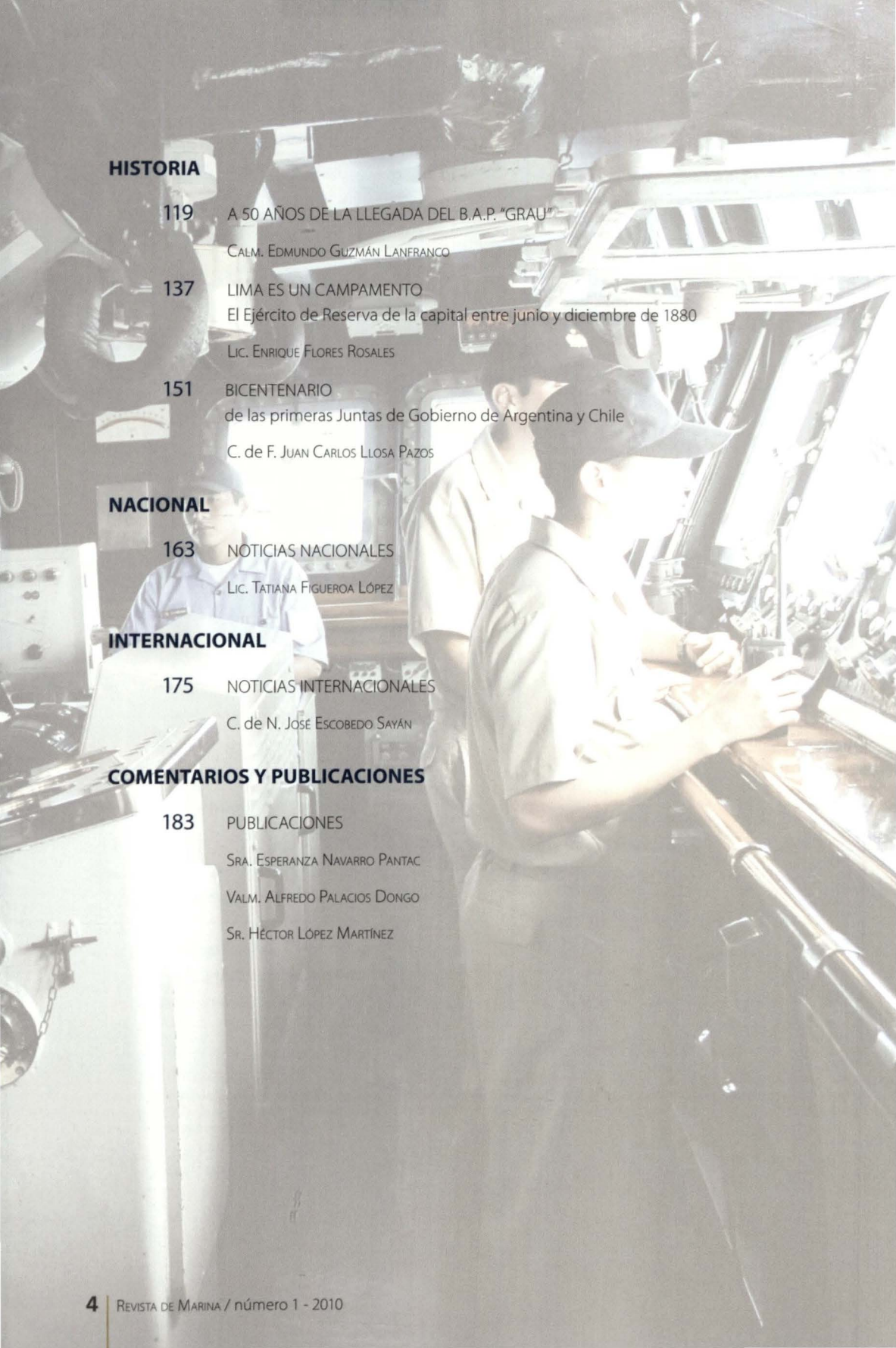
55 "LOS PERUANOS DE ANGAMOS", 33 años
CALM. FERNANDO CASARETTO ALVARADO

67 PENSAMIENTO ESTRATÉGICO MARÍTIMO:
Retos y posibilidades
CALM. JEAN JESU DOIG CAMINO

89 LA MARINA MERCANTE NACIONAL:
Trascendencia y rol en el desarrollo nacional
DRA. MIRTHA CHENGUAYEN GUEVARA

PANORAMA

101 COMPAÑÍA HISTÓRICA "JUAN FANNING"
CALM. LUIS RAMOS VARGAS



HISTORIA

119 A 50 AÑOS DE LA LLEGADA DEL B.A.P. "GRAU"
CALM. EDMUNDO GUZMÁN LANFRANCO

137 LIMA ES UN CAMPAMENTO
El Ejército de Reserva de la capital entre junio y diciembre de 1880
LIC. ENRIQUE FLORES ROSALES

151 BICENTENARIO
de las primeras Juntas de Gobierno de Argentina y Chile
C. de F. JUAN CARLOS LLOSA PAZOS

NACIONAL

163 NOTICIAS NACIONALES
LIC. TATIANA FIGUEROA LÓPEZ

INTERNACIONAL

175 NOTICIAS INTERNACIONALES
C. de N. JOSÉ ESCOBEDO SAYÁN

COMENTARIOS Y PUBLICACIONES

183 PUBLICACIONES
SRA. ESPERANZA NAVARRO PANTAC
VALM. ALFREDO PALACIOS DONGO
SR. HÉCTOR LÓPEZ MARTÍNEZ



Contralmirante
CÉSAR PRADA UGÁS
Director

"El futuro está oculto detrás de los hombres que lo hacen".
Anatole France

Cuando se trata de identificar las fortalezas de una organización o aquellas características distintivas que le permiten diferenciarse del resto y sobre la base de lo cual descansa el éxito de las mismas, se suele considerar el recurso humano como el más valioso de los activos, el elemento central de la organización y el corazón que impulsa su continuo desarrollo y crecimiento.

Actualmente el estudio y consideraciones a tenerse en este campo se resumen en diversos textos y manuales relacionados con el comportamiento organizacional, siendo ya esta teoría altamente difundida en medios académicos, empresariales y de organizaciones diversas, que buscan ser líderes y afrontar con éxito los retos de un futuro inmediato, que viene marcado por una galopante corriente de modernidad y conectividad, producto de la globalización.

Sin embargo, ¿cuánto sabemos realmente sobre este tema?, ¿conocemos los principios sobre los cuales debemos trabajar para determinar o encaminar de manera apropiada el comportamiento de nuestras organizaciones?, ¿trabajamos sobre la base de organizaciones modelo, ya estudiadas con detenimiento, y que puedan servirnos de referente?, ¿definimos las estrategias de nuestras organizaciones teniendo en cuenta este elemento?, ¿cómo podemos obtener mayores niveles de eficiencia sobre la base del entendimiento de nuestra cultura y direccionamiento de la misma hacia metas institucionales?

El reto de responder a estas interrogantes de manera asertiva no es sencillo, pues demanda de quienes hoy pertenecemos a la Marina de Guerra del Perú, una gran responsabilidad, puesto que en nuestro caso igualmente reconocemos en el personal naval nuestro más valioso pilar organizacional y necesariamente debemos trabajar por fortalecerlo cada día, no sólo profesionalmente, sino también con aquella mística de trabajo y sacrificio que nos heredaran Grau y todos aquellos valientes marinos que ayer y aun hoy siguen ofrendando sus vidas por lo que creemos.

No es una tarea sencilla, se requiere de un conocimiento pleno de nuestras capacidades y una adecuada decisión para motivar y dirigir a nuestra gente, en todos y cada uno de los niveles en que nos toque desempeñarnos y a pesar de las grandes limitaciones que hoy se tienen. Más que nunca se necesita de hombres y mujeres comprometidos con nuestros ideales, con nuestros planes de crecimiento y desarrollo, con los valores con los cuales nos formaron y con los cuales debemos formar a quienes nos sucedan. Se requiere en buena cuenta de líderes.

Busquemos ser todos esos líderes, en cualquier campo de acción en donde nos toque trabajar; entendamos la importancia de conocer plenamente a nuestra organización y a su gente, de capacitarla de manera apropiada, de dirigirla, motivarla y hacer que se convierta en el verdadero impulsor de cambios y mejoras en nuestra organización. Sólo así podremos afrontar con éxito el reto de definir nuestro propio futuro.

El Director

Especial:
Comportamiento organizacional



9 **COMPORTAMIENTO ORGANIZACIONAL**
aplicado a la instrucción y entrenamiento del personal en nuestras Fuerzas Navales

23 **LIDERAZGO:**
Necesidad imperiosa en las organizaciones


PERU

Comportamiento organizacional aplicado a la instrucción y entrenamiento del personal en nuestras Fuerzas Navales



Director General de Personal de la Marina
CALM. RAÚL VÁSQUEZ ALVARADO

"Las organizaciones inteligentes son posibles porque en el fondo todos somos aprendices. Y son posibles porque aprender no sólo forma parte de nuestra naturaleza sino que amamos aprender. Cuando se experimenta una situación positiva de trabajo en equipo, de pertenecer a una gran institución sentida así colectivamente, hay que considerar que ese equipo o Institución no eran magníficos desde el principio, sino que aprendieron a generar resultados extraordinarios".

Peter Senge

Introducción

La organización es una unidad social coordinada, consciente, compuesta por dos personas o más, que funciona con una visión común de largo plazo y de constancia, a efectos de alcanzar una meta o un Objetivo Organizacional.

Desde este punto de vista, el Comportamiento Organizacional puede definirse como una recopilación de esfuerzos por parte de un grupo de actores dentro de una misma organización. Es por ello que normalmente cuando las cosas van mal dentro de una organización, el trasfondo real es un problema relacionado con el personal.

El conocimiento técnico puro incrementa el rendimiento de las organizaciones hasta un punto donde las habilidades interpersonales se vuelven críticas; por ello se requiere del desarrollo de Competencias para que los resultados esperados se vuelvan sostenibles en el *largo plazo*. Por lo tanto, gran parte del éxito en una organización se basa en el desarrollo del Sistema de Gestión por Competencias y en la internalización de principios y valores morales que lleven al desarrollo de nuevas habilidades personales e interpersonales.

"En el caso específico de las Fuerzas Navales, estas respuestas pueden representar la diferencia entre el éxito y el fracaso en una condición de combate".

La Marina de Guerra del Perú es una gran organización estatal que cuenta con miles de efectivos regidos por jerarquías militares, planes de instrucción y entrenamiento, doctrinas, manuales y reglamentos que indican efectivamente el quehacer diario institucional. Bajo este concepto, consideramos que la esencia del entrenamiento militar es la preparación de su personal para que responda de forma condicionada y predeterminada en situaciones específicas, con el fin de lograr los objetivos institucionales.

En el caso específico de las Fuerzas Navales, estas respuestas pueden representar la diferencia entre el éxito y el fracaso en una condición de combate. La preocupación por la instrucción y el entrenamiento no es nueva y Clausewitz, en su libro *On War*, ya decía que el combatiente, de cualquier puesto, no debía pasar por situaciones en la guerra que no hubiese visto anteriormente.

Considerando que en cualquier organización el papel principal del entrenamiento es la adquisición y transferencia del conocimiento, en la Marina de Guerra del Perú no podría ser diferente; por lo tanto, el conocimiento adquirido debe ser preservado, perfeccionado y transmitido a todas las dotaciones de las Fuerzas Navales, buscando su mejor empleo en combate.

La creación del conocimiento

La creación del conocimiento se da dentro de las personas y en situación de relación entre ellas; es decir, que obtenemos el conocimiento de los individuos, grupos o en las rutinas organizativas.

El informe de la Orange County Department of Education (OCDE) del año 1996 subdivide el conocimiento en 4 tipos de saber:

1. Saber *qué*: hechos y realidades, conocimiento cercano a la información; son expertos los médicos o abogados.
2. Saber *por qué*: los principios y las leyes de la naturaleza, que se produce en los laboratorios y/o universidades; para acceder a este conocimiento hay que colaborar con estas organizaciones o reclutar a personal entrenado.

3. Saber *cómo*: habilidades o capacidades para hacer algo; este conocimiento se halla disperso en las organizaciones.
4. Saber *quién*: supone conocer quién sabe qué y quién sabe cómo hacer qué; requiere de relaciones sociales que permitan el acercamiento a expertos y a sus conocimientos.

El *qué* y el *por qué* se pueden obtener por fuentes explícitas; el cómo y el quién suponen un gran conocimiento tácito, siendo más difíciles de codificar y de medir.

Conceptualización de tácito y explícito

Nonaka y Takeuchi proponen en el año 1995 diferenciar entre:

- Conocimiento EXPLÍCITO: formal y sistemático, que puede ser fácilmente comunicado y compartido.
- Conocimiento TÁCITO: son modelos mentales, creencias, experiencias, perspectivas individuales; es muy personal y difícil de ser comunicado a los demás.

El filósofo Michael Polayi dice que "podemos saber mucho más de lo que podemos expresar". El conocimiento tácito está enraizado en la acción y en el cometido personal dentro de un contexto determinado; se compone de conocimientos técnicos del *know-how*.

ESPIRAL DEL CONOCIMIENTO

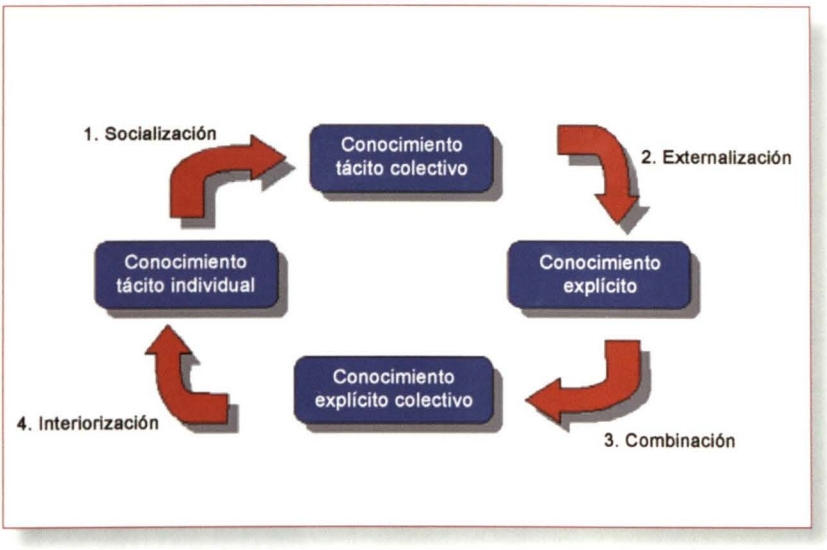


Las cuatro formas básicas de creación de conocimientos son:

1. Tácito a Tácito: como aprende un aprendiz de su maestro, observando, imitando y practicando. Es una transferencia limitada, sin una percepción sistemática y formal.
2. Explícito a Explícito: como elaborar un informe basado en informaciones diferentes, combinando partes separadas de conocimiento explícito para establecer un nuevo conocimiento. No amplía sustancialmente el conocimiento existente en la organización.
3. Tácito a Explícito: cuando un aprendiz expresa formalmente los fundamentos de sus conocimientos tácitos, convirtiéndolos en explícitos y haciéndose compartibles.
4. Explícito a Tácito: un nuevo conocimiento explícito se extiende y es interiorizado por los empleados de la organización, ampliando, extendiendo y modificando su propio conocimiento.

En una institución estas cuatro formas funcionan en interacción dinámica, a modo de una "Espiral del Conocimiento". Los pasos 3 (combinación) y 4 (interiorización) son los procesos claves en la "EdC".

PROCESOS SECI



Y se denominan Procesos SECI por los modos de conversión del conocimiento:

- **S**ocialización: Tácito a Tácito (asimilación).
- **E**xternalización: Tácito a Explícito (expresión).
- **C**ombinación: Explícito a Explícito.
- **I**nteriorización: Explícito a Tácito.

Instrucción y entrenamiento del personal en las Fuerzas Navales

2.1 Mecanismos, herramientas y prácticas

En el contexto del tema abordado, los principales *mecanismos, herramientas y prácticas* que viabilizan la espiral del conocimiento son:

a) El Período de Adaptación y Calificación a que son sometidos los marinos recién embarcados. En este período, el personal toma conocimiento de las prácticas y rutinas de a bordo, las mismas que son acompañadas, durante todo el tiempo, por otros miembros de la dotación de mayor experiencia profesional.

b) La realización de *briefings y debriefings* con ocasión de las actividades operativas, con la participación de todo el personal involucrado. Los briefings anteceden a las actividades y en ellos son repasados los procedimientos a ser cumplidos por todos los participantes; mientras que los *debriefings* son realizados después de estas actividades, con el objetivo de resaltar puntos positivos y negativos observados durante la ejecución de las mismas. Una característica marcada de los *briefings* y *debriefings* es la etapa de "preguntas", en la cual cualquiera que esté envuelto en la actividad, independientemente de su antigüedad, tiene la oportunidad de presentar sus dudas, observaciones y sugerencias frente a los demás participantes.

c) La existencia de funciones predefinidas, como mecanismo de considerable valor para el desarrollo de la espiral del conocimiento. Mantiene la estructura de componentes de un equipo, aportando en forma constante en la transmisión de conocimientos y la absorción de experiencias por parte de los marinos involucrados.

d) Los Informes Finales y de Lecciones Aprendidas elaborados al final de cada entrenamiento. Consolidan todas las actividades desarrolladas y son una herramienta creada para la diseminación de innovaciones o alteraciones de procedimientos que, durante la operación, fueron vividos o implementados por la tripulación de a bordo.

e) La revisión sistemática de procedimientos y publicaciones doctrinarias proporcionan la divulgación de nuevos procedimientos y doctrinas, a la luz de las evoluciones tecnológicas observadas o de nuevas prácticas consideradas eficaces.

2.2 Socialización

Es la interacción entre individuos que, de alguna forma estimulados, pasen a compartir sus conocimientos, o sea, sus Competencias, valores, habilidades, experiencias, ideas, percepciones, etc. Un individuo puede adquirir este conocimiento de otro, sin necesariamente tener que usar algún lenguaje, pues este puede ser adquirido a través de la observación, imitación o práctica.

A bordo de los buques, los periodos de calificación, *briefings* y *debriefings* de las tareas realizadas son esenciales para la transmisión de conocimiento. Buenos ejemplos de la transmisión del conocimiento tácito serían la postura y las orientaciones transmitidas por los Oficiales y personal más entrenados, durante las diversas actividades operativas.

Los marinos recién embarcados o con menor nivel de experiencia pueden, desde la observación, de la imitación y de la práctica, absorber estos conocimientos.

Condiciones facilitadoras:

a) La no existencia del pensamiento de "retención de conocimiento", como forma de supervivencia en la organización, contribuye en la generación de una mentalidad de apoyo mutuo entre los miembros de la tripulación (condición lograda como resultado de líneas de carrera y criterios para la designación de funciones bien definidas).

b) Tendencia creciente en el empleo de la Competencia de liderazgo participativo, como consecuencia de una mayor apertura de la Institución a las tendencias sociales (mayor "humanización" de las relaciones) y, sobre todo, como reflejo de la importancia atribuida al estudio de liderazgo durante los cursos de carrera de todos los niveles jerárquicos (Oficiales, personal y marinería).

Barreras:

a) Elevada rotación de personal, principalmente asociada a periodos de inoperatividad de las Fuerzas Navales, toda vez que impacta en la permanencia de marinos entrenados a bordo, lo cual dificulta la formación de equipos y, sobre todo, la transmisión de conocimientos. Más allá de eso, este tipo de conocimiento se compone de creencias y valores que normalmente se nos dificulta mucho transmitir, porque no tenemos conciencia plena de todo su alcance. Cuando aliamos estas dificultades al factor antigüedad, amplificamos estos problemas.

b) Participación de un considerable grupo de la dotación en actividades administrativas, dificultando la absorción y la socialización de conocimientos relacionados con aspectos operativos, o sea, con la actividad fin del buque.

2.3 Externalización

Nonaka y Takeuchi definen la externalización como:

"Un proceso de articulación del conocimiento tácito en conceptos explícitos [...], provocado por el diálogo o ponderación colectiva. ¿Cómo podemos convertir el conocimiento tácito en conocimiento explícito de forma eficiente y eficaz? La respuesta está en el uso secuencial de metáfora, analogía y modelo" [Nonaka y Takeuchi. (1997). *Teoría de la Creación del Conocimiento Organizacional* (4 ed.), (pp. 71-73). Río de Janeiro: Campus].



El grado de eficiencia en una organización depende de las competencias e internalización de principios y valores de sus miembros.

En lo que atañe a la *externalización*, es fundamental combinar inducción y deducción. En este contexto, podemos citar el uso de la expresión "si quieres la paz, prepárate para la guerra", la cual, por ejemplo, puede ser utilizada para la obtención de un mejor desempeño (eficiencia y

eficacia) por parte de los Equipos de COC (Centro de Operaciones de Combate) de a bordo. O sea, aparece implícita la idea de que, solamente desde la preparación, del adiestramiento y de la interacción entre los elementos de los equipos, será posible que las Fuerzas Navales desempeñen en forma eficiente y eficaz sus tareas, lo que podrá actuar en el enemigo como un elemento de disuasión.

En este contexto, la ponderación colectiva en la búsqueda de alternativas e innovaciones para la mejor integración del equipo, puede ser considerada como un elemento fundamental para la elevación del rendimiento y, consecuentemente, para el desarrollo de nuevos procedimientos y la producción de nuevos conocimientos.

Condiciones facilitadoras:

a) Manual de Funciones: presenta funciones predefinidas.

b) Entrenamiento en el simulador: permite entrenar métodos y procedimientos.

Barreras:

a) Resistencia a cambios hacia los procedimientos estandarizados.

b) Depende de las competencias personales y del perfil del "jefe" para acatar y promover los cambios e innovaciones propuestas.

c) La rotación de personal compromete el desempeño en lo que atañe a la capacidad de proponer alteraciones e innovaciones que dependan de experiencias y conocimiento técnico anteriores.



Adiestramiento permanente en las dotaciones de los buques.

2.4 Combinación

En el contexto del adiestramiento de las dotaciones de los buques de la Fuerza de Superficie, la *combinación* es realizada por medio de diversos documentos, en los cuales los individuos intercambian y combinan conocimientos. Entre estos documentos, cabe resaltar los Informes Finales de los Entrenamientos, los Mensajes de

Crítica y las alteraciones de procedimientos y documentos doctrinarios.

Condiciones facilitadoras:

a) Obligatoriedad de confección de documentos específicos, en el caso de la ocurrencia de situaciones predefinidas (Informes Finales, Mensajes de Crítica e Informes de Situaciones de Peligro, Lecciones Aprendidas), estableciendo así un canal y un flujo permanente de informaciones.

b) Sistematización de las publicaciones navales, facilitando su acceso y su uso para el entrenamiento.

> "Para que el conocimiento sea interiorizado y practicado hay que diagramarlo y ponerlo bajo la forma de documentos, manuales, etc.".

Barreras:

a) Preocupación en diseminar fallas de la organización de las Fuerzas Navales por parte de algunos Comandantes que consideran la cantidad de errores presentados por el buque como principal parámetro para la evaluación de su eficiencia y eficacia, llevando a la organización a la adopción de una postura de "error cero" con relación a sus superiores.

b) Dependencia de la observación de la Cadena de Comando para la divulgación de innovaciones y alteraciones que sean propuestas como forma de esmero del desempeño.

2.5 Interiorización

Para que el conocimiento sea *interiorizado* y practicado hay que diagramarlo y ponerlo bajo la forma de documentos, manuales, etc. La Marina de Guerra del Perú utiliza, para la consecución de estas actividades, diversos documentos, entre los cuales podemos destacar los Manuales Doctrinarios, los Manuales de Procedimientos Operativos, Órdenes Internas, etc.

En aspectos que envuelven el mejor desempeño operacional en todas las Fuerzas Navales, podemos citar la incorporación de un procedimiento que se mostró eficaz y la adopción de procedimientos sistematizados que vengan a ser evaluados como útiles para la mejoría de desempeño.

Otras formas de *interiorización* empleadas por la Marina de Guerra del Perú, son el empleo de experiencias vividas, como material para estudio de casos y reafirmación de las doctrinas, o el uso de periódicos (revistas, folletines, etc.) para diseminación de experiencias.

Condiciones facilitadoras:

a) Existencia de sectores responsables de la evolución doctrinaria, quienes están constantemente involucrados con la evaluación e internalización de nuevos conocimientos.

b) El Centro de Entrenamiento Táctico Naval, los Comandos de las Flotillas, el Comando de Fuerza y el Comando de Operaciones actúan como elementos de concentración y análisis de situaciones relevantes, estando reunidos en estas organizaciones, expertos en diversas áreas. Tal hecho agiliza sobremanera el análisis de sugerencias y hechos relevantes, bajo diversas ópticas y campos de conocimiento; asimismo, las sugerencias servirán para implementar nuevas prácticas.

Barreras:

a) Lentitud. Barrera burocrática causada por el excesivo número de grados jerárquicos y diferentes esferas de capacidad a ser consultadas para la implementación de innovaciones o alteraciones.

b) No consideración, por parte de las Fuerzas Navales, de Informes Finales de ejercicios o lecciones aprendidas, lo que lleva a la recurrencia de errores y a la no implementación de sugerencias obtenidas en ocasiones anteriores.

c) Limitación en determinadas ocasiones de la divulgación de Informes sólo al ámbito de los Oficiales. Tal hecho dificulta que algunos conocimientos puedan ser alcanzados inmediatamente a nivel de todo el personal, retardando ello su implementación.

2.6 Factores críticos de éxito

Los *factores críticos de éxito* son "condiciones que necesitan ser colocadas para que una propuesta sea efectivamente implementada". De esta forma, son considerados los siguientes factores críticos para la producción del conocimiento, en lo que atañe al adiestramiento de las dotaciones de los buques de la Fuerza de Superficie:

a) Existencia de personal entrenado a bordo, para lo cual se tendrá que reducir la rotación de este personal embarcado, sobre todo de Oficiales y personal que desempeñan funciones claves.

b) Del desarrollo y empleo del Sistema de Gestión por Competencias, tales como las técnicas de liderazgo participativo. Esto puede ser ampliado por medio de acciones que incentiven su aplicación en todos los niveles (departamentos, divisiones y grupos).



Transmisión del conocimiento mediante simposios y conferencias.

c) Internalización de los Principios y Valores Institucionales para el mantenimiento de la motivación y de una moral elevada, como forma de fomento a la iniciativa y a la participación de todo el personal en acciones que culminen en la producción del conocimiento.

d) Mejora de la cultura organizacional, con la eliminación de la postura "error cero". Tal hecho permitirá que todos los hechos y aspectos relevantes puedan ser empleados en la producción del conocimiento. A corto plazo, la divulgación de errores y malas experiencias puede ser incentivada por medio de medidas que resguarden el origen, o sea, el buque en el que la falla ocurrió.

e) Comunicación menos guiada en la estructura organizacional, tendiendo a hacerla más "horizontal", permitiendo así el contacto directo entre las Fuerzas Navales y los diversos órganos responsables por las alteraciones e innovaciones doctrinarias.

2.7 Herramientas de verificación

Las siguientes *herramientas de verificación* son creadas para la evaluación del nivel de conocimiento y grado de instrucción y entrenamiento del personal naval:

a) Inspecciones Operativas. Comisiones de Inspección y Asesoría en Entrenamiento, formadas por peritos en diversa áreas; someten las Fuerzas Navales y sus dotaciones de personal a situaciones reales y simuladas (con alto nivel de realismo), evaluando el conocimiento y el desempeño individual, de los equipos y de la Fuerza Naval como un todo.

b) Verificaciones del desempeño operativo. Los Comandos de Flotilla o de Fuerza evalúan el desempeño de las Fuerzas Navales durante los ejercicios realizados en el mar.

c) Entrenamiento en el Centro de Entrenamiento Táctico Naval. Se evalúa, desde diversos tipos de simuladores, el desempeño y el nivel de conocimiento individual y por equipo de las dotaciones.

d) Entrenamiento Interno. Por medio de zafarranchos o ejercicios periódicos, realizados con las Fuerzas Navales estacionadas o en operación, y conducido por el personal más entrenado de a bordo, la Unidad tiene las condiciones para evaluar el nivel de instrucción y entrenamiento de su dotación.

3. Conclusión

El Comportamiento Organizacional pone de manifiesto su notable importancia durante el análisis de los procesos referidos a la producción del conocimiento y, en nuestro caso específico, en el entrenamiento de las dotaciones de los buques de la Fuerza de Superficie, sobre todo en lo que atañe al entendimiento de los procesos y a la identificación de las condiciones facilitadoras y de las barreras en la producción del conocimiento.

Las Fuerzas Navales de la Marina de Guerra del Perú poseen una larga vida útil. La preservación, el perfeccionamiento, la transferencia del conocimiento y el desarrollo de las Competencias y Valores Institucionales en el ámbito de su dotación, son de extrema importancia para el adecuado uso y mantenimiento de sus sistemas y equipos.

Dentro las condiciones facilitadoras para la producción del conocimiento, podemos destacar la creciente inclinación por el empleo de la competencia del liderazgo participativo en los diversos niveles y la permanente atención de nuevas tecnologías y nuevos procedimientos como punto de partida para la revisión de las doctrinas. En lo que compete a las barreras, se destaca la alta rotación de personal, sobre todo en lo relacionado a Oficiales y personal con gran experiencia a bordo. Otra barrera digna de consideración es el empleo, en algunos casos, de la mentalidad de "tolerancia cero", buscándose evitar la diseminación de fallas y situaciones difíciles vividas por las dotaciones.

De esta forma, con el deseo de perfeccionar la espiral del conocimiento, será necesario un esfuerzo en el sentido de maximizar las condiciones facilitadoras,

mitigar las barreras y garantizar los factores de éxito, lo que proporcionará, como producto final, la existencia de dotaciones instruidas, entrenadas y listas para el desempeño de las distintas tareas a bordo de las unidades de las Fuerzas Navales de nuestra Marina de Guerra del Perú.

Referencias

1. Nonaka, I. y Takeuchi H. Teoría de la creación del Conocimiento Organizacional. (4 Ed.). pp. 61-104. Río de Janeiro, Brasil: Campus





Liderazgo:
Necesidad imperiosa en las organizaciones[1]



Vicealmirante
FERNANDO ANTONIO D'ALESSIO IPINZA
Director General de CENTRUM Católica



El tema más controversial y de mayor análisis en las organizaciones en los últimos 25 años es el de *Liderazgo*. Centenares de libros y artículos se han escrito, de toda calidad posible, desde trabajos muy serios, en las escuelas más reputadas del mundo, hasta documentos difíciles de calificar por su cuestionada calidad. Nada "vende" más que el Liderazgo, casi todas las escuelas basan su publicidad y su marketing en el ofrecimiento de formar líderes, como si por arte de magia los alumnos entraran a esa escuela, siguieran sus cursos y seminarios, y se graduaran de "líderes". Seminarios, talleres, coloquios, conferencias, entre otros cursos, son ofrecidos a las organizaciones y a las personas prometiéndoles ese gran logro: allí terminarán siendo líderes. No cabe duda que esos eventos son motivadores y tienen un efecto, el cual, desafortunadamente, es de muy corto plazo: se pasan momentos muy agradables subiendo cerros, saltando al agua, trepando sogas, o tal vez caminando sobre carbones calientes, pero ello dista mucho del gran objetivo que desearíamos conseguir con los mismos. Lo interesante sería también preguntarse si los gurús que escriben libros y artículos de investigación, o los profesores que dictan clases sobre liderazgo han liderado alguna vez, y si lo hubieran hecho qué resultados obtuvieron.

"En la actualidad la Fuerza de Submarinos de la Marina de Guerra del Perú cumple con un exigente programa de entrenamiento, supervisado por la Comandancia General de Operaciones del Pacífico".

Una discusión que nunca terminará en un acuerdo es si los líderes nacen o se hacen. Para muchos, los líderes nacen, y no se pueden formar *Graus, Einsteins, Beethovens, Pelés, Verdis, Von Brauns, Picassos, Federers, Nelsons, Fermis,* o *Schumachers*, entre otros genios de la historia, música, ciencia, o deporte. Ellos posiblemente recibieron el impulso que hizo brotar sus genialidades, y este impulso podría haber sido una oportunidad casual, un entrenamiento que los ayudó a reconocer de qué eran capaces, un profesor que los guió o modeló, o quizá les tocó vivir alguna situación que los hizo luego perseverar para llegar a los extraordinarios niveles de genialidad o talento que alcanzaron. Otra corriente afirma que los líderes se hacen con esfuerzo, estudio, entrenamiento, dedicación, y férrea perseverancia.

El eje central del tema está en definir qué indicador se utiliza, o se podría utilizar, para afirmar que una persona es líder o tiene los atributos que lo podrían convertir en uno. Algunos creen que los posibles indicadores del liderazgo son, por ejemplo, los resultados obtenidos en un proyecto, los resultados de una gestión empresarial, los objetivos y logros alcanzados por una organización, los cambios implementados con éxito, el cambio de mentalidad y mejoramiento de la cultura en una organización, la reacción en cadena o el efecto multiplicador que se logra en grupos humanos. ¿Acaso son los resultados exitosos un indicador de que hubo un líder que los consiguió? Tema complicado, ¿no? Los líderes siempre han existido y el acto de liderar es tan antiguo como la humanidad. Muchos académicos, autores e instituciones han producido libros con distintas definiciones, explicaciones y propuestas sobre estilos y modelos. La necesidad de líderes es, en esta economía globalizada y altamente competitiva, de gran importancia.

Drucker (1954), en su seminal libro La práctica de la gerencia, escribió, "El liderazgo reviste la mayor importancia. Sin lugar a dudas no hay sustituto para él. Pero el liderazgo no puede ser creado o promovido. No puede ser enseñado o aprendido" (p. 158). Si lo dijo Drucker, debemos tenerlo en consideración y meditar sobre su contundente afirmación. Bennis y Nanus (1985/1997) indicaron que existen los siguientes mitos sobre el liderazgo: (a) liderazgo es una rara

habilidad, (b) los líderes nacen, no se hacen, (c) los líderes son carismáticos, (d) el liderazgo sólo existe en la alta dirección, (e) el líder controla, dirige, manipula y (f) la única tarea del líder es incrementar el valor para los accionistas (p. 2). ¿Son todos estos mitos o realidades?

Abundan definiciones, algunas muy interesantes. Rost (1994) definió, "Liderazgo es, por su naturaleza, interdisciplinario", lo cual podría parecer obvio, pero, a su vez, poco claro. Para Cohen (1990) "Liderazgo es el arte de influenciar a otros a conseguir su máximo desempeño para alcanzar una tarea, objetivos, o proyecto" (p. 9) donde se conjugan la relación del líder y sus seguidores con los resultados. Para Machiavelli (1952), el manejo del poder es el único propósito del liderazgo. Weiskittel (1999) planteó con inteligencia que el liderazgo ha sido visto como "un proceso complejo y dinámico que puede ser definido en muchas diversas maneras" (p. 467). Harrison (1999) escribió con mucha razón que éste es un tema que lleva a la "confusión, exasperación, e incertidumbre para aquellos que buscan comprenderlo" (p. 24). Bennis (1994) definió el liderazgo, también con inteligencia, comparándolo con la belleza, al decir que es muy difícil de ser definido (p. 67), para luego, en 1997, acercarse posiblemente a una definición práctica y realista al indicar que "Liderazgo es la capacidad de trasladar una visión en realidad" (p. 14). Aunque Bowie (2000) afirmó que el término líder tiene una connotación jerárquica y, más aún, elitista, lo cual se opone a la filosofía moral de Kant, básicamente igualitaria, contradiciendo el hecho que un líder necesita tener seguidores. Existen múltiples interpretaciones del liderazgo y sería largo el debate y la investigación para alcanzar un acuerdo. Carisma y poder como polos opuestos. El liderazgo implica seguidores, e implica también largo plazo y mentalidad estratégica, además de resultados importantes.

Existe, igualmente, confusión entre los términos liderazgo, gerencia, y comando. Liderazgo es un proceso que involucra una visión y un pensamiento de largo plazo implícito, donde la transformación y el cambio a ser mejores es inherente. Sobre todo, en la transformación de las organizaciones y sus culturas. La gerencia es algo de más corto plazo y operacional. Tanto con el liderazgo como con la gerencia se consiguen resultados, con la diferencia de hacerlo en el largo o en el corto plazo, respectivamente. El comando es de corto plazo, vertical, con el poder de por medio, en el cual los subordinados siguen las órdenes conducentes al cumplimiento de alguna misión específica, previamente establecida. En el liderazgo existe una acción voluntaria de los seguidores, quienes actúan por el carisma, personalidad, y credibilidad del líder.

Una serie de cuestionamientos pueden ayudar a elaborar discusiones al respecto y que se planteen desde diversos puntos de vista. Las siguientes preguntas, con respecto a los líderes, siempre generan polémica y desacuerdo:

1. ¿Son visionarios, carismáticos, y autosuficientes?
2. ¿Guían, enseñan, delegan autoridad, y ayudan?
3. ¿Toman decisiones y asumen riesgos?
4. ¿Poseen coraje y confianza?
5. ¿Se lideran a sí mismos?
6. ¿Son éticos y morales?
7. ¿Son humildes y/o tienen afán de protagonismo?

Kotter (1985) presentó comportamientos que van más allá de ser sólo carismáticos y creíbles al indicar que el líder se preocupa de (a) establecer dirección, (b) alinear a la gente, (c) motivar e inspirar, y (d) producir un cambio. Una clara apreciación del liderazgo.

"Los pioneros en estudiar el liderazgo y presentar modelos, aún usados, fueron Tannenbaum y Schmidt (1958). Ellos afirmaron que el liderazgo se desarrolla en un continuo, desde el liderazgo centrado en el subordinado hasta el liderazgo centrado en el gerente".

Los pioneros en estudiar el liderazgo y presentar modelos, aún usados, fueron Tannenbaum y Schmidt (1958). Ellos afirmaron que el liderazgo se desarrolla en un continuo, desde el liderazgo centrado en el subordinado hasta el liderazgo centrado en el gerente. Blake y Mouton (1964), con su conocida grilla de nueve puntos: con el cumplimiento de las tareas versus la preocupación por las personas como ejes coordenados, teniendo en un extremo, el 1/1, a la pobre gerencia y un estilo de abdicación, hasta el 9/9, de la gerencia en equipo, con una organización centrada en objetivos y progreso. Vroom-Yetton (1973) presentaron su interesante modelo de contingencia. En dicho modelo, el líder actúa de acuerdo a la contingencia, desde el líder que toma su decisión y la comunica para que se cumpla, pasando por el líder que comparte el problema con su gente para recibir sus recomendaciones y luego tomar su propia decisión, hasta el líder que, colegiadamente con sus subordinados, llega a una decisión. El más conocido y difundido por mucho tiempo ha sido el modelo de Hersey y Blanchard (1988), quienes desarrollaron la teoría del liderazgo situacional, donde

el comportamiento de las relaciones corresponde a la madurez de los seguidores; la secuencia va desde decir dirigiendo, para luego vender entrenando, para más adelante participar apoyando, hasta, finalmente, delegar facultando. Todos estos autores contribuyeron al entendimiento del liderazgo sembrando ideas para elaborar los futuros estudios sobre este controversial atributo.

James MacGregor Burns (1978), con su libro *Leadership*, ganó el premio Pulitzer y consiguió la mayor influencia en el tema prologando su trabajo con contundentes afirmaciones:

1. Uno de los mayores anhelos universales en estos tiempos es el deseo de un urgente liderazgo creativo.
2. La crisis de liderazgo hoy día es debida la mediocridad o irresponsabilidad de tantos hombres y mujeres en el poder.
3. Liderazgo es uno de los más observados y menos comprendidos fenómenos en la Tierra.
4. Liderazgo es un concepto con muchos significados fragmentados.

Liderazgo fue escrito en 1978. El conocimiento multidisciplinario de Burns como historiador, psicólogo, sociólogo, y científico político fue crucial para hacer de éste un libro germinal. Anteriormente había escrito varios libros en esas áreas. Burns, un estudioso de la presidencia, juntó estas herramientas al tema del liderazgo.

Corson (1980) afirmó sobre el libro "Es enciclopédico. Refleja una amplia y vasta lectura. Es interdisciplinario" (p. 630). Burns examinó los registros de muchos líderes, desde Napoleón hasta Margaret Thatcher; estudió la relación entre líderes y seguidores; exploró las fuerzas que desarrollan los líderes; y analizó las instituciones políticas y sociales para identificar, desarrollar, llevar adelante, o destruir líderes.

Burns relacionó varias clases de líderes con personas muy conocidas. *Intelectual* a Voltaire, Keynes, y Madison; *reformista* a Alejandro II y F. D. Roosevelt; *revolucionario* a Lenin, Mao, y Castro; y heroico a Attatuk en Turquía y Nkrumah en Ghana. Identificó numerosas cualidades y habilidades demostradas por líderes.

La magnífica definición de Burns (1978) es recordada muy a menudo "Liderazgo es el proceso recíproco de movilizar, por personas con ciertos motivos y valores, varios recursos económicos, políticos, y otros, en un contexto de competencia y conflicto, para lograr las metas independientemente o mutua-

mente abrazadas por líderes y seguidores" (p. 425). Burns (1979) afirmó vivamente que "Liderazgo es un aspecto de poder, pero también es un proceso separado y vital en sí mismo" (p. 380).

La mayor contribución de Burns es lo que él llamó liderazgo transformacional y transaccional. El liderazgo transformacional eleva, tanto al líder como a sus seguidores, a niveles mayores de motivación y moralidad. El liderazgo transaccional está encabezado por el intercambio de votos, el líder trabaja dentro del marco de los propios intereses de su circunscripción. Dentro de esta categoría, él esbozó el liderazgo de opinión, de grupo, de partido, y el ejecutivo.

Su legado está dado por muchos libros y artículos, pero Burns será siempre recordado por Liderazgo (1978), un clásico, y por su último libro *Liderazgo transformador: Una nueva búsqueda de la felicidad* (2003), en el cual se expande en sus teorías sobre cómo los líderes cultivan a sus sucesores y cómo crean entornos para el desarrollo personal.

Libros, artículos, estudios, tesis, disertaciones, y documentos, en general, continúan tratando con su más importante contribución: liderazgo transformacional y transaccional. Su libro pionero, requerido para programas de liderazgo de educación superior en Estados Unidos y en muchos países, ha aumentado a más de 900 (Mangan, 2002). Se han dedicado libros a él, instituciones han recibido su nombre como la Academia de Liderazgo James MacGregor Burns de la Universidad de Maryland y es, sin lugar a dudas, el más citado por autores sobre el tema.

"Burns es a los estudios de liderazgo lo que Peter F. Drucker es a la gestión, y Sigmund Freud a la psicología", dijo Fredric M. Jablin, decano interino de la Jepson School of Leadership Studies, en la Universidad de Richmond. "Él es el Decano, el mayor de los estadistas, y el pionero más visionario" (Mangan, 2002).

La necesidad de líderes y el concepto de liderazgo están recibiendo especial énfasis en el mundo global de los negocios. La influencia de Burns permanece importante. Sus trabajos son aún fuentes de referencia. Él siempre será un ícono en el tema de liderazgo.

Dicho en 1978, ¿nos suena familiar hoy, el 2010? Realmente es preocupante lo poco que se ha avanzado en un aspecto tan crítico para las organizaciones, más aún en esta economía global, incierta, y volátil. Burns estableció la existencia de dos tipos de liderazgo: transformacional y transaccional. El liderazgo transformacional ocurre cuando una o más personas se comprometen con

otras de tal manera que los líderes y los seguidores elevan sus niveles de motivación y moralidad, y eso es visto como el liderazgo real y auténtico. El liderazgo transaccional ocurre cuando una persona toma la iniciativa de establecer contacto con otras con el propósito de intercambiar cosas de valor (p. 4).

Bass (1985) identificó la existencia de nueve dimensiones en el comportamiento del liderazgo, con cinco dominios en el transformacional y cuatro en el transaccional. El primer comportamiento en el liderazgo transformacional es la *influencia idealizada*, con dos dimensiones: *atributos y comportamiento*, la cual se refiere a los líderes que tiene altos estándares de moral y conducta ética, quienes son vistos con gran respeto personal y que generan lealtad con el seguidor. Luego, *la motivación inspiracional*, la cual se refiere a los líderes que poseen una clara visión del futuro, basada en valores e ideas. La influencia idealizada y la motivación inspiracional están altamente correlacionadas y, combinadas, miden de alguna manera el carisma. La *estimulación intelectual* se refiere a los líderes que desafían las normas organizacionales, promueven el pensamiento divergente, y empujan a los seguidores a desarrollar estrategias innovadoras. Por último, la *consideración individualizada* se refiere a los comportamientos que el líder tiene orientados a reconocer el crecimiento de las personas y las necesidades de desarrollo de sus seguidores, así como el entrenamiento y asesoramiento que proveen en ambos casos.

"En estas cinco dimensiones se pueden apreciar características personales variadas, como el de ser influencia de los subordinados, por el respeto y la credibilidad, para convertirse en un modelo a seguir. O el líder motivador, que hace que sus seguidores vean con entusiasmo sus acciones, y los orienta a un futuro ambicioso y triunfador".

En estas cinco dimensiones se pueden apreciar características personales variadas, como el de ser influencia de los subordinados, por el respeto y la credibilidad, para convertirse en un modelo a seguir. O el líder motivador, que hace que sus seguidores vean con entusiasmo sus acciones, y los orienta a un futuro ambicioso y triunfador. O el líder que estimula el intelecto para ser creativos, innovadores, y saber usar esa capacidad mental instalada que poco se usa;

hasta, finalmente, está la persona que se preocupa por sus subordinados para que sean mejores y crezcan en el plano personal y profesional. El líder transformacional es el verdadero líder.

Los comportamientos del liderazgo transaccional están orientados al monitoreo y control de los subordinados usando medios racionales o económicos (Bass y Avolio, 1993). El primer comportamiento del liderazgo transaccional es la *recompensa contingente*, en la cual el comportamiento del liderazgo se enfoca en el intercambio de recursos: los líderes proveen a sus seguidores de recursos y soporte tangible o intangible, por el intercambio de esfuerzo y desempeño. La *gerencia por excepción-activa* se refiere al monitoreo del desempeño y tomar acciones correctivas cuando sean necesarias: el enfoque está en el establecimiento de estándares y su cumplimiento. Los otros dos comportamientos forman parte de lo que ahora se conoce como pasivo evitativo y son la gerencia por excepción-pasiva, en la cual los líderes adoptan un estilo pasivo, interviniendo sólo cuando los problemas se torna serios; y el dejar-hacer (laissez-faire) visto como el no liderazgo o el evitar la responsabilidad del líder. La Tabla 1 resume estas dimensiones o comportamientos del liderazgo.

TABLA 1: COMPORTAMIENTOS DEL LIDERAZGO

Transformacional	Transaccional
Influencia idealizada - atributos	Recompensa contingente
Influencia idealizada - comportamiento	Gerencia por excepción - activa
Motivación inspiracional	
Estimulación intelectual	Pasivo evitativo
Consideración individualizada	Gerencia por excepción - pasiva
	Dejar-hacer (laissez-faire)

Fuente: Bass y Avolio (1993).

Las organizaciones se manejan usualmente en forma transaccional, inclusive las escuelas de negocios enseñan a gerenciar de esta manera cuando se habla de premios y castigos, de estructuras jerárquicas y promociones (recompensa contingente), del seguimiento de los manuales de funciones, documentación de procesos, y organigramas (gerencia por excepción), o, finalmente, "dejar que las aguas se aquieten y tomen su cauce" (dejar hacer). Aunque se podría decir que ambos comportamientos estarían presentes en el accionar empresarial, con

mayor énfasis en el comportamiento transaccional, al ser la gerencia eminentemente cortoplacista. Muy poco se ha investigado si las escuelas navales y militares, en general, forman líderes, ello no ocurre por *default* como se podría pensar.

¿Qué hacen las organizaciones y las escuelas para reconocer este liderazgo? Muy poco, salvo enviar a sus funcionarios a cursos donde les prometen que los convertirán en líderes. ¿Son las escuelas de negocios y las escuelas navales/militares el lugar para formar líderes? Deberían serlo, pero es quizá la más lejana de las actividades que realizan. Dictan bien los cursos clásicos de la profesión, pero hacen muy poco con las habilidades del ser humano para modelarlas, cultivarlas, mejorarlas, o desarrollarlas ¿Cómo podemos "medir" el liderazgo? Hay una serie de instrumentos que ayudan como el MLQ (*Multifactor Leadership Questionnaire*) de Avolio y Bass (2004) en sus diferentes formas. Y la eterna pregunta, nuevamente: ¿Los líderes nacen o se hacen? Nacen y se hacen, porque siempre hay algo de genética y mucho de trabajo en los atributos de cada persona. La oportunidad es decisiva y hay que aprovecharla con convicción. No hay tema que haya recibido mayor atención en el mundo de las organizaciones que el de liderazgo, y sin embargo sigue siendo un concepto elusivo y extraño sobre el cual tal vez no habrá nunca un acuerdo. Los líderes deben conducir a sus subordinados influenciándolos de manera positiva y desarrollando con ellos las actividades y estrategias que permitan a la organización alcanzar los objetivos que la lleven hacia la visión establecida.

"El ser humano, sin duda, es una compleja 'caja negra' que los psicólogos, militares, antropólogos, médicos, administradores, entre otros profesionales, han tratado de entender con poco éxito".

El ser humano, sin duda, es una compleja "caja negra" que los psicólogos, militares, antropólogos, médicos, administradores, entre otros profesionales, han tratado de entender con poco éxito. La compleja interacción de las seis facetas que forman los cinco dominios de la personalidad son, en parte, generadores de este hecho. Costa y McCrae (1992), con su NEO PI-R, sus tres dominios originales: *Neuroticism* (Neuroticismo), *Extraversion* (Extroversión), y *Openness to Experience* (Apertura a Nuevas Experiencias), formaban el inventario personal (*Personal Inventory*), el cual fue luego fue revisado y aumentado en dos dominios: *Agreeableness* (Agradabilidad) y *Conscientiousness* (Rectitud o Escrupulosidad).

El neuroticismo es lo opuesto a la estabilidad emocional. Las personas con bajos puntajes son emocionalmente estables, apacibles y relajados y enfrentan situaciones difíciles sin perturbarse. Las personas extrovertidas son asertivas, activas, conservadoras, alegres, y optimistas. Aquellas abiertas a la experiencia poseen imaginación activa, creatividad, sensibilidad estética, gusto por la variedad, curiosidad intelectual, e independencia de juicio. La agradabilidad está presente en personas altruistas, simpáticas, y que agradan a los demás. La escrupulosidad y responsabilidad para alcanzar las metas es marcada en este dominio, siendo las personas escrupulosas, puntuales, y confiables. Los dominios de la personalidad y sus facetas están presentes en el accionar gerencial y, que algunos gerentes tengan un mayor valor en ciertos dominios, señala su relación con los comportamientos del liderazgo. Cada dominio se compone de seis facetas que se explican por sí solas, las cuales se aprecian en la Tabla 2.

TABLA 2: DOMINIOS Y FACETAS DE LA PERSONALIDAD

Neuroticismo	Extroversión	Apertura a nuevas experiencias	Agradabilidad	Escrupulosidad y responsabilidad
Ansiedad	Calidez	Fantasía	Confianza	Competencia
Hostilidad	Gregarismo	Estética	Franqueza	Orden
Depresión	Asertividad	Sentimientos	Altruismo	Sentido del deber
Ansiedad social	Actividad	Acciones	Conformidad	Necesidad de logro
Impulsividad	Búsqueda de emociones	Ideas	Modestia	Autodisciplina
Vulnerabilidad	Emociones positivas	Valores	Ternura	Deliberación

Fuente: Costa y McCrae (1992).

Una exhaustiva investigación del autor durante los últimos seis años (2004-2009) ha tratado de correlacionar los tres comportamientos del liderazgo con los cinco dominios de la personalidad para diferentes variables demográficas como sexo, edad, experiencia laboral, profesión, y universidad de procedencia, entre otras, para los alumnos del MBA Gerencial de CENTRUM Católica y otra en los cadetes de la Escuela Naval el 2009. A esta búsqueda de correlaciones y análisis estadísticos entre estilos de liderazgo y dominios de personalidad se han introducido dos características humanas hoy fundamentales en la ge-

rencia y en los líderes: el pensamiento crítico y la inteligencia emocional. El ser humano muestra una serie de habilidades relacionadas con este pensamiento crítico, como son: (a) la actitud de investigación que involucra una habilidad para reconocer la existencia de problemas y una necesidad para evidenciar qué es lo que debe considerarse como verdadero, (b) el conocimiento de la validez de las inferencias, abstracciones, y generalizaciones en las que la exactitud de los diferentes tipos de evidencias son determinadas de forma lógica; y (c) las habilidades en el empleo y la aplicación de las actitudes y del conocimiento antes mencionado (Dressel y Mayhew, 1954). Watson y Glaser (1980), profesores de la Columbia University, desarrollaron el WGCTA (*Watson Glaser Critical Thinking Appraisal*) como instrumento para medir estas habilidades para poder desarrollar inferencias, reconocer asunciones, deducir, interpretar y evaluar argumentos, los cuales son aspectos críticos en el líder y en el buen gerente. La Tabla 3 presenta las cinco habilidades del pensamiento crítico.

HABILIDADES DEL PENSAMIENTO CRÍTICO

Inferencia
Reconocimiento de asunciones
Deducción
Interpretación
Evaluación de argumentos

Fuente: Watson y Glaser (1980).

La inteligencia emocional es crucial en el líder porque un líder debe saber percibir las emociones, debe entender y manejar las mismas y desarrollar así un pensamiento facilitador. Estos son los cuatro componentes, o ramas fundamentales, del *Mayer-Salovey-Caruso Emotional Intelligence Test* (MSCEIT) (Mayer, Salovey, y Caruso, 2002). Estas cuatro ramas son generadas por ocho áreas y se conjugan en dos tipos de inteligencia emocional como se aprecia en la Tabla 4, las cuales conforman la inteligencia emocional de las personas.



Entrenamiento a bordo, componente básico en la formación del personal naval.

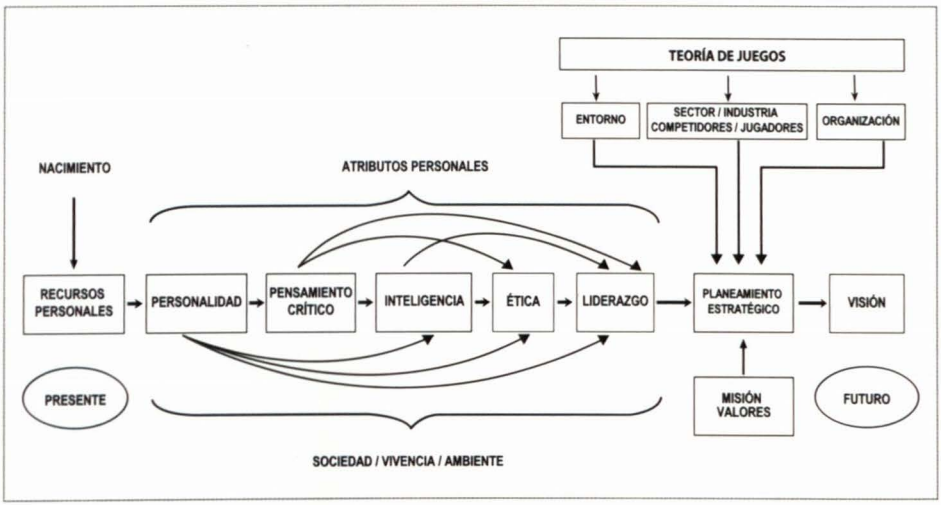
LOS COMPONENTES DE LA INTELIGENCIA EMOCIONAL

Tipos	Inteligencia Emocional Experencial		Inteligencia Emocional Estratégica	
Ramas	Percepción de las emociones	Pensamiento facilitador	Entender las emociones	Manejo de las emociones
Áreas	Rostros	Facilitación	Cambios	Administración emocional
	Escenas	Sensaciones	Mezclas	Relaciones emocionales

Fuente: Mayer, Salovey y Caruso (2002).

Esta propuesta de investigación se presenta como una visión sistémica en la Figura 1.

FIGURA 1: UNA VISIÓN SISTÉMICA



Otros aspectos como la ética con sus perspectivas deontológica y teleológica (Aronson, 2001), la integridad percibida del líder medida con el PLIS (Craig y Gustafson, 1998), y la creatividad e innovación en el ser humano son importantes al influir en los comportamientos posibles de liderazgo.

En un reciente estudio, Reicher, Haslam y Platow (2007) presentan la nueva psicología del liderazgo y, con este nuevo enfoque, indicaron que un lide-

razgo efectivo debe comprender los valores y opiniones de los seguidores con un dialogo productivo, además, dijeron que no existe un conjunto de atributos de personalidad que puedan asegurar un buen liderazgo, porque los atributos más deseables dependen, según los autores, de la naturaleza del grupo que se lidera, y que los líderes deben tratar de modelar la identidad del grupo liderado que haga parecer colegiado el resultado de dicha identidad (p. 24). Con este enfoque se acercan a una combinación de las teorías de Tannenbaum y Schmidt, Blake y Mouton, Vroom y Yetton, y a la teoría situacional de Hersey y Blanchard, demostrándose con ello que la psicología del liderazgo no es tan nueva como se indica.

El liderazgo se debe poner en práctica, ejerciéndolo con objetivos claros, usualmente estratégicos de largo plazo. El entorno lo favorecerá u obstaculizará y en eso los superiores y/o pares juegan un rol importante, lógicamente, cuando el líder no es la cabeza de la organización. En ello la envidia y el rencor, y la cultura, en general, juegan un rol crucial ya que en muchas organizaciones a los superiores y/o pares no les gusta ver subordinados triunfadores: el efecto de deseabilidad social es crítico.

Diversos análisis han sido realizados usando el liderazgo como la variable dependiente y los otros atributos personales como variables independientes. Estadísticas descriptivas, análisis de confiabilidad, análisis de validez –usando análisis factorial, exploratorio y confirmatorio–, estudios de correlaciones y regresiones, entre otros análisis, ayudan a determinar las características de las personas que participan llenando estos cuestionarios, en especial sus relaciones. Sobre todo, de mayor interés es el comportamiento de la muestra que permita inferir las cualidades saltantes del liderazgo en una población dada, en este caso, de los gerentes peruanos usando a los alumnos del MBA Gerencial, y de los futuros oficiales de Marina usando a los cadetes navales.

En resumen, mucho se escribe y se ofrece sobre liderazgo, crucial atributo humano. Liderazgo es crítico en esta competitiva economía global mediante el cual se puede convertir en triunfadoras a las organizaciones que cuenten con reales líderes. Sin embargo, muy poco o casi nada se consigue a la fecha, no sólo en el Perú sino en el mundo. La seriedad del tema no recibe la real atención que ameritaría. Los académicos y gerentes de países desarrollados creen que son los únicos capaces de realizar estos estudios. Lo desarrollado en CENTRUM Católica y en la Escuela Naval del Perú no tiene precedentes y se podría replicar en todo tipo de organizaciones en el mundo. Resultados muy interesantes se han encontrado que indican que el liderazgo es una realidad necesaria incuestionable y de no fácil "lectura", que además trasciende las culturas.

Referencias

1. Este ensayo se encuentra en versiones modificadas para libro en D'Alessio, F. A. (2009). *Liderazgo y atributos gerenciales. Una visión global y estratégica.* México, D. F., México: Pearson Educación Prentice Hall y en su versión en inglés para revista en D'Alessio, F. A. (2009). Stepping up... *Global Focus*, 3(2), 39-42.

Bibliografía

- Aronson, E. (2001). Integrating leadership styles and ethical perspectives. *Canadian Journal of Administrative Sciences*, 18(4), 244-256.
- Avolio, B. J., y Bass, B. M. (2004). *Multifactor leadership questionnaire. Manual and sampler test* (3a ed.). Redwood City, CA: Mind Garden.
- Bennis, W.G. (1994). *On Becoming A Leade*r. Reading, MA: Addison-Wesley.
- Bennis, W., y Nanus, B. (1985). *Leaders: The strategies for taking charge*. New York: Harper & Row.
- Bass, B. M. (1985). *Leadership and performance beyond expectations*. New York: The Free Press.
- Bass, B.M., y Avolio, B.J. (1993). *Transformational leadership and organizational culture*. Public Administration Quarterly, 17(1), 112-120.
- Blake, R. R, y Mouton, J. S. (1964). *The managerial grid*. Houston, TX: Gulf publishing.
- Bowie, N. (2000). A Kantian Theory of Leadership. *The Leadership & Organization Development Journal*, 21(4), 185-193.
- Burns, J.M. (1978). *Leadership*. New York: Harper & Row.
- Burns, J. M. (2003). *Transforming leadership: A new pursuit of happiness*. New York: Publisher Group West.
- Cohen, W. (1990). *The art of the leader*. Engelwood Cliffs, NJ: Prentice Hall.
- Corson, J. J. (1980). *Leaders and leadership. Public Administration Review*, 40(6), 630-634.
- Costa, P. T., y McCrae, R. R. (1992). *NEO PI-R Professional manual*. Odessa, FL: Psychological Assessment Resources.
- Craig, S. B., y Gustafson, S. B. (1998). Perceived leader integrity scale: An instrument for assessing employee perceptions of leader integrity. *Leadership Quarterly*, 9(2), 127-145.
- Dressel, P. I., y Mayhew, L. B. (1954). *General education: Explorations in evaluation*. Washington, D. C.: American Council on Education.
- Drucker, P. (1954). *The practice of management*. New York: Harper & Row.
- Harrison, B. (1999). The Nature of Leadership: Historical Perspectives & the Future. *Journal of California Law Enforcement*, 33(1), 24-30.
- Hersey, P., y Blanchard, K.H. (1988). *Management of organizational behavior* (5a ed.). Englewood Cliffs, NJ: Prentice Hall.
- Kotter, J.P. (1985). *Power and influence beyond formal authority*. New York: The Free Press.
- Machiavelli, N. (1952). *The Prince* (L. Ricci, Trans.). New York: Penguin Books. (Versión original publicada en 1537).

- Mangan, K. S. (2002). Leading the way in leadership. *Chronicle of Higher Education*, 48(38), 10-13.
- Mayer, J. D., Salovey, P., y Caruso, D. R. (2002). *Mayer-Salovey-Caruso emotional intelligence test (MSCEIT)*. User's manual. North Tonawanda, NY: Multi-Health Systems.
- Reicher, S. D., Haslam, A., y Platow, M. J. (2007, August/September). The new psychology of leadership. *Scientific American Mind*, 22-29.
- Rost, J.C. (1994). *Leadership development for the twenty-first century. Holistic Nursing Practice*, 9(1), 1-8.
- Tannenbaum, R., y Schmidt, W.H. (1958). *How to choose a leadership pattern. Harvard Business Review*, 36(2), 95-101.
- Vroom, V.H., y Yetton, P.W. (1973). *Leadership and decision-making*. Pittsburgh, PA: University of Pittsburgh Press.
- Watson, G., y Glaser, E. M. (1980). *Watson-Glaser critical thinking appraisal*. San Antonio, TX: Psychological Corporation.
- Weiskittel, P. (1999). The concept of leadership. *ANNA Journal*, 26(5), 467 and 536.




BIENVENIDOS A LA
CC. NN.
Sta. ROSA DE CINCUMBRA

Orden mundial contemporáneo

Sociedad Civil



Vicealmirante
JAVIER E. BRAVO VILLARÁN



Desde hace un tiempo en la escena internacional y, por ende, en el ámbito nacional, se viene empleando en forma muy intensa el término "sociedad civil", expresión que encierra una corriente de pensamiento cuya aplicación a través de diferentes agentes viene influyendo en la vida de los pueblos y sus instituciones. Esto ha motivado múltiples interpretaciones y en algunos casos ha llevado a confusiones y discusiones, pues algunos consideran que el término es discriminatorio, ya que en los países hay una sola sociedad y en todo caso la *sociedad civil* está en el rango de los diferentes tipos de sociedades que se han formado en función de las esferas del quehacer humano.

En el presente artículo, teniendo como marco la evolución histórica, y basado en el raciocinio de pensadores y académicos de la filosofía política, se pone a disposición de los lectores una recopilación del concepto que contiene este término, así como de su progreso a través de la interpretación de diferentes autores, principalmente John Locke (1632-1704), George W. F. Hegel (1770-1831), Alexis de Tocqueville (1805-1859), Karl Marx (1818-1883) y Antonio Gramsci (1891-1937).

También se presenta en este artículo, cuyo tema principal se irá desarrollando progresivamente, la manera en que la corriente formada por estos pensadores se ha ido introduciendo en el mundo, cómo es que se manifiesta su presencia

e influencia en el escenario internacional y nacional, así como los efectos que tiene. Con ello se pretende exponer la visión de la estrategia que están desplegando los propulsores de los cambios que se vienen dando en el mundo occidental, donde el segmento de la sociedad civil que sigue la línea de Antonio Gramsci es uno de los actores que busca lograr sus objetivos, inmerso en el tejido político, social, económico y de seguridad de lo que es el Orden Mundial Contemporáneo.

Introducción

El hombre es por naturaleza un ser social, el único dotado de raciocinio y capacidad de expresión a través de la palabra, por medio de la cual puede comunicarse y entablar diversas relaciones con otros hombres. Sólo asociándose con sus congéneres y formando con ellos una comunidad, puede buscar su perfección. La justicia es la piedra angular de toda sociedad humana, de ella depende su unidad y nobleza; al regular las relaciones entre los hombres, conserva la paz, bien común de la sociedad y requisito de todos los beneficios que se procuran. Donde no hay justicia no hay derecho, y viceversa.

Los seres humanos que viven juntos conforme a la razón y que no tienen un jefe común para ser juez entre ellos, se considera que viven en *estado de naturaleza*. Esta es una condición que no necesariamente se da antes del advenimiento de la sociedad, sino que se puede tener en cualquier época de la historia de la humanidad. Se rige por la ley natural, que es la que enseña a los hombres que, al ser todos independientes e iguales, nadie debe causar daño a otro en lo referente a su vida, salud, libertad o posesiones, no debiendo presuponerse que exista subordinación de unos a otros que origine conflicto. Por tanto, los hombres tienen dos poderes naturales: hacer lo necesario para asegurar su propia salvaguarda dentro de la ley natural y el poder castigar los delitos contra esta ley.

Cuando los hombres acuerdan vivir juntos con un jefe común que esté investido de autoridad para ser juez entre ellos, decidir las disputas y castigar a los culpables, nace la condición de *sociedad civil*, cuya finalidad única es la conservación de la propiedad, que comprende la vida, la libertad y los bienes. Para cumplir con esta finalidad se requiere de manera indispensable de un poder para establecer las leyes y arbitrar controversias, y un poder para ejecutar los juicios y castigar a los culpables, lo cual origina como creación humana la *sociedad política*, a la cual se acuerda transferir en forma limitada los poderes que individualmente se tenía en el estado de naturaleza.

Las personas son las partes del pacto social, cada quien conviniendo con los demás en la creación de una sociedad que, aun sin gobierno, en un primer acto establece la primera y fundamental ley positiva, denominada *constitución*, donde se configura la forma de gobierno a adoptarse. Las formas de gobierno difieren principalmente en función de la estructura que asumirá el poder legislativo: si la mayoría lo retiene es una *democracia*, si lo confía a unos cuantos es una *aristocracia*, y si lo hace una sola persona será una *monarquía*, involucionando cuando se pervierten a *dictadura*, *oligarquía* y *tiranía* respectivamente. El poder es irrenunciable e inherente a la persona y la sociedad; sólo es transferido en fiducia al gobierno para ser ejercido por funcionarios del mismo.

En un gobierno el cuerpo legislativo es operativamente el poder supremo, pues es el que tiene las facultades para imponer las leyes que todos deben cumplir. En las comunidades bien estructuradas los principales poderes están separados en legislativo, judicial y ejecutivo, teniendo este último el rol de conformar la fuerza pública de la sociedad para hacer cumplir la ley y defenderla de agresiones tanto internas como externas. También tiene la prerrogativa de actuar de acuerdo con el buen juicio por el bien público, sin esperar los mandatos de la ley, e incluso, en situaciones excepcionales, hacerlo al margen de ella.

Marco de referencia histórico

En el Antiguo Continente o Viejo Mundo de Occidente, la religión era el fundamento de las creencias; todo estaba plasmado en los evangelios, que constituían las normas sobre las cuales se desarrollaba la vida de los pueblos y, en consecuencia, regulaba integralmente a las tres esferas de la cultura, constituidas por:

- La objetividad (filosofía y ciencias).
- La legitimidad (leyes y ética).
- La representación (lenguaje y símbolos).

Con el devenir del tiempo el mundo cambió profundamente como producto de tres hechos principales:

- El descubrimiento del Nuevo Continente o Nuevo Mundo (siglo XV).
- La Reforma Protestante, cuyos principales exponentes son Martín Lutero (su fundador) y Juan Calvino (siglo XVI).
- La Revolución Científica, principalmente lo relacionado a las investigaciones de Nicolás Copérnico y otros científicos, que demostraron que la teoría aristotélica aceptada por los evangelios estaba equivocada (siglos XVI y XVII).

Estos cambios que se dan en el mundo desacralizan las creencias existentes sobre las tres esferas, las autonomizan y les permite lograr sus propias leyes, con lo cual lo religioso queda sólo en el mundo de lo simbólico y deja de ser el elemento que normaba la vida de los pueblos. Cuando se produce la separación de la Iglesia católica entre los que reconocían al Papa como su supremo y único jefe y los que no lo reconocían, los que se adhieren a la Reforma Protestante que Lutero y Calvino desarrollaron, adoptaron su ética basada en los principios de ahorro, disciplina, trabajo duro e individualismo. Por esta época se produce también la evolución de la monarquía feudal hacia la constitución primaria del Estado-Nación, siendo los reinos de España (siglo XV), Alemania (siglo XVI) e Inglaterra (siglo XVII), los que adoptaron inicialmente este modelo, que posteriormente se formaliza en el Tratado de Westfalia (1648), para luego consolidarse con la Revolución Francesa (1789) y universalizarse en el mundo occidental. La Modernidad nace cuando se inician todos estos acontecimientos en el siglo XV.

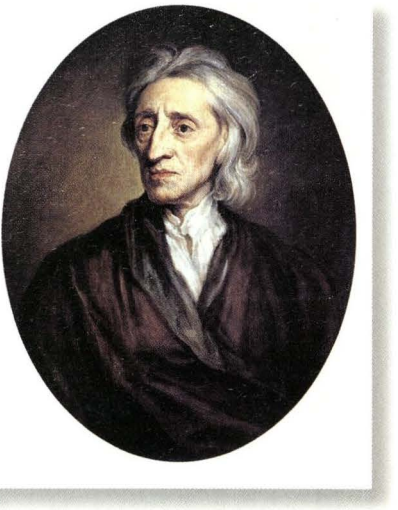
Con la Declaración de Derechos del Hombre y del Ciudadano, producida durante la Revolución Francesa, se da lugar a la aparición de un nuevo modelo de Estado, el de los *ciudadanos*, que tiene una vertiente moral (derechos naturales inalienables) y otra política (condiciones necesarias para el ejercicio de los derechos naturales e individuales), cuya expresión es el Estado de derecho, democrático y nacional.

Toda la etapa de la Modernidad está signada por la imposición de la razón como norma trascendental de la sociedad; de ahí en adelante se originan los dos grandes discursos que regulan el pensamiento: el discurso liberal y el discurso socialista.

El liberalismo hace referencia a una concepción del hombre centrada en el individuo —dotado de derechos y dignidad intrínsecos— y a una concepción subordinada del Estado en la que su fin primordial es la protección de los individuos, con sus derechos y libertades, dependiendo su legitimidad del consentimiento de los gobernados. Esta centralidad en los individuos y su protección en la ideología liberal se traduce programáticamente en las declaraciones de derechos y en el constitucionalismo. El liberalismo conservador y el liberalismo radical encuentran su origen y sentido en el contexto de las sociedades británica y norteamericana.

El socialismo propugna la socialización de los medios de producción, donde el Estado es dueño del patrimonio productivo y su administración es de orden colectivista, pudiendo ser no-estatal (propiedad comunitaria en sentido amplio)

o estatal (nacionalización mediante planificación central burocrática). Esta corriente de pensamiento anula teóricamente las clases sociales tan marcadas como las del modo capitalista, y se caracteriza por un control consciente de la sociedad en su integridad. El socialismo como tal nace a partir de ideas y escritos de distintas propuestas que estaban en la búsqueda de un sistema menos voraz y más justo.



John Locke.

La Postmodernidad se considera que se inicia con Friedrich Wilhelm Nietzsche (1844-1900), quien prioriza la cultura popular, propende al mestizaje cultural, apoya la desconcentración del poder del Estado y su traslado a la sociedad civil, e incentiva la desconfianza ante los grandes discursos. Como consecuencia de esta nueva corriente, la aplicación de estos conceptos está generando los fenómenos socioeconómicos que se vienen dando desde hace unos pocos lustros, cuyas manifestaciones son los cambios profundos que se están evidenciando actualmente en el mundo occidental.

Sociedad Civil. Siglos XVII al XIX

En el siglo XVII el inglés John Locke, uno de los padres del liberalismo, en el contexto del análisis que realiza en su segundo Tratado sobre el gobierno civil, realiza una primera formulación de sociedad civil a través de la expresión de estos conceptos:

El estado en el que se hallan los hombres por naturaleza es un estado de perfecta libertad, en donde cada uno de los individuos ordena sus acciones y dispone de sus propiedades como considera oportuno, estando gobernados todos ellos por la razón, y en el que todo poder y jurisdicción son recíprocos. Por tanto, siendo todos los hombres iguales e independientes, ninguno de ellos debería dañar a otro en lo que atañe a vida, salud, libertad y propiedades.

La primera sociedad fue entre hombre y mujer (que implica derechos recíprocos, encaminados a la procreación y una comunidad de intereses); le siguió la de padres e hijos y, con el tiempo, la de amos y sirvientes.

El único motivo por el cual el hombre decide ceder parte de su libertad a un Gobierno o Estado es exclusivamente la seguridad de sus propiedades. Dicho poder se caracteriza por ser limitado. Frente a la incertidumbre del estado de naturaleza con una libertad absoluta nos encontramos con una sociedad política en la cual se disfruta de menos libertad (libertad regulada), pero con mayor seguridad, al existir leyes ciertas y establecidas y jueces conocidos que las hagan cumplir y nos protejan.



George W. F. Hegel.

En el siglo XIX, George W. F. Hegel, para quien la idea está por encima de la realidad, desarrolla un nuevo concepto de la dialéctica y la extrae del campo de la retórica para utilizarla como una herramienta que explique la realidad mediante un proceso que utiliza los opuestos, que van engendrando nuevos conceptos. Este intelectual germano desarrolla dicho concepto en tres estaciones: tesis, antítesis y síntesis; en tal sentido, considera que mediante la sucesión de triadas dialécticas se da la conformación de la familia, que luego dará paso a la *sociedad civil*, hasta la superación que generará el Estado. En su concepto, el Estado es producto de la sociedad civil y, en consecuencia, debe tener una Constitución que sea reflejo de las costumbres del pueblo, ya que a él se subordinan las leyes y los intereses de los individuos, la familia y la sociedad civil.

En obras como la *Enciclopedia de las ciencias filosóficas* o en los *Principios de filosofía del derecho*, Hegel reconoce tres instancias éticas de interacción humana:

- Aquella en la que la sangre y el afecto mutuo son el fundamento de los vínculos intersubjetivos (la familia).
- El ámbito de las relaciones socioeconómicas desarrolladas en el mundo del trabajo y del mercado (la sociedad civil).
- Los espacios de deliberación y decisión políticas (el Estado).

En ellas, la familia, la sociedad civil y el Estado no son algo ajeno al sujeto, sino parte de su propia esencia. Asimismo, Hegel considera que la sociedad civil es el ámbito de los intereses particulares, donde prima el interés particular, la competencia y los conflictos, y está movida por los fines de las personas particulares.

Alexis de Tocqueville, francés (siglo XIX), en su obra *La Democracia en América*, desarrolla un pensamiento político referido al principio de los regímenes democráticos desde la perspectiva de la igualdad, condición muy unida al individualismo preconizado por René Descartes en el siglo XVII. Toma como base la experiencia de Estados Unidos, que sugiere para la solución del problema democrático ciertos "recursos democráticos", como son el autogobierno local, la separación de poderes entre la Iglesia y el Estado, la libertad de prensa, las elecciones indirectas, una judicatura independiente y el fomento de asociaciones de toda clase.

Por otro lado, Tocqueville captó el papel de las comunidades religiosas en el aprendizaje concreto del civismo, todo lo cual lo lleva a percibir la existencia e importancia de un conjunto de instituciones cívicas y asociaciones voluntarias que actuaban entre los individuos y el Estado en sus niveles local, federal y estatal, configuradas en torno a prácticas de interacción y debate, relacionadas con la participación política ciudadana, la investigación, el trabajo y la fe.

Posteriormente, el pensador alemán Karl Marx (siglo XIX), autor de *El Capital*, desde una visión diferente a la de Hegel, considera que las actividades materiales de los hombres son las que condicionan las formas del pensamiento y del Estado, y que, por tanto, la realidad está por encima de la idea, llegando a considerar que el Estado es político y la sociedad civil es económica.

En consecuencia, la vida política se presenta como un simple medio, cuyo objetivo es la vida de la sociedad civil, que es el sustento económico de la sociedad y que no está subordinada al Estado sino que el Estado es absorbido por ella, que lo dirige para sus propios beneficios. Como el Estado es un medio para la dominación, resulta siendo el régimen oficial que representa los intereses de la sociedad civil.

En el diagnóstico de Marx sobre el desarrollo histórico del capitalismo occidental, la noción de sociedad civil aparece claramente localizada en la base económica de las sociedades. No sólo afirma Marx que "la anatomía de la sociedad civil hay que buscarla en la economía política", sino que además señala claramente su contenido: "Incluye el conjunto de las relaciones materiales de los individuos en el interior de un estado de desarrollo de las fuerzas productivas. Incluye el conjunto de la vida comercial e industrial de una etapa".

El contenido económico no sólo aparece reiterado, sino que su función aparece redoblada, en la medida en que Marx atribuyó a la base económica una función determinante. El componente no económico de la sociedad civil queda relegado.

Sociedad Civil. Siglos XX y XXI

En el siglo XX, el italiano Antonio Gramsci consideró que el enfrentamiento en el ámbito de una nación, para imponer una concepción contraria a los principios trascendentes que sostiene, se debe hacer mediante una alteración del "sentido común" (entendido este último como el común sentir de la gente ante determinados hechos que históricamente deben prevalecer en los integrantes de una sociedad), en abierta oposición a la teoría leninista, que requiere de la conquista plena del Estado para imponer el marxismo, y considera que lo imprescindible es ganar al pueblo, destruyendo sus valores y tradiciones, y sustituyendo su cultura por una nueva forma de pensar, actuar y ver la vida.



Antonio Gramsci.

De allí la importancia que Gramsci asignaba a los intelectuales frente al conjunto de la sociedad, para alcanzar la toma del poder político, y la gravitación que en tal sentido poseen los medios de comunicación en la sociedad moderna, como multiplicadores de las ideas propugnadas por aquellos, para imponer ese "sentido común" horizontal y homogéneo que permita asimilar a la sociedad política.

A partir de la obra de Hegel, Gramsci desarrolla una nueva visión donde:

- Reintroduce el contenido ético en la noción de sociedad civil, al destacar la importancia de la actividad educativa y cultural, que tiene lugar en el ámbito de lo estatal y que contribuye a elevar en forma ciertamente diferenciada la formación de los ciudadanos.
- Diferencia claramente, dentro del Estado, a la sociedad civil de la sociedad política, de manera tal que ambos términos aparecen ligados en una célebre ecuación: "En la noción general de Estado entran elementos que deben ser referidos a la sociedad civil (se podría señalar al respecto que Estado = sociedad política + sociedad civil, vale decir, hegemonía revestida de coerción)". Dentro de la categoría de sociedad civil, Gramsci incluye la multiplicidad de organismos "vulgarmente considerados privados" (es-

cuelas, iglesias, órganos de prensa), que corresponden a la función de hegemonía cultural y política que el grupo dominante ejerce sobre toda la sociedad.

El concepto hegeliano de sociedad civil, originalmente difuso, lo convierte en una categoría de cierta utilidad para el análisis sociopolítico. Prueba de ello, la distinción tipológica que Gramsci opera entre lo que él denomina las sociedades orientales y las occidentales: "En Oriente, el Estado era todo, la sociedad civil era primitiva y gelatinosa; en Occidente, entre Estado y sociedad civil existía una justa relación y bajo el temblor del Estado se evidenciaba una robusta estructura de la sociedad civil. El Estado sólo era una trinchera avanzada, detrás de la cual existía una robusta cadena de fortalezas y casamatas".

Quizás el aporte más original en torno a la noción de sociedad civil lo constituye la explicitación que Gramsci hace de su significado y de su valor estratégico en la lucha y en el combate político. En el pasado, la teorización en la que había estado envuelta esa noción no dejaba de tener ciertamente consecuencias o derivaciones políticas. Sin embargo, Gramsci va más allá: la inscribe abiertamente en un programa político, animado por el propósito de contribuir a la transformación revolucionaria de las sociedades occidentales, inspirado en la supuesta ineluctabilidad del pronóstico marxista, pero consciente, al mismo tiempo, de las notables diferencias que distinguían a las sociedades europeas occidentales de la Rusia zarista que había hecho posible la Revolución del 17. Es así que Gramsci propone una estrategia política distinta, recurriendo para ello al símil militar, con el fin de destacar la desigual importancia estratégica que en un caso o en otro adquiere la sociedad civil.

Con esta suerte de "estrategia indirecta" Gramsci logra introducir, a través de sus conceptos, la semilla de un eurocomunismo en aquellos países latinos en los cuales los escritos de Marx o la praxis de Lenin habían resultado ineficaces.

Es fundamental comprender el concepto de materialismo que sustenta Gramsci, como un rechazo visceral a la cosmovisión religiosa de la existencia, de la trascendencia, del más allá; con lo cual se explica su intención de desacralizar a la sociedad y su odio manifiesto a las religiones, a la católica en particular.

Si algo queda claro de la tesis gramsciana sobre la sociedad civil es el reconocimiento inequívoco que este hace de la importancia y solidez de la sociedad civil en las sociedades occidentales y de la resistencia que al mismo tiempo esta ofrece a todas aquellas tentativas de cambios revolucionarios, precipitados o violentos, que se han generado incluso en períodos de crisis agudas o prolongadas. Recurriendo así al símil militar, Gramsci afirma: "Ni las tropas asaltantes,

por efectos de las crisis, se organizan en forma fulminante en el tiempo y el espacio, ni tanto menos adquieren un espíritu agresivo; recíprocamente, los asaltados no se desmoralizan ni abandonan la defensa, aun entre los escombros, ni pierden la confianza en las propias fuerzas ni en su porvenir". Como corolario de lo anterior y teniendo en cuenta esas condiciones, Gramsci privilegia el combate político que se libra en el interior de la misma sociedad civil: la guerra de movimiento, fundada en el asalto rápido y efectivo, debe ceder el paso a la guerra de posiciones, que, en este caso, debe buscar la conquista de ese consentimiento y esa aquiescencia del grueso de la ciudadanía, mediante las armas del convencimiento y la persuasión. Esto constituye, a los ojos de Gramsci, un trabajo inevitablemente lento e irremediablemente difícil.

Los ámbitos de la sociedad civil, principalmente son los siguientes:

- Familiar (el matrimonio, la sociedad familiar).
- Educativo (escuelas, universidades).
- Religioso (iglesias, instituciones religiosas).
- Jurídico (derecho).
- Político (partidos e ideologías políticas).
- Sindical (asociaciones de obreros y trabajadores).
- Información (prensa, radio, cine, televisión).
- Cultural (literatura, bellas artes, cine, deportes, etc.).

El sentido de sociedad civil actualmente aceptado configura el conjunto de instituciones cívicas y asociaciones voluntarias que median entre los individuos y el Estado. Son organizaciones concebidas en torno a prácticas de interacción y debate relacionadas con la participación ciudadana en todos sus ámbitos, la investigación, el trabajo y la fe. Las entidades a través de las cuales se expresan son las universidades, colegios profesionales, organizaciones no gubernamentales, comunidades religiosas, asociaciones empresariales, sindicatos, medios de comunicación, asociaciones culturales, así como otros tipos de asociaciones formadas por ciudadanos en torno a una finalidad común, que sea reconocida formalmente.

El concepto fundamental que emplean los operadores de la línea gramsciana (eurocomunismo) para sustentar su participación en todas las actividades de la vida nacional es el de *Eticidad* (esfuerzo de realización de valores y de dignificación, que determina social y moralmente lo correcto). Con esta herramienta buscan convertirse en los garantes de la sociedad para que todo el tejido político, económico, social y de defensa de la nación, tanto en el ám-

bito público como privado, actúe correctamente y oriente su accionar en el marco de su concepción del mundo. Para ello deben disponer de una base de cuadros profesionales y técnicos que van formando en el ámbito educativo, principalmente en las universidades y centros de formación afines a su línea de pensamiento. Estas personas luego ocuparán las diversas funciones, tanto en las organizaciones de interés de la sociedad civil como en el Estado. A esto se refiere Gramsci cuando señala que es una guerra de posiciones donde el empleo de las armas del convencimiento y la persuasión para conquistar al pueblo, destruyendo sus valores y tradiciones, sustituyendo su cultura por una nueva forma de pensar, actuar y ver la vida, es un trabajo inevitablemente lento e irremediablemente difícil.

Es así que fluyen como objetivos en la denominada guerra de posiciones:

- Desacralizar a las religiones.
- Modificar a la familia tradicional.
- Orientar el sistema educativo hacia una nueva formación académica.
- Desprestigiar y minimizar el rol de las FF. AA.
- Imponer modelos y valores afines a su concepción, mediante el control de los medios de comunicación social y las expresiones culturales y artísticas.
- Debilitar la estructura del Estado-Nación hasta modificarla y dominarla.

Sociedad Civil en el Perú

En el mundo, los países desarrollados y los organismos internacionales han promovido la ayuda internacional a los países emergentes, en lo referente a:

- Resguardar el respeto universal a los derechos humanos.
- Promover el crecimiento social, cultural, científico, económico y comercial.
- Fomentar la estabilidad política.
- Asegurar la sostenibilidad del medio ambiente.
- Fortalecer la seguridad global.

Esta visión ha sido asumida por gran parte de la comunidad internacional, para lo cual se han suscrito diversos acuerdos; en función a dichos acuerdos y a las propias políticas de desarrollo de cada país, se han establecido las relaciones entre el País Cooperante y el País Socio. El sistema de cooperación

internacional también tiene como actores a entidades privadas, como son las fundaciones u otros tipos de organizaciones constituidas dentro de los fines establecidos.

Desde la perspectiva de los países emergentes existe una serie de organizaciones de sus sociedades civiles, que actúan en el marco de los ámbitos descritos. En cada Estado generalmente existe un ente rector y responsable que se encarga de todos estos aspectos.

En consecuencia, el sistema internacional descrito tiene como canales para actuar tanto a los Estados como a sus correspondientes sociedades civiles. En este escenario es que los seguidores de la línea de pensamiento concebida por Gramsci actúan en cada uno de los países a través de sus propias organizaciones, tanto internacionales como locales, incorporadas como parte constitutiva de la sociedad civil, captando así el espacio de aquellos asuntos que son de su interés.

La sociedad civil de la República del Perú se expresa en los diferentes ámbitos que la integran, mediante diversos tipos de entidades. A continuación se señala sólo una entidad a modo de ejemplo para cada caso:

- Familiar: Asociaciones de padres de familia de los colegios.
- Educativo: Asamblea Nacional de Rectores.
- Religioso: Conferencia Episcopal Peruana.
- Derechos Humanos: Coordinadora Nacional de los Derechos Humanos.
- Político: Movimiento "La Resistencia".
- Sindical: Confederación General de Trabajadores del Perú-CGTP.
- Información: Consejo de la Prensa Peruana.
- Cultural: Asociación "Pro Lírica".
- Económico: Confederación Nacional de Instituciones Empresariales-CONFIEP.
- Comercial: Asociación de Exportadores ADEX.
- Medio Ambiente: Sociedad Peruana de Derecho Ambiental.
- Seguridad Global: Asociación de Oficiales Generales y Almirantes-ADOGEN.
- Científica: Sociedad Peruana de Física.
- Comunidades Nativas: Asociación Interétnica de Desarrollo de la Selva Peruana-AIDESEP.

En su estilo de gestión, la cooperación internacional considera la participación de los denominados *Grupos de Interés de la Sociedad Civil*, grupos conformados por entidades que desarrollan el tipo de actividad ligada al tema en que pretenden participar; así tenemos como ilustración un caso del ámbito económico, como es el monitoreo independiente del *Proyecto del Gas de Camisea*, con el concurso de peritos que efectúan auditorias periódicamente. En esta actividad están involucrados:

"En otro ámbito de la sociedad civil veamos un tema de dominio público, como es la creación y conformación de la Comisión de la Verdad y Reconciliación".

- Un organismo internacional, el Banco Interamericano de Desarrollo-BID.
- El Estado Peruano, Ministerio de Energía y Minas.
- La empresa privada, Consorcio Internacional de Camisea.
- La sociedad civil, Grupo de Interés de la sociedad civil (Sociedad Nacional del Ambiente, AIDESEP, la organización indígena CECONAMA, y otros).

En otro ámbito de la sociedad civil veamos un tema de dominio público, como es la creación y conformación de la *Comisión de la Verdad y Reconciliación*—CVR, desde la perspectiva de la participación del Grupo de Interés de la sociedad civil involucrado.

- El 22 de noviembre de 2000 asumió la presidencia del Perú el Dr. Valentín Paniagua Corazao; a los pocos días, el 9 de diciembre de 2000, mediante Resolución Suprema N° 304-2000-JUS, a propuesta del Ministro de Justicia, se conformó un Grupo de Trabajo Interinstitucional encargado de elaborar propuestas legislativas y administrativas necesarias para el establecimiento de una "Comisión de la Verdad"; estaba integrado por el Ministro de Justicia o su representante, que la presidió, el Defensor del Pueblo, el Ministro de Defensa o su representante, el Ministro del Interior o su representante, la Ministra de Promoción de la Mujer y del Desarrollo Humano o su representante; la Coordinadora Nacional de Derechos Humanos, la Conferencia Episcopal Peruana y el Concilio Nacional Evangélico del Perú.
- El 4 de junio de 2001, por Decreto Supremo N° 065-2001-PCM, se crea la "Comisión de la Verdad".
- El 6 de junio de 2001, según Resolución Suprema N° 330-2001-PCM, se designó a 7 miembros para conformarla.

- El 31 de agosto de 2001, según Decreto Supremo N° 101-2001-PCM, se modifica el nombre de "Comisión de La Verdad" por *"Comisión de La Verdad y Reconciliación"* (CVR).
- El 5 de setiembre de 2001, por Resolución Suprema N° 438-2001-PCM, se designó adicionalmente a cinco miembros de la "Comisión de la Verdad y Reconciliación" y a un observador, con lo cual la CVR quedó finalmente conformada por 12 Miembros y un Observador.
- *El Centro Internacional de Derecho Transicional (ICTJ)*, entidad internacional con sede en Nueva York, fue la que proporcionó el conocimiento y la experiencia para que la CVR pudiera desarrollar de manera integral su labor; comenzó a trabajar con actores locales en el Perú a inicios de 2001. Una Asociada Principal dirigió el programa de Perú en el ICTJ desde agosto de 2001. Entre agosto de 2001 y el cierre del trabajo de la Comisión en 2003, más de una docena de consultores del ICTJ, con experiencia en Argentina, Chile, Colombia, El Salvador, Guatemala, Sudáfrica y otros países, aportaron insumos a la CVR y a las ONG sobre temas tales como el diseño de una base de datos, metodología de la investigación, Derecho Penal Internacional, Derecho de los Derechos Humanos, Derecho Humanitario, práctica de audiencias públicas y políticas de reparación. La Asociada Principal y los consultores del ICTJ brindaron asesoría técnica a la CVR mientras esta desarrollaba su plan de reparaciones.

"El Centro Internacional de Derecho Transicional (ICTJ), entidad internacional con sede en Nueva York, fue la que proporcionó el conocimiento y la experiencia para que la CVR pudiera desarrollar de manera integral su labor; comenzó a trabajar con actores locales en el Perú a inicios de 2001".

Derivado de los hechos anteriores presentamos algunos comentarios generales al respecto:

- A los 17 días de instalado el Gobierno Transitorio, por iniciativa del Ministro de Justicia se conformó el Grupo de Trabajo Interinstitucional encargado de elaborar propuestas legislativas y administrativas necesarias para el establecimiento de una *Comisión de la Verdad*. El Grupo de Tra-

bajo se concibió con una pluralidad razonablemente equilibrada, donde el Estado tenía cinco Miembros y el Grupo de Interés de la sociedad civil tres Miembros.

- Transcurridos entre seis y nueve meses se designó a quienes iban a conformar la CVR, privilegiándose notablemente a los miembros del *Grupo de Interés de la sociedad civil*, pues los Gobiernos respectivos les otorgaron 11 de las 12 plazas, más la del Observador, quedando solamente una plaza para el Estado, la misma que fue asignada al Jefe de Asesores de la Presidencia de la República.

"Durante el periodo en que desarrolló sus actividades la Comisión de la Verdad y Reconciliación, actuó bajo la égida del conocimiento, experiencia y supervisión del Centro Internacional de Justicia Transicional (ICTJ)".

- Personas conocidas públicamente por ocupar funciones directrices en entidades del *Grupo de Interés de la sociedad civil*, que lideraba la iniciativa para la creación de la Comisión, desempeñaban altos cargos en el Gobierno, directamente relacionados con el diseño de las atribuciones y responsabilidades de la CVR, así como con el nombramiento de los comisionados.
- La situación descrita creó las condiciones para que el trabajo de la CVR se desarrollara bajo una sola óptica ideo-política, que era la dominante en el *Grupo de Interés de la sociedad civil*, con lo cual se sacrificó la pluralidad, que es uno de los requisitos indispensables que sustenta universalmente la transparencia y credibilidad de la labor de cualquier comisión. Dicha característica tenía un mayor significado para este emblemático caso, pues debía trabajarse un tema importante, complejo y trascendente para nuestro Estado-Nación, cuya característica multiétnica, pluricultural y multilingüe abonaba en la necesidad de contar con una composición plural de la Comisión.
- Durante el periodo en que desarrolló sus actividades, la Comisión de la Verdad y Reconciliación actuó bajo la égida del conocimiento, experiencia y supervisión del *Centro Internacional de Justicia Transicional (ICTJ).*

Comentario Final

Esta es la visión del autor en torno a la concepción en que se basan las organizaciones y personas que lideran e impulsan a la sociedad civil como actor principal en la vida de los pueblos. Obviamente, después de Gramsci se ha producido una evolución natural derivada del transcurrir del tiempo. A manera de mostrar la presencia del denominado Grupo de Interés de la sociedad civil en la República del Perú, se han considerado dos hechos trascendentes y de dominio público, para contribuir a que el lector pueda enriquecer o formar su propia opinión.



Bibliografía

- Leo Strauss y Joseph Cropsey. (Compilads.) (2006). *Historia de la filosofía política*. Primera edición en español, de la tercera en inglés. Quinta reimpresión. México: Fondo de Cultura Económica.
- Comisión de la Verdad y Reconciliación. Informe Final. Suscrito el 27 de agosto de 2003.

Web:

- Banco Interamericano de Desarrollo: http://www.iadb.org
- Centro Internacional de Justicia Transicional: http://www.ictj.org
- Wikipedia: http://es.wikipedia.org/wiki/Wikipedia:Portada

"Los Peruanos de Angamos", 33 años



Contralmirante
FERNANDO CASARETTO ALVARADO
Director del Museo Naval del Perú



"Los Peruanos de Angamos" (1976).
Actores cadetes que estrenaron la obra.

Palabras liminares

¿Qué origina una tradición? ¿Qué impulsa el desarrollo de una idea? La respuesta es una y son varias a la vez... Génesis que tiene asidero. Inspiración que parte de un inicio que conmueve y así se desarrolla a ritmo de convicción. Cuando en el año 1976 confluyen en la Escuela Naval diversos esfuerzos en torno a erigir la cripta donde descansaría una reliquia de Miguel Grau, ello se convierte en inquietud que a todos envuelve, y de manera especial a Oficiales, Cadetes y aspirantes de la Escuela Naval. Y es que el hoy llamado "Peruano del Milenio" por votación popular es, en primera instancia, un Oficial de Marina y, valga la vanidad, nos alcanza el prestigio con singularidad a quienes pertenecemos a esta, la primera Institución de la patria, la Marina de Guerra del Perú.

La precisión histórica

Restos mortales del Gran Almirante Grau —fragmento de la tibia de la pierna derecha— reposan en un catafalco de mármol en la Cripta de los Héroes del

Cementerio General de Lima, desde su inauguración, el 8 de setiembre de 1908, cuando era Presidente de la República José Pardo (evento que él presidiera en días postreros de su ejercicio, pues sería reemplazado pocos días después por Augusto B. Leguía). En julio de 1890 la Cañonera "Lima" condujo al Callao, desde Chile, estos restos mortales, que habían permanecido desde 1879 en el mausoleo del padre del Comandante chileno Óscar Viel, quien fuera casado con Manuela Cabero, hermana de Dolores, esposa de Grau. Ambos Oficiales eran, pues, concuñados. Fue así que desde 1890 hasta 1908, aquellos despojos mortales de Grau permanecieron en el Mausoleo del Mariscal Ramón Castilla. Cabe agregar que tanto Viel como Grau contrajeron enlace nupcial con sus respectivas esposas en la Iglesia del Sagrario, de Lima.

Una segunda reliquia del Gran Almirante arribó al Perú el 21 de marzo de 1958. Constituye también, como en el caso anterior, otro fragmento de la tibia de la pierna derecha de Grau. Este recuerdo fue portado desde Chile, con efectos personales del héroe, por una delegación que presidió el Ministro de Marina Guillermo Tirado Lamb, quien fue acompañado, entre otros, por el Director de la Escuela Naval del Perú, Contralmirante Florencio Teixeira Vela y los Cadetes Óscar Rizo Patrón Belgrano, Alfredo Ibárcena Morán, Carlos Guzmán Lanfranco, Fernando Grau Umlauff y Percy Pérez Barlabás. Esta segunda reliquia permaneció inicialmente en la Biblioteca de la Escuela Naval y posteriormente en el Museo Naval del Perú, y tuvieron que pasar 18 años antes de encontrar su reposo definitivo en la Cripta Grau de la Escuela Naval.

La Cripta

Al inicio del año 1976, eran aspirantes y Cadetes algunos Oficiales que hoy son Contralmirantes y Vicealmirantes en la conducción de la Marina de Guerra. En la Escuela Naval transcurría un período de gran agitación y era su Director el dilecto Contralmirante Víctor Nicolini del Castillo, secundado por el brillante Capitán de Navío Eduardo Barragán Schenone, el Ministro de Marina Jorge Parodi Galliani y el Jefe del Estado Mayor General de Marina, Vicealmirante Guillermo Villa Pazos. No hay cómo negar que el íntegro de este equipo naval mostraba un entusiasmo tan plural como monolítico en torno a realizaciones que involucraban directamente a la Escuela Naval, lo que bien se explica en el caso de sus ejecutivos, pero era más que emocionante percibir, quienes componíamos la planta de Oficiales de dotación en la Escuela, el entusiasmo que en los objetivos a comentar ponían el Ministro y su Jefe de Estado Mayor,

aunque evidentemente este último, el Almirante Villa (siempre se hizo llamar fonéticamente V*ila*, aun cuando en el caso de su hermano, General del Ejército, era fonéticamente *Villa*), no obstante participó con el grupo de trabajo muy activamente, él me perdonara que yo afirme hoy que su presencia, a menudo sorpresiva, causaba en la Escuela más de un sobresalto entre los Oficiales del Departamento de Disciplina, a cargo del Capitán de Fragata Jorge Saz Pegorari y de la dotación del Departamento de Material, donde el Teniente Primero Miguel Risi Carrascal era responsable de primera magnitud. Casi un mártir.

La capa freática de La Punta impide aventurarse a intentar construcciones a subsuelo en este distrito. La Cripta Grau es un virtual cofre que detiene en su derredor el mar. Conviene tener esto presente para así evitar la larga explicación y peripecias ingenieriles que significó este trabajo. Paralelamente, el escultor Joaquín Ugarte y Ugarte se encargó del monumento y de las placas laterales.

Lo cierto es que el 7 de octubre de 1976 tuvo lugar una emocionante ceremonia con motivo de la inauguración de esta cripta. La Marina en pleno acompañó desde el Museo Naval un carruaje dispuesto por el Almirante Villa, armado con dos ametralladoras *Gatling*, y conducido por Cadetes desde el Museo Naval hasta la Escuela Naval. Muchas veces y en diversas circunstancias se ha descrito lo que fue este acontecimiento. En el libro que en honor al Almirante Grau publicó el Centro Naval en el año 1979 —encargo que tuve el honor de recibir de su presidente, Almirante Víctor Nicolini del Castillo— figura en detalle este homenaje, que no ha recibido otro héroe en la historia del Perú. Esta es una afirmación a toda prueba.

Presidió la ceremonia el Ministro de Marina, Almirante Jorge Parodi Galliani y el Jefe del Estado Mayor General de Marina, Vicealmirante Guillermo Villa Pazos, acompañados por los Jefes y Oficiales del equipo de trabajo mencionado líneas arriba, entre otros. El Batallón de Cadetes y aspirantes desfiló aquel 7 de octubre al mando del Cadete Comandante José Cueto Aservi.



"La Patria" (1976). Gloria Maria Ureta.
Auditorio de la Escuela Naval.

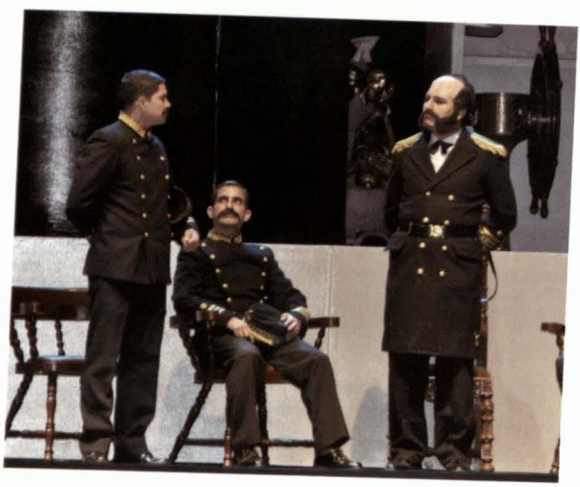
Es del caso referir que la Cripta Grau y su monumento reemplazaron al recordado busto, que en honor al héroe se erigía en el Patio Grau del edificio número uno, monumento inaugurado en el año 1935 por el Presidente Óscar R. Benavides.

Muchos años después, en el 2003, el entonces Comandante General de la Marina, Almirante Ricardo Arboccó Liceti, aprobó el traslado, del Museo Naval a la Cripta Grau, de la espada-joya (que damas peruanas obsequiaran a Miguel Grau y que fuera recibida por su viuda, Dolores Cabero), así como las condecoraciones del héroe. Más de 40 años habían permanecido en caja fuerte del Museo tan valiosas prendas del héroe, y que hoy pueden ser apreciadas por todos los peruanos. En la misma circunstancia se reemplazaron dos placas de bronce que figuraban en el interior de la cripta. Hoy, dos mármoles perennizan inolvidables expresiones del Presidente José Luis Bustamante y Rivero y del poeta Juan Ríos.

Los Peruanos de Angamos

1976 fue el año en que irrumpió en la programación oficial una dramaturgia, que fue interpretada por los integrantes del Grupo de Teatro de la Escuela, con intervención de actrices, habida cuenta que por entonces no se contaba con Cadetes damas.

El Director de la Escuela, Contralmirante Víctor Nicolini, dio el pasavante para lo que sin duda constituía toda una aventura, pues con el tema de la Cripta Grau se aparejaba también la tarea de organizar una Banda de Guerra de Cadetes (bronces, percusiones y liras), misma que se estrenó aquel 7 de octubre. Por lo demás, el libreto que le presenté no era obra reconocida; constituía más bien un inédito de su autor, un Capitán de Corbeta que pertenecía al Departamento de Disciplina.



Puesta en escena,
una tarea de grandes proporciones.

Por aquellos años, la Escuela Naval contaba con un profesor de teatro, el señor Fernando Samillán, reconocido personaje en

estos menesteres, quien con gran entusiasmo inició los ensayos con el Grupo de Teatro de Cadetes.

El reconocido dramaturgo peruano Ricardo Roca Rey recibió previamente y con gran generosidad el encargo de leer el libreto de "Los Peruanos de Angamos", y su juicio fue positivo, escribiendo entonces él mismo de puño y letra lo siguiente: *"Excelente: debe hacerse en la propia Escuela Naval y mostrando todo su ambiente de cadetería"*; esto quedó anotado en un impreso de Jorge de Souza Ferreira, cuando ambos realizaban actividades en TELECENTRO, Panamericana Televisión (Canal 5 TV). Esta empresa apoyó el estreno en el año 1976, en el campo de escenografía, contándose con técnicos de gran nivel, entre ellos los señores Alberto Terry y Enrique Carvajal. Por su parte, el Servicio Industrial de la Marina Callao co-participó en la escenografía, y lo haría también en gran escala 25 años después, en el año 2001, que marca un *Monitor "Huáscar"* capital. Quedó entonces y para siempre —lo esperamos— la escenografía mencionada, mérito del entonces Contralmirante Reynaldo Pizarro Antram, pudiendo armarse el buque en módulos, con cierta facilidad. En el año 2009, gracias nuevamente al SIMAC, a través del Contralmirante Jasón Saavedra Paredes y el Comandante Javier Díaz de Rávago, se restauró el monitor y se fabricó además un contenedor, lo que facilita su transporte.

El sonido y grabaciones especiales estuvieron en 1976 a cargo de técnicos de TELECENTRO, entre ellos, Jorge Corcuera. Asimismo, Oficiales y Personal Subalterno de la Escuela Naval brillaron con gran entusiasmo, participando los Tenientes Primero: Nicolás Vega, Juan Sevilla, René Chiapo, Luis Marsano, Felipe Sologuren y José Marabotto. El Teniente Segundo Luis Grados Olcese fue el coordinador de la producción, en tanto que el Teniente Primero Manuel Coello Moctezuma realizó idéntica función el siguiente año.

El maquillaje, tarea de grandes proporciones y que requirió exquisito arte, fue encargado a la señora Zitha de Elías, quien acaba de cumplir 33 años ejerciendo su notable profesión en tantas generaciones de actores no profesionales en la obra "Los Peruanos de Angamos". La iluminación y sonido estuvieron entonces a cargo del señor Enrique Elías y del Cadete de Cuarto Año Rafael Cánovas, con apoyo en las diapositivas del Teniente Primero Rubén Bustamante. En el área de efectos especiales debe destacarse que la batería principal del *Monitor "Huáscar"* disparaba, y lo hace hoy también, utilizándose para ello los pequeños cañones de salva de la barra naval. Tan novedoso efecto fue estrenado gracias a la habilidad del OM2 Art. Pedro Vera. Una comprensora, que con gran talento manejaba el Teniente Primero René Chiapo Téllez, simu-

laba ocasionalmente el sonido de la máquina de vapor del *Monitor "Huáscar"* navegando.

En el estreno del año 1976 los roles principales fueron desempeñados por el elenco siguiente:

- Narrador: Cdte. 4. Daniel Arévalo
- C. de N. Miguel Grau: Cdte. 4. José Castro
- C. de F. Melitón Carvajal: Cdte. 4. Andrés Luna
- C. de C. Elías Aguirre: Cdte. 2. Édgar Patiño
- Tte. 1. José M. Rodríguez: Cdte. 4. Jorge Rodríguez
- Tte. 1. Pedro Gárezon: Cdte. 2. Manuel Vizcarra
- Tte. 1. Diego Ferré: Cdte. 2. José Núñez del Prado
- Tte. 2. Enrique Palacios: Cdte. 2. Mario Palacios
- Tte. 2. Fermín Diez Canseco: Cdte. 3. Augusto Silva
- Tte. 2. Gervasio Santillana: Cdte. 2. Augusto Cruzado
- A. de F. Ricardo Herrera: Cdte. 1. Jorge Sarria
- Primer Contramaestre Nicolás Dueñas: Cdte. 3. Mario Madueño
- Segundo Condestable José Seledón: Cdte. 1. Dante Botton
- Primer Guardián Federico Noguera: Cdte. 4. Guillermo Herrera
- Mayordomo de Cámara Manuel Pineda: Cdte. 3. Juan Fernández
- Vigías: Cdte. 2. Fernando Flores
- Asp. Carlos Nagaro
- Marinero: Cdte. 3. Luis Lostaunau
- Viuda de Prat: Sonia Seminario
- La Patria: Gloria María Ureta

En el año 1977 los actores principales fueron los siguientes:

- Narrador: Cdte. 1. Carlos Martínez
- C. de N. Miguel Grau: Cdte. 3. José Núñez
- C. de F. Melitón Carvajal: Asp. Marco Cerni
- C. de C. Elías Aguirre: Cdte. 3. Édgar Patiño
- Tte. 1. José M. Rodríguez: Cdte. 3. Augusto Cruzado
- Tte. 1. Pedro Gárezon: Cdte. 3. Manuel Vizcarra
- Tte. 1. Diego Ferré: Asp. Gonzalo Gomero

- Tte. 2. Enrique Palacios: Asp. Carlos Bentín
- Tte. 2. Fermín Diez Canseco: Asp. Domingo Ferrari
- Tte. 2. Gervasio Santillana: Cdte. 3. Fernando Flores
- A. de F. Ricardo Herrera: Asp. Héctor Riolo
- Padre de Miguel Grau: Cdte. 3. Mario Palacios
- Miguel Grau joven: Cdte. 1. José Fernández
- Primer Contramaestre Nicolás Dueñas: Asp. Luis Zuazo
- Segundo Condestable José Seledón: Asp. José Portal
- Primer Guardián Federico Noguera: Cdte. 1. Claudio Pareja
- Mayordomo de Cámara Manuel Pineda: Asp. Enrique Koster
- Vigías: Cdte. 1. Carlos Zárate
  Cdte. 1. José Gaviria
- Marineros: Cdte. 1. José Moral
- Asp. Carlos Farfán
- Asp. César Rangel
- María Luisa de Grau: Elena de Samillán
- Escenografía: Marco Leclere
- Viuda de Prat: Flor de María Andrade
- Sonia Seminario
- La Patria: Gloria María Ureta

Dado que la Escuela Naval no contaba con Cadetes damas, los roles femeninos fueron interpretados por actrices de gran notabilidad, entre ellas, como se ha observado: Gloria María Ureta ("La Patria"), Sonia Seminario (Carmela Carvajal de Prat), Elena de Samillán (madre de Miguel), Flor de María Andrade (segunda Carmela Carvajal de Prat, en función sucesiva).



Roles femeninos, gran habilidad y talento.

Recordamos con especial afecto el interés y concientización naval que puso en la tarea, por decisión personal, la distinguida actriz nacional, señora Elvira Travesí, quien alentó a propios y extraños, dejándonos una estela de cariño y de estímulo que tiene mucho que ver con el hecho de que "Los Peruanos de Angamos" sea hoy una tradición en la Escuela Naval y la Marina de Guerra. Asimismo, es de recordar la presencia y consejo del señor Marco Leclere en el área de escenografía, gran profesional y excelente amigo.

El año 1998 marca la presencia de damas en el Batallón de Cadetes y aspirantes de la Escuela Naval; ello permitió el acceso de actrices propias en la obra, lo cual tuvo lugar en el año 2001, que es el de virtual "resurrección" de esta dramaturgia por el interés que en ello puso el notable Contralmirante Raúl Ponce Monge, Director de la Escuela Naval, cuyo entusiasmo puede aparejarse al ya mencionado puesto por el SIMA CALLAO en la erección de un *Monitor "Huáscar"* modular, que navegó aquel año con gran suceso.

La Aspirante Sara Carbonell Barrios interpretó ese año 2001 el importante rol de "La Patria", y lo realizó en tres oportunidades más. La última ocasión fue en el 2009, cuando se cumplió el antiguo sueño —hasta entonces no realizado— de presentarse "Los Peruanos de Angamos" en la Plaza Grau del Callao. Para entonces, la señorita Carbonell — hoy Teniente Segundo— era Alférez de Fragata en su último año. Este rol fue representado en el año 2006, en el "Teatro Británico", por la Cadete de Segundo Año Heidy Santillán Coral. A riesgo de error cabe recordar en otros importantes roles femeninos a las Cadetes Patricia Osorio Pesaque, Gabriela Jiménez Chávez, Paola Escalante Chirinos y Andrea Ortiz Cáceres, quienes intervinieron también con sus compañeros actores en memorable presentación en el año 2002, en el "Teatro Segura" de Lima.



En plena teatralidad, jovenes generaciones navales.

Muchas generaciones de Cadetes y aspirantes han apreciado esta obra y actuado en ella. Nació, pues, del impulso espiritual que tiene génesis en la Cripta Grau. Hay que destacar que año a año el libreto ha presentado variaciones, que tienen que ver con la teatralidad, al incluirse actos y escenas de cierta amenidad, sin dislocar la esencia de esta dramaturgia.

En el año 2009, con auspicio de la Municipalidad Provincial del Callao, a cargo del Alcalde Félix Moreno Caballero, actores y actrices ya Oficiales, que habían actuado como aspirantes y Cadetes en años anteriores, unidos a aspirantes y Cadetes de ese año, presentaron la obra en la Plaza Grau del Callao, bajo la dirección del señor Marcelo Oxenford y con asesoría de quienes gozábamos de experiencia en la tarea. Marcó esta representación el año 33 desde su estreno, y acompañó al Comandante General de la Marina el Ministro de Defensa. La asistencia en esta plaza, que el Presidente Nicolás de Piérola inaugurara en el año 1897, como monumento erigido a la gloria de Grau por el pueblo del Callao, fue de 1,200 personas.

El elenco en esta ocasión fue el siguiente:

- Narrador: Alférez de Fragata Luis León Zavaleta
- Miguel Grau joven: Teniente Segundo Carlos Luna Vargas
- Diego: Alférez de Fragata Óscar Cueto Melgar
- C. de N. Miguel Grau: Alférez de Fragata Fernando Houghton Soto
- C. de F. Melitón Carvajal: Alférez de Fragata Jesús Jáuregui Torres
- C. de C. Elías Aguirre: Alférez de Fragata Franco Piazzini Santillana
- Tte. 1. José Melitón Rodríguez: Cdte. 4. Francisco Zárate García
- Tte. 1. Pedro Gárezon: Alférez de Fragata Renato Justo Ordóñez
- Tte. 1. Diego Ferré: Alférez de Fragata Renzo Llontop Espinoza
- Tte. 2. Enrique Palacios: Alférez de Fragata Luis Marcelo Arrostini
- Tte. 2. Fermín Diez Canseco: Alférez de Fragata Carlos Rodríguez Salas
- Tte. 2. Gervasio Santillana: Alférez de Fragata Fabio Dianderas Lazarte
- A. de F. Ricardo Herrera: Alférez de Fragata Giancarlo Doig Godoy

• Primer Contramaestre Nicolás Dueñas:	Alférez de Fragata Juan Burgos Hermoza
• Segundo Condestable José Celedón:	Cdte. 3. Gonzalo Muñoz Romero
• Primer Guardián Federico Noguera:	Alférez de Fragata Omar Lazarte Jiménez
• Mayordomo de Cámara Manuel Pineda:	Teniente Segundo Hugo Ramírez Denegrí
• Primer Maquinista Samuel McMahon:	Cdte. 1. Augusto Pérez Medina
• Segundo Maquinista Thomas W. Hugues:	Cdte. 1. Heinz Hammer Ayanz
• Tercer Maquinista Ricardo Trenneman:	Cdte. 4. Bernard Cardozo Lozano
• Artillero James Anderson:	Cdte. 2. Jean Pierre Cardán Luna
• Artillero George Harris:	Cdte. 4. Giacomo Morote Somontes
• Mayordomo de Marine Hotel:	Cdte. 4. Rodrigo Gálvez Ballón
• Carmela Carvajal de Prat:	Teniente Segundo Andrea Ortiz Cáceres
• Dolores Cabero de Grau:	Alférez de Fragata Patricia Osorio Pesaque
• La Patria:	Alférez de Fragata Sara Carbonell
• Baile de marinera:	Alférez de Fragata Diana Salcedo Guzmán Cdte. 4. Fernando Acosta Vidal Asp. Juan Gonzáles Torrejón Asp. Fiorela Vicente Freyre
• Corneta:	Cdte. 4. Alonso Santana Mathews
• Tambor:	Cdte. 2. Luis Pastor Chávez

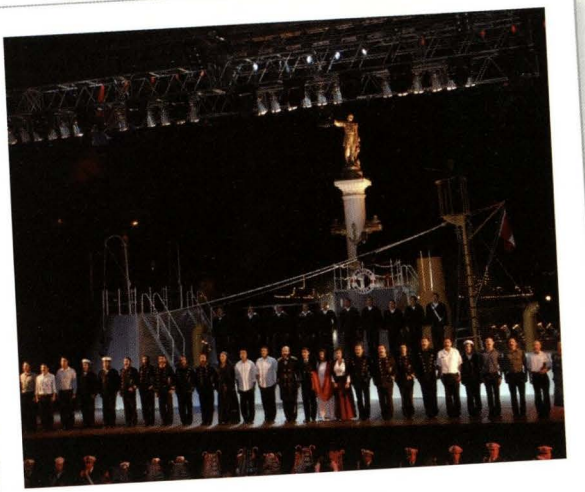
Encargado de artillería principal y armas menores:

Teniente Primero Eduardo Cevallos Roncagliolo

Artilleros:	Cdte. 3. Manuel Caramutti Gamarra Cdte. 2. José Pitot Siancas
Fusileros:	Cdte. 4. Juan Mendoza Lescano Cdte. 4. Eric Cedeño Rodríguez Cdte. 4. Giancarlo Boggiano Diez Canseco Cdte. 4. Johan Gil Barrera Cdte. 2. Renzo Morales L_amarque Asp. Joseph Romero Aguirre Asp. Angello Loret De Mola Ruiz
Vigías:	Asp. Carlos Malver Barón Asp. Eduardo Cochilla Díaz Asp. Luis Córdova Contreras
Timonel:	Asp. Jorge Delgado Silva

Toda síntesis peca de falta de generosidad. Es lo que ocurre con esta remembranza y las menciones transcurridas a lo largo de este artículo, que pretende ser homenaje a todos quienes durante tantos años han dado lo mejor de sí para representar esta obra tan enraizada en lo más prístino de la historia naval.

Hoy el *Monitor "Huáscar"* modular, se encuentra, como se ha mencionado, en un contenedor que guarda la Escuela Naval. Es mérito del SIMA CALLAO tan importante escenografía. Pero es un inmenso universo humano el que anima, año a año, esta nave de madera y cordaje. Así, hombres y mujeres muy jóvenes, en la flor de la edad, son capaces de conmovernos en lo más hondo de nuestro ser, de hacernos llorar y también reír. Ellos y ellas no son



Una obra enraizada en la historia naval.

profesionales de la actuación ni el baile, tampoco quienes con el mismo espíritu naval son parte de la producción, ya sea fungiendo de escenógrafos, músicos, apuntadores, electricistas, electrónicos, efectos especiales y supervisión. ¿Perdurará "Los Peruanos de Angamos" a través del tiempo? Es respuesta que sólo pueden dar las jóvenes generaciones, las que continúen a quienes fueron aspirantes y Cadetes, y son hoy Oficiales. A los que en 1976 se conmovieron con el parlamento final de "La Patria", con Gloria María Ureta. A quienes sintieron también un nudo en la garganta en la Plaza Grau, con la Alférez de Fragata Sara Carbonell, y en la espontaneidad del "Himno a Grau", entonado por los asistentes, como vibrante fin de fiesta naval y cívica en los acordes de nuestra Banda de Música de la Escuela Naval. ¿Perdurará "Los Peruanos de Angamos"?



Pensamiento estratégico marítimo:

Retos y posibilidades



Contralmirante
JEAN JESU DOIG CAMINO



1. Introducción

Pensar es un ejercicio mental imprescindible para definir la propia existencia, según sostiene el aforismo cartesiano *cogito, ergo sum*, y pensar con estrategia marítima es reflexionar con plena conciencia y convicción de la estrategia, como arte y ciencia de la dialéctica aplicada al fenómeno marítimo, esto es, de pensar con la capacidad de afrontar una oposición de intereses marítimos.

El origen de la estrategia se remonta al de los ejércitos, y se expresa a través de la palabra griega *strategeia*, la misma que proviene de la palabra *strategos*, o arte del General en la guerra, y de la fusión de dos términos: *stratos* (ejército) y *agein* (conducción).

Hoy la estrategia se aplica a todas las actividades humanas, tanto de defensa como de desarrollo sostenible, y de una acepción puramente militar se traslada a una concepción cotidiana con énfasis en las actividades de gobierno y gestión de las instituciones y del Estado, pasando del arte de dirigir operaciones militares a la habilidad de dirigir empresas o el propio Estado.

La estrategia se convierte en el principal aporte de la cultura militar a la comunidad intelectual contemporánea, empeñada actualmente en formar a sus líderes y ejecutivos en el razonamiento dialéctico por competitividad —esto es, por relaciones con oposición—, para facilitar luego el desarrollo y crecimiento de las empresas mediante el planeamiento estratégico aplicado.

Trataremos en este artículo de aplicar el proceso del pensamiento estratégico para expresar retos y posibilidades en el ámbito marítimo del país, tomando en cuenta el modelo de políticas marítimas de la Unión Europea, a través de tres fases discretas y una fase continua, motivados por interiorizar el proceso del pensamiento estratégico en la formación de nuevos ciudadanos y profesionales relacionados con el mar, con el propósito de fortalecer en ellos una actitud proactiva frente a la vida de relación: de crear y construir el futuro.

En suma, con este esfuerzo intelectual no se pretende educar mentes sino guiar la autoeducación de las personas, con el propósito de concientizarlas para el trabajo en equipo, esencial tanto en la planificación estratégica institucional como en la toma de decisiones individuales y colectivas.

2. Bases del proceso: conceptos y relaciones

La apreciación de la realidad, que sustenta el proceso del pensamiento estratégico aplicado al ámbito marítimo, nos exige percibir el fenómeno marítimo como una experiencia sensible, a través del análisis intuitivo y sistémico de los objetos de la realidad marítima, tal como son dados a la conciencia, análisis a partir del cual se busca inferir rasgos esenciales de la experiencia.

La experiencia y los conocimientos acumulados tanto en el país como en el extranjero sobre aspectos de estrategia y geopolítica marítima, constituyen valioso material de estudio y sistematización, a fin de contribuir al desarrollo y perfeccionamiento de una concepción estratégica marítima nacional, así como al diseño de una política marítima de Estado (Doig, 2005).

En tal sentido, las bases del proceso del pensamiento estratégico comprenden el estudio sistémico aplicado al ámbito marítimo de conceptos y sus relaciones, que abarca los temas de realidad e intereses, política y estrategia, y conciencia y cultura, gráficamente expuestos con apoyo de diagramas de Venn. La teoría de conjuntos es útil para la explicación práctica del citado enfoque sistémico, porque todo sistema es en principio un conjunto de elementos articulados entre sí, aun cuando no todo conjunto sea necesariamente un sistema como tal.

Las relaciones entre variables intervinientes en el proceso estratégico se explican con la ayuda de diagramas cartesianos, lo que facilita exponer gráficamente las fases de apreciación, concepción y plan.

Se incluye un rectángulo alrededor de los diagramas, que se designa con la letra U, y denomina al *universo de discurso* o *conjunto marco*, toda vez que el objeto de su estudio son los subconjuntos del mismo por relaciones lógicas.

Finalmente, tanto a modo de ejemplo aplicativo al proceso del pensamiento estratégico marítimo presentado, como de iniciativa para plantear propuestas de políticas marítimas al país, se han tomado en cuenta las experiencias de la Unión Europea por construir una futura política marítima comunitaria (UE, 2006).

2.1 Realidad marítima e intereses marítimos

Tenemos de un lado la apreciación de la situación expresada en la realidad marítima con un enfoque estático y descriptivo, y del otro los intereses marítimos como relación de tensión desde una perspectiva dinámica e interpretativa. Ambos conceptos se relacionan por los elementos comunes que comparten, pero mantienen claras diferencias por los valores que los distinguen.



Experiencia y conocimiento en actividades del ámbito marítimo.

Los aspectos relevantes para el estudio de la realidad marítima se clasifican en condicionantes: población, ecología y geopolítica, y determinantes: jurídico, económico, militar, tecnológico e institucional. Por otro lado, los aspectos relevantes al estudio de los intereses marítimos son el mercado, los recursos, la industria, el comercio, la investigación científica y la identidad nacional (CEEM 2008a: p. 38).

Los elementos comunes que interrelacionan la realidad marítima con los intereses marítimos se expresan en necesidades, inferidas de rasgos esenciales que la realidad presenta y los intereses nacionales requieren para satisfacerlas. Dado que todos los peruanos tenemos el deber constitucional de proteger los intereses nacionales (CPP, art. 38º), por ley fundamental se predetermina la misión del país como nación.

Los elementos no comunes que distinguen la realidad marítima de los intereses marítimos se expresan en valores no compartidos, precisándose que la diferencia de valores en los actores que intervienen es el origen de los conflictos y no así los objetos requeridos en bienes y servicios necesarios de obtener o proteger

2.2 Política marítima y estrategia marítima

Los conceptos de política y estrategia se fusionan en cuanto a procesos de elaboración mental basados en el razonamiento dialéctico, el mismo que discurre por relaciones lógicas entre opuestos o contrarios —esto es, en procesos caracterizados por el pensamiento estratégico—, dado que comparten como elemento común el conflicto de intereses y acciones. En estrategia el pensamiento y la acción son un continuo sin solución, pues el pensar es una acción sujeta a valores. La política sin valores entra en conflicto con la estrategia por esta discrepancia, así tenemos que: "El error de los líderes, [...] consiste en poner la *estrategia al servicio de la política* [las cursivas son nuestras], en lugar de a la inversa. Es esto lo que justifica en la mayoría de los casos el oportunismo, y produce una gestión incierta" (Gallego 2004: p. 203).

La política, definida como ejercicio del poder público por el bien común, y la estrategia, como transformación del pensamiento en acción efectiva, se interrelacionan con la filosofía definida por valores y principios superiores que rigen la vida de relación, toda vez que se concibe el poder con una nueva filosofía política de efectos positivos y capacidad productora en suma de fuerzas múltiples, plurales y diseminadas en un país megadiverso como es el nuestro (Foucault, citado por Gigli, 2006).

Esta nueva filosofía política trasciende la estrategia y compromete la responsabilidad de los líderes y las organizaciones, dado que "la filosofía plantea la manera como la empresa intenta desarrollar sus negocios y, a menudo, refleja el reconocimiento de su responsabilidad social y ética por parte de la firma" (Hill 1999: p. 44).

> "El pensamiento estratégico es sistémico, todos los niveles de relación entre política y estrategia están concatenados, dado que son medios para alcanzar el fin supremo del Estado".

Toda vez que los intereses nacionales se relacionan directamente con la política de Estado y las acciones con la estrategia nacional, y ambos con los valores nacionales de dignidad, libertad, igualdad, justicia y diversidad contenidos en la Constitución Política del Perú (CPP, arts. 1º, 2º, 139º), el elemento esencial que distinguirá las políticas de las estrategias está en la diferencia de valores que los configuren, esto es, en valores no compartidos entre los actores que intervienen en dicha relación. Situación que se hace crítica cuando "el conflicto continuo sobre los valores, en particular cuando es secreto y destructivo, debilita la vitalidad organizacional y se debe detener" (Goodstein 1997: p. 177).

Por aplicación del pensamiento estratégico a políticas de Estado se definen objetivos de política nacionales, o simplemente objetivos nacionales (CAEN 2006: p. 192), sobre sólidas bases jurídicas contenidas en la Constitución Política del Estado y los tratados internacionales vigentes.

El pensamiento estratégico es sistémico, todos los niveles de relación entre política y estrategia están concatenados, dado que son medios para alcanzar el fin supremo del Estado. El escalón más bajo de la estructura del Estado también define políticas y estrategias que contribuyen a alcanzar objetivos de los escalones intermedios y, por tanto, de los más altos de alcance nacional, porque "la interdependencia es probablemente la piedra angular del enfoque sistémico" (Herrscher 2005: p. 128).

2.3 Intereses marítimos y política marítima

Así como las acciones se relacionan con la estrategia, la política responde a intereses, y ambas con los valores que comparten. Existe vinculación relevante entre intereses y política de un Estado, pues comparten un elemento común

" ... la identidad marítima es la fuerza impulsora de los intereses marítimos, los intereses marítimos son fuerza impulsora del desarrollo marítimo nacional."

muy especial: la identidad nacional, protegida por el Estado según ley fundamental en cada uno de sus componentes étnicos, culturales y de nacionalidad (CPP: art. 2º.19 y 2º.21). Identidad que es el resultado de "un proceso de construcción social continuo y permanente, producto a su vez de la interrelación del individuo y su comunidad nacional" (CEEM 2008b: p. 69). (Ver figura 3)

El elemento común que relaciona los intereses marítimos con las políticas de Estado, es en esencia la identidad marítima del país, en estrecha vinculación sistémica con las diversas expresiones de la identidad nacional en su conjunto, respecto de los intereses nacionales como país marítimo, andino, amazónico, antártico y aeroespacial (CEEM 2008a: p. 209). La identidad marítima no puede desligarse de las identidades andina, amazónica, antártica y aeroespacial del país, porque conforma un todo de identidad nacional inseparable.

La naturaleza de la identidad marítima de un país se basa en el sentido de fidelidad de la población con el medio marítimo y se compone de dos elementos esenciales, de un lado el sentido de pertenencia de la población marítima con su comunidad nacional en términos de educación y cultura, y en el otro extremo el sentido de propiedad individual y colectiva en su esfera de actividad marítima tutelada por el Estado en términos de intereses individuales y colectivos.

Así como la identidad marítima es la fuerza impulsora de los intereses marítimos, los intereses marítimos son fuerza impulsora del desarrollo marítimo nacional, y ambas fuerzas están orientadas hacia una política integral del Estado de seguridad y desarrollo sostenible.

La concepción del sistema de planeamiento estratégico del Estado, empeñado en desarrollar políticas marítimas con un enfoque de política integral, debe responder a estructuras y procesos, considerando los intereses marítimos como sistema nacional que interactúa horizontalmente con los sectores y transversalmente con los diversos niveles de gobierno, a fin de evitar el compartimentaje en el proceso del planeamiento estratégico aplicado y favorecer la gobernabilidad del país (CEPLAN, 2008).

2.4 Conciencia marítima y cultura marítima

En la primera fase del proceso del pensamiento estratégico marítimo, de apreciación de la realidad marítima como fenómeno de análisis mental, surge el aspecto del conocimiento consciente e inconsciente como elementos esenciales de la conciencia marítima de la población nacional. Tales elementos tangibles e intangibles en la formación de la conciencia marítima se materializan en la educación y en la cultura desarrollada en el propio país. En esta relación entre conciencia y cultura el eslabón fundamental se encuentra en la educación, que se convierte en elemento imprescindible de la conciencia e identidad nacional en el ámbito marítimo y nacional.

La cultura marítima de un país es una respuesta de las diversas expresiones de la cultura nacional, toda vez que esta última es integral y comprende como suprasistema, intereses e identidades componentes de un todo que es mayor a la suma de sus partes; nuestro caso es el de un país megadiverso, con una diversidad cultural en intensa interactividad.

Un país marítimo sin niveles de educación mínimos se ubica en su entorno en posiciones relativas inaceptables de competitividad, y sin un sistema de protección y promoción de la cultura nacional en sus diversas manifestaciones, carece de proyección institucional como Estado.

El pensamiento estratégico fluye en esta situación de interculturalidad, en relaciones de contrarios y en forma sistémica, reconociendo al interior del país la existencia de diversas culturas que exigen un pensamiento propio y con relación al entorno la suma de energías en un todo nacional interactivo con otros Estados, situación que exige en la estructura del Estado el núcleo de un sistema cultural en armonía con el sistema educativo nacional.

3. Proceso del pensamiento estratégico

3.1 Primera fase: Apreciación estratégica

Luego de fijar las bases del proceso del pensamiento estratégico marítimo en su fundamentación fenomenológica y su discurrir dialéctico y sistémico, sobreviene el análisis estratégico de los intereses en juego; esta es la primera fase del proceso del pensamiento estratégico aplicado a los intereses marítimos, pues "son tres las etapas del desarrollo de una nueva estrategia: análisis, planificación [toma de decisiones estratégicas] y ejecución" (Bruce y Langdon 2002: p. 8).

En esta fase pasamos de un ciclo descriptivo a uno interpretativo, siempre en constante cambio, que se retroalimenta por una fase de reflexión continua que se repite durante todo el proceso, con el propósito de determinar criterios para la toma de decisiones estratégicas.

El ciclo descriptivo exige un listado de todas las actividades marítimas relevantes al análisis estratégico y que configuran los intereses nacionales del país marítimo. Partimos de un esquema de estudio de la realidad marítima en aspectos que nos permitirán determinar necesidades afines a los intereses nacionales.

El esquema de estudio de los intereses marítimos comprende factores dinámicos del estudio de la realidad nacional, relacionados con actividades económicas tales como el mercado, recursos, industria y comercio, así como con actividades culturales y científicas vinculadas con la identidad nacional y la innovación para el desarrollo nacional, que nos permitirán a su vez determinar por trabajo en equipo las variables de análisis estratégico.

El ciclo interpretativo comprende la contrastación de variables de análisis, que confronta factores de fortaleza y debilidad propios con oportunidades y amenazas del entorno, a fin de definir criterios de riesgo, potencialidad, desafío y limitación para la toma de decisiones estratégicas, y luego determinar necesidades en cada caso.



Apreciaciones estratégicas en el estudio de la realidad marítima.

Determinadas las necesidades para cada criterio estaremos en condiciones de pasar a la segunda fase del proceso del pensamiento estratégico, que se inicia con el siguiente paso: decidir requerimientos para precisar objetivos.

a. Actividades y variables de análisis estratégico

Agotado el estudio de la realidad marítima se desarrolla un listado exhaustivo de variables internas dependientes y externas independientes, tomadas del entorno de la organización, a fin de determinar por toma de decisiones en equipo las variables prioritarias en cada actividad relevante al estudio de los intereses marítimos para el análisis estratégico subsiguiente.

(1) Mercado marítimo: bienes y servicios

Fortaleza: ventaja competitiva en el mercado de servicios.

Debilidad: desventaja competitiva en el mercado de bienes.

Oportunidad: crecimiento del mercado en la Cuenca del Pacífico.

Amenaza: asimetría en el mercado de bienes y servicios.

(2) Recursos marítimos: renovables y no renovables

Fortaleza: riqueza de recursos para el comercio marítimo.

Debilidad: incapacidad para explotar recursos marinos.

Oportunidad: crecimiento de la demanda de recursos marinos.

Amenaza: alta competitividad en la exploración y explotación de recursos marinos.

(3) Industria marítima: flotas y puertos

Fortaleza: condiciones estratégicas para servicios logísticos.

Debilidad: capacitación técnica deficiente que incrementa costos.

Oportunidad: crecimiento de la demanda de servicios logísticos.

Amenaza: alto desarrollo científico y tecnológico.

(4) Comercio marítimo: aduanas y mercadería

Fortaleza: posición estratégica para concentrar carga marítima.

Debilidad: administración pública deficiente que incrementa costos.

Oportunidad: crecimiento del comercio en la Cuenca del Pacífico.

Amenaza: alta competitividad en el comercio internacional.

(5) Identidad marítima: social y cultural

Fortaleza: diversidad cultural en el ámbito marítimo.

Debilidad: bajos índices de salud y educación de la población.

Oportunidad: alta demanda de conocimientos tradicionales.

Amenaza: alta competitividad en el comercio cultural.

(6) Investigación marítima: científica y tecnológica

Fortaleza: ingenio distintivo del poblador nacional.

Debilidad: deficiente educación básica y capacitación técnica.

Oportunidad: alta demanda de recursos genéticos.

Amenaza: alta competitividad en ciencia y tecnología.

b. Análisis estratégico de fuerzas competitivas relativas

Luego de listar las variables por actividades relevantes a los intereses marítimos para el análisis estratégico, se determinan por toma de decisiones en equipo las variables prioritarias dependientes e independientes, constituidas en fuerzas competitivas relativas, para diseñar la respectiva matriz y proceder a su contrastación por relaciones lógicas.

(1) Variables dependientes

Fortaleza: posición y recursos estratégicos para el comercio.

Debilidad: bajos índices de salud y educación de la población.

(2) Variables independientes

Oportunidad: crecimiento del comercio en la Cuenca del Pacífico.

Amenaza: alta competitividad en el comercio internacional.

c. Criterios para la toma de decisiones estratégicas

Al contrastar cada variable dependiente con las independientes se configuran cuatro cuadrantes en el diagrama cartesiano, que en sentido antihorario facilitan definir criterios o elementos de juicio para la toma de decisiones estratégicas. Los dos primeros permitirán determinar posibilidades, y los últimos,

retos. En cada cuadrante y para cada criterio será posible determinar la necesidad respectiva.

(1) ***RIESGO:*** perder la ventaja comparativa en la subregión de la posición estratégica para el comercio internacional. ***NECESIDAD***: Explotar posición y recursos estratégicos para el desarrollo marítimo.

(2) ***POTENCIALIDAD:*** desarrollar el comercio de servicios marítimos, con especial interés en puertos. ***NECESIDAD:*** trabajo marítimo.

(3) ***DESAFÍO:*** rescatar a la población de bajos índices de salud y educación. ***NECESIDAD:*** condiciones mínimas de salud y educación.

(4) ***LIMITACIÓN:*** baja autoestima individual y colectiva de la población. ***NECESIDAD:*** confianza y seguridad del poblador en sí mismo.

3.2 Segunda fase: Concepción estratégica

Esta segunda fase comprende el momento de formular decisiones sustentadas en los criterios obtenidos del análisis de fuerzas competitivas relativas y expresadas en necesidades de la realidad nacional, en relación a la misión institucional, con el propósito de configurar la visión de futuro de la organización misma, "para salvar la brecha entre la realidad actual y un futuro potencial" (Saloner 2005: p.27).

La preparación individual de revisar criterios para tomar decisiones colectivas es fundamental para desarrollar el proceso de pensamiento estratégico aplicado, y en especial para la formación del liderazgo institucional, porque "tener la visión o establecer metas visionarias no es suficiente; [...] se debe compartir, pues sólo se llena de vida cuando se comparte. Debe involucrar directamente a los seguidores y darles poder" (Goodstein 1997: p. 52).

Las decisiones estratégicas a tomar estarán referidas a precisar inicialmente requerimientos vinculados con necesidades que predeterminarán objetivos por alcanzar, siempre con relación a un propósito estratégico expresado en la visión institucional: "a una descripción de la posición competitiva que la empresa desea alcanzar durante un período determinado de tiempo y de las capacidades centrales que deberá adquirir para llegar hasta allí" (Kluyver 2005: p. 15).

En esta fase discreta, que también se sujeta a un ciclo cerrado de apreciación y supervisión continua, se evalúan posibilidades y retos que definirán políticas a seguir para cada objetivo.

a. Toma de decisiones estratégicas

Luego de determinar necesidades estratégicas para cada criterio definido en su respectivo cuadrante, se definirá el requerimiento en cada caso, a fin de cumplir la misión con visión y valores por toma de decisiones en equipo. El objetivo expresado refleja el objeto requerido en recursos y capacidades, a fin de promover y proteger los intereses marítimos.

Los retos y posibilidades representan lineamientos guías de gran estrategia o políticas para alcanzar los objetivos trazados, definidos para el presente trabajo aplicativo como propuestas de políticas marítimas.

(1) Necesidades y requerimientos del criterio riesgo

Riesgo: perder la ventaja comparativa en la subregión de la posición estratégica para el comercio internacional.

Necesidad: explotar posición y recursos estratégicos para el desarrollo marítimo.

Requerimiento: tomar precauciones y seguridades para el desarrollo marítimo.

RIESGO. OBJETIVO 1: Sostener constitucionalmente la política marítima

Posibilidades: ¿Qué puedo hacer para neutralizar amenazas?

Planificación estratégica del Estado. Desarrollo del proceso de planeamiento estratégico del Estado por sistemas sustentados en intereses nacionales de país marítimo, andino, amazónico, antártico y aeroespacial, a través de un núcleo de planificación centralizada y ejecución descentralizada.

Interculturalidad sistémica. Desarrollo sostenible de los intereses nacionales basado en la reforma del Estado, que contemple la creación de un Ministerio de Cultura como eje central del sistema de cultura nacional, en un proceso estratégico de interculturalidad sistémica inverso al concebido para la administración pública, de ejecución centralizada y planificación descentralizada.

Información y vigilancia marítima. Desarrollo integrado e intersectorial en el proceso de recopilación, tratamiento y presentación de datos e información marítima, así como la coordinación de las actividades de vigilancia y seguimiento en el ámbito marítimo. La integración e interconexión de fuentes de información y redes de vigilancia están estrechamente vinculadas con la pro-

tección del medio ambiente marino para el uso seguro del mar, fomento de la ciencia y la investigación, así como del desarrollo tecnológico.

Aguas transfronterizas. Promover el desarrollo sostenible del uso compartido de aguas transfronterizas con los Estados limítrofes mediante convenios internacionales, con especial interés en la explotación de recursos naturales renovables para beneficio de las poblaciones ribereñas, a fin de contribuir a desarrollar políticas marítimas integradas en el país y en la subregión.

Investigación marítima. Desarrollar una economía marítima próspera de forma ecológicamente sostenible, apoyada en la excelencia de la investigación científica marina, la tecnología y la innovación, a fin de afrontar los desafíos de la contaminación del mar y de los cambios climáticos sobre el planeta.

Biodiversidad marina. Promover la protección del medio ambiente y la biodiversidad de los recursos genéticos marinos en las zonas situadas fuera de la jurisdicción nacional, mediante acuerdos de ejecución multilateral, privilegiando el accionar en bloques de países marítimos en la subregión, a fin de comprender y defender mejor las cuestiones medioambientales y socioeconómicas subyacentes.

(2) Necesidades y requerimientos del criterio potencialidad

Potencialidad: desarrollar el comercio de servicios marítimos, con especial interés en puertos.

Necesidad: promover el trabajo marítimo.

Requerimiento: promover la inversión en infraestructura portuaria y vial.

POTENCIALIDAD. OBJETIVO 2: Usar sosteniblemente el mar

Posibilidades: ¿Qué puedo hacer para aprovechar oportunidades?

Puertos y logística. Desarrollar los puertos y las ciudades portuarias en armonía con el entorno, con un enfoque de política integral, abordando los aspectos logísticos de sus capacidades como eslabones de la cadena logística internacional, facilitando la expansión sostenible de los terminales marítimos y una mejor utilización de la red de puertos subregional en un creciente contexto de competencia por el espacio en los puertos y sus inmediaciones, así como su proyección a explotar el potencial turístico y cultural de las ciudades portuarias.

Agrupaciones multisectoriales. Incrementar la cooperación y fomentar la coordinación y la integración efectivas de las políticas relacionadas con el mar a nivel interno y en bloques de integración subregional a nivel externo, teniendo como objetivo promover una política marítima integrada horizontalmente entre sectores y transversalmente entre países marítimos.

Transporte marítimo. Desarrollar una política de transporte marítimo nacional interesa no sólo al propio sector sino también al desarrollo futuro de la economía marítima nacional en apoyo a las zonas costeras. La supresión de obstáculos a la navegación de cabotaje resultará positiva tanto para el crecimiento descentralizado como para el desarrollo económico sostenible y consolidará la integración de la política de transporte con la política medioambiental, facilitando la transferencia del transporte por carretera al mar.

Contaminación marina. Reducir los altos niveles de contaminación marina por la emisión de sustancias procedentes de buques, ciudades y fábricas, en particular en puertos y zonas costeras, y del cambio climático, ampliando el conocimiento e investigación de nuevas tecnologías para la reducción de la contaminación marina.



Cristalizando una política marítima integrada.

Zonas de alta mar. Promover el desarrollo de pesquerías de alta mar en función del bienestar de las comunidades costeras, el medio ambiente marino y la interacción de la pesca con otras actividades, buscando favorecer una política pesquera integrada en la subregión que responda a una estrategia ecosistémica del medio ambiente marino, empeñada en eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada en aguas propias y en alta mar.

Turismo marítimo sostenible. Promover el desarrollo del turismo marítimo y costero sostenible y competitivo como un sector capital de la economía marítima nacional, fomentando vínculos de relación entre la industria turística y los demás sectores económicos en plena integración de exigencias medioambientales, con el fin de transformar los conflictos potenciales en ventajas competitivas.

(3) Necesidades y requerimientos del criterio desafío

Desafío: rescatar a la población de bajos índices de salud y educación.

Necesidad: promover condiciones mínimas de salud y educación.

Requerimiento: proveer medicinas, alimentos, escuelas y politécnicos.

DESAFÍO. OBJETIVO 3: Promover calidad de vida de la población marítima

Retos: ¿Qué debo hacer para superar debilidades?

Carreras y empleos marítimos. Promocionar el empleo para la gente de mar, generando medidas que ofrezcan mayores atractivos a las profesiones marítimas, mejoren las condiciones de trabajo en el mar e incrementen la calidad de su preparación y conocimientos, a fin de garantizar la seguridad marítima y la protección del medio ambiente.

Información socioeconómica marítima. Promover medidas de seguimiento e información estadística de datos socioeconómicos en favor de sectores marítimos y zonas costeras, con la finalidad de producir instrumentos de política horizontal e intersectorial que apoyen a legisladores y ciudadanos a interconectar sus actividades para el desarrollo de una política integral del Estado.

Ecosistemas marinos. Desarrollar una política marítima con un enfoque integrado de la gestión de las actividades marítimas, sustentado en los ecosistemas, y de una estrategia medioambiental marina integrada, destinada a garantizar la sostenibilidad de la economía marítima, tanto en la gestión de la pesca como en las prácticas pesqueras de impacto medioambiental.

Adaptación al cambio climático. Desarrollar una política marítima integrada de protección y prevención de riesgos y sus repercusiones económicas en las zonas costeras, debido a su exposición a la mayor evolución y a los efectos del cambio climático sobre tales zonas, con el fin de mitigar y adaptar a la población marítima al fenómeno climático.

Recursos energéticos marinos. Desarrollar la infraestructura y el transporte marítimo de la energía por aguas nacionales, en armonía con el desarrollo del mercado interior de la energía, el crecimiento del comercio mundial de la energía, las importaciones en la subregión y el desarrollo de las tecnologías y los recursos energéticos marinos, buscando contribuir a una política integrada, estable y duradera, que facilitará las inversiones en infraestructuras energéticas transfronterizas y otras de interés común.

(4) Necesidades y requerimientos del criterio limitación

Limitación: baja autoestima individual y colectiva de la población marítima.

Necesidad: promover confianza y seguridad del poblador en sí mismo.

Requerimiento: gestionar solidaridad y apoyo de la cooperación internacional.

LIMITACIONES. OBJETIVO 4: Fomentar la identidad marítima nacional

Retos: ¿Qué debo hacer para soportar limitaciones?

Centro de Estudios Estratégico-Marítimos. Promover la creación y desarrollo de una entidad pedagógica pública o privada al más alto nivel académico nacional, que contribuya a potenciar el pensamiento estratégico y geopolítico marítimo aplicado a los intereses nacionales, así como a lograr el máximo desarrollo de la conciencia e identidad marítima nacional, con especial interés en la formación de líderes y ejecutivos proyectados a ocupar los más altos cargos de las actividades nacionales.

Foros marítimos internacionales. Promover la participación del país en foros internacionales creados o por crearse, relacionados con las organizaciones marítimas internacionales, con particular interés en la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS), la Organización Marítima Internacional (OMI), la Comisión Interamericana del Atún Tropical (CIAT) y el futuro Organismo Regulador de Ordenamiento Pesquero para la Alta Mar del Pacífico Sur (OROP), buscando captar el apoyo internacional a países en desarrollo, con políticas marítimas integradas en arreglo a la legislación internacional.

Educación y cultura marítima. Desarrollar una base de conocimientos y de innovación para los asuntos marítimos, proponiendo los mejores instrumentos de política horizontal e intersectorial que apoyen a legisladores y ciudadanos a asociar sus políticas e interconectar sus actividades, optimizando el uso de espacios nacionales de interculturalidad para el desarrollo de una política integral del Estado.

Intereses antárticos. Promover el conocimiento e investigación sobre los intereses nacionales en el continente antártico, con relación a la protección del medio ambiente y la biodiversidad, la energía, el transporte marítimo, la pesca, la tecnología antártica, el turismo y la seguridad, a fin de sentar las bases de una profunda reflexión sobre el rol del Estado en este ámbito de proyección e identidad nacional que posibiliten cristalizar una futura política marítima integrada.

Día Marítimo Nacional. Promover la creación e institucionalización del "Día Marítimo Nacional", con el propósito de incrementar la conciencia e identidad marítima de la ciudadanía al aumentar la visibilidad de los sectores marítimos y fomentar las mejores prácticas para el mantenimiento de los contactos y la relación con los grupos de interés marítimo, para así apoyar el desarrollo futuro de un enfoque integrado de política marítima nacional.



Incrementando la conciencia marítima en la población.

3.3 Tercera fase: Plan estratégico; comunicación y control

La tercera fase del proceso del pensamiento estratégico aplicado corresponde a la expresión de la decisión estratégica a través de la formulación de un plan maestro o comunicación tangible que materialice el pensamiento en acción preliminar, empeñado en un auténtico liderazgo institucional durante la ejecución, monitoreo de planes y supervisión de la acción planeada (Hill, 1999: p. 26).

"Usar sosteniblemente el mar, sostener constitucionalmente la política marítima, promover calidad de vida de la población marítima y fomentar la identidad marítima nacional".

Esta última fase discreta del proceso del pensamiento estratégico también se sujeta a un ciclo cerrado de apreciación y supervisión continua, permitiendo reforzar en la formación de líderes y ejecutivos una clara predisposición proactiva frente al entorno cambiante, de no sólo diseñar el futuro sino de construirlo constantemente (Goodstein 1997: p. 55).

Los componentes básicos de un plan estratégico al más alto nivel institucional se proyectan para desarrollar un proceso de planeamiento estratégico, a un "análisis de soporte, y para comunicar e implementar la estrategia elegida" (Kluyver 2001: p.14), en tres niveles de objetivos: político, estratégico y operativo u administrativo, esto es, al desarrollo de planes en cada nivel.

a. Plan estratégico marítimo

La expresión esencial de una decisión estratégica al más alto nivel de una institución debe responder a una secuencia de cinco preguntas, que expresadas en un orden de razonamiento lógico configuran el esquema básico de un plan estratégico a publicitar en esta fase de comunicación y control. "Si la estrategia no está clara y la lógica no tiene consistencia, ninguna cantidad de detalles operacionales o de inversión compensará sus debilidades" (Saloner 2005: p. 393).

MISIÓN: ¿Cuál es el quehacer institucional?

(1) Proteger y promover los intereses marítimos nacionales.

VISIÓN: ¿Cuál es el ser de la organización?

(2) Perú, país marítimo líder en servicios portuarios.

VALORES: ¿Cuáles son las convicciones colectivas?

(3) Dignidad, Libertad, Igualdad, Justicia y Diversidad.

OBJETIVOS: ¿Cuáles son los resultados esperados por la comunidad nacional?

(4) Usar sosteniblemente el mar, sostener constitucionalmente la política marítima, promover calidad de vida de la población marítima y fomentar la identidad marítima nacional.

POLÍTICAS: ¿Cuáles son los lineamientos guías para lograr los objetivos?

(5) Retos y posibilidades marítimas nacionales.

Retos de alianza: Centro de Estudios Estratégico-Marítimos, foros marítimos internacionales, intereses antárticos, cultura y patrimonio marítimo, y "Día Marítimo Nacional".

Retos de superación: Carreras y empleos marítimos, información socioeconómica marítima, ecosistemas marinos, adaptación al cambio climático, y recursos energéticos marinos.

Posibilidades de promoción: Puertos y logística, agrupaciones multisectoriales, transporte marítimo, contaminación marina, zonas de alta mar, y turismo marítimo sostenible.

Posibilidades de protección: Planificación estratégica del Estado, interculturalidad sistémica, información y vigilancia marítima, aguas transfronterizas, investigación marítima y biodiversidad marina.



Velando por la seguridad en el mar.

b. Liderazgo estratégico

El desarrollo y monitoreo de planes institucionales responde a tres niveles de conducción, en armonía con los objetivos políticos, estratégicos y operativos u administrativos, durante el proceso de ejecución del pensamiento estratégico.

En esta etapa juega un rol clave el liderazgo estratégico, esto es, la capacidad de conducción democrática —consensual, prudente y gradual—, que legitime la autoridad responsable al más alto nivel de la organización, pues "el liderazgo estratégico se refiere a la capacidad de articular una visión estratégica de la compañía y la habilidad de motivar a los demás a participar de esa visión. [...] Estas características [claves de los buenos líderes] son: (1) visión, elocuencia y consistencia, (2) compromiso, (3) mantenerse bien informado, (4) disponibilidad para delegar y dar poder y (5) astucia política" (Hill 1999: pp. 26-27).

Resumen

El ensayo presentado desarrolla en tres etapas un ejercicio de razonamiento dialéctico, aplicado al ámbito marítimo, con visión holística e integral de país megadiverso, como es el nuestro. Expone las bases teóricas que sustentan el desarrollo práctico del proceso del pensamiento estratégico y sistémico marítimo, sin desvincularse de su identidad nacional como país andino, amazónico, antártico y aeroespacial. De especial importancia es el tratamiento metódico que hace operativo el concepto de intereses marítimos como parte de los intereses nacionales y su relación con la política de Estado a través de valores nacionales, el mismo que culmina con una propuesta de aplicación a la realidad nacional, contrastando experiencias de la Unión Europea y otras, que permiten plantear al país nuevas líneas de acción contemporáneas para una gran estrategia nacional empeñada en cristalizar una política marítima del Perú.

Referencias

1. BRUCE, A. y LANGDON, K. (2002). El Pensamiento Estratégico. México D.F.: Grijalbo.
2. CAEN. (2006). Planteamientos Doctrinarios y Metodológicos del Desarrollo, la Seguridad y la Defensa Nacional. Lima: Centro de Altos Estudios Nacionales.
3. CEPLAN. (28 de junio de 2008). Decreto Legislativo 1088. Ley del Sistema Nacional de Pla-

neamiento Estratégico y del Centro Nacional de Planeamiento Estratégico. Lima: Centro Nacional de Planeamiento Estratégico.

4. CPP. (1993). Constitución Política del Perú. Lima: Edición Oficial. Consulta 20 de enero de 2010. <http://www.tc.gob.pe/legconperu/constitucion.html.
5. DOIG, J. (2005). Doctrina Marítima: Aproximación teórica para el diseño de un modelo de estudio estratégico marítimo. Revista de Marina. Lima. 98(2), 2005.
6. GALLEGO, F. (2004). El Pensamiento Estratégico. Barcelona: Paidós Ibérica S.A.
7. GIGLI, F. (2006). Michel Foucault: aportes para una nueva filosofía política. Neuquén: Universidad Nacional del Comahue; Portal UI. Uruguay de las Ideas. Montevideo, abril 2006. Consulta: 15 de enero de 2010: <http://www.uruguaypiensa.org.uy/noticia_39_1.html.
8. GOODSTEIN, L., NOLAN, T. y PFEIFFER, J. (1997). Planeación Estratégica Aplicada. Bogotá: McGraw-Hill.
9. HERRSCHER, E. (2005). Planeamiento Sistémico. Buenos Aires: Macchi.
10. HILL, C. y JONES, G. (1999). Administración Estratégica. Un Enfoque Integrado. Bogotá: McGraw-Hill Interamericana S.A.
11. IEHMP. (2008a). Fundamentos de Doctrina Marítima. CEEM, Lima: Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos, CEEM.
12. IEHMP. (2008b). Intereses Marítimos y Política de Estado. Separata CEEM. Lima: Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos, CEEM.
13. KLUYVER, C. A. (2005). Pensamiento estratégico, una perspectiva para los ejecutivos. Buenos Aires: Pearson Education S.A.
14. SALONER, G., SHEPARD, A. y PODOLNY, J. (2005). Administración Estratégica. México D.F.: Limusa Wiley.
15. UE. (2006). Libro Verde. H*acia una futura política marítima de la Unión: perspectiva europea de los océanos y los mares*. Bruselas: Comisión de las Comunidades Europeas, Unión Europea.





La Marina Mercante Nacional:

Trascendencia y rol en el desarrollo nacional



Fiscal Provincial Titular de Lima
51ª Fiscalía Provincial Penal de Lima
MIRTHA CHENGUAYÉN GUEVARA

Históricamente el Perú es un país marino y la existencia y consolidación de una importante Marina Mercante Nacional, alcanzada durante la década del 70 del siglo XX, debe ser reemprendida como una forma de consolidar el actual crecimiento económico, para así alcanzar objetivos de desarrollo nacional.

Introducción

La tradición marina de nuestro país puede ser comprendida a partir de la ubicación geográfica del Perú y gracias a la existencia de vestigios prehispánicos que revelan el antiguo vínculo del hombre peruano con el mar. En efecto, desde la antigüedad el poblador peruano utilizo el mar como fuente de sustento y medio de transporte e intercambio de sus productos, situación que se mantuvo durante el periodo colonial.

Sin embargo, hasta una etapa muy avanzada de la historia republicana, nuestro país desconoció la importancia y exigencia de poseer una flota naviera de bandera, que tuviera como norte el desarrollo comercial vinculado a las metas de seguridad nacional, y los intentos efectuados en realidad constituyeron pasos tímidos en la dirección señalada. De acuerdo con ello, se reconoce que a mediados de la década de 1960 se dieron los pasos decisivos hacia la conformación de una auténtica Marina Mercante nacional y la instauración del posterior Gobierno Revolucionario de las Fuerzas Armadas significó la consolidación de dicha tendencia que, sin duda alguna, debe ser calificada como importante.

"... las rutas marítimas son las más económicas para el desarrollo del comercio y un porcentaje significativo del comercio peruano se realiza, , precisamente, a través de dichas rutas".

Tomando como base lo reseñado es que las líneas a continuación pretenden destacar las vicisitudes por las que pasó nuestra Marina Mercante, a efectos de poder formular un conjunto de conclusiones y recomendaciones que, esperamos, sean fecundas dentro del actual contexto nacional y regional. Ello es necesario, considerando el actual crecimiento económico del Perú, el cual demanda la puesta en punto de sus capacidades industriales, económicas y logísticas, a efectos de consolidar los logros alcanzados. Por tanto, podemos adelantar la necesidad de la reactivación de la industria naviera nacional y la reconstrucción de la desaparecida Marina Mercante de bandera nacional[1], como manifestaciones de una auténtica toma de conciencia y compromiso con la idea de recomponer la industria de construcción naval, incardinada dentro de los objetivos de desarrollo. Ello para revertir el hecho de que, pese a que el Perú es un país marino, hemos vivido durante los últimos 20 años de espaldas al mar, como si se olvidara que las rutas marítimas son las más económicas para el desarrollo del comercio y un porcentaje significativo del comercio peruano se realiza, precisamente, a través de dichas rutas[2].

Por este motivo, las siguientes líneas constituyen un pequeño homenaje a nuestros hombres de mar, persistentes y comprometidos con los ideales de la Patria y cuyo ejemplo inspiró la formulación del presente artículo. Ellos merecen nuestro reconocimiento y una forma de plasmarlo es mencionar a uno de los directos motivadores: el Almirante Luis Giampietri Rojas, quien sacó a relucir, cuando el Perú más lo necesitaba, el valor y la entrega propios de quienes defienden con su vida la vida de otros peruanos. Del mismo modo, expreso mi gratitud y aprecio hacia el Capitán de Navío José Escobedo Sayán, sin cuyo auxilio difícilmente hubiéramos llevado a buen término el presente trabajo y de cuya alta calidad personal y académica somos testigos. Asimismo, no puedo dejar de mencionar la abnegada y silenciosa labor del jefe del Archivo General del SIMA-PERÚ, señor Manfred Olazábal Castañeda, quien nos orientó sobre el material que sirvió de base para la realización del presente artículo y que compartió con nosotros sus vastos conocimientos sobre la historia de nuestra Marina y su afecto e identificación hacia sus tradiciones.

Cada uno de ellos, con su entrega diaria a la Institución, nos demuestra que la Marina es, sin duda alguna, depositaria de las virtudes cívicas que construyen el Perú de cada día y que lo proyectan hacia un mejor y más grande destino.

Historia

El 16 de diciembre del año 1903 se promulgó la Ley de Fomento y Protección a la Marina Mercante Nacional y el 3 de febrero de 1906 el Gobierno de José Pardo expidió la Ley N° 194, norma que creó la Empresa de Transporte Marítimo, dedicada al transporte de carga y de pasajeros y a la explotación de un dique de reparaciones.

Asimismo, puede afirmarse que hasta la primera mitad del siglo XX la experiencia de las dos guerras mundiales transcurridas llevó al reconocimiento de la necesidad de implementar una flota auténticamente peruana, a efectos de atender las necesidades de desarrollo de nuestro país[3]. La constatación del alejamiento de los buques extranjeros, en la búsqueda de mejores fletes, constituyó una oportunidad de emprender el crecimiento de la flota mercante. Para terminar de consagrar dicho imperativo es que el 18 de julio de 1944 se creó la Compañía Peruana de Vapores[4] —denominada después Corporación Peruana de Vapores (CPV)—.



Alumnos de la Escuela Nacional de Marina Mercante en capacitación en simuladores.

A inicios de la segunda mitad del siglo XX, la entonces Compañía Peruana de Vapores emprendió el crecimiento de su servicio, abarcando el tráfico de los puertos del Atlántico Norte y en el Oriente amazónico, en correspondencia con el crecimiento del comercio exterior del Perú. Ello demandó la incorporación de nuevas naves y también la incorporación de la CPV en las Conferencias Marítimas: la Atlantic & Gula/West Coast of South America Conference y la West Coast of South America Northbound Conference.

Hito importante durante el segundo Gobierno del Presidente Manuel Prado[5], fue la aprobación de algunas leyes cuya finalidad explícita fue el establecimiento de una política coherente y realista en la problemática naviera, en los aspectos de la conducción de su propia política, en la industria de la construcción naval y la renovación de la flota de la empresa naviera nacional. En concordancia con ello se aprobaron entre enero y marzo de 1962 las leyes 13905, 13996 y 13836.

Mientras que la ley 13905 (del 23 de enero de 1962) autorizó a la Compañía Peruana de Vapores a adquirir, bajo licitación internacional, 14 buques de entre 8 y 15 mil toneladas de peso muerto —pudiendo realizar dichas adquisiciones bajo financiación hasta por la suma de treinta millones de dólares—, la ley 13836 (del 5 de marzo del mismo año) creó una renta a favor de la naviera estatal a partir de un impuesto del 4% sobre los fletes del comercio exterior, para la construcción de naves en astilleros nacionales y/o la compra de embarcaciones modernas en el extranjero.

En especial durante el año 1966, y al amparo de las citadas normativas, se dio la contratación para la construcción de 12 buques de línea, de los cuales seis fueron de origen finlandés y los restantes de origen español, dictándose asimismo, dispositivos legales en apoyo de la flota nacional, tales como la legislación sobre transporte de cargas liberadas, legislación que pese a su trascendencia nunca fue cumplida plenamente, por acción de las representaciones diplomáticas y consulares de los Estados afectados.

Debemos reconocer que dicho entrampamiento fue resuelto mediante la acción del Gobierno Revolucionario de entonces, el cual la implementó de manera total, convirtiéndola en un factor de crecimiento y desarrollo de la Marina Mercante y, sin duda alguna, fue el elemento que hizo posible la incursión en nuevas actividades de tráfico y servicios, al punto que la CPV pudo celebrar convenios con líneas extranjeras que llegaban hasta el 50% del servicio de fletes[6]. A consecuencia de ello tenemos que al llegar a la década de los años 70 la actividad de la Compañía Peruana de Vapores[7] abarcaba el norte de Europa, la Costa Oeste de Estados Unidos, el Mediterráneo, la Costa Atlántica

de Sudamérica, el Estrecho de Magallanes, Oceanía y las costas de China y Japón. Sencillamente: un crecimiento impresionante.

En suma, los años setenta fueron la cúspide en el desarrollo de nuestra Marina Mercante, la cual se ubicó en el cuarto puesto entre las marinas mercantes iberoamericanas. Como resultado de lo anterior, y a pesar de las deficiencias que con el transcurso de los años fueron aflorando, lo cierto es que al finalizar el Gobierno del arquitecto Fernando Belaúnde Terry el Perú poseía más de 40 barcos mercantes de gran calado. La CPV tenía en propiedad 15 barcos, además de otros buques en modalidad de charter, mientras que otras compañías eran propietarias de 20 embarcaciones y en los ríos de la selva navegaban cuatro buques de carga internacional, ello sin contar con las innumerables embarcaciones dedicadas a las tareas de cabotaje entre los puertos del país. En parte ello era debido a la entonces vigente Ley de Reserva de Fletes, la cual obligaba a dar preferencia a las naves peruanas en la carga desde y hacia el Perú.

"En suma, los años setenta fueron la cúspide en el desarrollo de nuestra Marina Mercante, la cual se ubicó en el cuarto puesto entre las marinas mercantes iberoamericanas".

Sin embargo, la llegada al poder de Alberto Fujimori en el año 1990 significó la desaparición de la Marina Mercante y de toda política de fomento y protección a esta estratégica industria[8]. Por señalar un dato: hacia el año 2003, Bolivia, un país mediterráneo y sin tradición marina, poseía más unidades mercantes que el Perú[9].

Impacto de la Marina Mercante

En principio debemos señalar aquellos factores que fomentan la preponderancia del transporte marítimo en América Latina: el desarrollo periférico de las naciones, los obstáculos naturales, el hecho de que los principales mercados de importación y exportación sean extracontinentales, el grado de continentalidad —es decir, la relación entre la longitud de las costas de un país o continente y su superficie—, los problemas del transporte ferroviario, las deficiencias de las vías camineras y la mayor capacidad de arrastre de los buques frente a los demás vehículos de transporte[10]; todos ellos coadyuvan a la necesidad de

implementar las marinas mercantes como formas viables de alcanzar los objetivos de desarrollo nacional a los cuales aspiran los países iberoamericanos. Explicitando ello tenemos que los principales mercados y centros de intercambio económico a los cuales debe acceder el Perú, únicamente lo son mediante el tráfico marítimo; la geografía nacional es mayormente abrupta y por ello resulta más económico y eficiente el uso de las vías marítimas, fluviales y lacustres, en vez del transporte ferroviario o por carreteras. Nuestro país, a pesar de las impresionantes tasas de crecimiento experimentadas, no ha implementado una intensa labor de intercomunicación de los diferentes centros poblados e industriales existentes en su vasta geografía. Ello nos induce a sostener la necesidad de intensificar el tráfico marítimo y la reconstrucción de una Marina Mercante nacional como un paso necesario en la dirección de alcanzar el desarrollo.

Pero también debe destacarse que las actividades de la Marina Mercante no solamente se reducen al transporte marítimo, sino que se complementan con los servicios de las embarcaciones pesqueras, de los astilleros donde se construyen y se dan mantenimiento a las mismas, y las empresas que las administran[11], dando origen entonces a verdaderos entornos de desarrollo que giran alrededor de las actividades de la marina mercante. En otras palabras, la presencia e importancia de una marina mercante no se agotan únicamente en el rol de intercambio comercial y de construcción naval: involucran un conjunto de actividades e industrias paralelas y complementarias, de modo tal que su impacto económico se irradia hacia un sector económico importante, el cual efectúa labores de construcción, reparación, avituallamiento, transporte de pasajeros y de carga, y que incluso puede tener un rol relevante en coyunturas especialmente difíciles, como son la ocurrencia de desastres naturales o eventos bélicos, donde se requiere con la máxima urgencia el traslado de recursos logísticos y la ayuda necesaria para enfrentar dichas contingencias. Es decir, la Marina Mercante aporta cuadros de reserva cuya ventaja es estar familiarizados y habituados con la resolución de problemas afines y/o vinculados a las necesidades del desarrollo y seguridad nacional.

En especial, del conjunto de actividades que desarrolla la Marina Mercante, dos resultan particularmente esenciales en orden a los objetivos nacionales de crecimiento y desarrollo: en primer lugar, procurar la mayor suficiencia y eficiencia en el transporte de carga que genere el movimiento comercial del país, y en segundo lugar, el economizar divisas en el pago de fletes por el mismo concepto. Así, el crecimiento económico debe ir de la mano con un paralelo aumento de la Marina Mercante que atienda los requerimientos de intercambio

y fomentando que las divisas que genera dicho intercambio económico se queden en el país, para lo cual, el único modo de consolidar este propósito es asegurar que las labores de flete sean realizadas por empresas dirigidas y en las que laboren nacionales. Como ya mencionamos, ello es congruente con la necesidad de contar con una reserva estratégica para las situaciones de emergencia[12], situación que no es desdeñable desde que comprobamos que en el actual contexto la abrumadora mayoría de empresas dedicadas a la labor de cabotaje y transporte marítimo interno en el Perú son extranjeras y, además, muchas de ellas provenientes de naciones con las cuales nuestro país tiene importantes divergencias en materia de delimitación marítima.

Y en el tema específico de los objetivos de desarrollo se ha planteado la necesidad de vincular los polos de desarrollo en sus accesos terrestres, desde y hacia el mar[13]. Esta idea resulta importante porque implica otorgar una mayor presencia y recursos a los puertos, dentro del contexto de la regionalización, concebida como una distribución de competencias para alcanzar mayores y más eficaces niveles de gasto e inversión. Para que un puerto peruano sea competitivo, su zona de influencia debe estar servida en sus tráficos multimodales, es decir, debe estar rodeado por una infraestructura que facilite su labor de transporte y que coadyuve a su identificación como un centro de tránsito importante. Ello corresponde a un nivel de decisión política en el que deben participar tanto el Gobierno central como los representantes de las poblaciones locales, que serán los directos beneficiarios.



Interacción entre autoridades y agentes dedicados al comercio y transporte marítimo.

"No existe nación tan grande que pueda combatir sola las amenazas internacionales, y no hay nación tan pequeña que no pueda contribuir en la lucha de tales amenazas".

Por ejemplo, entre las recomendaciones que se han formulado[14] destacan el efectuar el trazado de las vías terrestres que vinculen al Terminal Marítimo del Callao no solamente con los terminales de almacenamiento y centros de producción y consumo de Lima Metropolitana, sino conectarlo con las carreteras regionales Panamericana Norte, Carretera Central y Panamericana Sur, ampliando entonces el impacto económico del puerto y consolidando al mismo como un polo de desarrollo nacional. Paralelamente a ello se debe generar y consolidar esfuerzos tendientes a la coordinación de actividades entre los agentes, instituciones y organizaciones dedicadas al comercio y transporte marítimo, tales como industriales, exportadores, transportistas, aduaneros, agentes marítimos, etc., para conformar verdaderas comunidades portuarias en los distintos puertos de la costa peruana.

Orientaciones

De acuerdo a lo expuesto se han formulado[15] importantes lineamientos que sería importante rescatar para la agenda política y para el establecimiento de las metas de desarrollo de alcance nacional y regional:

a. Se debe dar un crecimiento de nuestra Marina Mercante no solamente como una forma de alcanzar metas de crecimiento económico y desarrollo, sino también con el fin de acabar con nuestra peligrosa dependencia de los buques y empresas extranjeras con cuyos Estados de origen el Perú mantiene conflictos derivados de irrenunciables derechos de índole histórico-marítimos.

b. Deben dejarse de lado enfoques sectoriales o sesgados y más bien mira hacia la armonización de la aplicación de las leyes y políticas para generar un verdadero ambiente promocional para la reconstrucción de la Marina Mercante de nuestro país. En dicha labor debe otorgarse recursos financieros a la industria de construcción naval, a la Escuela de Marina Mercante y de transporte marítimo interno y externo.

c. Se presenta como necesaria la aprobación de una ley general de transporte acuático, norma que establezca los roles del sector público y privado en el ámbito de desarrollo de la Marina Mercante nacional y en materia de racionalización del tráfico, para evitar competencias entre buques de bandera peruana, dado que la verdadera competencia está representada por las empresas y buques extranjeros que efectúan actualmente el transporte de la carga nacional.

d. La reconstrucción de la Marina Mercante nacional debe apuntar hacia un futuro en el cual ya no requiera de subsidios del Estado, ni tampoco por parte de cualquiera de los componentes del complejo marítimo. Es decir, se la debe rodear de un manejo institucional ajeno a las vicisitudes políticas de los gobiernos, cuestión que en el pasado afectó gravemente la operatividad y eficiencia de la Marina Mercante. Asimismo, se le debe otorgar las herramientas que consoliden su autonomía financiera y de gestión.

e. La política de fletes debe ser coordinada de forma tal que responda a los objetivos de desarrollo de la Marina Mercante nacional. Para esto es necesaria la apertura hacia el diálogo y consulta con los armadores nacionales, comerciantes, industriales y empresas afines y conexas con dicha labor.

f. Se hace imperioso restituir la norma que estableció un impuesto a las operaciones de flete para fomentar el uso pleno de la capacidad de construcción del SIMA. A dichos efectos se puede establecer una entidad financiera dedicada a financiar la tarea de construcción de buques.

g. Se debe reservar un importante porcentaje de fletes de cabotaje en la costa, sierra y selva a empresas y buques de bandera nacional. Obviamente, por el actual estado en que se encuentra nuestro país, ello debe ser implementado de modo progresivo.

h. Urge la coordinación de esfuerzos entre el sector público y privado para la reconstrucción y fortalecimiento de la Marina Mercante nacional, sin incurrir en el error de dar un trato diferenciado a favor de las



Capital humano, elemento esencial de la Marina Mercante Nacional.

empresas públicas por sobre las privadas. Si se requiere de la prevalencia de alguna desigualdad, esta sería entre las empresas nacionales y las provenientes de naciones extranjeras, tal cual es la política que ellos adoptan como regla general.

Conclusiones

1. La experiencia histórica demuestra que la Marina Mercante requiere apoyo en las labores de estiba, flete y construcción naviera. En la medida en que se impulse el crecimiento de dichas actividades en la industria nacional, se deben generar entidades financieras que apoyen dicho crecimiento y que consoliden su impacto en los circuitos económicos que esta actividad naviera genera.
2. Frente a la comprobación del hecho de que embanderar un buque pueda demandar un incremento de costos que sea contrario a la competitividad, entonces podría formularse a modo de ensayo una zona franca con facilidades laborales y tributarias para efectos de un segundo registro, de modo tal que se mantenga la bandera nacional de cada país, pero bajo las leyes de la zona franca y preservando así las mencionadas facilidades[16]. Ello podría constituirse en una oportunidad no desdeñable en el actual contexto de firma de diversos Tratados de Libre Comercio tanto con los Estados Unidos como con la Unión Europea y China.
3. Aunque se han presentado propuestas para establecer la reserva del 100% de la carga de cabotaje entre puertos peruanos para buques propios de bandera peruana —tal cual ocurre en los demás países—, por cuestiones de desarrollo y seguridad nacional consideramos que en el actual contexto de expansión económica dicho porcentaje podría mantenerse para los más importantes puertos peruanos y podría dejarse una pequeña cuota de participación a las empresas y buques extranjeros en las actividades realizadas en puertos pequeños. Dicha participación oscilaría entre el 5 y el 15%.

Referencias

1. "Actualmente el Perú ha celebrado más de 60 contratos de exploración petrolera, contratos de exploración de gas y se ha iniciado la construcción de plantas de procesamiento de hidrocarburos y el lanzamiento de gasoductos. Ello se refleja en el crecimiento del transporte interno y externo".

Declaraciones del Jefe de Estado durante el abanderamiento del Buque "Alorca". Diario "El Peruano" del martes 8 de abril del 2008.

2. Hani Lagunda, Jorge. (12/09/1988). *El Perú de espaldas al mar*. Diario "La República". Archivo General SIMA-PERÚ.

3. Andrade Goycochea, Gonzalo. (Dir.). (Julio-Agosto de 1974). Boletín de la Compañía Peruana de Vapores. N° 18, pp. 10-11. Lima: Editora ItalPerú S.A.

4. Su denominación inicial fue Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao.

5. Sin embargo, debe señalarse que ya el 8 de enero de 1948 se creó en el Ministerio de Marina la dirección de la Marina Mercante Nacional.

6. Andrade Goycochea, Gonzalo. (Dir.). Ob. Cit. p. 11.

7. Mediante la ley 18227 del 18 de abril de 1970, se reguló la organización y funciones de la Compañía Peruana de Vapores, a efectos de reemplazar a la Compañía de Vapores y Dique del Callao.

8. La reserva de carga desapareció como efecto de la Decisión 314 del Acuerdo de Cartagena, que eliminó la reserva de carga para los buques mercantes de bandera nacional y fue adoptada por el Perú en 1991.

9. Entrevista realizada al Capitán de Travesía Humberto Montes en Revista "La voz del periodista" N° 4, p. 9. Archivo General SIMA-PERÚ. Octubre del 2003.

10. Esquema del impacto de la tecnología en el comercio y en el transporte marítimo. Conferencia sustentada en la Escuela Superior de Guerra Naval el 5 de julio de 1988 por el Capitán de Fragata (r) Luis Felipe Villena Gutiérrez. Archivo General SIMA-PERÚ. p. 5.

11. Sánchez Arriarán, Manuel. (C.N.). (Setiembre de 1996). *Educación Marítima en el Perú*. Perú Náutico. Revista de la Escuela Nacional de Marina Mercante. N° 4, p. 3. Año 1. Lima: Alpamayo Graphic System S.A.

12. Entrevista realizada al Capitán de Travesía Humberto Montes en Revista "La voz del periodista" N° 4, p. 10. Archivo General SIMA-PERÚ. Octubre del 2003.

13. Villena Gutiérrez, Luis Felipe [C.F. (r)]. (Junio de 1996). *Para nuestros puertos el futuro ya está aquí*. Perú Náutico. Revista de la Escuela Nacional de Marina Mercante. N° 3, p. 5. Año 1. Lima. Alpigraf S.A.

14. Villena Gutiérrez, Luis Felipe [C.F. (r)]. (Marzo de 1996). *El puerto del Callao: ¿esperanza que vamos a aprovechar o frustración que vamos a lamentar?* Perú Náutico. Revista de la Escuela Nacional de Marina Mercante. N° 2, p. 20. Año 1. Lima: Cruz y Cía. S.A.

15. Recomendaciones para el desarrollo de la Marina Mercante Nacional de acuerdo con los objetivos del plano del Perú 1971-1975. 9 de mayo de 1972. Archivo general SIMA-PERÚ.

16. Entrevista al director general de Transporte Acuático, Alejandro Eduardo Rodríguez Mendoza, en el diario "El Comercio", 26 de julio de 1992. Archivo General SIMA-PERÚ.



Compañía histórica "Juan Fanning"



Comandante de la Fuerza de Infantería de Marina
CALM. LUIS RAMOS VARGAS



Introducción

La Infantería de Marina se encuentra íntimamente ligada a la Historia del Perú desde los albores de la Independencia. Entre sus integrantes primigenios encontramos al patriota peruano don Francisco Vidal, a quien en 1819 el Generalísimo don José de San Martín lo llamó el "Primer Soldado del Perú", otorgándole la clase de Subteniente de Infantería de Marina en honor a su intrepidez, arrojo y bravura, puestos de manifiesto en valerosas hazañas anfibias en nuestro territorio y en las costas de Chile, durante la Campaña Libertadora.

En las postrimerías de la Guerra del Pacífico, numerosos Infantes de Marina lucharon en la Batalla de Miraflores, conformando los Batallones Navales "Guarnición de Marina", "Guardia Chalaca" y la columna "Celadores del Callao", comandados por el Capitán de Navío Juan Fanning García.

En este año 2010, la histórica y gloriosa Compañía "Juan Fanning" cumple veinticinco años de creación y a lo largo de este cuarto de siglo esta flamante organización ha sido reconocida como una de las mejores del continente en su clase, calificativo dado por las más altas autoridades civiles y militares nacionales y extranjeras, que tuvieron la oportunidad de observar sus presentaciones.

A esta Unidad han pertenecido más de un millar de Infantes de Marina, entre Oficiales, Técnicos, Oficiales de Mar, Alumnos, Cabos Marineros y Grumetes, quienes identificados con su mística, también recuerdan este aniversario.

Su historia

El 15 de enero de 1985 el Comando de la Fuerza de Infantería de Marina decide formar una Compañía de Honores denominada "Compañía Fanning", la cual se engalanó con las réplicas de los uniformes que, de acuerdo a la historia, usaron los Marinos que combatieron en las Batallas de San Juan y Miraflores, defendiendo los reductos 1 y 2 de Miraflores, al mando del Capitán de Navío Juan Fanning García, un 15 de enero de 1881, quedando conformado así el Batallón "Guarnición de Marina".

La gestión fue hecha por el entonces Capitán de Fragata Carlos Tubino Arias Schreiber, Comandante del BIM-1 "Guarnición de Marina", siendo Comandante de la Fuerza de Infantería de Marina el Contralmirante Augusto Parodi Rivera.

El 29 de julio de 1985, con motivo de las Fiestas Patrias, la flamante Compañía efectuó su primera presentación pública durante la Gran Parada Militar en la avenida Brasil. Desfilando con paso gallardo, la recién creada Compañía causó admiración entre todos los presentes.

El 23 de setiembre de 1985 se decide que esta Compañía sea entrenada para ejecutar evoluciones a pie firme y sobre la marcha; para tal efecto se selecciona de toda la brigada de Infantería de Marina a los integrantes que reunían las condiciones que exigía el caso: porte militar, coordinación psicomotriz, disciplina y habilidad para este tipo de trabajo.



Técnico Supervisor Primero IMA Manuel Jesus Flores Herrera.

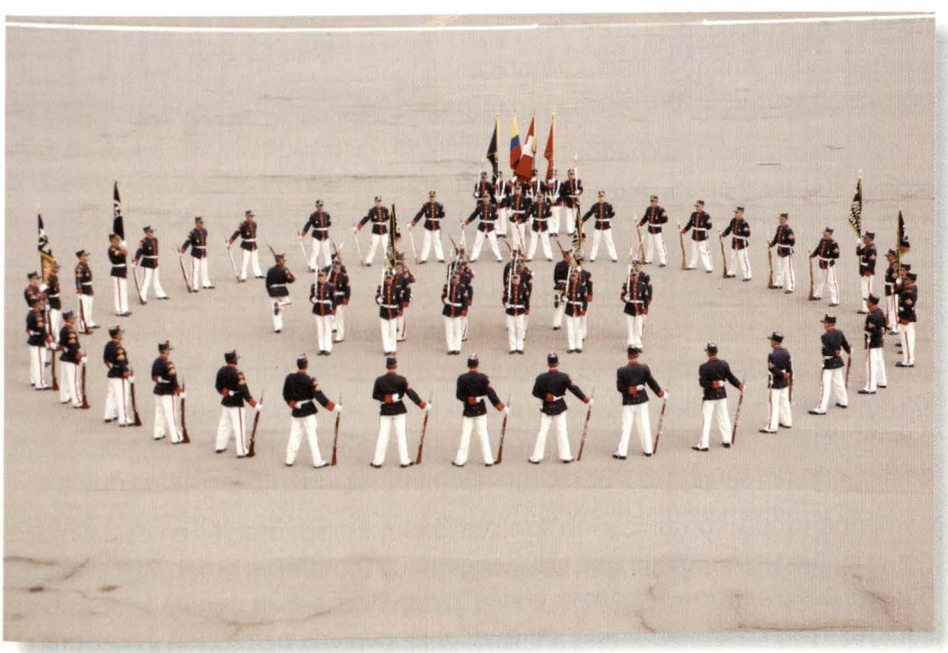
En un principio la Compañía "Fanning" ejecutaba sólo tres tipos de demostraciones, luego se le incorporó la misión de ejecutar presentaciones castrenses y artísticas, tal como ocurría con su análoga del Cuerpo de Infantería de Marina de los Estados Unidos de Norteamérica, la "Silent Drill Platoon", pero con estilo propio. Esta misión es encomendada al Técnico Segundo IMA, Manuel Flores Herrera, quien desarrollaba este tipo de actividades siendo instructor en las Escuelas de Formación de la Marina de Guerra. El citado

instructor desarrolló una técnica propia e innovadora; creó movimientos, diseñó ejercicios y, a la fecha, con el grado de Técnico Supervisor Primero en situación de retiro, continúa con esta labor.

El 8 de noviembre de 1985 la Compañía "Fanning" realiza su primera presentación con marchas sincronizadas en la explanada de la Fuerza de Infantería de Marina (Ancón), al conmemorarse el 163º aniversario de la creación de esta Fuerza, con la asistencia del Alto Mando Naval. El entonces Comandante General de la Marina, Almirante Jerónimo Caferata Marazzi, la calificó de histórica, gloriosa y sobre todo muy vistosa.

En mayo de 1986 esta Compañía quedó desactivada, debido a que gran parte del personal que la conformaba debió integrar los destacamentos "Caimán", combatiendo el terrorismo hasta el año 1992.

En el mes de enero de 1992 se reactivó nuevamente la Compañía "Fanning". Su creador, el entonces Capitán de Navío Carlos Tubino Arias Schreiber, retornó a la Fuerza de Infantería de Marina como Jefe de Estado Mayor, disponiendo nuevamente su organización y entrenamiento; para tal efecto, durante ese año la Compañía "Fanning" estuvo conformada por alumnos básicos de Infantería de Marina.



La clave: trabajo en equipo.

En el mes de enero de 1993 el Comando dispone que la Compañía "Fanning" sea conformada por personal que cumple con el Servicio Militar voluntario, situación que se mantiene hasta la fecha.

Estos jóvenes peruanos, al ingresar en forma voluntaria a la Institución, cumplen con el proceso de adoctrinamiento, que tiene una duración de tres meses; al término del mismo los más disciplinados son seleccionados para conformar dicha Compañía, lo que implica otro proceso de inducción, ya que ser parte de la Compañía "Fanning" conlleva interiorizar una *mística* que a lo largo de estos 25 años se ha creado. Esa *mística* los lleva a reconocer y aceptar una serie de valores, que los distingue de cualquier otro compañero de otra unidad. Por ello tienen muy interiorizados los conceptos de disciplina, puntualidad, compañerismo, comunicación y trabajo en equipo.



Compañerismo y comunicación, elementos básicos para un trabajo sincronizado.



Una mística basada en disciplina, puntualidad y exactitud.

Como organización han adoptado una propia cultura. Saben que la clave del éxito es el trabajo en equipo; ellos son un todo y cada uno de ellos es un pequeño engranaje. Son conscientes de que tienen que funcionar como un reloj suizo, a fin de asegurar una presentación exitosa, ya que la mínima falla de uno de ellos echaría a perder todo el esfuerzo de la Compañía. Este trabajo en equipo es una sinergia que se produce entre sus integrantes, lo que incluye a los antiguos y a los novatos. Cabe resaltar que la rotación de sus integrantes se da en forma escalonada y por tercios, lo que siempre asegurará que se cuente en filas con personal experto, de mediano entrenamiento y con los nuevos.

Compañerismo y comunicación son cualidades indispensables en esta Unidad, por lo cual no es necesario que ellos tengan que pronunciar orden verbal alguna durante sus evoluciones. Es más, nunca lo han hecho. Han generado, más bien, códigos internos de comunicación que funcionan a la perfección y aseguran la exactitud de cada uno de los movimientos sin pronunciar orden alguna.

Misión

La Compañía "Fanning" es por excelencia la Unidad Naval de Honores y representativa del Instituto. El Capitán de Navío Juan Fanning, héroe de la Guerra del Pacífico, les legó su nombre. Sus integrantes tienen como misión exponer las tradiciones navales, castrenses y del acervo cultural peruano.

Estas exhibiciones son desarrolladas por elementos militares, quienes vistiendo la réplica de los uniformes de los héroes navales que los antecedieron en la historia, ejecutan vistosas rutinas con desplazamientos de individuos o grupos en perfecta sincronía, a las que suman una gran variedad de movimientos acrobáticos con armas, que en conjunto reflejan coreografías estilizadas que expresan muy diversas escenas pictóricas con sentido lógico y comprensibles para los que tienen la oportunidad de observarlas. Las coreografías están diseñadas de acuerdo al motivo por el cual se participa, teniendo en su haber una amplia gama de ejercicios que, acondicionados en uno o más cuadros, ofrecen un espectáculo de corte marcial, lúcido, sonoro y estrictamente militar, con un estilo propio y singular, que lo diferencia de sus similares extranjeros.

> "Esta Unidad, en sus presentaciones castrenses y culturales, no sólo muestra disciplina e identidad institucional, sino que también con su presencia estos jóvenes del pueblo, orgullosos de servir voluntariamente a su patria, tratan de ingresar en las mentes de quienes los observan".

Por su gran versatilidad puede ofrecer su espectáculo en cualquier escenario: una gran explanada, el gramado de un estadio de fútbol, la loza de un coliseo deportivo o incluso el entarimado de un teatro, pudiendo adoptar en su espectáculo temas castrenses, culturales, históricos o del folclore nacional e internacional.

La estructura de esta Unidad, simbólicamente representa a la Marina en su conjunto; en ella están personificados, con sus gallardetes, los integrantes de las Fuerzas de Superficie, Submarinos, Aviación Naval, Operaciones Especiales e Infantes de Marina de nuestra Institución.

Esta Unidad, en sus presentaciones castrenses y culturales, no sólo muestra disciplina e identidad institucional, sino que también con su presencia estos jóvenes del pueblo, orgullosos de servir voluntariamente a su patria, tratan de ingresar en las mentes de quienes los observan, para fortalecer su identidad nacional y el orgullo de ser peruanos a través de las evoluciones militares y al acorde de las diferentes marchas y música de nuestro legado cultural.

Presentaciones más importantes

La Compañía "Fanning" ha hecho presentaciones en todas las capitales de los departamentos de la costa y del oriente del país, aun cuando la mayoría de sus actuaciones se dan en la capital de la república y en las zonas navales, por orden directa del Comandante General de la Marina de Guerra.

Una de las presentaciones más vistosas se realiza dos veces al mes en nuestra capital; se trata del relevo de guardia en Palacio de Gobierno, una rutina que los ciudadanos de Lima y los visitantes aprecian con gran satisfacción. La ciudadanía se concentra en el frontis de Palacio para observar el relevo de guardia, sabiendo que la Marina de Guerra del Perú está de turno y desde ese lugar observa una secuencia armoniosa de movimientos que se ejecutan puntualmente.



Evoluciones militares y marchas, sinónimo de identidad institucional.

La presentación se inicia con una retreta que la Banda de Músicos de la Marina de Guerra ofrece al público. Al compás de marchas navales, la Compañía "Fanning", con su estilo gallardo y movimientos sincronizados, hace su ingreso al patio de honor para ofrecer una demostración de estampas navales. El maestro de ceremonias da lectura a la presentación y anuncia la arenga del Capitán de Navío Juan Fanning: "¡ADELANTE, MARINA, ADELANTE!", y culmina recalcando quiénes somos, arengando a todo pulmón: "¡MARINA DE GUERRA DEL PERU!", logrando que nacionales y extranjeros se deleiten y se dejen cautivar profundamente. Al término, la Compañía se retira con los acordes de la marcha "Túpac Amaru"; la aceptación del público es total, lo expresan con sus aplausos, como muestra de gratitud para cada uno de estos jóvenes.



Perfección desde cualquier ángulo de observación.



Un espectáculo marcial, lúcido y sonoro.

Este ceremonial continúa en horas de la tarde. La Compañía "Fanning" sale de Palacio de Gobierno, recorre todo el perímetro de la Plaza de Armas entonando las notas del Himno de la Marina de Guerra del Perú hasta llegar al frontis de la Catedral. La Banda de Músicos y la Compañía "Fanning" suben al atrio, y el público puede observar desde cualquier ángulo la demostración. Al final, la Compañía "Fanning" baja del atrio e ingresa a la Plaza de Armas, hasta ubicarse en el perímetro de la pileta, con el propósito de departir en diálogo y tomas fotográficas con los ciudadanos allí presentes, quienes recibiendo el fusil y colocándose la gorra de los "Fanning" se toman fotografías con sus cámaras o celulares. Es allí cuando el público les hace muchas preguntas y también les dispensan muchos elogios y manifestaciones de afecto. Posteriormente la Compañía "Fanning" ingresa a Palacio de Gobierno cantando el himno de la Infantería de Marina a todo pulmón, para culminar con la ceremonia del arriado del Pabellón Nacional, cantando a viva voz la Marcha de Banderas.


CIA. FANNING

Vivencias

Alférez de Fragata Luis Ramos Vargas - 1985

Tal como mencioné, esta Unidad se creó hace 25 años y este cuarto de siglo ha significado años de reconocimiento y felicitaciones para la Compañía "Fanning". El destino me permitió que en forma paralela se desarrolle mi carrera como Oficial Infante de Marina y es mi deseo compartir algunas vivencias personales como ex integrante de la Compañía "Fanning".

> "¡Estábamos recibiendo los primeros uniformes de la Compañía 'Fanning'! Luego vendrían días de ensayos y formaciones de inspección".

Corría el año de 1985, la fecha probablemente similar a la fecha en que escribo este artículo. Era Alférez de Fragata en mi tercer año de antigüedad y me encontraba calificándome junto con otros 12 Oficiales; la rutina y el programa de formación de un Infante es muy exigente y la presión que imprimen los instructores es permanente; en ese contexto lo mejor que puede esperar un prospecto a Infante es poder salir de la rutina aunque sea por unos minutos, y eso es lo que justamente sucedió hace 25 años. Estando en las actividades del día ingresó el instructor de guardia y dispuso que cuatro Oficiales alumnos salgan del aula —entre los cuatro mencionados me encontraba yo—. Salimos con muchas interrogantes; nos podía esperar la repetición de una prueba de resistencia física por no haber obtenido nota aprobatoria, pero no fue nada de eso. Nos enviaron a la Base Naval del Callao, al departamento de vestuario de la dirección de abastecimientos, en donde nos tomaron medidas sin darnos mayores explicaciones.

Dos semanas después regresamos al departamento de vestuario y grande fue nuestra sorpresa cuando nos entregaron nuestros uniformes, los primeros que se confeccionaban. Se trataba de un *dollman* azul, pantalón crema con franja roja y gorra azul con un pompón blanquirrojo... ¡Estábamos recibiendo los primeros uniformes de la Compañía "Fanning"! Luego vendrían días de ensayos y formaciones de inspección, hasta que llegó el 29 de julio, la Gran Parada Militar con motivo de las Fiestas Patrias, y desembarcamos en la Av. Brasil, ante la atónita mirada de propios y ajenos. A mí me correspondió el alto honor de ser

el Oficial Abanderado y llevar la Bandera de Guerra. No fuimos parte de ninguno de los batallones del agrupamiento naval. Desfilamos solos, después del bosque de escoltas, sintiéndonos muy orgullosos de vestir el mismo uniforme que usaran nuestros antecesores que pelearon en la defensa de la patria. Han trascurrido 25 años de aquella inolvidable experiencia y el Alto Mando me ha conferido el alto honor de comandar a la siempre victoriosa Fuerza de Infantería de Marina, conformada por hombres que al igual que nuestro héroe, Capitán de Navío Juan Fanning, seguimos su ejemplo de valor, coraje y lucha por nuestra patria, desde las lejanas bases contraterroristas en el VRAE y Ucayali, así como en los destacamentos navales en la selva y zonas fronterizas.

Cabo Segundo, Infante de Marina "Fanning" Carlos Castañeda Ponte

Pertenecer a la Compañía "Fanning" es lo mejor que me ha podido suceder. Soy un Cabo reenganchado. Cuando faltaban dos meses para licenciarme decidí continuar en la Compañía "Fanning" y de allí postular al CITEN, ese es mi propósito. Ya hice mi primer intento y no lo logré, pero como me han enseñado en mi Compañía que querer es poder, lo voy a intentar nuevamente; mientras tanto, como el más antiguo del personal que cumple servicio militar, tengo mucha responsabilidad. Los "Fanning" somos conscientes de la misión que el Alto Mando Naval nos ha asignado, cumpliendo a cabalidad y con mucho profesionalismo las presentaciones que nos ordenen. Nos gusta hacer las cosas bien. Para lograrlo ensayamos mucho y no nos molesta cuantas veces repitamos los ejercicios hasta que los nuevos integrantes lleven nuestro ritmo y perfección.

Grumete, Infante de Marina "Fanning" Pooll Llantoy Goicochea

Estar en la Compañía "Fanning" no es sólo hacer presentaciones, es también saber comportarse en todos los actos de nuestra vida. Un "Fanning" es la persona, no el uniforme ni el fusil. Uno puede estar con ropa de franco y en ropa de calle y uno sigue siendo un "Fanning".

Me tocó participar en el crucero de instrucción y navegué por toda la costa del Perú, y en cada lugar donde nos presentamos fuimos muy bien recibidos, no sólo por las presentaciones que fueron un éxito sino por nuestro comportamiento. Cuando salimos de franco, visitamos las iglesias, los museos, los lugares turísticos y probamos las comidas típicas de los lugares que visitamos. Nos tomamos muchas

fotos, porque yo sé que cuando me vaya de mi Compañía la voy a extrañar, pero siempre estará en mi corazón y me comportaré como me enseñaron, sobre todo siendo honesto, ordenado, organizado, limpio y disciplinado. Los aburriría diciéndoles todo lo que siento por mi compañía. Yo soy un "Fanning", porque así me siento.

Cabo de Segunda, Infante de Marina "Fanning"
José Vásquez Quiliche

Desde que tengo uso de razón supe lo que era la Compañía "Fanning": una Unidad de demostración a pie firme y movimientos con diferentes tipos de música peruana.

Estando en edad escolar la Fuerza de Infantería de Marina permitió que mi centro educativo visitara sus instalaciones para incentivar en nosotros, los jóvenes adolescentes, "el amor a la patria y cómo defenderla". Hubo muchos eventos que apreciamos ese día, pero lo que quedó grabado en mi ser fueron las demostraciones que aquella Compañía de demostración hizo, haciendo gala de movimientos sincronizados con armamento y vistiendo un uniforme que usaron nuestros defensores de la patria en la Batalla de Miraflores.

"Cumplí con mi sueño y para ello tuve que pasar por pruebas de movimientos con armas a pie firme por el periodo de un mes, tanto en las mañanas como en las tardes".

Ese fue el motivo por el cual me hice la promesa de que cuando yo tuviera la mayoría de edad realizaría mi servicio militar en la gloriosa Marina de Guerra del Perú y trataría de llegar a ser un integrante de dicha Compañía de demostración; lo cual se hizo realidad al llegar a ser seleccionado como recluta Infante de Marina después de tres meses de adoctrinamiento en las escuelas de reclutas. Cumplí con mi sueño y para ello tuve que pasar por pruebas de movimientos con armas a pie firme por el periodo de un mes, tanto en las mañanas como en las tardes. Tenía un monitor personal, monitor que me enseñó las técnicas que debía emplear para realizar la marcha elegante que identifica a dicha Compañía y salir airoso de dichos eventos, para lo cual puse de mi voluntad y empeño, tratando de que todo sea perfecto al momento de las maniobras. En ellas nos incentivaron mucho la retención mental, la cual implicaba

practicar más de veinte pasos diferentes con armamento, para poder hacer las evoluciones y estar listos para representar a la Fuerza de Infantería de Marina en el cambio de guardia de Palacio de Gobierno y en eventos de demostraciones fuera de la Fuerza de Infantería de Marina.

Nuestros monitores e instructores enfatizaron bastante en nosotros, los novatos, el tener "dominio propio" en el desplazamiento grupal y sincronizado de las marchas militares, y esto solamente se adquiere practicando todos los días la instrucción. Con la práctica diaria pudimos dominar las diferentes maniobras militares a pie firme y en movimientos con el arma. Gracias al *dominio propio* que nos enfatizaron nuestros monitores perdimos el miedo a fracasar o a realizar las maniobras equivocadas, gracias a lo cual tuvimos la oportunidad de representar a la Marina de Guerra del Perú ante un numeroso público en el Coliseo "Gran Chimú" de Trujillo, por el 50° Aniversario de Creación de la Marinera Peruana. Allí tuvimos la grata visita de nuestro Comandante General de la Marina y de nuestro Comandante de la Fuerza de Infantería de Marina.

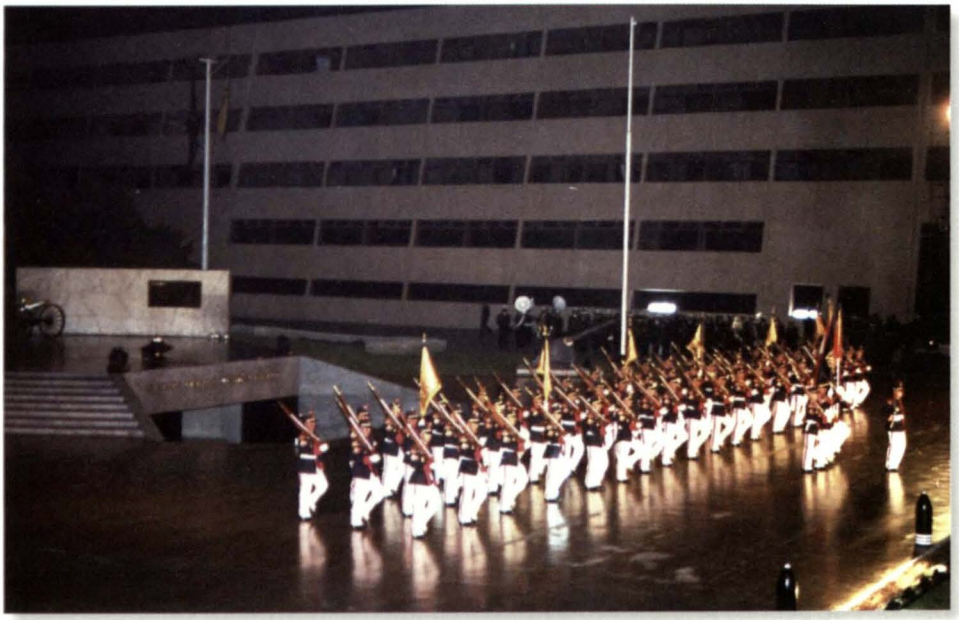
"... ingresé a la Marina de Guerra y decidí por especialidad ser un Infante de Marina, aun sabiendo muy bien que ello no sería nada fácil".

Quisiera al finalizar este pequeño aunque sentido escrito agradecer a los fundadores de esta Compañía de demostración por tener la gran iniciativa de crearla con el único fin de engrandecer a la Marina de Guerra del Perú a nivel nacional y con la visita muy pronto de unidades extranjeras (intercambio Sur) a nivel internacional.

Cabo de Segunda, Infante de Marina "Fanning" Luis Salazar Liza

Les deseo contar mis anécdotas de cuando ingresé a la Marina de Guerra y decidí por especialidad ser un Infante de Marina, aun sabiendo muy bien que ello no sería nada fácil. Pasé por unos momentos de aprendizaje mental y en lo práctico. Aquella era otra etapa; nuestros instructores eran muy rectos en su enseñanza, en lo físico y en el orden cerrado. Y es más: marchábamos en el día y en la tarde. Un día 17 de abril nos encontrábamos marchando y una persona se acercó, se presentó y nos dijo que era el instructor de la Compañía "Juan Fanning" y nos habló brevemente acerca de qué era la Compañía; luego

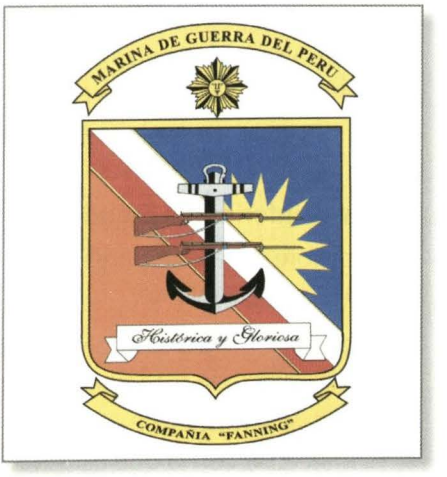
nos hizo marchar y me seleccionó a mí y a algunos de mi contingente, y desde ese día me sentí feliz. Esperé con ansias el día de mi graduación para pasar a la unidad de la Compañía "Fanning", donde me recibieron muy bien, y ya desde ese día puedo decir que ingresé a otra etapa de mi vida. En ese primer día el supervisor, que era nuestro instructor, nos habló acerca de la vida de Juan Fanning García y de quién era él, y luego nos dijo que para poder ser uno de los integrantes de la Compañía "Fanning" necesitábamos tener voluntad, decisión y empeño, y nos dijo también que esas personas que veíamos allí serían nuestros monitores por un mes para enseñarnos a marchar a paso de elegancia con el arma y hacer movimientos, respetando el centro y compañero. También nos dijo que sería bueno que ensayásemos en la mañana y en la tarde para que así podamos aprender muy bien ese ejercicio y así, cuando ya estemos preparados, pasar a la segunda etapa y juntarnos con la Compañía, que conformaban 54 integrantes. Nos dijo también que podríamos hacer evoluciones junto con ellos, corrigiendo los errores y marchando también al ritmo de la música, lo cual no sería nada de otro mundo, ya que permanentemente nosotros, todos los días en la mañana, ensayamos y también corregimos nuestros errores. También nos dijo que ya sabiendo todos los ejercicios podríamos hacer presentaciones en Palacio de Gobierno o en otros lugares y conocer a gente importante y sentirnos también importantes para el público.



Siempre presentes, bajo la atenta mirada de nuestro insigne Almirante.

Lo cierto es que cuando yo hice mi primera presentación sentí nervios como toda persona siente nervios al estar al frente de tantas personas, pero al rato, al escuchar los aplausos de la gente, me llené de orgullo, y lo que hice fue concentrarme en los ejercicios que iba a realizar para el público. Y ahora que aún sigo acá, he aprendido a controlarme al estar al frente de varias personas. Si alguno de ustedes que me lee, desea ser un integrante de la Compañía "Juan Fanning García", lo animo a asumir este reto.

Descripción literal del escudo representativo de la Compañía "Fanning" de la Fuerza de Infantería de Marina



A) El Escudo de la Compañía "Fanning" está basado en símbolos estilizados que representan motivos históricos de la Batalla de Miraflores, del 15 de enero de 1881, y del Comandante del Batallón "Guarnición de Marina", Capitán de Navío Juan Fanning García. Ha sido elaborado en concordancia con las normas establecidas en el reglamento del Ceremonial Naval (RESERNAV – 13601).

B) CARACTERÍSTICAS DEL ESCUDO.

1.- Parte superior del Escudo.

Nombre de la "Marina de Guerra del Perú" con letras negras, inscrito en un cintillo tremolante amarillo oro.

2.- Sol radiante.

Amarillo y colocado sobre la línea superior del Escudo. Representa el esplendor del Instituto y el espíritu naval del personal integrante de la Marina de Guerra del Perú.

3.- Diseño interior del Escudo.

a) Sol en el ocaso, ancla modelo P–4, banda diagonal, dos fusiles paralelos, cintillo tremolante y dos campos laterales. Se representa lo siguiente:

1. **Sol en el ocaso.-** Simboliza el renacer inmortal de los combatientes de la Batalla de Miraflores. Se adopta el nombre de Compañía "Fanning" como homenaje al héroe de esa épica jornada.
2. **Ancla modelo P–4.-** Representa a los Marinos de Guerra que conforman la Compañía "Fanning".
3. **Dos fusiles paralelos.-** Simbolizan las armas de Infantería que con destreza y disciplina maniobran los integrantes de la Compañía "Fanning".
4. **Banda diagonal.-** Con los colores nacionales simbolizan la peruanidad.
5. **Campos laterales.-** Con los colores azul y oro representan a la Marina de Guerra del Perú.
6. **Cintillo tremolante.-** Reza el lema de la Compañía. "HISTORICA Y GLORIOSA".

4.- **Parte inferior del Escudo.**

Nombre de la Compañía "Fanning" con letras negras inscritas en un cintillo amarillo tremolante.

5.- Actualmente los símbolos del Escudo, en forma fraccionada, se usan con el uniforme de esta Compañía.

1. **Ancla modelo P–4.-** Representa la palabra "Marina", en el contexto de la frase con la que el Comandante Fanning arengaba a sus Marinos a la lucha: "Adelante, MARINA, adelante".
2. **Dos fusiles paralelos.-** Simbolizan la palabra repetida "Adelante", de la célebre arenga con que el Comandante Fanning arengaba a sus Marinos: "ADELANTE, Marina, ADELANTE".
3. **Sol en el ocaso.-** Más la inscripción "CÍA. FANNING" conforman el distintivo de sus integrantes.

C) LEMA.

"Histórica y Gloriosa Compañía 'Fanning'".

D) UNIFORME.

El uniforme que utilizan los integrantes de la Compañía es la réplica del que vistieron los integrantes del Batallón "Guarnición de Marina".

AZUL.
Que simboliza el color del Mar, lugar donde se gestaron los combates que dieron honor y gloria a nuestros bravos héroes navales.

ROJO.

Color que enaltece la bravura del Marino peruano y simboliza la sangre derramada de todos los insignes hombres de mar que dejaron hasta la última gota de ella para defender la integridad de nuestro territorio.

CREMA.

Que simboliza la pureza de nuestros valores e ideales patrióticos.

E) PRESILLAS (MODELO OFICIAL SUPERIOR).

Estas son llevadas por todos los integrantes de la Compañía "Fanning".

F) GORRA.

Con pompón rojo y blanco, simbolizando los colores de la Bandera Nacional.





A 50 años de la llegada del B.A.P. "Grau"



CALM. EDMUNDO GUZMÁN LANFRANCO



El 31 de enero de este año se cumplieron 50 años de la llegada al Callao del Crucero Ligero "Grau", que reemplazó al viejo buque del mismo nombre construido en 1906 y que prestó servicios en nuestra Escuadra por más de 50 años.

El ex H.M.S. "Newfoundland" —nombre original de la nave adquirida hace cinco décadas— fue adquirido a la *Royal Navy* del Imperio Británico como resultado de exitosas y expeditivas negociaciones. Esta importante efeméride en nuestra historia naval no ha pasado desapercibida. La llegada de esta poderosa unidad marcó un hito trascendental en nuestra Escuadra, tanto en el aspecto tecnológico como operativo. En esa época disponíamos de seis unidades de superficie antisubmarinas de escaso valor militar.

Planes, negociaciones y decisiones

En 1958, siendo Presidente de la República el Dr. Manuel Prado y Ugarteche y Ministro de Marina el Vicealmirante Guillermo Tirado Lamb, se trazó como objetivo reforzar nuestro poder naval con nuevas adquisiciones. En esos días

fue importante la movilización que hizo la Asociación Nacional Pro-Marina a través de una colecta a nivel nacional, la cual contó con el apoyo del "Decano de la prensa nacional": el diario "El Comercio".

Se efectuaron los estudios necesarios por el Alto Mando Naval y fue aprobado en forma unánime y con conocimiento del Presidente de la República, que en el menor tiempo posible se adquirieran nuevas unidades de superficie, de segunda mano y en las mejores condiciones posibles. Uno de los países de interés para estas adquisiciones fue Gran Bretaña. Aceptada la venta se firmó la Resolución Suprema Nº 306, de fecha 20 de octubre de 1959, en que se designaba la Primera Dotación de Oficiales del futuro segundo B.A.P. "Grau":

- C. de N. Federico Salmón de la Jara – Comandante.
- C. de F. Óscar Cuadros Muñoz – Segundo Comandante.
- C. de F. Melitón Carvajal Pareja – Jefe del Departamento de Operaciones.
- C. de F. Rafael Durán Rey – Jefe del Departamento de Ingeniería.
- C. de F. Isaías Paredes Arana – Jefe del Departamento de Armamento.
- C. de F. Tomás Pizarro Dávila – Jefe del Departamento de Electricidad.
- C. de C. Francisco Mariátegui Angulo – Jefe del Dpto. de Construcción y Control de Averías.
- C. de C. Miguel Pérez Carmelino – Jefe del Departamento de Administración.
- C. de C. Alfredo Parodi Galliani – Oficial de la 1ra. División de Ingeniería.
- C. de C. Antonio Forcelledo Demutti – Oficial de Navegación.
- C. de C. (SN) Germán Balarezo Barrio – Jefe del Departamento de Sanidad.
- Tte .1ro. Augusto Pérez Del Solar – Oficial de la 2da. División de Ingeniería.
- Tte. 1ro. Felipe Sologuren Larrabure – Oficial de la División de Electrónica.
- Tte. 1ro. Alfonso Castillo Jordán – Oficial de la División Electrónica.
- Tte. 1ro. Jorge Telaya Hidalgo – Oficial de la 1ra. División de Armamento.
- Tte. 1ro. Edgardo Torres Mendiola – Oficial de la 3ra. División de Armamento.
- Tte. 2do. Óscar Jahnsen Raygada – Jefe de la 3ra. División de Ingeniería.
- Tte. 2do. Gustavo Karr Burga – Oficial de la 2da. División de Armamento.
- Tte. 2do. Emilio Barrón Domínguez – Oficial de la 1ra. División de Ingeniería.

- A. de F. Alejandro Martínez Frisancho – Oficial de Comunicaciones.
- A. de F. Emilio Levaggi Aste – Oficial de la 2da. División de Armamento.
- A. de F. Pedro Gálvez Estremadoyro – Oficial de Construcción.
- A. de F. Edmundo Guzmán Lanfranco – Oficial de Operaciones.
- A. de F. Benjamín Rengifo García – Oficial de la 1ra. División de Ingeniería.
- A. de F. Jorge Saz Pegorari – Oficial de la 1ra. División de Armamento.

Indudablemente este buque sería la unidad más poderosa y moderna que nuestro país recibió. Además de los 25 oficiales designados viajarían 234 tripulantes de diferentes especialidades y grados, siendo la dotación en tiempo de paz de 60 oficiales y 800 tripulantes. El Gobierno pagaría por el buque la suma de 1'150,000 libras esterlinas, que incluían un contrato con la firma *John Thornycroft And Co.*, quienes se ocuparían de la planta propulsora, sistemas auxiliares, eléctricos y electrónicos. El buque estaba en la reserva e inactivo desde cinco meses atrás.



Oficiales de la primera dotación con el Presidente Manuel Prado y Ugarteche en Palacio de Gobierno. (Foto del autor).

Se decidió que los 25 oficiales y 234 tripulantes, viajaran por vía aérea en cuatro grupos; el primero partiría el 30 de octubre y el último el 21 de noviembre. Se alquilaron cuatro vuelos exclusivos de la compañía holandesa *KLM* y el itinerario sería Lima-Curazao-Bermudas-Azores-Lisboa y Londres. El viaje tomó 37 horas en total, a una velocidad de 249 millas náuticas por hora y a una altura de 10,500 pies. En esa época todavía no eran muy comunes los vuelos en aviones tipo Jet.

El buque H.M.S. "Newfoundland" perteneció a la clase de Cruceros FIJI, su quilla fue puesta en gradas en el astillero "Swan Hunter and Wighman Richardson de Wallensend on Tyne", el 9 de noviembre de 1939. Fue lanzado el 19 de diciembre de 1941 y entregado el 11 de enero de 1943.

Otras de sus características eran: eslora máxima era de 555 pies, propulsión de turbinas a vapor, potencia de 72,500 SHP, cuatro ejes y velocidad de 31 nudos, capacidad de petróleo de 1,620 toneladas, artillería principal tres torres triples

de seis pulgadas. Desplazamiento estándar de 8,800 toneladas, a máxima capacidad de 11,100 toneladas. Inicialmente tuvo dos montajes triples lanzadores de torpedos a babor y estribor de 21 pulgadas de diámetro, que fueron retirados en el año 1952.

Entre febrero de 1951 a octubre 1952 fue modernizado y realizó un recorrido general de equipos; se reemplazaron dos mástiles trípodes por los de tipo celosía, se transformó por completo el puente de comando y se instalaron los radares que nosotros recibiríamos: 960 (aéreo), 277Q (aéreo de altura), 293Q (exploración de superficie) y 978 DECCA de navegación.

Los directores de tiro fueron reemplazados y se eliminaron los tubos lanzatorpedos. En estos espacios, en las bandas de estribor y babor, en 1960 el SIMA instaló dos grupos electrógenos *General Motors*, que en puerto cubrían los servicios esenciales.

Finalmente, el HMS "Newfoundland", luego de estar asignado con base en Hong Kong, fue estacionado en 1957 en Singapur, de donde hizo su viaje final en la *Royal Navy*, llegando a Portsmouth el 24 de junio de 1959. El 29 del mismo mes fue pasado a la situación de reserva, aunque su destino no terminaría allí, pues al cabo de pocos meses una dotación de oficiales y tripulantes de la Marina de Guerra del Perú, el 2 de noviembre de 1959, se embarcaría en él.



H.M.S. "Newfoundland" en maniobra de ingreso a puerto. (Foto del autor).

La estadía en Inglaterra: 31 de octubre de 1959 al 8 de enero de 1960

Llegamos en un crudo invierno. Portsmouth está en latitud 51 Norte. Amanecía después de las 0800 y atardecía a eso de las 1600. Haré algunos esfuerzos de memoria, pues 50 años no han pasado en vano. Me ayudaré preguntando a mis compañeros de dotación y sé que tendré que desempolvar apuntes, recortes periodísticos, vivencias propias y, cómo no, alguna bibliografía disponible y específica.

"A todos los que vimos por primera vez el buque, nos impresionaron su tamaño y aspecto imponente".

A partir de la primera semana de noviembre, con la llegada del primer grupo de la primera dotación a Portsmouth y la primera visita al H.M.S. "Newfounland", que se encontraba amarrado a muelle en dicho puerto, en condición de reserva, este buque comenzó a cobrar vida nuevamente y muy pronto otro sería su destino. En efecto, el entonces buque confinado a la reserva cambiaría su situación, convirtiéndose en una unidad de combate operativa en una Marina completamente diferente, pero a la vez pujante, con mucho patriotismo y deseos de progresar.

En muy poco tiempo, un equipo altamente motivado de 25 oficiales y 234 tripulantes de la Marina de Guerra del Perú, apoyados por técnicos de la Industria Naval Británica y oficiales y tripulantes de la Royal Navy, comenzarían a afrontar el enorme desafío de implementar un buque con todos sus servicios, reactivando sistemas de propulsión, auxiliares, artillería, sensores electrónicos, equipos de comunicaciones y seguridad.

A todos los que vimos por primera vez el buque, nos impresionaron su tamaño y aspecto imponente. De acuerdo a su condición estaba prácticamente sellado, sus compartimentos cerrados, a oscuras, sin energía eléctrica y todos los sistemas exteriores cubiertos con lonas oscuras. Se escuchó decir al Comandante Salmón: "Este es un gigante dormido" y al Segundo Comandante, el Capitán de Fragata Óscar Cuadros Muñoz: "¿Y ahora cómo manejamos esto?".

El Comandante del buque, cuando entró por primera vez a su camarote, que estaba ubicado en la popa, vio un ramo de flores artificiales sobre la chimenea. Las flores tenían una tarjeta escrita por un tripulante filipino de la úl-

tima dotación y el mensaje decía que esas flores eran para el futuro nuevo Comandante del "Newfoundland", que vendría desde muy lejos, y que el buque volvería a navegar. Fue profeta. El Comandante Salmón conservó esas flores. Las vi muchas veces en la cámara.



Escudo del H.M.S. "Newfoundland".

Hasta entonces nunca había conocido un buque de guerra tan grande. Estaba en mi segundo año como Alférez de Fragata y era mi primer viaje a Europa. Muchas veces me perdía para llegar al centro de información de combate, al que ellos lo llamaban B.O.R. (Bridge operation room). El buque tenía muchos carteles con un plan adecuado que decía "You are here", cosa que me ayudó a que poco a poco me fuese aprendiendo la ruta. Además, no había literas en los sollados para el personal; se empleaba más bien el antiguo sistema de coys (hamacas). En el Callao, estas habían sido reemplazadas por literas.

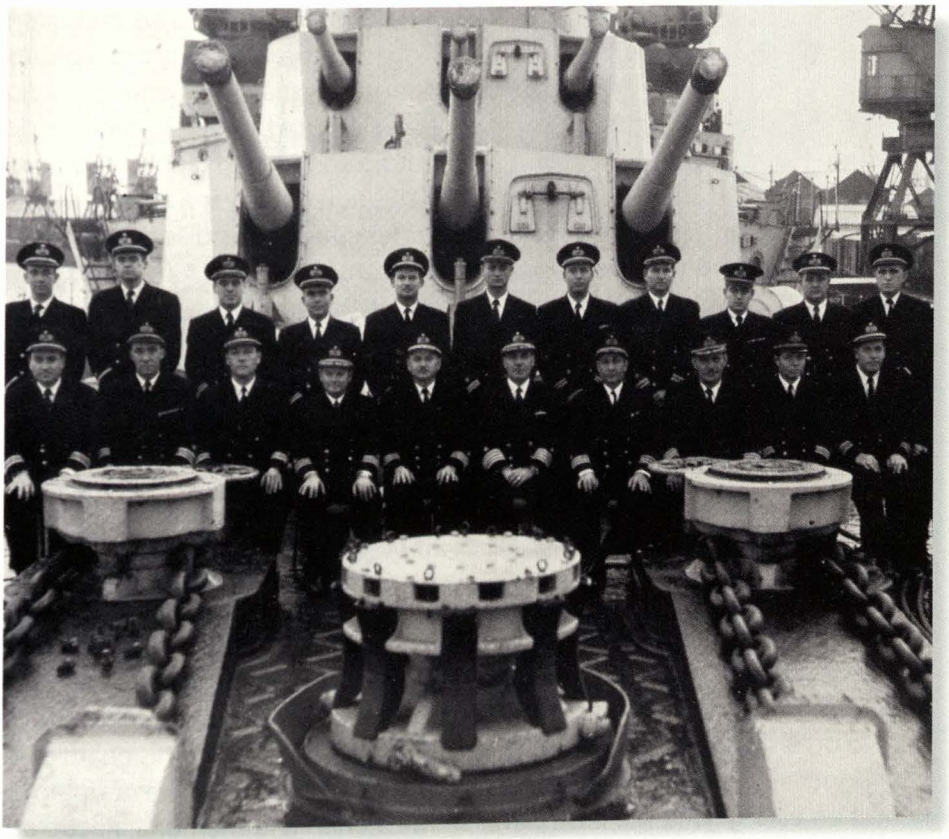
Pocos días pasamos en Portsmouth. Había premura y, sin temor a equivocarme, alrededor del 5 o 6 de noviembre, llevaron en remolque nuestro buque a los muelles de los astilleros de la firma *John I. Thornycroft and Co.* Según los acuerdos con la Royal Navy, desde el inicio de nuestra estadía hasta el final, se asignó al Capitán de Corbeta A. J. Finch al mando de diez técnicos en las diferentes especialidades como asesores permanentes. El trayecto a Southampton fue corto, quedaba a pocas millas.

En el puerto de Southampton

Sin demora empezamos en este puerto los trabajos de reacondicionamiento previstos y los correspondientes a la firma *Vickers-Armtrong.* Todo esto se dio a un ritmo acelerado, hasta que después de las pruebas en muelle zarpamos para las pruebas en el mar, el 17 de diciembre de 1959. Con el paso de los días fuimos dominando el material a nuestro cargo. Asimismo, ya se encontraban muy avanzadas las negociaciones para la adquisición del segundo crucero H.M.S. "Ceylon", que llevaría el nombre de B.A.P. "Bolognesi", que por entonces

estaba en actividad. El "Ceylon" había concluido su despliegue en el lejano Oriente y estaba navegando de regreso a Inglaterra para pasar a la condición de reserva. El Gobierno peruano se veía precisado a tomar una pronta decisión de aceptación para la adquisición de dicha unidad.

La orden no se hizo esperar. Se indicaba que durante la navegación por el Mar Rojo, el Canal de Suez, el Mediterráneo, hasta llegar a la Isla de Malta, cerca de Italia, debían inspeccionar a fondo el buque y emitir un informe sobre su condición y la conveniencia o no de adquirirlo. Todo se cumplió de acuerdo a lo previsto. En las cercanías de Malta los alcanzó un buque, que mar adentro proporcionó petróleo al "Ceylon". Al final de la maniobra se realizó una transferencia de personal y nuestros dos oficiales fueron embarcados en el buque, que los dejó en Malta. Después de 12 días estuvieron de regreso en Southampton con un informe favorable, que sirvió para decidir la compra sin demora.



Primera dotación en visita al H.M.S. "Southamptom". (Foto del autor).

Pruebas en la mar

El día jueves 17 de diciembre de 1959 se emitió el Plan del día Nº 1, donde se precisaban actividades a realizar en nuestra primera salida a la mar. Al zarpar de Southampton se advertía que en el Canal Inglés encontraríamos mar gruesa; los cambios de velocidades fueron graduales.

Se realizó cambio de gobierno a popa y la más importante fue la prueba a máxima potencia con una mar gruesa en proa, en la que alcanzamos más de 29 nudos, propulsando con los cuatro ejes. Un grupo de oficiales que estábamos en el Puente Alto de Comando, veíamos cómo el buque se encabuzaba hasta la primera torre de la batería principal y en ocasiones el agua nos salpicaba. Aquello fue impresionante e inolvidable.

En Operaciones se probaron todos los sistemas de comunicaciones y el radiogoniómetro; en el Centro de Información de Combate (B.O.R.) se realizaron ejercicios de ploteo, transferencias de control de los transmisores y receptores de todas las gamas VHF, UHF y HF. Disponíamos de varias estaciones de radio y la capacidad de comunicaciones cubría sin dificultad las líneas tácticas de superficie y aérea, así como buque-tierra, tanto como unidad táctica individual como buque insignia. Todas estas pruebas se pudieron llevar a cabo con una reducida dotación. Había que multiplicarse durante los dos días que duraron las pruebas en el buque. Al día siguiente regresamos a puerto y con gran optimismo amarramos a muelle en la Base Naval de Portsmouth.

A los pocos días salimos nuevamente con el propósito de probar en forma efectiva los nueve cañones de seis pulgadas, que eran toda una novedad para nuestros artilleros. La velocidad de fuego, con una dotación eficiente, podía alcanzar los seis tiros por minuto, según escuché a los artilleros.

Estadía en Portsmouth

Terminadas las pruebas, pasamos las fechas navideñas en puerto. Aún faltaba un par de semanas para el viaje de retorno al Callao. El tiempo que nos quedaba lo emplearíamos en subsanar las fallas encontradas, continuar con el conocimiento de los sistemas del buque, preparar la ceremonia de comisionamiento y la logística para un viaje de 23 días. Algunas vivencias de nuestra permanencia en esta gigantesca base naval se me vienen a la memoria. Recuerdo, por ejemplo, que asistimos a una Escuela de la Royal Navy cerca de la base,

cuyo nombre era H.M.S. "Driad", y que parecía un antiguo castillo. Teníamos como fin reforzar nuestro conocimiento sobre los radares 293Q (exploración de superficie) DECCA 978 (de navegación) 277 Q (radar para detectar alturas de blancos aéreos) y el 960 de exploración aérea a gran distancia.

En la Base, y muy cerca de nuestro amarradero, se encontraba en un dique el legendario buque del gran Almirante Nelson, el H.M.S. "Victory", construido en el año 1765 a un costo de 57,748 libras esterlinas. La histórica nave desplazaba 2,162 toneladas, eslora de 226 pies y 52 pies de manga; asimismo, disponía de 100 cañones en tres cubiertas y estaba clasificado como Buque de Primera Línea.



Una mirada al H.M.S. "Victory". (Foto del autor).

La tripulación de esta emblemática nave estaba compuesta por 850 hombres. Nosotros no podíamos desaprovechar la ocasión de visitarlo, y en verdad fue un deleite pasar unas horas a bordo de tan histórico buque. Algo que cautivó nuestra atención fue el ambiente donde murió Nelson, el cual está claramente indicado. Aquello ocurrió en la Batalla de Trafalgar, el 21 de octubre de 1805. Hay algo más que no olvidaré y fue la señal con banderas que izó Nelson antes de la batalla: muy corta y lacónica, pero que encerraba el significado del espíritu del líder arengando a quienes lo seguirían en el sacrificio hacia la victoria: "Inglaterra espera que cada hombre cumpla con su deber"; esta señal ha quedado escrita para la historia y la posteridad.

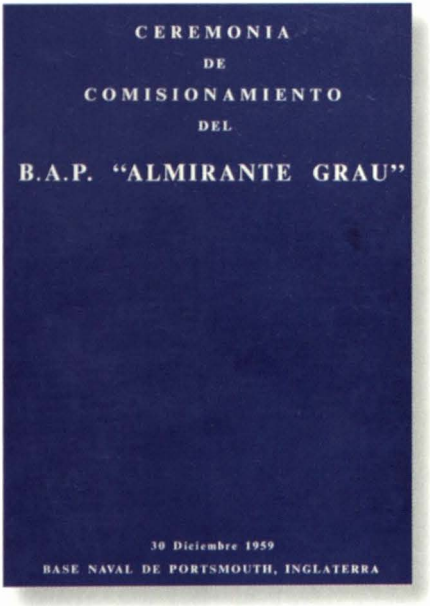
El célebre Almirante Nimitz envió al Almirante Spruance un mensaje en el que daba cuenta de "la necesidad de tomar riesgos calculados para infligir la mayor cantidad de daño al enemigo, sin arriesgar fuera de lo normal los Portaaviones"

(los U.S.S. "Hornet", "Enterprise" y "Yorktown"). Era como decir que había que tirarse al agua, pero tratando de no mojarse.

Los últimos días de diciembre arribó a la Base, en su último viaje como buque de la *Royal Navy*, el H.M.S. "Ceylon", futuro B.A.P. "Bolognesi" y gemelo de nuestro buque. Puesto que estuvimos muy cerca de él, lo pudimos apreciar. A los pocos días antes de nuestro comisionamiento llegó el primer grupo de la dotación de nuestro "gemelo", gran parte del cual recibió alojamiento a bordo, pues había espacio suficiente.

Todos nuestros eventos importantes fueron cubiertos ampliamente por toda la prensa nacional como noticias de primera plana y me permito recordar que el despliegue del diario "El Comercio" fue encomiable, demostrando un gran cariño por nuestra Institución.

El comisionamiento



El 31 de diciembre de 1959 el diario "El Comercio" en primera plana publicaba: "Emocionante ceremonia patriótica constituyó la entrega del Grau". Para la ocasión, muchos de los invitados habían llegado por tren desde Londres. Asistieron el Viceministro de la Marina del Reino Unido, Sir John Lang; el Comandante en Jefe de la Marina Británica en Portsmouth; el Almirante Sir Manley Power y su esposa, así como los Almirantes Durlacher, Hezlet, Grant y Hamilton, acompañados de sus esposas, además de otros Jefes de la Royal Navy. Todos ellos fueron recibidos a bordo por nuestro Embajador, Dr. Ricardo Rivera Schereiber y el Capitán de Navío Federico Salmón de la Jara, con los honores correspondientes.

La Banda completa de la Marina Real de Portsmouth, ataviada con vistosos uniformes ejecutó las marchas, honores e himnos nacionales; hubo elocuentes discursos y con la entrega del Libro del buque, se evidenciaba la entrega de la unidad. Y así termina una ceremonia que quedará grabada para siempre

en nuestras memorias. Estuvieron también presentes el Comandante del futuro B.A.P. "Bolognesi", con algunos de sus oficiales y tripulantes.



Ceremonia de comisionamiento del B.A.P. Grau. (Foto del autor).

Terminada la recepción en la Cámara de Oficiales, el Almirante Durlacher le manifestó al Comandante Salmón su deseo de visitar por última vez el Puente de Comando en compañía del último Comandante del Crucero, el Contralmirante Hezlet. Y mencionando el nombre del Gran Almirante Grau, cuya historia conocía bien, le dijo al Comandante Salmón con gran emoción: "Captain: you are given a Glorious name to a Gallant Ship".

El viaje de retorno al Callao

A 1400 horas del 8 de enero de 1960 zarpamos de Portsmouth. Una salva de saludo nos despidió y la tradicional señal: "Good speed". Así iniciamos un largo recorrido de 6,513 millas a una velocidad promedio de 15 nudos, durante 23 días, de los cuales seis fueron en puerto. Y aquí va un extracto de la narración:

Llegamos a Cristóbal el 25 de enero. Allí se embarcó una delegación de periodistas que el Alto Mando Naval invitó y que navegarían hasta el Callao. Ellos fueron Mario Saavedra de "El Comercio", Franklin Arteaga de "La Prensa", Augusto Rázuri de "La Crónica", Francisco Pardo de Zela de "Radio Nacional del Perú" y Guillermo Cortez Núñez de "Última Hora".

En el tramo de la navegación hacia el Callao, nuestro grupo de periodistas editó un periódico, del cual salieron cuatro números, y ello era un deleite para oficiales y tripulantes. Le pusieron por nombre "El Monitor" y el primer número apareció el 27 de enero de 1960, dando lugar al nacimiento de la publicación que hasta el día de hoy edita nuestra Institución.

Esta confraternidad entre marinos y periodistas constituye un invalorable

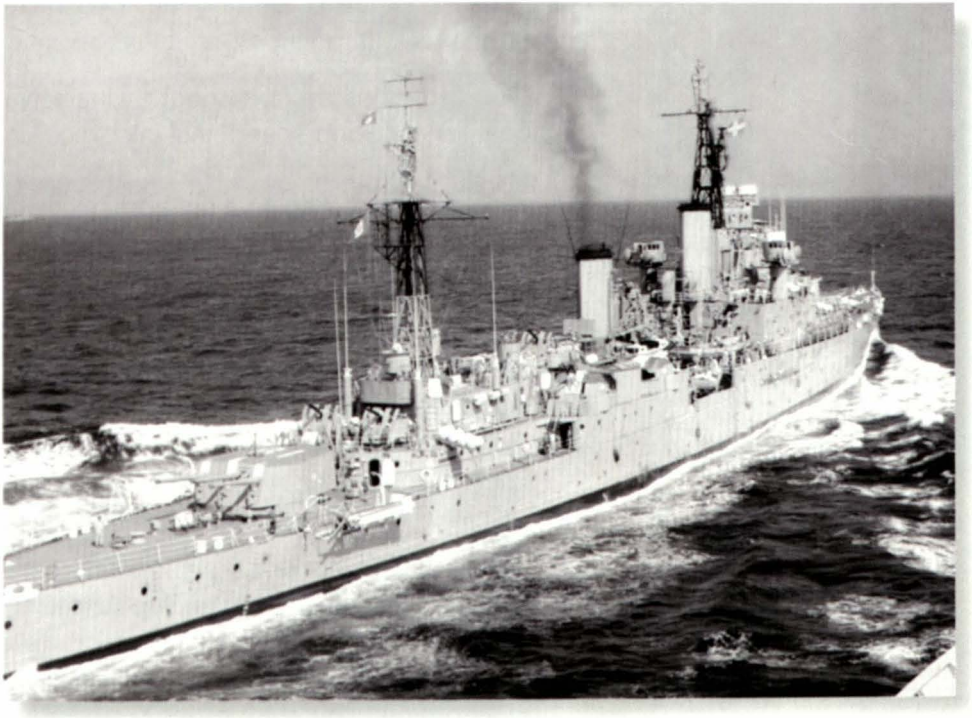
primer paso para el conocimiento más amplio de la vital y abnegada labor de los herederos de la gloria de Grau, a través del periodismo y de la radio.

Hasta ahora, lo confesamos hidalgamente, no teníamos idea cabal de lo que significa hacer navegar un buque y en cierto modo compartíamos la creencia general de que "los marinos tienen mucha suerte porque se pasan la vida paseando". ¡Qué distinta es la realidad! ... Desde el Comandante hasta el último marinero, todos sin excepción, nos están ofreciendo un brillante ejemplo de lo que puede la unión, la disciplina y el amor a una carrera noble y hermosa.

Si todo el Perú siguiera vuestro ejemplo, nuestro país estaría, como todos lo deseamos, a la vanguardia en la América Latina. Por eso, amigos marinos, os agradecemos el habernos mostrado en todas sus facetas vuestra admirable labor.

Mezcla de tristeza y de alegría hay en nosotros, los periodistas. Si bien compartimos la alegría de la llegada, para nosotros es el final de una experiencia inolvidable. Siempre recordaremos estos días pasados en el "Grau". Si ya admirábamos a la Armada, ahora hemos aprendido a quererla como algo muy nuestro.

Les agradecemos a todos y a cada uno de los oficiales y tripulantes, la co-



B.A.P. "Grau" navegando hacia el puerto del Callao. (Foto del autor).

operación que nos han brindado. Tengan la certeza de que son ampliamente correspondidas.

Al entrar a aguas peruanas se cursaron mensajes de saludo entre el Comandante del Buque y el Presidente de la República:

El Comandante Salmón, al ingresar a aguas peruanas, envió al Presidente de la República un mensaje de saludo y poco después recibió la respuesta. *"Señor Presidente de la República: al ingresar a aguas peruanas, iniciando la última etapa de la honrosa misión que se nos ha encomendado, presento a usted, señor Presidente, el respetuoso saludo del Comandante, jefes, oficiales y tripulantes del B.A.P. 'Almirante Grau'.*

Capitán de Navío Salmón de la Jara, Comandante B.A.P. 'Almirante Grau'".

La respuesta presidencial a este cordial saludo fue la siguiente:

"Capitán de Navío Salmón de Jara, Comandante B.A.P. 'Almirante Grau':

Agradezco y retorno expresivo saludo que usted, jefes, oficiales y tripulantes del B.A.P. 'Almirante Grau', me envían al ingresar a aguas peruanas. Buque Insignia de nuestra Armada, que mi Gobierno acaba de adquirir y cuyo arribo a nuestras costas me llena de emocionado patriotismo y será motivo de Júbilo Nacional".

Al fondear en la isla Lobos de Afuera se acercaron numerosas balsas y botes de pescadores de la zona, quedando impresionados con la figura de nuestro crucero. Finalmente zarpamos hacia Ancón, donde fondeamos en la noche del 30 de enero. A la mañana siguiente se embarcaron, el Presidente de la República, Dr. Manuel Prado Ugarteche, acompañado del Ministro de Marina, Vicealmirante Guillermo Tirado; el Comandante General de la Marina, Vicealmirante Juan Francisco Torres Matos; el Comandante General de la Escuadra, Contralmirante Gustave Mathey y las más altas autoridades navales, así como otras autoridades del Gobierno.

También se embarcó el único sobreviviente del glorioso Monitor "Huáscar", el Alférez de Fragata Elías Bonneimason. "Hoy es día de fiesta", dijo el Presidente Prado al llegar a bordo, en compañía del Comandante del buque. "Este es un día glorioso para el Perú".

A las 09:30 se zarpó hacia el Callao, adonde llegaríamos en dos horas. Era el día 31 de enero de 1960 y fuimos escoltados por los Destroyers de los B.A.P. "Castilla", "Aguirre" y "Rodríguez".

La llegada al Callao

Se calcula que nuestro arribo fue observado por una multitud de más de 200,000 personas. Una escuadrilla de nuestra Fuerza Aérea realizó sobre nosotros vuelos rasantes realmente impresionantes.

A las 11.07 el B.A.P. "Grau" hacía su ingreso a la Bahía del Callao. Decenas de yates y embarcaciones nos seguían, tocando sus sirenas; en los muelles del Arsenal Naval había una multitud impresionante.

La responsabilidad era muy grande. A bordo se encontraba el Presidente Constitucional de la República, Doctor Manuel Prado Ugarteche, además del Alto Mando Naval y toda la comitiva de autoridades, embarcadas horas antes en la bahía de Ancón.

Para beneplácito de la distinguida concurrencia, la maniobra resultó impecable y realmente marcó un hito, al no utilizarse ni prácticos ni remolcador alguno para amarrar a muelle.

Este hecho quedó perennizado en el diario "El Comercio". En los días siguientes a nuestra llegada fueron asignados al buque algunos oficiales y tripulantes para completar la dotación que correspondía. Latía a bordo un verdadero orgullo por nuestro buque, que se mantuvo con el paso de los años.



Maniobra de ingreso a la Base Naval del Callao. (Foto del autor).

Breve historia del B.A.P "Grau" en nuestra escuadra

A los pocos días de nuestro arribo, del 15 de febrero al 20 de marzo 1960 se realizó el primer crucero de verano del B.A.P. "Grau", embarcando cadetes navales. Sería el viaje inaugural del B.A.P. "Grau" al litoral peruano. A todos los puertos a los que se llegó acudieron muchos visitantes a bordo, para conocer de cerca el imponente crucero.

Este buque siguió su trayectoria en la Escuadra, participando en diversos cruceros de verano, ejercicios y operativos, así como operaciones "Unitas". El 16 de mayo de 1973, con motivo de la adquisición del tercer B.A.P. "Grau" a Holanda, se le cambia de nombre por "Quiñones" y pasa a la situación de baja el 2 de mayo de 1980, después de más de 20 años de prestar importantes servicios.



Significativo reencuentro de los Oficiales de la primera dotación del buque. (Foto del autor).

La celebración

El Vicealmirante Óscar Jahnsen Raygada organizó una sencilla, pero muy significativa, ceremonia el 27 de enero de este año 2010, para celebrar los 50 años de nuestra llegada como primera dotación del ex H.M.S. "Newfoundland", hoy B.A.P. "Grau". Asistieron como invitados el Comandante General de la Marina, Almirante Rolando Navarrete; el Jefe del Estado Mayor General de Marina, Jorge de la Puente Ribeyro; el Comandante General de Operaciones Navales del Pacífico, Vicealmirante Carlos Chanduví Salazar, y 14 oficiales de la primera dotación, con nuestro recordado Comandante, el Contralmirante Federico Salmón de la Jara.

Estuvimos varias horas reunidos en el mismo ambiente de camaradería de hace 50 años. Se felicitó con anticipación al Almirante Salmón, que el 17 de febrero cumpliría 99 años de una vida plagada de logros y realizaciones valiosas.

Las anécdotas y vivencias que todos tuvimos no cesaron de contarse; se presentaron videos, fotografías y periódicos alusivos a nuestro "orgullo de buque". Finalmente tuvimos el almuerzo, en el que se pronunciaron elocuentes discursos por parte del Almirante Melitón Carvajal Pareja, que rememoró parte de la singladura de nuestra honrosa comisión.

Se le hicieron significativos presentes al Almirante Federico Salmón de la Jara y, como noble corolario, el Comandante General improvisó un sentido discurso, expresando sus sentimientos en forma espontánea, centrando sus ideas en la vida ejemplar del Almirante Salmón y su visión de lo que puede ser un Oficial de Marina. Recalcó los conceptos de mística que había apreciado, así como

también de lo que es cumplir una misión con éxito y el liderazgo demostrado por nuestro primer Comandante.

Finalmente, el Almirante Salmón agradeció el homenaje y con gran emoción concluyó expresando: "Marina de Guerra del Perú, ¡adelante a toda fuerza!".



Recordando anécdotas y vivencias. (Foto del autor).

Estas palabras reflejaron el pensamiento de un hombre comprometido de por vida con su Institución y su país. El diario "El Comercio" resaltó la importancia de esta efeméride en su edición del 3 de febrero último, publicando a página completa una reseña sobre la llegada al Callao del Crucero B.A.P. "Almirante Grau" (ex H.M.S "Newfoundland"). En los titulares se resaltaba: "Un Crucero con honor y gloria", "Nunca antes el Perú recibió con tanto fervor patriótico un Buque de Guerra", "Más de 300,000 personas se apostaron en el Callao hace medio siglo para contemplar el arribo del nuevo buque insignia de la Armada Peruana". Y para reflexionar, la autora de dicho artículo, Sulma Huarinaya, resaltó: "Vistazo al pasado. Lo mejor de nuestro archivo histórico para ponerle memoria a la coyuntura".

Bibliografía

- Instituto de Estudios Histórico-Marítimos (2007), "Federico Salmón de la Jara. Marino y Caballero ejemplar".
- Jack Sweetman (1997) *"The Great Admirals"*. Naval Institute Press.
- Janes Fighting Ships. 1969-1970.
- John Rodríguez Osti (2000). Cruceros.
- Revista de Marina. Noviembre-diciembre de 1994. H.M.S. *"Newfoundland"-B.A.P. "GRAU"*. Contralmirante Federico Salmón de la Jara.
- El "Monitor" (enero de 1960). *A bordo del B.A.P. "Grau"*.
- Recortes periodísticos: diciembre de 1959 y enero de 1960. "El Comercio", "La Prensa".
- Testimonio del Vicealmirante Rafael Durán Rey.

Muy pronto

1er. Concurso de Fotografía

Tu mejor oportunidad
para dar a conocer tu talento.



Lima es un campamento

El Ejército de Reserva de la capital entre junio y diciembre de 1880



Licenciado en Historia
ENRIQUE ARTURO FLORES ROSALES



Bandera batallón
16 Reserva

El pasado mes de enero se conmemoró un aniversario más de las batallas de San Juan, Chorrillos y Miraflores, las que significaron la última resistencia peruana para evitar la caída de Lima en manos de los chilenos, durante el cruento conflicto bélico de 1879. La amarga ocupación de la capital, el 17 de enero de 1881, no ha dejado el espacio necesario en nuestra memoria colectiva para evocar todo lo sucedido en torno a los esfuerzos llevados a cabo para estructurar la defensa de la ciudad.

A mediados de 1880, las derrotas en el Alto de la Alianza y el morro de Arica consumaron la ocupación de la totalidad del sur del Perú por parte de las fuerzas chilenas. El próximo paso, para ambos bandos beligerantes, debía ser la lucha por la ciudad de Lima. No obstante, para su defensa los peruanos no podían contar más con un ejército de línea suficientemente organizado y capaz, por lo que se hizo necesaria la convocatoria a la población limeña para que integrase un cuerpo armado, el mismo que sería la última resistencia contra las huestes invasoras en su intento de tomar la urbe capitalina: el Ejército de Reserva.

El tema de la Reserva es uno de los más desconocidos en el contexto de la Guerra del Pacífico (1879-1883), y ha sido prácticamente dejado de lado por parte de los investigadores, tanto por la dificultad en la búsqueda y hallazgo

de fuentes, como por los vaivenes propios de las influencias ideológicas que propugnaban por la aplicación de modelos y postulados preconcebidos, olvidando considerar los hechos por sí mismos y en sus diversas manifestaciones. Por ello, intentaré presentar un panorama que, a juicio personal, puede ayudar a brindar una mejor visión de lo que significó el Ejército de Reserva de Lima.

Su origen

El primer antecedente para la conformación de la Reserva lo constituye el decreto supremo dado por el Dictador Nicolás de Piérola el 26 de diciembre de 1879, el cual reorganizaba la estructura del ejército peruano. Días antes, el Presidente Mariano Ignacio Prado había viajado intempestivamente al extranjero, motivando un golpe de Estado por parte de seguidores pierolistas. Piérola asumió el poder con el título de Dictador. Mediante el dispositivo mencionado, se dispuso la creación de cuatro cuerpos armados: un ejército del Norte, un ejército del Centro y dos ejércitos del Sur. Asimismo, se estipuló que cada uno de estos contenga una reserva, la que debía estar conformada por los civiles de cada departamento. También se estableció que estas se dividirían en dos tipos:



Nicolás de Piérola.

- Reserva movilizable: compuesta por los ciudadanos varones de entre 31 y 50 años. Estos estarían sujetos a movilización y a una rutina de adoctrinamiento, así como a ejercicios para adiestrarse en el uso de armas.
- Reserva sedentaria: compuesta por los ciudadanos que, por motivos de trabajo o situación familiar, no se consideraba conveniente llamarlos. Estaban incluidos en dichas excepciones los estudiantes y los viudos que eran sostén de sus familias, entre otros.

Dispuesto así el marco castrense al que debían sujetarse los ciudadanos de la república, el peligro creciente que amenazaba a la ciudad de Lima luego de la campaña del sur, hizo que el Dictador Piérola decidiera el llamamiento formal a servicio activo a la reserva del ejército del Centro, que tenía su centro en la capital.

Así, el 27 de junio de 1880 se dio el decreto que ordenaba la convocatoria, el mismo que se publicó en el diario oficial "El Peruano" al día siguiente:

> "NICOLÁS DE PIÉROLA
>
> JEFE SUPREMO DE LA REPÚBLICA Y PROTECTOR DE LA RAZA INDÍGENA
>
> Considerando:
>
> Que teniendo Lima sobrados elementos para defenderse por sí sola contra cualquiera tentativa de agresión del enemigo, es conveniente colocarla en condiciones de realizarlo sin esfuerzo, a fin de ponerla a cubierto de ella y permitir al Gobierno emplear el ejército activo como lo aconseje la más rápida prosecución de la guerra;
>
> Decreto:
>
> 1º Declárase la ciudad y provincia de Lima en pie de defensa militar.
>
> 2º Llámase al servicio de ella la reserva movilizable y sedentaria correspondiente a dicha provincia. En su consecuencia, todos los peruanos varones existentes en ella y que no hayan cumplido sesenta años ni sean menores de diez y seis, sin distinción de condición, clase o empleo, procederán a reconocer jefe, en el improrrogable término de quince días contados desde la fecha".

Un error común es considerar que este último decreto creaba la Reserva; siendo claro, a la luz de lo expuesto, que no fue así. La disposición del 27 de junio de 1880 se limitaba a llamar a servicio activo a las reservas ya estructuradas. Esto último también es de destacar, toda vez que aquel llamamiento no sólo se circunscribía a la reserva movilizable sino que era aplicable también a la reserva sedentaria. Así, ambas prácticamente su unificaban para dar paso a lo que se denominaría en adelante Ejercito de Reserva de Lima o simplemente "la Reserva".

El 9 de julio de 1880 se expidió el decreto de convocatoria y reglamentación mediante bando rubricado por el Prefecto de Lima, Coronel Juan Martín Echenique. En el mismo se dio a conocer la organización que tendría el Ejército de Reserva en sus tres armas (infantería, artillería y caballería). El mismo prefecto asumiría la jefatura máxima de este Ejército, teniendo al civil Julio Tenaud como Jefe de Estado Mayor. Se optó por agrupar a los ciudadanos por profesiones y actividades afines para conformar los batallones, los cuales, a su vez, darían origen a las divisiones y también a los cuerpos de artillería y caballería. De este

modo, surgieron diez divisiones, conformadas cada una por treinta batallones. Esta organización estaría vigente sólo hasta noviembre, tal como se verá después, especificando la norma la siguiente conformación:

"Art. 2°:

Los ciudadanos de la 1a. División, comandada por el señor Coronel don José Unanue, y que se formará de los señores vocales o jueces, abogados y bachilleres, empleados judiciales, procuradores y escribanos, amanuenses de abogados y escribanos, concurrirán al Palacio de Justicia.

Los de la 2a. División, comandada por el Coronel don Pedro Correa y Santiago, y que se formará de los propietarios, banqueros, jefes de casas de comercio, de almacenes y empleados y dependientes de estos, concurrirán a la plaza de San Pedro.

Los de la 3a. División, comandada por el señor Coronel don Serapio Orbegoso, y que se formará de los profesores y estudiantes, concurrirán a los claustros de la Universidad.

Los de la 4a. División, comandada por el señor Coronel don Juan Aliaga y Puente, y que se formará de los arquitectos, empresarios de obras públicas, carpinteros y albañiles, concurrirán a la plaza de Santa Ana.

Los de la 5a. División, comandada por el señor Coronel don Juan Pena y Coronel, y que se formará de los sastres, sombrereros, zapateros, talabarteros y trenzadores, concurrirán a la plazuela de San Agustín.

Los de la 6a. División, comandada por el señor Coronel Ramón Montero, que se formará de los plateros, hojalateros, maquinistas, herreros, caldereros, fundidores y molineros, concurrirán a la plazuela de Bolívar.

Los de la 7a. División, comandada por el señor Coronel don Dionisio Derteano, que se compondrá de los empleados de la administración pública y beneficencia, periodistas, tipógrafos y demás dependientes de imprenta, concurrirán a la Plaza Principal.

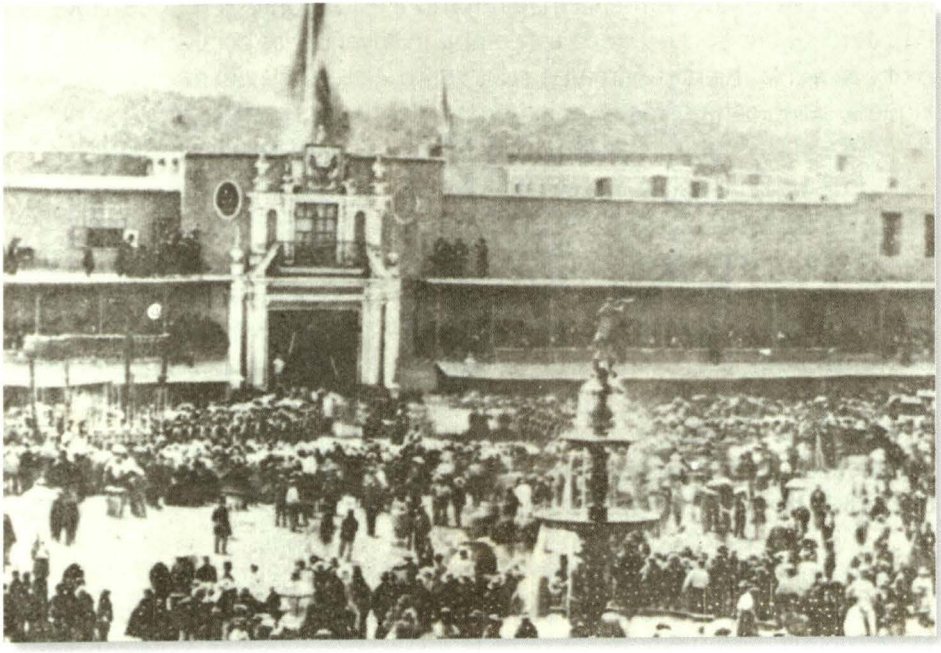
Los de la 8a. División, comandada por el señor Coronel don Juan Arrieta, y que será compuesta de los dulceros, bizcocheros, pasteleros, panaderos, sirvientes de casas y hoteles y dueños de fondas y chinganas, concurrirán a la plazuela del Teatro.

Los de la 9a. División, comandada por el señor Coronel don Bartolomé Figari, que se compondrá de los tapiceros, pintores, empapeladores, barberos, mercaderes, ambulantes y los de oficio que no están especialmente determinados en esta resolución, concurrirán a la plazuela de Santo Domingo.

Los de la 10a. División, comandada por el señor Coronel don Antonio Bentín, que se formará de los empleados, operarios y peones de ferrocarril y tranvías, de los de las empresas del gas y del agua, lo mismo que los plomeros y gasfiteros, concurrirán a inscribirse en la plazuela de Monserrate.

Los ciudadanos de la Brigada de Artillería, comandada por el señor Coronel don Adolfo Salmón, que se formará de la Compañía de Bomberos de Lima, Compañía Cosmopolita, Cruz Roja, carreteros, carroceros y aparejeros, concurrirán a la plazuela de la Micheo.

Los ciudadanos de la Brigada de Caballería, comandada por el señor Coronel don Francisco Elizalde, que se formará de los aguadores, dueños y peones de caballerizas, albéitares, cocheros y camaroneros, concurrirán a la plazuela de San Lázaro".



Palacio de Gobierno 1879

A menudo se pasa por alto la disposición citada en la que se puede constatar una participación casi total de la población limeña. Asimismo, es claro que la misma resulta útil para dar una visión de la Lima de 1880. Así, todos y cada uso de sus habitantes, desde los magistrados hasta los sirvientes, debían unirse al Ejército de Reserva de la capital y recabar su respectiva boleta de inscripción. De acuerdo con las fuentes existentes, el número de reservistas en estos meses debió oscilar en 10,000 hombres, aproximadamente.

Por otro lado, no obstante los documentos mencionan "provincia de Lima", su aplicación se limitó sólo a los habitantes de la ciudad. Para las poblaciones aledañas conformantes del departamento de Lima se dispuso, por decreto de 14 de julio de 1880, su división en doce zonas militares, las cuales se agruparían en columnas originarias de cada pueblo inscrito dentro de la respectiva zona, y mandadas por un hacendado o un vecino elegido por el jefe reservista Echenique. Estas columnas se agruparían bajo un Comandante militar que estaría subordinado a la Comandancia General de la Reserva. La misión de estas fuerzas rurales sería de apoyo y provisión a las fuerzas del Ejército, así como de hostilización al enemigo. En lo que respecta a las localidades ubicadas en la provincia de Lima, estas se agrupaban desde la 4a. hasta la 9a. zona, correspondiéndole a Chorrillos, Barranco y Miraflores la 8a. zona de fuerzas rurales. Muy poco es lo que se menciona en torno a estos contingentes armados; sin embargo, su presencia en toda esta etapa, incluyendo las batallas de Lima, está probada por las fuentes primarias, tales como la memoria del reservista Manuel Elguera, quien narra cómo los miembros de las fuerzas rurales cumplían labores de enlace entre los distintos comandos que formaban las líneas de defensa.

La reserva y la vida limeña

Uno de los principales puntos no considerados dentro de la temática abordada fue cómo vivió Lima la presencia y rutina de este Ejército de Reserva. La imagen de una Lima señorial, despreocupada de la Guerra, y en la que sus habitantes —especialmente los de sectores acomodados— sólo buscaban poner a salvo sus intereses, se ha impuesto en el discurso histórico actual casi con el carácter de dogma, no intentándose un acercamiento a lo que realmente se vivió basándose en documentos como son los periódicos o memorias de ex-combatientes. Estas fuentes abren otras perspectivas de análisis que nos sugieren distintas reacciones por parte de cada estrato social, una variedad de respuestas que enmarca un panorama más dinámico de lo que comúnmente se suele concluir.

Conformados los batallones, se dispuso el entrenamiento diario de los reservistas, el mismo que se iniciaba a las tres de la tarde y se prolongaba hasta las seis. Un repique de campanas sería la señal para el inicio de las actividades. Todos los comercios y establecimientos públicos debían cerrar para dar paso al desplazamiento de los reservistas hacia sus puntos de instrucción, ubicados en los linderos de la ciudad. La respuesta ciudadana ante el llamamiento y los inicios de los ejercicios fue notoria y entusiasta, constatándose la participación de todos los sectores sociales. Desde los personajes distinguidos de la sociedad limeña hasta las personas más modestas soportaron los avatares de los entrenamientos. Incluso autores extranjeros reconocen lo sucedido. El General ecuatoriano Francisco Salazar, en su obra *Las batallas de Chorrillos y Miraflores y el arte de la guerra,* señala:

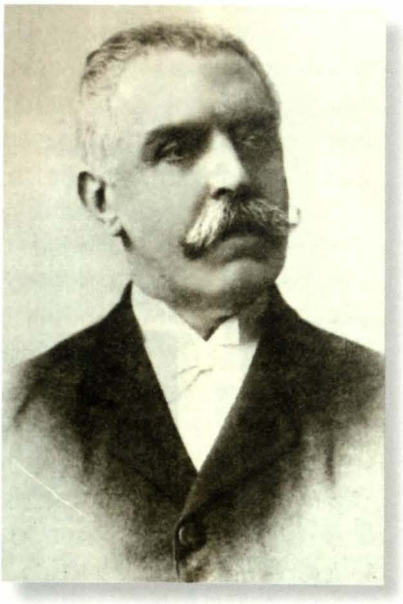
"Un repique de campanas sería la señal para el inicio de las actividades. Todos los comercios y establecimientos públicos debían cerrar para dar paso al desplazamiento de los reservistas hacia sus puntos de instrucción".

> "En el Ejército de Reserva estaba lo más florido de la juventud de Lima; estaban también muchísimos padres de familia que acababan de dejar el solio de la magistratura, los curules del legislador, los palacios dorados de la opulencia, para ocupar un puesto entre los defensores de la tierra que los había visto nacer; ni faltaron tampoco venerables ancianos que, oscilando en el ocaso de la vida, en medio de resplandores de los servicios que en otros tiempos habían prestado a su patria, se apresurasen a situarse en la sangrienta trinchera, donde se da y se recibe la muerte al siniestro fulgor de las granadas que estallan, de las bayonetas que centellean: ¡A tanto llegan las duras leyes de la guerra!".

Creemos que para dicha actitud jugó mucho la idealización de una Lima que significaba el escenario de la ansiada revancha por los reveses sufridos en la contienda bélica. Se configura así un escenario teatralizado pero a la vez efectivo, en tanto permitió una cohesión en torno a un solo objetivo. Aquella era pues una visión "romántica" en la que la Reserva tuvo un papel central.

Uno de los más prominentes reservistas, don Manuel González Prada, integrante del Batallón N° 50, apuntaba en su obra El Tonel de Diógenes:

> "Diariamente, nuestra división practicaba ejercicio en la Alameda de los Descalzos y en el camino a la huerta del Altillo. A las tres de la tarde sonaban algunos campanazos en la Catedral, y toda la Reserva se ponía en movimiento. En ventanas y balcones se instalaban las mujeres para ver desfilar a los reservistas, y los reservistas marchaban con aire marcial y conquistador. Los uniformes azules con visas blancos y las espadas con puño de metal amarillo pasaban en triunfo, bajo la mirada y la sonrisa de las mujeres. Yo, que nunca pude tomar a lo serio los entorchados y que nunca supe medir la distancia del uniforme a la librea, iba cubierto de un sobretodo gris".



Manuel Gonzáles Prada.

El mismo autor señalaba que durante la etapa junio-noviembre de 1880:

> "Lima se había transformado en un campamento. Todo era toque de tambores, clangor (sic) de trompetas, ruido de sables, galope de caballos y arrastrado de cureñas. Ya pasaba un batallón de línea, ya un pelotón de indios con más aire de ovejas que de tigres, ya un regimiento de caballería, ya una brigada de artilleros. Abundaban las plumas blancas, las charreteras doradas, los quepis rojos".

En las tertulias no se hablaba de otra cosa que no fuera de las últimas tácticas a adoptar, los periódicos no cesaban de publicar artículos de dicha índole, a fin de ayudar en los entrenamientos. Incluso la vida administrativa se ciñó a la rutina reservista, disponiendo que para todo acto de tal naturaleza era requisito indispensable la presentación de la boleta de inscripción, la cual puede equipararse al documento de identidad del mencionado periodo.

Por otro lado, la visión extraña de los limeños ante la llegada de muchos indígenas, que venían bajo el mando de hacendados, provocaba episodios como el que relata la esposa de González Prada en *Mi Manuel*: "Las gentes de Lima,

compadecidas, los animaban hablándoles. *'¿A qué has venido?'*, les preguntaban. *'A matar chilenos, animal grandazo con sus botas'*, contestaban ingenuamente en su ignorancia de saber contra quién iban a batirse". La capital encerraba, pues, una dimensión verdaderamente nacional.

Los problemas

No obstante aquella visión romántica dominante en Lima, conllevaba un cariz positivo, en tanto alimentaba una cohesión y concientizaba a la población sobre la obligación de estar presente en la defensa de la capital, muchas deficiencias en los aspectos organizativos no pueden tampoco dejarse de lado.

Paradójicamente, en ello se encuentra inmersa la génesis misma de la Reserva, que rompió con la continuidad castrense mantenida desde inicios de la guerra, y que la alejó de lo que en términos estrictamente militares debía constituir una reserva, pues la limitó sólo a los ciudadanos de la capital y manteniéndose siempre independiente del Ejército activo, aunque en teoría estaba adscrito a él. Las reformas introducidas en la estructura militar provocaron desorden y diversificación, al existir un exceso de unidades, entre las cuales no se señalaban claramente jerarquías y competencias. Asimismo, el nombramiento de nuevos jefes, muchos de ellos ostentando el único mérito de haber sido seguidores del Dictador, trajo malestar en los militares de carrera. El jefe reservista Echenique, sería —luego de la Campaña de Lima— señalado como uno de los principales ejemplos de esa nueva política instaurada por el Dictador.

En ello también tuvo relación la consignación de un nuevo tipo de oficialidad, conocida como "grado temporal", mediante el cual se otorgaba un rango militar a civiles. Esto incentivó aún más este panorama confuso. Así, el citado Julio Tenaud pasaba a ser Jefe de Estado Mayor de la Reserva como "Coronel temporal", con mando sobre oficiales de carrera.

Asimismo, el ambiente patriótico y festivo que se vivía en cada entrenamiento no era correspondido con un adoctrinamiento serio y adecuado, dándose excesiva importancia a los brindis que ponían punto final a la jornada del día, así como a las paradas militares y desfiles suntuosos. En ello, el ejemplo más representativo resulto ser la ceremonia de bendición de la "ciudadela Piérola", fortín instalado en el cerro "San Cristóbal". Este acto se realizó el 9 de diciembre de 1880, en momentos en que ya los chilenos se encontraban camino a Lima, motivando airados reclamos de los jefes rurales de la provincia de Yauyos, quienes pedían insistentemente instrucciones para hacer frente a los invasores.

Manuel Candamo, miembro de la Reserva y Presidente del Perú entre 1902 y 1903, escribía a su esposa el 4 de diciembre de 1880:

> "[...] después de la ceremonia se hizo desfilar por las calles a los batallones, formando columnas de honor a Su Excelencia, que estaba en el balcón de Palacio que da a la calle de los Desamparados. Pocos batallones iban uniformados y sólo dos o tres tenían armas; así es que más parecía aquello clubes electorales que Ejército".[1]



Sargento Luciano Muñoz

Como vemos, la falta de armamento adecuado fue otro de los grandes problemas, aun con los muchos esfuerzos del Dictador para conseguir pertrechos militares. Debido a ello, los reservistas se adiestraron muy poco en el uso de las armas de fuego, las cuales había de todo modelo (*Remington, Chassepot, Peabody*).

Para agravar la situación, se dispuso en octubre de 1880 la implementación de una nueva táctica militar: la del Marqués del Duero, militar español que había publicado artículos sobre infantería en 1879. Uno de los jefes reservistas, Bartolomé Figari, no dudó en señalar en una comunicación personal al Dictador el 25 de noviembre de 1880, lo siguiente:

> "Esto ha disgustado muchísimo a los jefes y oficiales y a la tropa misma, por perder todo el trabajo hecho y por tener que ponerse a enseñar una táctica que ninguno de ellos conoce y que los mismos instructores tienen que estar enseñando con cartilla en mano [...]. Llegado el momento de acción, la Reserva no podría trabajar, ni bajo una ni otra táctica, lo que creo es mi deber comunicarlo, pues lo que pasa en mi división pasa en las demás".

Podemos vislumbrar, pues, en esta etapa de junio-diciembre de 1880, una suerte de doble matiz: por un lado, una esfera triunfalista y motivada hacia el objetivo de una participación amplia en la defensa de la capital, y por otro lado, gruesas desorganizaciones y malestares que el avivado sentimiento patriótico muchas veces ocultaba.

Se reorganiza la Reserva



Soldado Manuel Herrera.

Finales de 1880 significó una reorganización del Ejército de Reserva, seguramente motivado por aquellas deficiencias señaladas y que hacían imposible el sostenimiento de la organización inicialmente dispuesta. El 23 de noviembre se realizó la reforma más importante, al decretarse la división de la Reserva en dos cuerpos de ejército, conformados por dos divisiones cada uno. De este modo, de las diez las divisiones existentes hasta ese momento, subsistían sólo cuatro, integradas esta vez de cuatro batallones cada una, haciendo un total de 16. Por su parte, las brigadas de artillería y caballería estarían ahora sujetas en mayor medida a la competencia del Ejercito de línea. Si hacia agosto de 1880 consideramos el número de reservistas en 10,000 hombres, con la reorganización el mismo debió disminuir aproximadamente a 6,000 combatientes.

Si bien el número de la infantería de la Reserva disminuyó, hay que tener en cuenta que muchos de los que militaron en batallones desactivados pasaron a conformar brigadas de artillería; González Prada es el ejemplo más claro, pues al desaparecer el Batallón N° 50, gran parte de su personal pasó a integrar las baterías emplazadas en los cerros colindantes a la capital. El autor de *Pájinas Libres* y *Horas de lucha* estuvo en el cerro El Pino, desde donde presenciaría las batallas de Lima y la derrota de las fuerzas peruanas.

La nueva estructura dada a la Reserva sería la misma con la que participó este cuerpo armado en las batallas de Lima. Así, el primer cuerpo de ejército estaría a cargo del Coronel temporal Pedro Correa y Santiago. La primera división de este primer cuerpo tuvo el mando del Coronel temporal Dionisio Derteano. Los jefes de los cuatro batallones, también con grados de Coronel temporal, serían:

- Batallón Nº 2: Manuel Lecca.
- Batallón Nº 4: Ramón Ribeyro.
- Batallón Nº 6: Narciso de la Colina.
- Batallón Nº 8: Juan de Dios Rivero.

La Segunda División, comandada por el Coronel temporal Manuel Francisco Benavides, tenía como jefes de batallones a los Coroneles temporales:

- Batallón Nº 10: José Mercedes León.
- Batallón Nº 12: Manuel Montero.
- Batallón Nº 14: Manuel Pomar.
- Batallón Nº 16: Francisco Ramírez y Sánchez.

El segundo cuerpo de ejército estaba al mando del Coronel Serapio Orbegoso y lo conformaban los batallones numerados desde el N° 18 hasta el N° 32. La primera división estaba a cargo del Coronel Juan Arrieta, teniendo como jefes de batallones a Ricardo Ortiz de Zevallos, Martín Dulanto, Domingo Rada y Luis Roca y Boloña. La segunda división, comandada por Bartolomé Figari, tenía como jefes de batallones a Ismael Muro, Aurelio Alarco, Rufino P. Echenique y Manuel Ramírez. Fue una constante la modificación en el cuadro de jefes de este segundo cuerpo, por lo que las fuentes pueden parecer disímiles.

El mes de diciembre significó la toma apresurada de medidas para mejorar la organización de las unidades del Ejército y la Reserva, motivada por las noticias de la aproximación de los chilenos. En ese sentido, se haría notar hasta los momentos inmediatamente previos a las batallas, una etapa de continua movilidad en la ubicación de las tropas, tanto de reservistas como del Ejército de línea. El día seis de ese mes, se estipuló el acuartelamiento de los reservistas. Cada noche, a partir de las nueve, los miembros de dicho Ejército deberían presentarse en lugares previamente designados para permanecer hasta las nueve de la mañana del día siguiente, al culminar los entrenamientos diarios que se iniciaban desde ese día a las seis de la mañana.

El 24, vísperas de la Navidad, ocurrirían dos hechos trascendentales: Piérola dispuso una nueva reorganización del Ejército de línea, estipulando cuatro cuerpos armados en los que se mezclaban batallones de los ejércitos del Norte y del Centro. Estos se ubicarían en la llamada Línea de Defensa de Chorrillos y tomarían parte en el encuentro del 13 de enero de 1881. Las jefaturas de estos cuerpos recayeron en los Coroneles Miguel Iglesias, Belisario Suárez, Justo Pastor Dávila y Andrés A. Cáceres.

Asimismo, el Dictador declaró que asumía la jefatura máxima de todas las fuerzas presentes en Lima. Esta sería una de las medidas más controversiales que tomaría el Jefe Supremo, la misma que tendría directa relación en torno al desempeño de los ejércitos defensores de la capital.

El día 26, como último acto antes de enfrentar los avatares de la campaña, se dispuso la partida de los reservistas hacia sus puestos de combate. La narración del corresponsal del diario limeño "La Opinión Nacional" es útil en este punto:



Soldado Pacifico Castro.

> "La Reserva ha dejado la metrópoli peruana con inaudito entusiasmo, con rara resolución. Tiene un deber y va a cumplirlo. 'No necesitará combatir la Reserva', dicen los de línea. 'Los de línea de vanguardia no deberían conquistar solos las glorias de la patria', exclaman los de la Reserva.
>
> A las 12 M se podía desfilar. El observador podía en vano buscar un semblante triste. La gran idea, el gran sentimiento dominaba en todas las impresiones. Sin embargo, la madre se desprendía del único hijo y apoyo; la esposa, con sus tiernos hijos, del esposo y del padre; el hermano del hermano; el amigo del amigo; la prometida del que lleva en sus manos su suerte y su destino [...].
>
> Hubo un soldado que fue a despedirse de sus hijos. La esposa se arrojó sobre él, le suplicó y lloró para que se incorporase a su cuerpo después. Quería tener la dicha de verlo un día más. Nada pudieron las lágrimas y súplicas...
>
> Llegados a Miraflores, nos encaminamos a nuestro cuartel. Orden más completo no es concebible. Allá pasamos la noche y al despuntar el día formaba el batallón para dirigirnos a nuestro campamento".

El Ejército de Reserva pasaba así a ubicarse en sus puestos de combate a esperar la llegada del invasor, hecho que ocurrió el 15 de enero de 1881. A pesar de los problemas enfrentados, se había logrado conformar en Lima un escenario encendido de fervor nacionalista, provocado en gran medida por la presencia

mayoritaria de la población en el Ejército de Reserva. Sin embargo, una vez en campaña, las deficiencias tanto en instrucción como en organización, ocultas hasta ese momento bajo el halo romántico ya expuesto, harían notar finalmente su importancia.

Referencias

1. De la Puente Candamo, José A. y José De la Puente Brunke. *El Perú desde la intimidad. Epistolario de Manuel Candamo (1873-1904)*, p. 144.

Bibliografía

Fuentes primarias

- Biblioteca Nacional:
- Archivo Piérola: Sección Oficios, sección "Comunicaciones personales al Dictador" y sección "Comunicaciones personales del Dictador", años 1879-1882.
- Periódicos:
- "El Peruano", 1880.
- "La Opinión Nacional", 1880.

Fuentes secundarias

- Ahumada Moreno, Pascual (1892). *Guerra del Pacífico: recopilación completa de todos los documentos oficiales, correspondencias i demas publicaciones referentes a la guerra que ha dado a luz la prensa de Chile, Perú i Bolivia, conteniendo documentos inéditos de importancia* (sic). Valparaíso: Imp. y Lit. Excelsior, 8 vols.
- Barros Arana, Diego (1979). *Historia de la Guerra del Pacífico* (1879-1883). Santiago de Chile: Editorial Andrés Bello.
- Basadre, Jorge (1983). *Historia de la República del Perú*. Lima: Editorial Universitaria, 11 Vols.
- Bonilla, Heraclio (1980). *Un siglo a la deriva. Ensayos sobre el Perú, Bolivia y la guerra*. Lima: IEP.
- De la Puente Candamo, José A. y José De la Puente Brunke (2008). *El Perú desde la intimidad. Epistolario de Manuel Candamo* (1873-1904). Lima: Fondo Editorial PUCP.
- González Prada, Adriana de (1947). *Mi Manuel*. Lima: Editora Cultura Antártica.
- González Prada, Manuel (1945). *El Tonel de Diógenes*. México: Edición Tezontle.
- *La Gesta de Lima. 1881 -13/15 Enero - 1981 (1981).* Lima: Comisión Permanente de Historia del Ejército del Perú (CPHEP).
- López Martínez, Héctor (1981). *Piérola y la defensa de Lima. Con testimonios sobre las jornadas del 13 y 15 de Enero de 1881*. Lima: Editorial Talleres Gráficos S. A.
- Paz Soldán, Mariano Felipe (1979). *Narración Histórica de la Guerra de Chile contra el Perú y Bolivia*. Lima: Milla Batres, 3 tomos.
- Salazar, Francisco (1882). *Las Batallas de Chorrillos y Miraflores y el arte de la guerra*. Lima: Imprenta del Universo de Carlos Prince.
- Vargas Ugarte, Rubén (1979). *Historia General de la Guerra del Pacífico*. Lima: Milla Batres, 2 vols.

Bicentenario de las primeras Juntas de Gobierno de Argentina y Chile



C. DE F. JUAN CARLOS R. LLOSA PAZOS



Congreso de Tucumán.

El 28 de abril arribaron al Callao fragatas, goletas y bergantines de diversos países de América y Europa para participar del *"Encuentro y Regata Internacional de Grandes Veleros"*, en ocasión de conmemorarse el Bicentenario de la instalación de las Juntas de Gobierno en Buenos Aires y Santiago, hecho que marcaría un hito en la lucha por la Independencia de Hispanoamérica, evento que ha sido organizado en conjunto por las Armadas de Chile y Argentina. En esta regata, que cuenta con la participación de los buques escuela a vela de las Armadas de Argentina, Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, España, Holanda, México, Portugal, Uruguay y Venezuela, se navega por mares australes y del Caribe, y se visita los más importantes puertos latinoamericanos. A propósito de esta significativa efeméride latinoamericana, es propicio hacer un recuento y algunas reflexiones sobre la trascendencia del suceso que se conmemora y su relación con la Independencia del Perú.

El proceso que finalmente concluyó con la Independencia americana tuvo complejas características que no obedecen exclusivamente —como se ha sostenido muchas veces— a una lucha separatista entre españoles y patriotas, donde los primeros representaban a los malos y los segundos a los buenos, ni a una guerra entre avasalladores y avasallados, en pugna por conquistar su libertad. En cierto modo, la emancipación resultó siendo una suerte de guerra

civil, ya que los bandos opuestos estaban constituidos principalmente por hombres nacidos en tierras descubiertas por Cristóbal Colón.



Francois Marie Arouet "Voltaire".

Por otro lado, las ideas de soberanía del pueblo, del contrato social, de la separación de poderes, de la secularización de la política —que finalmente se impusieron y sirvieron para cambiar las formas de gobierno en buena parte de Occidente— llegaron a cobrar fuerza en los reinos americanos de España muchos años después de la Independencia norteamericana de 1776 y del estallido de la Revolución Francesa de 1789. Controles estatales y eclesiásticos limitaron (a excepción de algunos claustros universitarios donde la nueva ideología logró infiltrarse, o de las páginas de alguna gaceta) la difusión, en la América de los Borbones, de las obras de los protoliberales y liberales europeos en sus diferentes matices —algunas inclinadas más a la libertad y otras más a la igualdad— como las de Locke, Rousseau, Voltaire o Montesquieu. La Corona española, en las décadas finales del siglo dieciocho y la primera del siglo diecinueve, se protegió como pudo del virus francés, empeñándose con terquedad en preservar incólume el anciano régimen. A pesar de ello, el absolutismo estaba inevitablemente condenado a muerte para cuando el primo de Luis XVI, Carlos IV de España, ocupó a partir de 1788 el trono del antiguo imperio donde otrora no se ponía el sol.

Es interesante notar que no fue en los dominios americanos de los reyes españoles donde se pudo ubicar el centro de gravedad de la pérdida de las más importantes posesiones españolas de ultramar, sino más bien en el propio territorio peninsular de la Corona y a causa de una operación concebida por Napoleón Bonaparte durante el desarrollo de sus campañas militares en Europa continental. Es así que a fines de 1807 las fuerzas del emperador de los franceses, con el pretexto de someter a Portugal por haberse este reino atrevido a comerciar con Gran Bretaña, con quien Francia se hallaba en guerra, atraviesan España con el permiso del Primer Ministro Manuel Godoy. Ante esta acción militar, la casa reinante portuguesa huye a sus posesiones en América para establecerse en lo que sería más tarde el Imperio del Brasil, bajo el régimen de Pedro I, posteriormente coronado como Pedro IV de Portugal.

En España, la presencia de tropas galas causa indignación y rechazo. Poco después, Napoleón —que ha logrado posesionarse bien en la Península Ibérica, en consecuencia con sus planes de conquista— obliga al Rey Carlos IV y luego a su hijo, el Príncipe de Asturias —luego Fernando VII—, a abdicar en favor de su hermano mayor José Bonaparte, quien fuera coronado como José I de España. A este suceso se le conoce como las abdicaciones de Bayona, ocurridas a fines de abril de 1808. Enterado de este hecho, el pueblo de Madrid se subleva contra el rey espurio en apoyo a Fernando de Borbón. De inmediato, en el resto del país, miles de súbditos leales al trono católico se organizan y forman sus Juntas de Gobierno. Esto se lleva a cabo en más de una ciudad, siguiendo el antiguo principio por el cual, ausente el monarca, el pueblo estaba facultado para designar a las autoridades que gobernasen en su nombre (Silva Galdames: 1999). Este principio se encontraba establecido en antiguas leyes de Castilla, que datan del reinado de Alfonso X "el Sabio", en el siglo XIII.



Cabido abierto de Buenos Aires, 22 de mayo de 1810.

Poco tiempo después, al otro lado del Atlántico, los criollos de las diferentes capitales americanas ven la oportunidad de establecer su propio autogobierno, aunque leal a la legítima Corona española. Este es el hecho que significa la partida de nacimiento de la Independencia de América del Sur.

Es importante acotar que hasta antes de la captura del trono de los Reyes Católicos a manos del Gran Corso, en América las ideas separatistas no obtuvieron significativo impacto. Lo que sí existió —aunque nada tiene que ver con lo sucedido en la Francia de Luis XVI— fueron reclamos contra el abuso y la exigencia del buen gobierno a funcionarios de la Corona, principalmente a algunos corregidores en el Virreinato del Perú, que además estaban obligados a respetar el linaje y privilegios de los caciques —comúnmente descendientes de los antiguos soberanos del Imperio de los Incas— tal como era la costumbre desde tiempos de Felipe II en el siglo XVI.

En el caso de Chile, por ejemplo, el escritor y político conservador Alberto Edwards, en su ensayo *La Fronda Aristocrática en Chile*, sostiene que en su país no existe menor prueba histórica o documental de la existencia de un movimiento espiritual de renovación política antes de los acontecimientos de 1808 y que era bastante difícil que las obras filosóficas francesas pudieran haber logrado revolucionar el alma de un país en el que muy pocos leían (Edwards: 1987). En el Perú, aunque la generación de Baquíjano y la que le siguió en 1808 produjeron una serie de intelectuales brillantes, incluyendo a Manuel Lorenzo Vidaurre, José Faustino Sánchez Carrión y el sacerdote Francisco Javier Luna Pizarro, pocos de estos llamados intelectuales precursores de la Independencia promovieron realmente el separatismo o la causa emancipadora (Klarèn: 2004).

Contribuye a comprender mejor el proceso de formación de las Juntas de Gobierno hispanoamericanas, tener en cuenta la decisión de los reyes borbones de desplazar a las elites criollas de los puestos importantes en la administración colonial durante el siglo XVIII. Esto se dio principalmente en la segunda mitad de aquel siglo, en razón a las reformas administrativas que introdujeron en América y que contendrían, entre otras medidas, la expulsión de los jesuitas y la creación de los Virreinatos del Río de la Plata y de Nueva Granada. Esa política real hizo que condes y marqueses —muchos de ellos descendientes de conquistadores— vieran disminuida su influencia en favor de funcionarios civiles, oficiales del Ejército y de la Armada peninsulares, muchas veces extraídos de las clases medias o de antiguas familias aristocráticas empobrecidas, contrario a lo que sucediera bajo los Habsburgo.

La orgullosa aristocracia criolla, dueña de la fortuna y de la tierra, miraba con desdén y recelo a esos oscuros advenedizos recién llegados de ultramar y que por el hecho de haber nacido en la Península se consideraban súbditos privilegiados del soberano común (Edwards: 1987). Estos factores influenciaron en buena parte de la elite criolla americana para que viesen en la crisis de gobernabilidad que azotaba la Península Ibérica, una oportunidad de oro. Oportunidad que les permitiría recobrar cuotas de poder pero sin optar por el separatismo —en particular en Lima—.



Virrey Fernando de Abascal.

Volviendo a España, en Sevilla se establece una Junta Central —que reunió a más de un gobierno local y que después fue disuelta por los franceses— que de inmediato se apresura por asegurar la lealtad de las colonias en América, al invitar a los reinos de ese continente a designar delegados para que participen en el Gobierno. Los criollos desde los cabildos se negaron, argumentando que el Papa había entregado la soberanía de América a la Corona de Castilla y que por tanto debían construir sus propias Juntas para administrar las colonias en nombre del Rey (Silva Galdames: 1999). Se argumenta que los habitantes de América eran jurídicamente súbditos de Fernando VII y no de los españoles peninsulares y tenían igual derecho que estos para organizarse políticamente mientras durase la cautividad del Rey (Edwards: 1987). Entonces, no existiendo rey en el trono, no tendrían por qué someterse a ninguna autoridad ajena a la jurisdicción de su reino. Esta invitación no se llega a extender a Lima, donde el Virrey don José Fernando de Abascal, más tarde Capitán General de los Reales Ejércitos de su Majestad Católica, tiene el total control político y militar de su jurisdicción.

El ambiente político en la región, no acostumbrada a sobresaltos, se agita en las principales ciudades: Buenos Aires, Santiago, La Paz, Chuquisaca, Quito, Montevideo y Caracas, las que no tardan en elegir a los miembros de las Juntas de Gobierno, situación que es rechazada por los españoles peninsulares, que exigen el sometimiento a la metrópoli. Ya establecidas las Juntas afirman su lealtad al rey destronado. Este periodo que va de 1809 a 1810 es decisivo para

América, aunque la Independencia tendría características distintas en cada reino. Entre mayo y setiembre de 1810 se establecen las Juntas de Gobierno de Buenos Aires y de Santiago, las cuales jugarán un trascendental rol en la Independencia del Perú.

En los diversos debates que se dan en el seno de los cabildos, además de designar a los integrantes de las Juntas y sus atribuciones, van a surgir bandos con ideas políticas e intereses económicos encontrados y debates entre grupos divididos, como en Francia post revolucionaria, entre fuldenses (monárquicos constitucionales, más tarde conservadores), girondinos (republicanos moderados) y jacobinos (republicanos radicales), cada cual con sus distintas propuestas para establecer el régimen político que los debía regir. Paralelamente en España se combate al francés y se debaten la restitución del absolutismo, el establecimiento de la monarquía constitucional y hasta la formación de la república. Finalmente, con el Borbón preso y totalmente sumiso a Bonaparte, en Cádiz se promulga la Constitución liberal de 1812, donde los "fuldenses" logran imponer la monarquía constitucional. Aquí juega un papel destacado el Ejército Real español, el mismo que en importante número se hallaba constituido por una oficialidad proveniente de un estrato social inclinado a las ideas liberales de la Ilustración, las que han tenido, desde la toma de la Bastilla, gran acogida en el pueblo y en la burguesía europeos.

"En los diversos debates que se dan en el seno de los cabildos, además de designar a los integrantes de las Juntas y sus atribuciones, van a surgir bandos con ideas políticas e intereses económicos encontrados y debates entre grupos divididos".

A partir de entonces, en América y principalmente en Buenos Aires, los jacobinos (la izquierda radical, si se quiere) hacen sentir su propuesta de romper para siempre con España. Sostenían que el momento era propicio, antes de que las cosas volviesen a su lugar en Europa —lo que no era nada improbable— y con ello la Corona impusiese nuevamente la preeminencia de los españoles peninsulares sobre los criollos en los asuntos públicos y el control del comercio. El primer paso que dieron los bonaerenses en ese sentido fue no aceptar al Virrey nombrado por la Junta Central de Sevilla, aduciendo que

su designación carecía de legitimidad al no provenir de la voluntad real. La elite criolla porteña adujo que no tenía por qué acatar cualquier designio de una Junta que no tenía autoridad sobre su ciudad, siguiendo la lógica de las antiguas leyes de Castilla antes mencionadas.

En Buenos Aires, parte importante de la elite criolla estaba compuesta por ganaderos que producían cuero y que pugnaban por el libre comercio. La independencia de España favorecía su interés, lo que era opuesto a los intereses de otro sector de la elite, que se había enriquecido gracias al contrabando fomentado por la disposición borbónica de que sus colonias sólo pudieran establecer el comercio con la Península; sin embargo, para la fecha que nos ocupa esa restricción, se había flexibilizado significativamente. Una vez apostado mayoritariamente por la ruptura con España, los porteños pretendieron imponer su liderazgo sobre el resto de Provincias Unidas del Río de la Plata, que décadas más tarde se denominaría República Argentina.

En el caso de Santiago, si bien es cierto que la gobernación de Chile dependía directamente de la Corona, sus actividades económicas estaban regidas por los designios emitidos desde la casa de Pizarro. Siendo la elite de Santiago menos acaudalada que la bonaerense y sin la rivalidad de esta con las elites de provincias, como sucedía en el Virreinato del Río de la Plata, les resultó más fácil ponerse de acuerdo y organizar una Junta, que es sin duda la génesis de la formación del Estado chileno. Esta incorporaba al gobernador peninsular como presidente de la misma, marcando una clara diferencia con su similar en Buenos Aires. La elite santiaguina promueve el libre comercio, buscando librarse de la influencia política y de los controles aduaneros de Lima. Esta decisión permitía —con oposición de muchos españoles— establecer sus propias reglas de gobierno, siempre a nombre del Rey Fernando VII.

Debemos recordar que por aquella época empezaba a cobrar gran importancia el fenómeno económico social que se conoce como la Revolución Industrial, liderada por Gran Bretaña, imperio que, dueño del mar, extendía su comercio por los mares del mundo. La costa americana resultaba ser un mercado muy interesante para los británicos, más allá de la vieja afición de sus marinos por el corso. El Gobierno de Su Majestad Británica apoya la formación de las Juntas Americanas leales al rey Borbón, ya que siendo enemigo de Francia no convenía a sus intereses enemistarse con España, aun cuando esta estuviese gobernada por una Junta Central.

Los gobiernos autónomos son combatidos desde Lima por el Teniente General José Fernando de Abascal, trigésimo octavo Virrey del Perú, hombre de gran habilidad (a decir del tradicionalista Ricardo Palma), quien logra someter



Fernando VII de España.

las Juntas formadas en territorio de aquel virreinato (Quito), en la gobernación de Chile (Santiago) e incluso las del Alto Perú (La Paz, Chuquisaca), que por aquel entonces pertenecía al Virreinato del Río de la Plata y que finalmente anexó a Lima. Fuerzas enviadas a lo que hoy es Bolivia por la Junta de Buenos Aires son derrotas por tropas realistas constituidas principalmente por criollos, mestizos y hasta indios, que combaten a los "insurgentes" en nombre del Rey. En el periodo previo a que Fernando VII recuperase su corona, Abascal ha limitado las acciones militares de la Junta de Buenos Aires a territorio argentino. Esa ciudad desde 1808 se convierte en el centro de disputas de orden político y económico en América del Sur, donde participan personajes como la Infanta Carlota, hermana de Fernando; el Contralmirante Brigadier de la Real Armada de origen francés, Santiago Liniers, Virrey del Río de la Plata, y Juan José Castelli, miembro de la Junta de Gobierno de Buenos Aires, en cuyo honor San Martín dio su nombre a la capturada goleta *Sacramento* —el primer buque de la Armada del Perú republicano—; participaba además el General José de Goyoneche, arequipeño enviado por la Junta Central de Sevilla a apaciguar los ánimos exaltados en Buenos Aires y en La Paz, así como agentes franceses y británicos, comerciantes, criollos leales al Rey y patriotas libertarios. Estos últimos habían apostado por subvertir el orden colonial, pero como "vasallos del mismo Rey".

En 1814 se restaura la casa Borbón en el reino de España. Una de las primeras medidas que toma el Rey Fernando VII es abolir la Constitución liberal de 1812, anulando todo lo actuado por esta y restableciendo el absolutismo. Sin embargo, para cuando el monarca español recupera su trono, no comprende que no estaba en capacidad de contener el tsunami liberal que ya inundaba Europa. Bastaba con echar una mirada a lo que acontecía en su reino peninsular para comprobar la existencia de las resistencias al absolutismo, en particular, como hemos señalado, del Ejército Real. De ahí que no es extraño que en los años sucesivos no pocos soldados y marinos españoles se plegaran a la causa patriota.

La vuelta al viejo régimen llevaría la situación americana a su punto de quiebre. De haber optado por la monarquía constitucional, Fernando de Borbón hu-

biese asestado un duro golpe a los jacobinos americanos, y así habría logrado mantener la lealtad de sus colonias, como sucedió con el Reino Unido. La Corona británica, ante la fuerza de los hechos —la propagación de la democracia liberal en buena parte del orbe— fue reconociendo derechos de autodeterminación de sus colonias, lo que finalmente se concretó en la Conferencia Imperial de 1920, que dio lugar al Estatuto de Westminster. Ahí nació la *British Commonwealth of Nations*, que incorporó países como Canadá, Nueva Zelanda, Australia, Sudáfrica, entre otros, a los que se suman recientemente naciones como Ruanda. La Commonwealth es una organización internacional de cooperación económica y política, y desde su fundación tiene como cabeza al monarca británico.



Jura de la Bandera por el General Belgrano.

Lo cierto es que el Borbón persiguió a los liberales en la Península y envió tropas a América para someter a las cada vez más peligrosas rebeldías. Cabe destacar que esto sucede a partir de 1815, cuando Fernando VII envía al General Morillo a dominar a los rebeldes que operan en Nueva Granada. En el periodo que va desde 1808 a 1814, la Península no pudo proporcionar a los virreyes tropas de refuerzos, puesto que su lucha contra José Bonaparte acaparaba todos sus esfuerzos. Este asunto hace más notoria aún la idea de la emancipación como una guerra civil.

En el Perú, el éxito obtenido por el Virrey Abascal contra las Juntas de Gobierno en la región —logrado cuando aún seguía el río revuelto en la Península— pudo haber sido aprovechado por el Virrey para coronarse soberano del Imperio de los Incas, como muchos se lo aconsejaron. Tal como sucedió en su momento con el conquistador Gonzalo Pizarro —que desoyó los consejos de su lugarteniente, el célebre Francisco de Carvajal, el "Demonio de los Andes"—, Abascal, el "Marqués de la Concordia", se mantuvo fiel al Rey. Fue Abascal —"hidalgo segundón de modesto origen", como escribiera Palma— un absolutista convencido y un leal servidor del Rey. Su tarea fue retrasar lo que él creía en su fuero interno que ya tenía previsto un desenlace ineludible: la Independencia de América. Por ello, el antepenúltimo Virrey del Perú —cuenta el tradicionalista— pidió al Rey su cambio de colocación, ya que no

quería cargar en sus hombros la responsabilidad de perder el Perú para España. En su reemplazo fue designado uno de sus lugartenientes, el Teniente General Joaquín de la Pezuela (Palma: 1961).



El Almirante Cochrane, fundador de la Marina sudamericana.

Es indudable que el significado del acontecimiento cuyo Bicentenario se celebra, fija un importante hito en la carrera hacia la libertad de Chile y Argentina, donde tiempo después se impondría el bando separatista. Pero aún faltaban diez años para el impulso definitivo. Nada de lo hecho hasta ese tiempo sería definitivo si no se derribaba la *muralla peruana*. Abascal había hecho sentir cuánto pesaba el poder real del Virreinato peruano sin refuerzos de la Península, sobre todo en cuanto a medios navales. La Expedición Libertadora de San Martín, en 1820, devenía en una maniobra indispensable para asegurar la Independencia de Chile y Argentina. Por ello, el control del mar tendría un efecto decisivo. El Gobierno chileno contrató al Capitán de Navío retirado Thomas Cochrane para comandar su naciente Armada. Este marino británico de mala fama, pero de muy eficiente foja de servicios, logra arrebatar a la Armada Real en el Pacífico Sur el control del mar, lo cual tendría un efecto decisivo en el desarrollo de las futuras operaciones en el territorio peruano. Con este hecho, la guerra por la independencia dejaba una importante lección para la defensa y seguridad de nuestro país en adelante.

Hasta antes del desembarco de la Expedición Libertadora en Paracas, el Virreinato fue escenario de continuas afirmaciones de lealtad al Rey español, según sostiene el Virrey Pezuela. El gobernante afirma en sus memorias que la mayoría de la población indígena fue leal al Rey y que esto podría considerarse en mayor o menor porcentaje en tanto que la elite criolla no estimuló mucho la participación de los indígenas en el movimiento libertario, puesto que en muchos sectores se ubicaron en una posición expectante. Y esto obedecía a que la situación era bastante distinta al resto de reinos sudamericanos. Como sostiene nuestro gran historiador Jorge Basadre: por el mayor enraizamiento de la tradición colonial, por la mayor abundancia de funcionarios, nobles y comerciantes prósperos dentro del régimen vigente, por las condiciones excepcionales que supo desplegar el Virrey Abascal, el Perú no sólo resultó siendo

el país menos movido por la conmoción libertadora sino el paladín de la resistencia colonial (Basadre: 1931).

En país de los hechos consumados —como decía Nicolás de Piérola— la independencia sería aceptada en todos los niveles sociales sin que tuviera un efecto traumático para quienes aún simpatizaban con la causa realista.

Bibliografía

- Basadre, Jorge. (1931). *Perú: problema y posibilidad*. Lima: E. Rosay.
- Silva Galdames, Osvaldo. (1999). *Breve Historia de Chile*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Contreras, Carlos y Marcos Cueto. (2000). *Historia del Perú contemporáneo*. Lima: IEP.
- Palma, Ricardo. (1961). *Tradiciones peruanas completas*. Madrid: Aguilar.
- Klarèn, Peter. (2004). *Nación y sociedad en la historia del Perú*. Lima: IEP ediciones.
- Edwards, Alberto. (1987). *La fronda aristocrática en Chile*. Santiago de Chile: Editorial Universitaria.





Licenciada en Ciencias de la Comunicación
TATIANA FIGUEROA LÓPEZ

oticias nacionalesnoticias nacionales noticias nacion
ticias nacionales noticias nacionales noticias nacionales
cionales noticias nacionales noticias nacionales noticias
acionales noticias nacionales noticias nacionales noti
cionales noticias nacionales noticias nacionales noticias nacion
cionales noticias nacionales noticias nacionales not
oticias nacionales noticias nacionales noticias nacion
ticias nacionales noticias nacionales noticias nacionales noti
acionales noticias nacionales noticias nacionales n
cionales noticias nacionales noticias nacionales no
cionales noticias nacionales noticias nacionales noticias
oticias nacionales noticias nacionales noticias nacio
oticias nacionales noticias nacionales noticias nacion
icias nacionales noticias nacionales noticias nacionales notic
cionales noticias nacionales noticias nacionales noticias nac
oticias nacionales noticias nacionales noticias nacio
icias nacionales noticias nacionales noticias nacionales

Command Master Chief del Componente Naval del Comando Sur y Cuarta Flota de los EE. UU. arribó en visita oficial al Perú



El Command Master Chief Mauricio Rueda, del Componente Naval del Comando Sur y Cuarta Flota de los Estados Unidos de América, arribó al Perú en visita oficial, con el fin de incrementar los lazos de amistad, camaradería y confianza mutua entre ambas Armadas.

A su llegada, la autoridad visitante fue recibida por sus homólogos, los Técnicos Asesores Maestros de la Comandancia General de Operaciones del Pacífico y de la Comandancia de la Fuerza de Superficie de la Marina de Guerra del Perú. Como parte de las actividades programadas en su agenda, el Command Master Chief Mauricio Rueda participó de una reunión de trabajo con sus similares en la Secretaría de la Comandancia General de la Marina.

En su turno, la autoridad estadounidense ofreció una Conferencia Magistral, dirigida a los Técnicos Asesores Maestros de las unidades y dependencias del área de Lima y Callao. Durante su disertación el Command Master Chief abordó temas como "Introducción de los Principios de Liderazgo" y "Ética de Liderazgo y Valores Centrales". Por su parte, el Técnico Supervisor 1º Art. Francisco Távara Arévalo, con amplio dominio desarrolló el tema "Aplicaciones Prácticas de Liderazgo".

El distinguido marino norteamericano, en el auditorio del Centro Médico Naval, ofreció las conferencias: "Delegación y Obtención del Poder" y, "Asesoramiento", las mismas que fueron dirigidas a sus homólogos de la Marina de Guerra del Perú. De igual manera, en representación de los marinos peruanos, le correspondió al Técnico Supervisor 2º Sebastián Chunga Rodríguez referirse en torno al "Desarrollo del Subordinado".

Bienvenida al X Contingente de "Cascos Azules"

En el Cuartel General del Ejército se llevó a cabo una ceremonia de bienvenida al X Contingente de "Cascos Azules" de la "Compañía Perú", que retornó al país después de seis meses, tras colaborar con la Misión de Estabilización de las Naciones Unidas en Haití (MINUSTAH), y de ayudar activamente en las labores de seguridad, rescate y remoción de escombros, durante el fatídico terremoto que asoló la ciudad de Puerto Príncipe, el pasado 12 de enero.



Acudieron al acto el Ministro de Defensa, Ingeniero Rafael Rey Rey; el Jefe del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, General del Ejército Francisco Javier Contreras Rivas, además de los Comandantes Generales del Ejército, Marina y Fuerza Aérea, y altas autoridades militares y civiles.

El grupo de "Cascos Azules", al mando del Teniente Coronel Walter Rodríguez Pinto, e integrado por 204 efectivos militares —114 miembros del Ejército, 49 de la Marina y 41 de la Fuerza Aérea—, brindó en todo momento, eficaz y oportuna ayuda humanitaria a los miles de damnificados del movimiento telúrico que cobró aproximadamente 150 mil vidas en ese país.

Cadetes Navales realizaron Crucero de Instrucción al Litoral 2010



Ciento setenta y cuatro Cadetes Navales se embarcaron a bordo del B.A.P. "Mollendo" para realizar el Crucero de Instrucción al Litoral (CRULIT 2010), en cuyo itinerario arribaron a los puertos más importantes de la costa peruana.

La travesía, cuyo propósito es complementar la preparación académica de los Cadetes Navales de tercer y primer año de la Escuela Naval del Perú, se desarrolló en dos etapas: Norte, del 25 de enero al 17 de febrero, y la etapa Sur, del 21 de febrero al 10 de marzo. En ambas fases, los futuros oficiales tuvieron la oportunidad de incrementar su cultura e identidad nacional al compartir de cerca las costumbres y realidad de las poblaciones de los puertos visitados.

Junto con los 151 Cadetes varones y 23 Cadetes femeninos, se encontraban invitados jóvenes navales de la Armada de Bolivia, así como de la Escuela Nacional de Marina Mercante "Almirante Miguel Grau Seminario".

En el curso de este crucero los Cadetes Navales tuvieron la oportunidad de participar en los entrenamientos operacionales intermedios que realiza la Marina de Guerra del Perú mar adentro, en los que intervienen unidades submarinas, aeronaves, personal de Infantería de Marina y de la Fuerza de Operaciones Especiales.

Durante el crucero, se llevaron a cabo diversos ejercicios, como búsqueda y ataque por grupo submarino, maniobras tácticas, reabastecimiento general en la mar, operaciones de interdicción marítima, incursión anfibia, juegos de guerra, ataque a unidades navales, entre otros, los mismos que incrementaron el nivel de entrenamiento de las dotaciones de las unidades participantes.

Conferencia Inicial de Planeamiento para la próxima versión del ejercicio SIFOREX



Uno de los ejercicios navales de trascendencia internacional que viene realizándose cada dos años en el Mar de Grau, lo constituye el *Silent Force Exercises* (SIFOREX), en cuyo desarrollo se realizan diversos ejercicios de "Guerra Antisubmarina", entre las unidades de superficie de la Marina de los Estados Unidos y de la Marina de Guerra del Perú.

Para la realización del SIFOREX 2010, se llevó a cabo en la ciudad de Lima la Conferencia Inicial de Planeamiento, la cual se inició el 1 de febrero y culminó el 5 del mismo mes. En el curso de esta reunión, realizada en la Sala de Conferencia de la Fuerza de Submarinos, se firmó un trascendental documento a cargo de los representantes de las delegaciones de las Marinas participantes, entre ellos, el Capitán de Navío Óscar Fernández-Dávila, de la Marina de Guerra del Perú y, por parte de la Marina Norteamericana, el Capitán de Fragata Douglas Fitzgerald. Se tiene planificado realizar el ejercicio SIFOREX 2010 en el próximo mes de julio, entre fuerzas antisubmarinas y las unidades de la fuerza de submarinos de la Marina de Guerra del Perú.

El SIFOREX es un ejercicio bilateral en cuyo curso intervienen unidades integrantes de las citadas Marinas, con la finalidad de entrenarse en Misiones Multinacionales de Paz, para hacer frente a virtuales amenazas modernas que se presentan en la mar.

Visita de Oficiales de Enlace Acreditados ante el U.S. Fleet Forces Command en Norfolk, Virginia, a la ciudad de San Diego

Una delegación de Oficiales de Enlace Acreditados ante el U.S. Fleet Forces Command en Norfolk, Virginia, arribó a la ciudad de San Diego, en California, para conocer de cerca los roles y misiones de las unidades más importantes dentro del área de respon-

sabilidad del Comandante de la Tercera Flota USN, tales como: Comando de las Fuerzas de Superficie, Comando de las Fuerzas Aeronavales, Comando de Operaciones Especiales, Comando de la Tercera Flota y Comando de Guerra Antisubmarina y de Minas.



La comitiva estuvo integrada por el Contralmirante Gerald Beaman (Marina de EE. UU.), el Contralmirante Francisco Ponce (Marina de México), el Capitán de Navío Martín Bezada (Marina de Guerra del Perú), el Capitán de Fragata Gabriel Galeazzi (Armada Argentina), el Capitán de Fragata Carlos Leitao (Marina de Brasil), el Capitán de Fragata Leonardo Chávez (Armada de Chile), el Tte. 1ro. Jason Knox (Marina EE. UU.) y los Oficiales de Enlace de Perú y Chile Acreditados ante el Comandante de la Tercera Flota USN, Capitán de Fragata Aníbal Baca García y Capitán de Corbeta Edgardo Acevedo Pérez, respectivamente.

Dando inicio a las actividades comprendidas en la visita, los Oficiales recorrieron el Escuadrón de Buques de Combate Litoral (Littoral Combat Ship Squadron), donde recibieron información sobre este tipo de naves, las que representan un concepto innovador en la Marina de los Estados Unidos, ya que están capacitadas para actuar en diferentes configuraciones, gracias a su construcción modular muy avanzada, lo que le permite hacer cambios en su equipamiento en tiempo mínimo, y así participar en diferentes escenarios con un limitado empleo de recursos humanos y materiales, en comparación con buques de otro tipo.

La delegación visitó también la Unidad de Rescate de Submarinos, cuya misión es efectuar el rescate —a nivel internacional— de submarinos sumergidos accidentalmente; esto en su condición de miembro de la organización denominada "ISMERLO", siglas en inglés de "International Sub Marine Escape and Rescue Liaison Office".

Encuentro y Regata Internacional "Velas Sudamérica 2010"

Miles de personas se congregaron en el muelle de Mauá, en la ciudad brasileña de Porto Alegre, para avistar el zarpe de los nueve grandes veleros que el 7 de febrero iniciaron su participación en la Regata Internacional "Velas Sudamérica 2010", rumbo a la ciudad de Mar del Plata, en Argentina, en el primer tramo de competencia de este importante encuentro náutico, organizado por las Armadas de Chile y Argentina.



Desde el Muelle de Mauá, habilitado especialmente para recibir a los veleros participantes en este encuentro, comenzaron a navegar en estrecha formación las embarcaciones lideradas por el "Cisne Branco", de Brasil; el "Libertad", de Argentina, y la "Esmeralda", de Chile, seguidas en orden alfabético por las demás naves y apoyadas por la Fragata "Liberal", de la Armada Brasilera, y por el ARA "Patagonia", buque que oficiará de árbitro de la competencia y que pertenece a la Armada Argentina. Con esta alineación, desfilaron por las costas de las famosas playas de Copacabana e Ipanema.

Con el zarpe de esta unidades se dio inicio a uno de los dos tramos de competición considerados en este evento náutico, que se extendió hasta Mar del Plata, y en el que el Buque Escuela "Esmeralda", de la Armada de Chile, deberá medirse en la categoría A1 con el "Juan Sebastián Elcano", de España; el "Libertad", de Argentina, y el "Cuauhtémoc", de México. En tanto, en la categoría A2, se medieron el "Gloria", de Colombia; el "Guayas", de Ecuador, y el "Simón Bolívar", de Venezuela. Finalmente, la categoría A3 enfrentó al "Cisne Branco", de Brasil, con el "Capitán Miranda", de Uruguay. El segundo track, en tanto, se disputó en el mes de abril, entre los puertos chilenos de Talcahuano y Valparaíso, donde también participaron los veleros "Sagres", de Portugal y "Europa", de Holanda. Cabe destacar que en el Caribe se unió a esta flota su último integrante, el "Eagle", de Estados Unidos.

En el evento, de alcance mundial, se contó con la participación de fragatas, goletas y bergantines de distintos países de América y Europa, los cuales navegaron por mares del Océano Pacífico, Australes y del Caribe, visitando los más importantes puertos latinoamericanos como viajeros de buena voluntad de sus respectivas naciones.

El 28 de abril las unidades participantes en esta importante Regata, arribaron al Perú y permanecieron hasta el 2 de mayo. Fecha en la cual, la población pudo visitar cada uno de estos imponentes veleros, que convertieron al Callao en una gran fiesta náutica internacional.

Marina de Guerra del Perú y Armada Chilena conmemoraron Aniversario del Combate de Abtao

El pasado 7 de febrero, en la isla Huapi Abtao, en la comuna chilena de Calbuco, la Armada de dicho país y la Marina de Guerra del Perú, conmemoraron el Centésimo Cuadragésimo Cuarto Aniversario del Combate Naval de Abtao.



La ceremonia contó con la presencia del Director de Intereses Marítimos e Información de la Marina de Guerra del Perú, Contralmirante César Prada Ugás; el Subjefe del Estado Mayor de la Armada de Chile, Comodoro Jorge Cruz Jaramillo; el Comandante en Jefe de la Quinta Zona Naval Subrogante de la Armada de Chile, Capitán de Navío Marco Araya Portilla; el Agregado de Defensa Adjunto y Naval del Perú en Chile, Capitán de Navío Luis José Polar Figari; el Alcalde de Calbuco, señor Rubén Cárdenas Gómez, además de invitados especiales y la comuna.

Luego de la alocución histórica, el Contralmirante César Prada y el Comodoro Jorge Cruz colocaron una ofrenda floral ante el monumento, como símbolo de unión y hermandad entre ambos países.

Es importante referir que el Combate Naval de Abtao ocurrió el 7 de febrero de 1866, cuando la escuadra aliada peruano-chilena, al mando del Capitán de Navío Manuel A. Villar Olivera, de la Armada Peruana —Jefe Naval aliado más caracterizado en rango—, hizo frente a las unidades de la Armada Española, en el intento por recuperar sus antiguas colonias. Luego de un intenso cañoneo, que se extendió por largas horas, los buques hispanos finalmente abandonaron el lugar, incapaces de forzar las defensas aliadas.

Buque Escuela "Jeanne d'Arc" y la Fragata "Le Courbet" de la Armada francesa realizaron ejercicio PASSEX con Unidades Peruanas



El Buque Escuela "Jeanne d'Arc" y la Fragata "Le Courbet", ambas de la Armada de Francia, arribaron el 15 de febrero al puerto del Callao, para realizar una visita operacional en nuestro país.

A su llegada, el Buque Escuela "Jeanne d´Arc" efectuó un saludo de cañón, el mismo que fue respondido con 21 salvas de cañón desde la Escuela Naval del Perú, en La Punta, Callao. Dando

inicio a las actividades programadas, los Comandantes de los buques visitantes presentaron su saludo protocolar a las autoridades civiles y militares.

Con el fin de elevar el nivel de entrenamiento de las unidades de superficie en las diversas áreas de la guerra naval, el Buque Escuela "Jeanne d'Arc" y la Fragata "Le Courbet", además de algunas unidades de la Marina de Guerra, realizaron el ejercicio PASSEX, el cual busca incrementar el nivel de interoperatibilidad entre fuerzas navales combinadas; lograr el intercambio en tiempo real de información táctica por medio de sistemas de comando, control y equipos de comunicación; entrenar y evaluar las acciones de superficie y aérea, independientes y coordinadas en las operaciones de guerra antisubmarinas; ejercitar a las unidades submarinas en la detección e identificación, ataque y evasión de unidades de superficie, entre otros.

En este ejercicio participaron la Fragata Misilera B.A.P. "Aguirre", la Corbeta Misilera B.A.P. "Velarde", un helicóptero AB-212, el Submarino B.A.P. "Pisagua", una Patrulla del Grupo de Salvamento, una Patrullera de Costa y una Patrullera Marítima.

Es oportuno destacar que el porta-helicopteros "Jeanne d'Arc", efectúa actualmente su cuadragésima quinta y última misión en el seno del Grupo Escuela de Aplicación de los Oficiales de Marina, pues, luego de haber visitado 84 países y realizado 768 escalas, haber formado 6,400 Oficiales, esta nave será retirada del servicio activo.

Convenio Específico para la Transferencia de Aeronaves entre Holanda y Perú

Tras año y medio de negociaciones, se consolidó la adquisición de dos aeronaves Focker 60 (Maritime Patrol Aircraft), con la rúbrica del Director General de Material de la Marina, Contralmirante Ernesto Lermo Rengifo; el Coronel Tjerk Brouwer, representante del Ministerio de Defensa de Holanda, y el Doctor Peter van der Mierden, representante del Ministerio de Economía y Finanzas de Holanda.



Este importante Convenio Específico de Transferencia de Unidades Aéreas entre los Gobiernos de Holanda y Perú, se realizó el 23 de febrero último, en el salón "Unión", de la Comandancia General de la Marina.

Es de destacar que este convenio es de especial significancia, ya que contribuye al fortalecimiento de las relaciones de amistad entre Perú y Holanda, como anexos de cooperación

en materia de defensa, y al avance hacia tecnología moderna, que incrementará la capacidad de la Fuerza de Aviación Naval.

Las dos aeronaves, adquiridas gracias a las negociaciones entre ambos Gobiernos, llegarán al Perú en las primeras semanas del mes de junio del 2010, con dotación peruana que viajará en los próximos días. Es meritorio resaltar que, como parte de este convenio, la empresa Focker brindará soporte logístico a estas unidades.

En la firma del convenio estuvo presente el Comandante General de la Marina, Almirante Rolando Navarrete Salomón, quien se mostró sumamente complacido con esta adquisición, que mejorará nuestra capacidad operativa y contribuirá a cumplir nuestra misión de protección del medio marítimo, así como salvaguardar la vida humana en el mar.

A su turno, el Contralmirante Ernesto Lermo manifestó estar satisfecho de haber logrado que en un corto plazo la Marina de Guerra pueda contar con dos aviones Focker 60, ya que con la adquisición de estos aviones exploradores de mejor capacidad tecnológica, nuestra Institución ha dado un avance trascendental.

Por su parte, el Coronel Tjerk Brouwer remarcó que este es el inicio de las relaciones entre Perú y Holanda en esta materia y está complemente seguro de que habrá otros contratos entre ambos países.

Oficiales de la Marina de Guerra visitaron al Comandante de las Fuerzas Navales del Comando Sur y Cuarta Flota de la Marina de los EE. UU.

Oficiales integrantes de la delegación de la Marina de Guerra del Perú que asisten a la Conferencia Final de Planeamiento del Despliegue SUBDIEX 2010, efectuaron una visita protocolar al Comandante de las Fuerzas Navales del Comando Sur y Cuarta Flota de la Marina de los Estados Unidos de América, RADM U.S.N Víctor G. Guillory.



La citada delegación estuvo compuesta por el Jefe de Estado Mayor de la Fuerza de Submarinos, Capitán de Navío Óscar Fernández-Dávila Fernández-Dávila; el Comandante del B.A.P. "Angamos", Capitán de Fragata Luis Del Carpio Azálgara, y el Jefe de Operaciones de la Fuerza de Submarinos, Capitán de Fragata José Novoa Porras.

Durante la visita, que se llevó a cabo el 8 de marzo, se efectuaron reuniones de trabajo y coordinación con los escuadrones de helicópteros antisubmarinos y la Base de Submarinos de Kings Bay, en Georgia. Asimismo, visitaron la Base de Norfolk, en Virginia.

Conferencia Inicial de Planeamiento del Ejercicio Multinacional "Intercambio Sur 2010"



En el salón "Paracas" del *Hotel Radisson*, se llevó a cabo la Conferencia Inicial de Planeamiento del Ejercicio Multinacional "Intercambio Sur 2010", en el que participa la Fuerza de Infantería de Marina.

En el encuentro se dieron cita representantes de las Infanterías de Marina de: Argentina, Brasil, Canadá, Colombia, Ecuador, Estados Unidos de América, México, Paraguay, Perú, Uruguay y Bolivia. Este último, como país observador.

En esta oportunidad, el Perú será el país anfitrión del Ejercicio, que se efectúa con el fin de fortalecer la confianza mutua, la integración y el incremento de la doctrina operacional combinada, permitiendo la incorporación de procedimientos comunes en la interoperatividad y el adiestramiento en operaciones de mantenimiento de la paz, seguridad y apoyo, ayuda humanitaria, alivio de desastres y derecho internacional.

El Ejercicio Multinacional "Intercambio Sur 2010" se llevará a cabo a finales del mes de junio y primera semana de julio, periodo en el cual arribarán al Perú más de 400 efectivos de los diferentes países participantes, los mismos que efectuarán el entrenamiento combinado en la Base Naval de Ancón. La conferencia inicial se prolongó hasta el 19 de marzo, en cuyo transcurso se brindaron exposiciones, conferencias, recomendaciones, discusiones, visitas, entre otros.

Asimismo, participó en dicho encuentro el General U.S.M. C. Wilson, máximo representante del Cuerpo de Infantería de Marina de los EE.UU en el Comando Sur, conjuntamente con el Comandante de la Fuerza de Infantería de Marina, Contralmirante Luis Ramos Vargas.

Comandante del Componente de Infantería de Marina del Comando Sur de los Estados Unidos de América arribó al Perú

Del 14 al 17 de marzo, el Comandante del Componente de Infantería de Marina del Comando Sur de los Estados Unidos de América, Mayor General Cornell A. Wilson Jr., arribó a nuestro país en visita oficial, para realizar una serie de actividades, entre las que se incluyó su participación en la Conferencia Inicial de Planeamiento del Ejercicio Multinacional "Intercambio Sur 2010".

A su llegada, la autoridad visitante fue recibida por el Comandante de la Fuerza de Infantería de Marina, Contralmirante Luis Ramos Vargas, con quien realizó una visita protocolar al Jefe de Estado Mayor de la Comandancia de Operaciones del Pacífico, Contralmirante Wladimiro Giovannini y Freyre.



Asimismo, como parte de las actividades, el Mayor General Cornell A. Wilson Jr., visitó las instalaciones de la Base Naval de Ancón, en donde recibió una exposición de la Fuerza de Infantería de Marina. Posteriormente, presenció una demostración de artes marciales y lucha con puñal, armamento, unidades, y finalmente la Compañía Fanning realizó sus evoluciones con armas, en presencia de las autoridades navales.

Durante su visita, el Comandante del Componente de Infantería de Marina del Comando Sur de los Estados Unidos, acompañado del Comandante de la Fuerza de Infantería de Marina, acudió a la Conferencia Inicial de Planeamiento del Ejercicio Multinacional "Intercambio Sur 2010", para verificar los avances y acuerdos realizados desde el inicio de dicha reunión.

Marina de Guerra del Perú

Dirección General de Capitanías y Guardacostas

DICAPI

AUTORIDAD MARÍTIMA NACIONAL



Guardacostas

Trabajamos por la seguridad de tu vida en el mar,
la protección del medio ambiente marino
y el combate a las actividades ilícitas.

Emergencia marítima: 118 ó 420-2020

Jr. Constitución 150, Callao. Telf.: 613-6868 / Web: www.dicapi.mil.pe / E-mail: dicapi@dicapi.mil.pe



Capitán de Navío
JOSÉ ESCOBEDO SAYÁN

icias internacionales noticias internacionales noticias internacionale
oticias internacionales noticias internacional
ticias internacionales noticias internacionales noticias internaci
oticias internacionales noticias internacionales noticias
ernacionales noticias internacionales noticias internacionales
oticias internacionales noticias internacio
ticias internacionales noticias internacionales noticias internacionales
ternacionales noticias internacionales noticias internacional
ernacionales noticias internacionales noticias inter
oticias internacionales noticias internacionales noticia
ternacionales noticias internacionales noticias internacional
ticias internacionales noticias internacionales
cionales noticias internacionales noticias internacionale
oticias internacionales noticias internacionales
ernacionales noticias internacionales noticias internaci
ticias internacionales noticias internacionales
ernacionales noticias internacionales noticias internacion

BRASIL

Construcción de base y astillero para nuevos submarinos



Fuente: www.defesabr.com

Con la colocación de la primera piedra en el área dispuesta en la Bahía de Sepetiba, al sur de la capital fluminense, se dio inicio en el mes de febrero pasado a las obras para la edificación de una nueva base y astillero, en donde serán construidos tres de los cuatro submarinos convencionales previstos para el año 2016 y un submarino nuclear para el año 2020. Los trabajos durarán unos tres años y se realizarán en virtud de un acuerdo alcanzado con Francia por un valor total de 6,690 millones de euros, y que contempla el suministro de cinco submarinos derivados del "Scorpene", uno de los cuales será construido en Francia con apoyo del astillero DCNS.

El Ministerio de Defensa explicó que la puesta en operación del astillero y la construcción y mantenimiento de los submarinos será encargada a una sociedad binacional entre la constructora brasileña Odebrecht (50%), los astilleros franceses DCNS (49%) y el Gobierno brasileño (1%), que tendrá una *golden share* que le permitirá tener poder de decisión clave.

Submarino "Tapajó" finalizó su PMG



Fuente: www.alide.com.br (Carlos Filipe Operti).

Luego de concluido su Período de Mantenimiento General" (PMG) en el Arsenal de Marina de Río de Janeiro (AMRJ) —que incluyó corte de casco, cambio de baterías y modernización del sistema de control de tiro para la adaptación y disparo del nuevo torpedo MK48 ADCAP— se llevó a cabo

la operación de "load out " entre el 25 y 28 de enero (transferencia de tierra a dique seco), que consistió en la colocación del SSK "Tapajo" sobre dos carretas, que fueron acomodadas sobre una balsa perfectamente alineada con el dique y mantenida por medio de maniobras. El conjunto de las carretas, amarres y el submarino totalizó un peso cercano a las 2,000 toneladas, siendo colocado dentro del dique "Almirante Regis", donde se mantuvo inmerso, permitiendo luego su liberación para comenzar las pruebas a flote y posteriores pruebas en el mar.

CHILE

Se incorpora nuevo petrolero a la Armada

En ceremonia realizada el jueves 11 de febrero en el astillero "Atlantic Marine" de Alabama, EEUU, fue incorporado el petrolero AO-52 "Almirante Montt" (ex-USS "Andrew J. Higgins" AO-190) a la Armada de Chile, siendo en la actualidad el buque más grande en servicio.



Fuente: www.forumdefesa.com

Este petrolero comenzó a operar en la *US Navy* en 1987 y en 1996 fue pasado a la reserva, principalmente por no poseer doble casco. Su proceso de reactivación se inició en octubre del año pasado y se extendió por tres meses. Tiene un desplazamiento de 40,200 toneladas, posee cubierta de vuelo y una capacidad de transferencia de 180,000 barriles de petróleo a través de cinco puntos de reabastecimiento.

FRANCIA

Aprueban venta de buque de asalto anfibio a Rusia

El presidente francés Nicolás Sarkozy aprobó la venta a Rusia de un buque de asalto anfibio clase "Mistral", luego de tres meses de negociaciones en los que también participó España, convirtiéndose este en el primer gran acuerdo de venta de armamento principal entre Rusia y un miembro de la OTAN. Asimismo,

se ha contemplado la solicitud rusa de venderle tres buques adicionales, considerando una ampliación de tres meses más, debido a que una de las cuestiones a resolver sería dónde se construirían.



Fuente: www.military-today.com

El año pasado Francia envió un buque clase "Mistral" en una visita de cortesía a San Petersburgo, en una clara señal de interés en venderlo, habiendo utilizado 40 minutos en una demostración de operaciones, tarea que la flota rusa realiza en el Mar Negro, empleando para ello 26 horas. El buque tiene un desplazamiento de 23,700 toneladas, una eslora de 299 metros y capacidad para transportar 16 helicópteros, lo que aumentaría de forma significativa la capacidad militar rusa para organizar ofensivas rápidas.

JAPÓN

Se construirá nueva clase de submarinos

Japón comenzará la construcción de seis submarinos de una nueva clase, los que podrían ser calificados como los más sofisticados del mundo. Los estudios para este submarino comenzaron en el año 2005, considerándole un desplazamiento en superficie de 3,150 toneladas y 4,550 en inmersión. El primero de esta clase se construiría en el año 2016 y sería comisionado en el año 2021. Los cinco restantes entrarían en servicio a razón de uno por año hasta el 2026. La justificación para construir esta nueva clase sería el crecimiento de las amenazas que representan China y Rusia y la necesidad de controlar los estrechos de ingreso al Mar de Japón, así como de proyectar patrullas fuera del mismo.



Fuente: www.militaryimages.net

TRINIDAD Y TOBAGO

Se inician pruebas de nueva patrullera marítima



Fuente: www.military-today.com

La primera de dos patrulleras marítimas que vienen siendo construidas por el astillero "BAE Systems" (Reino Unido) ha dado inicio a su programa de pruebas en el mar. Este tipo de buque de 90 m de eslora es parte de un contrato que asigna 150 millones de libras esterlinas para el suministro y construcción de tres patrulleras, así como para la integración, pruebas y comisionamiento para la guardia costera de Trinidad y Tobago. Ello incluye un programa de entrenamiento para las tripulaciones y el suministro de repuestos durante cinco años.

ISRAEL

Nuevos submarinos "Dolphin" con AIP



Fuente: www.defenseindustrydaily.com

Israel ha recibido antes de lo anunciado y en secreto, dos nuevos submarinos clase "Dolphin", con sistema AIP, ordenados hace cuatro años al Astillero Báltico de "Howaldtswerke-Deutche Werft AG (HDW)-Kiel", los que, sumados a los tres anteriores, le darían capacidad de desplegar cinco submarinos de similar tipo. Estas naves tienen una dotación de 35 hombres, un alcance de 4,500 kilómetros (2,810 millas) y pueden lanzar misiles de crucero dotados con cabezas nucleares. Medios israelíes manifiestan que los "Dolphin" están en condiciones de efectuar cualquier ataque a puntos estratégicos y atómicos en Irán.

PAKISTÁN

Segunda fragata entra en servicio

La marina pakistaní recibió la segunda fragata clase "Espada" (F22-P), habiendo concluido con éxito sus pruebas operacionales. Este buque es el segundo de los cuatro que se están construyendo con China en los astilleros "Hudong Zhonghua" en Shanghai, en virtud de un contrato firmado en el 2006 por 750 millones de dólares, el cual incluye de cuatro a seis helicópteros de Z-9EC, así como las municiones para las fragatas.



Fuente: www.china-defense-mashup.com

La F-22P es una versión mejorada de la fragata china tipo 053H3, actualmente en servicio en la Marina de Pakistán (PN). Esta clase contará con ocho misiles superficie-superficie C-802 y ocho misiles superficie-aire FM-90 (HQ-7 mejorado). Sin embargo, el F-22P utiliza el AK-176 ruso de 76.2 mm como su arma principal, en lugar del cañón chino de 100 mm. Tiene una plataforma *stealth* y utiliza algunos de los conceptos representativos de la reducción del radar de la fragata tipo 054 (RCS).

RUSIA

Lanzamiento de misil balístico

El pasado 5 de marzo, el submarino nuclear "Tula", de la clase "Delta IV", efectuó el lanzamiento en el mar de Barents, de un misil balístico intercontinental (ICBM) de la clase "Sineva", con capacidad nuclear. Este lanzamiento es el tercero que se efectúa con este tipo de misil, que puede portar diez ojivas nucleares.



Fuente: img.rian.ru/images

Actualmente los submarinos clase "Delta IV" vienen siendo sometidos a un programa de modernización que elevará sus capacidades tácticas y técnicas en forma considerable y les prolongara su vida operativa por otros diez años.

SUECIA

Nuevo diseño de submarino AIP

El pasado mes de febrero el Gobierno sueco aprobó la fase de diseño de la nueva clase de submarinos denominada "A-26", que fuera presentada por el astillero "Kockums AB", subsidiaria de "ThyssenKrupp Marine Systems". Esta decisión confirmó la intención de dicho Gobierno de mantener la capacidad disuasiva de submarinos, luego de que sufriera un retraso al ser presentado como un programa para las naciones escandinavas, originalmente planeado.



Fuente: www.defpro.com

Varios años atrás, Suecia, Dinamarca y Noruega habían establecido llevar a cabo un programa trinacional del proyecto de submarino "Viking", el cual se suspendió porque Dinamarca tomó la decisión de no continuar operando su fuerza de submarinos y Noruega se alejó para ver su propio programa.

De acuerdo a lo que se ha indicado para este nuevo diseño, las capacidades del nuevo submarino estarán orientadas a operaciones en el litoral, disminuyendo las capacidades oceánicas. Su propulsión será diesel-eléctrico, manteniendo el sistema "AIP Stirling", tal como operan en la actualidad los submarinos clase "Gotland". Tendrá una baja firma acústica, capacidades de operar con vehículos sumergidos autónomos o dirigidos y con fuerzas especiales. Se espera que se firme el contrato para la construcción inicial de dos submarinos a finales del presente año y el lanzamiento del primero de ellos estaría programado para el 2017.

Museo Naval del Perú

Fuente de cultura para nuevas generaciones



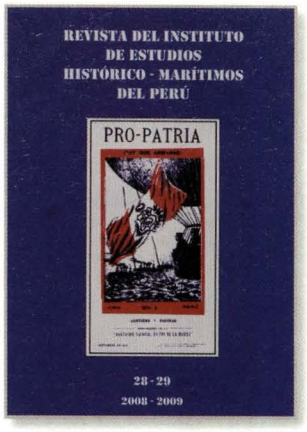


comentarios y publicaciones



Señora
ESPERANZA NAVARRO PANTAC
Comentarista

Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.



Nº 28-29. Lima, 2008-2009

270 pp., fotos, ilust.

Ha sido publicado el número 28-29 de la Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, en esta ocasión como edición conmemorativa por el Centenario de la fundación de la Asociación Nacional Pro-Marina, entidad ligada muy íntimamente a la Institución naval y a los intereses marítimos del Perú. Esta Asociación fue creada un 28 de agosto del año 1909, por iniciativa de un grupo de ciudadanos, con el ideal de promover y desarrollar la Marina de Guerra del Perú, casi inexistente en ese momento a raíz de la debacle sufrida tras la Guerra con Chile. El R. P. Armando Nieto Vélez, S.J. dedica una apretada reseña de la trayectoria de la referida Asociación a lo largo de sus cien años de existencia.

Sobre el contenido de la Revista, cabe mencionarse un tema de especial interés para el Perú en los momentos actuales, como es el de la delimitación marítima con el vecino país del Sur, tema que viene siendo tratado en el Tribunal de La Haya. Al respecto, se consigna el discurso de incorporación del doctor Miguel Ángel Rodríguez Mackay: "Reflexiones acerca del principio de adyacencia y su aplicación en el derecho internacional de la delimitación marítima".

"Las efemérides marítimas y navales", trabajo de Blanche Arévalo Fernald, aparece también en este número como un interesante aporte, sobre todo para un país marítimo como el nuestro, en el que el mar es, como lo decía el doctor Aurelio Miró Quesada, el "Gran Personaje". El devenir de la vida nacional transcurre frente a él, y muchas veces relacionado con él; por esa razón, las efe-

mérides navales nos recuerdan en el día a día, los hechos de nuestra historia relacionados con nuestro destino marítimo.

Juan Carlos Flórez Granda, director de la Sociedad de Estudios Históricos "Coronel Arnaldo Panizo" (SEHCAP), presenta "Datos para la historia sobre las fortificaciones de Arica y su eficacia en los combates de febrero y marzo de 1880: fuentes documentales del Archivo Panizo". Se encuentran detalles del proceso de fortificación hasta aprobar su efectividad en los dos únicos frentes de costa. Resalta el gran aporte de las baterías del Norte, comandadas por el Coronel Arnaldo Panizo, durante el desbloqueo del puerto de Arica por la corbeta "Unión" y, en general, pone en valor el rol de la artillería peruana en la construcción y posterior prueba de fuego de la plaza durante esos combates.

La Revista presenta también el discurso del Contralmirante José García Valdivieso en la ceremonia de conmemoración del 128º Aniversario del Combate de Angamos, el 8 de octubre, fecha que coincide con los 186 años de creación de la Marina de Guerra del Perú. Con este motivo, el expositor hizo una sucinta reseña del desarrollo de la institución naval a lo largo de nuestra historia republicana.

Por otra parte, el Capitán de Navío José Luis Guerola Lazarte, con reconocida autoridad en asuntos nacionales, expone: "Problemática y perspectiva de desarrollo de la marina mercante nacional". En el escrito, Guerola sustenta que el Perú, para atender el crecimiento del comercio que conllevan los tratados de libre comercio que está firmando con diversos países del mundo, deberá optimizar el transporte oceánico, promover y desarrollar el transporte de cabotaje, mejorar la infraestructura, eficiencia y productividad portuarias y desarrollar la conectividad de los puertos mediante la construcción de carreteras y vías férreas.

Ernesto Linares Mascaro, en su trabajo titulado "Cartas de Carlos de los Heros y Francisco Retes sobre la campaña del *Huáscar*", da a conocer las misivas que se cursaron entre sí, y respectivamente con sus progenitores, estos dos tripulantes del "Huáscar", primos ambos y unidos por gran cariño fraternal. Estas cartas, que se conservan en el Archivo Histórico de Marina, datan desde el 22 de mayo de 1879, después del Combate de Iquique, hasta el 7 de noviembre de 1879, estando ya confinado Francisco Retes en San Bernardo, después de la tragedia de Angamos.

Asimismo, el Contralmirante Raúl Parra Maza desarrolla el tema: "Memoria, historia y futuro", discurso de orden leído el 5 de octubre de 2009 en la ceremonia conmemorativa del 188º Aniversario de la creación de la Marina de Guerra y el 130° Aniversario del Combate de Angamos.

En el artículo que lleva por título "La participación de los negros en la Guerra con Chile", Jaime Miguel Taype Castillo aborda un campo poco estudiado en la historiografía peruana: la de los personajes del pueblo que participaron en los grandes eventos nacionales. En este caso, los de procedencia africana, como los que encontramos en la plana menor del "Huáscar", como fue el caso del grumete Alberto Medina Cecilia, sobreviviente del Combate de Angamos.

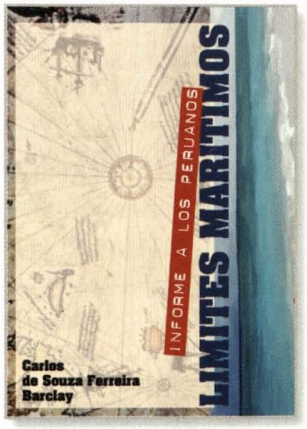
Este número de la Revista informa sobre el desarrollo del VIII Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, que se llevó a cabo en Lima, del 9 al 13 de noviembre del año 2009 en el local de la Asociación General de Oficiales Generales y Almirantes (ADOGEN), con la participación de distinguidos historiadores navales del Perú y el extranjero.

Límites marítimos: informe a los peruanos

Carlos de Souza Ferreira Barclay

Lima, 2010.

330 p., ilust., facsíms., mapas, planos



El 24 de marzo ha sido presentado, en el local del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, el libro del Contralmirante Carlos de Souza Ferreira Barclay, *Límites marítimos: informe a los peruanos*. La obra, que aborda la controversia actual sobre la delimitación marítima existente entre el Perú y Chile, reviste gran interés para la ciudadanía, especialmente en estos momentos en que el Tribunal de la Corte Internacional de Justicia de La Haya ve el caso de la demanda peruana contra la República de Chile para determinar el límite marítimo entre ambos Estados.

Como sabemos, el Perú, ante la imposibilidad de llegar a un acuerdo amistoso con Chile para resolver el tema de la delimitación marítima aún pendiente entre ambos, presentó el 16 de enero de 2008 la demanda ante la Corte Internacional de Justicia de La Haya. Chile, por su parte, manifestó que la demanda era inaceptable y que no cedería un milímetro ante el Perú. Ya antes había declarado que ejerce la jurisdicción efectiva del área marítima en controversia,

lo cual no tiene reconocimiento en el Derecho Internacional. Sabido es que el vecino país sureño basa sus pretensiones en la Declaración de Santiago, de 1952, referente a la Zona Marítima, y en el convenio sobre la Zona Especial Fronteriza de 1954, los cuales, según su posición, fijan su frontera marítima con el Perú. Para nuestro país, sin embargo, estos acuerdos no constituyen un tratado sobre la materia, sino sólo son una ayuda para establecer una política conjunta —Chile, Perú y Ecuador— de defensa de las riquezas marinas y para regular la pesca o caza dentro de las 12 millas marinas, a partir de la costa.

En la demanda del Perú contra la República de Chile, la materia de la controversia está referida a la delimitación entre las zonas marítimas de los Estados en el Océano Pacífico de 1929 y también al reconocimiento a favor del Perú de una vasta zona marítima, que se sitúa dentro de las 200 millas marinas adyacentes a la costa peruana, y que, por tanto, pertenece al Perú, pero que Chile considera como parte de alta mar. El Perú solicita a la Corte que determine el curso del límite marítimo entre los dos Estados conforme al Derecho Internacional.

El tema de la delimitación marítima con Chile y el diferendo que al respecto se ha suscitado, requiere una información clara y didáctica para la ciudadanía, que ilustre sobre el reclamo del Perú y los argumentos que presentamos. Y esta es una obra que cumple ese cometido: facilita la comprensión de un tema complejo desde el punto de vista de su naturaleza jurídica y técnica. Proporciona también la relación historiada de cómo se generó la controversia, y pone al alcance del lector, en forma exhaustiva, la documentación sobre la materia, esto es, los instrumentos jurídicos y técnicos, como tratados, planos, legislación, declaraciones, informes, notas diplomáticas y comunicados. Todo ello nos permite comprender la naturaleza jurídica y los alcances de la demanda peruana, así como respecto a los derechos que asisten al Perú. El libro del Contralmirante de Souza Ferreira constituye una gran contribución a los intereses nacionales, puesto que difunde los derechos del Perú sobre una franja constante, hasta 200 millas de la proyección del Mar de Grau.

Regata Bicentenario "Velas Sudamérica 2010"

Valm. Alfredo Palacios Dongo

Publicado en el diario EXPRESO, el sábado 24 de abril de 2010.



El martes 27 de abril arribarán al Callao once grandes veleros —la mayoría buques escuela— participantes de la Regata Bicentenario "Velas Sudamérica 2010", organizada por las Armadas de Argentina y Chile, conmemorando el Bicentenario de Independencia de varios países de nuestro continente; en este año: Argentina (25 de mayo), Chile (18 de setiembre), Colombia (20 de julio), México (16 de setiembre) y Venezuela (19 de abril); y el 2009: Bolivia (25 de mayo) y Ecuador (10 de agosto).

La Regata, con cinco meses de navegación, 15,000 millas de recorrido (27,400 KM), y la visita a 13 puertos de Sudamérica, el Caribe y México, inició su itinerario el 7 de febrero en Río de Janeiro, y cruzando el Estrecho de Magallanes y Canal de Panamá, concluirá el 28 de junio en el puerto mexicano de Veracruz. De las 11 naves participantes nueve son buques escuela: de Argentina (Libertad), Chile (Esmeralda), Colombia (Gloria), Ecuador (Guayas), Uruguay (Capitán Miranda), Venezuela (Simón Bolívar), España (Juan Sebastián Elcano), México (Cuauhtémoc) y Portugal (Sagres); y dos veleros: de Brasil (Cisne Branco) y Holanda (Europa).

Aunque el Perú no ha participado en esta Regata de alcance mundial por no contar con buque escuela a vela, la Marina con el lema "Perú alzando velas" ha organizado la recepción de la mayor visita de buques escuela a nuestro país, para estrechar lazos de fraternidad e incrementar la conciencia marítima en la población. Los buques amarrarán en tres muelles de la Base Naval del Callao, permaneciendo hasta el 1 de mayo.

Esta imponente visita nos obliga a resaltar la trascendencia de que nuestro país cuente con un buque escuela a vela, como poseen casi todas las naciones de este hemisferio, por su importante aporte a la formación naútica, y emba-

jador flotante de la patria, para mostrar al mundo nuestro patrimonio cultural y producción exportadora, en beneficio del turismo y comercio exterior. Cabe señalar que el 7 de febrero de 1985 fue promulgada la Ley 24094, declarando de necesidad pública e interés nacional el dotar a la Marina con un buque escuela a vela. Asimismo, con DS 035 DE/SG del 21 de junio del 2000, fue nombrada una Comisión Multisectorial con el mismo fin, pero nunca se concretó dicho objetivo.

Sobre este anhelo reiteradamente reclamado, muchos peruanos esperamos con gran fe y profundo estímulo patriótico que un día no muy lejano podamos ver nuestro buque escuela a vela surcando el Mar de Grau y los mares del mundo con el pabellón patrio enarbolado y representando nuestra conciencia marítima nacional.

Regata Internacional Bicentenaria Veleros fraternos en el Callao



Héctor López Martínez

Publicado en el diario El Comercio
el 29 de abril del 2010.

Hasta que la fuerza del vapor comenzó a impulsar máquinas, ferrocarriles y buques, estos últimos —en las más diversas culturas— utilizaron velamen de diferentes materiales, para que el viento les permitiera seguir su derrota en los mares. Durante muchos siglos, cuando una nave zarpaba de España hacia América, o viceversa, los que permanecían en tierra ondeaban las manos con el gesto del adiós y, casi como una oración, musitaban: "Buenos vientos os dé Dios". Este auspicioso deseo tenía una gran importancia. Los vientos propicios henchían las velas de las embarcaciones que, hábilmente maniobradas, podían sortear los avatares de largas singladuras donde no sólo había que enfrentar desatadas fuerzas de la naturaleza, sino también el ataque de buques de naciones enemigas o de corsarios y piratas.

Ahora, desde el día 27 en la noche hasta el primero de mayo, somos privilegiados testigos de un hermosísimo espectáculo que parece reproducir un grabado del siglo XVIII: la rada del Callao alberga a once veleros —fragatas, goletas y bergantines—, tanto civiles como militares, que participan en el

"Encuentro y Regata Internacional de Grandes Veleros, Velas Sudamericanas 2010", conmemorando el Bicentenario de la Independencia de varios países de nuestro continente. En este cónclave marítimo sobresalen los buques escuela de Argentina, Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, México, Uruguay y Venezuela. Duele escribir que el Perú no cuenta con un buque escuela.

Los veleros antes mencionados y otros más de España, Portugal y Holanda, iniciaron su travesía el 31 de enero del año en curso zarpando de Río de Janeiro para circundar nuestro continente, recalando en sus puertos principales, anhelando dejar un mensaje de buena voluntad. Deben concluir su periplo en Veracruz, México, el próximo 28 de junio.

Esta Regata está impregnada de un espíritu fraterno entre los países de Latinoamérica. Cada velero es un embajador que lleva a puertos amigos un sentimiento que nos recuerda que procedemos de raíces comunes, una misma cultura, y que el mar no nos separa sino, por el contrario, nos une. Aquí, en el Callao, y en Lima, las dotaciones de todos los veleros serán recibidas con un variado y nutrido programa: eventos culturales, turísticos, recreativos, sociales, etc., que estrecharán aun más los lazos de amistad que nos unen. Se trata de un evento singular, al mismo tiempo que hermoso a la vista y con múltiples objetivos que nuestra Marina de Guerra se ha trazado y no dudamos logrará, tales como organizar la mayor visita de grandes veleros que se ha realizado al Callao, fomentar la industria turística, incrementar la conciencia marítima en nuestra población —que podrá visitar los veleros—, así como vincular a las autoridades gubernamentales, empresa privada, industria turística y la Marina de Guerra del Perú, para la promoción y realización de futuros eventos con la participación de veleros.

Hace exactamente un siglo, la flamante Pro–Marina y el diario "El Comercio" encabezaban una gran colecta nacional para adquirir un buque escuela a vela. No deseo recordar por qué se frustró ese y otros proyectos análogos. Sólo quiero que este asunto, que es una aspiración institucional y nacional, amparado por la ley 24094, del 7 de febrero de 1985, promulgada por el Presidente Fernando Belaunde, que declara de necesidad pública y de interés nacional dotar a la Marina de Guerra del Perú de un buque escuela a vela, se convierta en realidad. Pido a Dios poder ver ese buque surcando el Mar de Grau.



REVISTA DE MARINA • AÑO 103 / NÚMERO 1 - 2010

EDITORIAL

5 CALM. CÉSAR PRADA UGÁS / DIRECTOR

ESPECIAL

7 COMPORTAMIENTO ORGANIZACIONAL
Aplicado a la instrucción y entrenamiento del personal en nuestras Fuerzas Navales
CALM. RAÚL VÁSQUEZ ALVARADO

23 LIDERAZGO:
Necesidad imperiosa en las organizaciones
VALM. FERNANDO D'ALESSSIO IPINZA

INFORMATIVO

39 ORDEN MUNDIAL CONTEMPORÁNEO
Sociedad Civil
VALM. JAVIER E. BRAVO VILLARÁN

55 "LOS PERUANOS DE ANGAMOS", 33 años
CALM. FERNANDO CASARETTO ALVARADO

67 PENSAMIENTO ESTRATÉGICO MARÍTIMO:
Retos y posibilidades
CALM. JEAN JESU DOIG CAMINO

89 LA MARINA MERCANTE NACIONAL:
Trascendencia y rol en el desarrollo nacional
DRA. MIRTHA CHENGUAYÉN GUEVARA

PANORAMA

101 COMPAÑÍA HISTÓRICA "JUAN FANNING"
CALM. LUIS RAMOS VARGAS

HISTORIA

119 A 50 AÑOS DE LA LLEGADA DEL B.A.P. "GRAU"
CALM. EDMUNDO GUZMÁN LANFRANCO

137 LIMA ES UN CAMPAMENTO
El Ejército de Reserva de la capital entre junio y diciembre de 1880
LIC. ENRIQUE FLORES ROSALES

151 BICENTENARIO de las primeras Juntas de Gobierno
de Argentina y Chile
C. de F. JUAN CARLOS LLOSA PAZOS

NACIONAL

163 NOTICIAS NACIONALES
LIC. TATIANA FIGUEROA LÓPEZ

INTERNACIONAL

175 NOTICIAS INTERNACIONALES
C. de N. JOSÉ ESCOBEDO SAYÁN

COMENTARIOS Y PUBLICACIONES

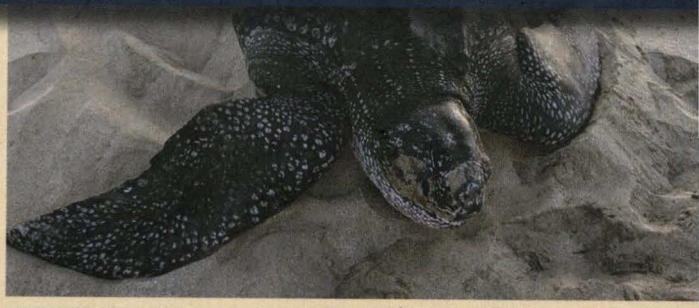
183 PUBLICACIONES
SRA. ESPERANZA NAVARRO PANTAC
VALM. ALFREDO PALACIOS DONGO
SR. HÉCTOR LÓPEZ MARTÍNEZ

Año 103 / número 2 - 2010

Revista de Marina

Especial:
Cuidado
del Medio Ambiente









REVISTA DE MARINA

Año 103 / número 2 - 2010

REVISTA DE MARINA

Año 103 / número 2 - 2010

Dirección editorial
Calm. César Prada Ugás

Edición general
C. de N. Víctor Chichizola Porras

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

Comité editorial
Calm. César Prada Ugás
Calm. Fernando Casaretto Alvarado
C. de N. Francisco Yábar Acuña
C. de N. Víctor Chichizola Porras
C. de C. CC. Marisol Olsen Candiotti

© 2010, Fondo de Publicaciones de la Dirección
de Intereses Marítimos e Información de la Marina
Av. Insurgentes s/n (cdra. 36 Av. La Marina), La Perla, Callao
Tlf. 614-2900, anexos 2342, 2337 y 2334
Fax 614-2900, anexo 2302
E-mail: revismar@marina.mil.pe
Web: www.marina.mil.pe

Fotografías: Archivo de Marina

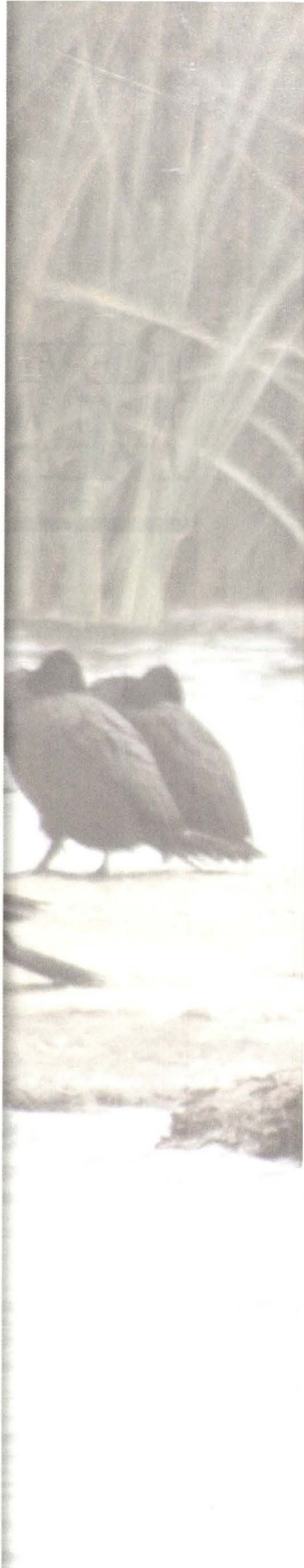
Hecho el depósito legal en la Biblioteca Nacional del Perú Nº 1995-1033
Tiraje: 3,000 ejemplares

Cuidado de edición: Efrén A. Alcántara
Diseño y diagramación: Fabiola Odiaga Pinto
Preprensa e impresión: Universal Offset S.A.

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

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

Para sugerencias y comentarios escríbanos al E-mail: revismar@marina.mil.pe



EDITORIAL

5 CALM. CÉSAR PRADA UGÁS / DIRECTOR

ESPECIAL CUIDADO DEL MEDIO AMBIENTE

9 MAR PERUANO:
Cómo mantener su riqueza ante el cambio climático
MINISTRO DEL AMBIENTE ANTONIO BRACK EGG

15 GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE DE LOS BUQUES
VALM. CARLOS WESTON ZANELLI

INFORMATIVO

27 ¿QUIÉN PROTEGE A NUESTRAS FUERZAS ARMADAS?
OBISPO CASTRENSE DEL PERÚ, MONS. SALVADOR PIÑEIRO GARCÍA-CALDERÓN

33 TRADICIÓN SUBMARINISTA
Rumbo a los 100 años
CALM. CARLOS ZÁRATE CÁCERES

43 LA PIRATERÍA EN EL OCÉANO ÍNDICO:
Un reto del siglo XXI
BACH. HÉCTOR LÓPEZ ARÉSTEGUI

PANORAMA

57 REFUGIOS DE VIDA SILVESTRE EN EL LITORAL DE LIMA:
Los humedales y las islas
LIC. JOSÉ ANTONIO HUDTWALCKER MORÁN

81 VELAS SUDAMÉRICA 2010
Recalada Perú, crónica de un encuentro con la confraternidad y hermandad continental
LIC. ENRIQUE FLORES ROSALES

HISTORIA

93 COMBATE DE IQUIQUE
CALM. FERNANDO CASARETTO ALVARADO

NACIONAL

99 NOTICIAS NACIONALES
Lic. Tatiana Figueroa López

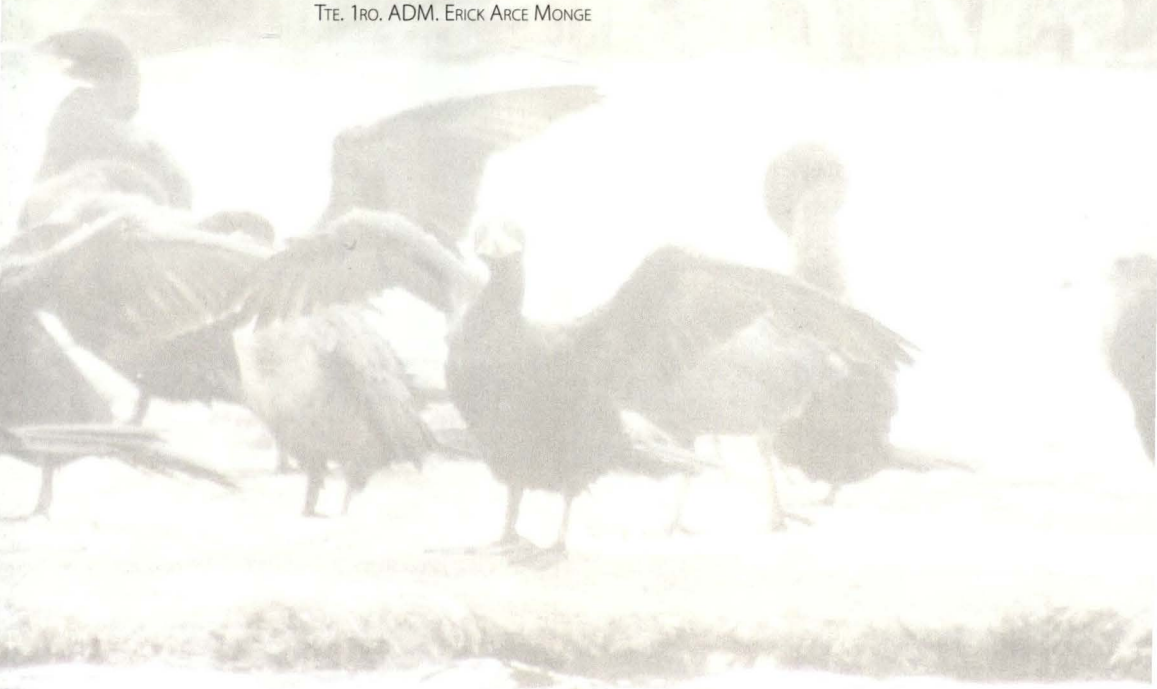
INTERNACIONAL

115 NOTICIAS INTERNACIONALES
C. de N. José Escobedo Sayán

COMENTARIOS Y PUBLICACIONES

127 PUBLICACIONES
Sra. Esperanza Navarro Pantac

132 COMENTARIOS
Tte. 1ro. ADM. Erick Arce Monge





Contralmirante
CÉSAR PRADA UGÁS
Director

No acuses a la naturaleza, ella ha hecho su parte. Ahora haz la tuya.
John Milton

En un mundo cada vez más globalizado es inevitable vernos en ocasiones afectados por coyunturas que, a pesar de ocurrir en lugares distantes, impactan e influyen directamente en nuestra forma de vida. Una de ellas está relacionada al cuidado del medio ambiente.

Como sabemos, los océanos, ríos y lagos cubren las dos terceras partes de la tierra; por tanto, su protección es tremendamente importante, toda vez que situaciones como incendios forestales, polución, contaminación del mar, derrames de petróleo, entre otros, afectan —sin distinción de tipo, raza o fronteras— a todos los seres vivos del planeta, siendo cada vez más preocupante la recurrencia de estos hechos.

Este escenario ha captado finalmente la atención de la comunidad mundial, la cual ha respondido ante estos peligros estableciendo organismos y tratados internacionales que tienen por finalidad preservar la integridad ambiental, indispensable para el desarrollo del hombre.

El Perú, por su parte, no puede estar exento de esta gran responsabilidad que nos corresponde a todos, y es por ello que por medio de las diferentes autoridades vinculadas a este campo, se viene trabajando muy esforzadamente para establecer adecuadas políticas de preservación medioambiental y velar por su cumplimiento. Tal es el caso de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, autoridad marítima, fluvial y lacustre nacional que tiene como elemento importante de su misión la protección del medio ambiente y los recursos naturales en este ámbito.

Sin embargo, es necesario tener presente también que un elemento crucial en torno a la preservación medioambiental es el propio entendimiento de los graves efectos que puede tener para nuestra existencia alterar el normal orden de la naturaleza, lo cual nos lleva a asumir el compromiso personal necesario para contribuir e irradiar con simples actos de cuidado ambiental un espíritu de respeto por las leyes y normas que rigen el ámbito relacionado con nuestro entorno natural.

Lo dicho se engloba, en una esfera mayor, con las raíces mismas de nuestro sentimiento patrio, ya que el honor, el deber y el respeto son términos que evocan inmediatamente a una de las figuras tutelares de nuestra patria: nuestro héroe máximo, el Almirante Miguel Grau Seminario, el "Caballero de los Mares". En nuestra conciencia histórica se asocia la riqueza del mar peruano con la riqueza en virtudes de nuestro Gran Almirante. El "Mar de Grau", sintetiza entonces todo nuestro compromiso de cuidar y preservar nuestro ámbito natural, en especial, acuático, como una manera de honrar también la memoria del insigne marino.

Este es un compromiso que la Marina de Guerra del Perú tiene muy presente, sobre todo con ocasión de celebrarse el próximo 8 de octubre, el 189º aniversario de su Creación y el 131º aniversario del glorioso Combate Naval de Angamos, en el que una toma de conciencia de lo que significa el futuro de nuestro ambiente natural estará indudablemente presente. Algo que caracteriza a nuestra Institución naval es el demostrar con hechos que el patriotismo no sólo se alimenta del recuerdo y honra de acciones notables, sino que también implica velar por el territorio que nos vio nacer; y si hablamos de una comunidad global, conlleva finalmente velar por la seguridad de nuestro planeta.

El Director



Especial: Cuidado del Medio Ambiente

9 **MAR PERUANO:**
Cómo mantener su riqueza ante el cambio climático

15 **GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE DE LOS BUQUES**



Mar peruano: cómo mantener su riqueza ante el cambio climático



Ministro del Ambiente
ANTONIO BRACK EGG

- *El Perú tiene una de las áreas marino-costeras de mayor productividad en el mundo, por influencia de las corrientes marinas de Humboldt, El Niño y La Niña; sin embargo, se esperan fuertes cambios en la abundancia y la distribución de las especies marinas, con importantes repercusiones socioeconómicas.*
- *Las variaciones de temperatura por efectos del cambio climático pueden afectar la riqueza del mar peruano, conocida a nivel mundial.*

Nuestro país es uno de los principales productores y exportadores de harina de pescado en el mundo. En el año 2008, su exportación se incrementó en 24.1%, debido a que la extracción de anchoveta ascendió a 6.2 millones de toneladas.

La actividad pesquera en el Perú representa el 0.5% del PBI. El año 2008, el sector registró una expansión de 6.2%, siendo este el quinto año de crecimiento consecutivo del sector (BCRP, 2009b).

En el sector pesquero extractivo, las especies de mayor demanda son: anchoveta, bonito, jurel, liza y perico.

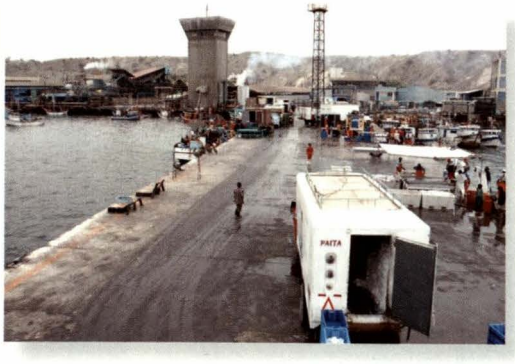


Mar peruano, fuente de riqueza y alimento.

Este sector ha evolucionado rápidamente, fomentado por la presencia y disponibilidad de recursos, así como por el crecimiento de la flota pesquera nacional —tanto industrial como artesanal—, además del uso de equipos tales como ecosondas, GPS, sistemas de comunicación y sonares, que permiten conocer el comportamiento del clima y el desplazamiento de los recursos.



Realizando estudios del medio marítimo.



Terminal pesquero de Paita.

Mantener todo este notable crecimiento logrado en los últimos años es, sin duda, un reto para el Perú en el contexto del cambio climático, ya que existen suficientes indicios de sus impactos en el Océano Pacífico, que se manifiestan en aumentos en la temperatura superficial y estratificación, así como en la expansión de las zonas mínimas de oxígeno en la franja ecuatorial, desde al menos las últimas tres décadas (Vecchi & Soden, 2007; Stramma et al., 2008). A escala regional, existen indicios de aumento de vientos costeros y aumento de productividad para el Ecosistema de la Corriente del Humboldt frente a Perú, ECHP.

En la Segunda Comunicación Nacional del Perú a la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático, elaborada por el Ministerio del Ambiente con el apoyo de diversas instituciones nacionales y extranjeras, se menciona que sobre la base de proyecciones hechas a 50 años de las condiciones oceanoclimáticas en el Perú, se han planteado dos escenarios posibles del impacto del cambio climático en el ECHP. En ambos se prevé una aproximación de aguas oceánicas a la costa, con la posible reducción del frente oceánico/costero y aumento de la disponibilidad de recursos oceánicos para las pesquerías (atunes, jurel, caballa y pota).

Asimismo, en ambos escenarios, los cambios físicos proyectados llevarían al ECHP en las próximas décadas fuera de la "ventana óptima ambiental" para la anchoveta, resultando en una reducción de su hábitat (Gutiérrez et al., 2009).

Vulnerabilidad e impactos del cambio climático en el sector Pesca y Acuicultura

Conforme a las proyecciones climáticas actuales, estos escenarios de impacto sobre el ECHP: 1) calentamiento de las aguas oceánicas y enfriamiento de las aguas costeras y 2) calentamiento de las aguas oceánicas y calentamiento de las aguas costeras, difieren en relación a la respuesta de los vientos favorables al afloramiento costero, aumentando en el primer caso y debilitándose en el segundo.

Espacialmente, en el primer escenario, se expandirían los núcleos de afloramiento, mientras que en el segundo tenderían a persistir sólo los núcleos actualmente más intensos (en San Juan y Pisco). Sin embargo, las observaciones recientes (tanto climáticas como ecológicas) son más consistentes con el primer escenario (Gutiérrez et al., 2009).

En el escenario 1, para la zona costera se observaría la expansión hacia el Norte de la distribución de especies adaptadas a condiciones frías, en concordancia con sus preferencias térmicas, tales como los invertebrados 'choro' (*Aulacomya ater*), 'macha' (*Mesodesma donacium*), 'almeja' (*Semele spp.*) y 'concha navaja' (*Ensis macha*).

En un principio este escenario sería beneficioso para la anchoveta, por la ampliación de su hábitat de aguas costeras frías. Sin embargo, por razones dinámicas, la intensificación de los vientos costeros se podría traducir en un aumento de la turbulencia en el ECHP, reduciendo la disponibilidad de alimento. Además, el aumento del afloramiento estaría acoplado a un aumento de la pérdida de larvas y huevos hacia fuera de la costa (Bakun & Weeks, 2008).

Asimismo, este escenario también podría favorecer la expansión del hábitat del crustáceo 'munida' (*Pleuroncodes monodon*), que podría interferir ecológicamente con la anchoveta (Gutiérrez et al. 2008) y su proceso de pesca en un contexto de concentración en anchoveta para Consumo Humano Indirecto, CHI y de poca diversificación en capturas (jurel y caballa) y en productos (conserva, congelados, fresco).

En el escenario 2, para la zona costera se observaría la expansión hacia el Sur de la fauna tropical (perico, falso volador, langostinos, concha de abanico). También ingresarían especies oceánicas permanentemente, llegando a variar la composición por especies del área, constituyéndose la caballa como el mayor competidor de la anchoveta, ya que actualmente ocupa el segundo lugar en la captura del sistema pelágico. Estas condiciones serían favorables a la sardina, aunque no necesariamente llevando a una dominancia de esta especie en el sistema.



Las sequías, una constante amenaza del cambio climático.

En este escenario, además, se produciría una reducción del hábitat de la anchoveta, cuyo nuevo centro de gravedad sería el núcleo de afloramiento de San Juan y Pisco (Gutiérrez et al., 2009).

En relación a la acuicultura, los estudios sugieren que el cambio climático está directamente vinculado con una posible merma de la disponibilidad del recurso hídrico, específicamente por la reducción de los glaciares y del régimen de lluvias en las regiones altoandinas, en las que se localizan las cabeceras de las cuencas hidrográficas, y, por consiguiente, una disminución del volumen de lagos y lagunas y de los caudales de los manantiales y ríos.

Ello limita el uso piscícola de riachuelos, ríos y de las lagunas, condicionados por la reducción del espejo de agua. Esta situación ya se aprecia en diversas zonas de la sierra.

En la selva amazónica, una alteración significativa del régimen pluvial pondría en riesgo la actividad piscícola, por cuanto el abastecimiento hídrico de los estanques de cultivo fundamentalmente se sustenta en agua de lluvia (precipitación directa o uso de quebradas alimentadas por agua de escorrentía procedente de los bosques).

Respecto al ámbito marino, un cambio en las temperaturas del agua por la aproximación de las aguas oceánicas a la costa puede condicionar la aparición de pestes en los cultivos que se desarrollan en las áreas marinas costeras.

¿Qué hacer ante los impactos del cambio climático en el mar peruano?

A partir de los escenarios de cambio climático se espera una fuerte disminución de la abundancia total de los recursos de nuestro mar, por lo que las medidas para enfrentar estos impactos deberían tratar de:

- Favorecer el manejo de los recursos, tomando en cuenta la dinámica de todo el ecosistema. Una población bajo un estrés ambiental es mucho más vulnerable al efecto de la pesca y puede colapsar rápidamente. También es muy importante asegurarse de que el buen manejo de los recursos no se debilite bajo la presión socioeconómica creciente del sector. El riesgo se encuentra no solamente en el nivel de cada stock individualmente, sino a nivel de todo el ecosistema que se va a encontrar bajo una diversificación de la explotación, sobre todo de parte del sector artesanal, que tiene una capacidad adaptativa muy alta para explorar y explotar nuevos recursos (peces, invertebrados, algas, etc.).
- Aumentar el valor agregado de los productos del mar, ganar más con menos pescado extraído. Significa sobre todo acelerar el cambio actual del procesamiento de productos para consumo humano directo (CHD) en lugar del consumo humano indirecto (CHI). Dentro de la categoría CHD, se recomienda favorecer los productos elaborados y de alto valor comercial. En cuanto a lo que quedará de CHI, el mejoramiento de la calidad y del acondicionamiento y preservación de la harina y del aceite debería continuar. Además, para todos estos productos, se debe anticipar la ventaja creciente que representa el eco-etiquetado. Es un trabajo de largo plazo que se debe empezar lo antes posible.
- Proteger la pesca artesanal porque es la más flexible de todas las actividades pesqueras. En contraparte, como esta actividad es también la más difícil de controlar, se le debe estudiar y analizar con mucho cuidado para evitar una sobreexplotación.
- Reforzar las investigaciones científicas relacionadas al cambio climático y sus efectos, desde la física hasta los impactos socioeconómicos.



Referencia:

- FUENTE: MINISTERIO DEL AMBIENTE – Dirección General de Cambio Climático, Desertificación y Recursos Hídricos.


SS-3 1310
SS-31253

Gestión del agua de lastre de los buques



Vicealmirante
CARLOS MANUEL WESTON ZANELLI
Director General de Capitanías y Guardacostas



Introducción

El medio marino es particular para cada zona; es decir, después de miles de años, influenciado por un sinnúmero de características ambientales propias de la zona en el que se desarrolla, tales como temperatura, humedad, salinidad, entre otras, adquiere un equilibrio que lo hace único y en donde es posible la aparición, el desarrollo y la supervivencia de múltiples especies y microorganismos, que no podrían sobrevivir en un ambiente distinto. En este sentido, la modificación de este ambiente en equilibrio, ya sea por el aumento en la magnitud de uno de sus componentes o por la aparición de otros organismos distintos a los que normalmente lo habitan, produce a largo plazo modificaciones que originarían trastornos irreversibles. Asimismo, la aparición de patógenos y enfermedades pondría en riesgo no sólo a los organismos y seres vivos que habitan dentro de él, sino también a las poblaciones que lo rodean.

Ante esta amenaza, la comunidad mundial, a través de organismos como la Organización Marítima Internacional (OMI), ha dictado disposiciones diversas con la intención de regular el traslado del agua contenida en los tanques de lastre de los buques mercantes, con el objetivo de reducir el riesgo de originar impactos a las diversas ciudades costeras.

El agua de lastre



Buque mercante en operación.

El *agua de lastre* (en *inglés: ballast water*) es empleada en navegación marítima para procurar la estabilidad de un buque. La técnica consiste en la admisión o toma directa de agua del entorno en el que se encuentra el buque en ese momento, para la inundación total o parcial de unos depósitos o tanques especialmente diseñados en el interior del casco. El proceso puede invertirse y, en ese caso, el agua es expulsada del navío, en un lugar que generalmente suele estar alejado del punto original de toma.

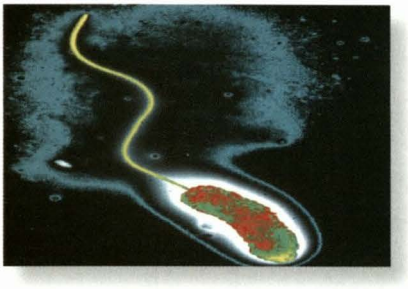
Especies foráneas invasoras, organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos

Según lo señalado por la Organización Marítima Internacional (OMI), *una especie foránea invasora* es una especie que, luego de haber sido introducida en una nueva zona geográfica, se establece y se propaga, lo que causa, o es posible que cause, perjuicios al medio ambiente, a las economías o a la salud de los seres humanos.



Cangrejo Chino (*Eriocheir sinensis*).

De acuerdo a lo señalado en el Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre, los organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos son aquellos cuya introducción en el mar, incluidos los estuarios, o en cursos de agua, pueden ocasionar riesgos para el medio ambiente, para la salud de los seres humanos, para los bienes o los recursos, deteriorar la diversidad biológica o entorpecer otros usos legítimos de tales zonas.



Vibrio cholerae
(microorganismo patógeno).

Repercusión de las invasiones por especies foráneas invasoras

El Convenio para la gestión del agua de lastre de la OMI señala que la introducción de especies foráneas en un medio nuevo puede tener graves consecuencias para el medio ambiente, la economía y la salud de los seres humanos. Las consecuencias principales pueden agruparse en las siguientes categorías:

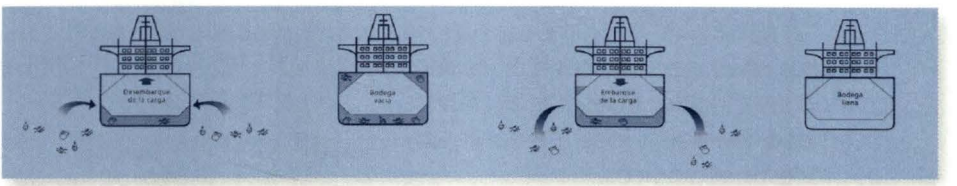
- Repercusiones ecológicas: Suceden cuando las especies invasoras alteran la diversidad biológica local de zona y/o los procesos ecológicos.
- Repercusiones económicas: Las especies invasoras pueden producir grandes pérdidas económicas a la sociedad, ya sea en la forma de *repercusiones económicas directas*, tales como la pérdida de la producción de alimentos marinos, o *repercusiones económicas secundarias*, asociadas a la salud de los seres humanos o a las repercusiones ecológicas, por ejemplo:
  - ❖ Disminución de la producción de las pesquerías.
  - ❖ Repercusiones en la actividad de acuicultura.
  - ❖ Repercusiones físicas en las infraestructuras, en las instalaciones costeras, especialmente por las especies incrustantes.
  - ❖ Los costos en que se incurre para solucionar el problema.
  - ❖ Otros.
- Repercusiones en la salud de los seres humanos.

"Existen evidencias de que las epidemias del cólera pueden estar directamente relacionadas a las descargas del agua de lastre de los buques. Además de las bacterias y virus, el agua de lastre también puede transportar una variedad de especies de microalgas, incluidas las especies exóticas, que pueden provocar la proliferación de algas tóxicas o *marea roja*".

Existen evidencias de que las epidemias del cólera pueden estar directamente relacionadas a las descargas del agua de lastre de los buques. Además de las bacterias y virus, el agua de lastre también puede transportar una variedad de especies de microalgas, incluidas las especies exóticas, que pueden provocar la proliferación de algas tóxicas o "marea roja".

El agua de lastre: una vía de introducción de especies invasoras al mar

El transporte marítimo mueve alrededor del 80% de los productos básicos del planeta y se estima que, a nivel mundial, aproximadamente de 3,000 a 5,000 millones de toneladas de agua de lastre se transfieren cada año en alrededor de 85,000 buques, por lo cual el agua de lastre se constituye en un riesgo de introducción de especies exóticas y microorganismos patógenos



El ciclo de agua de lastre como vector de transmisión de especies invasoras.
Fuente: *Globallast Water Management Programme*, IMO, 2008.

Otro aspecto importante es que la cantidad de agua de lastre es sólo uno de los elementos de riesgo. Otros factores, tal vez incluso más importantes que el volumen de lastre, son la frecuencia de las visitas de los buques y la afinidad ambiental de los puertos. Algunas de las invasiones biológicas acuáticas más grandes han ocurrido en puertos que reciben volúmenes de lastre relativamente pequeños, mientras que algunos puertos muy grandes, que reciben inmensos volúmenes, no han sido invadidos debido a la falta de coincidencia ambiental y a otros factores.

Además, el progreso de las industrias navieras también contribuye a incrementar la cantidad de agua de lastre, ya que el número y el tamaño de buques han aumentado. Cada embarcación puede transportar desde varios cientos de litros a más de 100,000 toneladas de agua de lastre. Del mismo modo, la tecnología naviera y portuaria se ha desarrollado para introducir buques y procesos de manipulación de carga más rápidos, lo que ha resultado en un tiempo más corto en puerto y en escalas de buques más frecuentes.

A mayor cantidad de agua de lastre, mayor cantidad de organismos acuáticos se transportan desde su medio ambiente nativo en los puertos de partida hacia los nuevos puertos de destino. Los organismos pueden no ser peligrosos cuando viven en armonía en su lugar nativo, pero pueden ser peligrosos

cuando son introducidos a un ambiente nuevo. Eso puede ocurrir, ya que introducen nuevas características que pueden influir o incluso alterar la vida natural en el otro lugar y producir efectos devastadores. Otra posibilidad es que las especies pueden ser ya agentes patógenos por su naturaleza, de modo que su introducción representa la propagación de enfermedades. Se estima que mínimo 7,000 especies diferentes se transportan en los tanques de lastre de buques alrededor del mundo.

Respuesta mundial ante el problema

Durante los últimos 30 años, el agua de lastre ha sido tratada por una gran variedad de organizaciones internacionales, foros, sector marítimo, comunidad científica e iniciativas nacionales.

Este problema fue manifestado por primera vez ante la Organización Marítima Internacional (OMI) en 1988, y desde entonces los Comités de Protección al Medio Ambiente y de Seguridad Marítima de la OMI, junto con los subcomités técnicos, han estado tratando este asunto, enfocándose inicialmente en las normas, y posteriormente en el desarrollo del nuevo Convenio.

Según los objetivos del Convenio sobre la Diversidad Biológica de 1992, así como la decisión de la Conferencia de las Partes en el Convenio sobre la Diversidad Biológica de 1998, relativa a la conservación y utilización sostenible de los ecosistemas marinos y costeros, "la transferencia e introducción de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos por conducto del agua de lastre de los buques suponen una amenaza para la conservación y la utilización sostenible de la diversidad biológica".

En el capítulo 17 de la "Agenda 21" de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Medio Ambiente y Desarrollo (CNUMAD) de 1992, se solicitó a la OMI que estudie la posibilidad de aprobar normas adecuadas sobre las descargas de agua de lastre, para impedir la propagación de organismos no autóctonos y proclama además en su "Declaración sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo", que los Estados deberán aplicar ampliamente el principio preventivo conforme a sus capacidades.

En noviembre de 1993, la Asamblea de la OMI adoptó normas para prevenir la introducción de organismos no deseados y patógenos por la descarga del agua de lastre y sedimentos de los buques, basándose para ello en dispositivos adoptados previamente en 1991. La resolución solicitó a los Comités

de Protección del Medio Ambiente y Seguridad Marítima, mantener las normas bajo revisión con la visión de desarrollar la aplicación internacional de las disposiciones legales obligatorias.

"La Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible (2002), solicitó que en todos los niveles se acelere la elaboración de medidas para hacer frente al problema de las especies foráneas invasoras de las aguas de lastre".

En noviembre de 1997, la Asamblea de la OMI adoptó la Resolución A.868 (20) – Normas para el Control y Manejo del agua de lastre de los buques para minimizar la transferencia de organismos acuáticos dañinos y patógenos, habiéndose identificado como una de las amenazas más grandes a los mares y océanos del mundo, la introducción de especies marinas invasoras a nuevos ecosistemas, transportadas en el agua de lastre de los buques.

La Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible (2002), solicitó que en todos los niveles se acelere la elaboración de medidas para hacer frente al problema de las especies foráneas invasoras de las aguas de lastre.

La Organización Marítima Internacional - OMI, reconociendo que varios Estados han adoptado medidas individuales con miras a prevenir y reducir al mínimo los riesgos de introducción de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos por los buques que entran en sus puertos, adoptó en la Conferencia Internacional sobre Gestión del Agua de Lastre, realizada el 12 de febrero del 2004, el "Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y Sedimentos de los Buques".

El Fondo para el Medio Ambiente Mundial (GEF), el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y la Organización Marítima Internacional (OMI) pusieron en marcha el Proyecto "Construyendo Asociaciones para Asistir a los Países en Vías de Desarrollo a Reducir la Transferencia de Organismos Acuáticos Dañinos en Aguas de Lastre de los Buques", conocido como *Globallast Partnerships*. Se construyó a partir de la experiencia adquirida en la fase piloto del Proyecto *Globallast* en seis países entre el 2000 y 2004. El Proyecto fue concebido para preparar a los países en vías de desarrollo para la entrada en vigor de la Convención Internacional para el Control y Manejo de Aguas de Lastre y Sedimentos de los buques, a través de la cooperación técnica, creación de capacidades y fortalecimiento institucional.

Gestión del agua de lastre de los buques

Según lo señalado en el Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre, se llama GESTIÓN del agua de lastre a los procedimientos mecánicos, físicos, químicos o biológicos, ya sean utilizados individualmente o en combinación, destinados a extraer o neutralizar los organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos existentes en el agua de lastre y los sedimentos, o a evitar la toma o la descarga de los mismos.

Tecnologías para el tratamiento a bordo del agua de lastre

Considerando la limitación del intercambio del agua de lastre en medio del océano, es importante que se desarrollen métodos efectivos de tratamiento a bordo de esta agua en vez del intercambio en medio del océano. Las directrices de la OMI mencionan algunos tratamientos, entre ellos:

- Métodos de tratamiento mecánico, tales como la filtración y la separación.
- Métodos de tratamiento físico, tales como la esterilización por ozono, luz ultravioleta, corrientes eléctricas y tratamiento térmico.
- Métodos de tratamiento químico, tales como adición de biocidas al agua de lastre para matar a los organismos.
- Varias combinaciones de los antes mencionados.

Todos los métodos posibles tienen ventajas y desventajas, por lo que requieren mayor investigación a fin de hallar una solución adecuada para un buque individual.

Todo tratamiento, finalmente seleccionado, debe cumplir con una serie de criterios:

- Primero, debe ser seguro. El desarrollo del tratamiento no debe interferir con el funcionamiento principal del buque y tampoco conducir al buque a una situación poco segura.
- Segundo, debe ser aceptable a nivel ambiental; de ese modo la selección debe suponer la evaluación del riesgo que el tratamiento puede representar a la salud humana y al medio ambiente.

- Tercero, debe ser rentable. Todos los costos que pueden surgir del tratamiento seleccionado deben ser calculados y comparados con los beneficios que se obtendrán.

"El tratamiento a bordo puede considerarse como una buena alternativa debido a que el buque tiene el mejor control y evidencia de la calidad del agua de lastre tratada".

El tratamiento a bordo puede considerarse como una buena alternativa debido a que el buque tiene el mejor control y evidencia de la calidad del agua de lastre tratada. Sin embargo, el tratamiento a bordo puede también ser muy costoso. Desarrollar un nuevo sistema y adjuntarlo a un sistema existente más amplio, como todo el buque, no es verdaderamente algo simple y puede incluso llevar a la necesidad de ajustar completamente todo un sistema.

Considerando que muchos buques que hoy operan se fabricaron antes de que la regulación fuese desarrollada, puede caber la posibilidad de que estos no estén equipados con un sistema de gestión de agua de lastre que cumpla con las prescripciones mínimas de la nueva norma. Puede ser mejor tener un buque nuevo con este tipo de sistema ya incluido integralmente durante la construcción. Sin embargo, ningún tratamiento garantiza el 100% de efectividad. Cualquiera sea el método seleccionado, quedará pendiente una pregunta de eficacia, y sólo la tasa de mortalidad adecuada garantizará que el agua de lastre esté libre de problemas. La respuesta será diferente según el organismo en cuestión y su capacidad de colonizar el medio ambiente que lo recibe.

La gestión del agua de lastre en el Perú

En los últimos años, el incremento de la exportación de productos de las actividades mineras, petroleras y la explotación de los yacimientos de gas natural de Camisea han incrementado el tráfico marítimo en diversos puertos peruanos. Asimismo, a la fecha se está realizando la construcción de mega puertos comerciales, lo cual coadyuva al incremento del tráfico marítimo.

Mediante Resolución Directoral Nº 178-96/DCG de fecha 10 de julio de 1996, se implementaron las disposiciones de la Resolución A.774 (18) "Directrices para impedir la introducción de organismos acuáticos y agentes patógenos

indeseados que pueda haber en el agua de lastre y en los sedimentos de los buques", de la OMI.

Mediante Resolución Directoral Nº 072-06/ DCG de fecha 1 de marzo del 2006, se actualizó la norma mencionada en el párrafo anterior, implementándose las disposiciones establecidas en la Resolución A.868 (20) que aprueba las "Directrices para el Control y la Gestión del Agua de Lastre de los Buques, a fin de reducir al mínimo la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos que podrían contener dichas aguas". La citada norma tiene como principales disposiciones:

- Renovación del agua de lastre fuera de las 12 millas náuticas de costa, antes de ingreso a puerto.
- Obligatoriedad de entregar a la Autoridad Marítima la "Notificación del agua de lastre" a la llegada a puerto.

Estadísticas del Tráfico de Buques en diversos Puertos del Perú

Capitanía	Fecha	Número de buques que arribaron a puerto
Talara	06 diciembre 2007 – 29 abril 2008	7
Paita	06 agosto 2007 – agosto 2009	7
Salaverry	03 setiembre 2007 – 12 agosto 2009	190
Chimbote	06 agosto 2007 – 22 abril 2009	8
Callao	Al 03 agosto 2009	384
Pisco	04 enero 2008 – 10 agosto 2009	83
San Juan	04 noviembre 2007 – 01 agosto 2009	74
Mollendo	21 noviembre 2007 – 09 julio 2009	277

Fuente: Dirección General de Capitanías y Guardacostas.

Desde el año 2008, se viene realizando una evaluación del impacto de las aguas de lastre en la zona portuaria del Callao y Pisco, por parte de varias instituciones del Estado y la empresa privada, considerando los parámetros fisicoquímicos: temperatura, salinidad, conductividad, pH y parámetros microbiológicos, bacterias viables marinas, coliformes totales y termotolerantes, Escherichia coli, Vibrio cholerae y Salmonella spp. Además, se realiza la evaluación de indicadores biológicos responsables de floraciones algales nocivas y de otros organismos invasores señalados por la OMI.

Participación del Perú en iniciativas internacionales de gestión del agua de lastre

"La Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI) viene participando en el Grupo Regional de Tarea para el manejo de las aguas de lastre para el Pacífico Sudeste y Argentina (GRT-PSEA)".

El Perú viene participando como país asociado, en la implementación del Proyecto Globallast Partnerships de la Región del Pacífico Sudeste. La primera actividad de carácter regional que se efectuó en el marco del citado proyecto contó con la participación de delegados nominados por los Puntos Focales del Proyecto Globallast de Chile, Colombia, Ecuador, Panamá, Perú, Argentina y del Señor José Matheickal, Jefe de la Unidad de Coordinación del Proyecto Globallast de la Organización Marítima Internacional. Esta Reunión tuvo como principales objetivos los siguientes:

- Conocer los avances que en materia de manejo de aguas de lastre de los buques se realizan en los países del Pacífico Sudeste y Argentina.
- Crear el Grupo de Tarea Regional Globallast, como el principal órgano de comunicación y consulta para el Proyecto Globallast en la región.
- Elaborar los lineamientos de la estrategia regional para implementar las directrices OMI en materia de aguas de lastre.

La Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI) viene participando en el Grupo Regional de Tarea para el manejo de las aguas de lastre para el Pacífico Sudeste y Argentina (GRT-PSEA), del citado proyecto, que tiene como función primordial ser un vehículo de comunicación y consulta. Por lo tanto, se constituye como el principal foro en la región para potenciar la cooperación regional, multilateral y para el intercambio de información y experiencias. El GRT - PSEA contribuirá a asegurar la coordinación de actividades entre los países y la concordancia de las actividades regionales con las directrices y requerimientos del Convenio Internacional para el Control y Gestión del Agua de Lastre y Sedimento de los Buques.

En el marco del programa de capacitación del citado proyecto, la Dirección General de Capitanías y Guardacostas ha participado en el presente año en los Talleres de "Estandarización de Metodologías para la gestión del Agua de Lastre" en la ciudad de Valparaíso – Chile, y en el "Curso de Formación Globallast sobre la implementación del Convenio para la Gestión del Agua de Lastre" realizado en la ciudad de Buenos Aires, Argentina.

Conclusión

Siendo el Perú un país que desarrolla un intenso uso de sus vías marítimas y fluviales, lo cual es de alta importancia para el desarrollo económico, y considerando además que el crecimiento económico del país implicará el incremento del tráfico marítimo, es preciso resaltar la importancia de continuar con la mejora de las capacidades de las instituciones del país, con injerencia en la gestión del agua de lastre, ya sea por cooperación internacional y/o por apoyo del Estado. Asimismo, continuar con la activa participación de la Autoridad Marítima en la elaboración de las Estrategias Regionales para la gestión del agua de lastre en el Pacífico Sudeste, en la medida que ello permitirá la aplicación de las acciones pertinentes para prevenir la invasión de especies foráneas y patógenas, que podrían causar grandes impactos en la economía, medio marino y la salud de nuestra población.



Referencias:

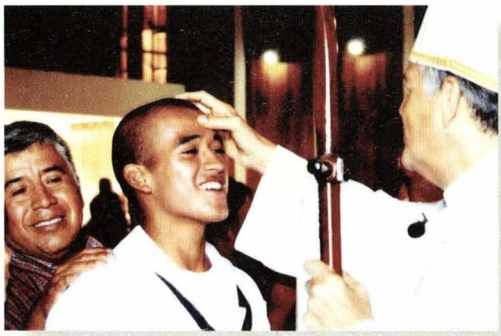
- http://es.wikipedia.org/wiki/"Aguas_de_lastre" Categorías: Residuos | Barcos
- Convenio sobre la Diversidad Biológica (1992).
- http://www.cbd.int/doc/legal/cbd-es.pdf
- Cumbre de la Tierra (Río, 1992), Agenda 21.
- http://es.wikipedia.org/wiki/Programa_21
- Organización Marítima Internacional, Resolución A.868 (20) – Normas para el Control y Manejo del Agua de Lastre de los Buques (1997).
- Texto del Convenio BWM-04, Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques, febrero de 2004, OMI, Londres.
- Comisión Permanente del Pacífico Sur – CPPS (2008). Primera Reunión del Grupo Regional de Tarea para la Implementación del Proyecto Globallast en el Pacífico Sudeste y Argentina, Valparaíso, Chile, 23 – 24 de setiembre.
- Organización Marítima Internacional (marzo 2009). Curso Regional de Formación para la implementación Uniforme del Control y la Gestión del agua de lastre, Ciudad de Viña del Mar - Chile.
- Globallast Partnerships, (octubre 2009). Curso de formación Globallast sobre la implantación legal del Convenio para la gestión del agua de lastre.
- GloBallast Programme (International Maritime Organization, Global Environmental Facility &United Nations Development Project) (2000). Global Ballast Water Management Programme. Online: http://globallast.imo.org/ (acceso 5 de agosto de 2005).
- Esteban Pacha Vicente, Artículo Técnico: "La Organización Marítima Internacional regula la gestión del agua de lastre de los buques mediante la adopción de un nuevo Convenio Internacional (Convenio BWM- 2004)".
- www.ingenierosnavales.com/.../ART.%20TEC.%20%20%20ESTEBAN%20PACpdf



¿Quién protege a nuestras Fuerzas Armadas?



Obispo Castrense del Perú
MONSEÑOR SALVADOR PIÑEIRO G. C.



El Perú es un país pluricultural, disímil, en donde convergen distintas razas, caracteres, regiones. Su costa, sierra y selva hacen de este país un lugar que quizá pueda tener muchas fronteras pero una sola unión: nuestra fe en Jesús.

El 86% de los peruanos es de fe Católica, tal como lo afirma el último censo nacional del 2007, y esta fe es asistida y consolidada por el arduo trabajo de nuestra Iglesia Católica, los miembros del Clero, sus obispos, sacerdotes, laicos, etc. Pero, así como la fe es resguardada por los representantes de la Iglesia, la seguridad y el bienestar de nuestra nación tienen también un resguardo permanente, tienen a quienes con dedicación y sacrificio velan por el orden público y nos brindan la posibilidad de vivir en un país soberano, seguro y confiable. Estos son, sin duda, nuestras Fuerzas Armadas y Policía Nacional.

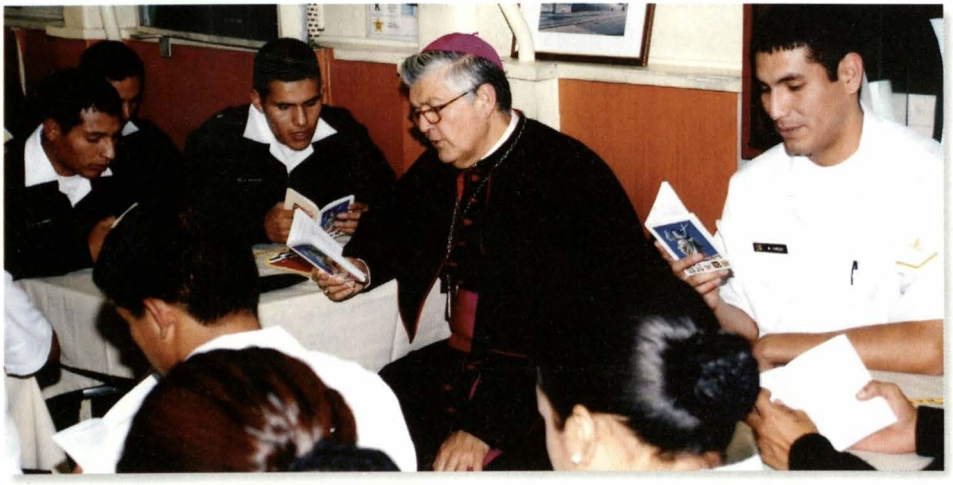
Ahora, debemos preguntarnos: *"¿Quién protege a nuestras Fuerzas Armadas y Policía Nacional?"*. Alguien se preocupó de este detalle antes que nosotros, y es por ello que en 1943 el Gobierno peruano pidió que la Iglesia Católica cuide del personal de las Fuerzas Armadas y Policía, renovando dicho pedido en el último Acuerdo Internacional de 1980. Es así como nace en nuestro país el Obispado Castrense del Perú.

El Obispado Castrense tiene como misión la atención religiosa, espiritual, moral y pastoral de los miembros de las Fuerzas Armadas y Policía Nacional, sus familiares y demás fieles, tal como se ve explicitado en la *Constitución Apostólica Spirituali Militum Curae* (Cuidado Espiritual de los Militares), dada en Roma el 21 de abril de 1986, por Juan Pablo II.

Desde el 2 de setiembre del 2001, fecha en la que tomé posesión canónica de la Diócesis Castrense, soy el octavo Obispo que debe cumplir la triple misión: la enseñanza del Evangelio como maestro de fe; la celebración de los sacramentos que nos dan la vida de Dios, que Jesús nos ha conseguido en su cruz, y el guiar a los hermanos, para que vivan la comunión fraterna en el servicio mutuo y la amistad. En este quehacer me acompaña el grupo de 75 sacerdotes (41 de ellos laboran en Lima), atendiendo 30 parroquias y capellanías en las distintas regiones del territorio nacional.

La relación entre el Obispo Castrense y la familia militar nos acerca a la fe, la devoción, el consejo y los valores del hogar, la peruanidad y el servicio a los más necesitados.

Nuestro Perú es un país multirregional y disímil, como lo mencionamos anteriormente. Tenemos Oficiales, Técnicos, Sub Oficiales y personal de tropa en cada uno de los rincones de este extenso territorio de 1 285 215 km2. Ante esta situación, el Obispo Castrense debe repartirse durante el año para poder abarcar todas las regiones, unidades y dependencias militares y policiales, a fin de hacerles llegar el cuidado espiritual que requieren.



Dedicada labor pastoral entre el personal naval.

En la Iglesia es el único grupo social que atiende la labor del soldado y del policía, siendo el Obispo Castrense, junto con su equipo de trabajo, misioneros de la fe en los lugares más recónditos, donde un uniformado necesita de Jesús, de su amor y del mismo amparo y resguardo por el cual luchan día a día.

Si leemos el Evangelio, constatamos cómo Jesús, después de una jornada de oración en la montaña, de los muchos discípulos que Él tenía llama a doce para que sean las columnas, los fundamentos de su Iglesia, y de allí a cada uno le da el nombre de "Apóstol", con un encargo especial. Así como el antiguo Israel creció sobre las doce tribus (los hijos de Jacob), el nuevo pueblo de Dios —la Iglesia que nace en la hora de la cruz— contará también con esos doce apóstoles para que su fe sea firme y gozosa, y así fundamenten la experiencia de aquellos que fueron los llamados en la primera hora.

"Pero hoy las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional tienen un Obispo, ese es un detalle singular que nos muestra cómo la Iglesia cuida y se acerca al soldado de la patria para que sea atendido, porque sabe de sus emergencias, de sus inamovilidades y de sus dificultades".

Pero esta misión debe continuar, y por eso Jesús quiere que los Obispos sucedan al Colegio Apostólico, recordándoles esa triple tarea: ser maestros del Evangelio; ser los que dan las cosas santas, presidiendo los Sacramentos, y ser ellos como el padre, el hermano y el amigo que están para ayudar y para hacer crecer la vida fraterna en las comunidades. Los Obispos cuidan un territorio, una jurisdicción. Pero hoy las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional tienen un Obispo, ese es un detalle singular que nos muestra cómo la Iglesia cuida y se acerca al soldado de la patria para que sea atendido, porque sabe de sus emergencias, de sus inamovilidades y de sus dificultades. Es muy importante que un Obispo tenga el cuidado espiritual de los militares, por sus peculiares formas de vida.

Tenemos que dar gracias a Dios porque el 21 de abril de 1986 el Siervo de Dios Juan Pablo II, sucesor de San Pedro, transformó los servicios de asistencia religiosa al mundo espiritual en estructuras eclesiásticas equiparadas a la diócesis, para promover en modo adecuado el impulso misionero y la renovación cristiana del Concilio Vaticano II. Por la previsión y el valor que caracterizaron entonces esta intervención del Papa, no sólo mantuvo sino también potenció

la asistencia espiritual al mundo militar, llamado a vivir en condiciones particulares y en circunstancias humanas profundamente aisladas y no favorables a la fe. El Papa, valiéndose de su autoridad pastoral, afirmó ante todo la necesidad de acompañar espiritualmente a los que tienen la profesión militar, reconocida como instrumento legítimo para la seguridad y libertad de los pueblos y para el mantenimiento de la paz a través de la justicia y el perdón.

Los Obispos militares, como testigos y servidores del Evangelio de Jesucristo, cumplimos esa misión y es una gran satisfacción llegar a las diferentes dependencias de nuestras Fuerzas Armadas y Policía Nacional y encontrar la acogida fraterna y la escucha a la Palabra de Dios, conocer las técnicas de esa competencia profesional del militar y poder hacer tangible y cercana la esperanza cuando aparecen la desilusión, la enfermedad o las horas difíciles.

He tenido como Obispo militar la inmensa satisfacción de cumplir el encargo de la visita al Santo Padre cada cinco años para informar sobre nuestra tarea. Cómo me impresionó que Juan Pablo II me preguntara sobre la fe del soldado peruano, y si eran católicos nuestros militares. ¡Cómo me encomendaba que les recordara el valor tan grande de la familia! Años después, ante el Papa Benedicto XVI, me conmovió su preocupación: ¿cómo hacía para atender esta geografía tan amplia? Incluso me pidió informes sobre mi relación con el Ministro de Defensa, con el Ministro del Interior, con los Comandantes Generales, preocupado por que el Evangelio de Cristo llene de alegría el corazón de nuestros militares. Y al final de la entrevista, quedó grabada en mi memoria esa profunda y hermosa frase que me dirigió nuestro actual Papa: *"Dígale a sus soldados que sean discípulos de Jesús"*.



Siempre presente en los lugares más alejados del territorio.

En la vida del hombre, el hecho fundamental es la virtud de la religión. Hay que responderle a Dios que nos ama y que nos habla en la historia; por eso somos creyentes, nos fiamos de Jesucristo; por eso somos trabajadores de su Evangelio, que es justicia, que es paz, que es vida fraterna.



Con fe en nuestra Iglesia Católica.

Cada año, después de la reunión con mis hermanos sacerdotes en la primera semana de febrero, organizamos el programa de visitas y puedo llegar a los lugares que ustedes atienden con tanta generosidad: en el Salto, el Estrecho, en Güepí, en Paita, en las Capitanías del Puerto, en Chimbote, Salaverry, Pimentel, Mollendo, Puerto Maldonado, Pucallpa e Iquitos. Cuánta satisfacción ver al marino de nuestra Armada cumpliendo su tarea, pero también acogiendo la Palabra de Jesús, el Evangelio de la vida, de la familia y de la paz.

Quiero agradecer la invitación del señor Contralmirante César Prada Ugaz, quien, a través de la Revista de Marina, me permite llegar a ustedes y recordarles también tres momentos muy significativos en los Evangelios, que nos demuestran que el soldado necesita a Dios y que la fe es una búsqueda, es ir al encuentro de ALGUIEN, que nos acoge, que nos fortalece. Pienso en aquel Capitán que en la ciudad de Cafarnaum, como nos narra San Lucas (Lc 7, 1-9), preocupado por la salud de su criado, puso todos los medios para alcanzar la sanación, pero ve que el caso es difícil, y al oír hablar de Jesús que pasaba haciendo el bien, con valentía se le acerca y le arranca el primer milagro a distancia, y nos regala esa oración que los creyentes repetimos en el momento previo a la comunión: "no soy digno de que entres en mi casa, di una palabra y mi criado sanará". Pero también la fe es un encuentro con ese Jesús, por ello vemos que en la hora de la cruz —la única de la salvación— ahí está otro soldado, el que tenía que cumplir la orden injusta de Pilato, y que viendo la muerte de Jesús, hace la oración más maravillosa de la historia, la síntesis del credo, cuando proclama: "Realmente este hombre es el Hijo de Dios" (Mc 15, 39). Esa fe que es una búsqueda, que es un encuentro, es también una celebración,

y al narrar San Lucas la historia de la Iglesia que nace en Jerusalén, hay otro Capitán, llamado Cornelio, que va en su búsqueda y le dice a Pedro, el primer Papa a quien Jesús le ha confiado su Iglesia: quiero saber de Jesús y quiero que me bautices a mí y a mi familia (Hch 10). En la vida del soldado qué importante es la familia. Es allí donde la semilla de la fe debe crecer y dar fruto.

Por eso invito a que en todos los hogares navales se fomente esa respuesta a Dios, esa alegría de la unión y esa misión para transformar este mundo en una civilización de paz y amor.

Tres tareas le dejo a mi amigo lector: busquemos a Dios, sigamos a Jesús y hagamos de nuestro hogar una pequeña Iglesia.

Con especial afecto comprometo mi plegaria por la gran familia naval.



Tradición Submarinista

Rumbo a los 100 años



Contralmirante
CARLOS ZÁRATE CÁCERES



Legendario Submarino Tipo R.

Si entre las Armadas de América Latina, la Marina de Guerra del Perú está catalogada como una de las más eficientes y eficaces, su Fuerza de Submarinos —que el próximo año cumplirá 100 años de existencia— está catalogada entre las primeras del mundo. Este reconocimiento se debe a nuestra larga tradición submarinista y al esmerado esfuerzo de nuestros hombres por lograr un equilibrio naval en la región después del eclipse sufrido por nuestra Marina de Guerra a fines del siglo XIX. Los submarinos le devolvieron al Perú un poderío naval respetable, el mismo que aún continúa y continuará vigente por muchos años más.

La historia que nos antecede

Cuando hablamos de la tradición submarinista peruana es imprescindible mencionar todas las unidades submarinas que a través de la historia pertenecieron a nuestra Marina de Guerra; desde los dos primeros submarinos de procedencia francesa tipo "Laubeuf" que arribaron al puerto del Callao a partir de 1911, año en que se inicia la Fuerza de Submarinos del Perú, sin dejar pasar el invalorable esfuerzo del Ing. Federico Blume Othon con el desarrollo

y pruebas del "Toro Submarino" en 1879; posteriormente, con el transcurrir de los años, arribaron los cuatro submarinos tipo "R" entre los años 1926 y 1928, cuatro submarinos tipo "Sierra" entre los años 1954 y 1957, dos submarinos tipo "GUPPY 1-A" entre los años 1975 y 1978, todos de procedencia norteamericana, unidades que fueron el crisol de nuestras tradiciones submarinistas que han ido gestándose con el transcurrir de los años, enriquecidas con logros tanto nacionales como internacionales, anécdotas de todo calibre y vivencias inolvidables, las cuales se han ido compartiendo de generación en generación.

No podemos dejar de mencionar los seis submarinos tipo "209", de procedencia alemana, que se incorporaron entre las décadas de los años 70 y 80 y que son el grupo de unidades actuales que tienen desde su llegada a nuestra patria la difícil tarea de mantener y superar las altas metas que nos dejaron nuestros antecesores, misión que hasta la actualidad ha sido cumplida a cabalidad y demostrada con hechos, como son las continuas y exitosas participaciones de nuestras unidades submarinas en los diferentes operativos, tanto nacionales como internacionales.

Describiré a continuación los siguientes ejercicios desarrollados con marinas extranjeras.

UNITAS

Las operaciones navales UNITAS son ejercicios realizados anualmente por la Armada de los Estados Unidos en conjunto con otras armadas latinoamericanas, siendo su punto de partida la Primera Conferencia Naval sostenida en Panamá en 1959, y se realizan en el marco del Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (TIAR).

En los primeros años los países participantes fueron Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Uruguay, Perú y Venezuela. Con el tiempo se fueron incorporando otros países como Puerto Rico en la fase cero; esto tiene como objetivo preparar previamente a la Fuerza Naval Norteamericana para poder ejecutar las fases posteriores.

Las operaciones tienen como fin entrenar, capacitar, cooperar y establecer vínculos de confianza entre las armadas de la región. Cada año van variando sus sedes, realizándose este año en el Mar de Grau entre los días 16 al 19 de julio, en los cuales participaron una fragata, un buque desembarco, dos helicópteros "Sea Hawk" y una aeronave "Orión" de la Armada Norteamericana; un buque auxiliar y una patrullera de la Armada de Colombia; una fragata y un helicóptero "Bell-230" de la

Armada del Ecuador; y cinco fragatas, dos submarinos, tres corbetas, un buque de desembarco, dos buques hidrográficos, dos patrulleras, dos aeronaves "F-60" y "B-200" y dos helicópteros "SH-3D" y "AB-212" de nuestra Marina de Guerra.

Desde 1999 el ejercicio se divide en tres fases: Atlántico, Pacífico y Caribe, alternando anualmente en sentido y contrasentido del reloj.

Aunque en un primer momento la intención de los mismos era fundamentalmente la ejecución de ejercicios para hacer frente a la amenaza que representaba la Unión Soviética en el contexto de la Guerra Fría, hoy en día esto ha cambiado; las operaciones paulatinamente se fueron ampliando hacia diferentes aspectos en la guerra marítima, adecuándose a los cambios que se han venido produciendo en los escenarios mundiales.

SUBDIEX

Los SUBDIEX son operativos desarrollados con la Marina de los Estados Unidos de América, donde la Fuerza de Submarinos del Perú viene participando desde el año 2002, sin interrupciones, enviando una unidad submarina para participar en ejercicios combinados con dicha flota. Durante estas operaciones, el submarino peruano es el principal "enemigo" de los grupos de batalla de portaaviones norteamericanos, que deben pasar estas pruebas para su posterior despliegue operacional a diferentes partes del mundo.



Zarpe del B.A.P. "Angamos" para participar en el SUBDIEX-2010.

Definitivamente, estas operaciones constituyen una gran oportunidad para realizar ejercicios de nivel avanzado y los resultados contribuyen a realzar el prestigio de los submarinistas peruanos en el mundo. Hay que resaltar también el sacrificio de las dotaciones que se alejan por períodos de entre cinco y seis meses de sus familiares, tiempo que mayoritariamente pasan en el mar en operaciones avanzadas. Por otro lado, durante los días de puerto, las dotaciones se entrenan en lucha contra incendio, inundación y en simuladores de navegación de la Marina Norteamericana. Durante todos los años de participación se han recibido innumerables cartas de felicitación por parte de las autoridades de la Marina Norteamericana, dando fe de la gran capacidad del submarinista peruano. La siguiente relación muestra los años y las unidades que participaron en los diferentes SUBDIEX realizados hasta la fecha:



Submarinos Tipo 209 en formación.

- 2002 B.A.P. "Antofagasta"
- 2003 B.A.P. "Angamos"
- 2004 B.A.P. "Angamos"
- 2005 B.A.P. "Antofagasta"
- 2006 B.A.P. "Pisagua"
- 2007 B.A.P. "Chipana"
- 2008 B.A.P. "Arica"
- 2009 B.A.P. "Arica"
- 2010 B.A.P. "Angamos"

Actualmente el B.A.P. "Angamos" se encuentra desplegado para el desarrollo de este ejercicio en la costa atlántica de los Estados Unidos, demostrando el alto nivel alcanzado por nuestra Fuerza de Submarinos y dejando en alto el nombre del Perú.

PASSEX

Es un ejercicio no muy frecuente, que se realiza cada vez que unidades de diferentes países pasan frente a nuestro litoral, con el fin de asegurar que ambas marinas sean capaces de comunicarse y colaborar eficazmente en caso de guerra o de ayuda humanitaria, es así que se logra el intercambio en tiempo

real de información táctica por medio de sistemas de comando, control y equipos de comunicación, entrenando y evaluando las acciones de superficie y aérea, independientes y coordinadas en las operaciones de guerra antisubmarinas, ejercitando así a las unidades submarinas en la detección, identificación, ataque y evasión de unidades de superficie, entre otros.



Submarino peruano y fragata norteamericana en operaciones SIFOREX-2010.

Entre los días 15 al 17 de junio 2009 se realizó un PASSEX con la participación de tres fragatas y un helicóptero "SH-60B" de la Armada Norteamericana, en tanto que nuestra Marina de Guerra participó con dos fragatas, tres submarinos y un buque de desembarco.

Este año se realizaron dos PASSEX, el primero se desarrolló entre el 15 y el 20 de febrero con la participación del buque escuela portahelicópteros de la Armada Francesa y una unidad submarina peruana; posteriormente, entre el 24 y el 29 de marzo, participaron por parte de la Armada Norteamericana un portaaviones y un crucero, y nuestra Marina de Guerra se hizo presente con una fragata, un submarino y un helicóptero. Demostró así, una vez más, la alta calidad y capacidad de las operaciones conjuntas con las unidades navales de marinas extranjeras en los diferentes ejercicios realizados.

SIFOREX

Es un avanzado ejercicio de guerra antisubmarina que se realiza bilateralmente entre nuestra Marina de Guerra y la Armada Norteamericana. Su objetivo principal es proporcionar una formación avanzada contra submarinos de propulsión diesel-eléctrica y para afrontar Misiones Multinacionales de Paz. El evento se celebra cada dos años en el área del Callao, bajo la dirección de la Comandancia de la Fuerza de Submarinos del Perú.

La primera versión de SIFOREX (Silent Force Exercise) se dio en el mes de julio del año 2001, con la participación de una fragata, dos corbetas y dos submarinos por parte de Perú, y un crucero y dos fragatas por parte de los Estados Unidos.

En el presente año se realizó del 6 al 10 de julio con la participación de una fragata, dos helicópteros "Sea Hawk" y una aeronave "Orión" por parte de la Armada Norteamericana, y dos fragatas, tres submarinos, un buque de desembarco y un helicóptero de la Armada Peruana. Los resultados obtenidos fueron alentadores, los mismos que reafirmaron el buen desempeño de nuestras unidades en las diversas operaciones navales ejecutadas en coordinación con la Marina Norteamericana.

Aquí se forjan hombres de acero

La Escuela de Submarinos, *alma mater* de los submarinistas peruanos y encargada de la preparación y formación del personal que conformará las dotaciones de nuestras unidades submarinas, fue creada oficialmente el 1 de marzo de 1939, siendo la primera en su género en Latinoamérica, y cuenta con la infraestructura necesaria para la formación de los futuros submarinistas.



Oficiales participantes en SIFOREX-2010.

Desde sus inicios han pasado por nuestra querida Escuela setenta y tres (73) promociones de oficiales y noventa y cuatro (94) promociones de personal subalterno, de las cuales también formaron parte marinos de las Armadas de Brasil, Venezuela, Colombia y Argentina. Asimismo, nuestra alma mater fue también el centro de capacitación de las primeras dotaciones de submarinistas de la Armada de Colombia.

Es así que diversas armadas de esta parte del continente apostaron por capacitar a sus oficiales en nuestra Escuela, teniendo confianza en la amplia trayectoria y gran profesionalismo del submarinista peruano, reconocido a nivel internacional.

Adicionalmente, en la Escuela se dictan cursos de capacitación y entrenamiento, con el fin de mantener permanentemente preparadas a las dotaciones de nuestros submarinos, así como para estar actualizados en los últimos desarrollos tecnológicos; es por ello que se dice que "en los submarinos hay espacio para todo, excepto para los errores".

Simulador de Ataque

El esfuerzo y dedicación por alcanzar un mejor nivel de enseñanza, acorde con la actualidad, trajo como fruto la creación de un Simulador de Ataque, reto que fue asumido por la Comandancia de la Fuerza de Submarinos en el año 2004. El grupo de trabajo para este ambicioso proyecto puso todo de sí en la materialización del mismo, llegándose a concretar este anhelo submarinista.



Equipo de trabajo en simulador.

Este simulador fue diseñado de manera tal que el ambiente se asemeje al compartimiento del Puesto Central del submarino tipo "209", el cual cuenta con cuatro consolas, una consola de ploteo (U-PLOT) para traqueo de blancos, una consola de simulación del sonar, una consola de control de armas y una consola de control de posicionamiento de contactos y del buque propio; tam-

bién se construyó la réplica de un periscopio, el cual cuenta con una carcasa giratoria en cuyo interior se exhibe un *display* para la presentación de contactos cuando la unidad se encuentra en profundidad de periscopio, teniendo la capacidad de girar 360º, coincidiendo las marcaciones generadas virtualmente con la presentación en la pantalla. Estos avances tecnológicos y facilidades que nos brinda este simulador nos dan la ventaja de poder entrenar constantemente a todo el personal que conforma los "team de ataque" de las dotaciones de las Unidades Submarinas en los diferentes niveles de complejidad operacional que se presentan en los escenarios de la guerra, de la forma más real posible.



Jóvenes dotaciones de Oficiales en entrenamiento.

Simulador de Trimado

Adicionalmente, el Servicio Industrial de la Marina (SIMA) y el Servicio de Armas y Electrónica (SAE) diseñaron el *software* para la creación de un Simulador de Trimado, creando los efectos dinámicos de un submarino durante la navegación. Este simulador cuenta, al igual que con el compartimiento de controles, con la consola de timón de gobierno, consolas de los planos de proa y popa, *manifolds* de aire y el *manifold* para los movimientos de aguas de los tanques de compensación y equilibrio, entre otros componentes. Fue así que en el año 2003 el área de Investigación y Desarrollo del SAE construye un prototipo con material reciclado, siendo luego presentado como un proyecto de investigación y desarrollo de la Institución, asignándose los fondos necesarios en el año 2004 para la construcción de uno con tecnología adecuada, el cual posteriormente es entregado oficialmente a la Fuerza de Submarinos.



Tecnología submarinista de vanguardia.

Al igual que el anterior simulador, este también tiene la finalidad de entrenar a los alumnos de la Fuerza de Submarinos en los procedimientos de conducción, trimado y emergencias que se pudieran presentar en las diferentes condiciones de navegación, elevando así el nivel de profesionalismo de los alumnos, preparándolos para reaccionar ante cualquier adversidad o circunstancia que se presente.

Fuerza de Submarinos con proyección al futuro

Para mantenerse en un óptimo estado de alistamiento, con el fin de cumplir todas las tareas que se nos asignen, la Fuerza de Submarinos participa en el Planeamiento Operativo necesario para lograr el adecuado estado de alistamiento de las Unidades y Dependencias que la conforman, teniendo la responsabilidad de administrar los recursos humanos y materiales de que dispone.

Hoy en día contamos con seis unidades submarinas tipo "209" en el servicio activo y una lancha de rescate de torpedos, las cuales, con el apoyo de los Servicios Industriales de la Marina y la Dirección de Alistamiento de la Marina, han logrado la sinergia necesaria que ha permitido poder someterlas permanentemente a los diversos trabajos de mantenimiento y recorrido integral, lográndose así mantener la operatividad de las mismas con un alto nivel de alistamiento y en el menor tiempo posible, viéndose este esfuerzo reflejado en la mayor fuerza de submarinos de Latinoamérica, con sus seis unidades operativas, manteniendo así su capacidad disuasiva siempre vigente.

Asimismo, se vienen modificando y actualizando con ingenio algunos sistemas de nuestras unidades submarinas, mejorando significativamente sus capacidades y diseño original, demostrando de esta manera el alto grado de preparación del personal submarinista. Este es el caso concreto del Proyecto Argos, el cual consiste en el desarrollo de un Sistema de Control de Tiro, y el Proyecto Delfín, que desarrolla un nuevo Sistema de Sonar Pasivo para nuestras unidades submarinas, siempre con el valioso aporte de la Dirección de Alistamiento de la Marina y el Servicio de Armas y Electrónica (SAE). También existen otros proyectos de investigación en proceso, como por ejemplo el Proyecto Thor, que busca el desarrollo del tablero de control de voltajes, contadores de amperios-hora, sistemas de monitoreo de temperatura de las baterías principales de las unidades submarinas. Es por ello que ante el reto de mantenernos a la vanguardia tecnológica y emplear eficientemente los recursos destinados para tal fin, es que actualmente todos apostamos acertadamente por el desarrollo de la tecnología propia, la cual está dando muy buenos resultados.

Desde el año 2008 venimos participando en las Conferencias de Submarinos Asia-Pacífico. La última conferencia realizada, entre el 6 y el 9 de junio 2010, fue organizada por la Marina de Guerra de la República de Singapur y la Fuerza Submarina de la Flota del Pacífico de los Estados Unidos, y en ella participaron los representantes de diversas armadas del mundo, entre ellas nuestra Marina de Guerra, mediante nuestro representante, el C. de N. Manuel Solórzano Cáceres. Lo importante de estos eventos es que permite el intercambio de ideas y experiencias relacionadas con la seguridad de las operaciones submarinas, permitiendo la interoperabilidad y, en consecuencia, la seguridad de las marinas involucradas. Nuestro representante también nos dio la grata noticia de que el Comandante de la Flota de la Marina de Guerra de Singapur, RADM Joseph Leong, comunicó que el próximo año la Conferencia Asia-Pacífico se realizaría en el Perú, siendo un evento de suma importancia internacional en el que nuestra Marina de Guerra se hará presente.

Finalmente, de todo lo expuesto, me queda sólo expresar cuál es mi visión a futuro de nuestra Fuerza de Submarinos, que en consecuencia con todo lo que se viene trabajando hasta nuestros días, es ser una fuerza de ataque moderna, siempre a la vanguardia tecnológica, con alta capacidad disuasiva, siendo reconocida y respetada como una organización flexible y eficaz, capaz de operar eficientemente con otras marinas del mundo, sustentada en valores éticos y morales, y que contribuya a garantizar la seguridad nacional en el ámbito marítimo, contribuyendo de esta manera al desarrollo nacional.



Siempre vigilantes del Mar de Grau.

La piratería en el Océano Índico:

un reto del siglo XXI



Bachiller en Derecho y Ciencias Políticas
HÉCTOR LÓPEZ ARESTEGUI



La piratería es un crimen de muy antigua data que atenta contra el principio universal de la libertad de los mares.

Todo comenzó en el mar, en la Antigüedad. El poeta griego Homero (S. X a.C.) puso en la boca de Ulises, héroe de "La Odisea", la siguiente frase: *"Saqueasteis la ciudad, llevando la muerte a sus habitantes; y si dividimos los bienes y las mujeres que en el presa hubimos, que cada uno obtenga igual parte*[1]*"*. Esta es la partida de nacimiento literaria del pirata. Los descendientes de estos pioneros en el Cuerno de África —donde se une el Mar Rojo y el Océano Índico— no tienen a nadie quien cante sus "hazañas", pero constituyen



Embarcación pirata, con grupos de bandidos llamados "gitanos del mar".

un duro desafío para las fuerzas navales internacionales en el área. Esta lucha se hace aún más ardua por el disímil cuadro jurídico para juzgar a estos delincuentes, pues si bien la piratería es un delito internacional, su característica singular —el lugar donde ocurre, altamar— genera controversias jurídicas que impiden la represión de este delito. En el presente artículo ofreceremos una perspectiva política, naval y jurídica del problema que representa la piratería en Somalia.

Guardacostas y bandidos

En el Océano Indico y el Mar Rojo la tradición pirática es milenaria. Grupos de bandidos llamados "gitanos del mar" destacaban por su audacia y crueldad.

En el caso somalí, la piratería está íntimamente relacionada con la tradición de bandidaje a lo largo de la costa oriental de África (Eritrea, Etiopía, Kenia y Somalia). El término local que describe esta actividad es *Shifta* y significa rebelde, forajido o fugitivo[2]. En principio las *Shiftas* surgieron como milicias locales de autodefensa y montoneras que se organizaban contra una autoridad que se consideraba ilegítima. Por esta razón la palabra *Shifta* tiene, al mismo tiempo, una connotación positiva y negativa. El *Shiftinnet* (Consejo de *Shiftas*) asume esa autoridad y sus resoluciones son respetadas por la población. Cuando los británicos y los italianos establecieron su dominio colonial en el área, las *Shiftas* se convirtieron en una forma intermitente de resistencia y, al mismo tiempo, en policía rural al servicio de las potencias coloniales dominantes. Así, durante la Segunda Guerra Mundial las *Shiftas* etíopes y somalíes fueron aliadas indeseables de las fuerzas británicas destacadas en Kenia, cuyos oficiales deploraban su crueldad en el trato a los prisioneros italianos.

Somalia alcanzó su independencia en 1960. En 1969 el general Mohammed Said Barre (1919–1995) lideró un golpe de Estado que le permitió gobernar el país hasta 1991, año en el cual Somalia cae en la anarquía que impera hasta la fecha. En ese momento renace la tradición de bandidaje y rápidamente se traslada al mar. Así, las *Shiftas* se transformaron en *"Burca badeed"*, ladrones del mar. Dada la connotación negativa del término ladrón, muchos jefes de clanes prefieren utilizar la palabra *"badaadinta badah"*, que significa guardacostas[3]. El uso de esta palabra no es casual, pues justifica las acciones piráticas en nombre de la defensa del dominio marítimo somalí contra las potencias extranjeras que arrojan desechos tóxicos en la costa del país y las flotas pesqueras que depredan su riqueza ictiológica.

Durante el régimen del general Mohammed Said Barre (1969–1991), Somalia recibió apoyo de numerosas naciones para el desarrollo de su industria pesquera. La cooperación internacional se tradujo en la creación de cooperativas pesqueras que vendían casi toda la totalidad de su pesca a firmas extranjeras. La guerra civil causó graves daños a la industria pesquera y esta decayó rápidamente. Esta situación fue aprovechada por flotas pesqueras extranjeras, que depredaron las aguas del país[4] y se vertieron miles de toneladas de desechos tóxicos al mar. La primera actividad mencionada floreció en gran medida gracias a la complicidad de las autoridades de circunstancia[5] como, por ejemplo, Ahmed Abdi Habsade, ex ministro del Interior de Puntland, una de las repúblicas no reconocidas internacionalmente y surgidas del desmembramiento del país. El delegado de las Naciones Unidas para Somalia, Ahmedou Ould–Abdallah, ha declarado: "La falta de un gobierno efectivo en Somalia ha permitido la pesca irregular por parte de muchos países europeos y asiáticos [...]. Enfrentamos un desastre en la costa somalí y sus efectos en el medio ambiente y la población son calamitosos. Estoy convencido de que se vierten al mar desechos sólidos, químicos y, probablemente, residuos nucleares. No hay gobierno y nadie se pronuncia al respecto[6]".



Crucial labor de los cuerpos de guardacostas.

"Hay pruebas de la existencia de contactos en Londres, que proveen información del tráfico marítimo, y en Canadá como refugio de los líderes piratas".

Somalia es un país de clanes nómadas que creen que su ley les permite tomar propiedad ajena. La historia de Farrah Ismail, un pirata somalí purgando condena en Berbera, Somalilandia (la antigua Somalia británica) es ilustrativa de este punto[7]. Ismail nació en Mogadiscio en 1960 y estudió mecánica. Apenas finalizados sus estudios abandonó su ciudad natal y se estableció en Bossasso, actualmente Puntland, donde puso un taller. Poco a poco fue haciéndose del capital necesario y adquirió una pequeña flota de barcos pesqueros que dedicó a la pesca de tiburones y recolección de langostas. Este rubro era innovador, pues todos sus antecesores privilegiaban las fuentes tradicionales de ingresos: el transporte de ganado y peregrinos hacia Yemen. Ismail perdió todo su capital y bienes en enfrentamientos con embarcaciones extranjeras. Fue así que decidió hacerse pirata. Desde su prisión declara: "Ellos no me importan [los marinos mercantes cautivos]. Son ganado. ¿Por qué nadie habla del daño que nos han hecho? Por primera vez al mundo le importan nuestros problemas. Finalmente saben que secuestrar sus barcos es nuestro castigo por sus crímenes[8]".

La fuente principal del armamento es Yemen. Los servicios financieros se realizan mediante el sistema de la *hawala*, un canal informal de transferencia de fondos de un lugar a otro a través de proveedores de servicios conocidos como *hawaladars*, que son por lo general inmigrantes residentes en países desarrollados, y contactos legales en Dubái y Djibuti[9]. Hay pruebas de la existencia de contactos en Londres[10], que proveen información del tráfico marítimo[11], y en Canadá[12] como refugio de los líderes piratas.

La estrategia de los piratas es propia de la llamada "guerra asimétrica[13]", pues han desarrollado una estrategia informativa, política y mediática para lograr sus fines. Un caso ilustrativo es el secuestro del pesquero español "Alakrana". Los piratas aprovecharon las limitaciones de la legislación hispana sobre el uso de la fuerza, presionaron eficazmente al Gobierno y los armadores para descartar la solución militar y manipularon el ánimo de la opinión pública hispana. En el campo tecnológico los piratas han invertido en modernos equipos de GPS y, aparentemente, en un nuevo tipo de pintura inventada por un químico

alemán residente en los Emiratos Árabes Unidos (EAU), que permite a las lanchas rápidas y buques nodrizas hacerse prácticamente invisibles al radar de largo alcance de los cargueros y cruceros que navegan frente a la costa de Somalia[14]. Uno de los grandes temores de la Cámara de Comercio Internacional de Transporte Marítimo (ISC en inglés) es la posibilidad de que los piratas puedan adquirir el software llamado AIS (Sistema de Identificación Automática), que permite a los buques comunicar su posición a fin de evitar colisiones. Así, pues, la ISC recomienda a los capitanes de los barcos cargueros y mercantes desconectar el AIS cuando surquen las costas somalíes[15].

¿Un combate imposible?

La respuesta de la comunidad internacional al desafío de la piratería somalí es la presencia de buques de guerra extranjeros en el Cuerno de África y el Golfo de Adén. Estas unidades operan bajo el manto legal de las Resoluciones 1814, 1816[16], (del 2 de junio de 2008, "que autoriza a los Estados que los Estados que estén cooperando con el gobierno de Transición [de Somalia] se les permitirá, durante un periodo de seis meses, entrar a las aguas territoriales de Somalia y usar todos los medios necesarios para reprimir los actos de piratería y robo armado en el mar, de forma consistente a disposiciones relevantes del derecho internacional[17]"). En la misma línea rige la Resolución 1838 (del 7 de octubre del mismo año), que "condena y deplora los actos de piratería y robo armado a lo largo de la costa de Somalia y convoca a los Estados interesados en la seguridad de la actividad marítima a desplegar navíos de guerra y aviones militares para combatir activamente la piratería en altamar frente a la costa de Somalia[18]". Por último, se promulgó también la Resolución 1846[19] (del 2 de diciembre de 2008), que prorroga el mandato de los Estados y las organizaciones regionales que participan en el combate contra la piratería desde la costa somalí. Así, pues, desde Djibouti hasta Bahréin se encuentran desplegadas unidades aéreas y navales de los Estados Unidos, la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN), la Unión Europea (UE) y Rusia[20], China[21] y la India[22].

La Unión Europea ha establecido su propia Misión Naval, la "Operación Atalanta[23]", con el fin de proteger a los buques del Programa Mundial de Alimentos (PMA) con destino a Somalia y al tráfico marítimo altamente vulnerable frente a la costa somalí y el Golfo de Adén (Yemen), así como prevenir los actos de piratería y robo a mano armada en altamar. El radio de operaciones de los navíos comprometido en la "Operación Atalanta" comprende desde la costa

índica de Somalia hasta las islas Seychelles. La sede de este dispositivo se encuentra en Northwood, Reino Unido[24]. El 8 de diciembre pasado los ministros de Relaciones Exteriores de la UE decidieron extender la misión un año más, y actualmente está compuesta por unidades de las Marinas holandesa, española, alemana, belga, francesa, griega y noruega[25].

Para la Marina rusa enfrentar la piratería implica su regreso al Océano Índico, cosa que no hace desde el retiro en 1977 de sus bases en Somalia, tras la ruptura de relaciones diplomáticas entre este país y la Unión Soviética, debido al apoyo de esta potencia a Etiopía, enemigo tradicional de los somalíes[26]. Rusia desplegó sus unidades navales como consecuencia de la crisis generada por la captura del carguero ucraniano MV "Faina", que transportaba tanques T–72 y vehículos militares[27]. Entre los navíos rusos destaca el destructor "Almirante Chabanenko" (BPK 650), una de las unidades más modernas en servicio, que se distingue por haber sido el primer buque de guerra ruso en cruzar el Canal de Panamá desde la Segunda Guerra Mundial[28]. La flota rusa cuenta con el respaldo de un buque de apoyo que sirve de avanzada para el restablecimiento de una presencia naval permanente en el Mar Arábigo y el Océano Índico[29].



La piratería es milenaria y destaca por su audacia y crueldad.

La participación de la Armada de la India está envuelta en la controversia por el hundimiento del arrastrero tailandés "Ekawat Nava 5", que transportaba equipo de pesca de Omán a Yemen[30]. Este barco estaba siendo abordado por piratas somalíes cuando la fragata India INS "Tabar" lo divisó. Mientras la fragata india se aproximaba, los piratas abrieron fuego, el cual fue respondido por la tripulación del "Tabar". El "Ekawat Nava 5" se hundió en el combate entre piratas y marinos indios. De los quince tripulantes del arrastrero tailandés sólo sobrevivió un marinero camboyano.

"A diferencia de Afganistán o Iraq, Somalia es un país que no ocupa titulares de prensa diariamente, pero su situación es tan dramática como la de los anteriormente mencionados".

Otros dos países que participan en los dispositivos navales antipiráticos son Japón y Corea del Sur. La Fuerza de Autodefensa Marítima del Japón destacó cuatro destructores al Océano Índico, en marzo de 2009. Su misión es servir de escolta a la navegación comercial y, en el caso de una intervención contra los piratas, dejar intervenir al personal de la Guardia Costera del Japón[31]. En el caso de Corea del Sur, su Armada creó una unidad especializada llamada "Chenghae", en honor a la tradición del país en el combate antipirático[32]. El contingente surcoreano se encuentra encuadrado dentro de la Fuerza de Tarea 150, con sede en Bahrein.

El despliegue de las fuerzas navales mencionadas ha permitido una reducción del número de ataques piráticos. Así lo reconoce el presidente del Comité Militar de la Unión Europea, el general sueco Hakan Syren[33], quien señala la reducción del número de ataques exitosos en el Corredor de Tránsito Internacional marítimo establecido por las fuerzas occidentales para la protección de la navegación mercante y los buques del Programa Mundial de Alimentos (PMA), llevando asistencia humanitaria a Somalia.

Y es que, como lo resume el analista norteamericano Robert D. Kaplan, la anarquía en tierra se traduce en piratería en el mar[34]. Somalia es el tercer frente de lo que se llamó durante las dos administraciones del presidente George W. Bush "guerra contra el terror"[35] . A diferencia de Afganistán o Iraq, Somalia es un país que no ocupa titulares de prensa diariamente, pero su situación es tan dramática como la de los anteriormente mencionados. Su presidente, Sheikh Sharif Ahmed, apenas controla un pequeño sector de Mogadiscio, gracias al apoyo de las fuerzas de pacificación de la Organización de la Unión Africana

"Nadie discute que la piratería es un delito, pero la legislación internacional no se pronuncia de manera uniforme sobre ella, en particular por el reto que representa el lugar donde se comete el delito".

(OUA). El resto de la ciudad y dos tercios del país está bajo el control del grupo islamista Harakat Al–Shabaab, el cual tiene evidentes conexiones con Al–Qaeda[36]. Los líderes de Al–Shabaab son veteranos de la guerra afgana de los años ochenta del siglo pasado y cuentan con el soporte material, táctico y estratégico de terroristas extranjeros. La única resistencia al poder de Al-Shabaab es el movimiento islamista nacionalista Hizbul–Islam, cuyo líder Sheikh Hassan Dahir Aweys, es uno de los terroristas más buscados por la justicia norteamericana.

Los vínculos entre Al–Shabaab y los grupos piratas son poco claros. Así, pues, cuando el petrolero saudí "Sirius Star" fue secuestrado por piratas somalíes[37], Al–Shabaab desplegó sus fuerzas hacia el puerto de Haradhere para detener a los piratas y liberar la nave saudí[38]. Sin embargo, al parecer Al–Shabaab cobraría tributo a los piratas, como aparentemente habría sucedido en el caso del arrastrero español "Playa de Bakio" y el transporte ucraniano MV "Faina", de cuya carga consistente en armamento pesado, habrían pedido una parte[39].

¿Cómo juzgar a los piratas?

Nadie discute que la piratería es un delito, pero la legislación internacional no se pronuncia de manera uniforme sobre ella, en particular por el reto que representa el lugar donde se comete el delito[40]. No basta citar el artículo 100 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Deber de Cooperación de los Estados en la represión de la Piratería), sino examinar y evaluar la forma en que este hecho delictivo puede combatirse, aplicando acciones concretas y Reglas de Enfrentamiento (ROE) apropiadas para los navíos de guerra en aguas internacionales. Un caso ilustrativo de lo mencionado hasta el momento es lo sucedido con el arrastrero de bandera tailandesa "Ekawat Nava 5", hundido en un confuso incidente por la fragata de la Armada de la India INS "Tabar"[41].

En el combate contra la piratería los días de persecución y justicia sumaria pertenecen a los libros de historia. Los piratas de nuestros días sólo pueden ser

capturados en flagrante delito. En caso de ser interceptados en altamar por un navío de guerra occidental, lo peor que puede ocurrir es que los piratas sean desarmados y uno de los motores de sus embarcaciones deshabilitado[42]. Es mucho más sencillo, operativa y políticamente, tomar estas medidas que capturar a los piratas y entregarlos a la justicia[43]. Y es que para abrir un proceso de piratería debe estudiarse, según el especialista en Derecho del Mar Douglas Guiljoyle, del University College de Londres (Reino Unido), tres elementos:

"En caso de ser interceptados en altamar por un navío de guerra occidental, lo peor que puede ocurrir es que los piratas sean desarmados y uno de los motores de sus embarcaciones deshabilitado".

- Evaluación de costo
- La calidad de la evidencia que lo sustenta
- El impacto operativo que tenga en el cumplimiento del objetivo

El problema es mucho más serio cuando entramos en materia del juzgamiento propiamente dicho, pues este conlleva una complicada deliberación sobre los conflictos de competencia y jurisdicción que deben aplicarse al delito de piratería. Así, pues, se han planteado tres alternativas[44]:

1. **Juzgamiento en el país de origen de las víctimas del hecho delictivo:** Este caso se ilustra con el proceso que se abrió en Francia contra los secuestradores del yate "Le Ponant", en abril de 2008[45]. En setiembre de 2009 el Poder Ejecutivo francés presentó al Parlamento un proyecto de ley que autorizaría a la Marina Nacional Francesa a detener, interpelar y llevar a la justicia francesa o a la de Kenia a cualquier presunto pirata .
2. **Entrega a la justicia de un tercer Estado que asuma la responsabilidad del juzgamiento:** Kenia ha firmado con la Unión Europa y los Estados Unidos un acuerdo para juzgar a los piratas, en virtud del carácter universal de este delito. Sin embargo, este compromiso está afectando la estabilidad política del país[47]. Fred Kapondi, presidente de la Comisión de Administración y Seguridad Interna del Parlamento Keniano, teme que la presencia de piratas en las prisiones sea causa de la formación de alianzas entre islamistas, piratas y clanes descontentos del país. Desde su sector, el ministro de justicia Mutila Kilonzo reclama que el acuerdo firmado con la Unión Europea y los Estados Unidos se hizo a espaldas de su ministerio,

desconociendo por completo la realidad penitenciaria y judicial del país[48]. Es más, el ministro Kilonzo, personalmente favorece la creación de un tribunal internacional bajo la égida de las Naciones Unidas.

3. **Creación de un Tribunal Internacional:** En julio de 2009, a instancias del "Clingendael", el instituto holandés más prestigioso en relaciones internacionales, se debatió esta propuesta en el marco de una conferencia internacional sobre piratería. Los asistentes, marinos profesionales y politólogos, apoyaron abrumadoramente la creación de un tribunal internacional[49]. Este cuerpo colegiado estaría formado por jueces africanos y occidentales, y regularía las normas de intervención de las armadas que combaten la piratería, asegurándose de esta manera el correcto acopio de elementos probatorios y las garantías procesales y penitenciarias de los acusados.

A modo de conclusión

La piratería es un crimen de muy antigua data que atenta contra el principio universal de la libertad de los mares. Su versión actual en las costas de África Oriental —desde el Golfo de Adén hasta el Estrecho de Mozambique— es una gravísima amenaza al comercio mundial, pues encarece las primas de seguro marítimo en un área del Océano Índico que las compañías aseguradoras ya califican como zona de guerra[50]. Por esta razón es necesaria la tarea de patrullaje de los navíos de las Armadas de diversas naciones, el cual tiene un carácter fundamentalmente preventivo, pues no existe hasta el momento un enfoque político que ataque su causa: la anarquía en territorio somalí. Lamentablemente la coyuntura internacional que se vive hace imposible el envío de fuerzas de pacificación a Somalia para enrumbar a esta nación por un sendero al final del cual se reconstruya el estado de derecho. En el ámbito marítimo, es indispensable proteger la navegación mercante. Por esta razón es prioritario que la comunidad internacional y los

"Por esta razón es necesaria la tarea de patrullaje de los navíos de las Armadas de diversas naciones, el cual tiene un carácter fundamentalmente preventivo, pues no existe hasta el momento un enfoque político que ataque su causa: la anarquía en territorio somalí".

Estados enfrenten la piratería con la resolución adoptada por los Estados europeos a fines del siglo XVII y comienzos del siglo XVIII. Una tarea importantísima es unificar los diversos criterios legales y económicos que engloban el acto delictivo de la piratería y las políticas de policía naval que posibiliten un accionar más dinámico y proactivo de las armadas presentes en el área del Océano Índico. Aunque política y económicamente costosa, se impone la necesidad de la creación de un Tribunal Internacional para el juzgamiento de los piratas. La razón jurídica y la historia coinciden en este punto, tal y como lo señalaba el jurista y político romano Marco Tulio Cicerón (106AC–43AC): "el pirata es enemigo del género humano".

Bibliografía:

1 LEYDI, R.; ARRIGO, P.; GIGLIO, T. (1963). *Piratas, corsarios y filibusteros* (p. 17). Barcelona: Editorial Maucci S.I.

2 MCINTYRE, B. (2009, 16 de abril). *The battle against piracy begins in Mogadishu*. The Times.

3 BAHADUR, J. (2009, 16 de abril). *I'm not a pirate, I'm a saviour of the sea*. The Times.

4 HARI, J. (2009, 5 de enero). *You're being lied to about pirates*. The Independent.

5 ESPINOZA, J. (2008, 24 diciembre). *La trama negra de la piratería somalí*. El Mundo.

6 Agencia France Press (2008, 25 de julio). *UN envoy decries illegal fishing, waste dumping off Somalia.*

7 HOWDEN, D. (2009, 16 de junio). *Why we became pirates, by the nomad jailed for life.* The Independent.

8 Idem.

9 SENGUPTA, K.; HOWDEN, D. (2009, 21 de abril). *Pirates: the $80m Gulf connection*. The Independent.

10 PFLANZ, M. (2009, 11 de mayo). *Somali pirates helped by intelligence gathered in London*. The Times.

11 BLASQUEZ, E. (2009, 11 de octubre). *La piratería genera negocio*. ABC.

12 ASSOCIATED PRESS (2008, 11 de diciembre). *Somali pirates get help from expats in Canada*. The Star.

13 BALLESTEROS, M. A. (2009, 2 de diciembre). *La estrategia asimétrica de los piratas*. El País.

14 SENGUPTA, K.; HOWDEN, D. (2009, 21 de abril). Op. Cit.

15 PRIER, P. (2009, 4 de noviembre). *Pirates: les marines s'adaptent*. Le Figaro.

16 EUROPA PRESS (2008, 2 de junio). *La ONU autoriza a entrar en aguas somalíes para luchar contra la piratería.*

17 http://www.un.org/News/Press/docs/2008/sc9344.doc.htm

18 http://www.un.org/News/Press/docs/2008/sc9467.doc.htm

19 http://www.un.org/News/Press/docs/2008/sc9514.doc.htm

20 AGENCIAS (2008, 20 de noviembre). *Rusia desplegará buques de Guerra en las aguas de Somalia.* El País.

21 BARROWCLOUGH, A. (2008, 26 de diciembre). *China sends navy to fight Somali pirates.* The Times.

22 PUBBY, M. (2008, 21 de noviembre). *To take on pirates, Navy gets right of hot pursuit, sends destroyer Mysore.* Indian Express.

23 KHAN, U. (2008, 16 de setiembre). *EU approves hunting mission to the Horn of Africa.* The Daily Telegraph.

24 PANK, P. (2009, 1 de diciembre). *How Middlesex basement became the front line in the fight against piracy.* The Times.

25 EFE (2009, 8 de diciembre). *La UE prorroga la misión Atalanta contra la piratería en el Índico.* El Mundo.

26 ROSS, W. (2009, 16 de junio). *Somali navy chief: world's worst job?* BBC News.

27 EFE (2008, 25 de setiembre). *Piratas de Somalia se apoderan de un barco lleno de tanques y vehículos militares.* El Mundo.

28 ZAMORANO, J. (2008, 3 de diciembre). *Russia to send warship through Panama Canal.* The Washington Post.

29 (2009, 30 de noviembre). *Russia joins anti-piracy mission off Somalia.* The Voice of Russia.

30 BLAKELY, R. (2008, 26 de noviembre). *Pirate mothership was really a Thai fishing boat.* The Times.

31 MASAMI, I. (2009, 24 de abril). *Lower House passes bill widening MSDF antipiracy role.* Japan Times.

32 SUNG – KI, J. (2009, 3 de marzo). *Anti-piracy naval unit inaugurated.* The Korea Times.

33 GONZALEZ, M. (2009, 16 diciembre). *Hay que evitar instruir hoy a los piratas somalíes de mañana.* El País.

34 KAPLAN, R. (2009, 11 de abril). *Anarchy on land means piracy at sea.* The New York Times.

35 FLETCHER, M. (2009, 21 de diciembre). *Somalia is greatest victim of President Bush's War on Terror.* The Times.

36 McCONNELL, T. (2009, 21 de diciembre). *West warns that Somalia is becoming a haven for international terrorists.* The Times.

37 PHILP, C. (2008, 17 de noviembre). *Somali pirates hijack Saudi tanker with Britons on board.* The Times.

38 PHILP, C. (2008, 22 de noviembre). *Battles over booty loom as militias and rebels drawn to pirate gold.* The Times.

39 AGENCIAS (2008, 5 de octubre). *El tributo de los piratas somalíes a los islamistas.* El País.

40 ARROYO MARTINEZ, I. (2009, 26 de agosto). *Las armas legales contra los piratas del mar.* El País.

41 BLAKELY, R. (2008, 26 de noviembre). *Pirate mothership was really a Thai fishing boat.* The Times.

42 SWAINE, J. (2010, 15 de enero). *Sailors forced to let Somali pirates go free.* The Daily Telegraph.

43 FREEMAN, C. (2009, 18 de octubre). *Return to Somalia's pirate coast.* The Daily Telegraph.

44 ARCHIBUGI, D. (2009, 7 de mayo). *Which jail for Somali pirates?* Open Democracy.

45 LICHFIELD, J. (2008, 10 de abril). *Yatch raid reveals hi–tech Somali pirate network.* The Independent.

46 CYRILLE, L. (2009, 4 de setiembre). *Les nouveaux pouvoirs de la Marine contre les pirates.* Le Figaro.

47 PRIER, P. (2010, 3 de enero). *La stabilité du Kenya menacée par les pirates somaliens.* Le Figaro.

48 PHILIP, C. (2009, 12 de junio). *Captured Somali pirates are being dumped in Kenya.* The Times.

49 FERRER, I. (2009, 9 de julio). *Un tribunal contra los piratas.* El País.

50 COSTELLO, M. (2009, 1 de diciembre). *As Somalian pirates widen their horizons, the cost of ship insurance is soaring.* The Times.





Turtupilín.
(Foto del autor)

Refugios de vida silvestre en el litoral de Lima: los humedales y las islas



Licenciado en Arqueología
JOSÉ ANTONIO HUDTWALCKER MORÁN



Patos colorados.
(Foto del autor)

El presente artículo presenta cuatro zonas de humedales (Albúfera de Medio Mundo, Humedales de Ventanilla, Pantanos de Villa y Bañados de Puerto Viejo) y los islotes Palomino, ubicados en la franja litoral del departamento de Lima, los mismos que constituyen ecosistemas que sirven de refugio para especies de fauna y flora silvestre.

Se incluye de manera breve el concepto de humedal, sus funciones y las amenazas a las que se enfrentan estos frágiles ecosistemas. También se incluye brevemente lo referido a la importancia que tienen las islas e islotes de nuestro litoral.

Los humedales e islotes, incluidos en el artículo, son de fácil acceso para el público y representan espacios donde se pueden realizar excursiones turísticas (familiares y/o grupales); además constituyen escuelas vivas para los estudiantes (escolares, universitarios y de institutos superiores) y para el público en general.

La protección y conservación de los humedales e islas es muy importante para mantener el equilibrio ecológico y para que las futuras generaciones puedan apreciar la belleza de estos frágiles ecosistemas.



Humedales de Puerto Viejo.

1. Concepto de humedal, sus funciones y amenazas

"Son productos susceptibles de explotarse como espacios para la recreación, el turismo, la educación y la investigación, y tienen valor cultural".

La Convención sobre los Humedales de Importancia Internacional, conocida como la Convención de Ramsar (1971), de la cual el Perú es país signatario desde el año 1991, define a los humedales como "extensiones de marismas, pantanos y turberas, o superficies cubiertas de agua, sean estas de régimen natural o artificial, permanentes o temporales, estancadas o corrientes, dulces, salobres o saladas, incluidas las extensiones de agua marina cuya profundidad en marea baja no exceda de seis metros".

El agua es el componente principal de los humedales, que vienen a ser zonas de la superficie terrestre que se encuentran inundadas de manera permanente o temporal, por lo que constituyen espacios geográficos que combinan lo acuático con lo terrestre.

De acuerdo con el biólogo Ricardo Jiménez Vílchez, las funciones de los humedales son las siguientes: controlar las inundaciones, reponer las aguas subterráneas, dar protección contra fenómenos climáticos (tormentas, tsunamis y otros), retener sedimentos y nutrientes, mitigar el cambio climático, favorecer la depuración de aguas, ser reservorio de biodiversidad. Son productos susceptibles de explotarse como espacios para la recreación, el turismo, la educación y la investigación, y tienen valor cultural. (www.prohumedales.com.pe).

En la Estrategia Nacional para la Conservación de Humedales en el Perú (1996) se puede leer que las principales amenazas que enfrentan estos ecosistemas son las siguientes:

- Muchos humedales no están protegidos ni son manejados de manera sostenible y se desconoce el potencial biológico, hidrológico y turístico que poseen.
- El aumento de la población y la necesidad de usar mayor extensión de tierras para satisfacer sus requerimientos. Se incluye el avance urbano en las playas del litoral limeño, con la construcción de balnearios en las zonas colindantes con los humedales.
- La contaminación de ríos, lagos, lagunas y del mar, ocasionada por las deposiciones finales de las evacuaciones domésticas, industriales, mineras y petroleras.

- La insuficiente o mal diseñada red de alcantarillado en las ciudades origina que la mayor parte de desagües domésticos se dirijan hacia el mar o hacia los ríos.
- La eliminación de líquidos procedentes de los procesos químicos para la obtención de minerales afecta la calidad de las aguas, imposibilitando el desarrollo de vida acuática.
- Los residuos industriales, altamente tóxicos, afectan a las actividades de manejo de los recursos hidrobiológicos, así como a la flora y a la fauna.
- La destrucción del hábitat, debido a la ampliación de la frontera agrícola y al uso de grandes cantidades de agua para el cultivo de arroz, provocando salinización y anegamiento de los terrenos eriazos.
- La crianza de ganado doméstico, que por falta de pastos naturales se alimenta de las comunidades vegetales presentes en los humedales (totorales, gramadales y otras herbáceas). Asimismo, el sobrepastoreo ocasiona la destrucción de la vegetación natural, causa erosión y destruye nidos de aves situados en el suelo o entre la vegetación herbácea.
- La implementación de granjas avícolas en las franjas desérticas del litoral costeño, ubicadas en las inmediaciones de los humedales.
- Las migraciones de las poblaciones altoandinas o amazónicas hacia las ciudades de la costa, produciendo invasiones en áreas periféricas de la ciudad donde existían humedales, que fueron desecados para ser urbanizados.



Libélula.

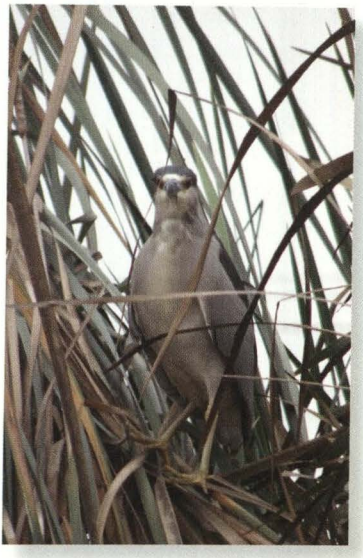
- Las construcciones de obras de infraestructura que no cuentan con estudios de impacto ambiental que propongan medidas para mitigar sus efectos negativos sobre la vida acuática.
- El desarrollo de acuicultura en algunas zonas costeras, sin considerar su impacto ambiental.
- La extracción de totorales con fines artesanales, desarrollada de manera irracional, ocasiona que especies de avifauna silvestre como los patos, zambullidores y las garzas no puedan refugiarse ni anidar en esas áreas.
- La caza furtiva, sin respetar el calendario de caza deportiva, afecta a las aves acuáticas, pues no se respetan las vedas, épocas de reproducción ni cuotas de caza.
- Las actividades turísticas desordenadas y sin la planificación pertinente ocasionan graves trastornos en el ambiente, por efectos de la contaminación que generan.



Pantanos de Villa. (Foto del autor)

2. Los humedales e islas del litoral de Lima

Los humedales



Garza Huaco. (Foto del autor)

En el litoral limeño, incluido el Callao, existen cinco puntos estratégicos de corredores biológicos de aves migratorias con trascendencia continental y regional. Estos corresponden a los siguientes humedales: la Albúfera de Medio Mundo (Huaura), las lagunas El Paraíso (Huacho), los Humedales de Ventanilla (Callao), los Pantanos de Villa (Chorrillos) y los Bañados de Puerto Viejo (Cañete).

Los humedales en mención, en sus diferentes variantes, son muestras representativas de los ecosistemas presentes en el Desierto Pacífico Subtropical, por lo que su conservación permitirá que se protejan las comunidades vegetales presentes en dichos frágiles ecosistemas, así como la avifauna migratoria y residente, poniendo énfasis en las especies con cierto grado de amenaza. Las especies de flora y fauna son similares en todos los humedales del litoral limeño.

En el caso de las comunidades vegetales de herbáceas acuáticas se encuentran los totorales, los gramadales y las vegas de ciperáceas. La totora es una planta utilizada desde tiempos milenarios en el antiguo Perú y posee muchos usos: como alimento (alto contenido de yodo), medicina (controla diarreas y la fiebre), trabajos artesanales (canastas, muebles, esteras, etc.), construcción (embarcaciones y viviendas) y como forraje (alimento de ganado). (www.peruecologico.com.pe).

La principal fauna presente en los humedales, que representa el principal atractivo durante las visitas a estos ecosistemas, son las aves, que pueden ser residentes y migrantes.

Entre la avifauna residente, se tiene dos clases:

- Las aves que residen y se reproducen en los humedales, como son los zambullidores (grande, pimpollo y pico grueso), algunas garzas (huaco, tamanquita y azul), algunos patos (gargantillo y colorado), las pollas de agua como la gallareta, la cuculí, el guardacaballo y el turtupilín.



Garza Azul. (Foto del autor)

- Las aves que se reproducen relativamente cerca de la zona de humedal y se movilizan también en rangos relativamente cortos, como son los cormoranes, los piqueros, los pelícanos, los gallinazos de cabeza roja, los ostreros, los zarcillos, las tortolitas, los picaflores, los tordos y los semilleros.

Por su parte, la avifauna migrante puede ser de tres clases:

- Las aves que migran desde las zonas altoandinas, como la garza blanca grande, la garza blanca chica, el yanavico y algunas variedades de pato (puna, rana pico grueso, medialuna y jerga).
- Las que migran desde la parte norte del continente, como el águila pescadora, el halcón peregrino, los playeros, los rayadores, las gaviotas y las golondrinas. – Y, en menor número, las aves migrantes provenientes de la parte sur del continente, como el gaviotín común.

Luego de esta breve presentación de la flora y fauna de los humedales del litoral limeño, se incluye una sucinta presentación de cuatro humedales visitados por el autor (siguiendo un recorrido de norte a sur del litoral limeño):



Yanavico. (Foto del autor)



Garza blanca chica. (Foto del autor)

Albúfera de Medio Mundo

Ubicada a la altura del kilómetro 177 de la Panamericana Norte, en el distrito de Végueta, provincia de Huaura. Categorizada de acuerdo con el Decreto Supremo (D.S.) Nº 006-2007-AG (24.01.2007) como un Área de Conservación Regional (ACR), tiene una extensión territorial de 687,71 ha.

Corresponde a una gran laguna litoral en costa baja (con un largo aproximado de casi seis kilómetros y un ancho de medio kilómetro), de agua ligeramente salada, separada del mar por tierra arenosa, que se alimenta principalmente por filtraciones de aguas provenientes de la irrigación San Felipe. En su sección norte se encuentra una pequeña isla conocida como la Isla del Amor, donde reposan aves como las garzas blancas, cormoranes y gallinazos de cabeza roja. También en sus gramadales habitan las garzas huaco y azul, el yanavico y las gallaretas.


Gallareta andina. (Foto del autor)

Es una zona excelente para excursiones y campamentos, dotada también con *bungalows*, servicios higiénicos, vestuarios, etc., lo que permite mayor disfrute en el sitio, cuando se va con la familia o en grupos reducidos de amigos.

Las principales amenazas a este ecosistema son la presencia de granjas avícolas hacia el sur de la albúfera, la gran afluencia de personas en grandes grupos durante ciertas épocas del año, la falta de depósitos para colocar los residuos sólidos dejados por los visitantes (se puede apreciar gran cantidad de bolsas plásticas en los gramadales y en las lagunas).

El Gobierno Regional de Lima viene preparando un plan de manejo y gestión del área protegida y durante el año 2008 se paralizó un proyecto de evacuación y tratamiento de aguas servidas en las inmediaciones de la albúfera. (*El Comercio*, 2008).

Humedales de Ventanilla

Se encuentran en el distrito de Ventanilla, Provincia Constitucional del Callao. Categorizada por el D.S. Nº 074-2006-AG (19.12.2006) como un ACR, cuenta con una extensión de 275,45 ha.

Corresponde a una zona donde existen pequeñas lagunas, formadas por las filtraciones de aguas subterráneas provenientes del río Chillón. Durante la vi-

sita que realicé al humedal pude apreciar en sus aguas gran cantidad de gallaretas y cormoranes; en menor número observé garzas (blanca grande, azul, tamanquita y huaco) y el pato rana, el cual llama mucho la atención por el color celeste de su pico. La zona está cercada, lo que permite que la visita se lleve a cabo de manera tranquila y segura. Al ingresar al humedal fui recibido por un señor anciano muy amable, vecino del área y principal gestor de lo que hoy es el área protegida, quien cordialmente me brindó información respecto a las especies de aves presentes en el área.



Humedales de Ventanilla. (Foto del autor)

La principal amenaza para los humedales de Ventanilla es el crecimiento urbano no planificado, que ha permitido la invasión y la reducción de su área. Por información publicada en la prensa escrita, se sabe que la municipalidad distrital y la empresa privada están abocadas a desarrollar acciones de educación ambiental entre las poblaciones aledañas. (*El Comercio*, ibíd.).

Pantanos de Villa

Ubicados en el distrito de Chorrillos, provincia de Lima. Categorizada la zona por el D.S. Nº 055-2006-AG (31.08.2006) como Refugio de Vida Silvestre (RVS), cuenta con una extensión de 263,27 ha.

Los Pantanos de Villa es la única Área Natural Protegida, ANP, en el casco urbano de Lima metropolitana. Corresponde a un pequeño conjunto de cuatro lagunas de poca profundidad, rodeado de gran cantidad de comunidades de plantas acuáticas y gramadales. De lejos es el humedal más reconocido y estudiado del litoral limeño. En su territorio se encuentran más de 200 especies de aves, de las cuales 48 son residentes y 159 son migratorias provenientes del Círculo Polar Ártico, el Caribe y la Patagonia. Así mismo, los pantanos se encuentran en la ruta migratoria de aves oriundas de la zona altoandina del Perú. De manera similar a todos los humedales del litoral peruano, en los Pantanos de Villa una gran cantidad de aves interactúan entre el mar y las lagunas, tal es el caso de aves marinas como el cormorán, las gaviotas, los gaviotines, los piqueros, entre otros. (*El Comercio*, ibíd.).



Piquero Peruano y Zarcillos.
Isla San Lorenzo.
(Foto del autor)

Las cuatro lagunas que componen los pantanos son: Laguna principal, Génesis, Anap y Marvilla. En estas lagunas, aparte de las aves marinas arriba mencionadas, se pueden apreciar las garzas (huaco, azul, blanca grande y chica), los zambullidores (grande y pico grueso), las gallaretas, los gallinazos de cabeza negra, el yanavico, los patos (colorado y rana de pico grueso), como también picaflores, atrapamoscas, golondrinas y gorriones.

Las principales amenazas para los Pantanos de Villa son la presión urbana para cambiar el uso del suelo, los litigios por los límites y registros de la propiedad y la ausencia de un sistema de gestión concertado entre las autoridades involucradas en su conservación y aprovechamiento. Se observa que pese a que existen tachos para colocar los residuos sólidos, muchos visitantes dejan en los gramadales las botellas y plásticos usados. De acuerdo con los especialistas, la situación de peligro por la que atraviesan los Pantanos de Villa resume de manera paradigmática los problemas de todos los ecosistemas de humedales del litoral limeño. (*El Comercio*, ibíd.).



Pantanos de Villa. (Foto del autor)

Bañados de Puerto Viejo

Esta zona, ubicada a la altura del kilómetro 71 de la Panamericana Sur, comprende parte de los distritos de San Antonio y Chilca, provincia de Cañete. Categorizada por Resolución Ministerial (R.M.) Nº 064-2008-AG (29.01.2008) como Zona Reservada (ZR), posee una extensión de 275,81 ha.



Pato gargantillo. Puerto Viejo. (Foto del autor)

El hábitat estratégico del humedal lo constituyen los bañados o playas de limo como núcleo ecológico; además presenta cuerpos de agua, totorales, gramadales y arenales (dunas). El origen de estos humedales son las filtraciones subterráneas de la cuenca del río Mala y las escorrentías superficiales de los canales de irrigación de la zona agrícola de San Andrés, las que se manifiestan en elevaciones de la napa freática e inundaciones temporales. Los humedales o bañados se encuentran a corta distancia del sitio arqueológico de Puerto Viejo, conocido principalmente por las ocupaciones tardías de la cultura Ichma, propias del Intermedio Tardío y Horizonte Tardío de nuestra cronología cultural prehispánica.

Durante mi visita a los humedales pude apreciar garzas (huaco, tamanquita, azul, blancas grande y chica), gallaretas, cormoranes, patos gargantillo, zambullidores (grande y pimpollo), gaviotas y turtupilines. Los estudios en este ecosistema han registrado un total de 109 especies de aves, de las cuales 63 son residentes y 49 migratorias. (www.munisanantonio.gob.pe).

La principal amenaza que enfrentan los Bañados en Puerto Viejo es la presión urbana por ampliar el balneario residencial ubicado al oeste del humedal (*El Comercio*, ibid.); así mismo, la presencia de granjas avícolas al este de los humedales también representa una amenaza para el ecosistema. Fue lamentable observar durante mi visita los restos de plásticos y botellas en los gramadales y en los cuerpos de agua.



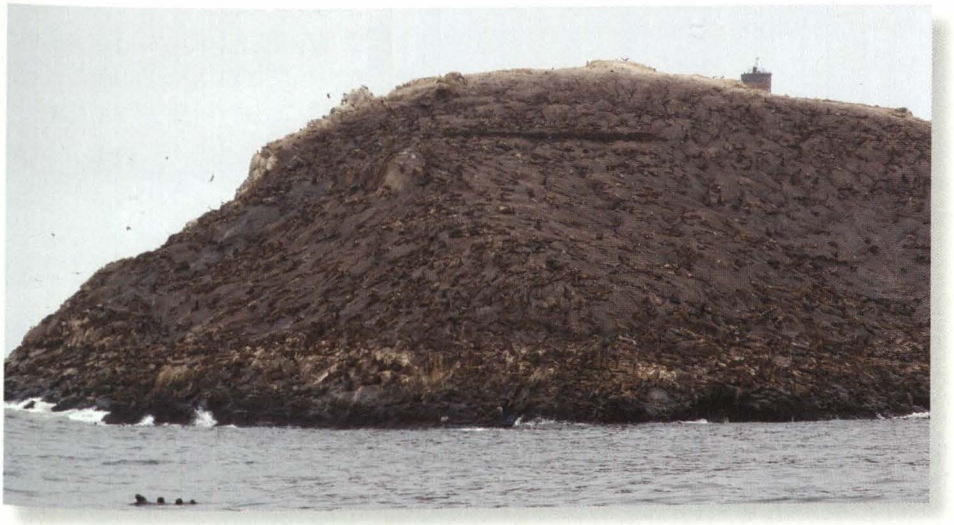
Garza Tamanquita.
(Foto del autor)

Actualmente está en consideración por una Comisión Técnica Interinstitucional (integrada por autoridades locales, del Gobierno Central, regional y local, además de técnicos del Proyecto de Conservación de los Humedales de la Costa Central), la categorización de la ZR como una Reserva Marino Continental. En el panel expuesto en el ingreso a la ZR, se lee que se requiere de manera urgente un ordenamiento territorial, así como acciones concretas que comprometan a los diversos sectores involucrados (técnicos y políticos), para lograr la recuperación y el mantenimiento de las condiciones ecológicas de los Bañados de Puerto Viejo.

Las islas

Entre las principales islas e islotes del litoral de Lima se encuentran la isla Don Martín (Végueta), islas del grupo de Huaura-Mazorca y el Pelado, islotes del grupo de Pescadores-La Grande e Isleta (Chancay), islas del grupo Callao-San Lorenzo, El Frontón, Cabinzas y Palomino, islas de Pachacamac (Lurín) e isla de Asia (Cañete). Para esta sección sólo se incluye una breve presentación de los islotes Palomino.

Las islas, islotes y puntas guaneras representan zonas claves donde se realizan importantes procesos ecológicos, tales como el afloramiento de nutrientes, la reproducción de las poblaciones de lobos marinos y aves guaneras del Perú, así como el desove de peces e invertebrados que mantienen la diversidad biológica y la riqueza de recursos del litoral peruano, contribuyendo a repoblar de recursos pesqueros las zonas aledañas sujetas a extracción.



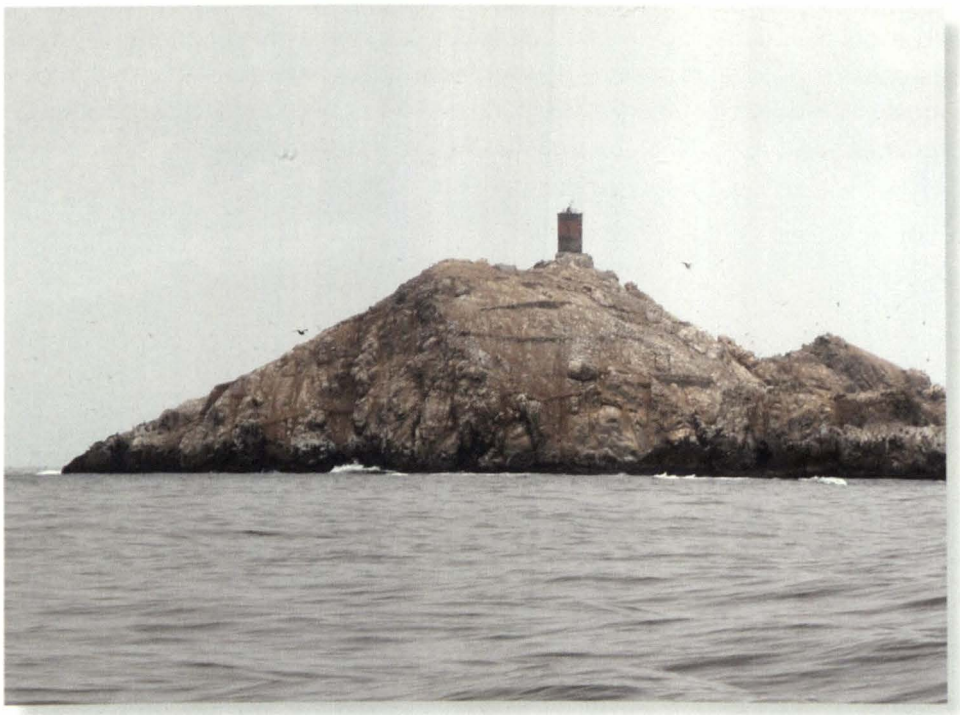
Lobos marinos. Islotes Palomino. (Foto del autor)

Además, en muchas de las zonas del conjunto de islas e islotes del litoral existen grandes poblaciones de aves y lobos marinos, lo que resulta sumamente atractivo para los visitantes que tienen oportunidad de observarlas. Esto representa una gran ventaja que debería aprovechar el turismo; por tanto, es necesario realizar estudios detallados a fin de establecer una zonificación adecuada de esos lugares. (Considerando-D.S. Nº 024-2009-MINAM).

Muchas de las aves guaneras que habitan las islas, islotes y puntas guaneras del litoral interactúan con las zonas de humedales, como se mencionó en párrafos anteriores.

Islotes Palomino

Ubicados en aguas del litoral limeño, forman parte del grupo conocido como islas del Callao. Específicamente se encuentran a casi dos kilómetros y medio al sur de la isla San Lorenzo. De acuerdo con el D.S. Nº 024-2009-MINAM (31.12.2009), los islotes Palomino conforman, junto con otras 32 unidades, la Reserva Nacional (RN) llamada Sistema de Islas, Islotes y Puntas Guaneras.



Islotes Palomino, vista del faro histórico en la cima del islote mayor. (Foto del autor).

En el conjunto de unidades que constituyen este sistema, no están incluidas las islas San Lorenzo ni El Frontón. Desconozco los argumentos técnicos por los cuales estas importantes islas, con una gran extensión y con presencia de aves guaneras en sus territorios, fueron excluidas del Sistema. Adicionalmente, la isla San Lorenzo no sólo es la isla más grande del litoral peruano, sino también la única que posee vegetación silvestre y una rica historia cultural, que abarca desde épocas prehispánicas hasta republicanas.

"Durante las excursiones, en las cercanías de los islotes se puede observar cómo los lobos juveniles y las hembras se acercan a las embarcaciones".

Los islotes Palomino son un grupo de cuatro. En la cima del islote mayor se encuentra un faro de tercer orden, establecido desde el año 1897. La característica ecológica más importante de los islotes Palomino es la presencia de la mayor colonia de lobos marinos del litoral limeño.

A medida que uno se dirige hacia los islotes, en sus laderas, plataformas rocosas y peñas, se aprecia a la distancia una especie de gran manto marrón oscuro, que al acercarse resultan ser los lobos marinos reposando. Durante las excursiones, en las cercanías de los islotes se puede observar cómo los lobos juveniles y las hembras se acercan a las embarcaciones, a diferencia de los machos adultos de gran peso y tamaño que permanecen en sus posiciones de descanso, emitiendo fuertes bramidos. La experiencia alcanza su culmen cuando uno se sumerge en esas aguas y goza del espectáculo de ver nadar a los lobos con impresionante cercanía. Realmente parecen eximios bailarines dando giros y piruetas.

La principal amenaza para los lobos y aves marinas, excluyendo los aspectos climáticos y naturales, son los pescadores. Por un lado está la sobreexplotación pesquera y, en el caso de los lobos, las agresiones mortales que muchas veces les ocasionan los pescadores.

Los islotes Palomino son una muestra representativa de la diversidad biológica de los ecosistemas marinos costeros del mar frío de la corriente de Humboldt. Estos islotes, junto con todo el sistema, aseguran la continuidad del ciclo biológico de las especies que en ellas habitan, lo cual será factible en tanto se apueste por su aprovechamiento sostenible, con la participación justa y equitativa de los beneficios que se deriven de la utilización de los recursos. (Artículo 2º-D.S. Nº 024-2009-MINAM).



Isla Amor.

3. Apreciaciones finales

El artículo resalta la importancia de los humedales e islas del litoral limeño como ecosistemas donde coexisten en armonía flora y fauna silvestre. En el caso de las especies de la fauna, téngase en cuenta que muchas de ellas residentes y otras migratorias. Entiéndase el término Refugio de Vida Silvestre en su amplio significado y no como una simple clase dentro de la categorización de las Áreas Naturales Protegidas (ANP) por el Estado, estipuladas en la normatividad vigente.

La presión urbana, la contaminación ambiental, el cambio climático, nuestra indiferencia, el desarrollo y la industrialización, concebidos de manera irracional, así como los conflictos por límites y registros de propiedad, la falta de una gestión concertada entre las autoridades involucradas en su conservación y aprovechamiento, entre otros, son las principales amenazas y causas de destrucción de estos frágiles ecosistemas.

Los ejemplos presentados de manera sencilla y breve en el artículo representan una muestra de la gran riqueza ecológica que guarda nuestro territorio nacional, en especial nuestra franja litoral costeña. Estos ecosistemas constituyen espacios donde se pueden realizar excursiones turísticas y de aprendizaje, para compartir en familia. Sólo viviendo esa experiencia y compartiéndola con nuestras familias y amigos es que podemos transmitir a las futuras generaciones la necesidad de cuidar y conservar nuestro medio ambiente. Que lo que ven hoy nuestros ojos pueda ser visto por nuestros hijos y descendientes.

Referencia:

- Alayza y Paz Soldán, Luis (1951). *Las misteriosas islas del Perú*. Lima: Lumen S.A.
- Brack Egg, Antonio (2004). *Enciclopedia Temática del Perú. Ecología*, Tomo 5. Lima: Empresa Editora "El Comercio".
- Hudtwalcker, José (2008). Las islas del Callao en los albores del siglo XX: apuntes para su historia. *Revista de Marina*, año 101, Nº 3. Lima.
- Hudtwalcker, José (2009). Fauna silvestre en riesgo de la isla San Lorenzo. *Revista de Marina*, año 102, Nº 2. Lima.
- Torres López, Fabiola (2008). Artículo periodístico. *El Comercio*, sección A10, edición del 9 de febrero. Lima.

Enlaces:

1. Es.wikipedia.org/wiki
2. www.avesdelima.com

3. www1.inei.gob.pe/biblioineipub/bancopub/ (Pantanos de Villa)
4. www.islasdelperu.com
5. www.munisanantonio.gob.pe (Aves de los Humedales de Puerto Viejo)
6. www.parkswatch.org (Pantanos de Villa)
7. www.peruecologico.com.pe (La Totora)
8. www.perutoptours.com (Albúfera Medio Mundo)
9. www.prohumedales.com.pe (Concepto y funciones de los humedales)
10. www.sernanp.gob.pe (Legislación vigente)
11. www.tequieroverde.com (Humedales de Ventanilla)

Legislación peruana:

1. Decreto Supremo N° 055-2006-AG (31.08.2006). Refugio de Vida Silvestre Pantanos de Villa.
2. Decreto Supremo 074-2006-AG (19.12.2006). Área de Conservación Regional Humedales de Ventanilla.
3. Decreto Supremo N° 024-2009-MINAM (31.12.2009). Reserva Nacional Sistema de Islas, Islotes y Puntas Guaneras.
4. Decreto Supremo N° 006-2007-AG (24.01.2007). Área de Conservación Regional Albúfera de Medio Mundo.
5. Ley N° 26834 (30.06.1997). Ley de Áreas Naturales Protegidas.
6. Ley N° 28793 (28.10.2004). Ley de protección, conservación y repoblamiento de las islas, rocas y puntas guaneras del país.
7. Resolución Jefatural N° 054-96-INRENA (20.03.1996). Estrategia Nacional para la Convención de Humedales en el Perú.
8. Resolución Legislativa N° 25353 (13.11.1991). Aprueba la Convención relativa a Humedales de Importancia Universal (Convención Ramsar, 1971).
9. Resolución Ministerial N° 064-2008-AG (29.01.2008) Zona Reservada Humedales de Puerto Viejo.




Cuenta Sueldo MultiRed
Me entienden
Cuenta Sueldo MultiRed
Y porque me entienden siempre tienen productos a la medida de mis necesidades.
• Las mayores facilidades y las cuotas más convenientes en mi Préstamo Personal y Crédito Hipotecario.
• Banca por Internet para realizar mis operaciones desde la comodidad de mi hogar u oficina.
• Préstamo GNV para convertir mi vehículo a Gas Natural y ahorrar.
• La red de agencias más grande del país donde puedo realizar todas mis operaciones.
• Red de cajeros automáticos afiliados a Visa y miles de puntos de atención para mis compras.
¡Y con las tasas de interés que sólo el Banco de la Nación te puede ofrecer!
*Sólo para trabajadores y pensionistas del Sector Público que por motivo de sus ingresos poseen cuentas de ahorro en el BN. Préstamo Personal, Crédito Hipotecario y Préstamo GNV sujetos a evaluación crediticia. "Esta información se proporciona con arreglo a la Ley N° 28587 y al Reglamento de transparencia
fórmate:
800-10-700
ww.bn.com.pe
Banco de la Nación


GUAYAS

Velas Sudamérica 2010

Recalada Perú, crónica de un encuentro con la confraternidad y hermandad continental



Licenciado en Historia
ENRIQUE FLORES ROSALES



Buque Escuela "Simón Bolívar" en maniobra de ingreso a puerto – Armada Venezolana.

Por mi formación como historiador, siempre me interesó detectar ciertos aspectos o detalles dentro de diversos escenarios o coyunturas, los cuales evidencian una continuidad a lo largo de los años; aquellas señales que nos hacen exclamar: "Algunas cosas no cambian".

Y si bien en la esfera material son notables las diferencias, citemos la tecnología como un ejemplo — "el ejemplo", creo—, en el campo de los comportamientos y actitudes humanas los patrones se repiten y son constantes a través de los tiempos.

Por noticias y artículos en la prensa y en otros medios, la palabra "bicentenario" comenzó a tener presencia en los actos protocolares y efemérides diversas. Se

informaba que este año se cumplían doscientos años del inicio del proceso en América y que Chile y Argentina eran de las primeras naciones en celebrar tan magna ocasión. Nosotros, los peruanos, debemos esperar hasta el 2021 para iniciar los festejos oficiales. En este punto es inevitable la pregunta "¿y que estaré haciendo para ese año?"; interrogante que en algún momento todos nos hemos hecho. Por ello, para muchos de nosotros el término "bicentenario" no acarrea aún algo significativo; se percibe como algo lejano y revestido más que nada de connotaciones políticas.

No obstante, la experiencia histórica nos enseña que no deben desdeñarse los hechos pasados por cuanto ellos influyen en el devenir del presente. Más aún, términos como "hermandad", "fraternidad", "solidaridad", se perfilan como conceptos que escapan de los límites del tiempo y se sitúan por encima de él. Así, estas palabras que fueron esgrimidas a menudo en los tiempos de la Independencia, pueden marcar aún el recorrido de nuestros pueblos americanos.

A fines del año pasado se encargó a la Dirección de Intereses Marítimos e Información armar el plan de difusión y publicidad para una regata internacional que iba a tomar lugar en el 2010. Argentina y Chile serían los organizadores. Lo interesante de esta competencia era que tenía alcance a nivel continental, recalando en distintos puertos americanos, incluyendo el Callao, para lo cual se proyectaban ideas para una adecuada recepción.



Homenaje ante el monumento del Gran Almirante Miguel Grau – Escuela Naval del Perú.

A nosotros se nos enfocó en el tema de la publicidad y pusimos manos a la obra, coordinando con los organizadores de la etapa peruana —la Escuela Naval— las fechas y calendario de actividades. En los inicios, sólo se trataba de un trabajo más en nuestra agenda, pero a medida que avanzaban los días y nos involucrábamos cada vez más en el "movimiento" del evento, el sentido de responsabilidad empezaba a ceder para dar paso a la vivencia misma de esta experiencia que por primera vez se producía en el continente. Ello se daba también por la expectativa de las personas a las cuales llegábamos por motivos de difusión, que incluyeron a empresas comerciales, colegios, institutos superiores, universidades y las dependencias propias de Marina. El entusiasmo por poder acudir gratuitamente con los familiares a la Base Naval a observar los veleros era patente, siendo la inquietud mayor el saber si podrían subir a bordo de ellos.

"Todo se ponía a punto: las banderas respectivas, las últimas instrucciones al elenco de la Asociación Cultural "Brisas del Titicaca" para coordinar las danzas que se iban a ejecutar, nuestros lugares a la hora de que las naves llegaran; tratábamos de que no quedara nada sin desatender".

Nos tocó también apoyar al comité para recibir oficialmente a los participantes el 28 de abril, por lo que estuvimos muy temprano y correctamente vestidos (de saco y corbata los civiles, con uniforme blanco los militares) para dar la bienvenida a los visitantes. Todo se ponía a punto: las banderas respectivas, las últimas instrucciones al elenco de la Asociación Cultural "Brisas del Titicaca" para coordinar las danzas que se iban a ejecutar, nuestros lugares a la hora de que las naves llegaran; tratábamos de que no quedara nada sin desatender. Más de una vez discutimos arduamente por las pautas a seguir, pero al final los preparativos quedaban culminados.

El primer velero en arribar fue el español "Juan Sebastián Elcano". Por ser el inicio de la jornada, la expectativa fue grande. Posteriormente, le tocó el turno al "Guayas" de Ecuador, seguido por el "Libertad" de Argentina y el "Esmeralda" de Chile, todos buques escuelas de sus respectivos países. Cada uno de ellos realizó un ingreso particular: los españoles y argentinos presenciando en sus cubiertas con gran curiosidad el despliegue del elenco de danzas.



Los ecuatorianos, formados a lo largo y alto de las arboladuras, daban un espectáculo singular; en tanto que los chilenos, con su canto marcial, no pasaron inadvertidos. A lo lejos observamos la llegada del "Cuauhtémoc" de México y el "Europa" de Holanda, en este último destacando su tripulación civil, que contrastaba con los uniformes navales de las demás delegaciones. Más temprano habían llegado el "Gloria" de Colombia y el "Simón Bolívar" de Venezuela. En esos momentos deseábamos tener el don de la bilocación para poder presenciar simultáneamente el ingreso al muelle de todos los veleros, pero ello no era posible, por lo que lamentablemente nos perdimos el arribo del "Cisne Branco" de Brasil y los ya mencionados colombiano y venezolano.

La alegría originada en los visitantes por los bailes típicos y la sentida por nosotros al observar aquello, fue la primera vivencia que me hizo reflexionar: ahí estábamos, americanos y europeos, confundidos en saludos, risas y conversaciones. Y el mar, tal cual como antaño, había sido el agente comunicador para hacer posible aquellos encuentros. Traté en ese momento de imaginar cómo habrían sido los arribos de las naves coloniales a sus dominios americanos, las llegadas de los virreyes al primer puerto peruano y las incursiones de la Expedición Libertadora de San Martín. Pero no hacía falta en ese momento ser historiador; los elementos que hacían posible aquellas remembranzas estaban ahí, presentes para todos: la Historia se manifestaba.



Colorido recibimiento a veleros visitantes en la Base Naval del Callao.

Luego nos convocaron, sin estar planificado inicialmente, para participar en el recibimiento del velero uruguayo "Capitán Miranda" y "Sagres" de Portugal, el último en llegar. En varios de ellos ya las tripulaciones descendían para darle mantenimiento a las naves. Las peculiaridades en la vestimenta y el acento particular de cada nación sudamericana comenzaba a ser materia de comentarios, conversaciones e incluso bromas.

Sin embargo, lo vivido hasta este punto no pasaba de ser una experiencia de un grupo de personas pertenecientes a la Marina de Guerra que habíamos estado participando

en la organización. La prueba de fuego se daría en los días en que se permitiría la visita del público en general. Nuestro primer deseo era presenciar los resultados finales de nuestra campaña de difusión hecha previamente.

Se concedió permiso al personal para poder acudir el viernes 30 de abril, el primer día destinado para la visita del público en general. Inmediatamente me inscribí junto a mis compañeros de trabajo para acudir; otros coordinaban con sus familiares para coincidir en la hora de la visita. Llegamos temprano en la mañana, cuando aún no se abrían las puertas al público. Mi cámara fotográfica y mi filmadora estaban listas para registrar los momentos y situaciones que se dieran. Luego de un primer paseo observando la formación de las naves, pudimos acceder al primer velero: el "Cuauhtémoc" de México. A pesar de que aún no era el horario establecido, nos permitieron ingresar a su cubierta principal. Mi filmadora no cesaba de captar los interiores, en especial el lema que se ostentaba en la base del palo mayor: "Por la exaltación del espíritu marinero". Luego nos dirigimos al "Guayas" de Ecuador. Muy amables, sus tripulantes nos guiaban por los distintos compartimientos de la nave, mientras nos narraban sus primeras experiencias en tierras peruanas: algunos ya habían tenido la privilegiada oportunidad de conocer el Pisco y el Cebiche: *"lo primero que quisimos probar"*, según nos señaló uno de ellos.

"A pesar de que aún no era el horario establecido, nos permitieron ingresar a su cubierta principal. Mi filmadora no cesaba de captar los interiores, en especial el lema que se ostentaba en la base del palo mayor: "Por la exaltación del espíritu marinero".

Nos dirigimos luego a la chilena "Esmeralda", donde la tripulación nos dio amplia libertad para recorrer el velero y tomar las fotos que quisiéramos. En ese momento, ya las primeras personas habían ingresado, al igual que las delegaciones escolares que habían hecho un alto en las clases para disfrutar del singular espectáculo. Rápidamente la afluencia de público empezó a aumentar considerablemente y pronto el personal de servicio de cada velero empezaba a verse desbordado. El ambiente agitado y expectante contrastaba, sin embargo, con el apacible panorama que presentaba hasta esos momentos el "Europa", velero civil en el que parte de la tripulación descansaba despreocupadamente

"Público de todo tipo recorriendo las embarcaciones y admirando los cascos y las proas profusamente decoradas, mientras que en tierra las personas presurosas se dirigían a colocarse en las colas para no perderse la oportunidad de conocer de cerca las naves".

en un rincón de la parte trasera. Confiados en mis pocos conocimientos de inglés (*spanglish*, más bien) pudimos entablar una conversación con uno de ellos, el cual nos mencionó que aún no habían tenido tiempo para conocer los alrededores, pero que estaban ansiosos por hacerlo. Evidentemente, los atractivos del Callao y Lima serían conocidos por ellos posteriormente, gracias a los circuitos de recorridos turísticos que se habían programado.

Para esa hora, ya las personas formaban largas colas para cada una de las naves, lo que nos obligó a tomar un descanso en nuestro periplo y aprovechamos para un refrigerio en uno de los stands de comidas. Luego nos dirigirnos al muelle marginal para continuar el paseo. Qué panorama se nos ofreció en ese momento: una fiesta total se vivía en la base naval. Público de todo tipo recorriendo las embarcaciones y admirando los cascos y las proas profusamente decoradas, mientras que en tierra las personas presurosas se dirigían a colocarse en las colas para no perderse la oportunidad de conocer de cerca las naves, observando boquiabiertos las enormes banderas que flameaban imponentes y que si hubiesen caído habrían cubierto, sin duda, todo ese mar de gente. Las fotografías con las tripulaciones se contaban por todos lados. La banda de música de la Marina que animaba el ambiente se conjugaba con los stands de venta y promoción de nuestras atracciones turísticas. Personal de la Policía Naval resguardaba la seguridad. Era una postal humana pocas veces vivida.

Dentro de ese marco de festividad, nuevamente pasé a la reflexión: Además del sentimiento de hermandad general, había detalles en ese escenario que hacían alimentar el sentimiento de unión: el idioma, que nos hacía entendernos y compartir experiencias; las costumbres propias, que si bien difieren de las nuestras se nos hacen familiares por ser sudamericanos: la cumbia tocada en el velero colombiano, la samba que se dejaba escuchar en la nave brasileña, la ranchera del "Cuauhtémoc", ritmos que contagiaban y hacían más festivo el ambiente.



"El océano como fondo, la interrelación civil-militar, una conciencia marítima que se reforzó entre todos. Por encima había, pues, un hilo conductor que demostraba nuestra unión en medio de las peculiaridades propias.".

Al observar desde lejos la formación de los veleros, pensé también en una analogía: estaban ahí uno al lado de otro, el "Gloria" de Colombia y el "Simón Bolívar" de Venezuela... se iba más allá de las diferencias actuales. Imaginaba una postal aérea con los veleros correctamente ubicados en los muelles de la Base Naval, tan iguales como diferentes a la vez: todo un símil con la realidad americana. Y en medio de las nacionalidades se encontraba el público, de todas las clases sociales, disfrutando por igual de aquella oportunidad.

El océano como fondo, la interrelación civil-militar, una conciencia marítima que se reforzó entre todos. Por encima había, pues, un hilo conductor que demostraba nuestra unión en medio de las peculiaridades propias.

El día siguiente, 1 de mayo, también se había reservado para el público y, al ser feriado por el "Día del Trabajo", todo hacía prever una afluencia aún mayor de gente. Por diversas circunstancias mis familiares no pudieron ir, pero yo pensaba regresar una vez más. Sin embargo, recibí el mensaje en tono de broma de un compañero: *"No vengas!!!... Mentira. Ven nomás, pero está repleto"*. Muy obediente, desistí de acudir. Total, ya había disfrutado dos veces del espectáculo.

Nada hizo presagiar tal éxito del evento "Velas Sudamérica" en su etapa peruana. Era verdad: una cantidad impresionante de público se había hecho presente en la Base Naval. Las colas llegaban hasta la Av. Gambetta, pasando la seguridad bastantes apuros por darse abasto ante el flujo de gente que pugnaba por entrar. Imagino los aprestos que debieron tomar las tripulaciones de los veleros para atender a tal cantidad de personas: doscientas mil personas que fueron parte de este evento único en esos dos días.

La fotografía aérea aparecida en el diario "El Comercio" del domingo 2 de mayo es un testimonio gráfico más que elocuente. Por amigos que viven cerca a La Punta me enteré del espectáculo que habían brindado en días anteriores los veleros por las noches, ostentando su engalanado eléctrico y que ofrecían un ambiente fastuoso a la bahía del Callao.

Por todo ello, al final de la jornada, a todos nosotros no nos cabía otro sentimiento más que el de satisfacción. Nuestros esfuerzos habían sido coronados y llevados a un buen término. Las informaciones aparecidas en la página web oficial del evento mostraban que similar panorama se había repetido en cada una de las ciudades adonde llegaban los veleros.

Al observar ahora las fotografías de esos días estoy convencido de que en aquellas oportunidades, la palabra "bicentenario" dejó de ser lejana y se llenó de significación para los afortunados que pudimos ser partícipes. La hermandad y confraternidad vieron la luz nuevamente, como en tantas otras oportunidades suele suceder, y demostraron que el sueño de los Libertadores aún está vigente, tal cual lo señaló una vez Bolívar:

"La unidad de nuestros pueblos no es simple quimera de los hombres, sino inexorable decreto del destino".



Una visita para el recuerdo.



Combate de Iquique



Contralmirante
FERNANDO CASARETTO ALVARADO
Director del Museo Naval del Perú



Los héroes merecen y exigen recordación y homenaje en sus acciones.

El combate naval que tuvo lugar hace 131 años, un 21 de mayo de 1879 en aguas del puerto de Iquique, tiene en la historia de América una especialísima connotación. Por paradójico que pueda parecer, trece años antes, en la defensa de la libertad americana, habían combatido unidos peruanos y chilenos en Abtao, pero en esta ocasión, en Iquique, no son más aliados sino rivales.

En efecto, el 7 de febrero de 1866 había tenido lugar el Combate de Abtao. A bordo de la fragata "Apurímac" el Teniente Primero Guillermo More componía la dotación. El comandante de la corbeta "Unión" era el entonces Capitán de Fragata Miguel Grau, quien llevaba como segundo al Capitán de Corbeta Ezequiel Otoya, e integraba también la plana mayor el Teniente Primero Elías Aguirre. En la corbeta "América", el guardiamarina Diego Ferré hacía, al igual que Enrique Palacios en la "Apurímac", sus primeras armas en la mar. A estas tres unidades se integró la nave chilena "Covadonga", cuyo Comandante fue el Capitán de Corbeta Manuel Thomson, y en esta dotación figuraban los Tenientes Segundo Arturo Prat y Carlos Condell. Todos estos oficiales tendrían gran notabilidad en la guerra que se inició el 5 de abril de 1879.

Es ciertamente dramático este cuadro, pues el Combate de Iquique tiene ahora como protagonistas principales a Miguel Grau, quien fuera Comandante de la "Unión" en Abtao, aunque esta vez al mando del monitor "Huáscar". Y lleva como Segundo Comandante a quien también lo fuera con él en 1866: Ezequiel Otoya. Aquel 21 de mayo es Comandante de la chilena "Esmeralda" Arturo Prat, que como sabemos sirvió en la "Covadonga", al mando de Thomson. Estuvo presente también inicialmente en Iquique la "Covadonga", de la que es Comandante Carlos Condell.



Juan Guillermo Moore.

A las 08:20 horas de este día, el "Huáscar" abre fuego contra las unidades chilenas y un proyectil de 300 libras atraviesa el casco de la "Covadonga". Condell entonces emprende la fuga al sur. Antes lo ha hecho el transporte "Lamar" y queda en la bahía la solitaria "Esmeralda", a cuyo Comandante honra la decisión de combatir ante un adversario que lo aventaja como buque de guerra.

A las 12.00 horas y 10 minutos, un tercer espolonazo del "Huáscar" echa a pique la "Esmeralda" y Grau da una orden insólita: "Salvar a los náufragos, que ya no son enemigos". La tripulación cumple el mandato y son rescatados 62 hombres.

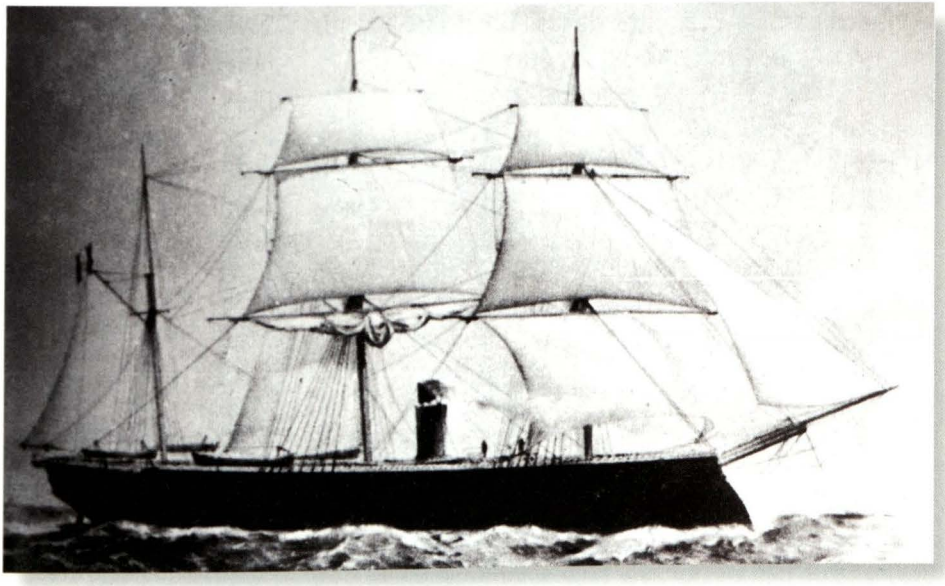
En la cubierta del monitor yacen combatientes chilenos muertos en acción, entre ellos Arturo Prat, quien es hoy figura estelar en la Armada de Chile. Un oficial peruano, héroe de 23 años de edad, Jorge Velarde Castañeda, muere también en este emblemático combate que honra a dos naciones.

Más al sur, la fragata "Independencia" ha encallado en los arrecifes de Punta Gruesa. Su Comandante Guillermo More —veterano combatiente de Abtao—, ante lo ocurrido expresaría posteriormente lo siguiente al Comandante Manuel Villavicencio, en circunstancias en que este, al mando del "Chalaco", lo lleva consigo a Arica: "He perdido el buque que la nación me confió y debo pagar con mi vida este desastre". Cumplió su palabra cuando el 7 de junio de 1880 muere al lado de Francisco Bolognesi durante la Batalla de Arica.

Una vez encallada la "Independencia", regresa sobre sus aguas la "Covadonga" de Condell, que hace fuego sobre la fragata. Muere en este ataque el Alférez de Fragata Guillermo García y García. Deben, pues, relevarse acciones heroicas en el fragor de este combate. No obstante, unas y otras deben guardar relación de grandeza. De Vigny expresó en alguna ocasión: "El honor es la poesía del deber". Y hay formas de cumplir el deber.

Pocos días después de este combate, el 2 de junio, Grau hará llegar por intermedio de Manuela Cavero de Viel, hermana de su esposa Dolores y esposa del Comandante chilero Óscar Viel, una carta dirigida a la viuda de Arturo Prat, misiva que hoy figura en el frontis del monumento del combatiente chileno en Santiago de Chile. Este histórico documento refleja la grandeza espiritual de nuestro máximo héroe, el "Peruano del Milenio", hombre de nobleza indescriptible. El Comandante del "Huáscar" hace llegar con esta carta a la señora Carmela Carvajal de Prat la espada y pertenencias de su esposo. Cabe aquí expresar que el año 2009, en la Plaza Grau del Callao una oficial de Marina, Alférez de Fragata, personificó a la señora Carmela Carvajal de Prat en el entorno de una obra de teatro instituida en la Escuela Naval en el año 1976.

Pero la historia no es una entelequia. Es un organismo vivo que está en perpetuo movimiento y somos nosotros —como en más de una ocasión lo ha expresado nuestro historiador, el Doctor Jorge Basadre— sus individuos transitorios.



Fragata blindada "Independencia".

Al mencionar la palabra historia debo hacer una acotación al margen de esta alocución. Una carta dirigida por el entonces Capitán de Navío Miguel Grau al Presidente de la República Manuel Pardo, fechada el 27 de mayo de 1873, ha sido motivo de especial interés para historiadores contemporáneos. Y en los días que corre, el documento en original, legado de familia, ha sido donado a la Marina de Guerra por el señor Vicealmirante Francisco Mariátegui Angulo, aquí presente. Su contenido es de vital importancia en el proceso de investigación histórica en cuanto a los años que precedieron a 1879.

Los héroes merecen y exigen recordación y homenaje en sus acciones. Jóvenes de hoy, jóvenes de ayer, jóvenes siempre, porque la espiritualidad no envejece. Marinos de todas las épocas nos reconocemos en Grau, en su dotación. También en quienes, antes que ellos, los héroes de la Guerra del Guano y el Salitre, nos dieron Patria en años aurorales, y en quienes después de aquella guerra que postró económicamente al país realizaron titánicos esfuerzos para reconstruirlo. A los que con su esfuerzo y con su sangre han logrado dar continuidad —en nuestro caso— a la noble y notable institución que es la Marina de Guerra. Conviene el recuerdo y el homenaje al ayer. Porque hoy con la misma convicción se lucha por la Patria en la tarea diaria, a bordo y en tierra, en el esfuerzo cotidiano que se da por una vida familiar digna en los hogares de cada integrante de nuestra querida Institución. Por la angustia que significa para las familias la ausencia del padre, hermanos, hijos hoy en el VRAE o comisionados como integrantes de las Fuerzas de Paz de las Naciones Unidas. Y es que los héroes son de todas las épocas y no son únicamente los que mueren por la Patria; lo son todos quienes cumplen lo suyo y combatieron y combaten poniendo de por medio el escudo de su propia vida, aunque no hayan muerto en acción. En nuestra profesión, la carrera de las armas, la vida se pone en riesgo y eso no es requisito en ninguna otra actividad ni profesión.

Somos una Institución fortalecida desde sus raíces por hombres notables que se anticiparon a la propia proclamación de la Independencia nacional. Siempre la Marina de Guerra ha acudido al cumplimiento del deber y a menudo, como hoy, lejos del mar: en las alturas de Ayacucho, en el valle de los ríos Apurímac y Ene. En la defensa y el desarrollo de la nación la Marina es la primera. Con uniforme y sin él, en plena actividad y también fuera de ella, personal superior, personal subalterno y personal civil, todos conformamos ese núcleo azul y oro que prestigia a la Patria y que es escudo en el que todos los peruanos de buena voluntad pueden confiar siempre. Hoy conmemoramos Iquique, mañana Angamos, pero siempre los héroes del ayer hallan continuidad en héroes contemporáneos y en todo tiempo y lugar la discreción es también lauro que a la Marina distingue.

Museo Naval del Perú

Fuente de cultura para nuevas generaciones







Licenciada en Ciencias de la Comunicación
TATIANA FIGUEROA LÓPEZ
Comentarista

oticias nacionalesnoticias nacionales noticias nacio
ticias nacionales noticias nacionales noticias nacionales
cionales noticias nacionales noticias nacionales noticias
acionales noticias nacionales noticias nacionales not
cionales noticias nacionales noticias nacionales noticias nacion
cionales noticias nacionales noticias nacionales no
oticias nacionales noticias nacionales noticias nacion
ticias nacionales noticias nacionales noticias nacionales noti
acionales noticias nacionales noticias nacionales
cionales noticias nacionales noticias nacionales
cionales noticias nacionales noticias nacionales noticias
oticias nacionales noticias nacionales noticias nacio
oticias nacionales noticias nacionales noticias nacion
icias nacionales noticias nacionales noticias nacionales noti
cionales noticias nacionales noticias nacionales noticias na
oticias nacionales noticias nacionales noticias nacio
icias nacionales noticias nacionales noticias nacionales

Comandante de Infantería de Marina de la Armada Nacional de Colombia arribó al Perú en visita oficial



El Comandante de Infantería de Marina de la Armada Nacional de Colombia, Brigadier General Luis Gómez Vásquez, arribó al Perú en visita oficial, para realizar una serie de actividades protocolares y profesionales, que contribuirán a reforzar los lazos de amistad, así como a incrementar las relaciones de cooperación entre ambas Instituciones.

A su llegada, el 3 de mayo, la autoridad visitante, acompañada de su homólogo peruano, Contralmirante Luis Ramos Vargas, presentó su saludo protocolar al Jefe del Estado Mayor de la Comandancia General de Operaciones del Pacífico, Contralmirante Vladimiro Giovaninni y Freyre, con quien sostuvo una reunión de trabajo, en la que abordaron diversos temas de interés.

Posteriormente, se trasladó a la ciudad de Iquitos, siendo recibido por el 2do. Comandante de la Comandancia General de Operaciones de la Amazonía y Comandante de la Quinta Zona Naval, Contralmirante Rodolfo Reátegui Rodríguez. Durante su estadía en dicha ciudad, conoció las instalaciones de la Escuela de Operaciones Ribereñas y visitó el Batallón de Infantería de Marina de Selva Nro. 1 "Teniente Primero Raúl Riboty Villalpando". Asimismo, la autoridad colombiana recorrió los Servicios Industriales de la Marina en Iquitos.

Dos días después, el 5 de mayo, el Brigadier General Luis Gómez visitó la Fuerza de Infantería de Marina en Ancón. El Contralmirante Luis Ramos Vargas, tras darle la bienvenida, en amplia conferencia le dio a conocer la labor que realiza esta Fuerza Operativa dentro de la Marina de Guerra del Perú.

Posteriormente, visitó el polígono de tiro virtual, presenciando allí una demostración de defensa personal. A continuación se trasladaron a la torre multipropósito, en donde se efectuó una serie de demostraciones, entre ellas cara al valle, saltos al vacío, escalamiento de alta y baja montaña. Se realizó también una exhibición de armas con sus diversas características.

Continuando con las demostraciones, los comandos de Infantería de Marina ejecutaron una toma de inmueble. A bordo de una patrullera, seguidos de botes zodiac, se realizó una incursión en playa con aproximación a la mar. La dominación de inmueble se efectuó a través de un ataque multidireccional en la casa de combate cercano, con técnicas aplicadas a rescate de rehenes.

Comandante General de la Marina de Guerra del Perú realizó visita oficial a la Marina de Brasil

Como parte de su visita a la Marina del Brasil, el 10 de mayo, el Comandante General de la Marina de Guerra del Perú, Almirante Rolando Navarrete Salomón, se reunió con su homólogo de ese país, Almirante de Escuadra Julio Soares de Moura Neto, con quien trató diversos temas de interés mutuo, en aspectos operacionales, de material y de personal.



Luego de esta importante cita, el Almirante Rolando Navarrete fue distinguido con la Condecoración al Mérito Naval en el grado de Gran Oficial, Gran Maestre de la Orden, en significativa ceremonia a la que asistió el Almirantazgo de la Marina del Brasil.



Asimismo, el Almirante Navarrete, acompañado del Comandante de la Marina del Brasil, visitó la Escuadra Brasilera en la Base Naval "Mocangue", en Niterói, siendo recibido por el Vicealmirante Eduardo Monteiro Lopes, Comandante en Jefe de la Escuadra, quien invitó a la autoridad naval del Perú a abordar la Fragata "Niterói" (F40), así como a recorrer diversas dependencias del área, entre las que resaltó el Centro de Adiestramiento "Almirante Marques Leao".

Durante su visita de trabajo, el Comandante General de la Marina de Guerra del Perú participó el 12 de mayo en una serie de actividades en la Escuela Naval del Brasil, en Río de Janeiro. Allí, acompañado por el Director de Personal de la Marina del Brasil, Almirante de Escuadra Fernando Eduardo Studart Wiemer; por el Vicealmirante Ademir Sobrinho, y por el Contralmirante Leonardo Puntel, Director de Educación de la Marina y Director de la Escuela Naval del Brasil, sostuvo una importante reunión vinculada al área de personal y educación.

Posteriormente, la autoridad Naval del Perú, durante su visita a las instalaciones de la Escuela Naval del Brasil, depositó una ofrenda floral ante el busto erigido en homenaje al máximo héroe de la Marina de Guerra del Perú, Almirante Miguel Grau Seminario.

En Aniversario de las Operaciones de Paz y Día del Personal de Paz de la ONU se presentó el Primer Contingente Femenino de "Cascos Azules" peruanas



Con el fin de reconocer la comprometida labor que desempeña la Organización de las Naciones Unidas al promover la cultura de paz a nivel mundial, el 28 de mayo, en la Base de Infantería de Marina, se realizó la ceremonia conmemorativa por el Sexagésimo Segundo Aniversario del Inicio de las Operaciones de Paz y el Día Internacional del Personal de Paz de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), en cuyo desarrollo el Jefe del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, General de Ejército Francisco Javier Contreras Rivas, presentó al primer contingente femenino de "Cascos Azules", conformado por 23 mujeres suboficiales de la Fuerza Aérea del Perú.

Esta es la primera vez que el Perú participa con un contingente femenino, lo cual coincide con la voluntad política del organismo internacional, respecto a la igualdad de participación de las mujeres en todos los niveles de las misiones de paz.

"El Perú se pone a la vanguardia de Sudamérica en entrenar a militares mujeres para servir en misiones de paz de las Naciones Unidas, en los países donde existe un conflicto o un clima de inestabilidad", expresó el Jefe del Comando Conjunto de las FF.AA.

Al referirse a la participación de la mujer peruana en misiones de paz, señaló que las Oficiales vienen cumpliendo una exitosa labor como Observadores Militares. Agregó que ante la necesidad de asistir a las mujeres víctimas de violencia, las Fuerzas Armadas del Perú vienen entrenando al Primer Contingente Femenino de "Cascos azules", para servir en la Misión de Estabilización de las Naciones Unidas en Haití (MINUSTHA).

En el transcurso de la ceremonia, el General de Ejército Francisco Javier Contreras Rivas, Jefe del Comando Conjunto de las FF.AA. y la señora Inés Schudellari, Oficial de Información del Centro de Información de las Naciones Unidas, entregaron el Banderín al Primer Curso Pre Despliegue para Contingente Militar Femenino 2010.

El acto contó con la presencia de los 215 integrantes del XII Contingente de la Compañía Perú, conformado por 125 efectivos militares del Ejército, 63 de la Marina y 63 de la Fuerza Aérea. Todos ellos, en el transcurso de la ceremonia, pronunciaron la Lista de Honor y el Credo del "Soldado de Paz", reafirmando su compromiso de contribuir al mantenimiento

de la Paz mundial. Luego guardaron un minuto de silencio en memoria de los efectivos caídos en las operaciones de paz del mundo.

La señora Inés Schudellari dio lectura al mensaje del Secretario General de las Naciones Unidas, alusivo a esta ocasión: "Este año la conmemoración es particularmente triste. Los últimos 14 meses han sido especialmente mortíferos para el personal de paz de las Naciones Unidas en Darfur, Kabul y Haití", sentenció.

En su mensaje, la funcionaria de la ONU rindió un homenaje a los 96 miembros caídos de la MINUSTAH, la mayor pérdida de vidas humanas en un solo incidente, así como a los efectivos que se encuentran en las operaciones de paz de la ONU, quienes son "ejemplo de valor y dedicación" en el mundo.

Por su parte, el Capitán de Navío Roberto Barrios Coloma, Director del Centro de Entrenamiento Conjunto de Operaciones de Paz (CECOPAZ), destacó el importante rol que cumple el "Soldado de Paz" en cada misión, como una herramienta valiosa en el "mantenimiento internacional de la Paz y Seguridad". Asimismo, resaltó que el entrenamiento del Primer Contingente Femenino de "Cascos Azules" marca un "nuevo hito" dentro de las naciones de América Latina, compromiso adquirido por el Comando Conjunto de las FF.AA. para promover una participación de la mujer en los posteriores contingentes militares.

XV Ronda de Conversaciones entre los Altos Mandos de las Fuerzas Armadas de Perú y Ecuador



Con el objetivo de fortalecer los mecanismos de confianza y cooperación bilateral en temas de Defensa, del 31 de mayo al 2 de junio se realizó la XV Ronda de Conversaciones entre los Altos Mandos de las Fuerzas Armadas de Perú y Ecuador, teniendo como sede la ciudad de Lima.

La comitiva ecuatoriana la presidió el Jefe del Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas de Ecuador, General de Brigada Julio Mancheno Prías, en tanto que la presidencia de la delegación peruana fue asumida por el Jefe de Estado Mayor de la Marina de Guerra, Vicealmirante Jorge De la Puente Ribeyro.

Durante la Ronda de Conversaciones se realizaron trabajos y exposiciones, los que ayudarán a desarrollar una concepción de seguridad integral a nivel de la región.

Al concluir el encuentro, el General Mancheno y el Vicealmirante de la Puente firmaron las Actas de los Acuerdos y Entendimientos, relacionadas a los temas tratados durante las extensas jornadas de trabajo entre los integrantes de ambas comitivas.

Autoridades militares de Ecuador fueron condecoradas por sus similares de Perú



En el marco de la II Reunión de la Comisión Binacional sobre Medidas de Confianza Mutua y Seguridad Perú - Ecuador, realizada el 4 de junio en el Cuartel General del Ejército, los Comandantes Generales de los tres institutos armados del Perú, condecoraron a sus pares de Ecuador.

El Jefe del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas del Perú, General de Ejército Francisco Contreras Rivas, condecoró a su similar ecuatoriano, General Luis Gonzáles Villarreal, con la Orden Militar de Ayacucho en el grado de Gran Cruz. A su turno, los Comandantes Generales del Ejército, General de Ejército Otto Guibovich Arteaga; de la Marina, Almirante Rolando Navarrete Salomón, y de la Fuerza Aérea, Teniente General Carlos Samamé Quiñones, reconocieron a sus pares ecuatorianos con las Órdenes Militares "Francisco Bolognesi", "Cruz Peruana al Mérito Naval" y "Capitán Quiñones", respectivamente.

Las autoridades militares del Ecuador estuvieron representadas por el Comandante General de la Fuerza Terrestre, General Luis Cárdenas Proaño, el Comandante General de la Fuerza Naval, Contralmirante Aland Molestina Malta y el Comandante General de la Fuerza Aérea, General Leonardo Barreiro.

Es importante referir que durante la II Reunión Binacional, el Perú presentó ante la delegación ecuatoriana una propuesta para estandarizar la información y transparentar los gastos en materia de defensa. Ambas delegaciones evaluaron los avances del desminado humanitario en la frontera común, así como el desarrollo de acciones cívicas y colaboración ante situaciones de emergencia y desastres naturales, con el apoyo de otros sectores. Finalmente, se evaluó la cartilla de seguridad para los puestos de vigilancia en la frontera.

La delegación de Altos Mandos militares fue recibida por el Ministro de Defensa Rafael Rey, para abordar los avances en la cooperación en materia militar. El ministro resaltó las buenas relaciones por las que vienen atravesando Perú y Ecuador.

Posteriormente, en su condición de presidente del encuentro bilateral, el Vicealmirante de la Puente declaró clausurada la Ronda de Conversaciones entre los Altos Mandos de las Fuerzas Militares de Perú y Ecuador.

Por otro lado, con la finalidad de incrementar los acuerdos tomados y propiciar una constante cooperación entre ambas Fuerzas Armadas, arribará a nuestro país el Jefe del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas de Ecuador, acompañado por los Comandantes Generales de los tres institutos armados del vecino país del Norte.

Aeronaves *Fokker* F-60 fueron incorporadas a la Fuerza de Aviación Naval



Después de haber terminado su fase de reactivación en la empresa "Fokker" y completadas las pruebas de funcionamiento de sus sistemas, fueron incorporados al Escuadrón Aeronaval Nro. 11 de la Fuerza de Aviación Naval, los dos aviones de exploración marítima Fokker F-60 AE-563 y AE-564, adquiridos por la Marina de Guerra del Perú al Gobierno holandés.



La ceremonia de incorporación de ambas unidades aéreas se realizó en la Base Aeronaval del Callao y fue presidida por el Ministro de Defensa, Ingeniero Rafael Rey Rey, quien estuvo acompañado por el Comandante General de la Marina, Almirante Rolando Navarrete Salomón.

Esta adquisición obedece a un proceso planeado y coordinado, enmarcado en el plan del núcleo básico de Defensa para reforzar, dentro de varios requerimientos, la capacidad de exploración marítima en beneficio de la Marina de Guerra y, por ende, del Estado peruano.

Las actuales exigencias en el cumplimiento de la misión de la Marina de Guerra, hacen que sea una necesidad ineludible el tener la capacidad de exploración aérea en el ámbito de vigilancia y patrullaje de nuestro mar y ríos navegables, para garantizar su

inviolabilidad y evitar, en toda su extensión, la realización de actos ilícitos, tales como el narcotráfico, el contrabando y la trata de personas, a la vez que prestar auxilio al personal de embarcaciones siniestradas.

El titular de la Marina de Guerra exhortó a todo el personal a cargo de la operación de estas naves a que respondan en forma profesional y eficiente ante los requerimientos que demande su uso.

Al término de la ceremonia de incorporación se mostró, a través de una exposición estática, parte del material que también ha sido obtenido y repotenciado gracias al óptimo y eficiente empleo de recursos del núcleo básico de Defensa. Entre el material exhibido destacan los equipos de desactivación de explosivos, vehículos de exploración y reconocimiento, botes zodiac, equipo respiratorio de circuito cerrado, fusiles de asalto, ametralladoras, chalecos multipropósito, motores fuera de borda, torpedos y misiles Exocet.

Es importante señalar que el F-60 es el último modelo de la serie Fokker F-27, tiene 26.87 metros de longitud y mayor performance de propulsión. Cuenta con dos motores Pratt y Whitney PW127B y una hélice con seis palas de paso constante. Destacan en su equipamiento: estación de coordinador táctico, estación de radar de búsqueda, estación de observación, tubos de lanzamiento, sistemas de lanzamiento de botes salvavidas, comunicaciones en HF, entre otros.

El Director General de los Armamentos Navales del Ministerio de Defensa Italiano arribó al Perú en visita oficial



Con el fin de fortalecer las relaciones de cooperación y amistad entre la Marina Militar de Italia y la Marina de Guerra del Perú, el Director General de los Armamentos Navales del Ministerio de Defensa Italiano, Almirante Inspector Jefe, Ernesto Nencioni, cumplió una amplia agenda de trabajo en el Perú.

La autoridad italiana inició su itinerario, el 21 de junio, presentando su saludo protocolar al Comandante General de la Marina, Almirante Rolando Navarrete Salomón. En la reunión realizada en el "Salón Huáscar", estuvieron presentes el Jefe de Estado Mayor General de la Marina, Vicealmirante Jorge de la Puente Ribeyro; el Director General de Material de la Marina, Contralmirante Ernesto Lermo Rengifo, y el Director Ejecutivo del los Servicios Industriales de la Marina (SIMA-PERÚ), Contralmirante Jason Saavedra Paredes.

Seguidamente, se dirigieron al "Salón Unión" de la Comandancia General de la Marina en donde se desarrolló una exposición en la que fueron tratados temas de interés naval. Luego se trasladaron a la Comandancia de la Fuerza de Superficie en la Base Naval del Callao; allí el Almirante Inspector Jefe, Ernesto Nencioni, ofreció una Conferencia Magistral sobre el futuro empleo operacional de los misiles OTOMAT en la Marina Militar Italiana. Finalmente, recorrió las instalaciones de los Servicios Industriales de la Marina.

Perú fue anfitrión del Ejercicio Multinacional "Sociedad de las Américas e Intercambio Sur 2010" (POA- SE)

El Perú fue sede del Ejercicio Multinacional "Sociedad de las Américas e Intercambio Sur 2010", en el que participaron más de 2,000 Infantes de Marina de Argentina, Brasil, Colombia, Ecuador, Estados Unidos de América, México, Paraguay, Uruguay, Canadá y Perú.



El Intercambio Sur es un Ejercicio Multinacional a nivel Pelotón, enfocado en mejorar habilidades e interoperabilidad entre las Infanterías de Marina de las naciones amigas de América en las áreas de mantenimiento e imposición de la Paz, asistencia humanitaria ante desastres naturales y operaciones combinadas.



En esta ocasión, el Perú se desempeñó como país anfitrión de la cuarta versión del Ejercicio Multinacional Intercambio Sur, con el auspicio de la Infantería de Marina de los EE.UU.

Como parte de este gran despliegue operacional, el 19 de julio se llevó a cabo un desembarco anfibio en la Bahía de Ancón, ejercicio al que acudieron el Ministro de Defensa, Ingeniero Rafael Rey Rey; el Vicepresidente del Perú, Alm. Luis Giampietri Rojas; la 2da. Vicepresidenta, Lourdes Mendoza; el Jefe de Estado Mayor General de la Marina, Vicealmirante Jorge de la Puente Ribeyro, entre otras personalidades.

Con el fin de recuperar el control y permitir el ingreso de la Ayuda Humanitaria Internacional, Infantes de Marina de diversos países se unieron para devolver la tranquilidad a un país que se encontraba en crisis. Con un fuerte estruendo, producto de la detonación de explosivos sembrados en la playa de Ancón, para la destrucción de los

obstáculos y submarinos en la zona, se dio inicio al desembarco anfibio, que forma parte del Ejercicio Multinacional "Sociedad de las Américas e Intercambio Sur".

El Grupo de Tarea 100.1 fue conformado por el Componente Naval integrado por el buque de desembarco BAP "Callao" y el USS "New Orleans". Por su parte, el Componente Aéreo estuvo compuesto por un Sea King y un MI-8 de la Aviación Naval y dos helicópteros de transporte CH-46 de la Marina de los EE.UU.

Posterior a la incursión anfibia, en la que los Infantes de Marina realizaron la toma de playa a bordo de los vehículos BMR de la Marina de Guerra, los vehículos tipo oruga AAV-7A1 de EE.UU., y botes zodiac, se procedió a la dominación del área urbana y a la reducción de las fuerzas rebeldes por acción de las fuerzas de coalición.

Acto seguido, se realizó la segunda fase del ejercicio, consistente en la operación de control del área urbanizada a cargo de la compañía mecanizada y de fusileros del batallón multinacional. Es aquí donde se llegó a la consolidación del objetivo, en provecho de las operaciones de mantenimiento de paz y repliegue de las tropas.

Al término del ejercicio, las autoridades y parte de la dotación se trasladaron al Centro Educativo "Villas de Ancón", a fin de realizar una acción cívica, que consistió en el remozado de las instalaciones del colegio, el arreglo de las carpetas, de los servicios higiénicos y del sistema eléctrico.

Almirante Rolando Navarrete visitó el hermano país de Colombia



Colombia festejó sus 200 años de Independencia y con ese motivo preparó una serie de actividades cívicas, protocolares, sociales y culturales, en las que participó el Comandante General de la Marina, Almirante Rolando Navarrete Salomón.

El 20 de julio, en la Catedral Primada de Bogotá, se realizó una misa *Te Deum*, a la que asistió el Presidente de Colombia, Álvaro Uribe, así como autoridades civiles y militares, entre ellas la máxima autoridad naval peruana. Posteriormente, las autoridades y el Almirante Rolando Navarrete presenciaron el desfile militar realizado en la céntrica Avenida 68, de Bogotá, en el que participaron cerca de 10,000 hombres de la fuerza pública colombiana. Simultáneamente, 76 aviones y helicópteros de combate y transporte de la Fuerza Aérea realizaron una revista aérea.

El desfile fue abierto por militares heridos en combate, que recorrieron la avenida en sillas de ruedas mientras se evocaban las operaciones "Jaque" (2008) y "Camaleón" (2010), con las cuales el Ejército colombiano rescató a 19 rehenes de la guerrilla de las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (FARC).

La jornada de celebración concluyó en la noche con un multicolor espectáculo de alta tecnología, que combinó danza, música, canto, representaciones escénicas y fuegos artificiales en la emblemática plaza Bolívar de Bogotá. Allí se congregaron unas 15,000 personas que observaron el fastuoso espectáculo.

Durante su estadía en Colombia, la máxima autoridad naval se reunió con el Comandante General de las Fuerzas Militares de Colombia, General Freddy Padilla de León y con el Comandante de la Armada Nacional de Colombia, Almirante Guillermo Barrera Hurtado, con quienes intercambió experiencias profesionales y abordó temas de interés mutuo.

También visitó la Agregaduría de Defensa Adjunto y Naval a la Embajada del Perú en la República de Colombia, y saludó a su titular, el Capitán de Navío Jorge Alvarado Velarde, y a su personal destacado.

Continuando con sus actividades profesionales, el Almirante Rolando Navarrete se trasladó el 21 de julio a Cartagena, para realizar una visita a la Fuerza Naval del Caribe, siendo recibido por el Comandante de la Base, Capitán de Navío Alejandro Rodríguez. Posteriormente, visitó la Corporación de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo de la Industria Marítima y Fluvial Naval.

Destacada performance en el Operativo Multinacional "UNITAS 51-10", Fase "Pacífico"

Con el fin de conducir ejercicios en la mar que permitan mejorar la interoperabilidad entre las fuerzas multinacionales participantes, incluyendo entrenamiento, doctrina de combate, logística, comunicaciones y otros de interés, del 13 al 20 de julio el Perú fue escenario del Ejercicio Multinacional "UNITAS 51-10", Fase Pacífico, en el que participaron las Marinas de Colombia, Ecuador, Estados Unidos, Chile y México. Estas dos últimas actuaron como países observadores.



El Grupo de Tarea 138.0 estuvo conformado por los USS "Klakring" y "New Orleans" (LPD-18), un *Seahawk* SH-60, un *Orion* P3-C de la Armada de los Estados Unidos; el BAE

"Eloy Alfaro" de la Marina de Ecuador; los ARC "Buenaventura", "Palas" y "Cartagena de Indias" de la Armada de Colombia. Por parte del Perú, las fragatas misileras BAP "Quiñones", "Bolognesi", "Mariátegui", "Villavicencio" y "Aguirre"; el crucero misilero BAP "Almirante Grau"; las corbetas misileras BAP "Herrera", "Larrea", "Sánchez Carrión"; las unidades hidrográficas BAP "Carrillo" y "Melo"; los submarinos BAP "Chipana" y "Arica"; la patrullera misilera BAP "Río Nepeña" y patrullera de costa BAP "Sama"; el buque de desembarco BAP "Callao", un AB-212 y un B-200 de la Aviación Naval, además de Batallones de Operaciones Especiales e Infantería de la Marina de Guerra del Perú. Este ejercicio tuvo dos fases de operaciones: Fase "*Work Up*", que incluyó ejercicios de maniobra entre buques, operaciones con helicópteros, tiro contra blanco de superficie, tiro contra blanco aéreo, ejercicios de Guerra Antisubmarina y de Guerra Antiaérea. Y la Fase "Escenario", en la que se realizó un Juego de Guerra basado en un escenario de amenaza transnacional, que incluyó operaciones de interdicción marítima contra el contrabando y tráfico marítimo de armas ilegales, así como de antipiratería y preservación del tráfico marítimo legal.

Es de destacar que "UNITAS" Fase "Pacífico", tradicionalmente se realizaba como un ejercicio bilateral entre la Marina de los EE.UU. con los diferentes países de la región. A partir del año 2000 se viene realizando en forma anual y de manera multinacional, siendo desarrollado alternadamente en las áreas marítimas de Colombia, Chile, Ecuador y Perú, bajo el auspicio de la Marina de los EE.UU.

Carta inédita del Almirante Miguel Grau escrita a bordo del Monitor "Huáscar" fue donada al Congreso

El día 21 de julio último, el anterior Presidente del Congreso, Dr. Luis Alva Castro, recibió la donación de una carta original, escrita por el Gran Almirante del Perú, Don Miguel Grau Seminario cuando estaba a bordo del Monitor "Huáscar", en Arica, en plena Guerra del Pacífico.



En la ceremonia llevada a cabo en la sala que lleva el nombre del "Caballero de los Mares", en el Palacio Legislativo, el entonces Presidente del Congreso recibió el documento de manos del señor Carlos Bustamante Whitfield y manifestó que esta valiosa donación será depositada en el Archivo General del Parlamento Nacional. Anunció además que ese patrimonio será mostrado cada vez que sea necesario a los ciudadanos del Perú, para que conozcan las palabras del "Caballero de los Mares".

La misiva del "Héroe del Combate de Angamos" data del 16 de setiembre de 1879 y está dirigida a su amigo, el General Javier de Osma, en la que le agradece la felicitación recibida tras ser ascendido por el Congreso, el 27 de agosto de 1879, al grado inmediato de Contralmirante.

Por su parte, Carlos Bustamante expresó su satisfacción por ser parte de la ceremonia de donación al Congreso de la República. También agradeció a su titular, Dr. Luis Alva Castro, por acoger esa iniciativa.

"Cumpliendo con mi deber cívico patriótico, y con lo que fuera el deseo del Gran Almirante Miguel Grau Seminario, hago entrega a usted, señor presidente del Congreso, del documento que sale hoy a la luz, luego de 131 años de que los escribiera para la historia", manifestó.

La Primera Vicepresidenta del Parlamento, Cecilia Chacón, entregó un Diploma de Honor del Congreso al señor Carlos Bustamante, en reconocimiento a su generosa donación de la Carta del "Héroe de Angamos".

Autoridades navales peruanas participaron en diversas actividades en la ciudad de Leticia, en Colombia



Del 19 al 24 de julio, el Comandante General de Operaciones de la Amazonía, Vicealmirante Carlos Tejada Mera, acompañado por el Comandante de la Quinta Zona Naval, Contralmirante Rodolfo Reátegui Rodríguez, participó de una serie de actividades protocolares y profesionales en las ciudad colombiana de Leticia.

A su arribo, las autoridades navales peruanas participaron en la Ceremonia de Clausura de la "IV Jornada Binacional de Ayuda Humanitaria entre Perú y Colombia", acto que contó con la presencia de autoridades civiles y militares de ambos países y donde se destacó los logros alcanzados durante el presente año, entre ellos el haber superado las 16,000 atenciones en los poblados ubicados en la cuenca del río Putumayo, en la frontera peruano-colombiana.

A la ceremonia asistió también el personal que participó a bordo del Buque Hospital BAP "Morona", junto con el personal de las instituciones públicas que intervinieron en la referida jornada humanitaria.

Continuando con sus actividades, el 20 de julio, durante la ceremonia en conmemoración del 200º Aniversario de la Independencia Nacional de Colombia, el Vicealmirante Carlos Tejada Mera, en representación de la Marina de Guerra del Perú, colocó una ofrenda floral ante el busto del General Francisco de Paula Santander, prócer de la Independencia de Colombia. Seguidamente se realizó una misa de acción de gracias en la catedral de la ciudad de Leticia. Posteriormente, la delegación peruana participó en el desfile cívico militar.



El 23 de julio, durante la ceremonia por el día de la Armada Nacional de Colombia, el Comandante General de Operaciones de la Amazonía fue condecorado con la presea por Servicios Distinguidos a la Armada Nacional de Colombia.

Asimismo, se realizó la reunión pre-zarpe del Ejercicio BRACOLPER-2010. En ella, unidades fluviales de la Marina de Brasil, Armada Nacional de Colombia y Marina de Guerra del Perú, efectuaron diversos ejercicios navales combinados, con la finalidad de incrementar el nivel de entrenamiento, interoperabilidad e integración de las Marinas participantes, iniciándose los ejercicios con la revista naval en el río Amazonas, en la ciudad de Leticia.

Concluyó el Operativo Multinacional "RIMPAC 2010"

El 1 de agosto concluyó el Operativo Multinacional "RIMPAC 2010", que tuvo como escenario el archipiélago norteamericano de Hawaii, en el que tuvo destacada participación una delegación de Oficiales peruanos, quienes ocuparon diferentes cargos dentro del Estado Mayor Multinacional, así como a bordo de unidades navales.

"RIMPAC 2010" movilizó a más de 22,000 efectivos de 14 naciones, que integran el "Anillo del Pacífico" (*Rim of the Pacific*), además de un total de 32 unidades de superficie, cinco submarinos nucleares y más de 170 aeronaves, configurando el mayor operativo naval del planeta.



En el desarrollo del operativo se realizaron diferentes eventos que abarcan todo el ámbito de la Guerra Naval, durante 26 días consecutivos en la mar. Ello permitió incrementar el nivel de alistamiento y también la capacidad de interoperabilidad de las Marinas participantes.

Como parte de las actividades finales y de clausura, la delegación peruana efectuó una visita oficial al Comandante de la Tercera Flota de la Marina de los Estados Unidos, Vicealmirante Richard W. Hunt, con quien intercambió opiniones, lecciones aprendidas y recomendaciones. El Capitán de Fragata Antonio Vildoso, en representación de la Marina de Guerra del Perú, le hizo entrega de un presente recordatorio.

Igualmente, se efectuaron reuniones de camaradería a bordo del buque de la Marina Japonesa "Atago", presidido por el Comandante de la Flotilla N° 1, Vicealmirante Yamashita, y a bordo del portaviones USS "Ronald Reagan", en el que se realizó la recepción de despedida, en la que se hizo entrega de presentes recordatorios a los Oficiales más antiguos de cada delegación.

Préstamo FINMAR



¡Un gran premio para una gran familia!

Pide tu préstamo y gana un TV LCD de 32"

SOLICITA INFORMACIÓN EN:

- **Oficina Especial Bazar Naval**
  Cel: 99659-2125 RPM#999559
  Cel: 99639-3957 RPM#999453
- **Bazar Naval del Callao**
  Cel: 99663-3126 RPM#613741
  Cel: 99843-4056 RPM#613534
  Cel: 99579-8580 RPM*959961
  Cel: 97544-6521 RPM*732883
- **Base Naval La Perla**
  Cel: 99038-4614 RPM#302359
- **Bazar de Infantería de Ancón/Aviación Naval**
  Cel: 99639-4133 RPM#999458
- **Oficina informativa de Iquitos**
  Cel: (065)96563-8456 RPM#301113
- **Agencia Arequipa**
  Cel: (054)95909-2751 RPM#613494
- **Agencia Piura**
  Cel: (073)96891-7527 RPM#613518

BANCO DE COMERCIO

Por tu progreso y el de tu familia

Vigencia de campaña: 19 de marzo hasta el 30 de noviembre del 2010. RD N°1559-2010-IN-1501.

(*)El monto y plazo del préstamo estará sujeto a la capacidad de pagos, evaluación crediticia y según parámetros establecidos en el convenio. Los miembros de la Marina de Guerra del Perú (FINMAR) que soliciten un préstamo al Banco de Comercio y les sean desembolsados, recibirán por cada S/.500 una opción para participar del sorteo y otra adicional por el traslado de su planilla de haberes o combustible. Participarán los clientes que se encuentren con calificación Normal o CPP. Ingresan al sorteo los préstamos desembolsados entre el 19 de marzo hasta el 30 de noviembre del 2010. El sorteo se realizará el 9 de diciembre a las 16:00 hrs. En la oficina principal del Banco de Comercio, ubicada en Av. Canaval y Moreyra N° 454 San Isidro. Premios: 10 Televisores LCD 32" marca Samsung modelo HD serie 3, cada uno valorizado en S/1,393.18. Se aplica el 0.05% como concepto de ITF. La información de la Campaña a los clientes, en cuanto a requisitos, exclusiones, premios y resultados del sorteo, será a través de la página web www.bancomercio.com. Para mayor información sobre las tasas de interés comisiones y gastos, puedes consultar en el tarifario, en la plataforma de atención al cliente, en nuestra pagina web:www.bancomercio.com, a la linea gratuita 0-800-00-222 o al call center 513-6001. La difusión de información se realiza de conformidad con la Ley N° 28587. Resolución SBS N° 1765-2005.



Capitán de Navío
JOSÉ ESCOBEDO SAYÁN
Comentarista

ticias internacionales noticias internacionales noticias internacional
oticias internacionales noticias internacion
oticias internacionales noticias internacionales noticias internac
oticias internacionales noticias internacionales noticias
ternacionales noticias internacionales noticias internacionales
oticias internacionales noticias internac
oticias internacionales noticias internacionales noticias internacionales
ternacionales noticias internacionales noticias internacion
ternacionales noticias internacionales noticias int
oticias internacionales noticias internacionales noticia
ternacionales noticias internacionales noticias internacio
oticias internacionales noticias internacionales
cionales noticias internacionales noticias internaciona
oticias internacionales noticias internacionales
ternacionales noticias internacionales noticias internac
oticias internacionales noticias internacionales
ternacionales noticias internacionales noticias internacio

ALEMANIA

Es retirado último avión de patrulla marítima Atlantic



Fuente: www.jordomedia.com

En una ceremonia abierta al público y realizada en la base de Nordholz, la Marina alemana retiró el 20 de junio su último avión de reconocimiento marítimo Breguet Br-1150 Atlantic Esta aeronave ha sido operada por el Escuadrón de Patrulla Marítima 3 (MFG-3) desde la década de 1960, y el último avión estuvo acompañado por tres helicópteros Sea Lynx durante su emotivo aterrizaje. Los Atlantic han sido reemplazados por ocho P-3C Orión, comprados a Holanda hace unos pocos años.

BRASIL

Se firma carta de intención para adquisición de buques



Fuente: www.amgc-marine.com

La Armada de Brasil continúa con su programa de renovación, al haber acordado recientemente con Italia una operación por USD $12.7 billones de dólares por la compra de 18 fragatas multimisión franco-italiana tipo Fremm y diez patrulleros oceánicos (OPV) clase Comandante, capaces de transportar helicópteros EC-725. Fue incluido adicionalmente un buque de apoyo logístico clase Etna de 13,400 t de desplazamiento, que servirá para el transporte de carga, suministros y municiones. La primera entrega se limitará a tres fragatas y tres OPV, con opción de entrega de cinco buques adicionales. Las fragatas contarán con el siguiente

armamento: torpedos MU-90 ASW, misiles Exocet MM-40 block 3, misiles Teseo / Otomat Mk-2/A block 4, misiles MBDA Aster SAAM, un montaje Oto Breda de 76 mm Super Rapid, dos montajes CIWS de 20/25 mm, un helicóptero NH-90 o EH-101.

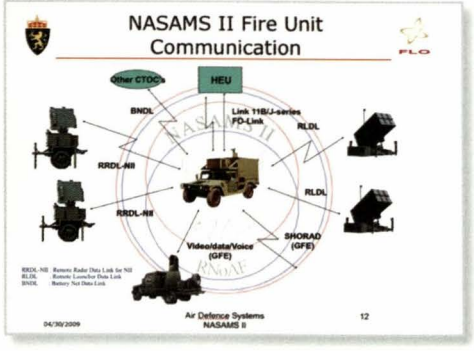
CANADÁ

Proyecto de construcción de nuevos buques

El Ministerio de Defensa ha informado recientemente su nueva estrategia para la construcción de 28 buques de guerra para la Marina y la Guardia Costera, así como de 100 embarcaciones menores en un periodo de ejecución de 30 años, mediante una inversión cercana a los 30 billones de dólares canadienses En ese periodo, el Gobierno Federal establecerá una relación contractual a largo plazo con dos astilleros canadienses, que serán seleccionados a través de un debido proceso, con la finalidad de revitalizar la industria pesada de construcción de buques. Canadá ha estado intentando crear una política nacional que logre que los principales astilleros trabajen en conjunto y sean más eficientes, habiendo transcurrido 14 años desde que se construyó el último buque de guerra importante en Canadá.

CHILE

Interés en adquirir sistema avanzado de misiles SAM



Fuente: www.defenseindustrydaily.com

Chile se ha unido a Finlandia y a otros países para adoptar el sistema avanzado de misiles superficie-aire noruego (NASAMS) para su defensa aérea, luego de que quedara impresionado particularmente por las características técnicas de confiabilidad que NASAMS ha obtenido. Noruega desarrolló este sistema a comienzo de los años 90 y desplegó los primeros misiles y radares en 1995. NASAMS utiliza los misiles aire-aire AMRAMM dirigidos por radar, pero disparados desde un contenedor de seis misiles, que reemplaza al avión. El AMRAAM basado en tierra

pesa 350 kilogramos y tiene un radio de acción de 30 kilómetros (el radar tiene un alcance de entre 50 y 70 kilómetros). Chile considera que el AMRAAM (probado en combate) usado por NASAMS, es una buena opción a largo plazo para la defensa aérea, porque los Estados Unidos actualizan el misil constantemente.

Se entrega primer avión de exploración Persuader



Fuente: www.airliners.net

La empresa "Airbus Military", del grupo europeo EADS, entregó el pasado 24 de abril el primero de tres aviones de patrulla marítima y lucha ASW C-295 MPA Persuader, encargados a finales del 2007 por un valor de USD $105 millones de dólares. Las otras dos aeronaves están finalizadas y su entrega está contemplada para los próximos meses. Cabe señalar que aún se encuentra en fase de pruebas, por parte del fabricante, el lanzamiento de torpedos ASW, lo cual estaría retrasando dicha entrega que fue prevista para el mes de mayo. Los aviones están equipados con el sistema de control táctico FIST, un radar de Apertura Sintética APS-143V-3 Telephonics de alta resolución y alcance de detección de hasta 200 millas náuticas, sistema de visión nocturna FLIR Star Safire III, un detector de anomalías magnéticas (MAD), misiles anti-buque AGM-84 Harpoon y torpedos ASW MK-46. La Armada chilena estudia como parte de la modernización de los P-3 Orión, la adquisición del mismo sistema FITS ya instalado en los C-295 MPA.

Adquisición de misiles Harpoon adicionales



Fuente: www.intelligenceservicechile.blogspot.com

La Agencia de Cooperación en Defensa y Seguridad del Departamento de la Defensa de los EE.UU. informó al Congreso que se propone autorizar la venta a Chile de una partida adicional de veinte

misiles anti-buque RGM-84L Harpoon Block II, en una operación bajo la modalidad "Foreign Military Sales" (FMS), avaluada en USD $50 millones de dólares.

Además de las armas, el fabricante estadounidense "Raytheon" también proveerá a la Armada de Chile con elementos para entrenamiento, pruebas, mantenimiento y repuestos para los misiles, entre otros equipos de apoyo. Como se recordará, la Armada chilena adquirió anteriormente misiles AGM-84, tanto en sus variantes superficie-superficie como aire-superficie.

Se reciben propuestas de buques de transporte



Fuente: www.sindramas.com

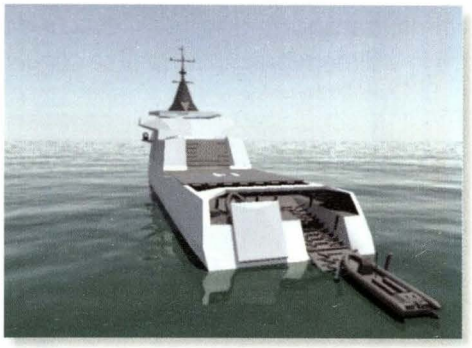
Anticipando requerimientos de buques de transporte anfibio, los Gobiernos de Italia y Francia están ofreciendo a Chile distintas alternativas de ese tipo, tanto de segunda mano como nuevos. Italia propone la transferencia de hasta dos buques de la Clase San Giorgio, de 133 m de eslora y 8,000 t de desplazamiento. Específicamente se trataría de los compactos LDH "San Giorgio" y "San Marco", completados entre 1987 y 1988, respectivamente.

Las naves pueden transportar una unidad anfibia de desembarco de 350 soldados con 36 vehículos, y pueden operar hasta cinco helicópteros desde su cubierta de vuelo. En el caso de Francia, las ofertas incluyen la transferencia del "Siroco", un LPD de la Clase Foudre de 168 m de eslora y 12,000 t de desplazamiento, completado en 1998.

La nave puede transportar un batallón anfibio compuesto por 450 soldados y entre 50 y 60 vehículos. El Foudre, gemelo del Siroco, completado en 1990, está siendo ofrecido a Argentina, y al igual que en ese caso, DCNS de Francia también está ofreciendo a Chile la construcción de un navío de la Clase Mistral de 15 mil toneladas de desplazamiento.

Los argumentos para la compra de naves de este tipo —que además del uso militar también pueden ser empleadas como refugios y hospitales flotantes— han sido reforzados en Chile por una serie de situaciones de emergencia sufridas en el vecino país.

DCNS construirá corbeta OPV para misiones de vigilancia y control



Fuente: www.blog.zaq.ne.jp

La empresa francesa DCNS anunció en los primeros días de mayo la construcción de una variante del nuevo tipo de corbetas furtivas Gowind en sus astilleros de Lorient. Se trata de un buque de 90 m de eslora, 13 m de manga y 1,100 toneladas de desplazamiento, cuyo diseño pone especial énfasis en las capacidades de vigilancia del tráfico marítimo e intervención contra los ilícitos y piratas.

Entre otras características se destaca el compartimiento y rampa de popa, que permitirá almacenar los equipos de los comandos y colocar dos botes RHIB en el agua muy rápidamente. La corbeta tendrá dos motores diesel que desarrollarán una velocidad máxima de 21 nudos y una autonomía de 8,000 mn. Tendrá una tripulación de 35 personas y alojamiento adicional para 30 comandos.

Estará armada con un cañón de 30mm, cuatro ametralladoras de 12,7 mm, capacidad para instalar cuatro misiles Exocet en proa y una cubierta de vuelo sin hangar para un helicóptero o UAV.

La Armada recibe primer lote de helicópteros NH-90 NFH



Fuente: www.airliners.net

Los helicópteros entregados recientemente en la planta de Eurocopter, en Marignane (Francia), corresponden a una parte del requerimiento de las Fuerzas Armadas de 61 aeronaves NH90, de las cuales 27 son de la versión Naval NFH y 34 de la versión TTH (Helicóptero de Transporte Táctico).

El helicóptero NH90 NFH es una variante diseñada principalmente para Guerra Antisubmarina (ASW) y misiones antisuperficie (ASuW), permitiendo realizar operaciones todo tiempo, tales como: búsqueda y rescate (SAR), patrulla marítima, transporte de tropas, evacuación médica y apoyo anfibio. Debido a su peso y dimensiones, las aspas se pliegan en forma automática y se dobla la cola, operando desde las fragatas más pequeñas, incluso en estados de mar picado.

INDIA

Segunda fragata furtiva es lanzada al mar



Fuente: www.zonamilitar.com.ar

Una segunda fragata para las Fuerzas Navales de la India fue botada el 23 de junio en el Astillero de Yantar, situado en el enclave báltico ruso de Kaliningrado.

La "Tarkash" es la segunda de tres fragatas del Proyecto 11356 (basada en la fragata tipo Krivak III) que se construyen para las Fuerzas Navales de la India; la primera de ellas fue lanzada en noviembre del 2009. El contrato fue firmado en julio del 2006 a un costo de USD $ 1,600 millones de dólares. Estos tres buques, conocidos como de Clase Talwar, deberán ser entregados entre el 2011 y 2012. El armamento de las fragatas incluye ocho misiles de crucero antibuque Brahmos, 24 misiles antiaéreos Shtil, un montaje de 100 mm, dos sistemas antiaéreos Kashtan y dos tubos lanzatorpedos dobles de 533 mm. Además, las fragatas portarán un helicóptero antisubmarino.

Nuevas lanchas de ataque se incorporan al servicio

Dando un mayor impulso a las capacidades de defensa de la Marina, dos nuevas lanchas de ataque rápido fueron recientemente comisionadas. La INS "Cankarso" (T-73) e INS "Kondul" (T-74) pertenecen a las Clase Nicobar V y VI de las series FAC y se incorporan a las lanchas INS "Cora Divh" (T71), INS "Cheriyam" (T72) e INS "Kalpeni" (T75), que entraron en servicio en el 2008. Ambas unidades

utilizan tecnología de propulsión con agua, pueden alcanzar una velocidad superior a los 35 nudos y cumplirán funciones de detección, localización y destrucción de navíos de rápido desplazamiento en operaciones encubiertas. Están equipados con un cañón de 30 mm CRN 91, misiles Igla y un sistema de ametralladoras de diferentes calibres. Estos buques son los primeros de diez similares que la Marina propuso introducir en su flota.



Fuente: www.photolib.wn.com

ISRAEL

Probable adquisición de corbetas MEKO CSL

Tras evaluar inicialmente las fragatas Clase Freedom de la empresa Lockheed Martin, la Marina israelí entró en conversaciones con la empresa Blohm & Voss, del grupo Thyssenkrupp Marine Systems, para la compra de dos fragatas Meko CSL, variante de la Meko 100.



Fuente: www.fyjs.cn/bbs/attachments

Estos buques serán empleados para reforzar las capacidades de defensa aérea y antimisil, y también para despliegues en el Mar Mediterráneo, Mar Rojo y Océano Indico.

La Meko CSL tiene una eslora de 108 m y 2,750 toneladas de desplazamiento; con características furtivas por una reducción al 75 por ciento de su firma infrarroja —recoge la experiencia del astillero sueco "Kockums AB" con las corbetas de la Clase Visb— y un diseño modular que permite rápidos cambios y adaptación a misiones específicas. El sistema de propulsión es una combinación diesel-gas y *waterjet*, con una velocidad máxima de 40 nudos, una autonomía de 21 días y un alcance de 3,500 mn a velocidad de crucero.

Tendrá una dotación de 75 tripulantes; el sistema de combate incluirá el misil de defensa aérea BARAK-8, un radar Elta MF-STAR de barrido electrónico, misiles antibuque, armas antisubmarinas y cubierta de vuelo con hangar.

PAKISTÁN

La Armada recibe los dos primeros P-3C Orión



Fuente: www.key.aero/central/images/news

En ceremonia llevada a cabo el 2 de julio en Karachi, fueron entregados dos aviones de patrulla marítima P-3C Orión al Gobierno de Pakistán, los mismos que mejorarán las operaciones de patrullaje y control marítimo que realiza la Armada. Ambos aviones fueron transferidos el 30 de abril en Jacksonville, (EEUU). Se espera que antes del 2012 la Armada pakistaní reciba un total de ocho aviones P-3C Orión, como parte de la ayuda civil y de seguridad, que ha sumado más de USD $4,000 millones de dólares. Esta incluye 14 aviones de combate F-16, diez helicópteros Mi-17, dos Bell 412EP, cinco barcos de patrulla rápidos, 115 obuses autopropulsados para artillería de campo, más de 450 vehículos para las patrullas de frontera, varios centenares de visores nocturnos y equipos de radio, entre otros.

RUSIA

Se efectuó lanzamiento de segunda corbeta furtiva

A finales de marzo pasado, en el astillero "Severnaya Verf" de San Petersburgo, se lanzó la fragata furtiva Soobrazitelny, segunda unidad del Proyecto 20380, construida para la Marina rusa. La nave viene siendo completada y probada para que entre en servicio a finales del 2011. La primera corbeta de este nuevo tipo, la "Stereguschy", está en servicio con la flota del Báltico desde febrero del

2008. Las fragatas del Proyecto 20380 han sido concebidas como naves multipropósito para operaciones en aguas del litoral, y son las primeras naves de la Marina rusa diseñadas con características furtivas, incluyendo el casco, cuyas formas responden a esa exigencia y superestructuras de material compuesto. Desplazan 2,000 tm, pueden alcanzar una velocidad máxima de 27 nudos y tienen una autonomía de 4,000 mn.



Fuente: www.navalshow.ru

Están armadas con dos lanzadores cuádruples para misiles antibuque KH-35 URAN, con un alcance de 130 km, un sistema combinado antiaéreo y antimisiles KASHTAN compuesto de cañones y misiles, un cañón A-190 de 100 mm, dos cañones AK-630M de 30 mm, del tipo GATLING, y dos lanzadores cuádruples de torpedos antisubmarinos de 330 mm. El astillero "Severnaya Verf" está construyendo otras dos naves del Proyecto 20380: las fragatas "Boiky" y "Stoiky", cuya entrega está prevista para el año 2014.

Se realiza ceremonia de nuevo submarino nuclear

El presidente ruso Dmitri Medvédev asistió el 16 de junio a la ceremonia de lanzamiento del submarino nuclear "Severodvinsk" en la base naval del mismo nombre. Este submarino, primero del Proyecto 885 Yasen (Clase Graney según la OTAN), fue puesto en quilla en 1993. Tiene 119 metros de eslora, una dotación de 90 tripulantes, desplaza 13,800 toneladas y puede sumergirse a más de 600 metros de profundidad. Ha sido concebido para ser el submarino más silencioso del mundo y se espera que entre en servicio el próximo año. Su gemelo, el submarino "Kazán", fue puesto en quilla en el 2009.



Fuente: www.visualrian.com

SUECIA

Encargan desarrollo y construcción de nuevo tipo de submarino



Fuente: www.commons.wikimedia.org

La Agencia de Adquisiciones y Administración de Material para la Defensa (FMV) de Suecia, subscribió un contrato con el constructor naval KOCKUMS AB —del grupo THYSSENKRUPP MARINE SYSTEMS de Alemania— para el desarrollo y construcción del nuevo submarino de propulsión diesel-eléctrico Tipo A26 para la Marina. Se tiene previsto que a finales de la presente década tres nuevos submarinos del tipo A26 reemplacen a los tres de la Clase Gotland, actualmente en servicio con la RSwN (Royal Swedish Navy).

Los nuevos submarinos tendrán avanzadas características furtivas, que los harán muy difíciles de detectar y neutralizar, así como amplias capacidades para operar en aguas del litoral. Con una eslora de 63 m y un desplazamiento de 1,700 toneladas, serán propulsados por un sistema híbrido diesel-eléctrico y un sistema STIRLING independiente del aire (AIP). La tripulación estará conformada por 31 tripulantes. Noruega estaría interesada también en adquirir el submarino A26.

VENEZUELA

Navantia efectuó pruebas en la mar de patrulleras para la Armada



Fuente: www.delamarylosbarcos.files.wordpress.com

Se dieron por concluidos los protocolos de pruebas a las nuevas patrulleras ARBV "Guaiquerí" (PC-21), "Yavire" (GC-22) y "Naiguatá" (GC-23), construidas por encargo de la Armada venezolana, y que

incluyeron pruebas en sus sistemas de control de tiro, sistema de propulsión y capacidad de maniobra, en la bahía de Cádiz (España).

El "Guaiquerí" (PC-21) es la primera de cuatro patrulleras del tipo Vigilancia Oceánica. Las tres restantes, el "Warao" (PC-22), el "Yekuana" (PC-23) y el "Kariña" (PC-24), ya se encuentran a flote en trabajos finales.

El "Yavire" (GC-22) y el "Naiguatá" (GC-23) son la segunda y tercera de cuatro patrulleras del tipo Vigilancia de Litoral, que desplazan más de 1,500 tm y poseen cubierta de vuelo para helicóptero. La cuarta de este tipo, el "Tamanaco" (GC-24), viene siendo construida en las instalaciones de Diques y Astilleros Nacionales C.A. (Dianca), en Puerto Cabello (Venezuela). El "Guaicamacuto" (GC-21), primera de la serie, fue entregada a la Armada venezolana en marzo pasado y se encuentra operando actualmente.

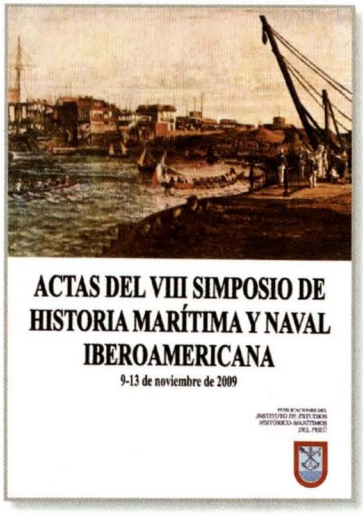
El contrato de los ocho buques fue firmado el 28 de noviembre de 2005. La entrega final está prevista para finales del 2011.

comentarios y publicaciones



Señora
ESPERANZA NAVARRO PANTAC
Comentarista

Actas del VIII Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana



Lima, Instituto de Estudios
Histórico-Marítimos
del Perú, 2010.

414 pp., ilustraciones, retratos, mapas.

El Instituto de Estudios Histórico-Marítimos acaba de publicar el libro *Actas del VIII Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, que compila los trabajos expuestos en la octava versión del simposio, en que el Perú por tercera vez volvía a ser sede, del lunes 9 al viernes 13 de noviembre del 2009. Esta vez se habían dado cita en Lima veinte expositores de Argentina, Bolivia, Ecuador, Francia, Perú y Uruguay para desarrollar los temas de: "El mundo marítimo iberoamericano", "El comercio marítimo", "Exploraciones marítimas", "Las Ciencias Náuticas y su difusión" y "Las Armadas y sus actuaciones en tiempos de paz y guerra".

En una pulcra edición profusamente ilustrada, se presentan las exposiciones que los historiadores navales desarrollaron en el evento. Figura el trabajo del Teniente argentino Mauro Fernando Figueroa, bajo el título "Las leyes de armamento naval en Argentina y su instrumentación en las décadas de 1920 y 1930". Del ingeniero Eric Catari Gutiérrez, representante de Bolivia, experto en construcción de balsas de totora (réplicas de las naves prehispánicas), se puede apreciar su disertación "Exploraciones marítimas en embarcaciones precolombinas", que presenta la expedición de Phil Buck —de la que él fue partícipe, además de constructor de la nave— a la Isla de Pascua, partiendo desde Arica, Chile.

El libro muestra también la ponencia del Capitán de Fragata (SP) del Ecuador, Lcdo. Mariano Sánchez Bravo, "La Fragata *Santa Leocadia*: episodios de su naufragio y rescate del tesoro", sobre el siniestro acontecido en un bajo de la Punta de Santa Elena, Ecuador, en el año 1787.

El Dr. Alexandre Sheldon-Duplaix, historiador del Servicio Histórico de la Defensa de Francia, Departamento de Marina, presenta "La división naval francesa del Mar Pacífico y la guerra entre chile y la alianza de Perú y Bolivia", sobre la delicada responsabilidad que le cupo a la Armada francesa ante la ocupación de Lima por las fuerzas chilenas y el papel que desempeñó el Comandante de las fuerzas francesas, Almirante Du Petit Thouars.

Por parte de Perú se encuentran distintos trabajos, como el del Contralmirante Jean Jesu Doig Camino: "Relaciones espaciales del poder en la historia marítima y naval"; la ponencia de la Doctora Cristina Flórez Dávila, titulada "Sois la sal de la tierra, sois la luz del mundo: el sermón náutico de Francisco López, SJ", que analiza el único sermón náutico (siglo XVII) conocido hasta el día de hoy. Está también el trabajo del Contralmirante José García Valdivieso, que lleva por título "China, Europa y el descubrimiento de América", con referencia a tres libros que aportan elementos nuevos a la historia convencional. De José Antonio Hudtwalcker Morán, arqueólogo peruano, se puede leer "Alcances y limitaciones de la legislación sobre el patrimonio cultural subacuático en el Perú". Asimismo, encontramos el texto de Héctor López Aréstegui, titulado "Las exploraciones de los navegantes españoles y portugueses en la Polinesia antes de Cook". El artículo de Juan Carlos Llosa Pazos, Capitán de Fragata de la Marina de Guerra del Perú, desarrolla como tema "Estado de la escuadra al término de la Guerra del Pacífico y el resurgimiento de la misma en el siglo XX". La disertación de la Dra. Cristina Mazzeo, "Ciudades portuarias; Lima – Valparaíso, rivalidad y competencia de intereses durante la Colonia y la República". Del Capitán de Fragata, Doctor Jorge Ortiz Sotelo se consigna el tema "La Real Armada en el Perú, 1746-1824". Por su parte, el Dr. Carlos Augusto Ramos Núñez presenta: "La hipoteca naval en la historia del derecho peruano". El Dr. Alejandro Reyes Flores presenta la ponencia "La campaña naval en la Guerra del Pacífico en los testimonios de sus sobrevivientes, 1879-1883".

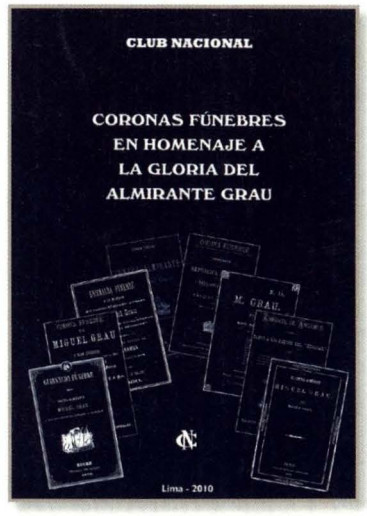
La Dra. Miriam Salas Olivari, también de Perú, expone "El salitre en la vida de un puerto", con referencia a Iquique. Volviendo a los autores extranjeros, los siguientes ponentes uruguayos comparten valiosos aportes para esta publicación. Por una parte, Daniel Castagnin presenta: "El abordaje de la cañonera *General Artigas*, en 1897". Un compatriota suyo, el Dr. Roberto Lettieri Rodríguez, aporta el artículo titulado "La construcción en el Uruguay y el viaje al estrecho de Magallanes de la cañonera *General Rivera*". Asimismo, el Capitán de Navío uruguayo Francisco

Valiñas presenta "Los corsarios de Artigas". Por último, el Dr. Juan Antonio Varese Saiz participa con un artículo llamado "Viaje del vapor *Charrúa* desde Montevideo hasta Lima y las legendarias aventuras del Capitán Bartolomé Bossi".

Se presenta también una ponencia sobre los corsarios de la isla de Guadalupe en las Antillas, a cargo de la Doctora Myriam Alamkan, representante de Francia, quien por razones de salud no pudo estar presente en el Simposio.

El libro *Actas del VIII Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana* enriquece la bibliografía marítima peruana e iberoamericana. Puede ser consultado en la biblioteca del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.

Coronas fúnebres en Homenaje a la Gloria del Almirante Grau



Club Nacional
Lima, F. M. Servicios Gráficos S.A., 2010.

483 pp.

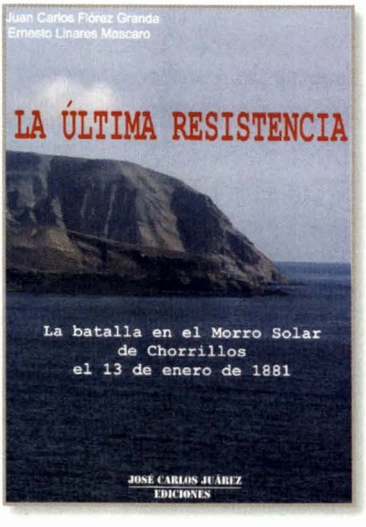
La obra reproduce ocho coronas fúnebres en homenaje a Miguel Grau, las mismas que fueron publicadas entre 1879 y 1880 como parte de las exequias rendidas al insigne marino, cuyas intrépidas incursiones y su total dominio sobre el mar del sur durante los seis meses que duró la campaña naval de la Guerra del Pacífico lo convirtió en el héroe legendario que mantuvo al mundo entero pendiente de sus hazañas y de sus gestos de magnanimidad con sus adversarios, que lo hizo acreedor al título de "Caballero de lo mares". Las épicas jornadas de Iquique y Angamos lo elevaron al Parnaso, junto con Nelson y Churruca, y colocó a su buque, el monitor *Huáscar*, entre los más famosos que han surcado las aguas americanas. La prensa extranjera se unió al duelo de su pueblo y los países amigos le rindieron su postrer tributo.

El Club Nacional, como manifiesta su presidente en la presentación, tiene la presencia de Grau como uno de los temas más expresivos de su vida institucional. El "Salón Grau", inaugurado en el año 1954, mantiene el recuerdo del héroe y de los marinos que lucharon al lado del gran Comandante. Ya en el año 1979, con motivo del Centenario de la Guerra, el Club había publicado el libro *Homenaje a Grau (1879-1979)*, y ahora nos ofrece esta fina edición, rescatando

un género ya perdido: el panegírico en forma de corona fúnebre. En el prólogo nos dice el Doctor José Agustín de la Puente que en el siglo XIX era frecuente la corona fúnebre en recuerdo de un gobernante o de un hombre ilustre en cualquier campo. En este volumen se reproducen ocho coronas fúnebres, dos de ellas impresas en Lima: la de Manuel Bedoya y Acisclo Villarán, y la de Leopoldo Arosemena. Figuran también cuatro coronas aparecidas en Bolivia, impresas en La Paz, Cochabamba, Potosí y Sucre. Está también la de Héctor F. Varela, publicada en Buenos Aires, siendo la más extensa. Al respecto, es importante recalcar que este periodista de nota y orador, contemporáneo de Grau, conoció a nuestro máximo héroe en Lima, a su paso por el Perú. En esa ocasión el marino peruano lo agasajó con un almuerzo a bordo del "Huáscar". Por ello, Varela reproduce un artículo suyo publicado en *El Porteño* después de conocidas las nuevas del Combate de Angamos, en el que hace un retrato de Grau que nos lo muestra en su dimensión humana, a partir de la impresión que causaba en su interlocutor en el trato cercano, y nos conmueve cuando reproduce las palabras de uno de sus oficiales: "Todos le adoramos a bordo, desde el segundo jefe hasta el último marinero".

Las coronas recogen los testimonios de sus contemporáneos en forma de composiciones, poemas, oraciones fúnebres, además de la descripción de las honras fúnebres que se le rindieron en la catedral de Lima, en Buenos Aires, La Paz, Potosí, Cochabamba y Sucre.

La última resistencia: la batalla en el Morro Solar de Chorrillos el 13 de enero de 1881



Flórez Granda, Juan Carlos

Linares Mascaro, Ernesto

Lima, Ediciones José Carlos Juárez, 2010.

192 pp.

Estudia un hecho poco conocido de la ocupación de Lima durante la Guerra con Chile: la defensa del Morro Solar con las baterías de costa en la batalla del 13 de enero de 1881. Ese día, a la 1.30 PM, la Batalla de San Juan estaba perdida; a los peruanos no les quedaba otro

camino que la retirada, abriéndose paso por el Malecón de Chorrillos. Fue así que los 1,200 peruanos que quedaban sostuvieron una cruenta lucha cuerpo a cuerpo, a bayoneta, en calles y casas. Una verdadera matanza. La resistencia heroica se dio en el último baluarte: el Morro Solar, donde los artilleros no abandonaron su puesto hasta rendir su vida. A las 2.30 PM la batalla había terminado por completo en el Morro Solar: cinco mil peruanos contra todo el ejército chileno.

Los autores manifiestan que la intención de la obra es rescatar la verdad histórica, pues han encontrado que la historia oficial, que en verdad se ha ocupado más de la Batalla de Miraflores, en el caso de Chorrillos se muestra llena de errores y omisiones. Por ejemplo, la figura del Coronel Arnaldo Panizo, Comandante General de las baterías de Chorrillos y Miraflores, y su actuación en este hecho de armas, es desconocida. El estudio presenta el desarrollo de la batalla y disposición de los combatientes, los motivos que llevaron a conformar las baterías; las posiciones geográficas, estratégicas y su evolución hasta el mismo día de la batalla; las características técnicas del armamento utilizado por los contendientes; los actos heroicos y sus protagonistas, en una galería biográfica de los combatientes peruanos. Encontramos también testimonios, documentos poco conocidos y otros inéditos.

La obra constituye un valioso material de consulta, exponente de una investigación histórica rigurosa, en la que se ha reunido información bibliográfica y documental, así como de periódicos, memorias, mapas y folletería inédita publicada por los sobrevivientes.

¿A quién pertenece La Mano Invisible?



Teniente Primero ADM.
ERICK ARCE MONGE

En diciembre del año 2005, la revista "Punto de Equilibrio" de la Universidad del Pacífico publicó un artículo titulado: *"¿Quién fue Alan Greenspan?"*, en el cual se reseña a quien fuera presidente de la Reserva Federal de los Estados Unidos (FED) desde el 11 de agosto del 1987 hasta el 1 de febrero de 2006, habiendo desarrollado este cargo en los regímenes de Ronald Reagan, George H. W. Bush, Bill Clinton y George W. Bush, y, más aún, quien en las elecciones del año 2000 fuera mencionado por uno de los candidatos, el senador John McCain, quien citó en su campaña: "Si Greenspan muriese tendría que sentarlo en una silla y ponerle unas gafas oscuras".

Asimismo, se detalla que uno de sus logros más importantes como presidente del FED fue que durante todo ese lapso la economía estadounidense se haya mantenido relativamente estable, así como el crecimiento de la productividad del trabajador norteamericano, en una tasa anual del 3% desde 1995; todo ello a pesar de los efectos *tequila, vodka* y *dragón* que produjeron estragos en las finanzas globales, siendo importante remarcar que estos surgieron en países que en ese momento no eran totalmente de primer orden sino que se encontraban en franco ascenso económico.

En dicho artículo también se muestra al sucesor de Greenspan, el Doctor en Economía y miembro del Consejo del Sistema de la Reserva Federal entre el 2002 y 2005, Ben Bernanke, quien el día de su nombramiento declaró a la prensa que su prioridad sería mantener la continuidad de las políticas y estrategias establecidas durante la era Greenspan, pero que consideraba que los bancos centrales deberían enfocarse en atacar la inflación de los activos financieros únicamente en ocasiones en que esta pueda afectar los bienes de consumo. ¿Podemos acaso inferir que ya veía con preocupación la supuesta burbuja inmobiliaria que iba inflándose?

La revista cierra el artículo con la interrogativa "¿estamos realmente frente el próximo gran maestro?", destacando en Greenspan sus 18 años en el FED reduciendo los vaivenes de las fluctuaciones cíclicas, así como el haber logrado ingresar a la historia económica como uno de los banqueros más importantes no sólo de los Estados Unidos sino del mundo.

> "Cometí un error en suponer que los intereses propios de las organizaciones, específicamente bancos y otros, eran tales que eran los más capaces para proteger a sus accionistas y sus intereses en las empresas" (Greenspan).

La historia se encargaría de mostrar el cambio radical de la idea concebida de Greenspan, pasando de héroe a una suerte de villano, al ser considerado uno de los responsables de que la burbuja financiera explotara con inexorables consecuencias para las finanzas globales. Al respecto, él mismo admitió este hecho en una audiencia ante el Congreso Americano en torno a la crisis: "Cometí un error en suponer que los intereses propios de las organizaciones, específicamente bancos y otros, eran tales que eran los más capaces para proteger a sus accionistas y sus intereses en las empresas", y acotó acerca de su ideología de libre mercado: *"He encontrado una falla. No sé qué tan significativa o permanente es, pero he estado muy angustiado por ese hecho".*

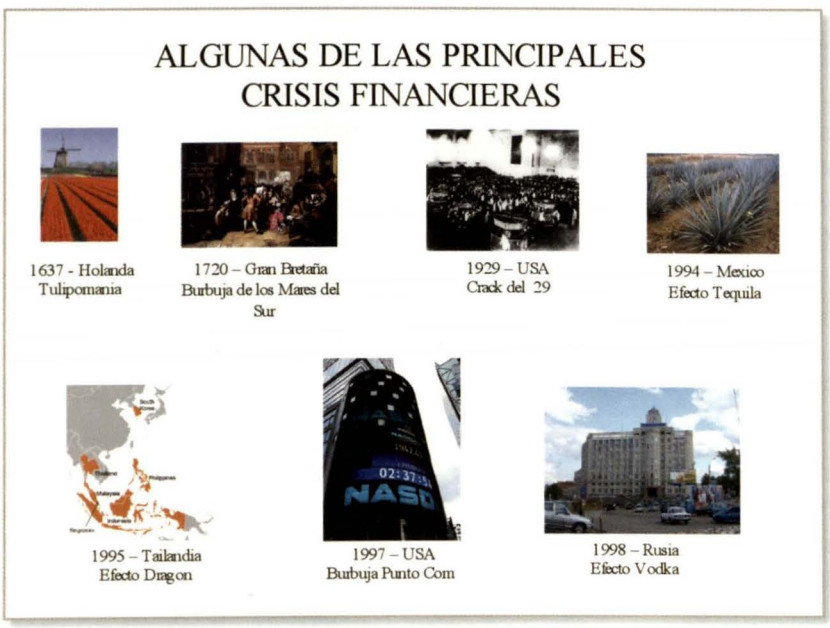
Y es que esta confianza en la autorregulación del mercado y en la manera natural con la que los intereses de los agentes económicos generarían una dinámica justa y eficiente, fue lo que hizo que impulse el uso de los derivados, que consistían en contratos especiales que protegerían a los inversores de las pérdidas, lo que llevó a alentar prácticas más arriesgadas que tendrían como resultado la crisis financiera, sustentando su idea al decir al Comité de Banca del Senado de Estados Unidos el año 2003: *"Lo que hemos visto a lo largo de los años en el mercado es que los derivados han sido un vehículo extraordinariamente útil para transferir el riesgo de las personas que no deberían asumirlo a aquellas que están dispuestas y son capaces de hacerlo".*

Resulta sumamente importante analizar qué bases ideológicas fundamentan el actuar de Greenspan, y en verdad no es muy difícil extraerlas, ya que es conocido que una de sus principales influencias académicas fue la filósofa y escritora estadounidense de origen ruso Alissa Zinovievna Rosenbaum, quien

defendía las ideologías del egoísmo racional, el individualismo y el capitalismo laissez-faire ("dejar hacer" en francés), evidenciando, por lo tanto, una filosofía de tipo social capitalista puro, sin intervención gubernamental.

Vamos notando cada vez más que las raíces más profundas del pensamiento de los capitalistas liberales como Greenspan provienen de lo que Adam Smith llamaría "La Mano Invisible", en alusión al mecanismo equilibrado y articulado que resultaba de la competencia libre e incluso de la intervención del Estado, en la cual los individuos, impulsados por su interés en maximizar sus beneficios, autogenerarían un mercado perfecto, como motor único e indiscutido del crecimiento económico.

No sólo la actual realidad económica sino también todas las grandes depresiones, principalmente originadas por las burbujas económicas (la "Tulipomanía" de Holanda en el siglo XVII, la "Burbuja de los mares del Sur" en 1720 de La Gran Bretaña, el "Crack" del 29 de los Estados Unidos, la "Burbuja financiera e inmobiliaria" de Japón de 1980 y la "Burbuja Punto Com" en 1997, entre otras), no hacen más que replantear la alegoría que hiciera Smith, pudiendo llevarnos a denotar que la mano invisible no dirige la economía de por sí, sino que forma parte de un ser que puede resultar influenciado, atacado y hasta guiado por circunstancias, intereses, grupos de poder, gobiernos y demás agentes económicos con objetivos propios que no siempre resultarán positivos.



Es que se debe entender (guardando las distancias ideológicas, generacionales y de tiempo) que tanto Smith como Zinovievna y Greenspan, preconcebían el individualismo y el modelo laissez-faire dentro de una naturaleza ética, es decir, que se entiende que los agentes que intervienen en la economía no realizarían acciones que le ocasionasen daños, llevados por su avaricia, ya que al formar parte de un sistema "virtuoso", se darían cuenta de que al final estas decisiones los afectarían por ser parte indivisa de este sistema, restringiendo de manera espontánea este actuar.

No olvidemos que Smith era también un filósofo ético, nombrado Catedrático de Filosofía Moral en 1752, en la Universidad de Glasgow, y que en su obra *La teoría de los sentimientos morales* explora todas las conductas humanas en las cuales el egoísmo no parece jugar un papel determinante.

Si Smith volviera a la vida saltaría de espanto al ver que en octubre del 2008 los senadores aprobaron el salvataje de 700 mil millones de dólares, por 74 votos a favor y 25 en contra, concretando la mayor intervención gubernamental en los mercados financieros desde la Gran Depresión, reflotando a empresas como Chrysler y General Motors, acaso representantes máximos del éxito capitalista que ahora tiene como único refugio a su Estado, a la par que se viene dando la "nacionalización" de grandes bancos financieros.

Por su parte, en el Perú, el presidente de la Sociedad Nacional de Industrias mostraba su preocupación porque se daba a conocer la intención del Estado de intervenir para obligar la reducción del precio del pan, debido a que, a pesar de la reducción del costo internacional de la harina, esta no se trasladaba al consumidor final, indicando que el Estado no puede intervenir en el mercado; pero no expresó palabra alguna cuando el precio de la harina se disparaba y el Gobierno tuvo que intervenir, reduciendo los aranceles para su importación.

Vemos, pues, cómo los intereses son realmente los impulsores de la economía, pero también notamos que estos no siempre son leales con el sistema en sí, sobreponiéndose el egoísmo de la maximización de las utilidades ante la virtuosidad potencial que da el libre mercado, erosionándola y haciendo que se refuercen las razones de sus detractores.

Parece increíble que luego de tantos golpes que se ha dado a la economía en diferentes circunstancias, no se reconozca la importancia vital que tiene el sentido del bien común, no aquel relacionado al comunismo sino aquella actitud moral en la que se basó Adam Smith para la concepción de su obra titulada *La Riqueza de las Naciones*.

Un tema que debe preocupar a líderes políticos, agentes financieros, económicos, gerencias de instituciones y a los mismos gobernantes es cómo esta idea de adecuada actitud moral a todo nivel y dimensión es y será siempre la mano que nos lleve a un verdadero beneficio general.

Bibliografía

1. Smith, Adam (2005). *La Riqueza de las Naciones*. Buenos Aires: Editorial Longseller. (Versión original: 1776).
2. Revista "Punto de Equilibrio" de la Universidad del Pacífico (año 2005).
3. http://es.wikipedia.org/wiki/Alan_Greenspan
4. http://www.aporrea.org/internacionales/n122852.html
5. http://www.elpais.com/articulo/semana/Greenspan/era/realmente/bueno/elpepueco/20081012elpneglse_7/Tes
6. http://es.wikipedia.org/wiki/Ayn_Rand
7. http://www.elpais.com/articulo/opinion/estaba/mano/invisible/elpepuopi/20081017elpepiopi_4/Tes
8. http://es.wikipedia.org/wiki/Burbuja_econ%C3%B3mica#Burbujas_econ.C3.B3micas_m.C3.A1s_conocidas
9. http://www.unafuente.com/02-10-2008/crisis-en-eu-wall-street
10. http://www.larepublica.pe/economia/17/04/2009/fin-del-blindaje-contra-la-crisis-0

Marina de Guerra del Perú

Dirección General de Capitanías y Guardacostas

DICAPI

AUTORIDAD MARÍTIMA NACIONAL



Guardacostas

Trabajamos por la seguridad de tu vida en el mar,
la protección del medio ambiente marino
y el combate a las actividades ilícitas.

Emergencia marítima: 118 ó 420-2020

Jr. Constitución 150, Callao. Telf.: 613-6868 / Web: www.dicapi.mil.pe / E-mail: dicapi@dicapi.mil.pe

Para sugerencias y comentarios sobre la *Revista de Marina*
escríbanos al e-mail: revismar@marina.mil.pe



REVISTA DE MARINA AÑO 103 / NÚMERO 2 - 2010

EDITORIAL

5 CALM. CÉSAR PRADA UGÁS / DIRECTOR

ESPECIAL CUIDADO DEL MEDIO AMBIENTE

9 MAR PERUANO:
Cómo mantener su riqueza ante el cambio climático
MINISTRO DEL AMBIENTE ANTONIO BRACK EGG

15 GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE DE LOS BUQUES
VALM. CARLOS WESTON ZANELLI

INFORMATIVO

27 ¿QUIÉN PROTEGE A NUESTRAS FUERZAS ARMADAS?
OBISPO CASTRENSE DEL PERÚ, MONS. SALVADOR PIÑEIRO GARCÍA-CALDERÓN

33 TRADICIÓN SUBMARINISTA
Rumbo a los 100 años
CALM. CARLOS ZÁRATE CÁCERES

43 LA PIRATERÍA EN EL OCÉANO ÍNDICO:
Un reto del siglo XXI
BACH. HÉCTOR LÓPEZ ARÉSTEGUI

PANORAMA

57 REFUGIOS DE VIDA SILVESTRE EN EL LITORAL DE LIMA:
Los humedales y las islas
LIC. JOSÉ ANTONIO HUDTWALCKER MORÁN

81 VELAS SUDAMÉRICA 2010
Recalada Perú, crónica de un encuentro
con la confraternidad y hermandad continental
LIC. ENRIQUE FLORES ROSALES

HISTORIA

93 COMBATE DE IQUIQUE
CALM. FERNANDO CASARETTO ALVARADO

NACIONAL

99 NOTICIAS NACIONALES
LIC. TATIANA FIGUEROA LÓPEZ

INTERNACIONAL

115 NOTICIAS INTERNACIONALES
C. DE N. JOSÉ ESCOBEDO SAYÁN

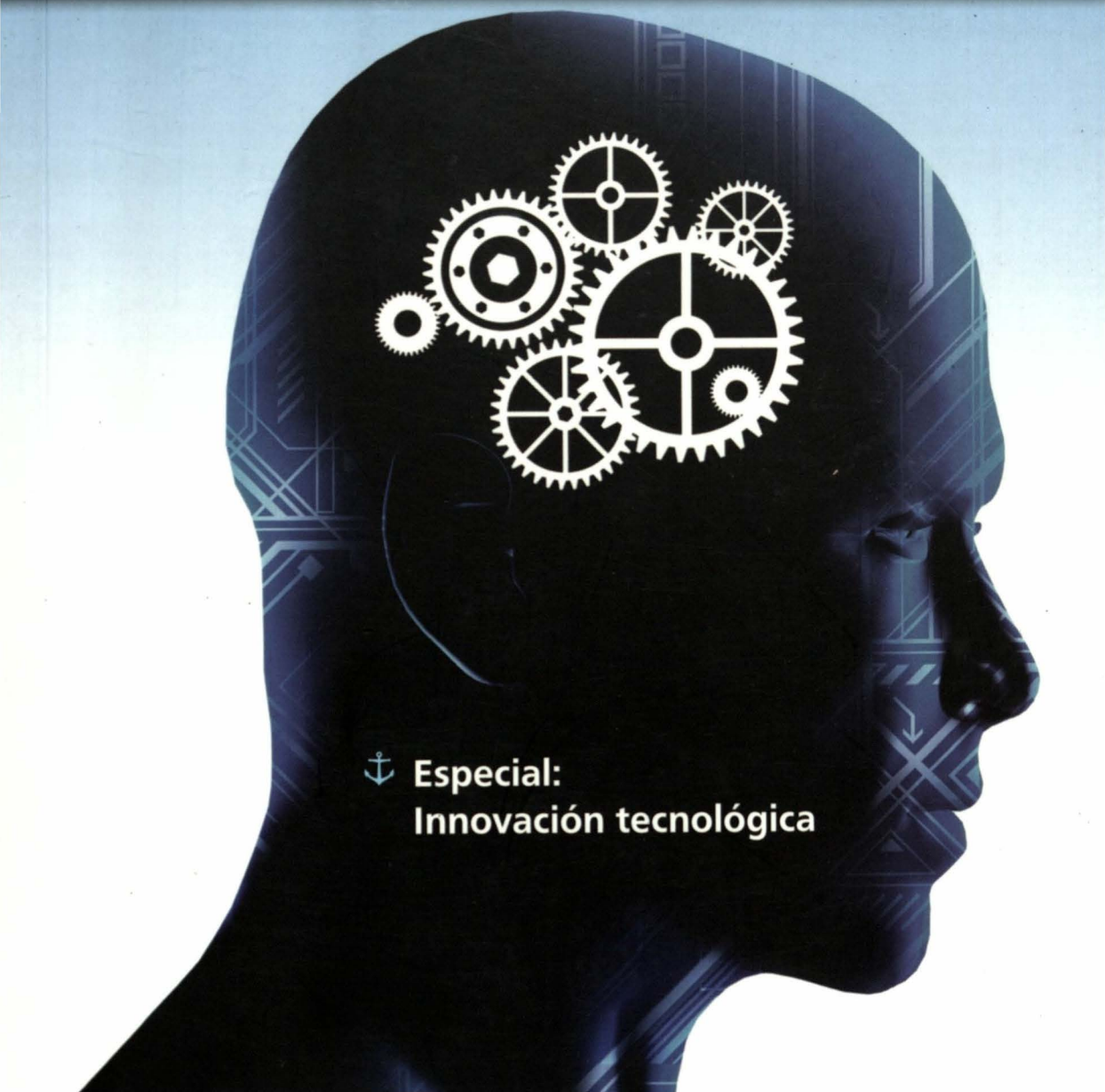
COMENTARIOS Y PUBLICACIONES

127 PUBLICACIONES
SRA. ESPERANZA NAVARRO PANTAC

132 COMENTARIOS
TTE. 1RO. ADM. ERICK ARCE MONGE

Año 103 / número 3 - 2010

REVISTA DE MARINA



⚓ Especial:
Innovación tecnológica

REVISTA DE MARINA

Año 103 / número 3 - 2010

REVISTA DE MARINA

Año 103 / número 3 - 2010

Dirección editorial
Calm. César Prada Ugás

Edición general
C. de N. Víctor Chichizola Porras

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

Comité editorial
Calm. César Prada Ugás
Calm. Fernando Casaretto Alvarado
C. de N. Francisco Yábar Acuña
C. de N. Víctor Chichizola Porras
C. de C. CC. Marisol Olsen Candiotti

© 2010, Fondo de Publicaciones de la Dirección
de Intereses Marítimos e Información de la Marina
Av. Insurgentes s/n (cdra. 36 Av. La Marina), La Perla, Callao
Tlf. 614-2900, anexos 2342, 2337 y 2334
Fax 614-2900, anexo 2302
E-mail: revismar@marina.mil.pe
Web: www.marina.mil.pe

Fotografías: Archivo de Marina

Hecho el depósito legal en la Biblioteca Nacional del Perú Nº 1995-1033
Tiraje: 3,000 ejemplares

Cuidado de edición: Efrén A. Alcántara
Diseño y diagramación: Pedro L. Mas
Preprensa e impresión: Universal Offset S.A.

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

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

Para sugerencias y comentarios escríbanos al E-mail: revismar@marina.mil.pe



SUMARIO

EDITORIAL

5 CALM. CÉSAR PRADA UGÁS / DIRECTOR

ESPECIAL INNOVACIÓN TECNOLÓGICA

9 INNOVACIÓN TECNOLÓGICA EN LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ
CALM. ERNESTO LERMO RENGIFO

23 PROYECTOS EXITOSOS DE INNOVACIÓN TECNOLÓGICA A NIVEL MUNDIAL
C. DE F. LUIS DEL CARPIO AZALGARA

INFORMATIVO

35 SIMULACIÓN PARA ENTRENAMIENTO EN GESTIÓN DE CRISIS
C. DE N. LUIS R. ADAWI CÁCERES

49 MEDIOS AÉREOS EMBARCADOS Y LA OBTENCIÓN DE INTELIGENCIA OPERATIVA
C. DE C. ROBERTO JAVIER VARGAS SALAS

69 LA EDUCACIÓN VIRTUAL, HERRAMIENTA INVALORABLE DE HOY PARA EL MAÑANA
C. DE N. LUIS CARCELÉN NEVARES

PANORAMA

81 EN OCTUBRE, GRAU Y MARINERA...CRÓNICA DEL II CONCURSO DE NACIONAL DE MARINERA "MARINA DE GUERRA DEL PERÚ"
LIC. ENRIQUE FLORES ROSALES

HISTORIA

97 UN NOVELISTA QUE DE NIÑO SOÑÓ CON SER MARINO
CALM. FERNANDO CASARETTO ALVARADO

107 GEOHISTORIA MARÍTIMA: RELACIONES ESPACIALES DEL PODER EN LA HISTORIA
CALM. JEAN J. DOIG CAMINO

121 SHIINANO "EL OCASO DE UN GIGANTE"
TTE. 1º MIGUEL ÁNGEL FLÓREZ CANCINO

129 RÍMAC, NOMBRE CON HISTORIA
TCO. 1. TEL RENÉ AYERBE GÓMEZ

NACIONAL

143 SECCIÓN NACIONALES
Lic. Tatiana Figueroa López

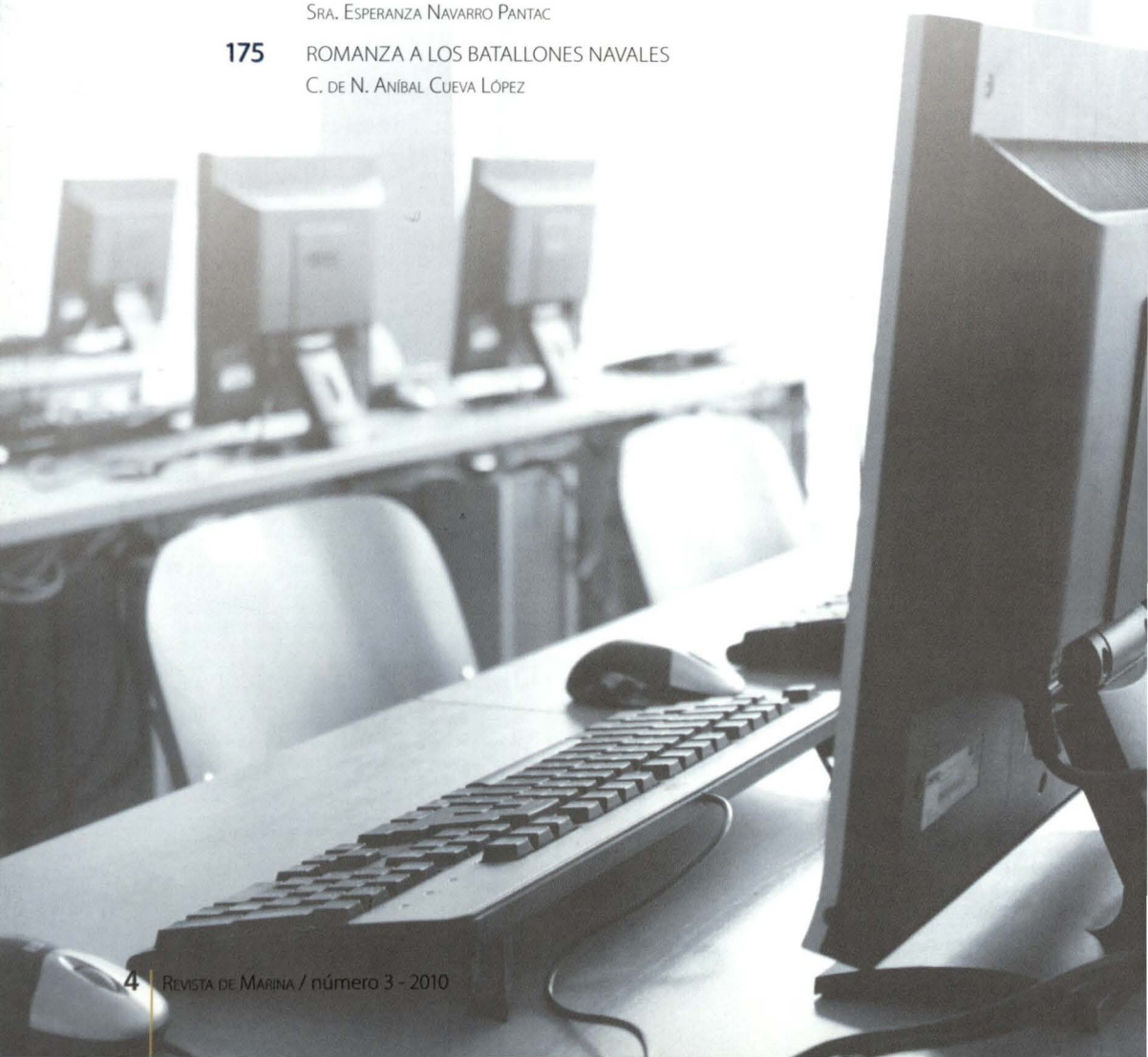
INTERNACIONAL

157 SECCIÓN INTERNACIONAL
C. de F. Jorge E. Andaluz Echevarria

COMENTARIOS Y PUBLICACIONES

163 COMENTARIOS DE LIBROS Y PUBLICACIONES
Sra. Esperanza Navarro Pantac

175 ROMANZA A LOS BATALLONES NAVALES
C. de N. Aníbal Cueva López





Contralmirante
CÉSAR PRADA UGÁS
Director

La sociedad actual se mueve a una velocidad impresionante.

Todos los días aparecen nuevos productos sustituyendo a los ya existentes. Los mercados se tornan más competitivos y para poder insertarse en ellos, es necesaria una constante renovación. Los cambios tecnológicos ocurren tan rápido que cuando todavía no se ha terminado de asimilar la última tecnología, ya surgió otra nueva.

La innovación tecnológica es, pues, una variable determinante en la competitividad, que exige renovación, actualización y permeabilidad a los cambios en las organizaciones y que, además, puede generarse y practicarse en cualquier lugar. No en vano la sitúan como el pilar básico en el que se sostienen las ventajas competitivas de las organizaciones.

La Marina de Guerra del Perú no es ajena a este devenir histórico; antes bien, ha apostado por liderar un proceso de innovación tecnológica, mediante la implementación del Sistema Naval de Ciencia y Tecnología y la creación de la Dirección de Investigación Científica y Desarrollo, sacando así adelante procesos exitosos, mediante la utilización de recursos ya existentes, pero incorporando a la vez componentes de última generación.

En este proceso de mejora, gracias a la incorporación de avances tecnológicos, un elemento importante lo constituye el capital humano de nuestra Institución, el que participa en actividades de ciencia y tecnología para adquirir competencias basadas en conocimientos y experiencias, con lo que se abona a la posibilidad de forjar una tecnología propia mediante proyectos; atendiendo además los requerimientos de modernización de equipos y procesos de las fuerzas operativas, entre otros aspectos.

Esta actitud innovadora es la herramienta más democrática para mejorar la calidad de vida de quienes la generan, aportando, a su vez, beneficios mayores,

como el crecimiento, la sostenibilidad y la competitividad. En suma: ha influenciado decisivamente mediante la renovación y ampliación de procesos en la organización. Resultado de ello es la aptitud y la reconocida capacidad de nuestro personal naval, que aplicando su potencial intelectual y creativo, brinda eficaz solución a problemas de índole institucional.

Ante este panorama de cambios tecnológicos vertiginosos, se hace evidente la imperiosa necesidad de gestionar la innovación y la tecnología —y no dejarlas como procesos espontáneos—, llevando adelante una labor de innovación a partir de la correcta utilización de los recursos y equipamiento existentes. Finalmente, debemos ser conscientes de que el generar o encontrar ideas, perfeccionarlas e implementarlas, debe hacerse a través de la investigación y del desarrollo, y de acuerdo a las necesidades de nuestras unidades.

El Director



Especial:
INNOVACIÓN TECNOLÓGICA



9 INNOVACIÓN TECNOLÓGICA EN LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ

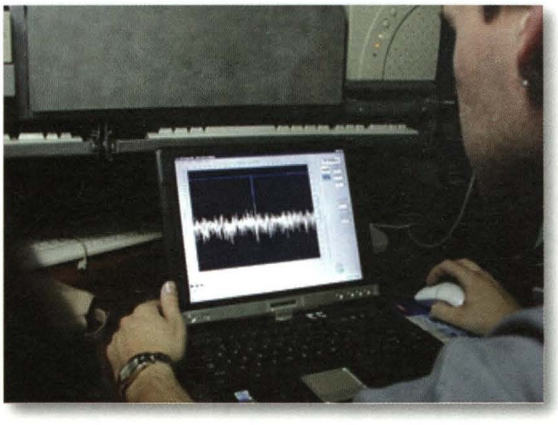
25 PROYECTOS EXITOSOS DE INNOVACIÓN TECNOLÓGICA A NIVEL MUNDIAL



La Innovación Tecnológica en la Marina de Guerra del Perú



Contralmirante
ERNESTO LERMO RENGIFO



Verificación de señales electrónicas.

Es tan relevante que se encuentra reflejada en el hecho de que dos de los siete Objetivos Institucionales que tiene la Institución, considerados en la Política General de la Marina de Guerra del Perú (POLGENMAR-11108), son:

- **Objetivo "A"**

  Disponer de Fuerzas Navales que permitan resguardar la soberanía e integridad territorial y controlar el orden interno cuando lo decrete el supremo gobierno, el cual tiene como política priorizar la investigación y desarrollo científico y tecnológico a la satisfacción de los requerimientos de las Fuerzas Navales.

- **Objetivo "C"**

  Contribuir al fomento de la identidad nacional y al desarrollo económico y social de acuerdo a ley, que tiene, como política, impulsar la investigación y desarrollo científico y tecnológico en áreas de interés institucional.

El material instalado en las Unidades Navales, en gran parte es de procedencia extranjera y está constituido por componentes de alta tecnología, los cuales, con el paso de los años, se gastan, deterioran y caen en obsolescencia tecnológica, por la aparición de nuevas tecnologías que originan su discontinuidad en el mercado local e internacional, lo que encarece su adquisición y su reparación, todo lo cual repercute en problemas de alistamiento de las Unidades.

Paralelamente, los recursos que asigna el Estado a la Institución para el mantenimiento y recuperación de las capacidades intrínsecas del material naval son cada vez más escasos, por lo que resulta imperativo tener siempre presente el concepto de costo-beneficio, para maximizar el empleo de los fondos asignados.

Con el paso de los años, esta situación se irá agudizando y, entre las soluciones posibles para resolverla, se presentan la compra de material nuevo, de segundo uso o su fabricación en el país, cuando sea factible. En muchos casos, la tercera alternativa, es decir, la de fabricar el bien o el repuesto en el país, se convierte en la mejor opción económica.



Inspección de tarjetas electrónicas.

La alternativa de fabricación nacional, a la medida de lo requerido por nuestras Unidades Navales, requiere un proceso de maduración, que se inicia cuando el personal naval encargado del mantenimiento del material observa que su requerimiento de reposición de componentes o equipos no será posible por alguna de las razones expuestas en el párrafo precedente.

Ante tal situación, la actitud del personal naval con vocación y virtudes de investigación, es iniciar el estudio de la problemática y la búsqueda de una solución racional y factible, de ser realizada técnica y económicamente en el país, utilizando los talleres y laboratorios de la Institución, con el apoyo de personal técnico especializado en las áreas de la ingeniería naval correspondientes al material en cuestión.

Una vez determinado claramente el problema y la posible solución, se conforma un grupo de trabajo en el que participa personal de la Unidad, así como del Sistema Naval de Mantenimiento (SNM), organización que depende de la Dirección de Alistamiento Naval (DIALI), lo que marca el inicio de un esfuerzo importante o intento por lograr una solución adecuada e integral.

El Sistema Naval de Ciencia y Tecnología (SNCyT)

El SNCyT es una organización concebida para administrar de manera centralizada las actividades de investigación, desarrollo e innovación que se realizan en la MGP de manera descentralizada, optimizando el empleo de los recursos, sobre la base de las instalaciones y capacidades del SNM; promoviendo la participación de todos los organismos internos, a través de los Oficiales Coordinadores de Investigación y Desarrollo designados por cada Unidad y Dependencia, así como del personal naval de investigadores designados anualmente por la Comandancia General de la Marina para integrar los Grupos de Trabajo de Ciencia y Tecnología, que tienen el encargo de ejecutar los proyectos de investigación científica, desarrollo tecnológico e innovación tecnológica aprobados.

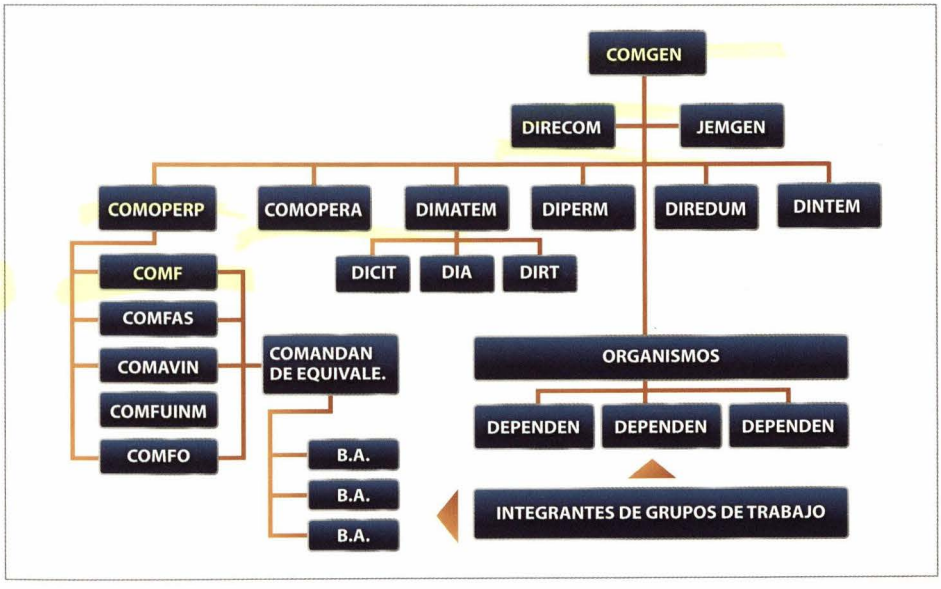


Figura N° 1

Organigrama del Sistema Naval de Ciencia y Tecnología (SNCyT) en el que se puede apreciar cómo prácticamente se encuentra involucrada toda la organización de la MGP

El SNCyT forma parte, a su vez, del Sistema de Investigación, Desarrollo e Innovación (I+D+I) del Ministerio de Defensa, el cual administra la ejecución de los proyectos conjuntos, institucionales y duales en las tres Instituciones Armadas. Las actividades del SNCyT, a diferencia de las actividades del SNM, son actividades de mediano y largo plazo, que requieren un proceso mucho más elaborado, en el que la alternativa de solución de los problemas que se plantean rebasa las capacidades de la experiencia y conocimientos del personal e información con que cuenta el SNM.

Por tal motivo, se requiere programar, en un período determinado, tareas que pasan por diversas etapas: desde la concepción de la idea de la solución más adecuada, la conformación del grupo de investigadores, la evaluación de factibilidad, el análisis de riesgos, el estudio del mercado, la preparación de la propuesta del anteproyecto y su presentación vía comando operacional, hasta la confección del prototipo, pruebas en banco, puerto y abordo, más la conformidad del usuario elegido según la naturaleza del proyecto.

> "SNCyT forma parte del Sistema de Investigación, Desarrollo e Innovación (I+D+I) del sector Defensa".

Finalmente, se prepara el informe de proyecto concluido que establece el inicio de la etapa de internalización, que es la preparación del proyecto para ser puesto al alcance de los usuarios.

La innovación tecnológica: Una nueva aventura institucional

La innovación tecnológica significa un proceso de cambio de mentalidad en el personal técnico que participa, directa o indirectamente, en actividades que lo vinculan con el alistamiento del material naval: partes, componentes, equipos, sistemas y unidades.

Asimismo, la innovación tecnológica, como efecto multiplicador, arrastra otros aspectos relacionados con la tecnología, como son el aspecto administrativo, legal, económico e instrucción, los cuales también deben pasar por este proceso de innovación para lograr una adecuación óptima del aspecto tecnológico a los cambios que exige esta aventura institucional.

Finalmente, la innovación tecnológica es una decisión adecuada que ha tomado la Institución en medio de un escenario de asignaciones presupuestales cada vez más limitadas, dado que permite ir reduciendo los costos de adquisiciones e incrementar la eficiencia en el gasto, misma que se refleja en el ahorro.

Modelo de crecimiento del Sistema Naval de Ciencia y Tecnología

El círculo virtuoso de la innovación es un modelo que se emplea para explicar cómo están relacionadas entre sí la innovación tecnológica, la investigación científica y el desarrollo tecnológico, de acuerdo con cada realidad. La MGP ha emprendido la carrera de la innovación con características propias, lo cual demanda también una interpretación propia de este modelo, tal como se muestra en la *figura N° 2*.

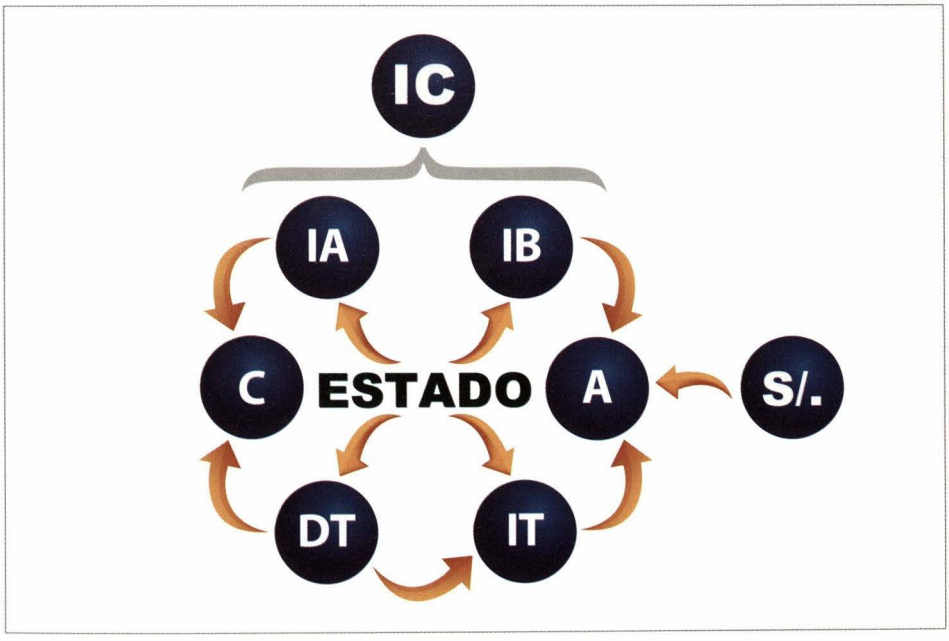


Figura N° 2

El círculo virtuoso de la innovación consiste en una cadena de seis eslabones:
La Innovación Tecnológica (IT), el Ahorro (A), la Investigación Científica Básica (IB), la Investigación Científica Naval Aplicada (IA), el Conocimiento (C) y el Desarrollo Tecnológico (DT).

La Innovación Tecnológica (IT), se realiza sobre el material existente que, en su momento, cuando fue adquirido, constituía tecnología de punta, pero, con el correr de los años, se volvió obsoleto y recuperarlo implica actualmente traer repuestos del extranjero a precios muy altos, por lo que se apuesta por confeccionarlos en el país, empleando los procedimientos de ingeniería reversa o sustituyendo partes por otras, pero incorporando componentes de última generación o convirtiendo equipos analógicos en digitales, entre otros procedimientos.

"La Investigación Científica Aplicada (IA) al ámbito Naval dará como resultado la generación de nuevos y propios Conocimientos (C) en los miembros de la Comunidad Científica Naval".

Estas soluciones en el primer eslabón, la innovación tecnológica (IT), vienen materializándose en la Marina y en el país a costos muy por debajo de lo que costaría adquirir estos equipos o materiales en el extranjero, nuevos o de segundo uso, estimándose como resultado un gran Ahorro (A) para la Institución y para el país; es decir, representa el segundo eslabón de la cadena virtuosa de la Innovación.

En este modelo, es el Estado el que debe proporcionar los fondos para que la Institución pueda realizar trabajos de Investigación Científica, acto que se encuentra plenamente justificado por el Ahorro (A), mencionado en el párrafo anterior, porque este Ahorro (A) es la riqueza que debe alimentar al tercer eslabón, que es la Investigación Científica Básica (IB). Los resultados de este tercer eslabón permitirán alimentar al cuarto eslabón, que es la Investigación Científica Aplicada (IA) al ámbito Naval; ambos eslabones requieren efectuar inversiones para contar con los servicios de profesionales científicos e ingenieros y tecnólogos, así como de herramientas, instrumentos y equipos de taller y laboratorios de ciencias e ingenierías en el ámbito naval, los cuales pueden ser natos (militares o civiles) o foráneos.

La Investigación Científica Aplicada (IA) al ámbito Naval dará como resultado la generación de nuevos y propios Conocimientos (C) en los miembros de la Comunidad Científica Naval, lo cual constituye el quinto eslabón del modelo.

El personal que participa en actividades de ciencia y tecnología promovidas por la Institución va ganando conocimientos y experiencia sobre la teoría y

la práctica navales; el número y la calidad de los profesionales, científicos, ingenieros, tecnólogos, investigadores juniors, aprendices, maestros y expertos que participan en proyectos cada vez más complejos se irá incrementando, dando como resultado el surgimiento del sexto eslabón de la cadena virtuosa de la Innovación, el Desarrollo Tecnológico (DT), según el cual, la Institución habrá adquirido la capacidad y la posibilidad de generar su propia tecnología, generando proyectos con desarrollos propios para atender los requerimientos de innovación tecnológica y modernización del equipamiento y procesos de las Fuerzas Operativas.

El Desarrollo Tecnológico (DT) demanda una fuerte inversión por parte de la MGP y debe interiorizarse en reforzar cada uno de estos eslabones para garantizar el éxito de este programa de corto, mediano y largo plazo.

Un poco de historia

La MGP, en el siglo XXI, específicamente desde el año 2002, puso en marcha el Sistema Naval de Ciencia y Tecnología (SNCyT), mediante la Ex-Directiva COMGEMAR Nro. 42-2002, por la cual se dispuso la creación de la Dirección de Investigación Científica y Desarrollo Tecnológico de la Marina (DICITEC).
Se incluyeron disposiciones generales para la gestión de proyectos navales de ciencia y tecnología, así como el primer formato para la elaboración y presentación de perfiles.

Mediante Decreto Supremo Nro. 010-2004 DE/MGP, de fecha 9 agosto de 2004, se dispuso la creación de la Dirección de Investigación Científica y Desarrollo Tecnológico de la Marina, asignándole la responsabilidad de centralizar y coordinar todas las actividades de investigación científica y desarrollo tecnológico efectuadas por la MGP o de interés para ella.

Con la finalidad de mejorar e ir completando el marco legal del SNCyT, en diciembre de 2005 se emite la Ex-Directiva COMGEMAR Nro. 55-05, con el fin de normar los procesos administrativos de los trabajos de innovación tecnológica de interés institucional.
A partir del año 2006 se han venido ejecutando proyectos institucionales, utilizando un nuevo formato de perfil o de presentación de proyectos, así como nuevos formatos para los informes mensuales e informe final o de proyecto concluido, de acuerdo con lo dispuesto en la Ex-Directiva COMGEMAR Nro. 55-05.

El marco legal existente

La Constitución Política del Perú de 1993, establece en su Artículo 14º que es deber del Estado promover el desarrollo científico y tecnológico del país; y, en el Artículo 171º, que las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional participan en el desarrollo económico y social del país, y en la defensa civil de acuerdo a ley.

El Objetivo de la Defensa Nacional: "Condiciones económico-estratégicas que aseguren la paz, la integridad y la prosperidad", tiene como Política "Promover el desarrollo científico tecnológico, orientado a la satisfacción de los requerimientos militares"; y, como Política: "Promover el desarrollo científico tecnológico, con participación de la universidad peruana y empresa privada nacional".

La Ley del Ministerio de Defensa, Ley Nro. 27860, establece que una de las funciones del Ministerio de Defensa es fomentar y estimular los estudios y trabajos científicos, técnicos y académicos de interés para la Defensa Nacional, y que una de las atribuciones del Ministro de Defensa es convocar a los integrantes de la sociedad civil para los estudios y trabajos científicos, técnicos y académicos de interés para la Política de Defensa Nacional.

> "Las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional participan en el desarrollo económico y social del país, y en la defensa civil de acuerdo a ley".

El Decreto Supremo Nro. 032-2007-ED aprueba el Texto Único Ordenado de la Ley Marco de Ciencia, Tecnología e Innovación Tecnológica, que tiene por objeto normar el desarrollo, promoción, consolidación, difusión y transferencia de la Ciencia, Tecnología e Innovación Tecnológica (CTeI) en el país. Define las atribuciones, alcances y medios de la acción del Estado en este ámbito.

La Directiva Nro. 09 MINDEF VRD/B/02, tiene como finalidad promover la participación coordinada de las Instituciones Armadas, Organismos Públicos Descentralizados, Empresas del Sector y órganos del Ministerio de Defensa en la planificación, ejecución y control de las actividades de investigación, desarrollo e innovación tecnológica (I+D+I) en el Sector Defensa, en concordancia con las políticas vigentes.

En mayo de 2009, gracias a la experiencia acumulada de seis años de investigación, desarrollo e innovación tecnológica, el Comandante General de la

Marina emite la Directiva COMGEMAR Nro. 30-09, cuya finalidad es establecer un sistema de gestión para los trabajos de mantenimiento, mediante la aplicación de conceptos innovadores, con la adecuación o aplicación de tecnología de punta que permita la acumulación de conocimiento, optimización de recursos, proyección de riesgos y, progresivamente, enfrentar trabajos de ciencia y tecnología de mayor complejidad en el campo de la investigación, orientados a la recuperación de las capacidades de las Fuerzas Operativas y del Establecimiento Naval Terrestre.

Asimismo, como consecuencia de las disposiciones emitidas en la Directiva COMGEMAR Nro. 30-09, el Director General del Material de la Marina, en el mes de noviembre de 2009, emitió las siguientes Directivas Subsidiarias:

- **DIMATEMAR Nro. 08-09**

  Su finalidad es dictar las disposiciones que contengan los procedimientos para inscribir los proyectos navales exitosos en el sistema legal de la propiedad intelectual.

- **DIMATEMAR Nro. 09-09**

  Su finalidad es dictar las disposiciones que contengan los procedimientos para que la Dirección de Alistamiento Naval realice la supervisión y control de las actividades logísticas de los trabajos de ciencia y tecnología, a través de convenios suscritos y por la administración directa del sistema SIAF-SP, en beneficio de los trabajos de innovación tecnológica para la recuperación de las capacidades operativas de las Unidades Navales.

- **DIMATEMAR Nro. 10-09**

  Su finalidad es dictar las disposiciones que permitan al personal de las Unidades y Dependencias, organizados por Grupos de Trabajo, presentar, a través de sus Comandos, los proyectos de trabajos de ciencia y tecnología, para su evaluación, aprobación, ejecución y seguimiento; así como reglamentar las funciones de los Oficiales Coordinadores y Jefes de Proyectos, y garantizar la seguridad de la información clasificada en temas de carácter militar, que se ejecutan con personal de la Institución y foráneos.

La reglamentación vigente sobre Innovación Tecnológica a nivel nacional, no cubre de manera adecuada la totalidad de las áreas correspondientes a los nuevos requerimientos del SNCyT, por lo que se requiere efectuar adaptaciones o adecuarse a las normas existentes, que, en muchos de los casos, representan

un obstáculo para el libre ejercicio de las actividades de investigación, desarrollo e innovación tecnológica por parte del personal que trabaja de manera directa e indirecta en la ejecución de los proyectos institucionales de ciencia y tecnología.

El enfoque estratégico del Sistema Naval de Ciencia y Tecnología

De acuerdo con lo indicado por Gimbert Xavier en su obra *"El enfoque estratégico de la empresa-principios y esquemas básicos"*, con la finalidad de tener una idea general sobre la forma en que se encuentran enlazados actualmente los

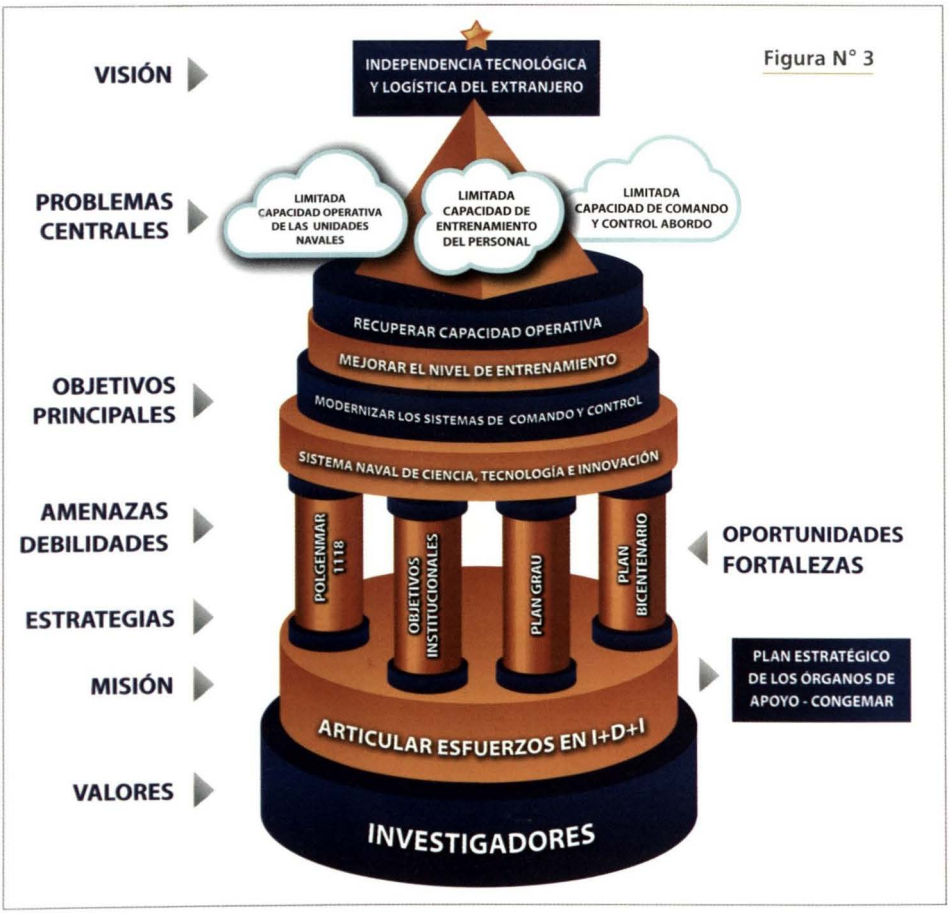


Figura N° 3

conceptos estratégicos claves, es decir, los valores, la misión, las estrategias, las políticas y los objetivos del SNCyT, se ha inferido el modelo del edificio de la *figura Nº. 3,* en el que se puede evidenciar cómo los valores constituyen los cimientos del sistema; la misión, el piso sobre el que se asientan las estrategias, que son los muebles y el equipamiento; las columnas del edificio son las políticas, es decir, la parte estructural del sistema; las fortalezas y las debilidades están constituidas por las paredes del edificio, que son una defensa contra las amenazas del medio externo; los objetivos principales constituyen el techo del sistema, que se construye para enfrentar con éxito los problemas centrales identificados.

Las áreas de interés institucional

El SNCyT, como se aprecia en la *figura Nº. 4,* cuenta con tres (3) áreas de interés institucional para la realización de proyectos de investigación, desarrollo e innovación tecnológica de corto, mediano y largo plazo: Entrenamiento, recuperación de capacidades intrínsecas (en las líneas de Ingeniería, Armas y Operaciones) y Comando y Control.

La aptitud y capacidad demostradas por el personal naval que se dedica a las actividades de ciencia y tecnología expresan una fuerte vocación marinera por



Figura N° 4

contribuir con la Institución, empleando su potencial intelectual y creativo en la solución económica y racional de problemas reales, de interés institucional y prioritarios que existen en nuestras Fuerzas Navales, los cuales se venían resolviendo con adquisiciones desde el extranjero de material nuevo o de segundo uso, con los recursos que proporciona el Estado, cada vez más escasos.

La internalización

Se entiende como internalización el proceso o conjunto de acciones para lograr la producción en serie o por lotes, difusión, implementación, introducción, uso y consideraciones que sean necesarias realizar una vez sea concluido con éxito el prototipo de un trabajo de ciencia y tecnología.

De esta manera se pone al alcance de las Unidades y Dependencias que requieran los bienes y servicios obtenidos como resultado de la ejecución de los trabajos de ciencia y tecnología dentro del SNCyT, con todas las prestaciones, garantías y servicios ex–post para el usuario, tal como se ofrece por los fabricantes convencionales; así como efectuar el monitoreo correspondiente durante su vida útil.

> "La Dirección General del Material de la Marina supervisa el alcance de los trabajos de ciencia y tecnología más allá del objetivo de la investigación o innovación tecnológica".

La Dirección General del Material de la Marina supervisa el alcance de los trabajos de ciencia y tecnología más allá del objetivo de la investigación o innovación tecnológica, para lo cual verifica que la Institución internalice los esfuerzos de investigación de manera que, con posterioridad al desarrollo de los prototipos, se continúe con el soporte hasta su inclusión en la solución originalmente pensada para el usuario final, como parte de su activo y los conocimientos transferidos al sistema de instrucción y el sistema logístico de su integración a la plataforma; así como su mantenimiento.

Con la finalidad de llevar a cabo la producción por lotes o en serie de los prototipos exitosos procedentes de trabajos de ciencia y tecnología, se puede recurrir a diversas alternativas: Una de ellas es a través de la suscripción de convenios de cooperación mutua con empresas estatales y/o privadas. Otra, a través de

un proyecto de inversión pública, siguiendo los lineamientos establecidos en la normatividad vigente.

El futuro de la Innovación Tecnológica en la Marina

Actualmente, la Innovación Tecnológica en la Marina se encuentra en pleno proceso de crecimiento de todos los agentes de cambio. La Institución podrá conversar con la Comunidad Científica de las Universidades sobre temas concretos a desarrollar en forma conjunta para el corto, mediano y largo plazo. Un tratamiento similar tendrá que darse en la interacción con la Comunidad Industrial, en el caso de la ejecución de los proyectos de Desarrollo Tecnológico.

Es importante señalar que lo que busca la Institución con el SNCyT es reducir los elevados costos de los productos militares en el mercado internacional, que requiere para recuperar las Capacidades Intrínsecas Requeridas o mejorarlas, cuando sea posible, con los escasos recursos disponibles que asigna el Estado para mantener el Alistamiento de las Fuerzas Navales. Es una etapa lejana, que se tiene que describir y concretar gracias a la interacción de Usuarios e Investigadores, Comunidad Científica y Tecnológica Naval, Nacional e Internacional.

Recordemos que la Innovación Tecnológica permitirá soluciones tecnológicas a la medida de las necesidades de nuestras Unidades.

Referencias:

1 GIMBERT, XAVIER. *El enfoque estratégico de la empresa-principios y esquemas básicos.*

2 FERNÁNDEZ, RICARDO (2007). *Proyecciones del desarrollo tecnológico en la Marina de Guerra del Perú.* Revista de Marina, año 100, Nro. 3. Lima.4

Enlaces:

1. www.slideshare.net/.../innovacin-tecnolgica-presentation - Estados Unidos

Legislación peruana:

1. La Constitución Política del Perú, 1993
2. Los Objetivos de la Defensa Nacional.
3. La Ley del Ministerio de Defensa, Ley Nro. 27860.

4. El Decreto Supremo Nro. 032-2007-ED aprueba el Texto Único Ordenado de la Ley Marco de Ciencia, Tecnología e Innovación Tecnológica.
5. El Decreto Supremo Nro. 010-2004 DE/MGP, aprueba la creación de la Dirección de Investigación Científica y Desarrollo Tecnológico de la Marina, Agosto de 2004.
6. La Directiva Nro. 09 MINDEF VRD/B/02 "Para normar el desarrollo de las actividades de investigación, desarrollo e innovación tecnológica (I+D+I) en el sector Defensa", de fecha 13 de octubre de 2008.

Normatividad institucional:

1. La Política General de la Marina de Guerra del Perú (POLGENMAR-11108) - 2007.
2. Plan de Largo Plazo de la Marina de Guerra del Perú-"Plan Bicentenario" 2008-2021.
3. Ex-Directiva COMGEMAR Nro. 42-2002 "Para normar la creación de la Dirección de Investigación Científica y Desarrollo Tecnológico de la Marina" - Octubre de 2002.
4. Ex-Directiva COMGEMAR Nro. 55-05 "Para normar los procesos administrativos de los trabajos de innovación tecnológica de interés Institucional" - Diciembre de 2005.
5. La Directiva COMGEMAR Nro. 30-09 "Para normar el sistema de gestión de los trabajos de ciencia y tecnología de interés Institucional" - Mayo de 2009.
6. La Directiva DIMATEMAR Nro. 08-09 "Para establecer los procedimientos para inscribir en el sistema legal la propiedad intelectual de los proyectos navales exitosos de ciencia y tecnología" - Noviembre de 2009.
7. La Directiva DIMATEMAR Nro. 09-09 "Para normar los procesos administrativos de los trabajos de ciencia y tecnología de interés Institucional" - Noviembre de 2009.
8. La Directiva DIMATEMAR Nro. 10-09 "Para normar los procedimientos para la presentación, ejecución y seguimiento de los trabajos de ciencia y tecnología" - Noviembre de 2009.
9. Directiva COMGEMAR Nro. 07-10 "Para normar el Sistema de Inversión Pública a nivel Institucional" Febrero de 2010.



Proyectos exitosos de Innovación tecnológica a nivel mundial



Capitán de Fragata
LUIS DEL CARPIO AZÁLGARA

"La formulación de un problema es más importante que su solución."
Albert Einstein

Hoy en día la investigación, el desarrollo y la innovación, constituyen el medio principal para generar tecnología. Lograr la independencia tecnológica es clave para triunfar en los cada vez más competitivos mercados internacionales; es por esto que en el mundo existen muchas compañías e instituciones que invierten grandes sumas de dinero en el desarrollo de nuevas tecnologías.

La Marina de Guerra del Perú, acorde con esta tendencia, ha apostado por esta vía de desarrollo de sistemas propios, mediante la implementación del Sistema Naval de Ciencia y Tecnología y la creación de la Dirección de Investigación Científica y Desarrollo Tecnológico, logrando a la fecha buenos resultados.

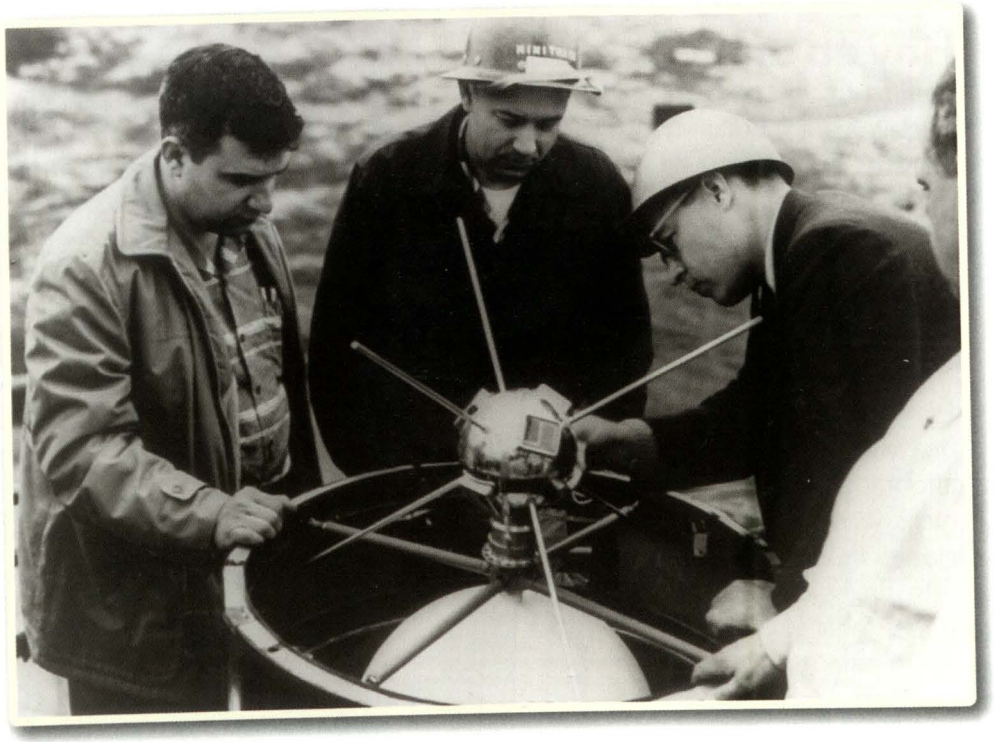
Es necesario tener entonces una visión de cómo se han afrontado los retos tecnológicos y cómo varias instituciones fueron creadas para este fin, y, de esa manera, poder forjar una idea y una visión para mejorar cada día nuestro ya formado Sistema de Investigación y Desarrollo.



Naval Research Laboratory: "I&D al servicio de la Defensa"

Una organización exitosa de investigación y desarrollo es el **Naval Research Laboratory** (www.nrl.navy.mil), creado en 1922 como resultado de la unificación del Navy Research, Development, Test and Evaluation Engineering facilities, y otras dependencias operativas.

Los emprendimientos de investigación se unificaron con la finalidad de optimizar esfuerzos y colaboración, a fin de efectuar un programa de investigación científica dirigido a las aplicaciones marítimas de nuevos materiales, técnicas, equipos, sistemas y tecnologías asociadas, en beneficio de las fuerzas operativas.



Compartiendo tecnología, esfuerzos y conocimiento para lograr avances científicos innovadores.

El Naval Research Laboratory tiene como misión:

- Iniciar y conducir una amplia investigación científica de naturaleza básica y prolongada en las áreas científicas de interés para la Marina.
- Conducir desarrollo exploratorio y de tecnología avanzada, derivada de los programas científicos apropiados.
- Desarrollar dentro de áreas de pericia tecnológica, prototipos de sistemas aplicables a proyectos específicos.
- Asumir la responsabilidad de la actividad de investigación y desarrollo de la Marina en las áreas de competencia.
- Efectuar investigación y desarrollo para otras actividades de la Marina y para otras agencias del Departamento de Defensa.
- Servir como actividad y soporte de la tecnología espacial y el desarrollo de sistemas espaciales.
- Servir como actividad principal para mapeo, desarrollo cartográfico y geodésico para la National Geospatial-Intelligence Agency.

Durante sus ochenta años de existencia podemos citar algunos de los desarrollos alcanzados por esta organización, los cuales abarcan una gran gama de áreas:

- **Sistema de Posicionamiento Global**

en la década de los años 60, desarrollaron los conceptos de un sistema de navegación que funciona alrededor del mundo las 24 horas, con cualquier estado de tiempo.

En 1973, con el satélite "Timation I", fue probado el concepto. Entre 1977 y 1979 se hicieron pruebas del sistema, en aire, tierra y mar, con los Navigation Technology Satellite II, obteniéndose exitosos resultados en precisión y performance.

En la actualidad el GPS constituye una revolución en la ciencia de la navegación.



- **Sistemas de Comunicaciones**

Desarrollo de de equipos de radio con control de frecuencia de cuarzo en los años 20.

La primera comunicación satelital en 1959, logrando establecer enlace entre Washington D.C. y Hawaii.

- **Sistemas de encriptación telefónica**

- **Sistemas de Radar**

Desarrollo del primer radar norteamericano instalado en el USS "New York", en 1939.

Invención del Duplexer, permitiendo el uso de una sola antena para transmitir y recibir.

Radar monopulso, desarrollado en 1943, y que sirvió en 1958 para guiar los primeros lanzamientos desde Cabo Cañaveral, siendo hoy en día una de las técnicas usadas en traqueo por su exactitud y relativa inmunidad a las contramedidas electrónicas.



Apostar por la investigación, tarea rentable que genera crecimiento profesional.

El radar Transhorizonte, desarrollado en 1955 y basado en transmisores de HF.

Desarrollo de los sistemas IFF en la década de los años 30, que permitía la identificación de aeronaves y buques propios. Una modificación de este es el ATCRBS, que es actualmente la base del sistema de control de tráfico aéreo.

- **Cohetería**

Valiéndose de 100 cohetes alemanes V-2 se desarrolló un programa de cohetería que tuvo como propósito realizar mediciones y fotografías a gran altitud.

Desarrollo de combustibles sólidos y líquidos para cohetes.

"Proyecto Vanguard" entre 1955 y 1959, con la finalidad de diseñar, construir, lanzar, poner en órbita y traquear un satélite con experimentos científicos.

Cuando la NASA se fundó en 1958, ingenieros y científicos de la NRL pasaron a ser el núcleo de desarrollo en investigación espacial.

- **Oceanografía y el entorno**

Robots submarinos de gran profundidad.

Meteorología con sondas y globos para mediciones atmosféricas.

Estudios del fenómeno de El Niño.

Mapeo del Fondo marino.

- **Materiales diversos**

Imanes permanentes.

Polvo químico para lucha contra incendios (1959).

Líquidos para neutralizar combustibles.

Líquido para neutralizar y prevenir mosquitos.

Detectores de explosivos.

Instituto Fraunhofer: "I&D al servicio de la industria"

En 1949 fue creado el Instituto Fraunhofer como una organización sin fines de lucro, que buscaba fondos en la industria para realizar trabajos de investigación y desarrollo.

Seis años después, en 1955, se crearon los primeros institutos con actividades en el campo de la defensa, lo que permitió el resurgimiento de sus Fuerzas Armadas y la aceleración de la recuperación económica después de la Guerra.



Joseph Von Fraunhofer (1787-1826)

En la década del 60 el instituto fue reconocido como la organización líder en Investigación aplicada en Alemania. Entre 1970 y 1974 se establece lo que se

denomina el "Modelo Fraunhofer", que obtiene el financiamiento para la investigación de la industria, y se convierte en la organización que viabiliza la colaboración entre gobierno y empresas en el campo de la investigación científica.

Su misión: **"Nosotros creamos innovaciones y las llevamos al mercado".**

La investigación académica que se realiza en los institutos es plasmada en tesis y trabajos que están ligados directamente a un contrato de la industria, lo que permite que los estudiantes obtengan no sólo conocimiento teórico, sino experiencia práctica, una prospectiva de carrera profesional excelente, además de oportunidades en la industria emergente; de esta manera, el Instituto impulsa a la industria alemana con innovaciones, aceptación de las tecnologías nuevas en la población, y logra la generación de nuevos científicos.

Hoy en día tiene 58 institutos en 40 localidades de Alemania, con un total de 12,500 personas, la mayor parte ingenieros y científicos, los cuales cuentan con un fondo de investigación de un billón de euros, de los cuales 900 millones provienen de contratos de investigación.

Apostar por la investigación y el desarrollo es una tarea rentable, ya que genera el crecimiento profesional, científico e industrial de un país.

Como se aprecia, el objetivo es generar conocimiento que sirva a la industria de la siguiente manera:

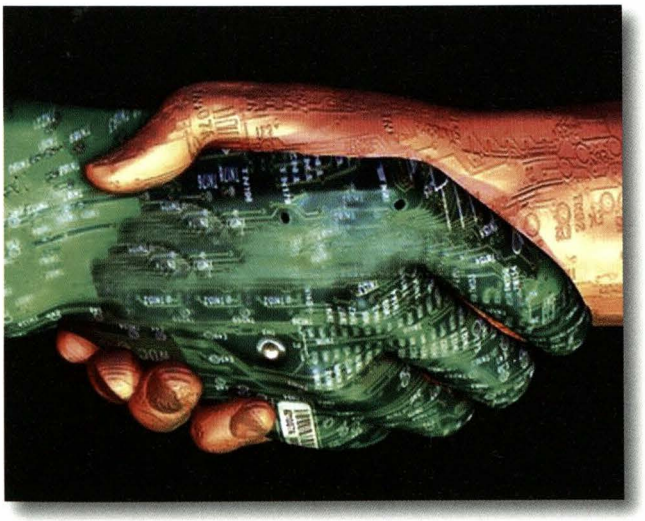
- **Investigación** orientada a la aplicación: transformar experticia científica en aplicaciones de uso práctico.
- **Entrenamiento** concentrado en la práctica: complementando los estudios de de los estudiantes de las universidades con una oportunidad de desarrollar habilidades y destrezas requeridas para una carrera en la industria.
- **Ciencia al servicio de la industria:** muchas compañías están localizadas cerca a los Institutos; algunas de ellas formadas por antiguos empleados de las mismas, logrando colocar al Instituto como el líder de generación de patentes en Alemania.
- **Soporte** de Alemania como localidad industrial: ha logrado que Alemania se convierta en centro industrial.

Desde su creación ha contribuido a desarrollar:

- Materiales inteligentes —fibras piezoeléctricas que cambian de tamaño con voltaje aplicado y que pueden convertirse en sensores—.
- Nuevas técnicas en análisis de materiales.
- Laboratorios bioquímicos miniaturizados.
- Diodos LED orgánicos encapsulados en láminas, lo que permitirá el desarrollo de display flexibles y la nueva generación de sistemas de iluminación.
- El nuevo documento de identidad electrónico.
- El formato MP3 de compresión de audio.
- Robótica avanzada.

El aporte de esta Institución ha permitido que Alemania se convierta en líder en las siguientes áreas:

- Tecnología ambiental.
- Tecnología óptica (líder en el área de laser).
- Biotecnología.
- Nanotecnología.
- Tecnología de baterías de ion – litio para la industria automotriz.



Creando la necesidad de generar tecnología propia para un desarrollo sostenible y productivo.

Consideraciones de Investigación y Desarrollo



Apostar por la investigación y el desarrollo es una tarea rentable, ya que genera el crecimiento profesional, científico e industrial de un país.

De muchas de las investigaciones realizadas para un determinado proyecto militar, se han obtenido productos y sistemas que hoy benefician a toda la humanidad, como el radar, el GPS, la internet, las comunicaciones satelitales, entre otros.

En el Perú, el nivel de las universidades e institutos se ha elevado considerablemente en estos años y se ha creado una necesidad de generar tecnología propia acorde con el crecimiento económico del país.

Es necesario, entonces, implementar un sistema de investigación y desarrollo sostenible y productivo, para lo cual podemos tomar de los modelos presentados algunas sugerencias:

- **Efectuar búsqueda de talentos científicos** en los centros de instrucción en cada campo tecnológico —una especie de catastro de profesionales que puedan apoyar en áreas específicas en la realización de proyectos—.
- **Efectuar un trabajo de reestructuración educativa** que permita formar nuevos ingenieros y científicos con habilidades necesarias para la innovación y el desarrollo tecnológico.
- **Crear las condiciones** necesarias para el desarrollo profesional en este campo por tiempo considerable —ya que un factor muy importante en la investigación es la continuidad, sobre todo cuando los proyectos son complejos y tienen por su naturaleza una duración prolongada—.
- **Unir esfuerzos** compartiendo conocimientos y efectuando desarrollos conjuntos entre institutos armados y centros de instrucción.

Formación profesional y científica

Lo anteriormente descrito evidencia que es muy importante propiciar una formación profesional integral de los futuros ingenieros y científicos, acorde con las tecnologías emergentes y las exigencias de la industria. Para ilustrar con un ejemplo lo anteriormente señalado, comparto una anécdota que refleja cómo es formado un ingeniero en Alemania.

El ingeniero peruano y el cubo de bronce

Mi padrino de confirmación estudió ingeniería mecánica en Alemania en la década de los años 60, siendo obligatorio, previo a los estudios universitarios, que los estudiantes efectúen prácticas pre-profesionales. Por ejemplo, los que desean estudiar medicina, deben realizar prácticas como ayudantes de enfermería; los futuros ingenieros como ayudantes de taller.

Es así que el futuro ingeniero tenía que efectuar prácticas en alguna fábrica alemana, gracias a lo cual mi padrino encontró un puesto como practicante en la compañía Krauss Maffei Gmbh, reconocida por el desarrollo de trenes y tanques de combate como el Leopard.

El primer día en la firma fue asignado al taller de fundición y metalmecánica, presentándose al Técnico Maestro, el cual le asignó su primera tarea: le entregó un pedazo de bronce y le dijo que tenía que hacer un cubo de 3 cm de lado, pero con la salvedad de que no debía utilizar ni la fresadora ni ninguna herramienta eléctrica: todo tenía que ser hecho con limas y sierras.

> Una manera de que el país logre un avance sostenible en tecnología es unir esfuerzos compartiendo conocimientos y efectuando desarrollos conjuntos entre institutos armados y centros de instrucción

Después de muchas horas de trabajo presentó el cubo; el alemán saco de su bolsillo un vernier y lo midió, detectando un error de un milímetro en una de las caras, por lo que le dijo que estaba mal y tenía que hacer otro, entregándole un nuevo pedazo de bronce para el siguiente cubo.

De esa manera, cada día dedicaba horas y horas a hacer el cubo. Al presentarlo por segunda vez, el alemán detectó otra falla y acto seguido le entregó una nueva pieza de bronce para el siguiente cubo. Después de varios cubos, las medidas eran las correctas y el técnico alemán asintió con la cabeza y le asignó la siguiente tarea.

Esta vez tenía que hacer una perforación en una de las caras para que entrara sin esfuerzo un tornillo; nuevamente le recordó que no podía usar el taladro eléctrico: todo tenía que ser efectuado con el uso de tarraja. Una vez iniciada la perforación, en una mala maniobra se rompió la broca y quedó incrustada en el cubo.

Al preguntarle al técnico si podía hacer el orificio en otra cara del cubo recibió como toda respuesta un nuevo pedazo de bronce: otra vez tenía que hacer un nuevo cubo. Después de varios intentos más, pese a que el tornillo entraba bien, el técnico alemán midió la profundidad del orificio y le dijo: "Te quedó muy largo".

El futuro ingeniero se preguntaba qué tipo de máquina utilizarían esos cubos de bronce que exigían tal precisión. Después de casi veinte cubos se presentó al técnico y le dijo: "El cubo está listo y se puede introducir a mano el tornillo que me entregó".

El alemán verificó con el vernier las medidas del cubo, así como el orifico para el tornillo, y sonriendo le dijo: "Muy bien, te regalo el cubo, ahora ya sabes lo que es la excelencia en el trabajo".

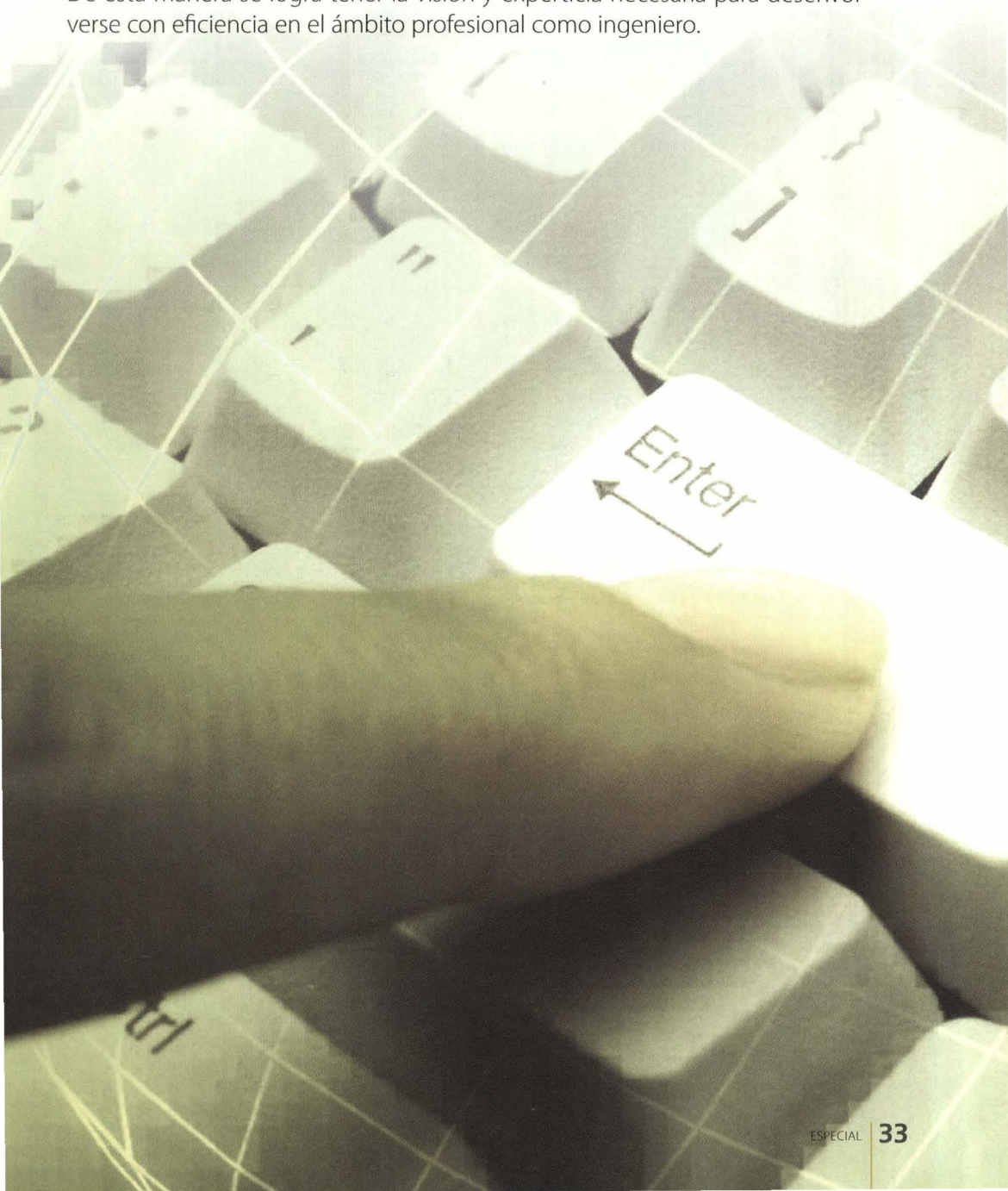
Después de esa experiencia estuvo practicando en las diferentes áreas de la fábrica e inició sus estudios de ingeniería.

Al finalizar la carrera buscó nuevamente prácticas, pero ya como ingeniero graduado y logró un puesto en la BMW, donde pudo apreciar cómo se desarrollaban y mejoraban los automóviles; cada día un auto de la línea de producción era sacrificado en un área de pruebas, siendo estrellado contra objetos para mejorar el diseño.

La Marina de Guerra del Perú, acorde con esta tendencia, ha apostado por esta vía de desarrollo de sistemas propios, mediante la implementación del Sistema Naval de Ciencia y Tecnología y la creación de la Dirección de Investigación Científica y Desarrollo Tecnológico, logrando a la fecha buenos resultados.

Este es el reflejo de cómo es la preparación de un ingeniero en Alemania: prácticas pre-profesionales, instrucción teórico práctica en la universidad y prácticas al final de la carrera, contando con el compromiso de la industria alemana que contribuye en la preparación de profesionales.

De esta manera se logra tener la visión y experticia necesaria para desenvolverse con eficiencia en el ámbito profesional como ingeniero.

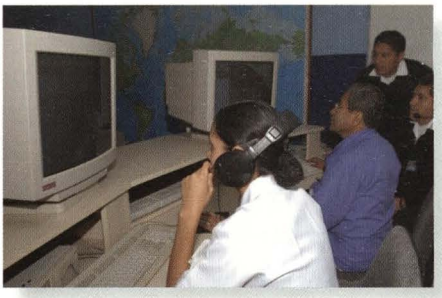




Simulación para entrenamiento en gestión de crisis



Capitán de Navío
LUIS R. ADAWI CÁCERES



Entrenamiento de gestión de crisis.

La simulación entendida, en términos generales, como el proceso de diseñar un modelo de un sistema real con el fin de comprender su comportamiento y proponer diferentes estrategias para realizar la operación de este, data del año 1940, cuando en el Proyecto Manhattan los científicos John Von Neuman y Stanislaw Ulam[1] resolvieron problemas de reacciones nucleares, empleando la "simulación Montecarlo", cuya solución experimental sería muy costosa y el análisis matemático demasiado complejo.

Es así que, a partir de tal experiencia en el empleo de métodos de simulación, para obtener los resultados esperados con un mayor grado de seguridad, se aplicó la experimentación, prueba de procesos y actividades del ser humano, con el objeto de preparar a la persona humana en la consumación del proceso particular, así como el de asegurar la obtención del éxito esperado en el proceso final.

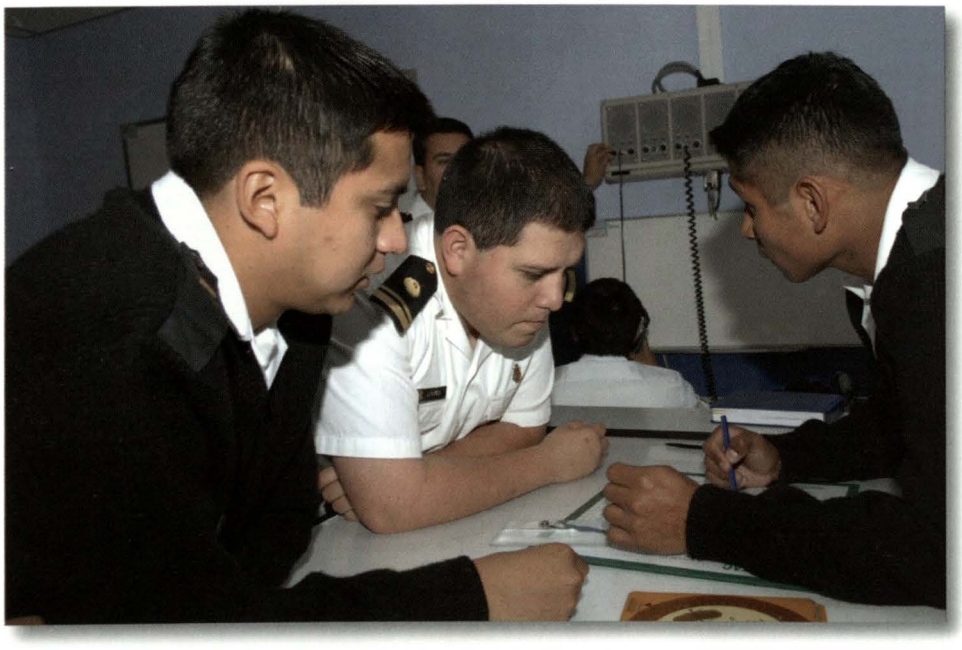
La principal, y tal vez primigenia, aplicación de la simulación se encuentra en el ámbito militar, dada la naturaleza de las operaciones militares, las cuales concentran un mayor riesgo de lesiones y de pérdidas humanas, así como de gasto logístico y de degradación de material. El propósito que persigue la

simulación militar es el de asegurar alcanzar el éxito esperado de una misión al costo estimado y, complementariamente, poder ejecutar correctamente las operaciones pertinentes para el cumplimiento de la misión.

La simulación en tal ámbito tiene diferentes clasificaciones; por un lado tenemos la simulación en vivo, aquella que implica el despliegue real de recursos humanos y materiales dentro de un área de operaciones seleccionada para el entrenamiento; siendo este tipo de simulación la más cercana a lo real.

Por otro lado, y con un menor grado de realismo, están la simulación virtual, la simulación constructiva y la simulación constructiva-distribuida. En términos generales, estos tipos de simulación emplean sistemas tecnológicos basados en computadoras y ejecutados en aplicativos de software, los que cuentan con mayor o menor grado de realismo en función de la complejidad del desarrollo del sistema.

La diferencia entre estos tipos de simulación radica en que el virtual emplea representaciones físicas del sistema o del equipo en el cual se requiere entrenar a la persona, tales como simuladores de vuelo por ejemplo, la simulación constructiva emplea redes de computadoras, diferenciándose del tipo virtual en que



La simulación militar ejecuta correctamente las operaciones para el cumplimiento de la misión.

el simulador espera una respuesta de la persona humana para poder materializar una determinada acción.
La mayor aleatoriedad con la cual hayan sido programados estos sistemas será directamente proporcional al mayor grado de realismo que pueda resultar del proceso emulado.

La simulación constructiva-distribuida se diferencia de la anterior, debido a que se interconectan sistemas de simulación emulados con sistemas de simulación virtuales y con los sistemas reales, así como se puede contar con estaciones de simulación externas. Este tipo de simulación es el más avanzado que existe.

> "Definiremos crisis, como un evento que se presenta en forma inesperada, el cual afecta las principales actividades de una empresa dificultando el logro o mantenimiento de los objetivos trazados por la empresa."

Como mencionáramos líneas arriba, la simulación se aplica para la prueba y entrenamiento de procesos, así como para la toma de decisiones. Para lo primero se emplean exclusivamente las clasificaciones de simulación antes mencionadas; empleándose para la toma de decisiones la simulación constructiva-distribuida como herramienta más avanzada, así como los clásicos juegos de guerra y las relativamente nuevas simulaciones tipo seminario, ya sea presencial o vía web. Siendo la del tipo seminario, la de mayor aplicabilidad para el entrenamiento en gestión de crisis.

En el presente artículo nos centraremos específicamente en la simulación para el entrenamiento de gestión de crisis, como aquel evento que puede paralizar la actividad productiva de una empresa. Igualmente trataremos sobre el diseño de ejercicios de simulación de crisis, así como propondremos una forma de organización para la ejecución de este tipo de entrenamiento, basado en la propia experiencia del autor en el diseño de escenarios, conducción y evaluación de ejercicios de simulación.

Para lograr el más claro entendimiento tomaremos algunos conceptos sobre crisis, la importancia del planeamiento, entre otros conceptos, como soporte teórico a la propuesta contenida en el presente artículo.

Las crisis, por qué se presentan y cómo enfrentarlas

Consultando el Diccionario de la Real Academia Española[2], podemos leer diferentes conceptos sobre la palabra crisis, de los cuáles tomaré dos que se adecúan mejor a la concepción de crisis que trataremos en el presente ensayo: «Momento decisivo de un negocio grave y de consecuencias importantes», «situación dificultosa o complicada».

La etimología de la palabra crisis[3] proviene del vocablo griego **κρισις** (krisis) el cual emana del verbo **κρινειν** (krinein), que significa "decidir" o "juzgar"; es decir que etimológicamente el vocablo crisis estaría asociado con análisis y decisión.

Basado en lo antes mencionado, y enfocándonos en el objeto del presente artículo, definiremos crisis como "un evento que se presenta en forma inesperada, el cual afecta las principales actividades de una empresa dificultando el logro o mantenimiento de los objetivos trazados por la empresa", requiriendo de un proceso especial de análisis y toma de decisiones para poder resolver el evento, continuar o recuperar las normales actividades de la empresa.
Al tratar una crisis como un evento inesperado, la gerencia general de toda empresa se encuentra obligada a determinar qué eventos podrían poner en



Grupo de control Cedeyac.

riesgo las actividades productivas y, por ende, la supervivencia de la empresa, así como a idear y comunicar la forma en que serían restablecidas las actividades o, lo que es lo mismo, cómo se ha de resolver el inesperado evento, centrado en que deje de constituirse en un problema para la actividad de la empresa.

Los análisis prospectivos, los planes de continuidad, así como el conocimiento de la información actual que pueda afectar algún proceso de la empresa, entre otras herramientas gerenciales, son las que ayudarán a detectar oportunamente la crisis y sobre todo a resolverla exitosamente en el más breve plazo y al mínimo de costo posible.

La resolución exitosa de una crisis debe ser entendida como el restaurar el estado de operación normal de la empresa y reducir al mínimo posible el daño que puedan sufrir los procesos operativos de la empresa.

> "Al tratar una crisis como un evento inesperado, la gerencia general de toda empresa se encuentra obligada a determinar qué eventos podrían poner en riesgo las actividades productivas y, por ende, la supervivencia de la empresa."

La gestión de crisis, también llamada administración de crisis o manejo de crisis, se encarga precisamente de la resolución de la crisis en términos favorables para las expectativas de la empresa. Según sostiene Wigodski (2007:2): «La gestión de crisis consiste en contar con la capacidad para reconocer y actuar frente a las señales que anticipan una situación perjudicial para la empresa».

Coincidiendo con lo que sostiene Enrique Alcat, consultor y conferencista español, autor del best seller intitulado ¿Y ahora qué? Claves para gestionar una crisis y salir fortalecido, las crisis no deben ser afrontadas por una sola persona; deben de ser gestionadas por un grupo de gestión y respuesta ante crisis. Tal grupo de crisis debe estar conformado al menos por un directivo de la empresa, por un abogado y un relacionista público especializado en trato con la prensa.

Las crisis en una empresa pueden presentarse por diversas razones; tomando la clasificación de crisis dada por Wigodski (2007), podemos mencionar las siguientes clasificaciones de escenarios:

- **Producidos por ataques de agentes externos**
  Una empresa de la competencia, rumores mal intencionados, delincuencia, ataques informáticos, contaminación de productos, terrorismo, o guerra con otro Estado.
- **Producidos por ataques de agentes internos**
  Sabotaje o boicot de algún miembro de la empresa por venganza, paralización de actividades por huelga de operarios, accidente...etc...
- **Producidos por accidentes a causa de fenómenos naturales**
  Terremoto, tsunami, inundación por lluvias, entre otros.
- **Producidos por incidentes involuntarios** en algún proceso de la empresa (incendios, error técnico, falla o demora en la ejecución de algún proceso de la empresa)

Los equipos, grupos o comités de crisis se deben organizar para afrontar todos estos escenarios; es decir, deben de contar con las competencias requeridas para poder gestionar con éxito las crisis en cada uno de los escenarios posibles correspondientes a las actividades de su empresa y a la realidad del entorno en el cual se opera.



Existen empresas, sobre todo aquellas de países más desarrollados, que cuentan con comités de crisis permanente, los que tienen como labor principal el crear condiciones adversas que paralicen la actividad de la empresa.

Cómo es lógico, estos eventos que nacen en la mente del comité de crisis no son implementados directamente para probar el proceso real, por el riesgo que ello implicaría, sino que les sirven para analizar las condiciones o situaciones en las que la empresa se vería gravemente afectada en su productividad, y determinan luego qué es lo que se debería hacer para superar el evento pernicioso que hipotéticamente generó la crisis.

Prevención y preparación para una crisis

Alcat, en una entrevista efectuada por Francisco Viñals[4], opina que las crisis mal gestionadas pueden ser nefastas, evidenciando que lo peor cuando se presenta una crisis es no afrontarla oportuna y eficientemente. Al respecto, sostiene que: «Hay dos crisis en una crisis, la crisis en sí misma y la crisis de cómo se gestiona».

La organización para la gestión de una crisis debe de ser establecida con anterioridad a la presentación de crisis alguna, esto evita que se genere la segunda crisis referida por Alcat. Asimismo, la existencia de un plan de contingencia o plan de continuidad, diseñado para ejecutarse cuando se presente una determinada crisis, ayuda para el mismo propósito de crisis dentro de una crisis.

La prevención y preparación son los procesos obligados a implementar para evitar que se presente una crisis mayor por ignorancia y falta de preparación para afrontarla. La falencia de estos procesos permanentes en toda empresa que se desea gestionar con éxito, hará que los resultados de por sí perniciosos de toda crisis, se vuelvan catastróficos por falta de reacción y conocimiento de cómo llevar la crisis hacia los resultados de éxito esperado.

Tomemos un ejemplo clásico para entender la diferencia entre estar y no estar preparado.

"La prevención y la preparación son los procesos obligados a implementar para evitar que se presente una crisis mayor por ignorancia y falta de preparación para afrontarla."

Pensemos por un momento en un apagón (corte del fluido eléctrico) en nuestra casa ¿Qué es lo primero que se nos viene a la mente en medio de la repentina e inesperada oscuridad? Algunos reaccionaremos saliendo hacia el exterior, para ver si el corte es general o sólo en nuestro hogar; otros pensaremos que un fusible debe de haberse quemado; algunos otros podrán pensar que alguien bajó la llave general de la caja de conexión eléctrica. Debe notarse que para ejecutar cualquiera acción que solucione la posible causa del problema, se requiere de una acción inmediata: conseguir una linterna.

> "Las empresas que nunca han tenido 'apagones' normalmente son las que menos piensan en tener 'linternas y pilas."

Preguntémonos ahora, ¿cuántos de nosotros tenemos una linterna en casa? ¿Sabemos dónde está? ¿Tendrá pilas o baterías? ¿Funciona la linterna? ¿Qué tan potente es el haz de luz como para iluminarnos el camino hacia la posible solución pensada? ¿Alguna vez hemos probado oscurecer nuestra casa y caminar iluminando con la linterna, para medir la fuerza del haz de luz?

La diferencia entre aquellos que conocen y pueden responder afirmativamente a todas las preguntas, y aquellos que no, es la diferencia entre los que se encuentran preparados y los que no se encuentran preparados.

En nuestra analogía aplicada a la empresa, el corte repentino e inesperado de fluido eléctrico representa la crisis. La linterna, el conocimiento de su ubicación, operatividad y eficiencia, así como las posibles soluciones a aplicar para resolver el problema, constituyen la preparación y prevención para una crisis.

Imagínense ahora, rememorando tiempos funestos de nuestra historia, si es que en la época de atentados terroristas —cuando teníamos 'apagones' casi 10 veces a la semana—, en alguna casa faltaban linterna y pilas. En esa época, estimo que en cada hogar existía una linterna y en la caja de herramientas o en el cajón de la mesa de noche había pilas de repuesto. Y, por si fuera poco, en la alacena había velas y fósforos. Creo que en esa época las personas llevaban linternas en sus bolsillos y carteras.

La diferencia de probabilidad de ocurrencia de apagones no programados en los años 80 y 90 con los de este siglo, es abismal. Sin temor a equivocarnos podríamos afirmar que es casi nula en estos tiempos, comparado con todos los días en la época anterior. Tal diferencia es la analogía entre una empresa que

tiene mayor probabilidad de ocurrencia de eventos que puedan generar crisis, y aquellas en donde todo es relativamente perfecto, no habiendo ocurrido nunca un evento que pueda generar una crisis. Como es lógico, las empresas que nunca han tenido 'apagones', normalmente son las que menos piensan en tener 'linternas y pilas'.

Alcat (2009:64), en su artículo titulado ***"¿Crisis? Sí, gracias",*** manifiesta al respecto:

> *"Me siento plenamente convencido de que las empresas que estén preparadas y cuyos directivos invierten en formación y comunicación de crisis, serán capaces de afrontar cualquier contingencia mucho mejor que las que no lo están. Y, desgraciadamente, la inmensa mayoría de nuestras empresas no sólo no están preparadas sino que siguen pensando que las crisis les ocurren a otras y nunca a ellas o, en el mejor de los casos, que cuando tengan una contingencia grave ya verán en ese momento lo que deben hacer. Gravísimo error como punto de partida".*

Podemos sostener que una empresa eficientemente gestionada hacia el éxito, será aquella que tiene un grupo o comité de crisis permanente, que ha estudiado prospectivamente los diferentes escenarios que podrían afectar la productividad y existencia de su empresa, que ha establecido una organización y también estrategias para actuar en el caso de presentarse una crisis en cualquiera de los escenarios determinados, y que ha capacitado y entrenado a sus ejecutivos para afrontar una determinada crisis.

Ejercicios de simulación para la gestión de crisis

La teoría antes comentada nos ha permitido entender la importancia de la preparación con anterioridad a la presentación de una crisis, así como la importancia de su gestión eficientemente organizada y oportuna para mitigar los efectos devastadores de la crisis presentada.

La planificación previa, la prospección para determinar los probables escenarios, la designación de grupos o comités para gestionar la crisis, así como los seminarios informativos para el personal de la empresa, son quizás las tareas más fáciles de ejecutar en una empresa que gerencia hacia el éxito. Constituye mayor dificultad la prueba de los planes, el entrenamiento de la organización

planteada para gestionar la crisis, así como la evaluación de los efectos que produciría el evento pernicioso por presentarse. Estos procesos críticos son ejecutados a través de los ejercicios de simulación de crisis.

Los ejercicios de simulación para gestión de crisis se inician con el diseño del escenario, para lo cual se deberá tomar conocimiento de los escenarios prospectivos determinados por la empresa y las estimaciones sobre los efectos de la materialización de estos.

Con esta información se diseñará un escenario que podría traer problemas graves para la productividad de la empresa, e inclusive que podrían hasta paralizarla o, en un extremo catastrófico, llevarla a la incapacidad para continuar existiendo como tal.
El ejercicio de entrenamiento o juego de crisis, como lo llamaremos a partir de estos momentos, desde la óptica de conducción comprende la implementación del escenario y la implementación de entradas laterales, pensadas para ir "escalando" los eventos hacia la manifestación de la crisis, y el aumento gradual de la gravedad de eventos para incrementar el problema a los participantes.

El objeto de todo juego de crisis deberá ser el que esta se manifieste, inyectando problemas para incrementar el grado de dificultad en el proceso de toma de decisiones de los participantes. Otra de las intenciones que deben considerar los que conducen el juego, es la de generar problemas internos hacia el grupo que se está entrenando, para ocasionar la desarticulación de la organización y desintegración de la armonía de trabajo; el objetivo es probar la capacidad de liderazgo de los que dirigen los grupos de gestión de crisis.

¿Cómo organizar los ejercicios de simulación de gestión de crisis?

Todo ejercicio de simulación de este tipo debe contar con diferentes grupos o equipos, organizados, por un lado, para el diseño del escenario, conducción, control y evaluación del ejercicio, y por otro lado, con grupos de participantes que serán los que se entrenen en la gestión exitosa de la crisis.

El grupo de Dirección del Juego, debe estar conformado por un gerente de mando superior, si es posible el Gerente General o algún miembro del Directorio de la empresa, conjuntamente con un grupo de gerentes o ejecutivos que cuenten con las especialidades necesarias para poder determinar

y diseñar el escenario ideal para los objetivos que se persigan en el juego; en caso de existir un estudio prospectivo, es importante, de ser posible, que en el grupo de Dirección participen algunos miembros del equipo que efectuó tal prospección.

El grupo de Conducción y Evaluación del Juego, será responsable de la ejecución y conducción del juego, de la implementación de las entradas laterales, de la personificación de los roles de los medios de prensa, así como de otras instituciones, empresas u organizaciones que no estén siendo representadas por el grupo de participantes que se está entrenando.

> "La resolución exitosa de una crisis debe ser entendida como el restaurar el estado de operación normal de la empresa y reducir al mínimo posible el daño que puedan sufrir los procesos operativos de la empresa."

Para la función de evaluación es deseable que se cuente con expertos en los procesos y áreas que se están afectando con el escenario de crisis.
Como parte de este grupo se deberá designar como mínimo un facilitador por cada grupo participante del entrenamiento, el cual ha de cumplir doble función: la de apoyo y guía para el entendimiento del escenario y entradas laterales, incluyendo el apoyo a la materialización de las entradas laterales, y la función de evaluación del desempeño de cada uno de los participantes y del grupo en sí.

El grupo de participantes lo constituyen los ejecutivos que se están entrenando, es decir, los jugadores, en términos simples. Los grupos que se conformen deben ser coherentes con el escenario de crisis que se está aplicando, de tal forma que sus competencias integrales colaboren con el objeto del juego de crisis, así como que el número de efectivos sea el suficiente para poder cumplir los roles exigidos por el escenario.
Si la disponibilidad de ejecutivos lo permite, se deberá buscar la conformación de más de un grupo, los cuales, en forma aislada, gestionarán el mismo escenario de crisis; esta práctica ayuda mucho en el proceso de evaluación comparativa de las decisiones tomadas por grupos diferentes sobre eventos similares.

El grupo de prensa tiene un rol importante dentro del juego de crisis, debido a que, como mencionáramos anteriormente, permite entrenar a los líderes en

las declaraciones ante la opinión pública, siendo lo más importante de esto el manejo de la información sobre la crisis que es vertida hacia afuera de la empresa.

La experiencia en el mundo real ha evidenciado que mentir u ocultar información sin una necesidad mayor justificable, es lo peor que se puede hacer, dado que al saberse la verdad o conocerse la información por consulta a otras fuentes, la crisis se puede volver inmanejable.

El grupo de prensa también ayudará a crear un ambiente de mayor realismo al juego, dado que generarán notas de prensa y titulares ante las declaraciones vertidas por los participantes, así como la información que puedan determinar producto de las entrevistas que se efectúen.

A modo de conclusión

Como hemos podido revisar, la gestión de crisis es un proceso importante dentro de toda empresa que tiene intenciones de gerenciar en su desarrollo hacia el éxito; requiere de una organización especialmente creada y dedicada a la evaluación de los escenarios de crisis y a la gestión exitosa de las crisis que podrían presentarse. Tal organización, en las empresas más desarrolladas, se denomina comités de crisis y tienen funciones permanentes y dedicadas al proceso integral de gestión de crisis, desde su fase de preparación, planificación y entrenamiento, hasta su fase de gestión de crisis reales presentadas.

Como parte de la antes referida organización, se propone la implementación de juegos de crisis, los que comprenden ejercicios de simulación para el entrenamiento en la gestión de estas.

Estos juegos de crisis permitirán probar la efectividad de la organización para la crisis, evaluar la afectación del escenario en una crisis real, determinar las necesidades de reorganización o modificación de procesos para evitar que las crisis lleguen a la catástrofe empresarial, entrenar a los gerentes en la declaración a los medios de prensa, entrenar a la organización en el manejo de la información durante la crisis, y de tal forma evitar que la crisis genere una nueva crisis por fallas en la gestión, hecho que llevaría la crisis a una catástrofe ni bien se vea esta manifestada.

Bibliografía:

1 ALCAT, E. (2009). "¿Crisis? Sí, gracias". Manager Business. Nro. 34, Oct-Dic, pp. 64-66. España.

2 WIGODSKI, T. (2007). "Gestión de crisis: nuevas capacidades para un mundo complejo". Documento de trabajo Nro. 93 Universidad de Chile.

Referencias:

1 John Von Neumann Matemático Húngaro-EEUU. Stanislaw Ulam matemático polaco; se les atribuye la invención del "método de Montecarlo" para la estimación de resultados de variables aleatorias a partir de resultados estadísticos de la repetición de pruebas. Fueron parte del grupo de científicos que participaron en el "Proyecto Manhattan", cuyo objetivo era el diseño y construcción de la bomba nuclear usada en la II Guerra Mundial.

2 RAE. (s/f) Diccionario de la lengua Española, 22va. Edición, definición de crisis. Recuperado el 3 nov. 2010 de http://buscon.rae.es/draeI/SrvltConsulta?TIPO_BUS=3&LEMA=crisis.

3 El castellano.org (2007). Etimología: el origen de las palabras. Recuperado el 3 noviembre 2010 de http://www.elcastellano.org/palabra.php?id=1558.

4 Laboris.net (s/f). Entrevista de Francisco Viñals a Enrique Alcat, tema: Las consecuencias de una crisis mal gestionada pueden ser nefastas. Disponible en http://www.laboris.net/Static/em_opinion_enrique-alcat.aspx.




87-3034
WA

Medios aéreos embarcados y la obtención de inteligencia operativa:

Vehículos aéreos no tripulados, una alternativa de solución para América Latina



Capitán de Corbeta
ROBERTO JAVIER VARGAS SALAS



Introducción

El avance tecnológico nos transportó en un espacio de tiempo relativamente pequeño a un mundo dominado por quien, valga la redundancia, domina la información. Los avances en el campo del comando y control fueron extraordinarios: los llamados sistemas de comando y control fueron evolucionando hasta convertirse en sistemas de comando, control, comunicaciones, computación, Inteligencia, vigilancia y reconocimiento.

La obtención de Inteligencia no se reduce a periodos determinados, conflictos o situaciones de crisis, sino a un trabajo continuado en el tiempo.

La Inteligencia en un mundo globalizado puede estar al alcance de muchos. Ello nos obliga, sobre todo en el aspecto tecnológico, a estar delante de aquellos que podrían eventualmente volverse una amenaza.

Todas las Armadas del mundo no tienen duda de que la Inteligencia es un elemento de poder, tanto en paz como en guerra, que nos permite diseminar y analizar la información relevante que contribuirá al éxito de la operación. Con la obtención y la posesión de Inteligencia pretendemos conseguir un conocimiento de las actividades, capacidades e intenciones de posibles adversarios, para situarnos en una posición de ventaja con relación a ellos.

Los últimos conflictos, entre otras enseñanzas, nos mostraron el grande peso que tiene hoy día la opinión pública, donde las políticas de "cero bajas" y mínimos daños colaterales hacen de la Inteligencia un bien aun más preciado, tal como lo indica el Tratado de Maastrichq[1]

La evolución en el campo de las operaciones trajo nuevas misiones, como las de mantenimiento e imposición de la paz, así como de gestión de crisis, en muchos casos a distancias extremadamente lejanas del territorio nacional.

> "La obtención de Inteligencia no se reduce a periodos determinados, conflictos o situaciones de crisis, sino a un trabajo continuado en el tiempo. "

Como consecuencia, las Armadas de diversos Estados decidieron potenciar su capacidad de proyección del poder naval, proyección que claramente quedaría limitada si no tuviésemos los medios aéreos embarcados, pues aumentan las capacidades de una fuerza naval en áreas de reconocimiento, apoyo a la Infantería de Marina, vigilancia y adquisición de objetivos, evaluación de daños, relay de comunicaciones y guerra electrónica.

Las unidades que son creadas para realizar operaciones de ayuda humanitaria, de gestión de crisis, y de mantenimiento o imposición de la paz, deben estar listas para hacer frente a cualquier contingencia, y ser capaces de minimizar los daños propios y los colaterales producidos por esas operaciones.

Hoy día el avance tecnológico mundial nos obliga a contar con elementos tecnológicos modernos; en el campo de la Inteligencia, son dos los protagonistas de esta evolución: los satélites y los vehículos aéreos no tripulados. (Unmanned Aerial Vehicle - UAV)[2]

Las unidades navales son siempre las primeras en llegar a la escena de acción, y por eso es considerado necesario que dispongan de medios propios para la obtención de Inteligencia. Éstas pueden ser unidades aéreas tripuladas o no tripuladas.

Burgess (2009) publicó las palabras del Almirante William Shannon, Jefe del Programa del UAV y Armamento de la Marina de los Estados Unidos de América (en adelante, abreviaremos EE. UU.), con respecto a la operación de vehículos aéreos no tripulados durante las primeras pruebas del UAV Fire Scout, producido por la Northrop Grumman:

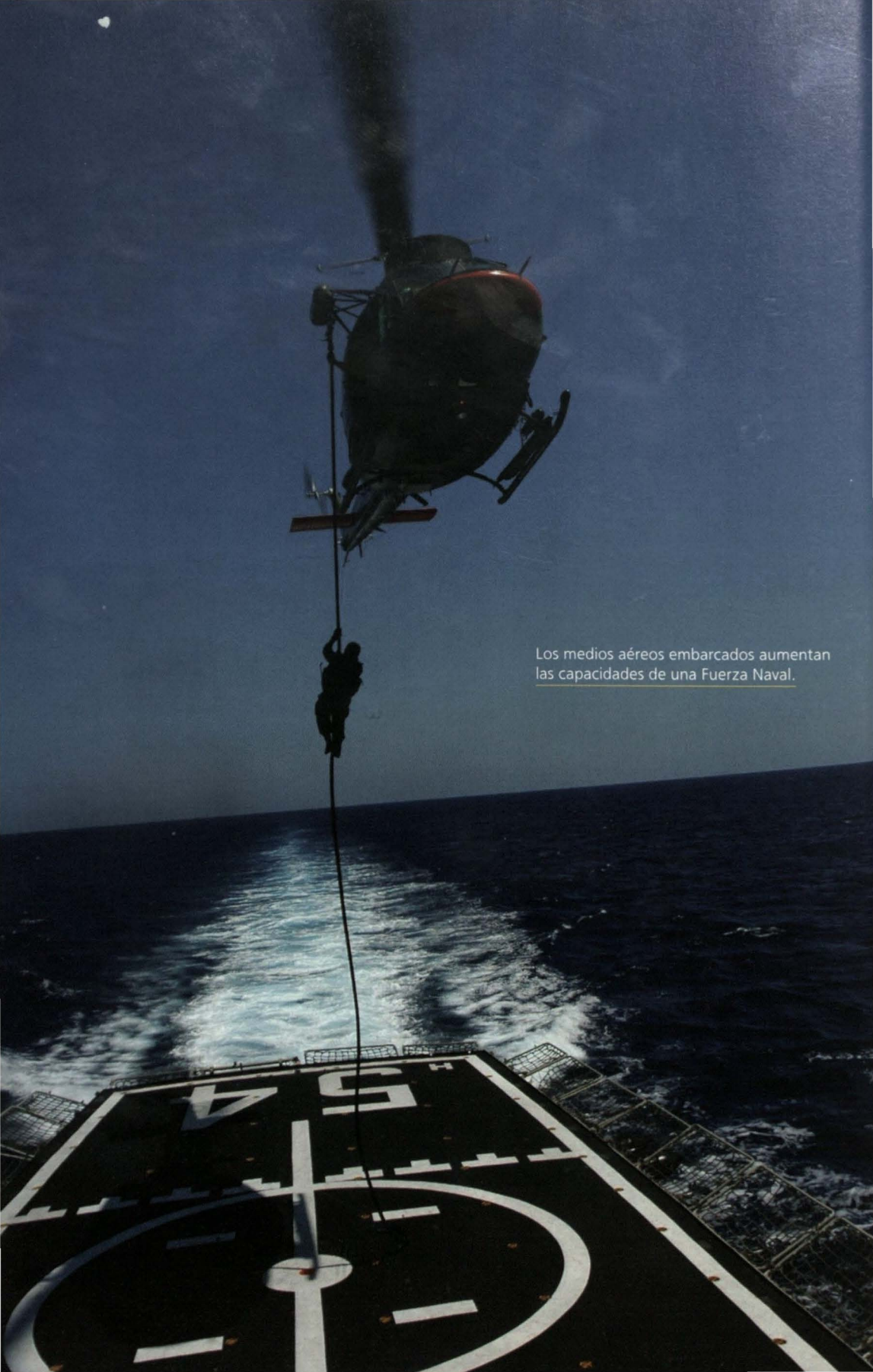
> *"Esperamos lograr muchas lecciones con el empleo operacional de los nuevos UAV. Esta será una excelente oportunidad de trabajo a través de la cual incorporaremos en un mismo teatro de operaciones aéreas aeronaves tripuladas y no tripuladas".*

En el mismo artículo antes mencionado, Chuck Wagner, portavoz del Programa Naval de Armamento y Vehículos No Tripulados, mencionó:

> *"Los UAV en servicio incrementarán el número de nuestras aeronaves, en adición a realizar los trabajos difíciles y peligrosos a un costo muy inferior al efectuado por las aeronaves orgánicas tripuladas, las mismas que ahora podrán realizar misiones más apropiadas.*



Los UAV permiten reducir significativamente el número de bajas en un conflicto armado.



Los medios aéreos embarcados aumentan las capacidades de una Fuerza Naval.

Capitalizando el potencial de los UAV, Owens (1995) indicó: "[...] los UAV están introduciendo la mayor transformación en términos de empleo operacional de las unidades de superficie, que verán extendidas sus capacidades de detectar y traquear contactos".

El presente artículo busca demostrar la importancia del desarrollo y utilización de vehículos no tripulados (UAV) en las Armadas latinoamericanas, apoyado en el actual avance tecnológico disponible en el mundo y en la diversidad de medios militares existentes, considerando que quien sea capaz de explorar con mayor rapidez y de forma eficaz el teatro de operaciones, logrará información de Inteligencia crucial para vencer la guerra.

Con la utilización de medios aéreos embarcados y su adecuada exploración y difusión, será posible mejorar sustancialmente, en tiempo y calidad, las decisiones tomadas por las autoridades políticas y militares en favor del propio Estado, previendo una superioridad en el campo de batalla que puede ser decisiva para la victoria final.

"Con la utilización de medios aéreos embarcados y su adecuada exploración y difusión, será posible mejorar sustancialmente, en tiempo y calidad, las decisiones tomadas por las autoridades políticas y militares en favor del propio Estado, previendo una superioridad en el campo de batalla que puede ser decisiva para la victoria final."

Según Hardy (2005), la proyección del poder naval sobre tierra adquirió una importancia relevante en el campo de las operaciones navales.

La reducción de la amenaza submarina transformó la concepción de guerra naval de una Marina oceánica, operando en las llamadas BLUE WATERS hasta el final del siglo pasado, al de una Marina costera donde las acciones más probables serán próximas a costa, operando en las BROWN WATERS, utilizando la proyección del poder naval sobre tierra. Esta nueva concepción puede ser confirmada al ver las últimas construcciones navales efectuadas por las grandes potencias mundiales[3].

No podemos negar la evidente carencia existente en nuestras Armadas en cuanto a la capacidad de obtención de información. Los medios aéreos de que dis-

ponemos no tienen como misión fundamental la obtención de información, siendo obvia la existencia de limitaciones para lograrla y transmitirla en tiempo real, de forma segura.
Se hace imprescindible que una Armada cuente con un número suficiente de aeronaves con los equipos e instrumentos adecuados para convertirse en plataformas para la obtención de Inteligencia; que manejen datos de alta resolución, regulables y flexibles con el tipo de misión, que sin llevar en consideración el factor humano estarían únicamente limitadas por la autonomía.

El desarrollo de tecnología en cuanto a estructuras veloces, sistemas de comando y control confiables, sensores pequeños y sistemas de comunicación robustos hace que busquemos en el mercado un nuevo sistema embarcado para la obtención de Inteligencia. Este nuevo sistema por el cual ya optaron las naciones desarrolladas, y en forma reducida las latinoamericanas, es el UAV.
En la actualidad existe un gran optimismo respecto a ellos y la prueba de esto es el desarrollo a nivel mundial de este tipo de vehículos y su adaptación al medio naval. Actualmente las Armadas desarrolladas, conscientes de la gran ventaja de contar con estos medios, optaron por el desarrollo e implementación de estos vehículos aéreos y su uso a bordo de las Unidades Navales.

El Vicealmirante USN Donald L. Pilling (1997)[4], dijo al Congreso Americano que los UAV son una fuerza multiplicadora y que existe la necesidad de que esta fuerza sea



Las unidades navales son siempre las primeras en llegar a la escena de acción.

parte de la escuadra. Los últimos 28 buques de la clase Arleigh Burke no cuentan con aeronave embarcada; por tanto, es necesario un UAV con capacidad de despegue vertical.

Sweetmann (2002) mencionó que será difícil un proyecto conjunto del UAV para las tres Fuerzas Armadas de cada país, esto debido al ámbito de operación y a las plataformas o bases de operación, como aconteció en EE. UU., donde, tras varios intentos de realizar un proyecto común, el Pentágono autorizó a la Marina a desarrollar el proyecto que realmente necesitaban: el Vertical Take Off and Landing Tactical UAV – VTOL UAV. Así, el 9 de febrero de 2000, la Marina norteamericana anunció la concesión del proyecto del nuevo VTOL UAV a la empresa Northrop Grumman's Ryan Aeronautical Center, para que desarrollen el modelo 379 VTOL UAV, comenzando su producción en el año 2003 y con capacidad operacional inicial para fines del mismo año.

La Fuerza Aérea de EE. UU. también decidió hacer una incursión en los UAV, con buscas a dar una solución a la escasez de pilotos, reducir los accidentes aéreos de alto costo y eliminar los vuelos de larga duración, sin tener como limitación el cansancio de los pilotos. De acuerdo a lo expresado por Fulghum (1995):

> *"La Fuerza Aérea de EE. UU. está impresionada por la convergencia entre la tecnología, computadoras, controles de vuelo, motores eléctricos, materiales ligeros y comunicaciones, que tornan atractivo el uso de los UAV, imprescindible para lograr el dominio de la información."*

Los grandes resultados logrados por los Estados que poseen el UAV llevaron a las Armadas del mundo a reconsiderar la necesidad de contar con los mismos, creyendo que su advenimiento permitirá obtener Inteligencia electrónica, aumentando su alcance de detección y traqueo, vigilancia y reconocimiento.

De esta forma será posible transportar armas y sensores de alta tecnología, medidas de ataque electrónico, detector de minas, verificación de daños, operaciones de busca y rescate, y operaciones psicológicas. Buscando alcanzar los objetivos descritos líneas arriba, los Estados efectuarán el desarrollo con tecnología propia o firmarán acuerdos con otras Armadas o empresas particulares que dispongan de una mayor tecnología.

Esta necesidad puede ser traducida en el empleo del UAV de ala fija y de gran porte, apoyado en tierra y dotado de diferentes armas y sensores, con gran autonomía y proyectado a operar apartado de su base, a grandes distancias, suministrando informaciones que apoyen las decisiones del más alto nivel de la guerra; y los UAV de menor tamaño, de ala fija o rotatoria, operando desde una platafor-

naval, dotados con sensores y armas de pequeño porte y proyectados para operar distancias mayores al alcance de los sensores de la plataforma lanzadora, proporcionando información de Inteligencia vital para el desarrollo de las operaciones y la toma de decisiones dentro del teatro de operaciones.

Antecedentes de obtención de inteligencia por vehículos aéreos

Los UAV no son un invento reciente, sino más bien poseen una larga historia que se remonta a la Primera Guerra Mundial (1914-1918) y son utilizados para el entrenamiento de los operadores de los cañones antiaéreos de las unidades de superficie; pero no es sino hasta 1971 que los israelitas empezaron a fabricarlos y utilizarlos con mayor intensidad. Durante la operación Desert Storm (1991), los UAV resurgieron como fuente fundamental de Inteligencia a nivel táctico.

Durante las operaciones de la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN) en la antigua Yugoslavia (1999) y recientemente en la guerra contra Irak (2003), fueron resaltadas internacionalmente las ventajas que estos vehículos ofrecen dentro de una operación militar, así como el gran potencial que pueden tener en cuanto a la obtención, manejo y transmisión de información. Gracias a la aplicación de nuevas técnicas de protección de la información (guerra electrónica, criptografía), hoy es posible conseguir comunicaciones más seguras, difíciles de ser detectadas o sufrir interferencia.

Debido a su versatilidad, los UAV pueden ser usados en ambientes de guerra química y radiológica, incluso en desastres nucleares, tipo Chernobyl (1986), en que es necesaria la toma de muestras, aunque ello entrañe un alto peligro de pérdida de vidas humanas. Pueden realizar también tareas de control ambiental, así como en misiones de control del narcotráfico y contra terrorismo. (WIKIPEDIA, 2009)[5]

La Guerra de Vietnam (1958)

Fue durante la Guerra de Vietnam que fue utilizada por primera vez la versión no tripulada AQM-34 Lightning Bug, diseñada para el reconocimiento fotográfico. Las capacidades del Lightning Bug evolucionaron durante la guerra, ampliando su campo de actuación a las misiones de Inteligencia electrónica, contramedidas electrónicas, Inteligencia de comunicaciones y operaciones psicológicas.

Algunas operaciones fueron efectuadas a una altitud muy baja, logrando información sobre evaluación de daños, capaz de confirmar los resultados de ataques

sobre objetivos asignados. Pero con la llegada del final de la guerra el interés por este tipo de artefactos decreció.

El incidente Power (1960)

El incidente Power fue la razón por la cual resurgieron los UAV. En mayo de 1960 el U-2 (avión espía monomotor diseñado por la Lockheed), pilotado por Francis Gary Power, fue derribado por un misil SA-2 soviético. Durante los tensos años de la Guerra Fría, EE. UU. no estaba dispuesto a revivir un nuevo Pearl Harbour, que en esta época podría ser de carácter nuclear. Para EE. UU. eran de gran preocupación los programas de misiles intercontinentales balísticos soviéticos, programas que estaban siendo desarrollados en el corazón de la Unión Soviética.

El vuelo previsto de Power era de Pakistán a Noruega y tenía como misión fotografiar la base de misiles soviética en el Tyuratam. Como Power no llegaba a Noruega en la fecha estimada, portavoces norteamericanos difundieron la noticia de que un avión de reconocimiento meteorológico de la National Aeronautics and Space Administration (NASA) había desaparecido en el espacio aéreo turco. El 5 de mayo Krushchev anunció que los soviéticos habían derribado un avión americano.
Un día después, los americanos, continuando con su farsa, declararon que el piloto, un civil de la empresa Lockheed, había tenido problemas con el equipo de oxígeno, lo cual no le permitió mantener el rumbo y entró inconscientemente en el espacio aéreo soviético.

El 7 de mayo Krushchev declaraba que el piloto, en la prisión desde el 1 de mayo, estaba vivo, y que, por ser un espía en misión de reconocimiento sobre la Unión Soviética, continuaría preso. Después de este evento EE. UU. pasó a prestar especial atención a este tipo de misiones, sobre todo a las realizadas con aeronaves de reconocimiento tripuladas.

La Crisis de Cuba (1962)

Durante los años sesenta la ansiedad de conocer era muy superior a lo que la tecnología podía ofrecer. El día 27 de mayo de 1962, otro U-2, en misión de reconocimiento sobre Cuba para determinar la localización de los misiles soviéticos, fue derribado por el misil SEAN.
Esta vez el piloto falleció y ello trajo como consecuencia una llamada nacional al desarrollo de vehículos de reconocimiento no tripulados, que dio lugar a la mejora de los proyectos D-21 Tagboard y AQM-34 Lightning Bug (UAV diseñados por el Ryan Aeronautical Company, en 1955).

La Guerra del Golfo (1991)

Durante la Guerra del Golfo Pérsico, EE. UU. desplegó los Pioneers (UAV desarrollados por la norteamericana AAI Corporation y la Israel Aircraft Industries, en 1986).

La Marina de los EE. UU. utilizó esos UAV para controlar la costa de Kuwait y las bases iraquíes. Se los empleó para buscar minas y comprobar la eficacia del fuego de apoyo naval efectuado por sus cañones de 16 pulgadas. La capacidad de seguir los impactos en tiempo real aportó sobremanera en la precisión de la artillería naval. Fueron utilizados también en misiones Over The Horizon Targeting - OTHT y en misiones de vigilancia de superficie, consiguiendo, tanto durante el día como por la noche, identificar la silueta de los buques, así como el tipo de carga transportada.

Asimismo, sirvieron también para llenar el vacío existente entre la información obtenida por aeronaves tripuladas y la obtenida por satélites. Efectuaron misiones de reconocimiento diurno y nocturno, vigilancia, adquisición de objetivos y estudios del terreno en zonas de gran amenaza.

El verdadero éxito de los UAV en la Guerra de la Golfo no fue la calidad de la información obtenida, sino el cambio de opinión que produjo en las altas esferas militares, con respecto a su utilización.



Elemento de incalculable valor en la obtención de inteligencia.

Desarrollo mundial

Hechos recientes

Actualmente existen en el mundo un número bastante grande de sistemas UAV, operativos o en pruebas, que son utilizados como objetivos aéreos, para vigilancia y adquisición de objetivos, para guerra electrónica y para aplicaciones civiles y de investigación.

Los principales Estados interesados en el desarrollo de estos sistemas son EE. UU., el Reino Unido, Israel, Francia, Rusia, China, Alemania, India e Italia.
Todos los Estados concuerdan en la necesidad de potenciar la capacidad en la prevención activa, gestión y control de crisis, y reconocen la importancia de los UAV en los períodos de paz, crisis y conflicto armado. Además, los UAV pueden ofrecer valiosos servicios al sector civil, protección del medio ambiente, combate a incendio, investigación policial, búsqueda y salvamento.

Dado el riesgo que involucraría el ser utilizado por grupos terroristas como vector de transporte de armas de destrucción en masa, y visto que los únicos acuerdos en cuanto a la dispersión tecnológica vectorial, son el Missile Technology Control Regimen - MTCR y el Acuerdo del Wassenaar[6] , deben ser intensificados los trabajos en ambos para aumentar el compromiso internacional que limite tanto la exportación de tecnología como el uso de la misma.

"Los UAV pueden ofrecer valiosos servicios al sector civil, protección del medio ambiente, combate a incendio, investigación policial, búsqueda y salvamento."

Vehículos aéreos no tripulados en América Latina

Aunque estén presentes en algunas Marinas de la región, aún no existen UAV de grandes capacidades. Estados como Argentina, Bolivia, Brasil, Ecuador, Chile, Colombia, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela vienen haciendo importantes esfuerzos tecnológicos para implementar o mejorar los UAV ya desarrollados con tecnología propia, de acuerdo con los requerimientos de sus Fuerzas Armadas.
Estos primeros vehículos desarrollados con tecnología propia no tienen la capacidad, autonomía, sensores ni tecnología de los UAV americanos o europeos, ni

son de desarrollo propiamente naval, vale decir, con despegue vertical para operar desde plataformas navales.
La carencia de una tecnología adecuada, sumada a los escasos recursos económicos disponibles, hizo que países como Brasil busquen importantes alianzas con Estados o empresas poseedoras de mayor tecnología.

Conveniencia de disponer de vehículos aéreos no tripulados a bordo

El Almirante Bill Owens (1995), jefe de la VI Flota durante la Guerra del Golfo, luego de presenciar los resultados logrados por los UAV, resaltó que el vehículo controlado remotamente presentó un desempeño de acuerdo con las expectativas, abriendo una nueva dimensión en el mundo de la Inteligencia en tiempo real y mostrando la gran utilidad que estos aparatos pueden tener en el apoyo a una Fuerza Naval.

Hoy en día es conocida la utilidad de los UAV en operaciones reales, efectuando misiones de Inteligencia, vigilancia y reconocimiento, adquisición de objetivos, apoyo de fuego naval y evaluación de daños, entre otras.

"Es conocida la utilidad de los UAV en operaciones reales, efectuando misiones de Inteligencia."

Por otro lado, no hay duda de la superioridad de los buques con capacidad aérea sobre aquellos que no la tienen, superioridad apoyada fundamentalmente en la obtención de información.

Los medios que disponemos para la obtención de Inteligencia, sin considerar los sensores propios del buque, son a través de nuestras aeronaves orgánicas embarcadas, otras aeronaves, otros buques, aeronaves no tripuladas y satélites.
Conocemos las enormes posibilidades de las aeronaves tripuladas, pero generalmente son máquinas complejas, excesivamente costosas, que requieren pilotos especialmente entrenados, y frecuentemente sus limitaciones son debidas al factor humano. En términos de obtención de Inteligencia, es necesario diferenciar reconocimiento y vigilancia.
Al efectuar el reconocimiento de un área, podemos decir que logramos una fotografía instantánea del área de operaciones. La vigilancia tiene que ver más con el seguimiento continuado de la situación del mismo. Por tanto, la vigilancia re-

quiere salidas de larga duración, que muy posiblemente estarán dentro de las capacidades de las aeronaves tripuladas, pero que posiblemente superan la de los pilotos.

La utilidad de estos aparatos, demostrada con la experiencia, y la innumerable cantidad de ventajas que su utilización supone, hacen de ellos elementos indispensables en cualquier Armada moderna. Los Estados más avanzados optaron por ellos y, como no podía ser de otra manera, América Latina y sus aspiraciones de desarrollo pusieron en evidencia sus deseos de incorporarlos a sus Fuerzas Armadas.
Más allá de ser capaz de operar una distancia transhorizonte, con una autonomía suficiente para permitir una cobertura de 24 horas y ser capaz de operar en condiciones adversas, un UAV, tal como señala Braybrook (2009), deberá contar con los siguientes requisitos operativos para cumplir adecuadamente las misiones de una Armada:

- **Detección,** adquisición, seguimiento, designación de objetivos y corrección de tiro
- **Integración** al sistema de Comando y Control de las Unidades Navales
- **Localización** de tripulaciones en misiones de búsqueda y rescate en combate
- **Capacidad de volar** a gran altitud, velocidad y distancia
- **Capacidad de plantar** sonoboyas
- **Sensores** de alta tecnología y capacidad
- **Relay** de comunicaciones de radio
- **Adquisición y perturbación** de emisiones radio-eléctricas
- **Localización y neutralización** de emisiones radar
- **Recepción** de órdenes Line Off Sight-LOS, por medio de adecuados relays
- **Capacidad de llevar** todo tipo de armas
- **Detección** de guerra nuclear, biológica y química
- **Discreción**, al tener Radar Cross Section - RCS reducidas
- **Bajo costo**, comparado con los medios aéreos tripulados.

Todas estas tareas mejoraron la capacidad de autodefensa y ataque a las unidades de superficie y aumentaron el valor militar de los buques de pequeño coste, liberando los medios aéreos tripulados de operaciones secundarias. Además, los UAV redujeron el nivel de pérdida de unidades tripuladas en misiones que se desarrollan en zonas de alto riesgo, como son las contaminadas o de alta radiación, y vuelo en zonas prohibidas para aeronaves tripuladas, evitando así la pérdida de innumerables vidas humanas.

Conclusiones

Sin duda que para los países desarrollados es de suma importancia la información lograda a través de los satélites, mientras que para los subdesarrollados o en vías de desarrollo, tener acceso a sistemas de satélites exclusivos para usos militares, con cobertura global y funcionando 24 horas al día, es un gasto injustificable.

Es importante resaltar que un satélite sólo sería un complemento en la obtención de Inteligencia, pues existen otros mecanismos capaces de lograr este mismo tipo de información. Asimismo, los satélites más modernos cuentan con limitaciones de información continua, son afectados por condiciones climatológicas, se necesita más de uno para tener información global, además de que tienen muchas otras limitaciones técnicas. Su alto costo de adquisición, instalación y mantenimiento los hacen poco viables financieramente para los Estados sudamericanos.



Capacidad de explorar con rapidez y eficacia.

Ningún país del mundo, ni siquiera EE. UU., tiene suficientes helicópteros para todas sus unidades navales, ni para cumplir las diferentes misiones asignadas.

Esta insuficiencia trae como consecuencia el empleo de los UAV como alternativa de solución para misiones de reconocimiento, de alarma temprana y misiones que involucran riesgo elevado.

La experiencia de los últimos conflictos nos demostró la importancia existente en las políticas de mínimas

bajas y mínimos daños colaterales. Evitar poner en riesgo la vida humana es el primer paso para conseguir la simpatía de la opinión pública; el éxito de esta nueva política dependerá enormemente de dos elementos primordiales: la Inteligencia y las capacidades del armamento empleado.

Los nuevos escenarios de actuación, próximos al litoral, donde la amenaza a medios aéreos es mayor, debido a la proyección del poder naval sobre tierra, intensifica la responsabilidad de esos medios aéreos, haciendo que se conviertan en elementos claves no sólo para la resolución de la crisis o conflicto, sino también para la seguridad de nuestras unidades.

> "El mundo de la Inteligencia avanza rápidamente y cada vez es más accesible, incluso para nuestros posibles enemigos."

El mundo de la Inteligencia avanza rápidamente y cada vez es más accesible, incluso para nuestros posibles enemigos, lo cual nos obliga a estar tecnológicamente adelante de ellos. Las misiones de reconocimiento y vigilancia pueden ser ejercidas por aeronaves tripuladas; en el caso de la primera, buscando lograr información instantánea del teatro de operaciones y explorarla en provecho de la propia fuerza naval. Y en el caso de la segunda, las largas horas de duración superarían ampliamente las capacidades físicas y mentales de los más entrenados pilotos, lo que nos obliga a pensar en la utilización de aeronaves no tripuladas para específicas misiones.

Cada día la industria militar mundial busca perfeccionar las capacidades de todos los tipos de aeronaves; basta buscar en Internet para encontrar aeronaves tripuladas con equipos ultrasofisticados, que las convierten en máquinas complejas, multifuncionales, excesivamente costosas, que requieren de pilotos especialmente entrenados.

Muchas veces las limitaciones de los pilotos son debidas al factor físico y psicológico propias del ser humano. Pensar en un UAV para cumplir algunas de las misiones compatibles con las de una aeronave tripulada podría traer una economía significativa para las Fuerzas Armadas. El UAV podrá ser empleado en una gran variedad de escenarios, desde conflictos de alta intensidad hasta operaciones militares diferentes a la guerra (Military Operations Other Than War – MOOTW), pudiendo ser su utilización aprovechada tanto por organismos militares como civiles.

Todos los peritos en el tema concuerdan con que las principales misiones atribuidas al UAV son obtención de Inteligencia, vigilancia y reconocimiento, propor-

cionando información en tiempo real. Se estima que para el caso de los Infantes de Marina y los Operadores Especiales, ayudará a ejercer una mejor conducción de las operaciones en el litoral y apoyo a la proyección del poder naval sobre tierra.

El sistema proporcionará una gran variedad de funciones, incluyendo reconocimiento, vigilancia, adquisición y designación de objetivos y relay de comunicaciones y datos, guerra electrónica y obtención de imágenes, permitiendo al comando de la Fuerza Naval o de la Fuerza de Desembarco disponer de un mejor conocimiento de la situación en el área de operaciones.

> "El UAV contribuye directamente a la correcta evaluación de la amenaza y perfeccionamiento del comando y control."

Esto será posible, pues el UAV contribuye directamente a la correcta evaluación de la amenaza y perfeccionamiento del comando y control, permitiendo reevaluar los resultados logrados durante el correr de las operaciones navales o terrestres.
En el ámbito nacional, inherente a cada Estado, las posibles misiones a realizar son múltiples: control del tráfico marítimo y líneas de comunicación marítimas, cooperación en el control de la inmigración ilegal, tráfico de drogas, vigilancia pesquera en la zona económica exclusiva, misiones de búsqueda y rescate, entre otros servicios marítimos.

Debido a la gran complejidad del sistema, y tomando en consideración nuestras capacidades y las restricciones impuestas por el entorno internacional, es aconsejable la adquisición de un sistema ya existente, suficientemente experimentado y testado. Sin embargo, es necesario obtener el conocimiento y la transferencia tecnológica en provecho del desarrollo de un sistema propio.

No se debe descartar la cooperación internacional para el desarrollo conjunto del sistema que nos proporcionaría una serie de ventajas, entre ellas: el menor costo económico de desarrollo y la obtención de una mayor posibilidad de acceso a las últimas tecnologías, reducción de los costos de mantenimiento operativo del sistema y mayor facilidad de acceso a sistemas internacionales de control y comunicaciones.

Con las nuevas tecnologías, los UAV y los satélites son elementos definitivos en cuanto a la obtención de Inteligencia. Cada uno con sus fortalezas y debilidades; es decisión de cada Estado buscar obtener un medio adecuado, acorde con la realidad en la que se vive y con las posibilidades económicas que le permitan

tener continuidad en el entrenamiento y en la búsqueda por lograr la supremacía de la información.

Con la incorporación de los UAV a una fuerza de superficie, el vacío existente en cuanto a la capacidad de Inteligencia obtenida por los satélites y la obtenida por los vehículos aéreos tripulados, estarán claramente reducidos. Las exigencias requeridas a estos medios aéreos para operar desde buques complican su concepción, lo cual, sumado a la falta de tecnología nacional, nos obliga a pensar en la adquisición en el exterior.

La experiencia de EE. UU. refuerza la idea de que el programa UAV no puede ser conjunto con la Fuerza Aérea y el Ejército, aunque es necesario mencionar que el sistema debe prever la interoperabilidad de las Fuerzas.
Muchas Fuerzas Armadas actualmente carecen de medios apropiados para la obtención de Inteligencia, pero la carencia está ya detectada y se encuentra actualmente en el desarrollo del UAV.

Los Estados latinoamericanos no son ajenos al problema, y como ya describimos anteriormente, todos ellos se encuentran trabajando en el desarrollo nacional de un UAV con tecnología propia o mediante alianzas estratégicas internacionales.
En el futuro próximo podemos decir que todas las Armadas del mundo buscarán



Unidades creadas para hacer frente ante cualquier contingencia.

estar dotadas en sus unidades de estos sistemas, y que las mejoras en su tecnología tornarán su empleo aun más diversificado en el cumplimiento de innumerables misiones.

Bibliografía:

1 BRAYBROOK, RAY (Jun. 2009). Practical Lessons and Remedies. Complete Guide Drones 2009, Armada International, USA, p. 1-40.

2 BURGESS, RICHARD (Abr. 2009). Navy Prepares UAV Helicopter for ISR Missions. Sea Power, USA, p. 17-19.

3 BURGESS, RICHARD (Abr. 2009). Slingshot Surveillance. Sea Power, USA, p. 20-22.

4 CYBAERO. The APID VTOL UAV System. Product Sheet APID. Disponible en: <http://www.cybaero.se/english/dokument/produktblad/ProductSheetAPID.pdf>. Acceso en: 27 mayo 2009.

5 Destructor. En: ENCICLOPEDIA Wikipedia. Disponible en: <http://es.wikipedia.org/wiki/Destructor>. Acceso en: 7 jul. 2009.

6 DIMAGGIO, KATHY (Oct. 2000). Presence with an Attitude. Proceedings, USA, p. 76.

7 FULGHUM, DAVID (Nov. 1995). Air Force prepares for a new UAV acquisition. Aviation Week & Space Technology, USA, p. 52.

8 HARDY, DAVID. La proyección del poder militar a través del mar: máxima contribución naval al accionar conjunto. Revista de Marina, Chile (6ta ed.), p. 517-528. 2005. Disponible en: <http://www.revistamarina.cl/revistas/2005/6/hardy.pdf.> Acceso en: 3 mayo 2009.

9 History of unmanned aerial vehicles. En: ENCICLOPEDIA Wikipedia. Disponible en: <http://en.wikipedia.org/wiki/History_of_unmanned_aerial_vehicles> Acceso en: 12 jun. 2009.

10 OWENS, WILLIAMS A. (1995). High Seas: The Naval Passage to an Uncharted World. Maryland: US Naval Institute Press, p. 184.

11 SMEDBERG, WILLIAM (Set. 1998). The Battle Fleet Must Have Eyes. Proceedings, USA, p. 89-90.

12 SWEETMAN, BILL (Abr. 2002). Naval UAV Concepts in flux. Jane´s International Defence Review, USA, p. 22-29.

Enlaces:

1. http://www.editorialfajardoelbravo.es/articulos/militares/capacidades.pdf

2. http://es.wikipedia.org/wiki/Clase_Arleigh_Burke

3. http://en.wikipedia.org/wiki/History_of_unmanned_aerial_vehicles

4. http://www.revistasice.com/cmsrevistasICE/pdfs/BICE_2906_5160__C8034EDBA44A7AB12A05E892F3F1B260.pdf)

Referencias:

1 El Tratado del Maastrichq fue creado por la Unión Europea con el fin de crear una política común de defensa, y teniendo como condicionantes estratégicos la resolución de conflictos con bajas próximas a cero y mínimos daños colaterales.

2 UAV es un vehículo aéreo no tripulado comandado por control remoto, ya sea desde tierra o de un buque, con la finalidad de ofrecer ayuda en tiempo real a quien lo opera, suministrando información importante que permita tomar decisiones en el curso de las acciones. Hoy día es muy usado en el campo militar y en menor medida en el ámbito civil. (DIMAGGIO, 2000).

3 Construcción de buques de asalto anfibio (proyección del poder naval sobre tierra) capaz de transportar más de 800 soldados a largas distancias. Utilizado para apoyar las operaciones anfibias, cuenta con un hangar con capacidad para llevar cuatro helicópteros y posee un dique para embarcaciones de desembarco de gran porte. Su armamento se limita a la autodefensa, contando con cañones de corto alcance. (Revista de Marina, Armada de Chile, 2005).

4 Smedberg (1988), artículo titulado "The Battle Fleet Must Have Eyes".

5 Destructor lanza-misiles de la clase Arleig Burke. Es un buque con autonomía de 4.500 millas náuticas y un desplazamiento que supera las 5.000 toneladas, y sistemas de combate que le permiten desempeñar todo tipo de misiones.

6 Acuerdos en los cuales los 33 Estados miembros aceptan efectuar un control de exportaciones de alta tecnología en los sectores de material de defensa y de productos de doble uso; quiere decir, aquellos productos con uso civil y militar simultáneamente (en especial, la tecnología transferida por medios intangibles), y la dificultad de su control hacen necesaria la progresiva implantación por parte de las empresas de programas de cumplimento interno o protocolos de actuación para evitar transferencias no deseadas o involuntarias de dicha tecnología.





La educación virtual,
herramienta invalorable de hoy para el mañana



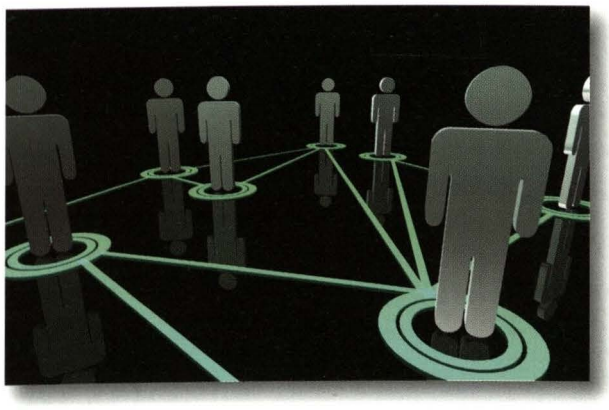
Capitán de Navio
JOSÉ CARCELÉN NEVARES

"Los protagonistas son los estudiantes, y en el trasfondo los profesores dirigen la función detrás de bambalinas".

R. Sitman

La razón del presente documento es mostrar a modo de discusión y posterior reflexión el camino que debemos adoptar para impulsar en forma adecuada el proceso educativo a distancia, de modo que nos permita coadyuvar a la construcción del conocimiento "pilar" en el que se construye la sociedad del siglo XXI, toda vez que uno de los desafíos que debemos afrontar en el nuevo milenio está enmarcado en el incremento del Desarrollo Humano, el cual nos permitirá acceder a un Desarrollo Social fortalecido y sostenido.

De esta manera, la búsqueda del "saber" se apoya en el adecuado aprovechamiento de los procesos educativos y especialmente en la actuación de los Tutores a cargo del proceso, ya que las nuevas Tecnologías de Información y Comunicación (TIC) nos abren las puertas hacia la posibilidad de lograr una enseñanza y aprendizaje diferente y en forma más amplia, que permita incrementar el "valor agregado" del ser humano como tal y que, a su vez, potencie a la sociedad en su conjunto.



En tal sentido, la gran interrogante que se presenta está enmarcada dentro de la capacidad de gestión del Tutor en su búsqueda de lograr una adecuada transmisión del conocimiento.

Palabras claves: Sociedad del Conocimiento, TIC, Educación Virtual, Tutor Virtual, Construcción del Conocimiento, interactividad, proceso educativo, motivación, guía.

Introducción

A pesar de su modo de vida primitivo, desde sus inicios el ser humano formó tribus que le permitieron desarrollarse y sobrevivir dentro del mundo que se le iba presentando, llegando a conformar en forma paulatina lo que hoy en día conocemos como sociedad; frente a lo dicho, podemos afirmar que, desde ya, fue dándose cuenta de la importancia de lo que hoy, a inicios del siglo XXI, se ha tendido a denominar como "redes sociales". Pero ¿cuál fue el eje central que evitó su extinción? Definitivamente el conocimiento y, más aún, la transmisión del mismo; es por ello que encaminó sus actividades hacia la identificación con sus pares, cooperando con ellos en mantener la unidad grupal y su permanencia.

Así, el proceso evolutivo del ser humano fue desarrollándose hasta llegar en el siglo pasado a la conocida "Sociedad de la Información", donde las telecomunicaciones y los procesadores se fusionan y nos enmarcan dentro de una nueva sociedad, en la cual se diluyen los límites de la vida privada, perdiéndose gran parte del contacto físico y naciendo una suerte de dependencia hacia los sistemas de información y todo aquello que abarque, con lo cual podemos afirmar que nos encierra, desde sus inicios, en lo que podríamos llamar una "Jaula electrónica".

Sin embargo, con el advenimiento del nuevo siglo, aparecen nuevos procesos que nos facilitan hoy en día salir de dicho encierro y abrirnos paso en la búsqueda del conocimiento y su transformación en "saber"; pero, por sobre todo, nos han permitido revalorar al ser humano como tal, es decir, individualmente, dejándolo de ver como una simple parte del todo, un engranaje más del sistema social, sino más bien recomponiéndolo y convirtiéndolo en el "componente de valor" más importante dentro de las sociedades, instituciones u organizaciones a las que pertenece, según sea el caso, y todo gracias al "elemento

intangible" que da "valor agregado" tanto al ser humano como a la sociedad en su conjunto: "el conocimiento".

Todo esto nos permite apreciar la gran transformación que se produce en el mundo actual, donde se ha dado un salto gigantesco en la búsqueda del fortalecimiento social, pasando, a lo largo de la línea del tiempo de la evolución de la humanidad, del concepto de la "sociedad agraria", al de "sociedad industrializada", para llegar, gracias a los avances tecnológicos, a la "sociedad de la información" y finalmente convertirse, en pleno siglo XXI, en la "Sociedad del Conocimiento", hecho que desde ya nos presenta un reto para el futuro, toda vez que será la única forma de lograr el fortalecimiento y la sostenibilidad de las sociedades.

Hablar de educación a distancia no es un tema nuevo, ya que si traemos a nuestras mentes recuerdos de hace 30 años o más, veremos ante nuestros ojos ofertas de cursos no presenciales que se divulgaban a través de los diarios o aquellos que se nos mostraban por otros medios de comunicación.

De esta manera, las nuevas Tecnologías de la Información y Comunicación (TIC) se convierten en herramientas que nos facilitarán el acceder a los nuevos procesos que impulsen el progreso, empleando para ello, entre otros aspectos, la Educación Virtual o a Distancia; sin embargo, frente a lo planteado hasta el momento, ¿quién o quiénes son los responsables de llevar la correcta operación del desarrollo educativo? Pues bien, todo apunta hacia la calidad de la Educación que brinden tanto las instituciones —con herramientas, materiales y una organización adecuada— como también el Tutor Virtual y su preparación para llevar un proceso educativo en forma eficiente, eficaz y efectiva.

La Educación Virtual y la sociedad del siglo XXI

Hablar de educación a distancia no es un tema nuevo, ya que si traemos a nuestras mentes recuerdos de hace 30 años o más, veremos ante nuestros ojos ofertas de cursos no presenciales que se divulgaban a través de los diarios o aquellos que se nos mostraban por otros medios de comunicación como la televisión; cursos que con el pasar del tiempo ya no solamente se presentaban

con la entrega, en físico, de documentación bibliográfica que era enviada por correo, sino que también, y gracias a los avances tecnológicos, se hacía empleando discos de vinilo y/o casetes, para posteriormente usar diskettes y también discos compactos; hecho que hasta nuestros días se mantiene, pero ¿qué tipo de educación era y es la ofertada? Definitivamente aquella que incentiva procesos educativos autodidactas.

Frente a lo expuesto, la pregunta que salta ante nuestros ojos es si esta es la manera adecuada que nos permita impulsar un proceso educativo. Definitivamente, y a raíz de las diversas tendencias que existen, no podemos ser concluyentes y dar una respuesta en un sentido u otro y de forma categórica; sin embargo, para permitirnos reflexionar y evaluar el proceso educativo a distancia, me gustaría plantear algunos cuestionamientos tales como: Si el ser humano, siendo un ser social "per se", puede, a su vez, ser auto-referente dentro del proceso educativo, o si es conveniente que la transferencia de conocimiento que logremos realizar sea en una sola dirección, pues luego ¿dónde quedaría el proceso cognitivo en sí?, ¿seremos capaces de obtener el conocimiento necesario para convertirlo en saber o, por el contrario, la realidad es que lo único que hacemos es retornar a nuestra bien llamada "Jaula electrónica" y solamente nos quedamos como meros "recolectores de información"?.



La construcción del conocimiento esta basada en una permanente interacción social.

Ahora bien, si tomamos como ejemplo el proceso educativo dentro del sistema presencial y no perdemos el enfoque de que el ser humano es social por naturaleza, podemos sostener que la pasividad dentro de un Aula no colaborará con el proceso educativo de los alumnos, ya sea a nivel individual como colectiva.

En tal sentido, si por ejemplo tenemos un alumno en "escucha permanente", este se convierte en una simple "caja de almacenamiento de información", y es aquí donde el docente debe buscar la mejor forma de romper con el "hielo" formado, hecho que va acorde con lo formulado por Jean Piaget en

su libro "Psicología y Pedagogía" (1970) y en el que nos confrenta a visualizar nuevas formas de conducción de conocimiento, al sostener que "el aprendizaje es un proceso de construcción del conocimiento", lo cual nos permite ver que las cosas no son una mera copia de la realidad o que el docente es el único dueño de la misma.

Muy al contrario, la construcción del conocimiento estará basada en la permanente interacción, ya sea entre los alumnos o entre ellos y el profesor, reforzando este concepto al sostener que "el aprendizaje tiene lugar, primordialmente, en la interacción social", e invitándonos con ello a reflexionar sobre el hecho de que el permanente intercambio de ideas en el grupo será el sostén del proceso de aprendizaje, el mismo que deviene de los conocimientos previos, aquellos adquiridos gracias a la interacción con sus pares y a los obtenidos tanto de los materiales entregados como de la acción de investigación y análisis que se realiza.

"la construcción del conocimiento estará basada en la permanente interacción, ya sea entre los alumnos o entre ellos y el profesor, reforzando este concepto al sostener que el aprendizaje tiene lugar, primordialmente, en la interacción social".

Tomando como una referencia lo explicado en el párrafo anterior, y trasladándonos al ámbito de la educación virtual, veremos que en la actualidad existe una diversidad de sistemas de aplicación del proceso educativo.

Así, he podido determinar, según mis vivencias, que diversas Organizaciones y/o Instituciones Educativas que ven en el empleo de las Tecnologías de la Información y Comunicaciones la posibilidad de crear ámbitos de E-learning, ofrecen a la sociedad actual todo tipo de Cursos, pasando desde los de idiomas hasta los de post grado.
Sin embargo, una gran parte de ellos tiene como enfoque para este tipo de proceso únicamente la entrega de material bibliográfico y una posterior rendición de un examen que permita obtener la Certificación correspondiente, promoviendo con ello el aislamiento del alumno y reforzando en él su condición de "acumulador de información", encerrándolo y quitándole de alguna manera su estructura social.



Sociedad de la Información, proceso evolutivo del ser humano.

Es por ello que me pregunto si dicha forma de impartir conocimientos es la adecuada para una sociedad que debe enfrentar los retos que le presenta el siglo XXI.

Para ello, y profundizando en nuestra reflexión, podemos referir la existencia de instituciones de reconocido prestigio en un determinado país o a nivel internacional que nos ofrecen Cursos de Post Grado que nos permiten el crecimiento en nuestro nivel profesional y a su vez nos abren las puertas para encontrar una gama de posibilidades dentro del ámbito laboral. Es entonces que recibimos un correo de Bienvenida de parte de nuestro Tutor en el que también nos da una serie de indicaciones relacionadas con el curso elegido; paralelamente recibimos nuestro material bibliográfico (ya sea en modo físico o virtualmente), un cronograma de estudio que nos indica cuándo debemos entregar tal o cual tarea y si estas son individuales o grupales, en qué fecha debemos rendir una determinada evaluación y, en el mejor de los casos, cuándo debemos participar de algún Foro.

"¿Es qué aún seguimos visualizando al ser humano como pieza de un conjunto y no individualmente como el "eje central de la sociedad"?,".

No obstante, al encontrarnos ya dentro del curso, nos enfrentamos a la realidad: el Tutor deja de tener contacto con nosotros, y si lo tiene, solamente lo hace en contadas oportunidades; por otro lado, la retroalimentación que reciben las tareas es bastante escasa, las evaluaciones son planteadas con un grado de dificultad tal que si aplicáramos la curva de Gauss nos resultaría completamente anómala; finalmente, y solamente si tenemos la suerte de que el curso cuente con Foros, sentimos que cada participante brinda su respuesta, pero no existe una interacción permanente entre participantes; y si encontramos alguna intervención del Tutor, esta es muy dispersa.

Desde lo planteado, me pregunto: ¿Es qué aún seguimos visualizando al ser humano como pieza de un conjunto y no individualmente como el "eje central de la sociedad"?, ¿es que acaso no vemos que seguimos brindando una forma de aprendizaje autodidáctica y continuamos invitando al participante a aislarse?, o ¿qué tipo de proceso educativo estamos brindando? En mi opinión, este es uno de los tantos motivos por los que en la actualidad la sociedad

no les otorga a los Cursos Virtuales la debida importancia y valor, pasando a ubicarlos dentro del rubro de cursos de segundo nivel, originando que la oferta no vaya acorde con la demanda; por otro lado, también podríamos sostener que lo expuesto es una de las razones por las cuales existe un alto grado de deserción en cursos virtuales, sean estos bien conducidos o no, ya que, al darse el caso de que todos se inician prácticamente en la misma manera, el participante no tiene la seguridad de que el proceso de enseñanza/aprendizaje se llevará adecuadamente.

Valiéndome de lo planteado, me cuestiono sobre si esta es la educación que deseamos brindar a la sociedad del siglo XXI. Es por esta razón que aquí creo que está el primer "gran reto" que enfrenta la Educación Virtual dentro del presente siglo y, sobre todo, frente a la comunidad en general.

En tal sentido, debemos rescatar al ser humano y fijarlo como el eje que permita el fortalecimiento de la "Sociedad del Conocimiento", logrando que con ello se perciba el proceso de comunicación como el medio más importante que tiene una sociedad para que el conocimiento trascienda, y que gracias al adecuado empleo de las TIC y de los ambientes virtuales de aprendizaje que se abren con "Facilitadores" (Tutores) preparados, ingresaremos a un "mundo académico" mucho más versátil y de proporciones inimaginables, lo que facilitará que la sociedad del nuevo milenio afronte los cambios estructurales que el mundo le presenta como reto para su subsistencia.

El Tutor frente al proceso de la Educación Virtual

Hasta el momento podemos ver que si permitimos que el proceso de enseñanza virtual se realice bajo la premisa de la formación autodidacta, lo conduciremos a que se encuentre basado en la simple acumulación de conocimientos, haciendo con ello que el proceso en sí presente falencias, toda vez que estamos dejando de lado la condición socializadora del hombre y, a su vez, el hecho de la naturaleza en la que se realiza la educación a distancia, es decir, cada participante sentado solo, frente a su propio equipo de cómputo.

Por consiguiente, no podemos dejar de lado lo sentenciado por Olga Juan Lázaro cuando se refiere al entorno virtual que se crea como Aula gracias al empleo de las TIC, y que nos propone que *"es un espacio en el que los estudiantes tienen información [...] y tienen la posibilidad de interactuar con sus compañeros y sus profesores para progresar de forma confiada y segura"*.

Por lo tanto, el primer aspecto a considerar por parte del Tutor deberá ser el de crear un "ambiente amigable" que evite la sensación de encontrarnos en un "Aula vacía y muerta", en donde solamente nos sintamos como "usuarios contemplando una computadora", sino, muy por el contrario, se afirme la permanente presencia del Tutor y de todos los participantes, y en la cual, gracias al empleo de las herramientas que se encuentran en el entorno virtual y a la metodología adoptada, se logre "construir el conocimiento" y su posterior desarrollo del "saber", convirtiendo con ello el "aprender a conocer" en uno de los pilares del proceso. "

Es aquí donde el factor de socialización se convierte en la base fundamental del proceso educativo, ya que primero el recojo de los "saberes previos" se realizará gracias a la interacción inicial entre "pares", bajo la guía del Tutor, y posteriormente, empleando la metodología que invite al análisis, investigación, descubrimiento, comparación y discusión, lograremos "construir el nuevo conocimiento".

> "En tal sentido, debemos rescatar al ser humano y fijarlo como el eje que permita el fortalecimiento de la "Sociedad del Conocimiento", logrando que con ello se perciba el proceso de comunicación como el medio más importante que tiene una sociedad para que el conocimiento trascienda".

Pero ¿cómo lograr la tan ansiada construcción del conocimiento? En mi opinión, el Tutor, en el ámbito virtual, deja en alguna forma su condición de simple transmisor de conocimiento, pasando a infundir el pensamiento que sostiene que "no existe el aprendizaje terminado", buscando con ello incentivar el análisis, las discusiones y los cuestionamientos a las afirmaciones que se sustenten durante el desarrollo del proceso educativo, e impulsando que los participantes interactúen de forma permanente, visualizándose sobre todo como un equipo que se encuentra en la búsqueda del conocimiento nuevo.

De esta manera, el Tutor tiene como primer reto estimular que los participantes "aprendan a socializar" y no se vean aislados frente a una computadora o procesador, sino, muy por el contrario, dentro de un aula en donde a su lado se encuentran sus compañeros, convirtiéndose ello en el "eje" o "engranaje principal" del proceso de enseñanza, pero sin llegar a asumir un protagonismo

que anule a los participantes, en tanto que son ellos quienes deberán asumir el "rol más importante" dentro del proceso de construcción del conocimiento.

La consecución de lo planteado colaborará con el "rompimiento del hielo" y de la "pasividad" en los participantes, logrando con ello que se vean "cara a cara", se conozcan, se sientan, se consideren parte de un grupo tanto de forma física como anímicamente, dejando de ver al computador como un "equipo frío y sin vida", sino que más bien se ubiquen dentro de un Aula donde gracias al ordenador y a las herramientas de comunicación que nos proporciona el espacio virtual, puedan construir y participar de una "sala llena de vida" en donde "conversamos", mas no "escribimos", y no "leemos" sino "escuchamos"; con ello, el Tutor permitirá un cambio radical que hará que la computadora se convierta en una "ventana" mediante la cual se "conversa, discute, analiza y especialmente se viven situaciones reales de interacción", lo que facultará la construcción del conocimiento que requerimos.

> "el Tutor no solo es el docente que imparte sus conocimientos, sino que su tarea es aún mayor, ya que debe convertirse en el agente motivador del proceso de aprendizaje".

Así, y luego de poner en ejecución las estrategias que hagan que el "Aula cobre vida", observaremos cómo paulatinamente la interrelación entre participantes se va fortaleciendo y el vínculo tutor–participante se va estrechando, permitiendo que las oportunidades de enseñanza/aprendizaje se vean favorecidas e incrementadas, en tanto que la retroalimentación se convierte en una secuencia permanente, gracias a las continuas intervenciones entre los participantes, así como también las del propio Tutor.

Es por ello que en el ámbito virtual, el Tutor no solamente es el docente que imparte sus conocimientos, sino que su tarea es aún mayor, ya que debe convertirse en el "agente motivador" del proceso de aprendizaje/enseñanza, debiendo buscar que el "proceso de socialización entre pares" se inaugure, reforzando la "comunicación horizontal" (participante–participante), así como la creación de caminos tendientes a la reflexión, discusión y análisis que faciliten que el conocimiento se forme en todo el grupo.

En suma, el Tutor para el actual proceso de Educación Virtual que es ofrecido a la sociedad del tercer milenio, no solamente deberá estar preparado como

especialista en el tema a tratar, sino también disponer de la habilidad para transmitir la información en forma adecuada, poseer la experiencia necesaria para difundir el conocimiento y tener los conocimientos que permitan ayudar a los participantes con el empleo de las herramientas tecnológicas.

Asimismo, deberá estar en condiciones de "ver" al participante tanto individualmente como de manera grupal, pues cada integrante del Aula deberá sentir su mano de forma personalizada, pero sin dejar de sentirse miembro de un equipo, construyendo para tal efecto, como ya he mencionado, un "Aula con vida"; es por ello que su capacidad como facilitador debe ser tal que logre la apertura del proceso de interacción social, lo que permitirá crear las condiciones para reforzar la comunicación intergrupal, moderando las discusiones del grupo que se realizan en el aula, pero básicamente motivando al grupo tanto individual como colectivamente en la búsqueda de la construcción del conocimiento, pudiendo, como corolario, cerrar cada tema con información que le permita al grupo hacer más concreta la construcción del conocimiento.

Finalmente, considero que el Tutor Virtual debe tener siempre presente la premisa siguiente:

> *"En la Educación Virtual el participante estudia solo, pero es importante que no estudie en soledad".*

Bibliografía:

1 DRUCKER, PETER (1959), Landmarks of Tomorrow. New York, Harper.

2 HEIDENREICH, M. (2003), Die Debate um die Wissensgesellschaft, en BÖSCHEN, STEPHAN & SCHULZ-SCHAEFFER, INGO (Ed.) Wissenschaft in der Wissensgesellschaft". Opladen, Westdeutscher Verlag.

3 JUAN L. OLGA (2004), Aprender español a través de Internet: un entorno de enseñanza/ aprendizaje.

4 KARSTEN KRÜGER (25 de octubre de 2006). El concepto de Sociedad del Conocimiento. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales - Universidad de Barcelona. ISSN: 1138-9796. Vol. XI, Nº 683.

5 PIAGET JEAN (1970), Psicología y Pedagogía.

Referencias:

1 El autor participó como ponente en el II Congreso Virttual Iberoamericano de Calidad en Educación



En Octubre, Grau y marinera...

Crónica del II Concurso Nacional de Marinera Norteña "Marina de Guerra del Perú"



Licenciado en Historia
ENRIQUE FLORES ROSALES



La categoría infante en pleno desfile.

Marinera... Es difícil no entusiasmarse al oír esta palabra... Nos remite inmediatamente al sentimiento de peruanidad, a nuestro orgullo nacional.

En los últimos años, la marinera ha sido fomentada por los medios televisivos, siendo el más conocido, el concurso realizado en Trujillo, con una trayectoria de cincuenta años que lo convierte en uno de los más prestigiosos de todos.

Como espectadores, disfrutamos de los bailes exhibidos sin imaginar todo lo que implica el llevar a cabo un evento de esa naturaleza. Eso lo pude constatar al estar inmerso en el proceso de organización de un concurso nacional de marinera: no exagero al decir que ello realmente es todo un reto, pero igualmente es gratificante la satisfacción experimentada al final de la jornada.

A finales de 2008, al evaluar los proyectos a llevar a cabo en el siguiente año, surgió la idea de que la Marina cuente con su propio concurso de marinera. Ello despertó la expectativa que siempre provoca el estar frente a una actividad que involucre danzas peruanas; nuestro sentimiento nacional aflora inmediatamente.

Por otro lado, se contaba con un indudable respaldo sentenciado por la Historia: la marinera debe su nombre precisamente a la Marina de Guerra del Perú, un anhelo popular recogido por Abelardo Gamarra, "El Tunante", quien consolidó la denominación de este baile que hasta antes de 1879 no tenía un nombre definido.

"Abril de 2009 marcó el inicio de los esfuerzos para la organización de la primera edición, la prueba de fuego, la que daría la pauta para su continuidad. El nombre del mismo sería simplemente "Marina de Guerra del Perú".

Así pues, con todo derecho la Institución se proponía llevar a cabo esta actividad para insertarla como una más dentro de su calendario institucional durante el marco de celebraciones en el mes de octubre, el mes de Grau. La fecha no podía ser más precisa y cargada de significado para la familia naval.

Abril de 2009 marcó el inicio de los esfuerzos para la organización de la primera edición, la prueba de fuego, la que daría la pauta para su continuidad. El nombre del mismo sería simplemente "Marina de Guerra del Perú". Inmediatamente surgió una cuestión central: nadie de nosotros tenía experiencia en la materia, debiendo empezarse desde cero. Para tal fin, se decidió recurrir a la asesoría de una academia de danzas con experiencia en el tema para llevar adelante nuestro evento.

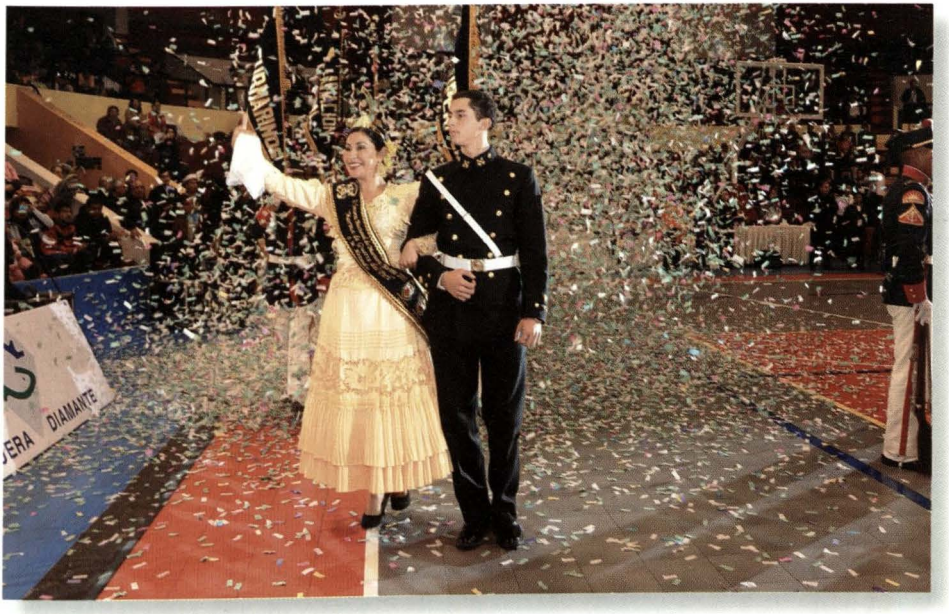
En lo particular, yo no fui parte directamente involucrada durante gran parte del proceso de preparación de aquella primera edición, sino que mi participación consistía mayormente en apoyar al comité organizador y, específicamente, en la elaboración de material histórico referido al origen de la denominación marinera y su vínculo con la Marina de Guerra.

No obstante, unas semanas antes de la realización del concurso, se me pidió integrar formalmente el comité organizador.El concurso del 2009 cubrió todas las expectativas y salió mejor de lo que imaginamos. Se logró captar la atención del público cautivo de la marinera, así como del público en general.

A ello se sumaba el atractivo que resultaba esta actividad para el personal de Marina. La continuidad estaba asegurada.
Así, a inicios del presente año, se presentó otra vez el reto: la organización de la segunda edición del Concurso Nacional de Marinera Norteña. El éxito logrado al año anterior era un aliciente, pero también una presión extra: esta vez debía ser mejor. Las labores debieron postergarse unos días, ya que nos enfocamos en la difusión del evento internacional "Velas Sudamérica Recalada Perú".

Pasado este, se empezaron las primeras reuniones de trabajo. Esta vez formé parte del comité desde los inicios, por lo que puedo reafirmar una vez más que organizar un Concurso Nacional de Marinera Norteña es todo un trabajo. Hasta el mínimo aspecto debe contar con coordinaciones previas. Por ejemplo, la fecha de celebración del concurso necesitaba ser inscrita en el calendario general de actividades ligadas a la marinera.

Si el año anterior se había realizado el 10 de octubre, nada debía interponerse en la inscripción de nuestro evento en una fecha similar. Sin embargo, el calendario nos indicaba que esos días estaban ya copados. Y es que un detalle muy poco conocido es que los concursos de marinera son continuos y numerosos, celebrándose todos los fines de semana.



La reina, Alexandra Orué Rodríguez, imagen del concurso.

Se planteó también la posibilidad de llevar a cabo el evento en dos días, ya que en el año anterior los concursantes inscritos sobrepasaron todas las expectativas. Finalmente, se decidió por mantener sólo una fecha: el 23 de octubre.

Con la experiencia del año pasado, se decidió abordar primeramente los temas cruciales: la programación del espectáculo y el presupuesto, puntos centrales para la proyección de los auspiciadores. Como el año anterior, el evento no sólo se circunscribía al concurso sino que abarcaba actividades paralelas: una muestra itinerante de la Marina de Guerra, en donde se presentaba al público stands informativos sobre las fuerzas que componen la Institución, un amplio patio de comidas y una zona de juegos.

Para cubrir los gastos estimados, se elaboraron paquetes de auspicio con determinadas cantidades a aportar, recibiendo a cambio diversos beneficios publicitarios. Paralelamente, se hicieron contactos con la Municipalidad y el Gobierno Regional del Callao para su participación en la organización.
La Municipalidad, al igual que el año anterior, asumió el compromiso de acompañarnos este año como co-organizador; con el Gobierno Regional no se llegó finalmente a un acuerdo en concreto.
Definida también la participación de los auspiciadores, se empezó en sí el proceso de organización.



"Señoras de la marinera", una coreografía de lujo.

Un objetivo central lo constituía la buena difusión del evento, que motivaría la acogida y la expectativa del público. Y para ello era crucial una buena presentación e imagen del mismo. Los afiches y volantes utilizados en la distribución deberían ser de primera calidad.
Se planteó entonces la utilización de buenas locaciones para promocionar nuestro evento, en el que figuraría la reina del mismo. Los escenarios navales se daban por descontados, agregándose otros que sugirieran señorío y tradición. Muchos surgieron como candidatos, pero debimos optar sólo por algunos, por el factor tiempo.

Indudablemente una de las locaciones más recordadas fue la Casona Solariega de Aliaga, en el Centro Histórico, única casa que aún se mantiene en poder de sus dueños originales: los Aliaga, descendientes de Gerónimo de Aliaga, uno de los Trece del Gallo y que vino con Pizarro en 1533.

También son dignas de mencionar las sesiones ocurridas en el Convento de San Francisco, la Plaza Mayor y la Casona Riva Agüero, todas sugiriendo el marco histórico necesario. En la Plaza, numerosos concurrentes se acercaban a observar la rutina de las fotos, solicitándonos muchos turistas tomarse fotografías con la reina, vestida para la ocasión. Ello nos entusiasmaba sobremanera, sobre todo por la imagen que dejábamos al visitante foráneo. Nuestra difusión iba por cauces no propuestos inicialmente.

"También son dignas de mencionar las sesiones ocurridas en el Convento de San Francisco, la Plaza Mayor y la Casona Riva Agüero, todas sugiriendo el marco histórico necesario."

Las sesiones fotográficas debían culminar en el Complejo Arqueológico de Pachacámac: un ambiente natural bajo arquitectura prehispánica. Con ello nuestro mensaje de vinculación de la marinera con nuestras más antiguas raíces se completaría. Lamentablemente, por factores ajenos a la organización, esta esperada sesión no pudo concretarse.
Los ambientes y escenarios marítimos brindaron el complemento perfecto para reafirmar también la relación histórica de la Institución con la marinera: la Plaza Grau del Callao, el museo de sitio B.A.P. "Abtao", el Cañon del Pueblo y los apacibles parques de La Punta sirvieron de telón de fondo para este fin. Con todo el material obtenido, el resultado no pudo ser mejor: los volantes y afiches fueron muy bien acogidos por los jefes y en general por quienes los veían.


"En octubre, Grau y Marinera,
Sentimiento y Tradición".

En este punto debemos hacer mención de un elemento muy importante y que ha sido diferido hasta ahora: la reina del concurso, la imagen propiamente dicha del concurso.
En la edición de 2009 se contó con una joven oficial de Marina, la entonces Alférez de Fragata Lorena Márquez Ísmodes, nuestra primera soberana. Para este año, la elegida fue Alexandra Rodríguez Orué, campeona de la categoría adulto de la primera edición, joven con vasta experiencia y dedicación en el mundo de la marinera.

Luego de la etapa de sesiones fotográficas, empezó el trabajo "fuerte": poner en marcha la logística del evento. Y es aquí que puedo decir que si algo aprendí en este proceso de organización fue que debía acostumbrarme a realizar funciones muy distantes a las habituales. Imagino qué pensarían mis colegas historiadores al saber que fungí de utilero en las sesiones fotográficas, que solicitaba presupuestos de toldos con los proveedores, que terminé midiendo andamios y tribunas en el coliseo Miguel Grau encaramado sobre el riel superior, que convertí mi auto en eventual transporte para el traslado de material diverso, etc., etc. Pero nada en eso me provoca algún reproche; uno nunca termina de aprender en toda labor que se le encomiende y particularmente en eso descansa en mucho el trabajo en equipo: en una participación de todos, en apoyo del compañero.

Paralelamente a ello, continuábamos en el rubro difusión, pero esta vez involucrados en dos aspectos: primero, apoyar la labor de contactos con los medios de prensa escritos, radiales y televisivos para la trasmisión de los spots promocionales respectivos. Esta vez tuvimos una mayor participación en ello, ya que en la edición anterior la Municipalidad del Callao había estado involucrada en este rubro.

El otro aspecto es más gratificante y lo constituye el llegar directamente a la gente: el potencial marco de público en el concurso, así como los futuros participantes. Se contaba a distintas academias de bailes y asociaciones culturales de todo el país, universidades, colegios, etc., a quienes se cursaba la invitación correspondiente al concurso, entregándolas nosotros mismos para el caso de Lima.

Es estimulante notar la alegría y la expectativa con que era esperado el evento. Todos los fines de semana nos turnábamos para acudir a los distintos concursos realizados. En lo particular, en los momentos en que me tocó difundir y entregar los volantes respectivos, era notoria la receptividad del público: literalmente se "gritaban" de una tribuna a otra para comunicar que el concurso

de Marina estaba próximo; muchos se acercaban para pedir más volantes y no faltaban las preguntas en torno a las bases y el reglamento; consultaban si habría igualmente un stand dedicado a Marina y un patio de comidas; les señalaba que sí, que este año todo sería mejor, y el entusiasmo rápidamente cundía entre las personas. Era indudable que el evento del 2009 había dejado huella.

Ya que he mencionado las bases y reglamento, precisamente otro tema en el que estuve involucrado lo constituyó la elaboración del reglamento y las bases del concurso, basándonos en el estructurado el año anterior. Ahora la novedad lo constituía el concurso de barras, las cuales iban a alentar a sus parejas concursantes. Tratamos de plasmar claramente los aspectos a ser evaluados en relación al comportamiento, organización y creatividad de estas.

Culminadas las bases, el 1° de octubre se abrieron las inscripciones, proceso que estaría íntegramente a cargo de la Academia de Danzas Folklóricas "Esmila Zevallos", asesora de nuestro concurso, al igual que en el 2009. Aquí fue donde nuestros nervios se ponían a prueba, ya que pasados los primeros días, los concursantes no daban signos de vida; no obstante, dos días antes del cierre de inscripciones, largas colas en el local de la academia reafirmaban nuestra peruanísima costumbre de esperar hasta el último momento.



De blanco, integrantes de la coreografía "Señoras de la marinera".

Horas antes del inicio del concurso, había aún personas pugnando por alcanzar un cupo. Como en la primera edición, las parejas inscritas pasaron de 200.

Como puede notarse en el transcurso de esta narración, el proceso iba avanzando paralelamente en todas sus fases, y por ello uno tenía literalmente que multiplicarse. Y no puedo dejar de reconocer que se pasan por momentos de mucha tensión, justamente por la necesidad de lograr un producto de calidad. Las discusiones entre nosotros eran a veces prolongadas, pero finalmente entendíamos que todo esfuerzo era en pro de lograr un buen resultado. Así también pudimos conocernos mejor, en especial en mi caso, pues llevo relativamente poco tiempo trabajando en la Marina, pudiendo afianzar y consolidar nuestra amistad.

> "Y llegó el día esperado. 23 de octubre. La orden fue estar muy temprano para preparar la pista de baile. El evento comenzaría a las 10:00 AM. Los concursos de marinera implican generalmente una jornada completa, culminando en la noche. Nos esperaba un largo día de trabajo."

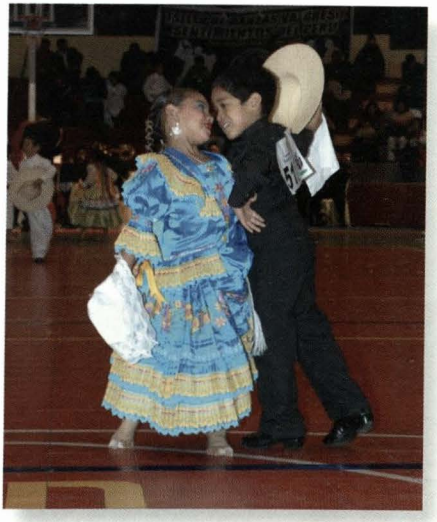
En la recta final de la preparación del concurso se dieron los ensayos generales en el mismo coliseo "Miguel Grau", presentando las coreografías seleccionadas, así como la presentación de los atractivos adicionales.

En torno al espectáculo del concurso mismo, se decidió la inclusión nuevamente de la Compañía "Fanning", pero en esta oportunidad se buscó que participara en el mismo momento del baile de la reina con sus desplazamientos y evoluciones, a diferencia del año anterior en el que sólo escoltó a la soberana y su pareja. Adicionalmente se consideró la presentación de un número que resultase novedoso y de mayor atractivo para el público. Finalmente, se optó por la coreografía "Tres generaciones por la paz", campeona en el certamen de Trujillo del presente año.

Conforme el día se acercaba, las expectativas crecían. Todo iba quedando listo. Un esfuerzo adicional debió hacerse para la Conferencia de Prensa, en donde se anunciaría oficialmente el evento. Este se realizó el 18 de octubre en el Centro Naval de San Borja, en una ceremonia al aire libre, acorde con la naturaleza de la marinera. Ahí se coronó a Su Majestad Alexandra como "Reina" de la segunda edición, realizando su baile de exhibición.

Como maestro de ceremonias, tuvimos la presencia del señor César Alvitez, toda una institución en el mundo de la marinera, y quien estaría presente en nuestro concurso, al igual que el año pasado.

Y llegó el día esperado. 23 de octubre. La orden fue estar muy temprano para preparar la pista de baile. El evento comenzaría a las 10:00 AM. Los concursos de marinera implican generalmente una jornada completa, culminando en la noche. Nos esperaba un largo día de trabajo.



Pareja de pequeños cuyas coreografías nos deslumbraron

Todos los que alguna vez hemos visto por televisión un concurso de marinera sabemos cómo se va desarrollando este: una etapa de eliminatorias que da paso a una semifinal, y de ahí a una final que definen a los campeones de las respectivas categorías (preinfante, infante, infantil, junior, juvenil, adulto, senior y master, que van de acuerdo a las edades, desde los 4 años).
Adicionalmente, se presentó también una eliminatoria de concursantes con habilidades diferentes, antes denominada categoría especial: participantes con síndrome de Down.
Siendo novedad en esta oportunidad, estos concursantes pusieron la nota tierna, desplegando esfuerzo y alegría en pos de lograr el campeonato.
No narraré en sus detalles el evento, pues resultaría interminable. Me abocaré a brindar algunos detalles que se me vienen a la mente. Uno de ellos está referido a lo que pasa en los alrededores cuando se realizan las "tandas", vale decir, cuando las parejas están en la pista de baile concursando.

Primeramente, los demás competidores, presentes en el túnel que da a la pista de baile, ensayan para cuando les toque su turno. Es sorprendente el grado de esfuerzo que se pone en esta espléndida danza: pies sangrantes, ampollas y uñas quebradas son indicativos más que suficientes.
Por otro lado, hay que anticipar al maestro de ceremonias (el señor Alvitez) el jurado calificador respectivo, trabajo que me correspondió, por segunda vez, a mí. ¡Menuda labor! Al arribar cada uno de los 30 jurados invitados se anota su

nombre en una bolilla que va a parar a un ánfora. Cada vez que se requiere seleccionar jurados para una calificación de tandas, debo sacar siete bolillas —el número requerido para esta tarea— al azar. Esto con la finalidad de garantizar alternancia en la calificación y evitar suspicacias. Para la etapa eliminatoria no hay mucho problema: como son muchos participantes en cada categoría (vale decir varias tandas), un mismo jurado califica a todos los participantes de la misma y es recién al pasar a la siguiente cuando se renueva.

Las etapas finales son mi pesadilla: cada categoría sólo consta de una tanda y se renueva jurado constantemente. Me debo multiplicar para no sólo sortear, sino también ver qué jurado ha calificado de manera seguida para retirar su bolilla y darle un descanso; a todo ello se debe sumar que debo dictar al maestro de ceremonia —que respira sobre mi nuca prácticamente en esas instancias— los nombres de los seleccionados. Como en todo evento, en su transcurso se presentan los imponderables de siempre: una pareja que no llegó a tiempo, momentos en que no responde el micrófono, interrupción



La marcialidad de la Compañía Fanning, al compás de una marinera.

de la trasmisión del circuito cerrado y un largo etcétera. Pero estos detalles en el balance final pasaron inadvertidos, síntoma de una reacción rápida para paliarlos por parte de los encargados.
Fuera de ello, el espectáculo que se brindó en esta oportunidad fue magnífico, y de eso pueden dar fe todos los asistentes. La coreografía de la Reina, acompañada de la Compañía "Fanning", fue vibrante; en especial el momento en que se simbolizó al "Huáscar" y el toque de duelo por la muerte de Grau, para luego renovar los compases de la "Marinera de los Mares", compuesta por el Capitán de Navío Luis Benites Morillas.

La coreografía campeona de Trujillo fue por igual emocionante, destacando la performance de los niños, jóvenes y adultos que la conforman. Recuerdo muy bien la sorpresa del público al apagarse totalmente las luces del coliseo y dar paso a los haces láser, lo que provocó una ovación general; luego vino lo mejor: la parte culminante al conformar la palabra "Naval" y la despedida al ritmo de la melodía "Color Esperanza".



El pabellón nacional, junto al pabellón de la Marina, simbolizaba mejor que nada que la misión propuesta se llevaba a cabo con éxito. La Institución contribuía al fomento del sentimiento patrio.

Otros momentos que se me vienen a la mente llegan dados por las notas de alegría y color brindadas por las barras, las cuales alentaban en todo momento para poder lograr el premio "Gran Barra 2010". A ello se sumó la interacción del maestro de ceremonias con el público, lo que dio un marcado ambiente festivo al concurso. Asimismo, la premiación a la señora Lucy Mantilla, en reconocimiento a su notable trayectoria como compositora de varias de las más conocidas marineras. Y el final, siempre con la ya clásica caída de globos, coronaba a la pareja ganadora de la categoría adultos, la más importante de todas.

Reflexionando sobre lo que implica una labor como la llevada a cabo, creo que puedo compararlo a la dinámica que surge en esta crónica: Ana primera parte en el que es patente el trabajo y la responsabilidad y por ende las tensiones, y una segunda que resume una satisfacción y gratos recuerdos. Así podría graficar, en suma, mi experiencia en la organización de nuestro concurso de marinera.

Por ello, más allá del aspecto material y logístico, puedo decir que nuestra peruanidad descansa firmemente en ese sentimiento: esa conciencia de estar todos nosotros conectados bajo similares parámetros culturales, lo que hace que la riqueza de nuestro folklore, aunque diverso, se sienta como propio y haga de la marinera un súmmum de todo el orgullo y emoción que se experimenta al sabernos poseedores de tan rico legado. No por otra cosa se denomina muchas veces a la marinera como el "baile nacional".

Es verdad que el público disfrutó y se revistió de aquel sentimiento, como ha sucedido también en los diversos eventos que se dan a nivel nacional, pero existe un detalle diferenciador: la marinera ha vuelto con nuestro concurso a su sitial junto a la Marina de Guerra del Perú, cuna de su denominación.

La misión de la Institución de fomentar el patriotismo, al amor al suelo patrio, ha sido en ese sentido completada, y el esfuerzo, por más duro que sea, nunca superará a la satisfacción de saber ahora que la Marina es cultora de las tradiciones más queridas y que ella descansa junto a nuestros héroes más ilustres. Por eso se puede decir ahora que la marinera es una tradición naval, con justo e histórico derecho, y podemos expresar con más convicción que nunca:

"En octubre, Grau y Marinera, sentimiento y tradición."

Museo Naval del Perú

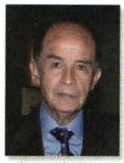
Fuente de cultura para nuevas generaciones







Un novelista que de niño soñó con ser marino

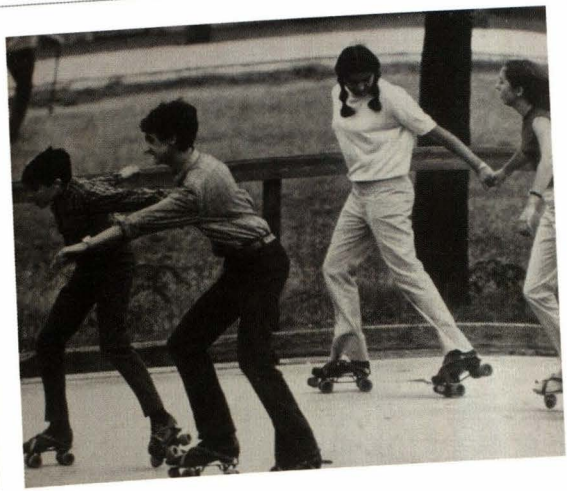


Contralmirante
FERNANDO CASARETTO ALVARADO
Director del Museo Naval del Perú

Mario Vargas Llosa, ciudadano universal, es un peruano que respira generacionalmente al lado de quienes pertenecemos al paisaje citadino del tranvía en rumbo a las playas de la hoy llamada Costa Verde, encaminamiento de rieles de acero y durmientes de madera que nos conducían sin sobresalto a destino. En Chorrillos el agua brotaba tibia de los acantilados, lo que dio, de antaño, origen a la denominación precisa de este balneario: Chorrillos. Nació Mario Vargas Llosa el domingo 28 de marzo de 1936.

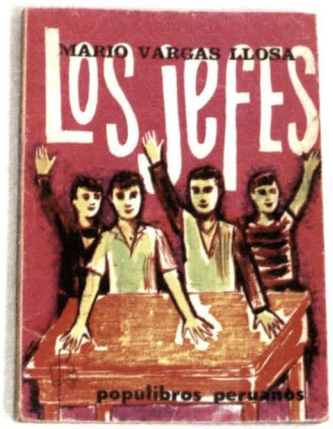
Veintidós años, desde 1936, marcan la aparición de la primera obra de Mario Vargas Llosa, Los jefes, que fue presentada al concurso "Leopoldo Alas", obteniendo el primer premio y su publicación al año siguiente. Este pequeño libro contiene cinco cuentos: "Los jefes", "El desafío", "El hermano menor", "Día Domingo" y "Un visitante". El segundo cuento se acerca a la historia de "Carita" y "Tirifilo", famosos delincuentes de antiguo relato que se retan a arma blanca.

"Día domingo" menciona a un joven pretendiente casi niño, Miguel, en trance de enamorar a Flora, protagonista esta a quien muchos contemporáneos po-



El escritor, en cotidiana diversión familiar.

demos tal vez identificar sin mucho esfuerzo. "Pura pose" es también frase del hablar cotidiano de los jóvenes posiblemente aún lejos de conocer a Shakespeare, y "Mucho ruido y pocas nueces" es la analogía de quien presumía más de la cuenta, y allí quedaba el argumento.



En demanda de indagar en años anteriores a "Los jefes", cabe recordar un antiguo trabajo de carácter periodístico de nuestro escritor: En el país de las mil caras. Expresa en afán autobiográfico:

> *"De uno a diez años viví en Cochabamba, Bolivia, y de esa ciudad donde fui inocente y feliz, recuerdo, más que las cosas que hice y las personas que conocí, las de los libros que leí: "Sandokan", "Nostradamus", "Los mosqueteros", "Cagliostro", "Tom Sawyer" y "Simbad". Las historias de piratas, exploradores y bandidos, los amores románticos, y también los versos que escondía mi madre en el tocador (y que yo leía sin entender, sólo porque tenían el encanto de lo prohibido) ocupaban lo mejor de mis horas. Como era intolerable que los libros que me gustaran se acabaran, a veces les inventaba nuevos capítulos o les cambiaba el final. Esas continuaciones y enmiendas de historias ajenas fueron las primeras cosas que escribí, los primeros indicios de mi vocación de contador de historias".*

A los diez años de edad, este niño conoció a un padre que daba por muerto, experiencia que no le fue grata ni lo sería en adelante. Guarda por su mamá Dora entrañable cariño.

En el año 1946 la familia viaja a Piura en circunstancias en que su abuelo es nombrado prefecto. Hacen escala en Arequipa, su ciudad natal, donde residía su tío Eduardo.
Se extasía entonces con la visión del mar de Camaná y exige a sus 11 años de edad que el automóvil en que viajaban se detenga para:

> *"Darme una zambullida en esa playa brava y salvaje. Mi bautizo marino no fue muy exitoso porque me picó un cangrejo. Pero, aun así, ese amor a primera vista con la costa peruana ha continuado".*

En Piura ingresa al colegio "Salesiano" para cursar el quinto grado; termina primaria en Lima e inicia secundaria en "La Salle". En el Colegio Militar "Leoncio Prado" cursa tercero y cuarto, para finalizar el último año en el Colegio "San Miguel", de la recu-

rrente Piura, y volver a Lima el año 1953 e ingresar a la "Universidad Nacional Mayor de San Marcos" para estudiar Letras y Derecho, contra la voluntad del padre, que consideraba inapropiado un hijo con vocación de poeta.

Arribando en segunda instancia a inmediaciones de 1958, en alguna ocasión una publicación promocional de la Marina (Una historia muy pequeña) menciona, entre otros trabajos menores realizados por M.V.LL., uno que ejerció en "Radio Central" ("La emisora más popular"), sita en la calle Belén, de Lima, donde fue director de noticias en el programa "El Panamericano", que emitía esta emisora en frecuencia diaria a las 8 AM y 9:30 PM, junto con otros programas también diarios: "Mi piano y yo", conducido por Juan Carlos Correa a la 1.45 PM; "Charlas del cine", con Pepe Ludmir, a las 2 PM; "Pablo y sus amigos", a las 10 PM, a cargo del recordado Pablo de Madalengoitia, y "Pantúfalo Bill", de Pedrín Chispa, a las 7:45 PM.

"Pura pose" es también frase del hablar cotidiano de los jóvenes posiblemente aún lejos de conocer a Shakespeare, y "Mucho ruido y pocas nueces" es la analogía de quien presumía más de la cuenta, y allí quedaba el argumento.

Pedrín Chispa fue un libretista que dejó huella en quienes alguna afición podíamos tener por los entonces llamados radioteatros y que modernamente pasaron a ser las telenovelas.

El mérito mayor de los primeros es que incidían obligadamente en la imaginación del radioescucha. Así, en una versión del cuento "La Cenicienta" —por poner un ejemplo—, el libretista aludido hacía la composición en verso y algunas líneas quedan aún flotando por allí. En el episodio de las doce de la noche en que "Cenicienta" fuga de la fiesta en circunstancias de ser requerida de amores por el príncipe, cabe recordar: "Alerta la guardia real, que a su majestad imperial, se le escapa el material".

1958 y el grado de Bachiller en Humanidades: el 27 de agosto sustentado en una tesis relacionada con Rubén Darío. Pone a M.V.LL. en rumbo definitivo a la literatura, en coincidencia con la ya mencionada aventura "Los Jefes", de exitoso resultado.
Cinco años más tarde irrumpe en la literatura de los sesenta La ciudad y los perros; el editor, en una concatenación de nueve novelas de M.V.LL., es "Seix Barral".

Tiene el autor por entonces 27 años de edad y este libro, polémico, argumentalmente hijo de aquella experiencia de tercero y cuarto de secundaria en el "Leoncio Prado", dada la latitud y longitud en que salió a la luz, lo revela (premio "Biblioteca Breve 1962") como un escritor de temprana consagración. Tirios y troyanos advierten en su autor un joven maestro de la narrativa; edita el libro "Seix Barral" y viene al caso transcribir unas frases de Carlos Barral en el prólogo de "Los Cachorros" (editorial "Lumen", Barcelona, 1967), palabras que se relacionan justamente con aquel galardón de 1962:

> *"Cuando quise conocerle, Vargas Llosa era para mí sólo un nombre, el nombre que encabezaba un manuscrito presentado al premio 'Biblioteca Breve' y que había sido una de las mayores y más estimulantes sorpresas de mi carrera de editor.*



En la primera entrevista me pareció un personaje desconcertante. Un literato sobrio de ideas tajantes con frecuencia inesperadamente agresivas, pero en cuyas maneras trasparentaba cierta cultivada indulgencia, algo que sugería el brillo mate de los galones de la bordada casaca colonial o el ondulante reflujo de las chorreras en cada inesperada expansión de la jovialidad".

Cabe aquí traer a colación una historia que aún cuando el mismo M.V.LL. la menciona, llama a duda. Se trataría de una quema de "La ciudad y los perros", de varios cientos de ejemplares, realizada en el patio del Colegio Militar "Leoncio Prado". No obstante, debo expresar que no he logrado entrevistarme con ninguno de los pirómanos de aquel rito, que más parece producto del imaginario popular.

La novelística de M.V.LL. se halla después en la no menos notable "La Casa Verde" (1966), que tiene un opúsculo intitulado "Historia secreta de una novela" ("Tusquets Editores", Barcelona, 1971), que deviene de una conferencia que dio su autor el 11 de diciembre de 1968, en Washington, continúa en ritmo ascendente con esta obra de compleja trama cuyos personajes se manejan en múltiples escenarios. Es sin duda una de las tantas marcas mayores de Vargas Llosa en su laborioso e incansable derrotero, que emerge también de esta editora.

"Conversación en la Catedral", en 1969, tan relacionada con la era gubernativa del General Manuel A. Odría (época que es de gran significado para la generación Vargas Llosa), periplo de más sombras que luces pero signado también por experiencias gratas, más bien adjetivas pero inolvidables: por ejemplo en la música (Dámaso Pérez Prado), en el baile (mambo), en el deporte (Alberto Terry y Universitario de Deportes, club que tiene en Vargas Llosa un hincha de lujo). Las corridas de toros con palco privado obsequiado al gobernante por los infaltables lacayos de turno. La chismografía como característica nacional. Y por supuesto la corrupción a toda máquina.

> "A los diez años de edad, este niño conoció a un padre que daba por muerto, experiencia que no le fue grata ni lo sería en adelante. Guarda por su mamá Dora entrañable cariño."

"Pantaleón y las visitadoras", de 1973, donde un capitán de ejército es protagonista irremediable en una trama que desnuda una problemática castrense no exenta de humor; daría lugar esta novela a una película de gran popularidad. "La tía Julia y el escribidor" (1977), obra en la que justamente M.V.LL. profundiza temas relacionados con aquella experiencia radial de sus jóvenes años en Panamericana.

"La guerra del fin del mundo", de 1981, basada en la Guerra de Canudos, de carácter agrarista, ocurrida en Brasil, es notable obra en la producción vargallosiana. "Historia de Mayta" (1984), argumenta en el levantamiento del trotskista Alejandro Mayta, en el Perú del año 1958.

"¿Quién mató a Palomino Molero?" (1986), tramada en Talara, presenta al personal de la base aérea de esa localidad en torno a un crimen del que es víctima un avionero que mantenía una relación amorosa con la hija de un notable del lugar. "El hablador" (1987), está íntimamente relacionada con la etnia machiguenga de la Amazonía peruana. Curiosamente, este trabajo tiene que ver con una experiencia de su autor transcurrida 30 años atrás. Él lo explica así:

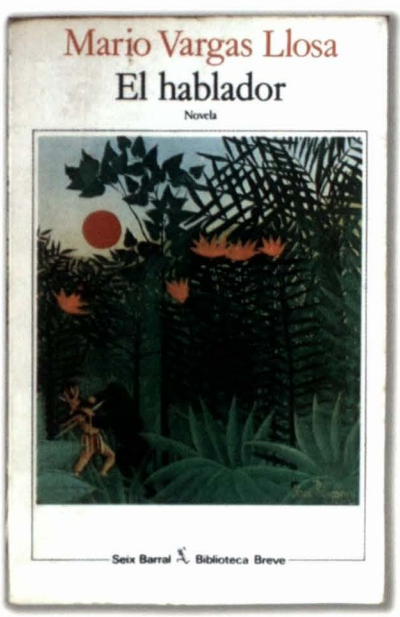
"Terminé la universidad en 1957. Al año siguiente presenté mi tesis y obtuve una beca para hacer un doctorado en Madrid. Ir a Europa —llegar de algún modo a París— era un sueño que acariciaba desde que leí a Alejandro Dumas, Julio Verne y Víctor Hugo. Estaba feliz, preparando mis maletas, cuando un hecho casual me brindó la posibilidad de hacer un viaje a la Amazonía.

Un antropólogo mexicano, Juan Comas, iba a recorrer el Alto Marañón donde se hallan las tribus aguarunas y huambisas, y en la expedición había un sitio que ocupé gracias a una amiga.

Estas semanas en el Alto Marañón, visitando tribus, caseríos y aldeas fue una experiencia inolvidable, que me mostró otra dimensión de mi país [...], era saltar del siglo XX a la edad de piedra, entrar en contacto con compatriotas que vivían semidesnudos en condiciones de primitivismo extremo y que, además, eran explotados de manera inmisericorde. Los explotadores, a su vez, eran pobres mercaderes, descalzos y semianalfabetos, que comerciaban en caucho y pieles compradas a las tribus a precios irrisorios, seres que castigaban con salvajismo cualquier intento de los indígenas de emanciparse de su tutela".

Se detiene aquí, en esta novena producción novelística de la editorial "Seix Barral", para, después de un lapso, retomar su notable intervención que bien puede considerarse histórica en el despegue y desarrollo de M.V.LL.

En 1988, "Tusquets Editores" edita Elogio de la madrastra, de sutil trama y carácter erótico. "Lituma en los Andes" (1993), de Editorial Planeta, aborda la subversión terrorista de "Sendero Luminoso" en el Perú y mereció tres galardones internacionales (premio "Planeta", de España, 1993; premio "Arzobispo Juan de San Clemente", de Santiago de Compostela, 1994; premio "Chianti Rufino Antico Fattore", de Florencia, Italia, 1995).



Editorial Alfaguara"editó sucesivamente tres novelas de M.V.LL.: "Los cuadernos de Don Rigoberto" (1997), donde reincide con sabia delicadeza en el tema del erotismo.

"La fiesta del chivo", del año 2000, ambientada en República Dominicana durante la dictadura de Leónidas Trujillo, corruptela que el autor hilvana con su reconocida habilidad; hurga en los entretelones del poder en la dilatada era trujillista y así incide nuevamente en lo que es un lugar común en la obra de Mario Vargas Llosa.

"La fiesta del chivo" daría lugar, como en casos anteriores, a una película de cierta re-

levancia. El 30 de setiembre de 2007 la Asociación Cultural Peruano Británica puso en escena, en el Teatro Británico de Miraflores, "La fiesta del chivo" bajo la dirección del notable director colombiano Jorge Alí Triana, producción que alcanzó resonante éxito en el ambiente cultural latinoamericano.

"El paraíso en la otra esquina" (2003) y el proceso sin éxito que significó el viaje de Flora Tristán —descendiente de Pío Tristán, personaje arequipeño de abolengo a quien ella reclamaba participación de herencia—, es en sí misma una investigación en torno a la notable feminista, abuela del pintor Paul Gauguin. Mario Vargas Llosa, uno de los novelistas contemporáneos más importantes, aborda también teatro, y hemos de recordar entre otras: "La señorita de Tacna" (1981); "Kathie y el hipopótamo" (1984); "La Chunga" (1986) y "El loco de los balcones" (1993). Estas cuatro obras fueron luego editadas por "Seix Barral". En cambio, "Ojos bonitos, cuadros feos" (1996), por PEISA.

> "Cuando quise conocerle, Vargas Llosa era para mí sólo un nombre, el nombre que encabezaba un manuscrito presentado al premio 'Biblioteca Breve' y que había sido una de las mayores y más estimulantes sorpresas de mi carrera de editor."

La última producción teatral de M.V.LL., Al pie del Támesis, merece comentario aparte. Fue protagonizada por el notable Alberto Ísola y la actriz Bertha Pancorvo, bajo la dirección de Luis Peirano. El estreno mundial de esta obra se dio el 29 de marzo de 2008 en el Teatro Británico de Miraflores, y en esa circunstancia pudimos entender mejor, digamos en primera persona, a Mario Vargas Llosa en la reconocida convicción y tenacidad que él pone en las cosas que hace.

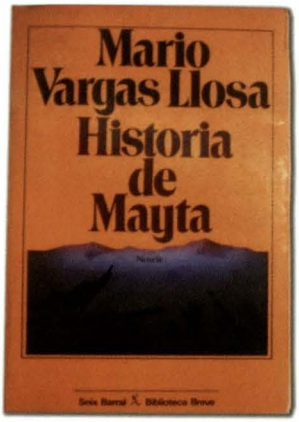
Acudió en múltiples oportunidades a los ensayos previos y generales, participó activamente en ellos y, por supuesto, en el propio estreno y en varias de las funciones.

El género ensayo abarca una copiosa producción, desde "Tirant lo Blanch" (1969) e "Historia de un deicidio" (1971), copioso trabajo que analiza la obra de otro grande de la literatura latinoamericana, como Gabriel García Márquez (de quien era muy cercano amigo Mario Vargas Llosa antes de que se produjera entre ambos un distanciamiento que aún no tiene solución), y "La orgía perpetua" (1973), que tiene su argumento en la obra de Flaubert, Madame Bovary.

Así y sucesivamente (el presente trabajo no intenta acercarse a compendiar siquiera parte de la obra vargallosiana) se da una vorágine de ensayos dentro de los cuales me permito mencionar: "Entre Sartre y Camus" (1981); "El pez en el agua" (1993), que hurga en la aventura política del autor, empresa que encuentra asidero en las convicciones de libertad y democracia que signan su personalidad.

Mario Vargas Llosa es un humanista. Como en sus lecturas iniciales, se siente protagonista en la armadura de "Tirant lo Blanch" (1490); "El Quijote" (1605), combatiendo hoy a los enemigos de la libertad. No están a su frente molinos de viento; él sabe que no lo son, y que con su pluma, ayer y hoy, vence a quienes debe vencer en demanda justamente de la libertad a la que todos tenemos derecho, del respeto a la vida, del amor en sus múltiples características.

Mantiene la frescura de sus obras aurorales; se siente y es combatiente perpetuo asentado en sus convicciones, capaz de poner su propia carrera literaria en peligro cuando se tiene que defender la democracia, ¿o no fue ello capítulo de temeraria actitud cuando en determinada circunstancia el Perú estuvo en situación crítica de su historia?



Y es que la libertad es bandera que flamea siempre impoluta en el más alto mástil de las convicciones vargallosianas. Recordamos el 18 de abril de 1985 a un Vargas Llosa apenas transcurridos sus 50 años de vida, en una conferencia intitulada: "La Libertad de la Cultura, la Cultura de la Libertad".

El escenario es Santiago de Chile, y fue invitado por la "Fundación Eduardo Frei", en pleno auge del gobierno militar que presidía el General Augusto Pinochet Ugarte. En esa ocasión expresó, entre otros muchos conceptos, lo siguiente:

"Escribir es un oficio solitario, enfrentado al papel, con la pluma en la mano, para que brote eso que a falta de otro mejor se conoce con el nombre de inspiración. No hay más remedio que aislarse de la vida inmediata y sumergirse en el mundo íntimo de la memoria, la nostalgia, las secretas apetencias, la intuición y el instinto, ingredientes que alimentan la imaginación creadora.
El proceso del que nace una ficción es largo, difícil, fascinante.
Aunque desde que escribí mi primer cuento lo he vivido muchas veces, nunca he acabado de entenderlo plenamente. No sé si les ocurre a todos

los escritores, pero en mi caso, aun cuando hago un gran esfuerzo de lucidez mientras escribo y trato de tener un control racional de la historia, los personajes, los diálogos y los paisajes que van surgiendo al compás de las palabras, nunca puedo evitar una cierta oscuridad que como su sombra, acompaña a la tarea consciente a la hora de escribir. Ese elemento que espontáneamente brota de lo más recóndito de la personalidad impone a la historia que uno está escribiendo una coloración particular, establece entre los personajes jerarquías que a veces trastornan sutilmente nuestra intención consciente, matiza e impregna aquello que contamos de una significación o simbolismo que en algunos casos no sólo no congenian con nuestras propias ideas sino que pueden llegar a contradecirlas radicalmente".

"Escribir es un oficio solitario, enfrentado al papel, con la pluma en la mano, para que brote eso que a falta de otro mejor se conoce con el nombre de inspiración."

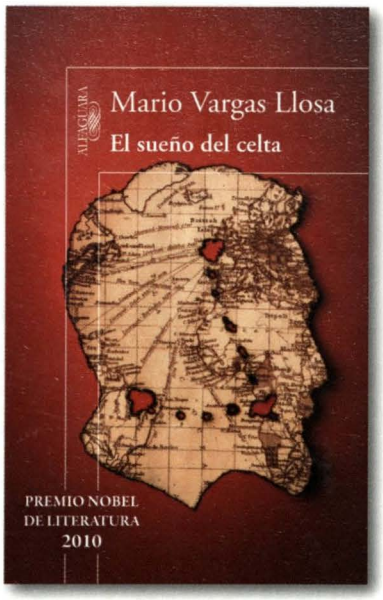
Cinco años después de esta cita en Chile, M.V.LL. sería candidato a la presidencia de la República del Perú. El 26 de febrero de 1990 ofreció una conferencia en el Centro de Altos Estudios Militares (CAEM). En el contexto de ella se refirió a las Fuerzas Armadas, cuando por entonces la supervivencia del país frente al terrorismo senderista era muy grave:

"Las Fuerzas Armadas deben ser dotadas del equipo necesario para llevar a cabo una acción antisubversiva eficiente. En esto un gobierno no puede ahorrar, porque lo que está en juego es nuestra supervivencia como país libre y de este tiempo, como nación capaz de participar de las extraordinarias oportunidades que nuestra época ha puesto al alcance de las naciones que optan por la modernidad y están dispuestas a pagar el precio que cuesta alcanzarlas.

Un gobierno del Frente Democrático (FREDEMO) contemplará entre sus inversiones prioritarias dotar a las Fuerzas Armadas de armas y sistemas de transportes y comunicación y de los servicios de infraestructura que le permitan desplegar una acción contraterrorista eficaz. Y hará cuanto esté a su alcance para que el pueblo apoye esta inversión como un gran empeño de salvamento nacional al que todos —pienso en los ciudadanos independientes, en las empresas privadas— tenemos la obligación de contribuir".

Viene a colación referirme finalmente a la última novela del hoy Premio Nobel de Literatura: "El sueño del celta". Toma pie en un personaje histórico llamado Roger Casement, quien desenvuelve sus actividades por encargo del Gobierno británico en dos escenarios, el Congo y la Amazonía, ambiente último en el que se daba el famoso boom del caucho con su secuela de explotación y barbarie.

El origen irlandés del protagonista enciende en él la pasión por la independencia de Irlanda respecto a Inglaterra.



La novelística de Vargas Llosa, ya lo hemos mencionado, es excepcional; siempre acude tras el arduo trabajo de investigación y puesta en escena —es un decir— de su labor, a sembrar en sus lectores el cúmulo de inquietudes que él provoca en el proceso hasta concluir.

La recurrente sabiduría de nuestro novelista nos conduce discretamente, con mano de maestro, al tema central, al que accedemos casi subrepticiamente, para después, provistos ya del armamento intelectual, alcanzar, los lectores la meta, cómplices ya en la trama y comprometidos de tal manera en la obra que posiblemente la palabra fin alcance un secreto objetivo: el epílogo es sólo una pascana.

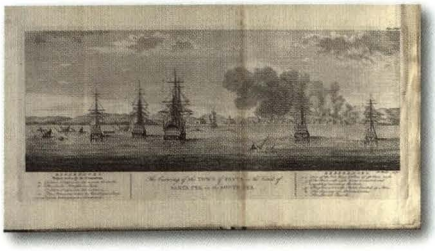


Geohistoria marítima:

Relaciones espaciales del poder en la historia marítima.



Contralmirante
JEAN J. DOIG CAMINO



Introducción

El presente artículo es motivado por las primeras palabras que promueven la creación del Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú - IEHMP (1973), cuando se señala por causal de tal trascendente decisión "la importancia que reviste el Mar Peruano como factor geopolítico preponderante en el desarrollo del país [...]". Por otro lado, las palabras del Almirante Miguel Grau (1877), cuando avizora en el contexto iberoamericano: "Una misión importante y trascendental está reservada a la Marina de nuestras Repúblicas: el sostenimiento de su autonomía y de sus instituciones, cuando por principios y conveniencias aparezcan, en un caso dado, formando una sola nación [...]".

También anima investigar y desarrollar la historia marítima y naval iberoamericana desde la perspectiva del pensamiento estratégico y geopolítico marítimo aplicado al proceso de toma de decisiones nacionales e internacionales, toda vez que así se contribuirá a fomentar el conocimiento e identidad no sólo con nuestro país sino con el subcontinente iberoamericano.

Este artículo pretende, asimismo, abordar la lectura de la historia marítima y naval desde el punto de vista estratégico y geopolítico, y se presenta en tres

partes: la primera, empeñada en tratar aspectos conceptuales del tema y su evolución en el tiempo; luego se ocupa del aspecto metodológico, y finalmente desea arribar a conclusiones que puedan orientar nuestro esfuerzo intelectual a desarrollar el pensamiento estratégico y geopolítico basado en el estudio casuístico de la historia en general, y particularizando en la historia marítima y naval iberoamericana.

Conceptualizaciones

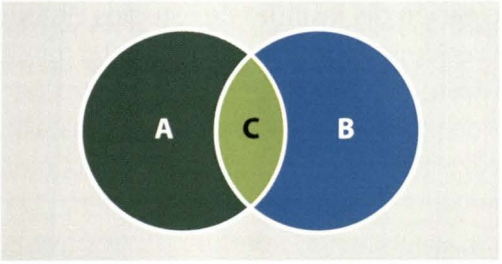
El espacio: estructura esencial

El primer paso para abordar el tema nos obliga necesariamente a ubicarnos en el marco conceptual del planteamiento que se propone, aspecto que ha sido desarrollado por la doctrina a través del aporte de estudiosos en la materia desde que se toma conciencia "[...] del papel fundamental que juega el espacio como estructura esencial en la vida de una colectividad, cabe verlo como la raíz de su posible ineficiencia o frustración" (Castañón, 1982: p. 7); esto explica que la raíz "Geo" se halle acoplada a palabras como política, economía, estrategia e historia, y que en el último caso es el tema que nos ocupa. *(Ver figura 1)*

Determinismo y posibilismo

Hay dos aproximaciones al concepto de geohistoria con un enfoque estratégico y geopolítico. La primera, desde 1890, cuando es propuesta la ciencia geográfica por Ratzel en la escuela alemana, con una perspectiva sustentada en el determinismo geográfico por el estrecho vínculo entre el hombre y su medio; y la segunda, desde 1942, en la escuela francesa por Braudel, que relaciona la geohistoria con el estudio de la dinámica entre una sociedad del pasado y la estructura geográfica que la sustenta, con el objetivo de la historia como punto de encuentro de las ciencias sociales que propugna el posibilismo del medio geográfico. (Braudel, 2002: p. 59)

Relación entre Historia y Geopolítica



(A) **Historia** + (B) **Geopolítica** = (C) **Geohistoria**
Lectura de la historia con enfoque geopolítico

Figura N° 1

Relacionismo y transnacionalismo

Por otro lado, "en la consideración de la geopolítica como 'ciencia de las relaciones del medio geográfico y de la vida histórica con las formaciones estatales' (Vicens, 1940: 12), [se] propone sustituir el posibilismo por el 'relacionismo', desechando el determinismo" (Reguera, 1991: p. 10).

En geopolítica, el aspecto geográfico de las relaciones internacionales define el contenido de la disciplina, porque remarca el objeto de su estudio: la estructura espacial del poder en el ámbito global, en ámbitos regionales o nacionales, y el de las sociedades históricas al interior de sus civilizaciones, y su carácter relacional.

El transnacionalismo es una nueva corriente de pensamiento, que cuestiona el sistema de estados como estructura del sistema internacional, pues va más allá al incorporar una pluralidad de actores, tales como organizaciones internacionales, empresas multinacionales, organizaciones no gubernamentales, unidades políticas sub estatales e individuos en una sociedad cultural. (Barbé, 2007: p. 66)

"El transnacionalismo es una nueva corriente de pensamiento, que cuestiona el sistema de estados como estructura del sistema internacional, pues va más allá al incorporar una pluralidad de actores, tales como organizaciones internacionales, empresas multinacionales, organizaciones no gubernamentales, unidades políticas sub estatales e individuos en una sociedad cultural."

Poder y poderío

El pensamiento geopolítico ha evolucionado con nuevas y más amplias concepciones del poder como ciencia política, a sólo considerar el poder político del Estado, pues incorpora al estudio de la política el poder en otros grupos humanos que se relacionan espacialmente, toda vez que el poder político, materia de estudio de la geopolítica como disciplina principal, comprende que "todo poder es político" (Duguit, citado por Duverger, 1970: p. 30), llámese poder formal o poderío informal.

El pensamiento geopolítico es por naturaleza dialéctico, por ser un proceso de razonamiento con oposición de voluntades con visión de futuro, ya que

"[...] es el proceso utilizado por los líderes de la organización para crear una visión por ella, y para elaborar un plan maestro claro y conciso que permita concretar esa visión" (Kluyver, 2005: p. 14). En esta dirección, "Vicens apunta un nuevo concepto, el de geohistoria, para referirse a la Geopolítica retrospectiva, y reclama así para el historiador una última y sintética fase de tratamiento". (García, 1999)
En geohistoria, la perspectiva de análisis dialéctico —en una última y sintética fase de tratamiento— está concebida en función interpretativa del contexto histórico que se estudia.

Luego, geohistoria es un proceso de investigación histórica que tiene que ver no sólo con diversos actores en las relaciones espaciales de poder y poderío, sino con nuevos espacios de relación —como son el tecnológico y el cultural—, donde las predicciones no tienen lugar, porque la única previsión legítima es una retrospectiva en la historia. (Yturbe, 1993: p. 226)

"Geohistoria es un proceso de investigación histórica que tiene que ver no sólo con diversos actores en las relaciones espaciales de poder y poderío, sino con nuevos espacios de relación —como son el tecnológico y el cultural—, donde las predicciones no tienen lugar, porque la única previsión legítima es una retrospectiva en la historia."

Componente dinámico: dialéctico

El componente dinámico en geohistoria está en el ejercicio interpretativo (de análisis dialéctico de hechos históricos), al estudiar hechos relevantes bajo el influjo activo del pensamiento estratégico en su contexto, limitados en el tiempo y el espacio a explicar el proceso histórico de un pasado cierto. Se distingue del componente dinámico de la geopolítica (por la especialización del proyecto político), porque es prospectivo de futuros inciertos en su máxima expresión de actividad espacial, dado que estudia poderes y potenciales en un entorno donde lo único constante es el cambio. (Reguera, 1991: p. 1)

El proceso de análisis geopolítico de elementos de información actuales y predictivos que permitirán expresar una visión espacial de futuro y cómo alcanzarla, permite distinguir el componente dinámico de la geopolítica respecto

del propio de la geohistoria, porque no sólo relaciona variables fijas y dinámicas en un contexto actual sino que se proyecta a crear condiciones espaciales de una situación futura por alcanzar hasta materializarla, esto es, a desarrollar un proceso de pensamiento estratégico aplicado a una decisión política.

Geohistoria y geopolítica

La geohistoria es parte del análisis del proceso histórico de una sociedad cultural, y viene a ser un sub proceso de análisis geopolítico del hecho histórico científicamente tratado —fijo e inmutable—; por tanto, pertenece a la historia. Sin embargo, al emplear el método geopolítico para el estudio del hecho histórico, sirve a la geopolítica como disciplina auxiliar en la toma de decisiones y previsiones que se rigen por la experiencia. *(Ver figura 2)*

Relación entre Geohistoria y Geopolítica

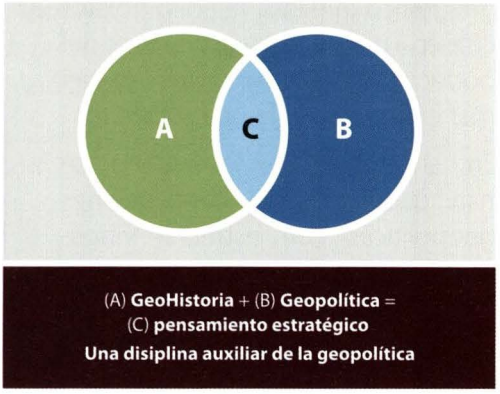


Figura N° 2

Geohistoria y geopolítica son dos conceptos diferentes por el factor tiempo, pero interrelacionados por el factor espacial, en una constante común basada en la reiteración cíclica de experiencia provocada por la geografía, independiente del momento histórico y de la naturaleza de los protagonistas —sociedades culturales o históricas—. (Toynbee, citado por García, 1999a: p. 3).

Cada concepto —geohistoria y geopolítica— responde a procesos diferentes del pensamiento estratégico aplicado en el tiempo, pero activamente influenciados por el espacio en el que se desarrollan.
En geohistoria, el proceso corresponde a un sistema cerrado al hecho histórico de ciclo abierto sin retroalimentación; en geopolítica, el proceso es de un sistema abierto a la realidad sensible de ciclo cerrado con retroalimentación.

Geopolítica marítima

La percepción militar en el ámbito marítimo tiene repercusiones en la política de un país, no sólo en lo militar sino en lo diplomático, jurídico, económico y social, caracterizado por el ámbito geográfico de influencia. Las tesis de los

teóricos anglosajones y franceses sobre el dominio del mar, representados por los almirantes Mahan y Castex, hacen posible plantear desde el punto de vista militar una concepción geopolítica marítima consistente con los intereses nacionales, tanto para la defensa como para el desarrollo del país. (Reguera, 1991: p.22)

Geopolítica es la disciplina que estudia las relaciones espaciales del poder político —y todo poder es político—; por tanto, califica la disciplina el ámbito geográfico que influye en lo político. Así, tendremos una política marítima en cuanto a decisiones y previsiones del poder político respecto al uso del mar en beneficio de una sociedad.

En el ámbito iberoamericano se han dado diversas concepciones geopolíticas con estrecha vinculación al espacio marítimo propio, expresadas a través del poder naval y los intereses marítimos de cada Estado —con visión de seguridad por el balance de poderes—, que cobran a futuro mayor importancia al actuar en forma conjunta por un interés compartido —con visión de integración y cooperación por armonía de intereses—, dado el actual proceso de globalización que hace cada vez más interdependientes a las naciones de interés. (Kelly y Child, 1990: pp. 2-5)

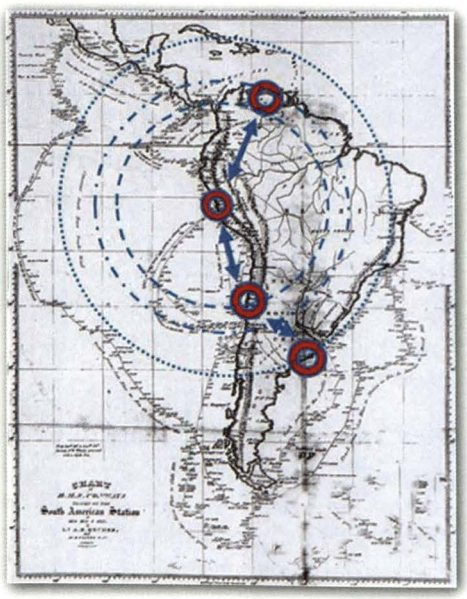


Figura N° 3

Geohistoria marítima

Geohistoria marítima es disciplina de estudio aplicada a las relaciones de poder en el espacio marítimo, en un determinado contexto histórico, que persigue el objetivo de la historia de contribuir al conocimiento de los hombres.
Puesto "que lo esencial de la vida de los hombres se haya construido sobre los mares es una poderosa realidad" (Braudel, 2002: p. 81).

Tanto "en la América portuguesa, el poder naval impidió que Portugal enviase tropas para recuperar Brasil" (Scheina, 1987: p. 30), como en la independencia

hispanoamericana la interacción de fuerzas navales y militares definieron las relaciones de poder en el espacio iberoamericano. *(Ver figura 3)*

Entre nuestros estudios de geohistoria que han contribuido al mejor conocimiento e identidad de los intereses marítimos nacionales con repercusión en la formación de intereses iberoamericanos, cabe destacar el Estudio Geopolítico-Histórico de la influencia del Istmo de Panamá en el Perú:

> *"Este trabajo, que parte del conocimiento histórico de las relaciones del Perú y Panamá, debe conducirnos analíticamente a ver si hicimos buen uso de ellas, si obedecieron a una política de provecho para el país, y reflejen un real beneficio para el pueblo peruano".* (Arróspide, 1986: p. 7)

Metodología

1. Antecedentes

La geohistoria es una nueva disciplina con un nuevo método del que participan por partes iguales los métodos geográficos y los históricos. A fin de plantear una propuesta metodológica de lectura de la geohistoria, el respectivo análisis debe distinguir entre geografía e historia, geopolítica y geografía política, así como entre geohistoria y geografía histórica.

Geografía e historia

La geografía estudia lugares o espacios, del mismo modo que la historia estudia los tiempos. La descripción de acuerdo con el tiempo es historia, de acuerdo con el espacio es geografía. La historia difiere de la geografía sólo en consideraciones de tiempo y espacio. La historia es un reporte de fenómenos que sucedieron uno tras otro en el tiempo; la geografía es un reporte de fenómenos uno al lado del otro en el espacio. (Córdova, 2002: p. 17)
La geohistoria viene a sumar en un primer momento las metodologías de las dos ciencias: la geografía y la historia. En un segundo momento la geohistoria buscará modelos de actuación mixtos, fruto de una observación espacio-temporal y entrará en campos de investigación propios, como son los medios y sistemas de producción dentro de su soporte espacial. (Orella, 1995: p. 2)

Geopolítica y geografía política

La geopolítica "siempre vida y movimiento, cambio y transformación" (Milá, 2004: 5), se ocupa por igual del aspecto geográfico de las relaciones interes-

tatales como de las relaciones internacionales. La geopolítica es disciplina de estudio de relaciones espaciales del poder político, a diferencia de la concepción determinística geográfica del Estado, único sujeto de estudio de las relaciones espaciales. La geohistoria traspasa fronteras políticas en los espacios de estudio de las relaciones del poder, pues vincula la sociedad cultural con el espacio y el tiempo en su contexto histórico.



La geografía política es la estática de la configuración y distribución actual de los Estados en la superficie terrestre. La geografía histórica es la geografía política de cada una de las épocas pasadas. La actitud del geopolítico es dinámica, la del geógrafo político es estática. (Orella, 1995: p. 3)

Geohistoria y geografía histórica

La geografía histórica es la rama de la geografía humana que se ocupa del examen estático de las relaciones del hombre con el suelo que habita en un pasado más o menos remoto. La geohistoria se ocupa de las sociedades históricas o culturales como sujetos de estudio. La geografía histórica proporciona materiales a la geopolítica y sobre todo a la geohistoria.

La geohistoria pretende asentar las bases generales de una comprensión correcta del factor geográfico y cultural en el proceso histórico de las comunidades humanas.

2. Consecuentes

Método geohistórico por oposición

El aporte del concepto que identifica geohistoria con geopolítica tiene su origen en el rechazo a la concepción alemana de las "reivindicaciones naturales", en la medida que advierte que "la geopolítica corre peligro de ser utilizada por cualquier régimen totalitario triunfante"; aconseja como medida disuasoria "sustituir la palabra geopolítica por la de geohistoria", y propone "sustituir el método geopolítico centrado en el espacio vital por el método geohistórico", que niega los fundamentos de la concepción geopolítica determinística. (Vicens, citado por Reguera, 1991: p. 15)

Este método geohistórico se construye sobre la negación de los fundamentos de la geopolítica nacionalsocialista. Según esta concepción metodológica se debe aplicar el método geopolítico a la geohistoria por influencia activa del espacio en sociedades históricas o culturales.

Método geohistórico por proceso

El método de lectura que se propone para la geohistoria consiste en aplicar el proceso geopolítico a un hecho histórico científicamente tratado, esto es, analizar un hecho histórico bajo el influjo del pensamiento estratégico y geopolítico. Por otro lado, al escribir la historia, el geohistoriador asume como metodología propia la historiografía, a partir del conocimiento de la naturaleza y de la historia precisa que quiere investigar, con métodos, procesos, técnicas y bibliografía propios de la historia.

> Aplicar en retrospectiva el método geopolítico al estudio geohistórico, facilita tanto el proceso de interpretación de los criterios empleados en las decisiones estratégicas y políticas, como evaluar los resultados historiográficos.

La lectura de la historia desde una concepción geohistórica en función interpretativa o hermenéutica del hecho histórico tiene efectos de retroalimentación para quienes la escriben —esto es, en función historiográfica—, ya que "por medio de la historia [es] por donde el geohistoriador, lo mismo que el investigador de cualquiera de las ciencias en su evolución, debe abordar normalmente todas las ciencias humanas" (Orella, 1995: p. 10). El estudio de las mismas variables de análisis del método geopolítico aplicadas a un hecho histórico, hace viable una mejor explicación del caso desde la perspectiva geopolítica en su respectivo contexto histórico, permitiendo comprender mejor el comportamiento del actor geopolítico al disponer de todos los factores que influyeron en el problema geopolítico de un hecho pasado, dado que podemos contar con fuentes abiertas de mucha información disponible que para un caso actual sería muy difícil de obtener. (Doig, 2007: p. 347)

Proceso del método

El método que se propone al estudio de la geohistoria, que pretende contribuir al conocimiento de los hombres en sus relaciones de poder en la his-

toria marítima y naval, con particular interés en la sociedad de naciones iberoamericanas, consiste en aplicar en retrospectiva el método geopolítico que se ajusta a seguir sus principios y aplicar el pensamiento estratégico en los respectivos factores que deben tenerse en cuenta para formular planteamientos de carácter geoestratégico con criterios geopolíticos, a fin de definir estructuras espaciales de sistemas de eficiencia. (Castañón, 1982: p. 22)

"Aplicar en retrospectiva el método geopolítico al estudio geohistórico, facilita tanto el proceso de interpretación de los criterios empleados en las decisiones estratégicas y políticas, como evaluar los resultados historiográficos."

Principios del proceso

Aplicar en retrospectiva el método geopolítico al estudio geohistórico, facilita tanto el proceso de interpretación de los criterios empleados en las decisiones estratégicas y políticas, como evaluar los resultados historiográficos.

La lista que se enumera conceptualmente parte de la propuesta en la escuela geopolítica peruana por Castañón; por tanto, es abierta y no taxativa, puesto que nuevos estudios de geohistoria marítima posibilitarán perfeccionarla o ampliarla.

Los principios aplicables al proceso del método propuesto son:

- **Centralidad:** Núcleo de cohesión. Toda relación espacial posee una posición central desde la cual se puede articular sistémicamente mejor dicho espacio.
- **Tensionalidad:** Relaciones de tensión. Interacción de fuerzas de poder espacial sobre la periferia. Factores: Político, Económico, Social, Cultural y Tecnológico.
- **Vialidad:** Líneas de interrelación. Rutas o vías que intercomunican el área nuclear con la periferia. Factor Geovial: rutas, pasos, canales, estrechos, islas, etc.
- **Iteratividad:** Interrelación de fuerzas. Procesos de flujos y reflujos de fuerzas entre el centro y la periferia, que configuran poderes espaciales.
- **Institucionalidad:** Interacciones del poder. Instituciones interdependientes en la relación espacial que conforman estructuras de un sistema

de eficiencia. Instituciones: Jurídica, Administrativa, Económica, Militar, Tecnológica y Cultural.

- **Concentralidad:** Zonas de poder. Espacios circundantes a un área nuclear que expresan grados decrecientes de poder o poderío del centro a la periferia.
- **Convertibilidad:** Reconversión de zonas. Proceso gradual y constante de conversión de una zona en otra, que redimensiona el sistema de eficiencia.
- **Previsibilidad:** Relaciones de causalidad. Proceso de relación causa-efecto, que posibilita ucronías en la reconstrucción lógica de hechos históricos.
- **Excentralidad:** Líneas de frontera. Líneas temporales de equilibrio existentes entre dos o más sistemas de tensiones antagónicas en las relaciones espaciales.
- **Conflictividad:** Relación de contrarios. Contenido esencial de la relación espacial entre dos o más sistemas de tensiones antagónicas o intereses opuestos.

Fases del proceso

La estructura del proceso que se propone para el estudio de la geohistoria, en cuanto a identificar relaciones espaciales de poder en la historia marítima, consiste en adaptar las fases del pensamiento estratégico al fenómeno marítimo contenido en la historiografía del hecho en análisis, dado que el pensamiento estratégico aplicado a la realidad marítima facilita determinar objetivos estratégicos, pues al resolver la relación de tensión entre necesidades reales y pretensiones requeridas, define recursos propios a defender y bienes ajenos a obtener, a fin de proteger y promover los intereses nacionales en el ámbito marítimo. (Doig, 2009: p. 29)

En tal sentido, se configuran tres fases bien definidas para el método planteado::

- **Experiencia:** Identificación de factores de poder, dependientes e independientes, y de criterios de decisión: potenciales, riesgos, desafíos y limitaciones.
- **Análisis:** Identificación de objetivos y estrategias.
- **Síntesis:** Interpretación de criterios y resultados.

Conclusiones

(a.) El desarrollo de la geohistoria como disciplina de estudio de las relaciones espaciales del poder de una sociedad cultural en un determinado contexto histórico, debe contribuir a fortalecer la conciencia e identidad iberoamericana de naciones, con vistas a consolidar su formación como sociedad histórica en relación con su entorno.

(b.) Si geohistoria es ciencia geográfica en cuanto espacio natural, y ciencia histórica en cuanto espacio cultural —espacios que influyen en las sociedades históricas en relación con su entorno—, la investigación geohistórica de hechos relevantes de un pasado común debe contribuir al desarrollo histórico nacional e iberoamericano.

(c.) Si la geohistoria es disciplina vinculada a la geopolítica en cuanto ambas se rigen por el mismo método de estudio, al desarrollar el método de estudio de la geohistoria se contribuirá a perfeccionar el método geopolítico aplicado a la realidad nacional e iberoamericana.

(d.) Dado que la influencia del mar en la historia ha sido decisiva en la formación de las repúblicas iberoamericanas, así como en la tendencia a forjar una cultura con identidad propia, desarrollar la geohistoria como disciplina de estudio aplicada a las relaciones de poder en la historia marítima y naval favorecerá a consolidar una comunidad de intereses en la sub región.

Bibliografía:

1 ARRÓSPIDE, R. (1986). Estudio Geopolítico-Histórico de la influencia del Istmo de Panamá. Lima: IEHMP, CEEM.

2 BARBÉ, E. (2007). Relaciones Internacionales (3 ed.). Madrid: Tecnos.

3 BRAUDEL, F. (2002). Las Ambiciones de la Historia. Barcelona: Crítica.

4 CASTAÑÓN, E. (1982). Geopolítica. Callao: Marina de Guerra del Perú, Escuela Superior de Guerra Naval del Perú.

5 CÓRDOVA, H. (2002). Naturaleza y Sociedad. Una introducción a la Geografía. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, Fondo Editorial.

6 DOIG, J. J. (2007). Geohistoria marítima. En IEHMP (Ed.). Marino y Caballero Ejemplar. Libro homenaje

al Contralmirante Federico Salmón de la Jara (pp. 335-347). Lima: IEHMP.

7 DOIG, J. J. (2010). Pensamiento Estratégico Marítimo: Retos y Posibilidades. Revista del IEHMP, 28-29, 101-122.

8 DUVERGER, M. (1970). Instituciones Políticas y Derecho Constitucional. Barcelona: Ediciones Ariel.

9 GARCÍA, C. (1999a). Arnold J. Toynbee: Estudio de la Historia. Comentarios Historiográficos. Consulta: 7 de julio de 2010. <http://personales.ya.com/rpmg/cga/libcomhis/index.html>

10 GARCÍA, C. ((1999b). Jaime Vicens Vives: Tratado General de Geopolítica. Comentarios Historiográficos. Consulta: 7 de julio de 2010. <http://personales.ya.com/rpmg/cga/libcomhis/index.html>

11 KELLY, P. Y J. CHILD. (1990). Geopolítica del Cono Sur y la Antártida. Buenos Aires: Pleamar.

12 KLUYVER, C. (2005). Pensamiento Estratégico. Buenos Aires: Prentice Hall y Pearson Education.

13 MILÁ, E. (2004). Turquía en la UE. Argumentos geopolíticos para el no. infoKrisis. Consulta: 7 de julio de 2010. <http://infokrisis.blogia.com/2004/111703-turquia-en-la-ue.-argumentos-geopoliticos-para-el-no.php>.

14 ORELLA, J. (1995). Geohistoria. Lurralde. Bilbao, San Sebastián: Universidad de Deusto. Consulta: 7 de julio de 2010. <http://www.ingeba.org/lurralde/lurranet/lur18/orella18/18orella.htm>

15 REGUERA, A. (1991). Fascismo y Geopolítica en España. Cuadernos Críticos de Geografía Humana. Barcelona: Universidad de Barcelona. Consulta: 7 de julio de 2010. <http://www.ub.es/geocrit/geo94.htm>.

16 SCHEINA, R. (1987). Iberoamérica. Una Historia Naval 1810-1987. Madrid: San Martín.

16 YTURBE, C. (1993). El conocimiento histórico. En: Consejo Superior de Investigaciones Científicas (Ed.). Filosofía de la historia (pp. 207-228). Madrid: Trotta.

Referencias:

1 Este ensayo se encuentra en versión modificada del autor para el libro en IEHMP (2010). Actas del VIII Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, 9-13 de Noviembre de 2009 (pp. 201-222). Lima: IEHMP.

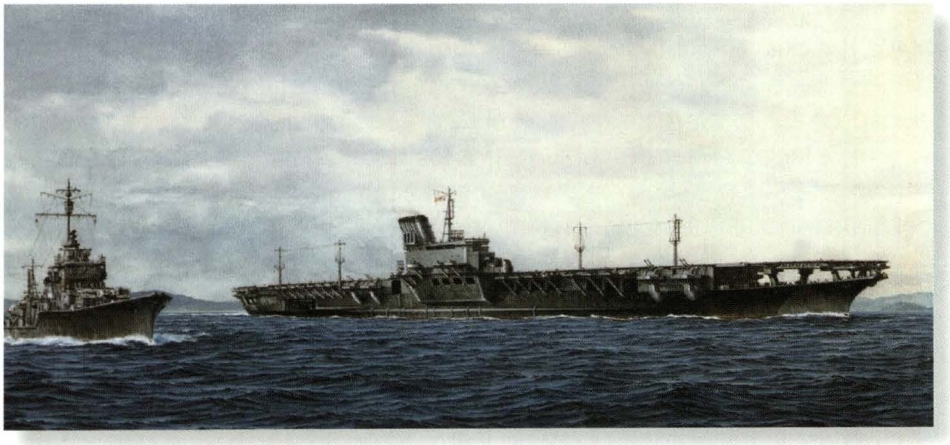




SHINANO:
EL OCASO DE UN GIGANTE



Teniente Primero
MIGUEL ÁNGEL FLÓREZ CANCINO



El Shinano navegando en mares japoneses.

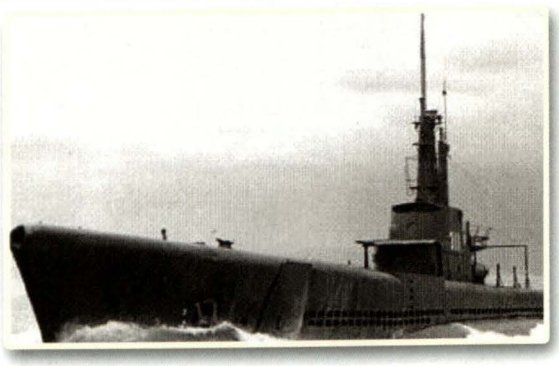
Remontémonos a la grandeza de observar los colores del monte Fuji al amanecer, junto al rocío en las flores de otoño, sintiendo el olor a cedro puro... Muchos hombres trabajaban arduamente en el astillero "Yokosuka", del puerto de Kure, en Japón. Se había concebido la construcción de un súper portaviones, el mayor de su clase. Había nacido el "Shinano".

Debió haber sido el tercer miembro de la familia de los acorazados de la clase Yamato, pero tras la fatídica derrota sufrida por la Marina Imperial Japonesa, luego de la batalla naval de Midway, en 1942, y la pérdida de cuatro grandes portaviones, como lo eran el "Akagi", "Kaga", "Hyriu" y "Soryu", el alto mando naval dispuso la modificación de sus planos y su transformación en portaviones; fue retirada la gran coraza de 22 pulgadas, mientras que las torres de artillería y los cañones de 18 pulgadas nunca llegaron a montarse.

Se dispuso e instaló una gran cubierta de vuelo principal; debajo de ella se encontraban otras dos, concebidas como hangares, con sus respectivos ascensores de forma octogonal, pudiendo albergar la cantidad de 150 aviones de combate.
El 18 de noviembre de 1944 se llevó a cabo la ceremonia de su puesta en servicio y un honorable retrato del emperador Hiroito, con marco dorado, fue colocado en su puente de mando, constituyéndose en fuente de inspiración para el guerrero samurái, que tenía la consigna de cumplir fielmente las normas que estipula el código del bushido.

Malas noticias reinaban por aquel tiempo. El servicio de Inteligencia japonés había determinado que iban a incrementarse los ataques aéreos sobre la ciudad de Tokio; por consiguiente, el "Shinano" iba a estar expuesto a serios riesgos, e incluso a ser descubierto por los norteamericanos, quienes realizarían un esfuerzo para destruirlo antes de que pudiera hacerse a la mar. El barco debía trasladarse entonces al mar interior del Japón.

Pero el "Shinano" no estaba completamente listo. Podía lanzar sus máquinas y flotar, pero su estanqueidad no había sido probada. Quedaban algunos orificios en sus mamparos que no habían sido cubiertos, y tampoco habían sido probadas sus puertas herméticas en cada compartimento, principalmente el sistema de achique, además del de lucha contra incendio, que tampoco estaban en servicio. Jóvenes muchachos, muchos de ellos sin entrenamiento o experiencia a bordo, formaban parte de su dotación. Se dispuso que zarpara el 28 de noviembre de 1944 hacia el mar interior del Japón; esta iba a ser una incierta travesía hacia lo desconocido. La suerte estaba echada.



Submarino USS Archerfish (SS-311) causante del hundimiento del gran IJN Shinano.

El USS "Archerfish" era un submarino de la clase "Balao", de 1,500 toneladas, construido en el astillero de Portsmouth Naval – Shipyard, de la ciudad de Maine, en los Estados Unidos de Norteamérica.

Nadie imaginaba que iba a lograr una magnífica hazaña en un patrullaje de guerra en el Pacífico.

El "Archerfish" zarpó de la base naval de Pearl Harbor, en el Pacífico, el 23 de diciembre de 1943, llegando a su área de operaciones al sur de la isla de Formosa (Taiwán) el 8 de enero de 1944.
Todo se iba preparando para lo que iba a ser un encuentro de importancia inimaginable.

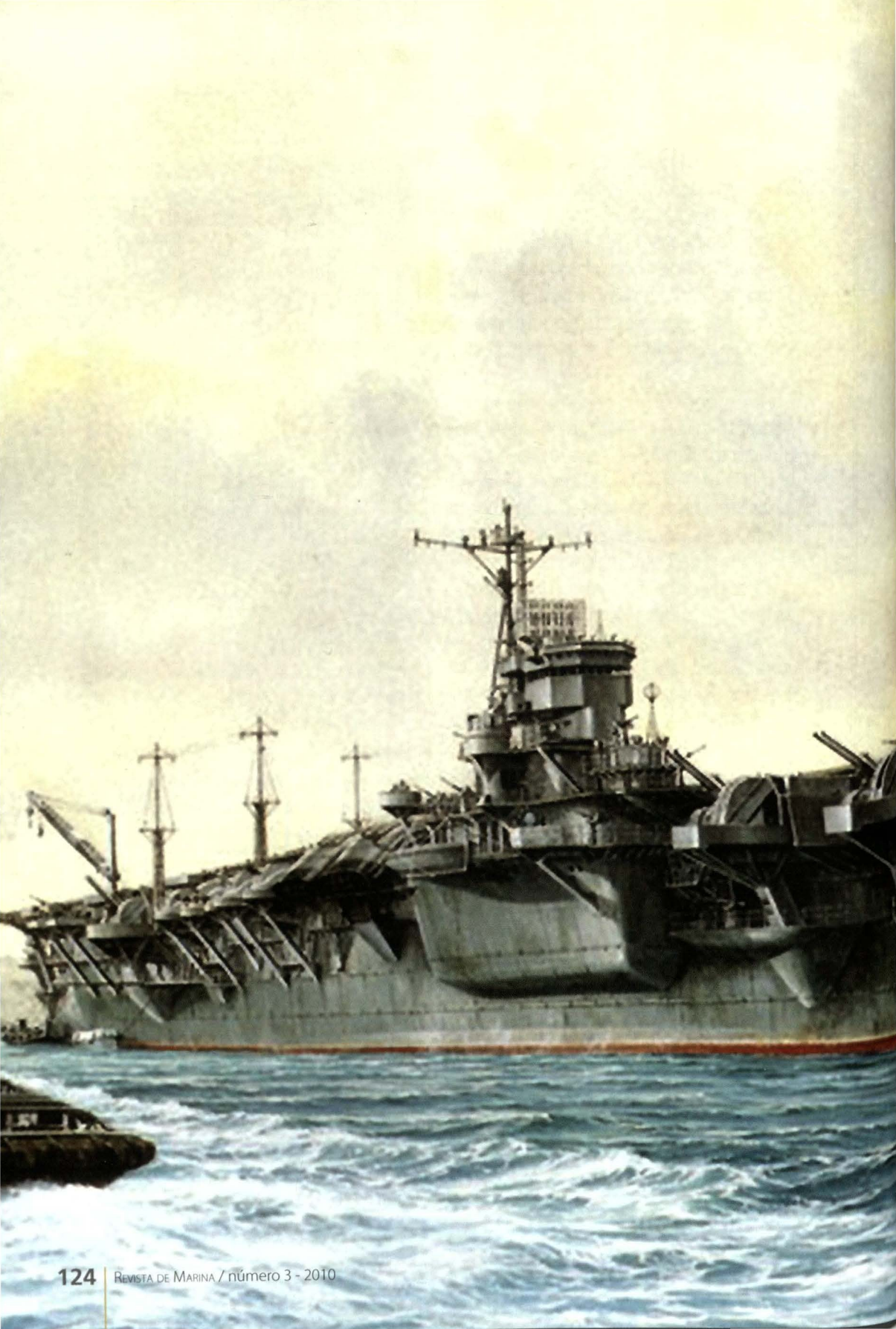
Centrémonos ahora en el momento del contacto inicial. El "Archerfish" se encontraba patrullando en superficie cerca de la salida de la bahía de Kure, cuando su radar detectó una gran mancha en la pantalla; al principio, su Comandante, el Capitán de Fragata Joseph E. Enright, clasificó el contacto como un gran petrolero, pero luego fueron apareciendo las imágenes de los destructores de escolta: eran cuatro en total.
Entonces, ¡Debía ser un gran buque de guerra! Sólo podemos imaginar que tenían una singular cortina antisubmarina y que el "Archerfish" debía actuar con pericia marinera y adoptar la mejor posición para efectuar el disparo. Es aquello que los submarinistas desarrollan tácticamente como:

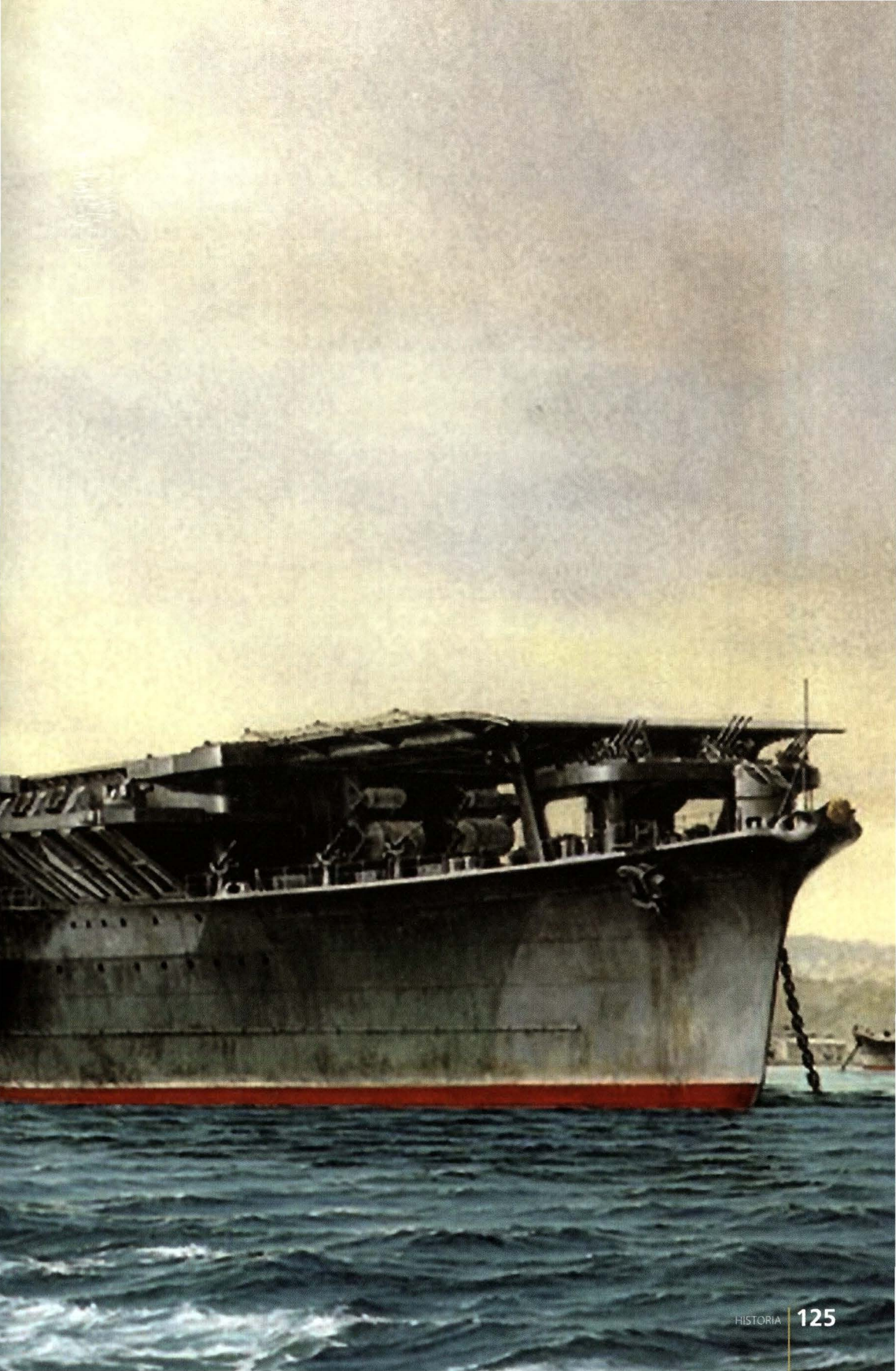
> "Malas noticias reinaban por aquel tiempo. El servicio de Inteligencia japonés había determinado que iban a incrementarse los ataques aéreos sobre la ciudad de Tokio; por consiguiente, el "Shinano" iba a estar expuesto a serios riesgos, e incluso a ser descubierto por los norteamericanos, quienes realizarían un esfuerzo para destruirlo antes de que pudiera hacerse a la mar."

contacto › aproximación › ataque y evasión

La aproximación del "Archerfish" para llegar a la mejor posición de disparo se desarrolló de una manera muy singular; navegando en superficie debía desarrollar la velocidad de 20 nudos para lograr alcanzar al gigante japonés y ponerse delante de él (lográndose la sorpresa táctica) y esperar a que pase confiado junto a sus buques de escolta; por este motivo, el Comandante del submarino solicitó a sus motoristas y electricistas el máximo de apoyo posible, logrando forzar las máquinas diesel principales, obteniendo así la mayor cantidad de revoluciones posibles.

Finalmente, obtuvieron una velocidad de 19 nudos, pero aun así era insuficiente. Se necesitaba mayores revoluciones y por ello el Jefe de Ingeniería ordenó soplar dos tanques importantes: uno resistente y uno de compensación.





Sabemos, pues, que el tanque resistente sirve para ser soplado en caso se presente una emergencia y el submarino tenga flotabilidad negativa y gane profundidad a gran velocidad, mientras que el tanque de compensación sirve para compensar el trimado del submarino al entrar en inmersión.

El submarino perdió peso y disminuyó su calado, por lo que se hizo más ligero y se obtuvo mayor velocidad (lograron los 19.5 nudos); mientras tanto, el gigante japonés navegaba en zigzag, desarrollando un plan de navegación antisubmarino.
El Comandante Enright determinó que podía obtener otra derrota paralela y en línea recta, para aproximarse al portaviones japonés. El submarino se encontraba en puesto de combate, las luces rojas brillaban en cada compartimento; ningún tripulante hablaba, existía un compromiso en cada uno de ellos.
El Comandante y el "team" de ataque trabajaban juntos para lograr los mejores cálculos para el disparo y tomar cualquier decisión de importancia.

"El submarino se encontraba en puesto de combate, las luces rojas brillaban en cada compartimento; ningún tripulante hablaba, existía un compromiso en cada uno de ellos. El Comandante y el "team" de ataque trabajaban juntos para lograr los mejores cálculos para el disparo y tomar cualquier."

Por fin, el "Archerfish" logró aproximarse lo mejor posible. En esos momentos uno de los destructores de escolta, el "Isokaze", cayó repentinamente hacia la marcación del submarino. El vigía del puente gritó a la estación de operaciones: "¡Contacto identificado como destructor, en marcación relativa 090º, ángulo en la proa 0º, aumentando velocidad y acercándose!". Inmediatamente, y en forma sincronizada, se desarrolló el procedimiento para entrar en inmersión. El "Archerfish", como alma que lleva el diablo, comenzó a ganar profundidad. "¡Inunda resistente y compensación!", gritó el Jefe de Ingeniería. El Comandante ordenó bajar a 45 pies, navegación silenciosa; inmediatamente, el motor eléctrico desarrollaba una velocidad de 20 rpm. Todos se preguntaban: "¿Nos habrán visto?".

El submarino no cambió su derrota: se mantenía navegando en paralelo; el Comandante nuevamente tomó una decisión: "Oficial de Operaciones: izar periscopio, ¡marcación top!". El segundo Comandante tomaba el tiempo: "¡10

segundos, Comandante!, ¡arriar periscopio!". El Comandante Enright comentó: "No se preocupen: el destructor japonés se aleja. No hemos sido descubiertos". Inmediatamente volvió a ordenar: "¡Izar periscopio! ¡Marcación top 295º, distancia 3,000 yardas". En esos momentos se encontraban en la mejor posición para el disparo.

Entonces se ordenó al Jefe de Armas preparar una salva de seis torpedos y su intervalo de disparo cada seis segundos. Todos los torpedistas realizaban su máximo esfuerzo; transpiraban, pero su concentración era única. Estaban muy motivados. Lograr el impacto de un torpedo en el "Shinano" significaba ganar la lotería, y su hundimiento, la gloria.



Hundimento del Shinano en 1944.

Finalmente llegó el momento de realizar el siguiente verso: "Y en su interior ágil dedo oprime cierto botón y hay hurras tras la explosión del impacto del torpedo". El Jefe de Armas informó a Operaciones que se encontraban listos. El Comandante Enright dio la orden: "¡FUEGO!".

Sin tregua, los torpedos de proa salieron cada uno como tiburones a dar caza a su presa. Todo había salido bien en ese momento crucial. 45 segundos determinaban el primer impacto del torpedo; parecía toda una eternidad, pero finalmente se escucharon dos detonaciones: dos gigantescas columnas de agua se formaron en la amura de estribor del gigante japonés. Inmediatamente, dos destructores de escolta cayeron hacia la marcación de las estelas de los torpedos; se observaban como gladiadores dispuestos a defender a su compañero herido. El Comandante Enright debía desarrollar la última etapa de la táctica submarina: el procedimiento de la evasión.

Sin dilación se ordenó arriar periscopio. En esos instantes se escucharon dos detonaciones más: habían logrado cuatro impactos directos. Se ordenó bajar a 200 pies y caer con todo el timón hacia rumbo Norte.

Los destructores de escolta comenzaron su búsqueda. Lanzaban cargas de profundidad y escudriñaban cada centímetro del mar en la búsqueda del "Archerfish". En el submarino se escucharon cercanas 14 cargas de profundidad; el hostigamiento fue muy duro, pero finalmente la buena suerte y el entrenamiento logró que el "Archerfish" saliera ileso de aquel momento crítico.

El "Shinano" estaba herido. Cuatro impactos en su costado de estribor aumentaban el ingreso de agua. Rápidamente, todo el personal de a bordo comenzó a trabajar en el control de averías; lamentablemente no funcionaban las bombas de achique, faltaban equipos y el "Shinano" comenzó a escorarse rápidamente hacia estribor.
Es preciso mencionar que si el "Shinano" hubiera contado con sus equipos de achique instalados y la tripulación con un mínimo nivel de entrenamiento, se hubiera salvado. Estaba diseñado para soportar los impactos de hasta cuatro torpedos.

"El "Shinano" se hundió finalmente, varias horas después del ataque. Se llevó consigo al fondo cerca de 1,800 hombres, incluido a su Comandante, el Capitán de Navío Abe, superviviente del portaviones "Hiryu", del combate naval de Midway. Sin embargo, se rescataron 800 vidas."

El "Shinano" se hundió finalmente, varias horas después del ataque. Se llevó consigo al fondo cerca de 1,800 hombres, incluido a su Comandante, el Capitán de Navío Abe, superviviente del portaviones "Hiryu", del combate naval de Midway. Sin embargo, se rescataron 800 vidas.

El ocaso había llegado una vez más para la Armada Imperial Japonesa. Eran los finales de 1944, el fin de la guerra se aproximaba. Leyte y las Marianas habían también sucumbido a la máquina de guerra norteamericana.
El "Shinano" fue tal vez el último de los grandes portaviones concebidos por la Armada Imperial Japonesa, digno de orgullo y admiración.

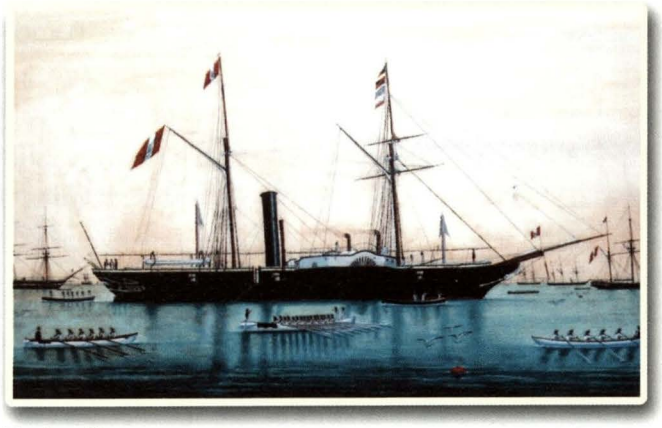
Bibliografía:

1. ¡Submarino! – CAP. USN (R) Edward L. Beach.
2. Enciclopedia Wilkipedia: Portaviones Japonés Shinano.

RÍMAC, NOMBRE CON HISTORIA



Técnico Primero Telecomunicaciones
RENÉ AYERBE GÓMEZ



Monitor Rímac.

Introducción

La historia marítima y terrestre en nuestro continente, y sobre todo en territorio peruano, está llena de hechos inéditos e insólitos de los que nuestros historiadores —en algunos casos— han llegado sólo a suponer su principio y muy pocos el final.

Desde la época preincaica hasta los acontecimientos históricos del siglo XX, se han dado conquistas, guerras, arte, religión, costumbres y cambios políticos que a nuestros cronistas ávidos por la búsqueda de información, en su debido momento, los ha llevado a la certeza de su investigación. Entre estos hechos me llamó mucho la atención el porqué en nuestra historia se repiten ciertas palabras o vocablos; concluyendo que es muy posible que se haya hecho o se realice para resaltar hazañas políticas, militares o religiosas de personajes o

también aspectos culturales, costumbres de los pueblos o ciudades, con peculiaridades que se perennizarán con el transcurrir del tiempo y que provienen desde el preincanato y se extienden hasta el siglo XX.

En textos de historia y política, además de bibliotecas electrónicas, pude percatarme de que el vocablo Rímac (proveniente del idioma aymara como LIMAQ, o del idioma quechua como RIMAQ), ha sido utilizado en forma sucesiva y a través de los siglos en diferentes circunstancias, involucrándose —sin querer— en hechos históricos, políticos, religiosos y militares, como veremos más adelante, y no porque intencionalmente haya sido necesario su uso sino porque el destino y las circunstancias quisieron que nuestros ancestros y gobernantes (de otros países también) vieran como atractivo y hasta significativo colocarle el nombre de "Rímac" a un dios, a un río, a embarcaciones, e incluso, en lo político, a un distrito de mucho arraigo cultural.
En general, este vocablo y su repetición dio "mucho que hablar", en el buen sentido de su traducción.



Primer Vapor Peruano en Sudamérica.

El Vapor "Rímac", primer vapor peruano en Sudamérica

Durante la presidencia de Don Ramón Castilla se observó la necesidad de formar una Marina moderna, lo cual hizo que se apoye la adquisición de embarcaciones navales para, a la vez, incrementar el poderío. Se dispuso la selección de personal a fin de que buscaran las mejores alternativas tanto en Europa como en Norteamérica.

El Comandante Valle Riestra fue uno de los comisionados a realizar el contrato para la construcción del vapor que luego se llamaría "Rímac" en los astilleros neoyorquinos, entre 1847 y 1848 .
Este fue el primer vapor tipo fragata a ruedas en Sudamérica que desde su construcción hasta después de su hundimiento, y haciendo honor a su nombre, "dio mucho que hablar".

Esta embarcación arribó al puerto del Callao el 27 de julio de 1848, causando gran algarabía entre la población chalaca, sobre todo porque era el primer vapor de guerra signado a integrar el poderío de nuestra Marina en Sudamérica y estaba tripulado por una dotación peruana que venía de una larga travesía.

La histórica embarcación tuvo una intensa actividad marinera durante seis años, dentro de la que se cuenta su participación en el remolque de la Fragata "Mercedes", capitaneada por el Comandante Noel Lastra, en abril de 1853.

Dicho sea de paso, esta fragata sufrió rasgaduras en su obra viva cuando transitaba por el puerto de Casma, lo que permitió su inundación y posterior hundimiento. También tuvo como integrante de su dotación a nuestro insigne héroe, el Almirante Miguel Grau. Esto ocurrió el 14 de marzo de 1854, cuando fue aceptado en la Armada con el rango de guardiamarina.

Años después, el 1 de marzo de 1855, el Vapor de guerra "Rímac" naufragó al encallar en los arrecifes iqueños aledaños a Punta San Juan . En este naufragio solamente perecieron doce tripulantes de los novecientos que se encontraban embarcados, gracias a las maniobras de su dotación.

Entre los sobrevivientes se encontraba el Teniente Segundo y contador Ricardo Palma, quien posteriormente fue un insigne poeta y escritor, autor de la obra "Tradiciones Peruanas". Con esta tragedia también se perdió la nave que hasta ese entonces era la maravilla en nuestro litoral peruano.

Se puede añadir, aunque no es un presagio, pero sólo para corroborar el significado de "Rímac", que este hecho trajo como consecuencia investigaciones que determinaron culpables y sanciones, "dando mucho que hablar" en el ámbito naval de ese entonces por la forma en que se perdió dicha nave.

Chile, y su Transporte "Rímac"

El Transporte "Rímac", embarcación de 1,800 toneladas, construida en los Astilleros R. & J. Evans & Co., de Liverpool, aparece en los mares del Sur por el año 1870 y tuvo también una inusitada historia que preocupó políticamente a Chile. Sus cronistas (chilenos, por cierto) deslizan teorías afirmando que el Transporte "Rímac" no les pertenecía y que solamente a través de un contrato se unía el gobierno de Chile con la Compañía Sud América de Vapores (la CSAV era dueña de dicho transporte, que empezó sus actividades en 1870 en la costa del Pacífico), y sólo así participó militarmente en la Marina chilena.

El nombre pudo haber sido puesto para honrar a los fallecidos en el vapor "Rímac" durante su hundimiento, o porque fue el primer vapor de Latinoamérica. Otros afirman que se debió a una estrategia comercial de la CSAV para facilitar la expansión de sus operaciones en el Perú.

Aunque el nombre del Transporte "Rímac" no lo hubiese puesto el Gobierno de Chile, el asunto es que este transporte estuvo obligado a prestar servicio subvencionado al Estado chileno y de tal manera pudo ser usado como transporte militar en caso de conflicto bélico (como fue el de 1879, pues cuando fue capturado tenía la bandera chilena).
Esta acción trajo al Gobierno chileno y a su población graves divergencias puesto que había sido capturado por nuestras naves.



En primer plano, la proa del Vapor Rímac.

Para hacer recordar al lector y profundizar los motivos de esta acción, escudriñamos algunos textos y artículos que nos relatan los principales motivos, siendo uno de ellos el que durante la Campaña Naval peruana, cuyo objetivo era hostilizar el litoral enemigo (debido a que días antes algunos buques chilenos habían bombardeado Iquique), el día 23 de julio de 1879 nuestra Corbeta "Unión", al mando de Aurelio García y García, capturó al Transporte "Rímac", que llevaba a un escuadrón de caballería perteneciente al regimiento "Carabineros de Yungay".

La captura de esa nave causó a los chilenos siete bajas (un muerto y seis heridos) y la pérdida del escuadrón que estaba al mando del Teniente Coronel Manuel Bulnes, el cual contaba con alrededor de doscientos cincuenta y ocho hombres armados de uno de los mejores regimientos de caballería de Chile, quince jefes y oficiales, doscientos sesenta caballos y mil toneladas de carbón, siendo considerado como un duro golpe para el Gobierno chileno.
Esta pérdida provocó que hasta el Presidente chileno Aníbal Pinto, en una nota enviada al Director de Guerra Rafael Sotomayor, le expresara lo siguiente: "La interpelación del Senado y las escenas vergonzosas acaecidas con motivo de la pérdida del "Rímac", me han dejado la convicción de que nunca debimos comprometernos en la guerra" .

El Transporte "Rímac", que desde 1921 inicia su travesía en el Perú, sirvió como granelero en el litoral y, en ocasiones, fuera del país. Entre otras comisiones, la más importante fue la de participar como transporte militar y civil para el Plebiscito de Tacna y Arica en 1929, donde sirvió de alojamiento a la Delegación Peruana.

De los que comandaban el transporte, también se divulgaron opiniones. Según la versión del Capitán Lauthrup, quien estuvo al mando por orden de la Compañía Sud América de Vapores, manifestó entre otras cosas que a cuatro millas reconoció que era un buque enemigo, el mismo que podría haber sido la "Pilcomayo", y dirigiéndose con el Capitán de Fragata Ignacio L. Gana, le manifestó que, según su contrato, desde el instante en que se avistaba un buque enemigo, debía entregarle el mando del buque a él; sin embargo, ambos continuaron dirigiendo al buque hasta el encuentro con la Corbeta "Unión" y luego con el "Huáscar", al mando del Almirante Miguel Grau, quien hizo un tiro que atravesó la proa y obligó al comandante

Gana, representante a bordo del Gobierno y de la Marina, a enarbolar la bandera blanca.
El mismo Lauthrup manifestó que el Comandante Grau llevó a bordo de su buque a varios de los jefes y oficiales, y mandó a sus oficiales que tomasen el mando del "Rímac", mientras que el resto de la tripulación fue llevada a bordo de la "Unión". Asimismo, consideró esta acción como una muy noble y generosa conducta observada por el estimable y digno Comandante Grau y su oficialidad.

Después de terminada esta cruenta guerra infértil, el Transporte "Rímac" fue hundido en territorio peruano el 17 de enero de 1881, justo cuando fuimos invadidos por la entrada de los chilenos a Lima y el Callao. Posteriormente, fue reflotado por los chilenos en junio de 1881 y puesto a remate, adjudicándoselo la CSAV en $ 36.600. Una vez reparado, lo bautizaron como "Lautaro", el 5 de septiembre de 1882. Posteriormente, fue hundido en Panamá el 20 de enero de 1902.
En una carta fechada en Arica el 6 de septiembre de 1879, los oficiales del Rímac expresaron así su reconocimiento al Gran Almirante Miguel Grau:

"A Su Excelencia,
Contralmirante Miguel Grau.
Querido señor:
Su gran bondad mostrada a nosotros en anteriores ocasiones y su promesa de favorecernos, hace que nos tomemos la libertad de pedir a Su Excelencia, nos conceda el honor de una corta visita, cuando sea conveniente. Confiando disculpe nuestro atrevimiento por molestar a Su Excelencia quedamos
Sus servidores:
P. Lauthrup , Fischer, F. Williams.

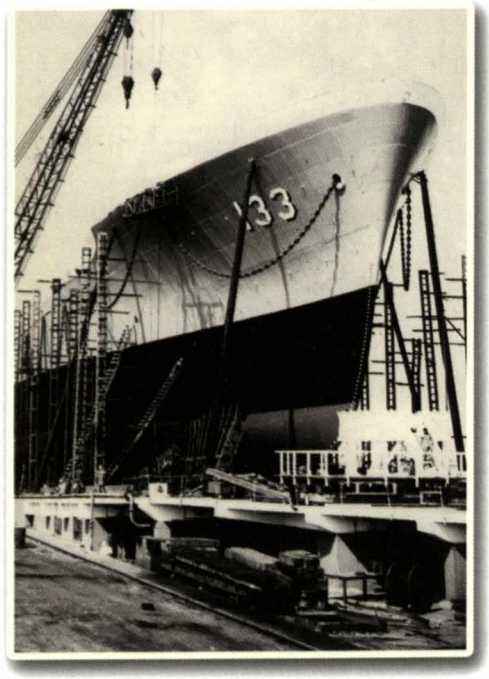
Últimos Oficiales del SS. Rímac".

El Transporte peruano "Rímac"

El Transporte "Rímac", cuyo nombre inicial fue DDG "Rhakotis", fue construido en Hamburgo, Alemania, por la Blohm & Voss AG, en 1907. Tenía una eslora de 485.5 pies, una manga de 53 pies y un desplazamiento de 6,848 toneladas. Con ese nombre el transporte alemán "Rhakotis" arribó al Perú, trayendo a bordo parte de la colonia alemana que empezó a llegar desde 1871.

Este transporte volvió a arribar al Perú en septiembre de 1914, y debido al estallido de la Primera Guerra Mundial, fue internado en el puerto del Callao, donde su tripulación dañó el motor principal para evitar que sea asignado a Gran Bretaña.
Luego fue adquirido por la Armada de los EE.UU., en mayo de 1919, bautizándolo y comisionándolo como USS "Eten", sirviendo como transporte de tropas. En 1921 es vendido al Perú, siendo renombrado como Transporte "Rímac".

El Transporte "Rímac", que desde 1921 inicia su travesía en el Perú, sirvió como granelero en el litoral y, en ocasiones, fuera del país. Entre otras comisiones, la más importante fue la de participar como transporte militar y civil para el Plebiscito de Tacna y Arica en 1929, donde sirvió de alojamiento a la Delegación Peruana, y el funcionamiento de una imprenta en la cual se editaba "La Voz del Sur", periódico peruano que defendió valientemente los derechos de nuestra patria sobre las provincias irredentas.
Asimismo, fue utilizado durante la sublevación del Comandante Luis M. Sánchez Cerro, en 1930, en una de las guarniciones de Arequipa, cuando gobernaba el Perú el Presidente Augusto B. Leguía.



Histórica embarcación en el Astillero.

Esta rebelión llevó a dicho comandante a asumir una Junta de Gobierno en medio de una crisis política que posteriormente desencadenó una serie de motines y protestas en Cusco, Piura, Lambayeque y Arequipa. Para sofocar esta última, el 27 de febrero de 1931 salieron del Callao los transportes "Rímac" y "Apurímac", conduciendo tropas que bajo el mando del Comandante Gustavo Jiménez deberían sofocar la rebelión de Arequipa .

En julio de 1934 pasó a conformar la Fuerza del Pacífico en la división de auxiliares, conjuntamente con los condestables "Celendón" y "Marañón" y el petrolero "Pariñas", sirviendo atinadamente como crucero de verano, transportando a los cadetes navales en sus

viajes al extranjero. En abril de 1950 pasó a trabajar a órdenes de la escuadra con la denominación de BAP "Rímac".
Con esta denominación transportó hacia los Estados Unidos a la comisión destinada a la adquisición de los destroyers que posteriormente fueron denominados BAP "Castilla", BAP "Aguirre" y BAP "Rodríguez", transferidos al Perú el 25 de octubre de 1951.
Luego de una labor de 39 años al servicio del Perú y de 53 años desde su botadura, fue dado de baja en el año 1960.

El último Transporte peruano "Rímac"

El BAP "Rímac", carguero conocido como "Proyecto 08" por el Servicio Industrial del Callao-Perú, fue entregado a la Compañía Peruana de Vapores (CPV) el 12 de diciembre de 1973.

El BAP "Rímac" (ATC-133: designación cablegráfica y número de casco), era un granelero de 25,000 toneladas que para el SIMA-PERÚ se constituyó en el inicio de una nueva era tecnológica que contribuyó a nuestro prestigio internacional como país constructor naval de alto bordo.
Esta imponente nave granelera (la sexta construida, en cuanto a sus dimensiones, en los astilleros del SIMA-PERÚ) fue bautizada por la esposa del Presidente Juan Velasco Alvarado, la señora Consuelo Gonzáles de Velasco, siendo Comandante General de la Marina el Vice-Almirante Fernando Elías Aparicio . El "Rímac" fue construido en forma similar al BAP "Ilo" —ahora BAP "Unión"— (ATC-131), siendo el segundo buque con dicho nombre, ya que el primero fue adquirido a los Estados Unidos en julio de 1959 como "Ex Norlindo".

El BAP "Rímac", carguero conocido como "Proyecto 08" por el Servicio Industrial del Callao-Perú, fue entregado a la Compañía Peruana de Vapores (CPV) el 12 de diciembre de 1973.

El Submarino "Rímac", visión óptica o marismo

No necesita ninguna investigación ni mucho menos tomar en serio "los sueños o visiones ópticas" de algunos alucinados escritos, como fue el caso de unos artículos sobre el supuesto "submarino peruano de nombre BAP "Rímac"

SS-50", publicado en una revista de circulación pública nacional , además de varias páginas Web, foros, de las que por curiosidad seguí su lectura, encontrando detalles como los siguientes:

"Que en el mes de septiembre de 1976, en el puerto de Valparaíso (Chile), unos destructores detectaron a un objeto submarino no identificado, y que luego de persuadirlo mediante maniobras convencionales, procedieron a lanzar bombas de profundidad, pero nunca vieron ni observaron signos de explosión (en caso hubiese sido verdad de su existencia y sobre todo que haya sido tocado por las cargas de profundidad).

Esta acción sirvió para llenar algunos libros como "Agosto 25", cuyo autor, Manuel Contreras Valdebenito, asegura que el citado submarino sí es peruano y que en 1983 los buzos de la Armada chilena cubrieron los restos con una malla para evitar daños a embarcaciones y que la revista "Jane's" reportó: "BAP Rímac lost".

Se habla de un submarino de la clase Sierra/Balao.

Otro libro que asevera lo antedicho es titulado como "Historia de la Marina de Chile", cuyo autor, Carlos López Urrutia, atribuye que dicho submarino haya sido soviético.
Asimismo, existe el libro "La Armada de Chile, desde la alborada hasta el final del siglo XX", Tomo V, cuyo autor, Carlos Tromben Corbalán, indica que este hecho se produjo el 10 de septiembre de 1976, previo a los ejercicios de la operación UNITAS; además (lo dice el autor del artículo en la Web) que este libro ha sido editado por la "Revista de Marina" de la Armada de Chile.

A lo largo de casi 100 años de creación y de histórica tradición de nuestra fuerza silente, no ha habido ni existido incidente alguno cargado de tanta imaginación y sobre todo que haya puesto en duda el profesionalismo de sus tripulantes. Y, precisamente, nuestros submarinistas preguntados por esta jocosa información manifiestan que si hubiese sido cierto "actuarían como el U-47 en Scapa Flow".
A todo esto, y en forma clara y enfática, el Almirante AP Ramón Arróspide Mejía tuvo a bien aclarar oportunamente en los siguientes términos :

"Respecto a la carta 'Libro Sumergido', de CARETAS 1581, sobre el libro de Manuel Contreras Valdebenito, que menciona el supuesto hundimiento de un submarino peruano, debo señalar que fui Comandante de la Flotilla de Submarinos del Perú en 1970 y que entregué al nuevo Comando todas mis uni-

dades submarinas (8) completas y con gran eficiencia operativa, habiendo después seguido de cerca las actividades de la Fuerza de Submarinos. Nunca ocurrió un incidente parecido al que se menciona en el libro. ¿Se imagina cuántas viudas y familiares habrían tenido que guardar silencio, durante tanto tiempo, de haberse hundido el submarino con toda su dotación? Respecto a la revista 'Jane's', que supuestamente reportó al BAP "Rímac" perdido, es otra falsedad.

Nunca ha existido un submarino con el nombre de "Rímac" y la 'Jane's' tampoco lo dice. No deberíamos dar importancia a la versión de Contreras Valdebenito, pero el libro engaña no sólo a los lectores sino también al propio pueblo chileno y daña el prestigio de una Marina amiga. Espero que las autoridades culturales chilenas reaccionen ante la falsedad, en resguardo de la verdad histórica".

Y la verdad histórica es que desde la creación de nuestra fuerza de submarinos que está por cumplir los 100 años, hemos perdido naves de su tipo por motivos de tiempo cumplido al servicio de la patria, mas no por haber sido hundidas ni mucho menos capturadas por algún enemigo.

Conclusión

Rímac, o Rimaq, según los oráculos de nuestros ancestros significa "el que habla", y en el artículo presente he querido dar que hablar a partir de nuestro pasado muy rico en arte, costumbres e historia, y que por coincidencia —como hemos podido detallar— existieron naves que se llamaron "Rímac", cuya vida y trascendencia naval tuvo aciertos e incertidumbres.

Quechuísticamente hablando, traducimos dos vocablos que centralizan puntos escritos en el presente artículo: *rimani* ("hablar de cierta manera", de las fascinantes arquitecturas aún existentes), *rimacarini* ("hablar disparates"), como el último caso presentado.

Referencias:

1. Denegri Luna, Félix. Historia Marítima del Perú. La República, 1826-1851, Tomo VI, Vol. 2, p. 237. 1978, Lima-Perú. Editorial AUSONIA.
2. Romero P., Fernando, C. de F. (r). Resumen de cronología biográfica del Almirante Grau. Revista de Marina, Vol. 375, Nº 2, p. 196. Año Setiembre-Octubre 1985.

3. Valdizán Gamio, José. Historia Naval del Perú, Tomo III, p. 248. 1984. Lima-Perú. Editorial CIENTIFICA S.R.L

4. Vegas,. Historia de la Marina de Guerra del Perú. 1824-1924. 1978. Lima-Perú Editado por el Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos e Información. Código 985.05V1978.

5. Suplemento. p.127 "La Escuadra Peruana y su época intermedia".1972. Lima-Perú. Editado por Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos e Información. Código 985.06m1972.

7. Romero, Fernando, C. de F. (r). La primera generación Naval de Post-Guerra. Revista de Marina, Vol. 374, Nº 2, p. 143. Año Mayo-Junio 1985.

8. Archivo General SIMA-PERÚ. Transporte "Rímac". Recortes periodísticos y fotográficos desde su construcción hasta su botadura de la nave.

9. Revista "Caretas", Ed. Nº 1581, de fecha 19 de agosto 1999. Columna "Nos escriben...y contestamos". Tema: "Libro Sumergido".

10. Revista "Caretas", Ed. Nº 1589, de fecha 15 de octubre 1999. Columna "Nos escriben...y contestamos". Tema: "Desde el Puente".

Enlaces web:

1. Consejo Municipal de Lima: www.antenamunicipal.galeon.com/historia_de_lima. Leído en septiembre de 2009.

2. Municipalidad Distrital de Rímac: "Historia del Rímac", consultado en octubre de 2009.

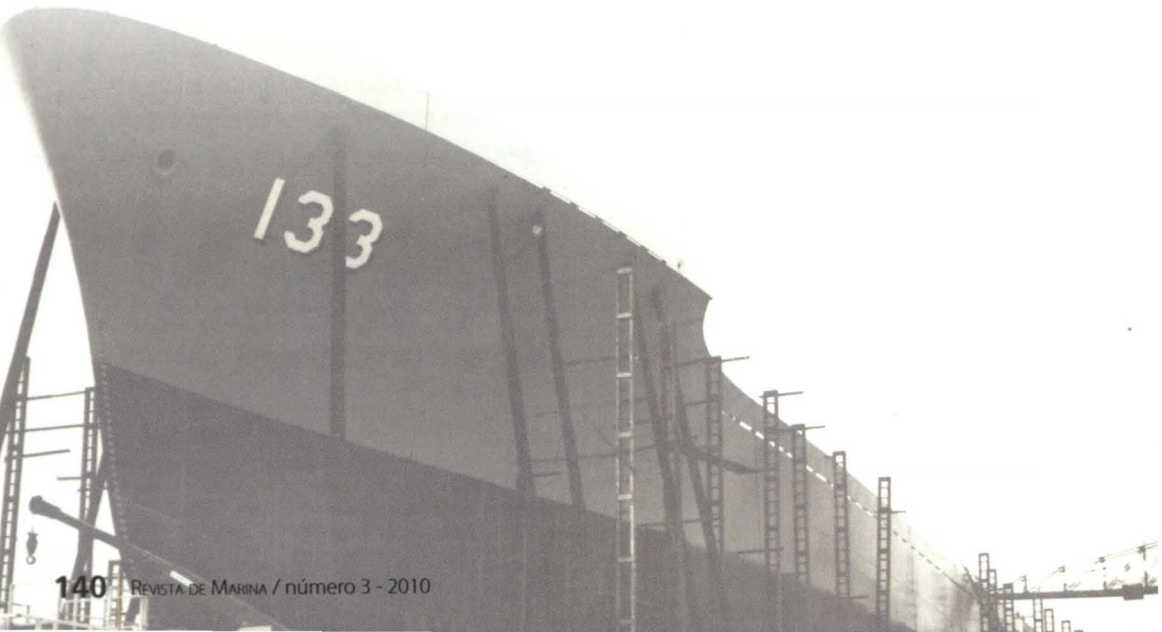
3. www.lagueradelpacifico.cl: "Combates y Acciones Navales de la Guerra del Pacífico. Captura del Transporte Rímac".

4. www.caretas.com.

5. Chileready blogspot.com.

6. www.mgp-club.com.

7. Departamento de la Marina - Centro Histórico Naval, 805 KIDDER BREESE SE - WASHINGTON marina patio WASHINGTON DC 20374-5060.





Museo Naval "Casa Grau"

¿Quieres ser parte de la Historia?

Ven a la Casa del Gran Almirante Miguel Grau, un lugar donde podrás viajar a través del tiempo, conociendo la vida íntima de nuestro héroe.

Ambientes de época totalmente restaurados y diversas actividades culturales esperan por tí.

No dejes pasar la oportunidad de visitar uno de los principales museos del Centro Histórico de Lima.





Jirón Huancavelica - 172
Cercado de Lima

www.marina.mil.pe

Horario de visitas:
Martes a Sábados de 9:00 a.m. a 5:00 p.m.
Telefax: 428-5012



Licenciada en Ciencias de la Comunicación
TATIANA FIGUEROA LÓPEZ
Comentarista

oticias nacionales noticias nacionales noticias nacio
ticias nacionales noticias nacionales noticias nacionales
cionales noticias nacionales noticias nacionales noticias
acionales noticias nacionales noticias nacionales not
cionales noticias nacionales noticias nacionales noticias nacio
cionales noticias nacionales noticias nacionales no
oticias nacionales noticias nacionales noticias nacion
ticias nacionales noticias nacionales noticias nacionales not
acionales noticias nacionales noticias nacionales
cionales noticias nacionales noticias nacionales n
cionales noticias nacionales noticias nacionales noticias
oticias nacionales noticias nacionales noticias naci
oticias nacionales noticias nacionales noticias nacio
ticias nacionales noticias nacionales noticias nacionales noti
cionales noticias nacionales noticias nacionales noticias n
oticias nacionales noticias nacionales noticias naci
ticias nacionales noticias nacionales noticias nacionales

III Competencia de Resistencia Física para Bomberos "Edición Internacional Sesquicentenario"

Con el fin de promover prácticas de entrenamiento y reforzar los lazos de amistad entre bomberos de las diferentes regiones del país, y de extranjeros invitados, se llevó a cabo el certamen "Desafío Nacional de Bomberos", una importante serie de competencias organizadas por la Dirección de Imagen Institucional del Cuerpo General de Bomberos Voluntarios del Perú.



En el evento desarrollado del 30 de octubre al 1 de noviembre, participaron los Bomberos de la Marina de Guerra del Perú, quienes tuvieron una destacada participación en las diferentes categorías del concurso. Así, el Primer Puesto en varones, "Categoría individuales libres", lo obtuvo el bombero naval, alumno de 3er. año OES, Édgar Tiburcio Espinoza (récord nacional); y el Primer Puesto en la "Categoría grupal libre varones" los bomberos navales, OM2 OES Félix Meza Valencia, OM2 OES Mark Cuno Córdova, OM2 OES Jorge Ayerve Baca, OM3 OES Daniel Timana Ríos, OM3 OES Mesías Balbín de la Cruz.

En la "Categoría libres en parejas (varones)" se ocupó el Segundo Puesto, además del Tercer Puesto en las categorías "Individuales libres", "Grupal libre y "Mayores de 36 años". Las mujeres navales obtuvieron el Segundo Puesto en las categorías "Individual" y "Grupal libre". Y, por tercer año consecutivo, los bomberos navales quedaron en primer lugar a nivel grupo.

En esta nueva versión del evento, participaron bomberos de Ecuador, Venezuela y Argentina. A su vez, concursaron delegaciones del Cuerpo de Bomberos de los departamentos de Cusco, Pasco, Arequipa y Lima.

Las pruebas se dividieron en cinco estaciones: Ascenso a la torre con carga, recuperación de la manguera en rollo, entrada forzada, avance con línea de ataque cargada y rescate de una víctima. Durante las competencias, los participantes demostraron acentuada destreza.

Continuando con las demostraciones, los comandos de Infantería de Marina ejecutaron una toma de inmueble. A bordo de una patrullera, seguidos de botes zodiac, se realizó una incursión en playa con aproximación a la mar. La dominación de inmueble se efectuó a través de un ataque multidireccional en la casa de combate cercano, con técnicas aplicadas a rescate de rehenes.

Perú y el Reino de los Países Bajos firmaron Convenio Específico para la transferencia de dos aeronaves Fokker F-60



En el salón "Unión" de la Comandancia General de la Marina, se firmó el pasado 2 de noviembre el Convenio Específico para la transferencia de dos aeronaves Fokker F-60, versión "Utilitarios", entre el Gobierno del Perú y el Reino de los Países Bajos, representados ambos por el Contralmirante Ernesto Lermo Rengifo y el Coronel Tjerk Brouwer, respectivamente.

La reunión fue presidida por el entonces Comandante General de la Marina, Almirante Rolando Navarrete Salomón y contó con la presencia del Embajador del Reino de los Países Bajos en el Perú, Arjan Hamburger; el representante de la Organización de Material del Ministerio de Defensa del Reino de los Países Bajos, Brigadier General Jost Van Duurling; el Comandante General de Operaciones del Pacífico, Vicealmirante Carlos Chanduví Salazar, y el Comandante de la Fuerza de Aviación Naval, Contralmirante José Gavidia Arrascue.

Las aeronaves recientemente adquiridas fueron recibidas a finales del mes de noviembre por la Comisión de Inspección que viajó a Holanda, para verificar su correcta operatividad y validar las condiciones establecidas por el fabricante y la Real Fuerza Aérea Holandesa.

El turbopropulsor F-60 MPA tiene un fuselaje más largo que el modelo F-50, la compuerta de carga a la derecha, una estación de operaciones, radar de búsqueda de superficie y sistemas electrónicos de gestión de misión y navegación.
Las unidades que arribaron al Perú el 20 de diciembre para ser incorporadas a la Fuerza Naval del Pacífico, serán destinadas principalmente a cubrir misiones de exploración, transporte de personal y material a las distintas zonas navales y a la evacuación aeromédica, entre otras acciones.

Con esta reciente adquisición, la Marina de Guerra ya cuenta con cuatro aeronaves que permitirán, en forma renovada y reforzada, seguir participando de manera activa en las operaciones de transporte y aprovisionamiento logístico requerido, para afrontar toda amenaza que obstaculice la convivencia pacífica.

Autoridad Marítima del Perú participó en Periodo de Sesiones del Consejo de la Organización Marítima Internacional – OMI



Como parte de las actividades programadas por el 105º Periodo de Sesiones del Consejo de la Organización Marítima Internacional, realizada en Londres, Reino Unido, el 4 de noviembre último, la delegación de la Marina de Guerra del Perú sostuvo una reunión con su Secretario General, Efthimios Mitropoulos.

En la referida reunión, presentaron los saludos del Vicealmirante Carlos Weston Zanelli, Autoridad Marítima Peruana, y se le dio a conocer que el Perú será sede en el año 2011 del V Foro PBIP, evento internacional referido a la protección de buques e instalaciones portuarias.

De otro lado, expresaron su agradecimiento por el apoyo y financiamiento brindado a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, al enviarnos expertos de la OMI en actividades de Auditoria Voluntaria. Igualmente se agradeció por la organización de seminarios nacionales e internacionales sobre convenios OMI.

La delegación peruana estuvo conformada por el Agregado de Defensa del Perú en el Reino Unido e Irlanda del Norte, Contralmirante Guillermo Hasembank Rotta; el Director Ejecutivo de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, Contralmirante Juan Carlos Del Álamo Carrillo, y el Representante Permanente Alterno del Perú ante la OMI, Capitán de Navío SGC Ángel Tello Gilardi.

Perú y Colombia unen esfuerzos en operación binacional contra narcoterrorismo

Con el propósito de atacar centros de acopio de grupos dedicados al narcotráfico, cortar y neutralizar corredores de movilidad del Bloque Sur de las FARC que delinquen en ambos lados de la frontera, así como atacar a las bandas criminales que se han instalado en los últimos meses en la zona, durante tres semanas se desarrolló la operación "Colper Amazonía 2010", en el área de frontera de Colombia y Perú.

En la citada operación binacional participaron unidades de la Marina de Guerra del Perú y de la Armada Nacional de Colombia, las mismas que fueron desplegadas en puntos clave de los ríos Putumayo y Amazonas, realizando acciones de vigilancia e interdicción para enfrentar en la frontera común al narcotráfico y a las llamadas Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (FARC).



En las diversas acciones se emplearon buques tipo cañoneras, remolcadores, patrulleras de apoyo fluvial pesadas y livianas, y patrulleras rápidas fluviales de ambas Armadas. Asimismo, unidades terrestres de la Sexta División del Ejército Colombiano, así como de la Fuerza de Infantería de Marina y Operaciones Especiales de la Marina de Guerra del Perú.

A través del Operativo "Colper Amazonía 2010" se incrementó el nivel de entrenamiento, interoperabilidad e integración de las unidades terrestres, aéreas y fluviales de ambos países, en procura de lograr la seguridad fronteriza en la lucha contra el terrorismo. Por otro lado, se fortalecieron los vínculos de hermandad y de trabajo conjunto.

Autoridades marítimas fronterizas de Perú y Chile se reunieron en el Puerto de Arica

Los días 17 y 19 de noviembre, en el puerto chileno de Arica, se reunieron las delegaciones navales de Chile y Perú, a fin de participar en la II Reunión Semestral entre autoridades marítimas fronterizas de ambos países.
La delegación de Chile estuvo presidida por el Capitán de Navío Tomás Orellana Agüero (Gobernador Marítimo de Arica), e integrada por el Capitán de Corbeta Cristian Astorga Liberona (Capitán de Puerto de Arica) y por el Teniente Primero Mario Besoain Fuentes, Jefe del Departamento de Operaciones de la Gobernación Marítima de Arica.

Por parte del Perú, la delegación la presidió el Capitán de Fragata SGC Ludwig Zanabria Acosta (Capitán de Puerto de Ilo), el Capitán de Fragata SGC Marco Páucar Lecaros, Oficial Asesor de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas. Durante la reunión, se expusieron temas relacionados con el intercambio de información sobre

estándares mínimos de seguridad exigidos y equipamiento de comunicaciones marítimas en embarcaciones menores para facilitar tareas de búsqueda, especialmente en casos SAR, así como la ejecución del Ejercicio de Control de derrames de hidrocarburos denominado "Neptuno-2010" y la realización de la Acción Cívica Combinada en Arica – Chile.



Sub Oficiales de la Armada Nacional de Bolivia realizaron diversas actividades durante su visita oficial al Perú

Con el fin de estrechar los lazos de amistad y camaradería entre la República de Bolivia y el Perú, una delegación de estudiantes de la Escuela de Capacitación de Sub Oficiales de la Armada Boliviana - "ECASOF", visitó diversas dependencias de la Marina de Guerra del Perú.



Dando inicio a sus actividades profesionales y protocolares, la delegación boliviana visitó el Instituto Superior Tecnológico Naval – CITEN; la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina, donde sus integrantes fueron invitados a recorrer sus unidades hidrográficas: BAP "Carrillo", BAP "Melo" y BIC "Humboldt".
Durante la visita, los alumnos tuvieron la oportunidad de conocer de cerca el trabajo que se realiza en estas dependencias navales, así como el rol que cumple la Marina de Guerra del Perú en el campo del desarrollo y la Defensa Nacional.

Dentro de las actividades programadas, el pasado 30 de noviembre los integrantes de la delegación boliviana hicieron un recorrido por las instalaciones de la Comandancia de la Estación Naval de Guardacostas y los Servicios Industriales de la Marina SIMA - Perú.

Agregados navales son distinguidos

Con la "Orden Cruz Peruana al Mérito Naval" en el Grado de "Comendador" y "Oficial" – Distintivo Blanco, el 26 de noviembre, en el Salón "Grau" de la Comandancia General de la Marina, fueron condecorados los Agregados Navales y de Defensa acreditados ante el Gobierno del Perú, en mérito a los servicios prestados en nuestro país y por haber contribuido al engrandecimiento de la Institución.



La presea fue impuesta al Agregado Naval de la Embajada de Brasil en el Perú, Capitán de Navío Roberto Koncke Fiuza; Agregado Naval y de Defensa de la Embajada de Chile en el Perú, Capitán de Navío Juan Carlos Pons Jara; Agregado Naval de la Embajada de los Estados Unidos de América en el Perú, Capitán de Navío Joseph Piontek; Agregado de Defensa de la Embajada de Italia en el Perú, Capitán de Navío Liborio Francesco Palombella; Agregado Naval de la Embajada de México en el Perú, Capitán de Navío Ernesto Schereiner Hernández y al Agregado Naval adjunto a la Embajada de Bolivia en el Perú, Capitán de Corbeta Anselmo Ovando Avilés.

La condecoración estuvo a cargo del ex Comandante General de la Marina, Almirante Rolando Navarrete Salomón, quien luego de imponerles la alta distinción, los felicitó. La máxima autoridad naval estuvo acompañada por el Jefe del Estado Mayor, General de la Marina Vicealmirante Jorge de la Puente Ribeyro, y por el Inspector General de la Marina, Vicealmirante José Cueto Aservi.

Al término de la ceremonia, los embajadores acreditados en el Perú y las autoridades navales saludaron y felicitaron a los Oficiales distinguidos.

Armada del Ecuador condecoró al Agregado Adjunto de Defensa y Naval a la Embajada del Perú en Ecuador

En la ciudad de Quito, el 29 de noviembre se llevó a cabo la ceremonia de condecoración "Estrella de las Fuerzas Armadas Ecuatorianas", en el Grado de "Estrella al Mérito Militar",

al Agregado Adjunto de Defensa y Naval a la Embajada del Perú en Ecuador, Capitán de Navío Luis Peralta Guzmán.
La ceremonia que se realizó en el Salón de Honor de la Comandancia General de Marina del Ecuador, contó con la asistencia del Embajador del Perú en la República del Ecuador, Dr. Javier León Olavarría; el Jefe del Estado Mayor de la Armada del Ecuador, Contralmirante Milton Lalama Fernández; Oficiales generales, superiores y subalternos de las Fuerzas Armadas Ecuatorianas, así como miembros del Cuerpo de Agregados Militares, Navales, Aéreos y de Policía acreditados ante el Gobierno del Ecuador.



El Contralmirante Miltón Lalama Fernández, quien realizó la imposición de la condecoración, destacó las cualidades del Oficial laureado y su contribución al fortalecimiento de las relaciones entre la Armada del Ecuador y la Marina de Guerra del Perú, plasmada en el fluido intercambio académico de pasantías, visitas profesionales de autoridades navales y ejecución de reuniones bilaterales en los ámbitos de Autoridades Marítimas, Inteligencia, Autoridades Navales Fronterizas y de Estados Mayores, entre otras actividades que fueron desarrolladas durante su gestión como Agregado Naval.

En tanto, el Agregado de Defensa Adjunto y Naval a la Embajada del Perú en Ecuador, Capitán de Navío Luis Peralta Guzmán, al agradecer la distinción impuesta, manifestó el alto honor que representaba para él la condecoración recibida y el legítimo orgullo que conllevará portarla, así como su compromiso de continuar trabajando por la cooperación e integración entre ambas Instituciones.

En Chile se inauguró Exponaval 2010

En el recinto VTP Puerto de Valparaíso, se llevó a cabo la conferencia inaugural de la VII Exponaval, Exposición y Conferencia Internacional Marítima y Naval para Latinoamérica, junto a su feria asociada TRANS-PORT 2010.

En esta exposición, el anterior Comandante General de la Marina, Almirante Rolando Navarrete Salomón, participó representando al Perú, conjuntamente con delegaciones de Estados Unidos, Alemania, Chile, Canadá, Francia, Reino Unido, Argentina, Italia, Israel, España, Brasil, Holanda, Qatar, Panamá, Japón, Austria y Suecia.

La reciente Exponaval se centró en el tema "Las Armadas y el rol de protección marítima", y el discurso de apertura del evento ferial estuvo a cargo del Comandante en Jefe de la Armada de Chile, Almirante Edmundo Gonzales Robles.



A continuación, se desarrolló una serie de conferencias técnicas a cargo de expertos de los países representados en la muestra, destacando los temas de "Transporte Marítimo y el Comercio Mundial", así como "Desafíos en el ámbito de la Administración Logística en la Defensa de Chile". El importante evento finalizó con la intervención del Ministro de Defensa de Chile, Jaime Ravinet.

Exponaval se realiza cada dos años y ha llegado a posicionarse como la feria más importante de su tipo en la región.
Un atractivo especial de este año lo constituyó TRANS-PORT 2010, una muestra que por segunda vez se desarrolló en paralelo a Exponaval y que apunta a ampliar la participación de la industria marítimo-portuaria. TRANS-PORT 2010 contó con la participación de alrededor de 40 empresas que abarcaron un amplio espectro de actividades marítimas y servicios asociados, con el fin de satisfacer la creciente necesidad existente en este último ámbito.

En cuanto a los buques asistentes, lo más atractivo de esta versión fue la presencia del USS "Swift" (EE.UU.), un buque del tipo HSV (High Speed Vessel), con casco de aluminio construido por el astillero "Incat", de Hobart (Tasmania, Australia), que opera en la Armada de Estados Unidos en el rol antiminas y como plataforma de pruebas de nuevas tecnologías.
También destacaron el destructor Tipo 42 británico HMS "Gloucester", de defensa aérea, y el buque de la Armada Mexicana ARM "Baja California", diseñado para realizar operaciones de vigilancia, búsqueda, rescate e interceptación.

Director General de Capitanías y Guardacostas fue condecorado por la Prefectura Naval Argentina

El Prefecto Nacional Naval de la República Argentina, Prefecto General Óscar Adolfo Arce, confirió la distinción "Guardacostas", en el grado de "Gran Cruz", al Director General de Capitanías y Guardacostas, Vicealmirante Carlos Manuel Weston Zanelli.

Esta distinción es el máximo reconocimiento oficial que otorga la Prefectura Naval Argentina a quienes se distinguen por su esfuerzo y compromiso con la profesión y reúnen relevantes méritos personales dignos de ser destacados por un accionar incondicional y desinteresado, en apoyo de la labor que desarrolla dicha Prefectura.



Cabe señalar que la mencionada distinción honorífica es impuesta por primera vez a un Director General de Capitanías y Guardacostas de nuestro país, por parte de la Prefectura Nacional Naval Argentina, en reconocimiento a su labor institucional y personal, que ha permitido en los últimos años evidencias inconfundibles de la decisión de la Prefectura y de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas en sumar voluntades para coordinar juntas el camino que les permita la consecución de objetivos a nivel internacional (OMI) hasta la adopción de normas concertadas en el ámbito regional (ROCRAM y Acuerdo de Viña del Mar), complementados con acuerdos bilaterales basados en el profesionalismo e interacción técnica y operativa .

Al momento de imponer la distinción, el Prefecto Nacional resaltó las cualidades personales y profesionales del Vicealmirante Carlos Weston Zanelli: "Profesionalmente, es muy fácil advertir en él la vocación y formación necesarias para ejercer de manera comprometida las labores inherentes a su cargo; fruto de sus valores es la predisposición para avanzar en decisiones transparentes con el deseo de que los vínculos de amistad y cooperación que unen a ambas Instituciones, se estrechen más con relaciones concretas de interés y beneficio mutuo, que fortalezcan el presente y afiancen el futuro, por lo que esta Prefectura lo reconoce como a un renovado impulsor de la implementación de mecanismos de cooperación y asistencia recíproca", subrayó.

A su turno, el Vicealmirante Carlos Weston Zanelli agradeció la imposición de tan significativa condecoración, precisando: "En nuestra singladura como hombres de mar, existen momentos especiales que son considerados como hitos importantes, por encerrar un significado trascendental, como profesionales, como por ser responsables de la conducción de los cargos que nuestro país nos ha confiado, no solamente para nuestra gestión como autoridades marítimas, sino también para la amistad y las relaciones de nuestros Estados y de nuestros pueblos".

Resaltó que con el Prefecto Nacional Naval, desde un primer momento ha visto cristalizarse la posibilidad de un trabajo intenso, responsable y maduro, sustentado en un buen entendimiento espontáneo desde el punto de vista personal, y enriquecido

por visiones generales del rol fundamental de la autoridad marítima, en la seguridad y estabilidad. El referido acto se desarrolló en el Salón "Diputado Mantilla", de la Prefectura Naval Argentina, y contó con la asistencia de una representante de la Embajada de Perú en Argentina y la plana mayor de Prefectos Generales.

Vicealmirante Jorge de la Puente Ribeyro asumió Comandancia General de la Marina



En la Escuela Naval del Perú, el Ministro de Defensa, Jaime Thorne León, presentó al Vicealmirante Jorge de la Puente Ribeyro como nuevo Comandante General de la Marina de Guerra del Perú.

Durante el acto, el Ministro de Defensa dio lectura a la Fórmula de Presentación. Acto seguido, se llevó a cabo el arriado de la insignia del Comandante General saliente y el izado de la del Comandante General entrante. Seguidamente, el Almirante Rolando Navarrete recibió su insignia de mando de manos de un cadete naval.

En su discurso de orden, el nuevo Comandante General agradeció la confianza depositada en él, la misma que asume consciente de la gran responsabilidad y compromiso que representa.

Con énfasis, remarcó: "Como Comandante General de la Marina, quiero manifestar que continuaremos en el proceso de búsqueda de la excelencia institucional, proyectando el cumplimiento de los objetivos institucionales en los ámbitos operacional y administrativo. La prioridad de mi gestión será el personal que conforma nuestra gloriosa Institución".

Luego adelantó que, dispondrá de los mejores equipos y hombres para combatir el narcoterrorismo.

Dijo también que durante su gestión se abocará a alcanzar los objetivos propuestos en concordancia con la política establecida por el Ministerio de Defensa, para lo cual es fundamental concatenar los esfuerzos institucionales en nuestro ámbito de responsabilidad, con la articulación estratégica que caracteriza el accionar conjunto con las Fuerzas Armadas.

Igualmente, manifestó que se buscará concluir la implementación del sistema de vigilancia y control marítimo, amazónico y lacustre, para combatir los actos ilícitos.

También se establecerán planes para enfrentar la delincuencia en las vías fluviales, y una mayor presencia en la zona del altiplano, para preservar el recurso geoestratégico que constituye la hoya hidrográfica del Titicaca.

Por su parte, el Ministro de Defensa, Jaime Thorne agradeció la labor desarrollada por el Comandante saliente Rolando Navarrete, y expresó que los relevos militares son una demostración de la fortaleza del sistema democrático..

Ministro de Defensa clausuró Año Académico en la Escuela Naval del Perú

Después de haber culminado satisfactoriamente cinco años de preparación en la Escuela Naval del Perú, el 10 de diciembre los Cadetes de 4to. año de la Promoción 2011 se graduaron con el rango de Alférez de Fragata, recibiendo de manos del Comandante General de la Marina, Almirante Jorge de la Puente Ribeyro, sus respectivas espadas y despachos que los acreditan como Oficiales de la Marina de Guerra del Perú.



Luego de la ceremonia de graduación, el Comandante General de la Marina remarcó que los flamantes Alfereces de Fragata, "[...] luego de cumplir una exigente currícula formativa, la cual abarcó la parte académica, física y moral durante sus años en la Escuela Naval, han logrado a través de sus desempeños personales llegar hasta este momento culminante en que pasarán a formar parte del efectivo de la oficialidad naval".
Asimismo, añadió que "La Marina de Guerra, en su preocupación permanente por velar por su importantísimo e irremplazable recurso humano, se ha encargado siempre de dar directivas sumamente claras para buscar los mejores insumos formativos a través de docentes de primer nivel, así como complementar la instrucción con entidades extrainstitucionales, como la Universidad de Piura y la Pontificia Universidad Católica del Perú.
Este interés es un agregado que nos permite estar seguros de la calidad formativa superior en el ámbito nacional".

En otro momento, el Ministro de Defensa clausuró el año académico de este centro superior de estudios, en cuyo desarrollo los graduados recibieron recuerdos y diplomas por parte de Agregados Castrenses acreditados en el Perú e instituciones afines a la Marina de Guerra.

Durante la clausura, el titular de Defensa hizo entrega de la "Espada de Honor" al Alférez de Fragata Arturo Muñoz Sáenz, quien ocupó el primer puesto en el orden de mérito.

La ceremonia de clausura culminó con un desfile de honor a cargo del Batallón "Angamos" de la Escuela Naval. Seguidamente, el Ministro Jaime Thorne, procedió a tomarse la fotografía oficial junto a la Promoción 2011.
Es importante referir que, entre los 64 alumnos que se graduaron, uno de ellos es un cadete invitado de la República de Panamá. Asimismo, cinco damas integran la citada promoción.

A la ceremonia de ribetes eminentemente navales, asistieron el Jefe del Comando Conjunto, General Luis Howell Ballena; el Comandante General del Ejército, General Paul Tito da Silva; el Inspector General de la Marina, Vicealmirante José Cueto Aservi; el Comandante General de Operaciones del Pacífico, Vicealmirante Carlos Chanduví Salazar; el Director de Educación de la Marina, Contralmirante Mario Caballero Ferioli; el Director de la Escuela Naval del Perú, Contralmirante Jaime Navach Gamio, entre otras autoridades civiles y militares.

Marina de Guerra del Perú

Dirección General de Capitanías y Guardacostas



AUTORIDAD MARÍTIMA NACIONAL

Guardacostas

Trabajamos por la seguridad de tu vida en el mar, la protección del medio ambiente marino y el combate a las actividades ilícitas.

Emergencia marítima: 118 ó 420-2020

Jr. Constitución 150, Callao. Telf.: 613-6868 / Web: www.dicapi.mil.pe / E-mail: dicapi@dicapi.mil.pe



Capitán de Fragata
JORGE E. ANDALUZ ECHEVARRIA
Comentarista

icias internacionales noticias internacionales noticias internaciona
oticias internacionales noticias internacion
ticias internacionales noticias internacionales noticias interna
oticias internacionales noticias internacionales noticias
ernacionales noticias internacionales noticias internacionales
oticias internacionales noticias internac
ticias internacionales noticias internacionales noticias internacionales
ternacionales noticias internacionales noticias internacio
ernacionales noticias internacionales noticias in
oticias internacionales noticias internacionales notici
ternacionales noticias internacionales noticias internacio
ticias internacionales noticias internacionales
cionales noticias internacionales noticias internaciona
oticias internacionales noticias internacionales
ernacionales noticias internacionales noticias internac
ticias internacionales noticias internacionales
ernacionales noticias internacionales noticias internacio

ESTADOS UNIDOS

Marina de los Estados Unidos propone compra separada de buques de combate del litoral.

La Marina de los Estados Unidos ha propuesto adquirir las dos versiones de Buque de Combate del Litoral (LCS), desarrollados por Lockheed Martin y Austal, que responden a las clases "Freedom", de diseño monocasco e "Independence", de diseño trimarán, respectivamente.



Fuente: www.janes.com

La propuesta plantea adquirir 10 unidades de cada tipo a partir del año 2015, por lo que se espera que el Congreso norteamericano apruebe la misma. Como se sabe, estas revolucionarias unidades, capaces de alcanzar velocidades sostenidas de hasta 50 nudos, han sido diseñadas para servir como centros de red de información de combate, para asumir una serie de roles obedeciendo a su concepto modular y portar una serie de plataformas tipo helicópteros, así como vehículos aéreos de superficie y submarinos no tripulados.

Marina norteamericana comisiona Destructor "Jason Dunham

La Marina de los Estados Unidos comisionó el 13 de noviembre al Destructor "Jason Dunham" DDG-109, convirtiéndose en el quincuagésimo noveno buque de la Clase "Arleigh Burke".

Esta unidad que obedece a la versión "Flight IIA", desplazará más de 10.000 toneladas y será capaz de llevar a cabo una variedad de operaciones que van desde presencia marítima en tiempos de paz y manejo de crisis, hasta el control del mar y proyección del poder naval. Asimismo, será capaz de llevar a cabo de manera

simultánea operaciones antiaéreas, antisuperficie y antisubmarinas, contando para ello con una gran variedad de armamento ofensivo y defensivo.

El nombre del destructor fue establecido en honor del Cpl. Jason L. Dunham, el primer marine al que se le otorgó la Medalla de Honor durante la operación iraquí "Freedom".

ESPAÑA

Piratas somalíes atacan un buque de guerra español desde otro barco secuestrado.

Piratas somalíes atacaron el pasado 6 de noviembre la Corbeta española "Infanta Cristina" en la costa este de Somalia.

Los piratas utilizaron un barco Izumi, que secuestraron el 10 de octubre para atacar la unidad cuando se encontraba escoltando al "Petra I", un buque de apoyo logístico de la misión militar de la Unión Africana en Somalia (Amisom).



Fuente: www.elpais.com

Los piratas abrieron fuego primero contra el "Petra I", luego el "Infanta Cristina" aceleró y maniobró inmediatamente para colocarse delante y protegerlo, tras lo cual recibió disparos de los piratas, le que le obligó a abrir fuego primero con disparos disuasorios y luego con ráfagas de metralleta directamente al barco que les estaba atacando.

La tripulación del "Infanta Cristina" comprobó que el barco que les atacaba era un mercante secuestrado y advirtió por radio a los piratas que estaban disparando contra un buque de guerra europeo. Los piratas dieron la vuelta y el "Infanta Cristina" decidió no perseguirlos, evitando así poner en peligro las vidas de la veintena de rehenes que iban a bordo.

Este es el primer ataque de piratas somalíes a una unidad de la Eunavfor, cuya principal tarea es la escolta de barcos de ayuda humanitaria para Somalia y de apoyo a la misión militar de la Unión Africana.

INDIA

Adquisición de misiles "Harpoon block II"

El Gobierno de la India, a través de un programa de venta militar al exterior (FMS), ha firmado un acuerdo con el Gobierno de los Estados Unidos para comprar 24 misiles "Harpoon Block II", que dotarán a los aviones Jaguar de nuevos integrantes para su escuadrón marítimo.

Con esta adquisición se incrementaría la capacidad antisuperficie de las Fuerzas Armadas. Este ingenio es la última versión de la familia de misiles "Harpoon", que cuenta, en adición a sus capacidades antibuque, la capacidad de atacar objetivos en tierra.



Fuente: www.janes.com

GRECIA

Se comisiona el primer submarino tipo 214

El 15 de octubre la Marina griega comisionó su primer submarino Clase 214, el H.S. "Papanikolis", después de diez años de la firma del contrato de construcción. Los próximos tres submarinos: H.S. "Pipinos", H.S. "Matrozos" y H.S. "Katsonis", serán incorporados en los próximos meses.



Fuente: www.espejoaeronautico.com

El 30 de septiembre, el fabricante del submarino TKMS y Abu Dhabi Mar, dueños del astillero naval más grande de Grecia, junto al Gobierno griego, ratificaron un acuerdo de completar todos los restantes programas "Archimedes" y "Neptuno 2". El programa "Archimedes" cubrió la construcción de cuatro submarinos del Tipo 214 AIP, y el programa "Neptuno 2" cubre la conversión de tres submarinos de Tipo 209 a Tipo 209 AIP.

Se retrasa el lanzamiento del submarino estratégico ruso "Alexander Nevsky"

La ceremonia de lanzamiento del segundo submarino nuclear estratégico ruso (proyecto 955 de la Clase Borey), "Alexander Nevsky", que se debía realizar en los astilleros de Severodvinsk, a finales del mes de noviembre, ha sido retrasada sin dar las autoridades explicaciones al respecto.



Fuente: www.espejoaeronautico.com

El primer submarino de esta serie, "Yuri Dolgoruky", cuya quilla fue puesta en 1996, se encuentra experimentando las pruebas de aceptación por parte del Estado, y será puesto en servicio junto con el nuevo misil RSM-56 "Bulava" (SS-NX-32 según la OTAN). En los astilleros de Sevmash se encuentra en construcción un tercer submarino, el "Vladimir Monomakh", cuya quilla fue puesta en el 2006.

Según los planes del Ministerio de Defensa ruso, se espera que no menos de ocho submarinos de la Clase Borey sean construidos para convertirse en la espina dorsal de las fuerzas nucleares estratégicas de la Marina rusa. Cada submarino de la Clase Borey es capaz de llevar 12 misiles balísticos intercontinentales. La nave tiene 170 metros de largo y 13.5 metros de ancho, pudiendo sumergirse a 450 metros de profundidad, y su dotación es de 107 oficiales y tripulantes.

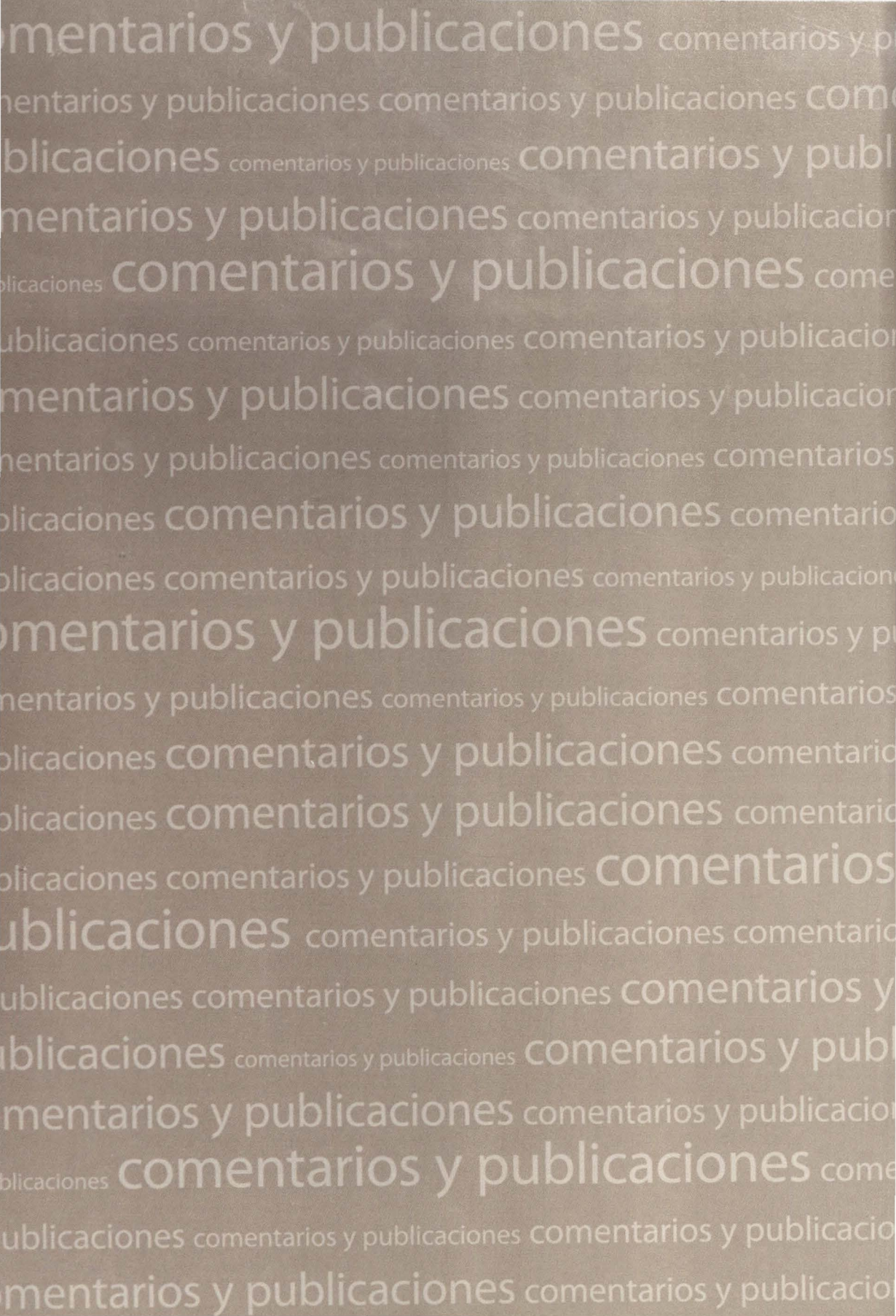
Se dará inicio a construcción de portaviones antes de 2020

Rusia empezará a construir portaviones antes de 2020", declaró un portavoz del Ministerio de Defensa al comentar unas publicaciones que aseguraban que no existen planes de construir buques de ese tipo en los próximos diez años. "Para un funcionamiento eficaz de la Armada rusa se necesitan cuatro portaviones, y su construcción empezará antes de 2020", dijo el portavoz en declaraciones a la prensa. Comentó que ya se está elaborando la documentación técnica de los respectivos proyectos.

El Comandante de la Marina rusa, Almirante Vladimir Visotski, declaró en agosto que el proyecto del moderno portaviones ruso estaría listo para finales de año y que varias organizaciones están trabajando en ese documento. También señaló que los portaviones proporcionarán la defensa antiaérea en zonas situadas fuera del alcance de la defensa antiaérea costera; asimismo, resguardarán la seguridad en tiempos de paz y ayudarán a conquistar la supremacía en el aire en tiempos de guerra.



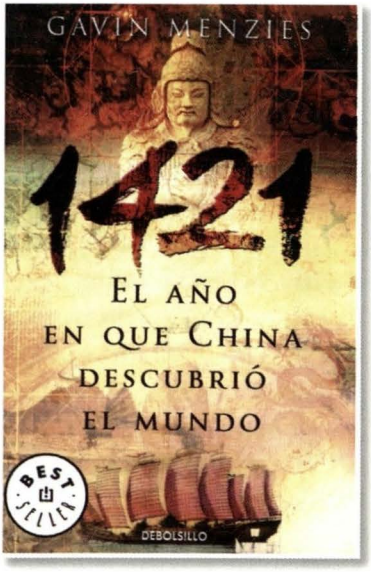
Fuente: www. sp.rian.ru/Defensa.com/


comentarios y publicaciones



Señora
ESPERANZA NAVARRO PANTAC
Comentarista

1421: El año en que China descubrió el mundo



Menzies, Gavin

Barcelona, Grupo Editorial Random House Mondadori, S. L., 2002

603 pp., ilus., mapas

Un libro ha venido a cimbrar los pilares de la historia tal cual la conocíamos. En lo que corresponde a la Edad Moderna, uno de sus hitos se marcaba a partir del descubrimiento de América, en 1492. Entendíamos también que en el mundo mediterráneo se gestó el Renacimiento, y he aquí que un marino americano viene a revelarnos que la revolución cultural humanista en el Viejo Mundo habría sido provocada, casi diríamos inoculada, por la legendaria China, civilización tan antigua que cuando Europa se debatía aún en el neolítico, el pueblo chino ya vivía organizado bajo un régimen imperial, disfrutando de refinamientos tales como su compleja escritura (con una antigüedad de cinco mil años), una delicada porcelana (desde 1700 años a.C.), la poesía, la seda (que se producía desde 2700 años a.C.) y una exquisita cocina.

Aprendimos que los portugueses, después de 1430, contaban con una precisa cartografía que guardaban con gran celo y que los hizo los mejores navegantes de la época. Colón tuvo acceso a esas cartas secretas, que le dieron la convicción para sustentar su proyecto de buscar las costas del subcontinente indio navegando hacia Occidente, dando la vuelta a la Tierra. Sin embargo, parecería que América y las islas del Caribe ya habían sido descubiertas setenta años antes de la llegada de Colón, cuando los navegantes chinos circunnavegaron el planeta cien años antes

que Magallanes y Sebastián Elcano, y habían llegado a la Antártida trescientos años antes que Cook.

Gavin Menzies, marino inglés, es autor del libro 1421: El año en que los chinos descubrieron América. Durante más de diez años siguió la pista de las navegaciones de la gran flota china, y expone ahora los sorprendentes resultados de su investigación. Nos recuerda que la civilización china poseía tal ciencia, tecnología y conocimiento del mundo, que sobrepasaban ostensiblemente a la cultura europea, la cual sólo después de tres, cuatro y hasta cinco siglos se pondría al nivel de la de los chinos medievales. Las evidencias físicas confirmarían su teoría, como la encontrada en África: fragmentos de porcelana y una pequeña moneda china hallados en Mambrui, en la costa de Roku, al nordeste de Mombasa, y restos de juncos chinos. También en las costas de América, Australia y Nueva Zelanda: juncos, porcelana, seda, ofrendas votivas y estelas que los almirantes chinos erigían a su paso.

Están además la flora y la fauna trasplantadas lejos de sus lugares de origen. Menzies menciona una de las evidencias del paso de la gran flota por el Perú. Dice: "Hasta finales del siglo XIX los habitantes de una aldea montañosa de Perú hablaban en chino", y cita un artículo de Pablo Patrón publicado en el Boletín de la Sociedad Geográfica de Lima, en el año 1908: "Un huaco con caracteres chinos". Sin embargo, Patrón refiere que, de acuerdo con testimonios, en Eten sus habitantes se entendían muy bien con los chinos, y en Jequetepeque se conservaba un antiguo dialecto con el que se podía conversar con los chinos; ambos pueblos, cercanos entre sí, están ubicados en la costa norte. Patrón señala que en ambos casos se trata de una creencia, sin el carácter de una afirmación. En cambio, muestra algunas raras fotografías: dos ceramios Nasca, un mate burilado encontrado en Ica, y un ídolo de plata hallado en una huaca de la costa norte, piezas que llevan caracteres chinos, y uno de ellos representa un rostro oriental.

El 2 de febrero de 1421, cuando se inauguraba en Pekín la Ciudad Prohibida, el emperador Zhu Di ("Hijo del Cielo") —cuarto Emperador de la dinastía Ming— se encontraba en el pico más alto de la magnificencia de su poder. En esa circunstancia, concibe el ambicioso proyecto de crear un imperio marítimo que se extienda a través de los océanos. Ordena una extraordinaria ampliación de la flota imperial, con la construcción de mil setecientos ochenta y un barcos, entre ellos gigantescas naves de nueve mástiles y hasta ciento cincuenta metros de eslora, llamadas «barcos del tesoro» por el enorme valor de los bienes capaces de transportar en sus inmensas bodegas.

En los astilleros de Longjiang, cerca de Nankin, a orillas del Yangzé, en siete inmensos diques secos se construyen simultáneamente hasta tres barcos. La gran flota va a estar compuesta por doscientos cincuenta barcos del tesoro, además de mil trescientos buques patrulleros y similar número de buques de combate anclados en puestos de vigilancia o bases insulares; cuatrocientos buques de guerra de mayor tamaño y otros tantos cargueros para transportar cereales, agua y caballos para la flota.

La misión inmediata de la gran flota a órdenes del Almirante Zheng He, es devolver a sus países de origen a los dignatarios asistentes a la inauguración de la Ciudad Prohibida, y con el viaje intercambiar conocimientos y recabar tributos a cambio de protección y privilegios comerciales —sedas y porcelanas a precios rebajados—. La componen cuatro flotas, la primera comandada por el propio Zhen He y las restantes por los Contralmirantes Zho Man, Zhou Wen y Hong Bao; la Armada sigue las instrucciones del Wu Pei Chi, manual del arte de navegar y de guerra naval. Un viaje de circunnavegación de esa envergadura fue posible porque los chinos tenían seis siglos de experiencia de navegación oceánica, con un sustancial comercio exterior que había arrebatado a los árabes el control del tráfico de especias.

La Flota zarpa el 4 de marzo de 1421 para surcar y cartografiar los océanos, tomando noticia del mundo entero e incorporándolo al sistema tributario chino, hasta 1423, en que vuelve a su puerto de origen. Los registros chinos señalan que llegaron tanto al Polo Norte como al Polo Sur (Antártida). La gran flota va reconociendo nuevas tierras, fundando colonias, comerciando, recogiendo especímenes de plantas nativas y dejando las suyas, intercambiando así conocimientos.

En el mapa que señala la ruta de regreso a casa; se observa que la flota zarpa de Calicut (actual Calcuta en la India), para de regreso arribar a China los últimos barcos supervivientes en el verano y el otoño de 1423. Se recrean los viajes de cada una de las flotas componentes, apreciándose perfectamente definidos los contornos de los continentes y tierras descubiertas. Este mapa y otros que Menzies ha estudiado dan pie a la consideración de que tales tierras, continentes e islas, habrían sido descubiertas mucho antes de lo que la historia convencional registra.

Como epílogo, diremos que, dos meses después de que la armada de Zheng He hubiera zarpado, una violenta tormenta estalla sobre la Ciudad Prohibida, en cuyo fragor un relámpago provoca un terrible incendio en el palacio, reduciendo a es-

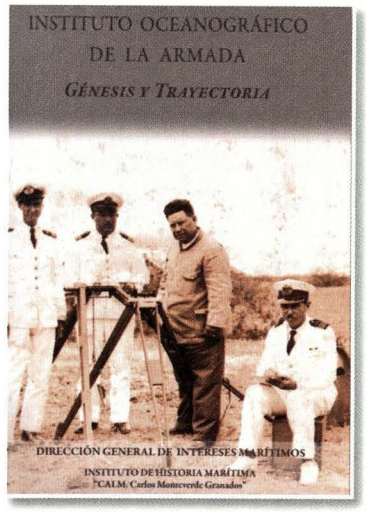
combros la ciudad entera. El siniestro coincide con una masiva epidemia en la que mueren más de ciento sesenta y cuatro mil personas. Ha pasado el feliz momento del régimen imperial de Zhu Di. China enfrenta ahora una serie de rebeliones y la guerra de Vietnam, que lucha por dejar de ser colonia china. El anciano emperador muere y accede al trono su hijo Zhu Gaozhi, quien gobierna sólo un año, durante el cual dicta un severo edicto que ordena la interrupción de todos los viajes de los barcos del tesoro, así como de la construcción y reparación de los barcos. Cuando los últimos restos desbaratados de las flotas del tesoro vuelven a puerto en octubre de 1423, en vez de aclamaciones encuentran el rechazo de quienes ahora gobiernan China.

En 1425 sube al trono Zhu Zanji, quien continúa la misma política de su padre, aunque todavía permite a Zheng He un último viaje a La Meca. Tras la muerte de Zhu Zanji en 1435, se desata una feroz xenofobia, China da la espalda al mundo y se recoge en un largo aislamiento que va a durar cien años. Se destruye la valiosa información recopilada durante la épica travesía, así como los planos de construcción de los grandes barcos.

Sin embargo, el gran salto para las exploraciones y descubrimientos que se producen en años posteriores, va a tener su motivación en las misteriosas cartas y mapas que manejan los navegantes portugueses, cartografía de misteriosa procedencia que revela un conocimiento de la Tierra anterior a Colón, que indefectiblemente parece remitirnos al fabuloso viaje de la gran flota china.



Instituto Oceanográfico de la Armada: Génesis y trayectoria.



Sánchez Bravo, Mariano

Guayaquil, INHIMA, 2010.

280 pp. ilus. color

La historia de la hidrografía ecuatoriana, de sus cartógrafos, hidrógrafos, dibujantes, navegantes y científicos del mar, que han discurrido en el transcurrir del tiempo, desde el año 1526, en que se produjo el encuentro entre el bajel de los conquistadores españoles y la balsa aborigen de Salago, aparece en esta obra profusa y elegantemente ilustrada, en la que se conocen las cartas que dan cuenta de la presencia de este territorio en el marco de la escena mundial, hasta nuestros días.

La costa ecuatoriana contenida en el mapamundi de Diego Ribeiro, del año 1529, introduce el territorio de lo que ahora conocemos con el nombre de Ecuador dentro de la cartografía vigente. Más adelante, aparecerá el primer mapa específico en el que figure la costa de la Audiencia de Quito, levantado por el cartógrafo portugués Didaco Mendezio (Diego Méndez), cosmógrafo del Virreinato del Perú, y que se publicó en el atlas "Teatrum Orbis Terrarum", de Abraham Ortelius, en1570.

Sánchez Bravo remarca el papel que desempeñaron los corsarios en la cartografía del Nuevo Mundo durante el siglo XVII, especialmente de ingleses, franceses y holandeses, quienes aprovecharon para ejecutar levantamientos cartográficos, además de las largas travesías a la caza de los navíos de la Corona española, que transportaban el oro y la plata de América a la lejana metrópoli.
Así, el mapa de Merian, publicado en Ámsterdam en el año 1626, en el que consta la boca del río de Guayaquil, en cuyo recuadro figura la flota de L'Hermite frente a la isla de Puná.
Señala que los derroteros en el siglo XVI y XVII eran guardados celosamente, evitando compartirlos con los navegantes de los países adversarios. Los derroteros españoles se mantenían en secreto, a salvo de los corsarios y piratas ingleses, para no revelar rutas y costas. Sin embargo, en el año 1680 el pirata Sharp, en una atrevida incursión en la Mar del Sur, capturó frente a las costas de Quito a la nave

española "Santo Rosario". Lo más importante del botín capturado fue "El Derrotero de la Mar del Sur", con mapas y cartas que daban una "precisa y exacta descripción de todos los puertos, así como de los sondeos, ríos, arroyos, cabos, y las costas pertenecientes a la Mar del Sur, y todas las navegaciones realizadas por los marinos españoles en ese océano...". Traducido del inglés; la lujosa versión de William Hack reproduce toda la costa de la Audiencia de Quito.

Otras cartas son también producto de la labor de los corsarios, como el mapa de las islas Galápagos, levantado por el corsario inglés Ambrose Cowley en el año 1684, quien llamó a las islas con nombres de la realeza británica. La carta del golfo de Guayaquil, con sondeos, levantada por el corsario inglés John Clipperton, quien al mando de la fragata "Success" incursionó en aguas de la Real Audiencia de Quito, más específicamente, del golfo de Guayaquil, en el año 1720. En su buque viajaba una comisión hidrográfica que efectuó sondeos y reconocimiento cartográfico en el golfo, con lo cual se confeccionó la carta Part of Peru. The bay of Guiaquil, editada por Hermann Moll.

Los levantamientos hidrográficos en el siglo XVIII producen cartas que constituyen una preciosa muestra de la cartografía de la época, como el Derrotero de la Mar del Sur, de Pedro Hurtado de Mendoza y Manuel Joseph Hurtado (1730), publicado por la Marina de Guerra del Perú en el año 1993. En él figura la carta de "Guallaquil". Y la Relación histórica del viage a la América Meridional, de Jorge Juan de Santacilia y Antonio de Ulloa, en 1748, que da cuenta de la expedición de la Academia de las Ciencias de París, al mando de Charles Marie de La Condamine. El sabio quiteño Pedro Vicente Maldonado formó parte de la Comisión Geodésica. Figuran también el plano de Alcedo sobre Guayaquil y el río (1740), la carta náutica de Jacques Bellini (1764), los trabajos cartográficos de Francisco Requena (1770), las cartas de la Expedición Malaspina (1790).

La obra registra los trabajos de la Comisión Mixta Demarcadora de Límites Ecuador - Perú, que se constituyó después de la firma del Protocolo de Río de Janeiro, en el año 1942. La primera campaña, iniciada en agosto de 1942, y la segunda, a finales de 1943, significaron una ardua tarea que debió tomar varios años, pero que a la postre quedó suspendida por decisión ecuatoriana en dos tramos de la cordillera del Cóndor, por considerarse que en ese lugar el Protocolo era inejecutable.

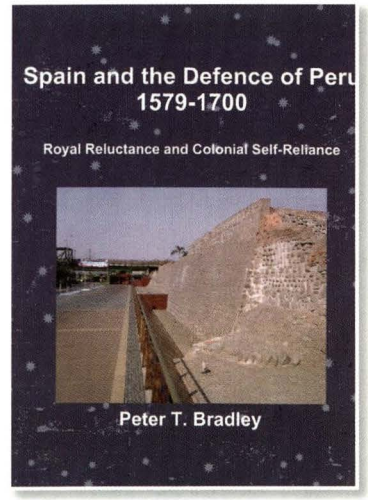
Este recuento histórico llega finalmente a lo que es hoy el Servicio Hidrográfico de la Armada del Ecuador, creado el 2 de febrero de 1932, con una larga tradición

hidrográfica que ha dado como fruto una riqueza cartográfica, real exponente de la vocación marítima del país.

con un almuerzo a bordo del "Huáscar". Por ello, Varela reproduce un artículo suyo publicado en *El Porteño* después de conocidas las nuevas del Combate de Angamos, en el que hace un retrato de Grau que nos lo muestra en su dimensión humana, a partir de la impresión que causaba en su interlocutor en el trato cercano, y nos conmueve cuando reproduce las palabras de uno de sus oficiales: "Todos le adoramos a bordo, desde el segundo jefe hasta el último marinero".

Las coronas recogen los testimonios de sus contemporáneos en forma de composiciones, poemas, oraciones fúnebres, además de la descripción de las honras fúnebres que se le rindieron en la catedral de Lima, en Buenos Aires, La Paz, Potosí, Cochabamba y Sucre.

The defence of Peru, 1579-1700: Royal reluctance and colonial self-reliance.



Bradley, Peter T.

2009.

292 pp., planos, tablas

La irrupción en el año 1579 de Sir Francis Drake, al mando del "Golden Hind", buque corsario de la Real Armada Inglesa, en las costas del Pacífico, fue repentina. La presencia del corsario, casi a las puertas del Callao, puerto principal del Virreinato del Perú, vecino próximo de la opulenta Lima, rompió la confianza que se tenía en una Mar del Sur aislada y a salvo de los consuetudinarios enemigos de la Corona española —Francia e Inglaterra, en forma de corsarios y piratas a la caza de las riquezas de los galeones que transportaban el oro y la plata hacia la lejana metrópoli—.

La flota inglesa había doblado el extremo sur del continente por el Estrecho de Magallanes, demostrando que podía lograrse con empeño y atrevimiento.

Se pudo constatar que el protector aislamiento no le daba más seguridad. Se había mantenido la convicción de que la Mar del Sur estaba a salvo de ataques marítimos gracias al postigo que representaba el paso de Panamá al norte, copado por el poder español, y los peligros del Estrecho de Magallanes, al sur.

Dar la vuelta al continente, además de los obstáculos naturales como las corrientes, los vientos, los tortuosos canales, la distancia a recorrer, implicaba la necesidad, ya en costas del Pacífico, de encontrar una base donde refrescar provisiones y reparar daños. Empero, todavía habrían de pasar cuarenta años antes de que la Corona viera la necesidad de tomar medidas defensivas. Y fue cuando en el año 1616 los navegantes holandeses se atrevieron, es más, descubrieron una ruta abierta del mar alrededor del Cabo de Hornos.

Sólo en este momento se dispuso la creación de la Armada de la Mar del Sur, para transportar la plata de la Corona a Panamá, desde Arica y del Callao, y también para proteger las costas del sur, especialmente el puerto del Callao. Empero, después de la derrota de la Armada peruana en un combate naval en el año 1615, entre la Armada Real y la escuadra bucanera holandesa de Spilberguen, los virreyes del Perú habían empezado tentativamente la construcción de fortificaciones en tierra en el Callao, con la intención de garantizar también la seguridad de la vecina capital de Lima.

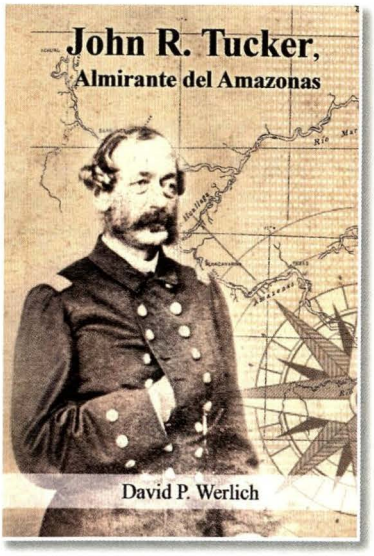
El virrey tenía perfecto conocimiento de que el litoral se hallaba totalmente abierto, expuesto a cualquier tipo de desembarco: amplias ensenadas, costas muy extendidas, pueblos aislados, además de vientos uniformes y ausencia de temporales tormentosos.

En lo que siguió del siglo, en lo referente a las operaciones de la Armada y la expansión de las fortificaciones del Callao, y más adelante de la misma Lima, la base de la defensa del Perú continuó sustentada en la milicia local y en una guarnición armada, autorizadas de mala gana por los funcionarios, siempre renuentes a distraer un porcentaje de la plata peruana en satisfacer las necesidades locales. Se mantenía la utopía de que el Virreinato estaba a salvo de una agresión, dada la enorme distancia que lo separaba de los focos piráticos.

El Virreinato del Perú tomó las precauciones defensivas: la defensa del Callao, su principal puerto, construyendo y armando las fortificaciones del Callao, primero a lo largo de la costa y luego rodeando la totalidad del puerto. Y más tarde, la construcción de la propia Muralla de Lima.

Por otra parte, las instalaciones defensivas en puertos, tales como Valdivia, Arica, Trujillo y Guayaquil, se debieron a la iniciativa local y a los empresarios para defenderse por sí mismos de los asaltos marítimos, especialmente durante el largo periodo de las incursiones de los bucaneros a finales del siglo XVII. La autosuficiencia es el patrón para la defensa, que finalmente se extendió incluso para el mantenimiento de la Armada de la Mar del Sur.

John R. Tucker, Almirante del Amazonas



Werlich P. David

353 pp., ilus, mapas, retratos

Para los que se preguntan cómo llegó un marino norteamericano a ser Contralmirante de la Armada peruana y luego explorador de los aún desconocidos ríos de nuestra Amazonía, nos remitimos al difícil momento que enfrentaban las jóvenes repúblicas, ex colonias de España, en el año 1866, amenazadas por las ambiciones de la Corona española.
La poderosa flota de la Armada Real española intentaba restablecer sus privilegios perdidos en Ayacucho. La escuadra aliada de Perú y Chile enfrentó a los españoles en Abtao el 7 de febrero de 1866, logrando una victoria cuyo mérito recayó en el Comandante peruano Manuel Villar. Empero, las discordias al interior de la flota aliada eran inocultables.

El 17 de marzo de 1866, Juan Williams Rebolledo, Comandante de la armada aliada, al solicitar su relevo del cargo, pone en evidencia la gravedad de los desacuerdos entre ambas divisiones.
Es por ello que tanto en Perú como en Chile se consideró la posibilidad de contratar a un oficial extranjero de experiencia, capaz de inspirar el respeto y la obediencia de todo el escuadrón aliado.

Es así que el 27 de marzo el ministro del Perú en Estados Unidos, Federico Barreda, recibe instrucciones de contratar a un "comodoro" para ejercer la coman-

dancia de la escuadra aliada. Como un oficial de la Unión difícilmente estaría dispuesto a abandonar su carrera en Estados Unidos, se buscó en los registros de la extinta armada confederada del Sur un oficial con excelentes calificaciones que justificara políticamente la contratación de un extranjero para facilitar su aceptación entre los oficiales sudamericanos.
Es seleccionado el comodoro John Randolph Tucker, desempleado y ansioso por asumir el comando de cualquier buque de guerra. Ya antes había sido entrevistado por Benjamín Vicuña Mackenna, ministro de Chile en Estados Unidos.
El contrato verbal de Tucker con Barreda estipulaba que recibiría el grado de Contralmirante en la Armada peruana, mientras durara la guerra con España, con un sueldo anual de cinco mil dólares, la misma remuneración de un Contralmirante de la Armada de Estados Unidos. Tucker, además, seleccionaría a los oficiales de su estado mayor, tres oficiales americanos que serían comisionados con los grados de Capitán de Navío, Capitán de Fragata y Capitán de Corbeta. Los hombres que escogió fueron James Cooke (que no aceptó el empleo), David McCorkle y Walter Butt.

Las noticias del combate del Callao no se conocieron hasta comienzos de junio de 1866. Así, cuando Tucker y sus hombres llegan al Callao el 15 de junio, su arribo causa cierta embarazosa sorpresa al Gobierno. Después del Combate del 2 de Mayo, cuando se hizo evidente que Méndez Núñez no reanudaría la ofensiva contra los aliados, se había ordenado que se abandonara la búsqueda del comodoro.
Sin embargo, persistían los problemas por el comando de la flota aliada, por lo que el Gobierno peruano persiste en la idea de nombrar un comandante extranjero de gran experiencia y familiarizado con los blindados y armas modernas. Los chilenos se mostraban dispuestos a aceptar a Tucker, pero los oficiales peruanos se opusieron rotundamente. En julio de 1866 Tucker asume en Valparaíso el mando de la escuadra aliada, mientras treinta y nueve oficiales peruanos insubordinados son arrestados y conducidos al Callao (entre ellos Grau).

Los dos países aliados consideraban la posibilidad de emprender una nueva ofensiva contra la escuadra española. El plan inicial peruano contemplaba un ataque al escuadrón español en las islas Filipinas, donde algunas de sus naves efectuaban reparaciones.
Si Tucker no encontraba a los hispanos, bombardearía Manila, para que la misión no resultase estéril. Otra alternativa era realizar una incursión al Atlántico

sur para enfrentar a las restantes unidades españolas. Un tercer objetivo era respaldar una insurrección de los republicanos cubanos. Finalmente, todos estos planes se postergaron ante una razón práctica: la escuadra no estaba preparada para una operación de esa envergadura.
Todos los buques de guerra de ambas divisiones requerían reparaciones y carecían de los elementos esenciales; además, la escuadra aliada se encontraba corta de oficiales y tripulantes.

Al asumir el comando de la escuadra, Tucker realiza una minuciosa inspección de los buques, tomando de inmediato las provisiones necesarias. El armamento de la escuadra es una de las cosas que más le preocupan al Almirante, por lo que abastece a los buques con bombas, proyectiles y perforantes.

Dice el autor que, bajo el mando de Tucker, es probable que la Armada peruana haya sido la primera marina del mundo que puso énfasis en el torpedo como arma ofensiva. Tucker comienza a entrenar a sus hombres para el combate.
Establece una rutina diaria a bordo, y los marineros realizan ejercicios con artillería pesada y con armas menores. También esboza algunos proyectos para el futuro desarrollo de la Armada: la preparación de un código de ordenanzas navales, un plan de señales, un manual de artillería y otro de tácticas de escuadra para buques de vapor; asimismo, propone el establecimiento de una escuela de aprendices, que proporcionaría dotaciones locales a la Armada.

Tras la absolución de los marinos insubordinados, Tucker presenta su renuncia, después de ocho meses en el cargo. Piensa dedicarse a la agricultura en las riberas del río Amazonas, cuando el Gobierno peruano le ofrece encabezar la Comisión Hidrográfica del Amazonas.
La misión consiste en explorar la Amazonía, levantando cartas de las cabeceras de las aguas de los ríos más importantes y ver sus potencialidades para la navegación a vapor. En este cometido, el Almirante y su equipo, conformado por sus oficiales ex confederados, pasa siete años en la selva explorando tres mil millas de vías fluviales. Así se convierte en el "Almirante del Amazonas".

La primera edición en inglés de la obra que hoy nos ocupa, apareció en el año 1990; la actual versión en español que actualmente se encuentra en prensa, es una edición del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú y de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana.



Romanza a los Batallones Navales



Capitán de Navío
ANÍBAL CUEVA LÓPEZ

Esta es la gesta
de un grupo de hombres
que llevan los blasones
del tercio de la Armada
Adalides azul y oro
de la patria venerada

Guarnición de Marina llaman
a los bizarros marinos
que unidos bajo el manto
de la enseña patria
honraron el sagrado juramento
¡Primero la muerte antes que vencido!

Guardia Chalaca es el nombre
de quienes hermanados por el mar
compartieron la gloria
de aquel aciago día.
Hemos venido a vencer
¡Maldito sea quien no cumpla con su deber!

Dejando lares porteños
a Miraflores marchan las falanges peruanas
¡Adelante, Marina, Adelante!
A cumplir el compromiso de honor,
de no cejar en el empeño
de destruir al chileno invasor
En la quebrada de Armendáriz,

al pie del mar,
Los reductos uno y dos
serán el pétreo escollo
que las araucanas huestes
pretenderán quebrar

El héroe de la Breña
sereno los exalta.
Los mejores batallones dice.
Fanning y Arrieta, veteranos capitanes,
con humildad aceptan la lisonja,
pero el orgullo dice otra cosa

Como gallos de pelea
el armisticio es traba que los ata.
En silencio se preparan,
piensan en la escuadra.
Ya está próxima la hora
de vengar la desgracia

Miraflores quince de enero,
cuatro horas para el ocaso.
Retumban los cañones
de la usurpadora Armada
y se responde a cada explosión
¡Viva el Perú! con emoción

Tras largo bombardeo
por la artillería protegida
La Tercera de Chile
adelanta en guerrilla.
Furiosamente a la carga se lanzan
tropas a campo abierto avanzan
La obstinada defensa

en su empeño no ceja.
Es un baluarte de honor,
broquel de Lima,
que las descargas y el estruendo rebate
con un impetuoso ¡Callao!
Ante tamaña fortaleza
la sureña furia se estrella y abate

Las bocas de fuego
vomitan bombas y metralla.
Iracundas cumplen su mortal tarea.
Inconmovibles los nuestros
preparan sus armas
resueltos a honrar a la Patria

¡Armar bayonetas! es la orden.
La espada de Fanning apunta al enemigo
¡Adelante, Marina, adelante!
Con suprema decisión
hacia las invasoras hordas se precipitan,
arrasador brío y coraje incitan

Cual saetas rugientes
se arrojan a tambor batiente
los batallones de Marina
¡Venganza a Grau! claman
Centellean las bayonetas
buscando los chilenos corvos
Tras las tapias se apiña el enemigo.
Los resueltos marinos
de los fusiles adversarios
reciben la descarga.
Caen aduaneros, pescadores, navegantes.
Avanzan los veteranos de la escuadra

Arrolladora tromba.
Nada los detiene,
acometiendo a la carrera
lo superan todo.
A mandoble se baten
con el hacha de abordaje.
Uchumayo es el toque de corneta
que a la victoria alienta

Es demasiado para los asaltantes.
Los santiagos vuelven caras,
pies en polvorosa dan la espalda.
Se escuchan dianas de triunfo.
se agigantan los marinos
y retornan a paso de camino.
Brota de los labios
el nombre de Grau enaltecido

Se rehacen las fuerzas chilenas,
La Barceló refuerza a la Tercera
¡Vuelven a la brega!
El Brujo advierte una brecha
Y decide que los bravos de la Armada
Se transformen en naval espada

Fusil al ristre, bayonetas por delante,
una carga más realizan.
Al trote de los hombres
la tierra tiembla.
Fanning, nuevamente alienta.
¡Adelante, Marina, adelante!
¡Vencer o Vencer!
Se escucha en el flanco,
es la voz de Arrieta



que de animar no cesa.
Arremete la Guardia Chalaca,
incontenible la furia porteña.
La artillería enemiga ahuma el cielo,
la mortandad no acaba.
Acuden decididos al letal encuentro.
El choque es colosal,
la vorágine se desata
buscándose unos a otros con afán fatal

Truenan las armas a boca de jarro,
los vítores y gemidos se mezclan
con el sisear de la bayoneta.
el sordo golpe de culata,
el bramido de pistolas y fusiles,
el crujir de huesos quebrados,
el silbido de tripas y pulmones perforados.
Entreverados marinos y araucanos
demandando darse muerte
Sajándose, aplastándose, rompiéndose a culatazos
a unos los anima la defensa patria
a otros el saqueo y el botín
para todos será el común fin

De poco o nada sirvió
la adversaria obstinación.
Pues por la brecha penetró
la naval espada sin contemplación.
Las huestes invasoras se desbandan,
clarines y tambores alegres resuenan
sólo doscientos bravos quedan
¡Armen bien las bayonetas!
Ochocientos interminables metros
en el corazón de la posición enemiga

los marinos otra vez vencían.
Sin reserva para el impulso al ataque
interrumpióse la persecución por fuego
guardando cartuchos y gloria para luego.

A la desigual contienda
El Aconcagua y Zapadores se suman,
El Santiago está presto a vengar la afrenta,
toda la artillería de mar y tierra los secunda.
Las columnas contrarias cual sierpes se desplazan
nuevamente a los reductos ¡Atacan!

Los bravos mozos de Marina
los pies en tierra han plantado
clavados en tierra soportaron
de muy superiores fuerzas el embate
por todas partes rodeados
por la victoria aún se baten

Tres veces consecutivas cargaron
altísimo costo por su vida cobraron
¡Adelante, Marina, adelante!
Lluvias de plomo y fuego,
diluvios de pólvora y metal
las filas azul y oro clarean sin cesar
los australes asaltantes aumentan sin parar
¡Adelante, Marina, adelante!

Con orgullosa faz enfrentan la muerte.
Obtener la gloria será su suerte.
Cual espartanos sobre el escudo volverían,
la derrota jamás contemplarían.
Al ocaso todo está consumado,
los navales por la patria... ¡todo han dado!

Grau, Fanning y Arrieta
nuestro rumbo han marcado
el norte han señalado
junto con los hombres de mar
que esa aciaga tarde
su vida hubieron de dar
ejemplo imperecedero
monumento de honor
por los siglos venideros
con sangre fraguado
por los de garzo linaje
herencia de denuedo y coraje.

Yo no hablo
de lo que pudo haber sido.
Hablo de lo que fue,
de lo sucedido.
Entonces, dime marino,
si después de lo que has atendido
tú no estás convencido
de que el nombre de grau
una vez más
ha sido enaltecido
por tanto, ten por seguro
¡que no hay infante de más alzada
como el infante...de la armada!

¡Acción y valor!



Para sugerencias y comentarios sobre la *Revista de Marina*
escríbanos al e-mail: revismar@marina.mil.pe



REVISTA DE MARINA AÑO 103 / NÚMERO 3 - 2010

EDITORIAL

5 CONTRALMIRANTE CÉSAR PRADA UGÁS / DIRECTOR

ESPECIAL INNOVACIÓN TECNOLÓGICA

9 INNOVACIÓN TECNOLÓGICA EN LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ
CALM. ERNESTO LERMO RENGIFO

23 PROYECTOS EXITOSOS DE INNOVACIÓN TECNOLÓGICA A NIVEL MUNDIAL
C. DE F. LUIS DEL CARPIO AZALGARA

INFORMATIVO

35 SIMULACIÓN PARA ENTRENAMIENTO EN GESTIÓN DE CRISIS
C. DE N. LUIS R. ADAWI CÁCERES

49 MEDIOS AÉREOS EMBARCADOS Y LA OBTENCIÓN DE INTELIGENCIA OPERATIVA
C. DE C. ROBERTO JAVIER VARGAS SALAS

69 LA EDUCACIÓN VIRTUAL, HERRAMIENTA INVALORABLE DE HOY PARA EL MAÑANA
C. DE N. LUÍS CARCELÉN NEVARES

PANORAMA

81 EN OCTUBRE, GRAU Y MARINERA...CRÓNICA DEL II CONCURSO DE NACIONAL DE MARINERA "MARINA DE GUERRA DEL PERÚ"
LIC. ENRIQUE FLORES ROSALES

HISTORIA

97 UN NOVELISTA QUE DE NIÑO SOÑÓ CON SER MARINO
CALM. FERNANDO CASARETTO ALVARADO

107 RELACIONES ESPACIALES DEL PODER EN LA HISTORIA MARÍTIMA
CALM. JEAN J. DOIG CAMINO

121 SHINO "EL OCASO DE UN GIGANTE"
TTE. 1º MIGUEL ÁNGEL FLÓREZ CANCINO

129 RÍMAC, NOMBRE CON HISTORIA
TCO. 1. TEL RENÉ AYERBE GÓMEZ

NACIONAL

143 SECCIÓN NACIONALES
LIC. TATIANA FIGUEROA LÓPEZ

INTERNACIONAL

157 SECCIÓN INTERNACIONAL
C. DE F. JORGE E. ANDALUZ ECHEVARRIA

COMENTARIOS Y PUBLICACIONES

163 COMENTARIOS DE LIBROS Y PUBLICACIONES
ESPERANZA NAVARRO PANTAC

175 ROMANZA A LOS BATALLONES NAVALES
C. DE N. ANÍBAL CUEVA LÓPEZ