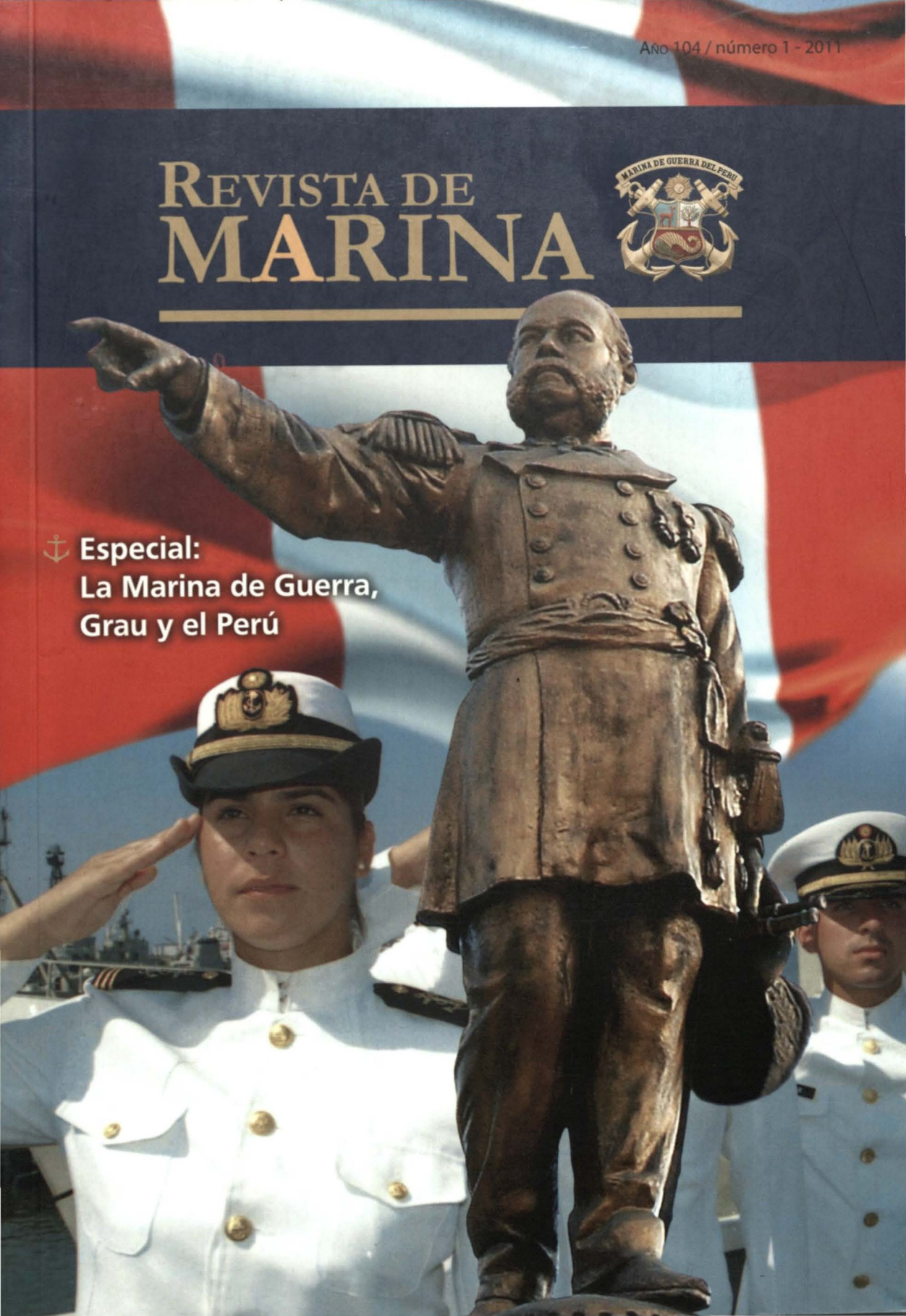
Año 104 / número 1 - 2011

REVISTA DE MARINA



⚓ Especial:
La Marina de Guerra,
Grau y el Perú

REVISTA DE MARINA

Año 104 / número 1 - 2011

REVISTA DE MARINA

Año 104 / número 1 - 2011

Dirección editorial
Calm. Ernesto Lermo Rengifo

Edición general
C. de N. Joel Garay Roncal

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

Comité editorial
Calm. Ernesto Lermo Rengifo
Calm. Fernando Casaretto Alvarado
Calm. Francisco Yabar Acuña
C. de N. John Rodríguez Asti
C. de N. Joel Garay Roncal
C. de F. Juan Llosa Pazos
C. de C. CC. Marisol Olsen Candiotti

© 2011, 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

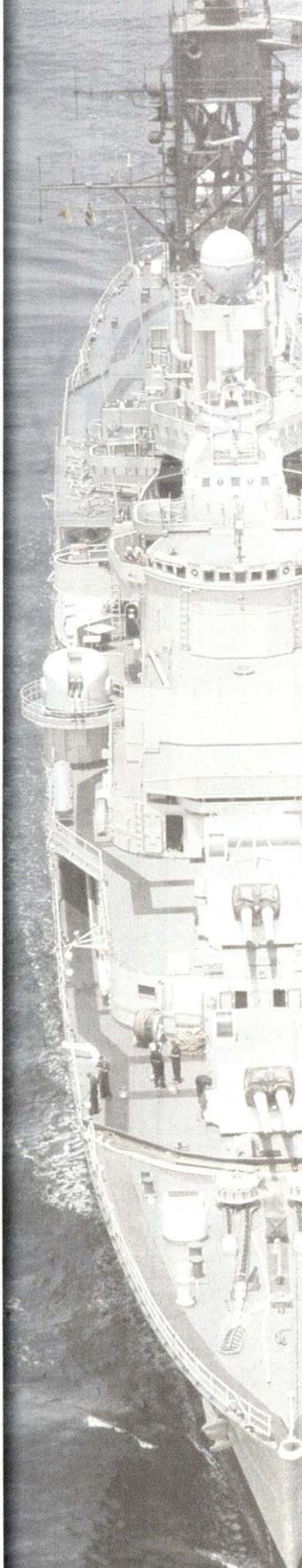
Cuidado de edición: Efrén A. Alcántara

Diseño y diagramación: Pedro L. Mas

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. ERNESTO LERMO RENGIFO / DIRECTOR

ESPECIAL LA MARINA DE GUERRA, GRAU Y EL PERÚ

9 ALGUNAS EVOCACIONES HISTÓRICAS A BORDO DEL BAP "ALMIRANTE GRAU"
LIC. ENRIQUE FLORES ROSALES

INFORMATIVO

19 UNA REFLEXIÓN SOBRE EL LIDERAZGO NAVAL
VALM. JOSÉ CUETO ASERVI

29 LA SEGURIDAD: UNA PREOCUPACIÓN PERMANENTE
C. DE N. JAVIER MORALES DE CÁRDENAS

35 DESAFÍOS DE LA INDUSTRIAL NAVAL PERUANA
C. DE F. JORGE CALIZAYA PORTAL

41 CAMPO Y FACTOR: SIMILITUDES Y DIFERENCIAS IMPORTANTES PARA LA PRODUCCIÓN DE INTELIGENCIA
C. DE F. LUÍS ANTONIO RÍOS RODRÍGUEZ

55 LA IMPORTANCIA DE LA GESTIÓN DE PROCESOS
ING. MARINA VARGAS VEGA

PANORAMA

65 LA NAVEGACIÓN EN EL LAGO MÁS ALTO DEL MUNDO: "LA FLOTA DEL TITICACA"
C. DE F. SGC ORLANDO OLÓRTEGUI ROMERO

79 NUEVOS VIENTOS INSTITUCIONALES EN LOS MARINES
BACH. HÉCTOR LÓPEZ ARÉSTEGUI

89 MALABRIGO: LA OLA IZQUIERDA MÁS LARGA DEL MUNDO AL ALCANCE DE SUS POSIBILIDADES
C. DE N. MIGUEL BENITES MORILLAS

HISTORIA

99 FERNANDO BELAÚNDE TERRY: LA CONQUISTA DEL PERÚ POR LOS PERUANOS
ARQ. MIGUEL CRUCHAGA BELAÚNDE

121 TENIENTE JORGE VELARDE CASTAÑEDA, HÉROE NAVAL
DR. DAVID MAHAN MARCHESE

135 FIRME Y FELIZ POR LA UNIÓN
Tte. 2do. Michel La Guerre Kleimann

NACIONAL

145 SECCIÓN NACIONAL
Lic. Tatiana Figueroa López

INTERNACIONAL

163 SECCIÓN INTERNACIONAL
C. de F. Jorge E. Andaluz Echevarria

COMENTARIOS Y PUBLICACIONES

169 COMENTARIOS DE LIBROS Y PUBLICACIONES
Sra. Esperanza Navarro Pantac

175 ¿NAVEGA NUESTRO RÉGIMEN DISCIPLINARIO HACIA BUEN PUERTO?
C. de F. Juan Carlos Llosa Pazos





Contralmirante
ERNESTO LERMO RENGIFO
Director

El presente año se inició para nuestra Institución conmemorando un acontecimiento histórico y trascendental: el centenario de la creación de la Fuerza de Submarinos, hecho crucial que marca un hito en la historia de la Marina de Guerra del Perú.

Es significativo que en este 2011, dicha celebración coincida con otra por igual centenaria: el descubrimiento para el mundo de Machu Picchu, que nos remite a los cimientos mismos de nuestro orgullo nacional. Ambas conmemoraciones se enmarcan, sin lugar a dudas, en las bases que sostienen nuestra identidad como país y como nación.

Ello nos lleva a tomar conciencia acerca de nuestro rol como defensores de nuestra soberanía y como agentes del desarrollo de nuestro territorio patrio, volviendo nuestra mirada a la historia de nuestra Armada y su participación en la vida nacional. Bajo este lineamiento, establecer puentes con otros actores de nuestra sociedad se presenta como fundamental para lograr nuestro objetivo de fomentar la conciencia y los intereses marítimos.

En tal sentido, a inicios de este año tuvo lugar una importante jornada de reflexión sobre el significado de la presencia de la Marina de Guerra del Perú en el devenir histórico y contemporáneo de nuestro país. Honrados con la presencia de distinguidos historiadores miembros de la Academia Nacional de la Historia, se realizó un fructífero conversatorio en un escenario que no podía ser mejor: el BAP "Almirante Grau", el Buque Insignia de nuestra Armada.

No fue difícil establecer la importancia de la Marina de Guerra en la formación del Perú como entidad política independiente, teniendo como marco fundacional el mismo año de la Independencia nacional. Sin embargo, la Armada se revela como uno de los nexos entre el desarrollo colonial y el posterior avance republicano, marcando una continuidad en los tiempos de cambios. Bajo el

propio desarrollo institucional, se refunden las múltiples herencias culturales que imprimen ese sello muy peruano: la interculturalidad.

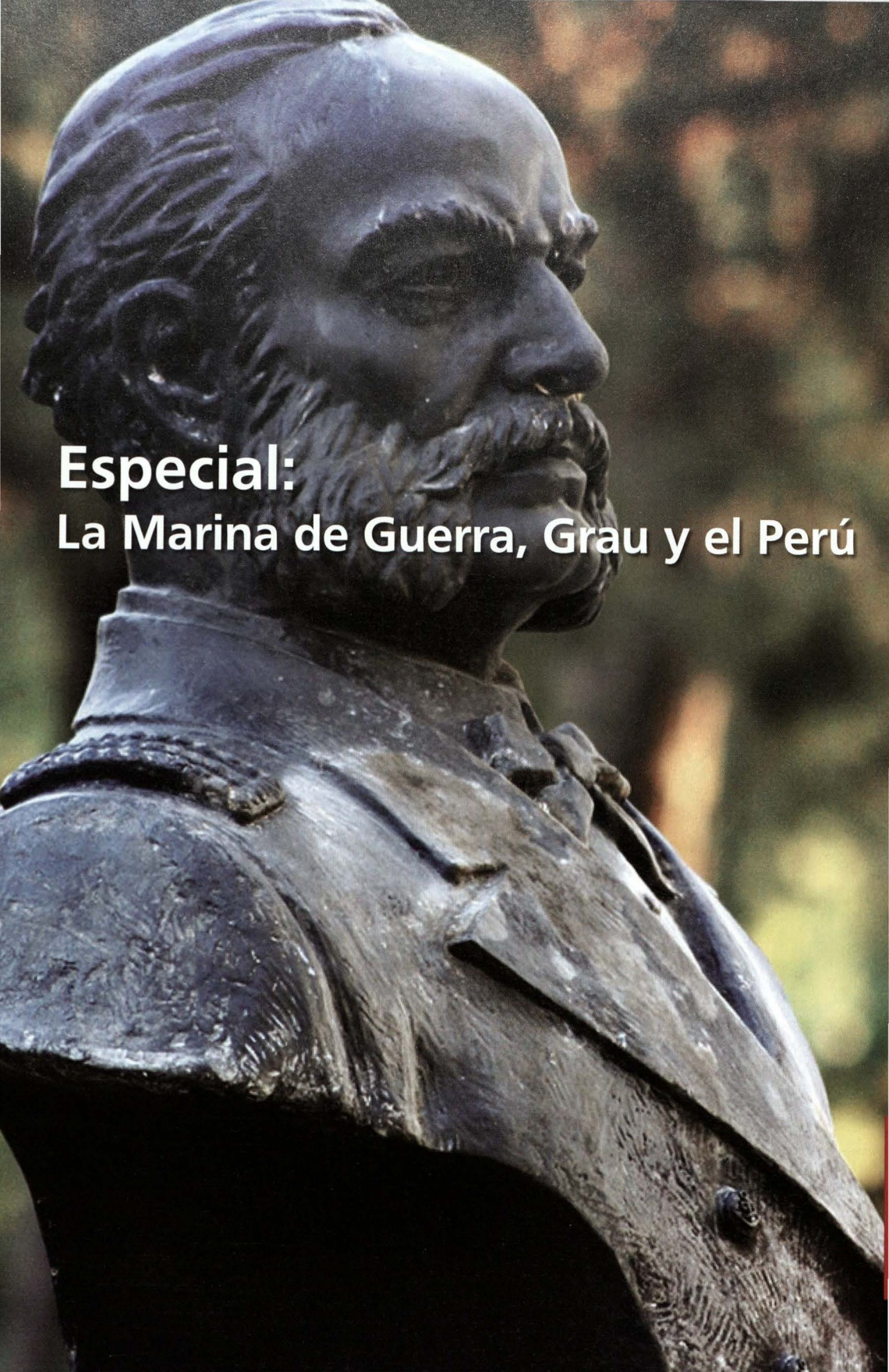
Asimismo, nos honra destacar la genuina unanimidad que se da al reconocer la importancia de la figura de nuestro máximo Héroe naval: el Almirante Miguel Grau Seminario, junto con la de su tripulación y su actuación heroica en Angamos. Grau se une indudablemente al proceso mismo de reconocimiento propio del Perú; paradigma de conducta: nobleza, humildad, patriotismo, caballerosidad, sacrificio, amor por los suyos. Por consiguiente, es un auténtico orgullo para la Marina de Guerra, el saber que uno de sus representantes más ilustres haya sido nombrado "El Peruano del Milenio", gracias a una multitudinaria aclamación popular a fines del año 2000.

Hoy más que nunca, a pesar del tiempo transcurrido, Grau no sólo es el Héroe naval por excelencia, sino nuestro Héroe nacional; aquel que ningún peruano olvida y el que, gracias a la trascendencia de sus acciones, se constituye en modelo inspirador para los muchos héroes cotidianos que podemos encontrar hoy en día.

Estas jornadas de ideas e introspección nos ayudan a cimentar y difundir estas importantes conclusiones. La figura de Miguel Grau, por tanto, sigue cobrando una actualidad y vigencia sin par. Sus virtudes, reconocidas universalmente, deben guiar siempre nuestras acciones, pues sólo así estaremos encaminados por la senda del desarrollo. La Marina de Guerra del Perú, encarnando esas nobles cualidades que nos legó el Héroe, reafirma de esta manera su patriótico compromiso con el país.

El Director





Especial:
La Marina de Guerra, Grau y el Perú



Algunas evocaciones históricas a bordo del BAP "Almirante Grau"



Licenciado
ENRIQUE FLORES ROSALES



En los tiempos contemporáneos, ante el embate de los medios electrónicos y computarizados, muchos hábitos y costumbres que habían marcado la pauta en el desarrollo intelectual de nuestros historiadores, se vieron en la necesidad de refundarse en el marco de los nuevos tiempos.

Uno de ellos, si no el más caracterizado en el ámbito del pensamiento, lo constituyó la tertulia, conversación y discusión de algunos temas, tanto antiguos como modernos, adyacentes a nuestra inmortal historia marítima. Renombrados personajes vinculados al mundo de las letras pudieron coincidir en la importancia de este canal de comunicación para el surgimiento de las tendencias historiográficas.

¿Presenciamos entonces el fin de aquel añejo hábito que tanto marcó el desarrollo de nuestra propia historia? En parte no, puesto que, como señalamos, la adaptación a los tiempos cambiantes fue el medio para continuar presente.

En blogs o en las redes sociales podemos encontrar ejemplos de "tertulias" digitales que, sin embargo, mantienen peculiaridades distintas, como el anonimato del interlocutor.

En un artículo anterior señalé que la historia es cíclica, y que es común retomar antiguos comportamientos para garantizar la continuidad en nuestra experiencia histórica. En ese sentido, la realización de conversatorios que giran en torno a un gran tema, para pasar luego a la discusión y reflexión acerca del mismo, es un síntoma de aquello.

No siendo ajena a esta vuelta a antiguas costumbres, la Dirección de Intereses Marítimos e Información se propuso firmemente participar de esta saludable tendencia, estableciendo a inicios del presente año un conversatorio que agrupara a destacados historiadores, tanto externos como internos, para intercambiar opiniones en torno a la presencia de la Marina de Guerra del Perú en nuestra historia, así como destacar su labor en su consigna de la difusión de la Conciencia Marítima.



Los asistentes fueron recibidos a bordo con total cortesía.

Fue así que se planteó la necesidad de invitar a miembros de la Academia Nacional de la Historia para el intercambio de ideas relevantes al tema escogido. El escenario no podía ser el más indicado: el BAP "Almirante Grau", el Buque Insignia de nuestra Escuadra, que ostenta el nombre de nuestro héroe máximo. Historia, fuerza bélica y tradición se unían como el trasfondo de la importante cita.

Así, en la Base Naval del Callao, el 17 de febrero de 2011, se produjo el encuentro. El Director de Intereses Marítimos e Información, Contralmirante Ernesto Lermo Rengifo, acompañado por el Director de Administración de Personal e historiador, Contralmirante Francisco Yábar Acuña; el Subdirector de Intereses Marítimos, Capitán de Navío Joel Garay Roncal; el Capitán de Navío José Martín Bezada Delgado, y el Capitán de Fragata Percy Ramírez Rodríguez, dieron la bienvenida a los distinguidos invitados: el reverendo Padre Armando Nieto Vélez S.J., la Doctora Scarlett O´Phelan Godoy, la Doctora Carmen Arellano Hoffman, el Doctor Federico Kauffmann Doig, el Doctor Oswaldo Holguín Callo y el Doctor César Gutiérrez Muñoz.

En un ambiente cálido y distendido, se procedió a dar inicio al conversatorio, con una mecánica espontánea entre los interlocutores, lo que favorecía la discusión. El primer tema que surgió, como no podía ser de otra manera, fue el de la figura del Gran Almirante Miguel Grau, así como su tripulación. Las pláticas pasaron rápidamente de las referencias de otros historiadores y libros a las experiencias personales, con un contacto estrecho con los actores involucrados en los hechos históricos.

"En un ambiente cálido y distendido, se procedió a dar inicio al conversatorio, con una mecánica espontánea entre los interlocutores, lo que favorecía la discusión".

Así, por ejemplo, el Padre Armando Nieto, al agradecer al Contralmirante Lermo la invitación cursada, hizo hincapié en el enorme aprecio que sentía por la Marina de Guerra, dado por una circunstancia familiar: su padre había sido el Almirante Nieto, uno de los comisionados para traer al Perú los submarinos "R2" en 1925, así como también se desempeñó como Director de la Escuela Naval y Jefe de Estado Mayor General.

Asimismo, el destacado sacerdote historiador recordó la figura del recientemente fallecido Almirante Federico Salmón de la Jara, miembro honorario de la Academia Nacional de la Historia, huella que sigue el Contralmirante Yábar, historiador recientemente incorporado a dicha institución como miembro de número.

Apreciaciones en torno a Grau y los Héroes de Angamos

La tertulia dio inicio con reflexiones y recuerdos acerca de la figura del Almirante Miguel Grau y la tripulación del "Huáscar". Dejemos que los mismos interlocutores nos lleven por la senda de la evocación histórica.

Contralmirante Francisco Yábar Acuña: *"El bisabuelo de mi esposa peleó en el Huáscar, en toda la campaña; se trataba del Guardiamarina Federico Sotomayor y Vigil, quien estaba en la torre de montaje, donde hubo mucha mortandad, porque allí entró un proyectil que mató a casi todos, y él estaba agachado con un marinero, levantando unos proyectiles que iban a poner en la boca del cañón que iba a disparar; y allí revienta el proyectil enemigo, que casi le cuesta la vida. Su hija ha muerto hace unos cuantos meses, tenía 105 años; y a ella, cuando conocí a la que es ahora mi esposa, le pregunté acerca*



El ambiente en la sala inspiraba a la erudicón y al intercambio de opiniones

de su padre, y me mostró una foto de él, de 1880, cuando era Alférez Comandante de las lanchas de las Fuerzas Sutiles, así como dos cartas del Almirante Grau, porque el papá de este Alférez era amigo de Grau.
También mostró su diario escrito en 1881, en el que se consignan las respuestas a preguntas tales como: '¿Qué es lo que más te gustaría? Ver la bandera peruana flameando en Santiago'; luego otras interrogantes de carácter espiritual: '¿Quién es tu heroína preferida?' Él responde: 'Juana de Arco'. '¿Quiénes son tus héroes preferidos? En orden de antigüedad: Grau, Aguirre, Palacios, Los Heros, Diez Canseco, Ferré'. En la mente del joven (porque tenía 17 años cuando escribió eso), los muertos en el Huáscar eran héroes. Esto enaltece mucho a los marinos del futuro. Esa paginita del diario vale oro, porque es una representación escrita de lo que pensaba un joven que había estado peleando allí".

Dr. César Gutiérrez Muñoz: *"Nosotros hemos conocido a Elías Bonnemaison, que siempre iba a la ceremonia de la Jura de la Bandera en la Plaza Bolognesi, y después en la ceremonia que siempre se celebra el 8 de octubre".*

Contralmirante Yábar: *"Bonnemaison era compañero de Sotomayor, de quien estábamos hablando".*

Dr. Gutiérrez: *"Y luego, un día, el Padre Nieto, el Doctor José Agustín de la Puente, el Doctor Guillermo Lohmann y yo, fuimos a la casa de Grau, en la calle de Huancavelica, y estaba don Miguel Grau Wiesse, el nieto de Miguel Grau, y él nos hacía revivir la historia. Decía: 'Mi abuela, la esposa de Miguel Grau, iba por acá; decía que a mi abuelo le gustaba esto'. Es la primera vez que sentimos de cerca, en vivo y en directo, a Miguel Grau. Muy interesante".*

Contralmirante Yábar: *"¿Y recuerda usted qué decía sobre lo que le gustaba al Almirante Grau?"*

Dr. Gutiérrez: *"Nos decía, por ejemplo, 'mi abuelo caminaba por acá'; es decir, todo a través del abuelo, pero era muy interesante. Allí está el Padre Nieto, que está íntimamente vinculado a la Marina por su padre".*

Contralmirante Ernesto Lermo Rengifo: *"Se hizo una encuesta nacional y el 89% de la población considera al Almirante Grau como representante de la identidad del peruano; no hay una animadversión con respecto al Almirante Grau, y esa característica, nosotros, como Institución, la tenemos también. Y conversando con Oficiales de la Armada de Chile, ellos manifiestan que tienen un gran respeto a Grau, como lo tienen también respecto a Pratt, pero circunscrito más que nada a la Armada misma de Chile. En el Perú, Grau va*

más allá de la Marina de Guerra: es un héroe nacional, reconocido por la gran mayoría de peruanos. Eso es lo que me manifestaban ellos mismos, los Oficiales chilenos".

Dr. Gutiérrez: *"La razón radica en la calidad humana de Grau. Antes de ser un marino, el héroe que recordamos fue un hombre como nosotros".*

Dra. Scarlett O´Phelan Godoy: *"A los chilenos lo que les marca mucho son las cartas que le escribe Grau a la viuda de Pratt; es algo que les enseñan a sus niños en el colegio. Entonces, en su imaginación, les queda muy claro: era un caballero".*

Dr. Gutiérrez: *"Otro aspecto importante era que en aquellos momentos Grau tenía dos enemigos: el enemigo externo y el enemigo interno, que era la ineficiencia, la falta de preparación. En la carta del 29 de mayo de 1879 dice: 'Los artilleros del Huáscar, a pesar de tanto entrenamiento, han resultado pésimos'. Ese era el peor enemigo de Grau".*

Contralmirante Yábar: *"La improvisación, la falta de tiempo en preparar a los combatientes. La Escuadra estaba paralizada justamente por los problemas internos".*

Dr. Gutiérrez: *"Y también hay una carta de ese mismo día que le escribe a su cuñada, la esposa de Óscar Viel (Comandante de la "Chacabuco" y casado con la hermana de Dolores Cabero de Grau). Eso hay que rescatarlo".*

Dra. Carmen Arellano Hoffman: *"Tenemos, entonces, un héroe nacional que ha trascendido y que es admirado y respetado por los chilenos".*

Dra. Gutiérrez Muñoz: *"Y por los bolivianos".*

El intercambio de ideas se dirige al tema de la significancia del "Gran Almirante" en los tiempos actuales, señalándose el título honorífico de "El Peruano del Milenio", otorgado por votación popular en el año 2000, eligiéndose a Miguel Grau por encima de figuras como Santa Rosa de Lima, Haya de la Torre, César Vallejo, entre otros. Se constituye así, el mejor homenaje a nuestro Héroe, evidenciando su lugar privilegiado entre nuestros paradigmas de vida y conducta.

La Marina de Guerra en la Historia Peruana

Otro tema eje del diálogo lo constituyó la presencia y el rol de la Marina de Guerra del Perú, desde sus orígenes.

Capitán de Navío Joel Garay Roncal: *"Vamos a remontarnos a la época de la Independencia. Como recordó usted, Doctor Gutiérrez, lo que más le impresionó de esta etapa fue cómo se fue formando esta Institución tutelar que ahora conocemos como Marina de Guerra del Perú".*

Dr. Gutiérrez: *"Fundada el 8 de octubre de 1821".*

Reverendo Padre Armando Nieto Vélez S.J.: *"Hay que señalar que muchas veces los gobernantes no prestaron ayuda".*

Contralmirante Yábar: *"Nosotros, indudablemente, honramos a Guisse como el primer Comandante General, y se nos inculca que fue él quien organizó nuestra Escuadra; pero aquello es una verdad en parte, porque es cierto también que la Marina peruana es heredera directa de la Marina Virreinal.*
El 99% de su personal, los oficiales de menor graduación, el personal de marineros, entre otros, pertenecían a la Marina Virreinal. Tenemos ejemplos muy claros: Manuel Villar, quien perteneció a la Escuela Naval Virreinal y luego combatió en casi todas las guerras de la historia peruana, hasta ser Secretario



Cada ponente firmó en el acta de participación al acabar la jornada.

de Marina en la Guerra con Chile en 1879, donde se hizo Almirante en el campo de batalla. Fue uno de los héroes de la toma del fuerte Tres Cruces en la Guerra contra la Gran Colombia (1828-1829), y en el Combate de Abtao (7 de febrero de 1866) está al mando de la Escuadra Aliada. Así como él, hay otros marinos que habían egresado de la Escuela Naval Virreinal y que desde el principio están trabajando en esta Armada peruana independiente.
Por su parte, el Almirante Jorge Martín Guisse, británico de nacimiento, trajo otras tradiciones, que tampoco eran tan opuestas a las que existían en esa época. Una de ellas era no contar con una Escuela Naval, porque los jóvenes británicos en esa época —y hasta hace poco— se hacían marinos en la práctica. Los oficiales españoles, por su parte, siguiendo costumbres más bien en la línea francesa, tendían a establecer Academias. Por ello, el Perú tiene su Academia en 1791, antecesora directa de la actual Escuela Naval, lo que equivale decir que esta institución al interior de nuestra Marina, nunca cerró sus puertas, porque justamente el oficial egresado también ejercía las labores de profesor y luego, Director.

Por eso, a la Marina Virreinal, por supuesto que le debemos muchísimo; nuestros reglamentos hasta la década de 1870 databan casi en su totalidad de los tiempos virreinales. Muchos términos usados actualmente vienen de aquellos tiempos, como por ejemplo las Ordenanzas Navales que estaban contenidas en los manuales coloniales. Se produce una confluencia de ambas herencias: elementos coloniales pero con la voluntad de ser independientes. Es indudable esa voluntad; por eso, nuestros antecesores apostaron por el Perú. Incluso hay españoles que se quedan en el país: Pascual de Vivero, el tercer Comandante General de la Marina, era sevillano".

Dra. Carmen Arellano Hoffman: *"En el año 1822 se están creando los ministerios, y entre ellos, se crea el Museo Nacional, existiendo como una idea del Ministerio de Cultura de ese entonces. Ello es interesante, porque como las Expediciones Libertadoras mayormente estaban compuestas de extranjeros, a ojos de ellos, la riqueza cultural que hay en el Perú es lo que les llama la atención. Hay que rescatar que dentro de la mentalidad de ellos, la presencia de un Museo era determinante para la formación de un país".*

Contralmirante Yábar: *"Es verdad. Lo hicieron para construirse, para formar su identidad. Es a lo que se abocaron las primeras instituciones del país, entre ellas, la Marina de Guerra, y eso hay que destacarlo. Son muy útiles en ese sentido conversatorios como los que hemos tenido hoy día".*

A manera de colofón

Muchas expresiones y recuerdos más, se intercambian en el conversatorio, los mismos que, no obstante, giran siempre alrededor de los dos temas eje que han sido expuestos en la presente nota y que sería muy extenso el consignarlos. Con los agradecimientos de los Directores y Oficiales participantes en este importante encuentro, culmina la jornada.

Lo importante fue rescatar la historia viva, aquella que enlaza a los héroes con lo cotidiano como, por ejemplo, la mención de testimonios personales y que descubre hechos poco conocidos, enriqueciendo y haciendo más dinámica la historia. La conversación y la tertulia, en ese sentido, tiene una presencia garantizada mediante actividades como la llevada a cabo por la Dirección de Intereses Marítimos e Información. Esperemos que aquella se convierta en una saludable tradición más dentro de la Marina de Guerra del Perú, en su misión de fomentar la Conciencia Marítima, acercándose para ello a notables instituciones como la Academia Nacional de la Historia.





Una reflexión sobre Liderazgo Naval



Vicealmirante
JOSÉ CUETO ASERVI



Desde hace unos años, el concepto de liderazgo viene enraizándose con mayor importancia en todo el ámbito del quehacer público y privado, y es que los estudios que se realizan del mismo lo asocian cada vez en mayor medida con el cumplimiento de las metas y objetivos que se trazan en los diferentes escalones de toda organización, convirtiéndolo en factor fundamental de éxito de toda actividad que se quiere llevar a cabo y en la que está inmersa la dirección de un grupo humano.

Existe abundante bibliografía al respecto, estableciendo inclusive métodos científicos que aproximan a una persona a desarrollar conceptos que le permiten ejercer un efectivo liderazgo en su quehacer diario, determinando de alguna manera la posibilidad de que un líder "puede hacerse a sí mismo", amén de algunas facultades innatas que el "candidato a líder" debe poseer.

Dentro de todos los tipos de liderazgo que podamos encontrar, el liderazgo naval tiene sus particularidades, que le son propias por las especiales características que posee, y que se encuentran arraigadas a través de centurias en la dirección y el ejercicio de la autoridad de un grupo humano, dentro de una plataforma no estable, con innumerables incomodidades, expuesta a riesgos

no sólo del enemigo de turno sino de la propia naturaleza, a meses de distancia del hogar, con frecuentes brotes de incertidumbres e inclusive con dotaciones con las que se debe lidiar. Es por eso que el liderazgo naval, que históricamente se desarrolló en ambientes distintos al ejercicio de otros liderazgos, y que siempre estuvo encarnada en la figura del capitán o comandante del buque, tiene especificidades que todos los oficiales jóvenes deben conocer, comprender, internalizar y desarrollar para llegar a ser verdaderos líderes, y a través de ello conseguir los objetivos y metas que nuestra Institución les demanda. A ellos va esta reflexión.

"Todo oficial tiene la obligación de llegar a ser un líder, y esto sólo se alcanza a través del constante estudio de sus principios y de las prácticas en su aplicación diaria en las relaciones con sus subordinados".

El liderazgo puede ser definido como el arte o la ciencia a través del cual una persona está capacitada y privilegiada para dirigir los pensamientos, planes y acciones de otros y así obtener su obediencia, confianza, respeto, lealtad y cooperación, para el logro de un fin determinado. En tal sentido, de esta global definición de liderazgo, y de acuerdo a sus propias particularidades, podríamos definir al liderazgo naval en nuestra Institución como el arte del cumplimiento de nuestra misión constitucional a través de su personal.

Al liderazgo naval conciernen las relaciones humanas y, específicamente, las relaciones entre una persona y un grupo o entre un líder y los subordinados. Presupone que existe un motivo moral y éticamente bueno al que el individuo apela para que, a través del comando, logre de sus subordinados los objetivos planteados; connota asimismo una buena disposición por parte del individuo para sacrificar tiempo personal, buscando lograr la capacidad para liderar. Todo oficial tiene la obligación de llegar a ser un líder, y esto sólo se alcanza a través del constante estudio de sus principios y de las prácticas en su aplicación diaria en las relaciones con sus subordinados.

No es un camino de una sola vía que impone responsabilidades únicamente sobre los subordinados, sino, más que eso, implica una mutua responsabilidad entre los subordinados y su líder. Un líder debe tener seguidores para el éxito y haber aprendido los principios del buen subalterno.

Científicamente no existe un método que nos garantice obtener las competencias de un líder; es más, uno puede encontrar distintas escuelas de pensamiento que van desde la visión de que el líder nace como tal, hasta aquellas que sostienen que el liderazgo puede ser adquirido con el estudio y la aplicación de los conocimientos adquiridos; lo que sí es cierto es que, sea de la manera que fuere, si el oficial no logra de sus subordinados obediencia, confianza, respeto, lealtad y cooperación, difícilmente podrá ser considerado un líder y menos aún podrá lograr los objetivos que la Institución espera que él alcance.

Entonces podemos hacer la siguiente pregunta: ¿Qué características debe poseer o desarrollar un oficial para obtener de sus subordinados lo descrito anteriormente? No existe una respuesta exacta al respecto, pero sí podemos establecer una aceptable aproximación que facilite el camino hacia un efectivo ejercicio de liderazgo, y cuyas particularidades deben estar presentes en todo oficial naval.

Valor

Este término siempre lo vamos a asociar con valentía, osadía, arrojo, heroísmo, etc. Es una cualidad determinante en todo profesional de la guerra, a la que grandes líderes de la historia apelaron para conseguir sus objetivos. La Batalla del Puente de Arcole puede darnos un ejemplo de ello. Cuando Napoleón, viendo que en repetidas



oportunidades sus soldados habían sido rechazados y masacrados por los austriacos en sus intentos por tomar el puente, él, a pesar de las recomendaciones de sus generales de no hacerlo, empuñando la bandera de Francia, encabezó la carga. El efecto fue de tal magnitud en sus soldados, que no sólo tomaron el puente sino que, siendo un ejército numéricamente inferior, consiguieron la victoria.

En los combates navales estas demostraciones no eran necesarias; los almirantes o capitanes corrían la misma suerte que el tripulante de menor graduación al primer disparo de cañón del enemigo; el porcentaje de muertos o heridos de gravedad en la oficialidad del "Huáscar", como resultado del Combate Naval de Angamos, fue superior al 50%; muy por encima de su equivalente en la tripulación. Históricamente, el valor ha sido innato en los oficiales de nuestra Marina, y debe apelarse a ello en situaciones límite, a través de demostraciones de entereza, ecuanimidad y decisión. Es una característica fundamental que se distingue nítidamente de los liderazgos que, por ejemplo, se ejercen en la actividad privada o aun en la actividad pública, en cuyas tareas no se pone en juego lo más preciado, que es la vida misma.

Carácter



Existen diversas definiciones de lo que implica el carácter en un ser humano. Desde el punto de vista del liderazgo lo podemos asociar con la manera en que enfrentamos las adversidades y las decisiones más difíciles que todo líder tiene que tomar.

Ken Blanchard y Mark Miller en su libro *"El secreto: lo que los grandes líderes saben... ¡y hacen!"*, manifiestan que la falta de carácter es el archienemigo de cualquier líder, y que por más habilidades que se tengan, estas no servirán de nada para el logro de un efectivo liderazgo. En ese sentido, es preferible seleccionar hombres de carácter y cultivarle las habilidades, antes que escoger hombres con habilidades pero sin carácter para el ejercicio de algún tipo de liderazgo.

Un hombre con carácter y cultivadas habilidades irradiará ante sus subordinados la confianza suficiente para hacer frente a las situaciones más difíciles. Este es un gran reto para los jóvenes oficiales, tanto como lo es para nosotros

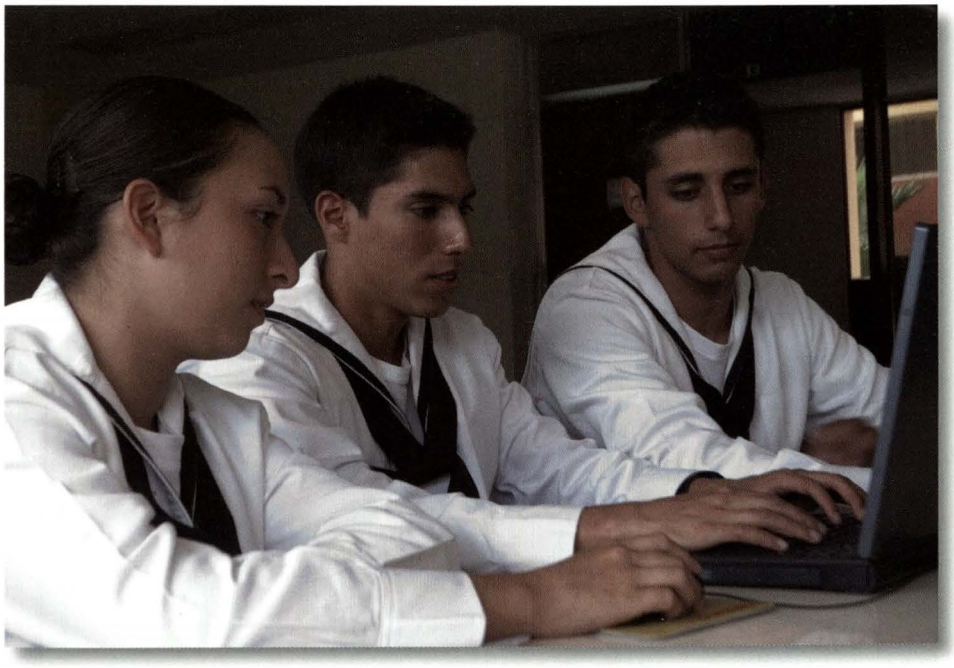
el poder ubicarlos; no es una tarea fácil, ya que no necesariamente está exenta de equivocaciones, pero el riesgo debe ser siempre enfrentado.

> "Un hombre con carácter y cultivadas habilidades irradiará ante sus subordinados la confianza suficiente para hacer frente a las situaciones más difíciles".

Profesionalismo

El profesionalismo es una cualidad que se debe cultivar desde muy joven, y que está relacionada no con la naturaleza misma del líder, sino con todos los hechos y acciones que una persona ha llevado a cabo a lo largo de su vida, con la finalidad de adquirir los conocimientos, experiencias y competencias que le permitan desempeñarse eficientemente en las funciones que se le asignan.

Para ello el oficial naval, desde joven, debe acumular y asimilar experiencia en su quehacer diario, tanto en la parte operativa como en la administrativa. Ello implica estar consciente de las diversas situaciones que se presentan, de los cursos de acción que se llevan a cabo y del resultado de los mismos; el aná-



lisis personal y las conclusiones que determine enriquecerán su bagaje profesional, le facilitarán la toma de decisiones cuando se encuentre ejerciendo cargos en escalones superiores y así desarrollará su propia visión.
Sin embargo, este proceso de asimilación de experiencias no siempre es llevado a cabo, y ello determina la diferencia entre un oficial experimentado y uno sin experiencia, por más que este último pueda haber tenido igual o incluso mayor tiempo dedicado a las actividades operativas-administrativas.

El profesionalismo implica poner al máximo la capacidad intelectual del oficial para la asimilación de los conocimientos que le son proporcionados en las distintas etapas académicas de la carrera naval. De esta manera podrá internalizar distintos argumentos teórico-científicos que, sumados a la experiencia adquirida, constituirán el bagaje profesional que llevará consigo para toda la vida. Supone asimismo predisposición para el trabajo en el servicio, y esto a su vez implica entrega y sacrificio, características fundamentales que todo oficial naval debe poseer.

Así, la experiencia, los conocimientos y la predisposición para el trabajo constituirán una especie de sello personal que caracterizará al oficial a lo largo de toda su carrera, y cuya percepción más aproximada la tendrán los subordinados, puesto que ellos, al ser directos implicados de nuestras acciones, determinarán con mayor facilidad nuestro grado de conocimiento, experiencia y actitud para el trabajo.



Por lo tanto, el profesionalismo constituye una herramienta a través de la cual el líder puede obtener de sus subordinados la obediencia, el respeto y la cooperación, y que puede ser adquirida por cualquier oficial joven si asimila adecuadamente los conocimientos y experiencias, y cuenta con predisposición para el trabajo.

Sin embargo, hay que tener presente que el profesionalismo se sostiene sobre una especie de base triangular, cuyos vértices descansan en tres columnas que representan "la experiencia", "el conocimiento" y "el trabajo". Si faltase alguna de ellas, la base se vendría abajo.

"Nuestras decisiones deben ajustarse estrictamente a lo profesional, laboral y disciplinario, y como tal debe ser percibido por nuestros subordinados".

Esta metáfora intenta demostrar que un oficial puramente académico, puramente experimentado, puramente trabajador, o una mezcla de dos de estas características, de por sí no puede lograr el grado de profesionalismo que el liderazgo naval requiere.

Imparcialidad

Desde que un cadete egresa de la Escuela Naval y se convierte en oficial, hasta que deja de ejercer el servicio activo, la administración de personal será una constante en el ejercicio de sus funciones.

Esta actividad, entre otras, involucra evaluar, calificar, reconocer, promover, felicitar y sancionar el desempeño laboral y disciplinario de nuestros subordinados, a la vez que demanda una gran responsabilidad, puesto que de ello dependerá en gran medida no sólo su futuro, sino la idoneidad del personal que llegará a los escalones superiores de la Organización. Para afrontar esta responsabilidad tan importante para los subordinados, la imparcialidad debe ser la guía que dirija nuestras acciones. En ese sentido, nuestras decisiones deben ajustarse estrictamente a lo profesional, laboral y disciplinario, y como tal debe ser percibido por nuestros subordinados.

Es innegable que toda relación interpersonal puede generar o no empatía de caracteres, y esto, a su vez, simpatías o antipatías; pero estas situaciones deben abstraerse del ejercicio de la administración de personal y actuar teniendo

como base los justos criterios que premien el profesionalismo, la disciplina y aquellos valores que la Organización promueve.

Los subordinados, al percibir la imparcialidad de un jefe, sabrán que sus buenas acciones serán justamente recompensadas y se les generarán especiales motivaciones que llevarán a brindarle su confianza y lealtad. Incluso si, por el contrario, las acciones que se cometiesen ameritaran sanciones, las aceptarán sin sentimientos que minen la relación, puesto que serán conscientes de que obedecen a una administración de disciplina justa e imparcial.

He aquí la importancia de estar siempre predispuesto a escuchar al personal a su cargo y considerar ambos lados de una situación en particular antes de tomar una decisión.

Interés institucional

Todo buen líder debe proyectar en sus subordinados las motivaciones de su accionar, y estas deben estar relacionadas estrictamente con el interés institucional u organizacional.

Los comportamientos de los jefes son totalmente diferentes cuando tienen una motivación basada en el interés organizacional y otra basada en el interés propio; ambas son fácilmente percibidas por los subordinados. El primer caso les suscitará actitudes de cooperación y una muy buena predisposición a la obediencia, en tanto que el segundo caso generará actitudes totalmente contrarias, puesto que sentirán que su esfuerzo y su trabajo no están orientados estrictamente hacia los objetivos que plantea la Institución de la que ellos son parte. Recuerden siempre que nada es mejor que el ejemplo para desarrollar y proyectar un adecuado interés institucional.

Valores organizacionales

Toda organización debe poseer valores básicos, los cuales regirán el comportamiento de sus integrantes. El oficial naval debe ser la viva encarnación de esos valores arraigados históricamente en nuestra Institución, y cuyo vivo ejemplo fue el Almirante Grau, quien aglutinó en su personalidad el honor, la honradez, la honestidad, el respeto por el ser humano y por los valores democráticos, así como un profundo amor por su país y por su familia.

Cualquier organización cuyos integrantes no compartan los valores que ella propugna, estará destinada al fracaso en todas las actividades que lleve a cabo. Si los subordinados, conocedores de los valores institucionales, son conscientes de que su jefe los utiliza como guías que rigen su comportamiento, le proporcionarán su respeto y lealtad.

A manera de conclusión podemos afirmar que existen características del liderazgo naval que pueden ser identificadas, estudiadas, analizadas e internalizadas por todos los oficiales, y que favorecerán decididamente el desempeño de sus funciones; sin embargo, como todo profesional de la guerra, debe intrínsecamente contar con el carácter necesario para ser un verdadero líder.

La etapa de formación para calificar como oficial debe constituir, por tanto, una especie de filtro para aquellos que no poseen tan importante característica, que es determinante en el liderazgo naval. De esta manera, todo oficial e estará bajo las mismas condiciones y con la obligación de cultivar, asimilar y desarrollar, desde los albores de su carrera, los conceptos y acciones que lo lleven a ser un líder.





La Seguridad:
Una preocupación permanente



Capitán de Navío
JAVIER MORALES DE CÁRDENAS



La Seguridad es una corriente que en los últimos años, y por el crecimiento del país, cada vez es tomada en mayor consideración. Hoy no se entiende cómo se puede realizar algún tipo de actividad riesgosa sin las mínimas condiciones de seguridad personal. Tales pautas, siempre orientadas al trabajador, son normas que rigen la conducta diaria laboral (OSHA 18007). Ahora bien, si queremos definir la palabra seguridad, podríamos encontrar un sinnúmero de acepciones; para el presente artículo, me permito presentar la siguiente:

> *"Proceso mediante el cual la persona se conduce de tal manera que protege su integridad física y psicológica en todos los ambientes donde realiza sus actividades laborales y no laborales".*

Entendemos que nuestro quehacer tiene como fines esenciales otorgar al ciudadano seguridad y contribuir al desarrollo nacional, servicios que se brindan los 365 días del año, las 24 horas del día, incluyendo días festivos no laborables. Esta actividad, en muchas oportunidades, se realiza bajo una alta probabilidad

de que se presente un hecho no deseable que traiga consigo un accidente con lesiones personales, daños al material asignado o pérdida en los procesos. Estas son situaciones que requieren de una atención particular, conocimiento y entrenamiento para que, de presentarse, su efecto sea mitigado por las acciones preventivas tomadas o por el entrenamiento en la reacción para enfrentar un accidente.

> "Esta actividad, en muchas oportunidades, se realiza bajo una alta probabilidad de que se presente un hecho no deseable que traiga consigo un accidente con lesiones personales, daños al material asignado o pérdida en los procesos".

Se debe entender que el accidente es un acontecimiento no deseado, que produce lesiones al individuo y/o daños al equipamiento que está a nuestro cargo.

Diversos estudios sobre accidentabilidad, arrojan que en el Centro Laboral se presentan 30 accidentes con daño a la propiedad, 10 con lesiones menores y un accidente grave, que puede incluir la incapacitación o la muerte. Tomando en consideración que una característica de los incidentes es que estos son recurrentes —lo que incrementa el riesgo, el mismo que se define como la probabilidad de que ocurra un accidente—, se debe tomar conciencia de en qué variables podemos intervenir directamente. Estas son el Elemento Humano, los equipos y las condiciones externas, aunque en esta última es poco lo que se puede hacer. Cambiar el clima o conocer de antemano la eventualidad de un desastre natural es imposible.

Pese a que se vienen realizando esfuerzos, pasarán muchos años para poder predecirlos. Sin embargo, acerca de la otra variable (los Equipos), la posibilidad de mantenerlos en óptimas condiciones es mayor, lo que permite que su trabajo sea menos propenso a presentar una falla y con esto algún riesgo de accidentabilidad. Finalmente, pero no menos importante, está el elemento humano. La persona, en el 80% de los accidentes, es responsable de estos, debido a su falta de juicio, destreza y salud.

Entonces, de ser el causante de la accidentabilidad en casi todos los casos, debemos prestar atención a su desempeño, y la pregunta es ¿cómo? Bueno, a continuación se detallan algunos temas que se deben aplicar:

Investigación de Accidentes/Incidentes

Ciertas actividades de Investigación de Accidentes son parte de casi todo programa de seguridad. Sin embargo, el propósito que se persigue a menudo es mal entendido. Como resultado, estas investigaciones pueden degenerar en prácticas que terminan señalando con el dedo, buscando a los culpables y a los que cometen los errores, y muy rara vez llegan a identificar las causas reales del acontecimiento o permiten encontrar una solución efectiva para los problemas que se suscitan.

Recordemos, como ya hemos mencionado líneas arriba, que una característica del accidente es su recurrencia; se debe determinar la causa para extinguir el efecto y procurar una investigación efectiva que pueda alcanzar varios objetivos, como los siguientes:

- **Descripción del acontecimiento** y aclarar las evidencias del suceso.
- **Identificación de las causas reales.** Los beneficios de la investigación se encontrarán en este punto.
- **Determinación de los riesgos** y probabilidad de recurrencia.
- **Desarrollo de controles** e implementación de registros que minimicen los accidentes.
- **Identificación de tendencias** para tratarlas adecuadamente.
- **Demostración del interés del Comando,** lo cual brinda seguridad al personal.

Inspecciones planeadas

La Inspección es uno de los mejores instrumentos disponibles para descubrir los problemas y evaluar sus riesgos antes de que ocurran los accidentes y otras pérdidas. Un programa de inspecciones bien dirigido puede llegar a cumplir metas como las siguientes:

- **Identificar los problemas** potenciales.
- **Identificar las deficiencias** de los equipos.
- **Identificar acciones inapropiadas** de los trabajadores.


PATTERSON-UTI
DRILLING COMPANY
ARMANDO REYES
devon

- **Identificar los efectos** que producen los cambios en los procesos.
- **Identificar las deficiencias** de las acciones correctivas.
- **Entregar una autoevaluación** al Comando.
- **Demostrar el compromiso** asumido a través de una actividad visible.

Análisis y procedimientos de trabajo seguro

Es una actividad importante, no sólo por la seguridad y salud del personal, sino también por la de la dependencia misma, tomando en consideración que las actividades no deben continuar realizándose de manera "simple", tan sólo porque se ha escuchado que ese es el modo habitual de realizarlas y porque siempre se han hecho así.
Existe una enorme tendencia a realizar tareas con mayores estándares de calidad; una manera de hacer el trabajo óptimamente es revisando una y otra vez los procesos y tareas componentes de un trabajo. Algunas consideraciones a tener en cuenta son:

- **Identificar** las tareas críticas.
- **Descomponer las tareas** en pasos o actividades, a manera de comprender las implicancias del trabajo.
- **Identificar** aquellas tareas que se encuentran más expuestas a riesgos.
- **Verificar los indicadores** de evaluación y control.
- **Redactar** un procedimiento.

Estos son algunos puntos de reflexión, sin perder nunca de vista que sólo la capacitación, motivación, observación, comunicación y el ejemplo, permitirán tener al individuo atento a las tareas asignadas. Recordemos siempre: "Donde empieza la confianza, termina la seguridad". No incrementemos, por tanto, las estadísticas de accidentabilidad. Pensemos en seguridad.

Bibliografía:

1 BIRD, FRANK E. JR. Y GERMAIN, GEORGE L. (1990). *Liderazgo práctico en el Control de Pérdidas.* Georgia, (U.S.A.): Det Norske Veritas.



Desafíos de la Industria Naval Peruana



Capitán de Fragata
JORGE CALIZAYA PORTAL



Máquina de Corte por Control Numérico CNC.
(Fuente: ESAB Cutting Systems)

Introducción

La industria naval es, sin duda, una de las más competitivas, debido al intensivo empleo de recursos materiales, tecnológicos y humanos que viene realizando. Nuestra era nos sitúa en un mundo globalizado, donde las oportunidades de negocios se definen por la rapidez y capacidad de las empresas para concretarlos, adaptándose al macro y micro entorno en el cual se desenvuelven, no sólo considerando la capacidad instalada ni la infraestructura y mano de obra especializada, necesaria para el mismo, sino la tecnología que nos ayude a reducir los plazos necesarios en el desarrollo de especificaciones técnicas, ingeniería general y de detalle, que permitan generar valor dentro de los procesos productivos interactuantes. A este escenario no pueden permanecer ajenos los astilleros peruanos

En los últimos años hemos sido testigos del resurgimiento de la actividad industrial naval, considerando rubros como la reparación naval, la modificación estructural, el alargamiento de embarcaciones —generalmente dedicadas a la actividad pesquera—, y finalmente a la construcción de embarcaciones de bajo y alto bordo; esto debido a variables tales como la actividad pesquera, el dinamismo del mercado regional y global, entre otros.

Barreras de entrada de la industria naval

Teniendo en consideración que son características propias del giro empresarial de los astilleros, y en este caso haciendo mención específica a las construcciones, podemos citar las siguientes: intensivas en capital, requerimiento de grandes inversiones, dependiente de la demanda del transporte marítimo, dinamismo de la economía mundial y regional, altamente especializada, nor-



Modificación estructural del atunero "Cervantes". Fuente: SIMA CALLAO (2007).

mativa, intensiva en equipamiento, maquinaria y software de diseño. Por lo expuesto, podemos evidenciar el alto grado de competitividad en el que se desenvuelven los astilleros constructores.

Construcción naval: proyecto y proceso

En los conceptos relacionados a la construcción naval podemos mencionar que durante el proceso del desarrollo de un proyecto de construcción naval, consideramos las siguientes etapas:

- **Proyecto conceptual** (estudio de viabilidad),
- **Proyecto contractual** (soporte técnico al contrato)
- **Proyecto de construcción** (información necesaria).

Bajo ese contexto, y con la finalidad de que los astilleros sean más competitivos, deberán optimizar:

- **La gestión de la cadena logística** o suministro,
- **La modernización** de infraestructura,
- **El suministro oportuno de información** técnica de detalle y general,
- **La capacidad de financiamiento,**
- **El proceso productivo,**
- **El personal especializado.**

Dichos conceptos están considerados en el espiral de proyecto, siendo necesario el cumplimiento para lograr mejorar aún más los resultados.

Sin embargo, parte del éxito de un proyecto se da en la ejecución física del mismo y en el equipamiento; es en estas consideraciones donde se hace necesario que los astilleros efectúen su mayor esfuerzo para lograr proporcionar información técnica oportuna para la producción, siendo esta principalmente la de detalle y la elaboración oportuna para la adquisición del equipamiento necesario de los proyectos de construcción y/o modificación naval.

Los procesos ejecutados en un astillero constructor y/o reparador son los siguientes: **tratamiento superficial, corte, erección, montaje, acabados** y **prueba**, sin dejar de lado los procesos de control y aseguramiento de la calidad en todas las actividades que generan valor en el astillero.

Infraestructura y *Layout*

Lo expuesto anteriormente guarda una estrecha relación con las capacidades de los departamentos de diseño e ingeniería y la capacidad instalada de la planta para la gestión de proyectos en los astilleros.

La meta de los astilleros será cumplir con la mayor rentabilidad y con los plazos, para de esta forma ser competitivos a nivel internacional, situación que se alcanzará exclusivamente con el logro de lo anteriormente citado.

> "La meta de los astilleros será cumplir con la mayor rentabilidad y con los plazos para, de esta forma, ser competitivos a nivel internacional".

Para tal fin, los astilleros deberán poder contemplar dentro de su gestión el contar con la suficiente flexibilidad para atender a un mercado altamente competitivo; un departamento de diseño e ingeniería versátil, que le permita suministrar la ingeniería de detalle necesaria y los sistemas de producción que logren integrar y optimizar el empleo de software en máquinas de control numérico (CNC).

Cualquier astillero que aspire a competir globalmente deberá considerar aspectos generales de su actividad, tomando en cuenta lo siguiente:

- **Posicionarse** como suministrador de servicios y productos a nivel nacional e internacional.
- **Incrementar las capacidades** de diseño, cualitativa y cuantitativa, para satisfacer las necesidades de los armadores.
- **Capacidad de proponer** al mercado nacional e internacional diseños que respondan a las tendencias actuales e incluso presentar nuevos proyectos que permitan hacer frente a nuevos escenarios.
- **Gestionar los proyectos en forma integral** y establecer un sistema de control que contemple información en tiempo real, que permita a los responsables la toma de decisiones en apoyo a la estrategia constructiva.
- **Optimización de los recursos** humanos y de la infraestructura existente.

Conclusiones

Lo expuesto anteriormente puede plasmarse en tres conceptos principales:

- **Gestionar en forma integral** el proyecto de construcción naval, desde el contrato hasta la entrega definitiva al usuario final, donde la cadena logística, recursos financieros, personal involucrado, normativa vigente y otros componentes, contribuirán para dicho fin.
- **Flexibilidad y tecnología** para innovar productos, ante la potencial demanda de los diferentes mercados nacionales y extranjeros, como producto de la globalización.
- **La aceptación,** por parte del armador, de las expectativas técnicas, costo y plazos, pactados en el contrato, fidelizándolo comercialmente para el futuro.

Referencias:

1 BONILLA, A. (1998). Teoría del Buque. Cádiz. 3era Edición.

Enlaces web:

1 http://www.aveva.com/

2 http://www.eagle.org/

3 http://www.sima.com.pe/



En la imagen, lanzamiento del BAP "Zorritos" (1959).



Lanzamiento de un UAV. (Foto cortesía de la Armada de los EUA).

Campo y factor:
Similitudes y diferencias importantes para la producción de inteligencia



Capitán de Fragata
LUIS ANTONIO RÍOS RODRÍGUEZ



Introducción

La Inteligencia, como actividad propia y necesaria del proceso de planeamiento, parte de la compleja necesidad de identificar y estudiar todos los componentes de una realidad dinámica que puede afectar el cumplimiento de la misión asignada. En un lenguaje más general, la misión puede ser comparada con el logro de los objetivos fijados.

Seamos una organización multinacional, un Estado nación o una organización privada de cualquier tipo (una corporación transnacional o una empresa nacional), si desarrollamos planeamiento para cumplir con objetivos de corto, mediano y largo plazo, necesitamos desarrollar Inteligencia en sus diversos niveles (estratégica, operacional o táctica). Un ejemplo interesante aplicado en el mundo de los negocios es el de los "Estudios de Mercado", que es un análisis muy similar al de una "Apreciación de Inteligencia".

El presente artículo toca el tema de la definición y conceptos alrededor de los llamados Campos y Factores, necesarios para clasificar el tema principal sobre el que gira la producción de información o Inteligencia, y en muchos casos también al organizar el proceso de análisis y producción de Inteligencia.

La materia en cuestión parte de la relación directa entre el Proceso de Planeamiento y el Proceso de Producción de Inteligencia, ya que la forma y temas sobre los que gire el Proceso de Planeamiento tendrán relación con los temas que resulten de interés para la Inteligencia. Debe tenerse en cuenta que se hace Inteligencia para desarrollar el planeamiento y luego para garantizar el logro de los objetivos fijados; por eso la relación directa entre estos dos procesos.

> "Actualmente, algunos aspectos de la doctrina sobre Inteligencia están en revisión, por lo que resulta oportuno tocar el tema para definir las características y la relación de estos conceptos con el Proceso de Producción de Inteligencia".

El punto de partida es la complejidad del problema de la descripción y monitoreo de la realidad cambiante.

El hecho es que la realidad del ambiente en el que nos desenvolvemos y sobre el que es necesario planear y producir Inteligencia es integral (holística); por otro lado, el pensamiento científico, partiendo desde una perspectiva positivista que sólo considera lo que puede observar y medir objetivamente, divide esta realidad holística en segmentos analizables coherentemente. De ahí surge la división de las ciencias y el origen de nuestro problema, ya que los Campos y Factores son conceptos empleados para segmentar y comprender la realidad.

Por lo tanto, para poder estudiar adecuadamente los componentes de una realidad cambiante, que afecta de una u otra forma el logro de los objetivos a cumplir y la misión asignada, debemos partir por definir adecuadamente cuáles serán las partes en que clasificaremos y analizaremos los eventos de esa realidad a estudiar.

Por muchos años, en las FF. AA. nacionales se trabajó el tema de la producción de Inteligencia en función a los llamados *Factores*[1]; luego, durante la reorganización del SINA de los años noventas, se cambió a la producción por *Campos*[2].

Actualmente, algunos aspectos de la doctrina sobre Inteligencia están en revisión, por lo que resulta oportuno tocar el tema para definir las características y la relación de estos conceptos con el Proceso de Producción de Inteligencia.

El presenta artículo se desarrolla presentando primero las ideas originales sobre las que giran los conceptos de Campo y Factor, así como algunos conceptos relacionados, como "Dominio" o "Tema Sustantivo". Luego revisamos lo que indican las normas legales relacionadas al caso; finalmente desarrollaremos algunas ideas que van más allá de la descripción, analizando significados y buscando sus similitudes y diferencias, para finalmente plantear algunas conclusiones.

Partiendo por el principio: El origen de los conceptos

Sobre el concepto de *Campo.*- Encontramos la principal referencia al tema del Campo en el texto titulado *"Planteamientos doctrinarios y metodológicos de la Defensa Nacional del CAEM"*[3] (hoy Centro de Altos Estudios Nacionales - CAEN). Su contenido permite identificar que las ideas fundamentales de las que se habría nutrido parten de las teorías sobre la guerra de Von Clausewitz, del desarrollo de corrientes o escuelas sociológicas europeas[4], de la doctrina militar francesa de la primera mitad del siglo XX, y de la experiencia nacional en defensa surgida entre las décadas de los cincuentas y los ochentas[5]. Lo que plantea al respecto el texto del CAEM, es:

- **La Defensa Nacional.** Es el conjunto de acciones y previsiones que el Estado adopta para garantizar su existencia y desarrollo socioeconómico, las que se realizan en forma permanente, abarcando todos los campos de la actividad nacional.
- **Las tareas y actividades consecuentes** se manifiestan en todos los campos de la estructura del Estado, y son ejecutadas por elementos y organismos diversos.
- **Planeamiento de la Defensa Nacional.** Es necesario armonizar y jerarquizar la acción de los organismos mencionados, y para ello debe disponerse de una estructura apropiada.
- **En el ámbito del "Dominio"** se agrupan los elementos subordinados, encargados de ejecutar acciones específicas y afines, mediante normas y técnicas particulares. Estos *"Dominios"* o *"Campos de Actividad de la De-*

fensa", constituyen el escalón inmediato inferior al Nivel Nacional para el planeamiento de la Defensa Nacional, y aunque ellos en sí son solamente conceptuales y funcionales, y no constituyen un organismo o entidad específica, su importancia es de tal magnitud que en la Hipótesis de Guerra, de Luchas y Subversión, se señala con precisión la finalidad por alcanzar por parte de los organismos responsables de cada *"Dominio"*.

El CAEM tradicionalmente ha denominado *"Dominio"* o *"Campos de Actividad"* al ámbito conceptualmente diferenciado y delimitado en forma convencional, en el que permanentemente se desarrollan acciones y se adoptan decisiones sobre asuntos, fenómenos o problemas de naturaleza homóloga o afín, entre reparticiones administrativas y organismos jerarquizados y competentes, orientados a la satisfacción de los requerimientos de la Defensa Nacional[6]. Los *"Dominios"* o *"Campos de Actividad de la Defensa Nacional"* son cuatro: político, económico, psicosocial y militar, cuya definición específica parte de la definición general anterior y especifica que se trata de acciones, previsiones y medidas (políticas, económicas, psicosociales o militares).

Sobre el concepto de *Factor*

Encontramos las principales referencias al tema del Factor en el texto *"Inteligencia Estratégica del Comando Conjunto de las FF. AA."*, editado en junio de 1970, y en el texto *"Inteligencia Estratégica"* de Sherman Kent, uno de los principales analistas de las antiguas OSS (hoy CIA) de los Estados Unidos.



Comunicacion a través de radio durante la I Guerra Mundial.

Las referencias y ejemplos que emplea este autor hacen notar el fuerte vínculo entre sus planteamientos y las operaciones militares estratégicas, vínculo lógico por su participación en la II Guerra Mundial y luego durante la "Guerra Fría".

Kent desarrolla el tema como parte de lo que denomina *"Contenido Sustantivo"*, tanto como *"elemento descriptivo corriente"*, como *"elemento informativo corriente"*. La idea básica es cómo centrarse en lo importante (sustantivo), para describir una situación en la cual es necesario planificar acciones; y luego cómo mantener

actualizada la descripción de la situación mediante un flujo informativo constante. La definición del elemento descriptivo corriente está sujeta a variables relacionadas con cada caso específico; por eso Kent hace mención en su texto a temas como "el bombardeo estratégico" o "el gobierno militar", que fueron coyunturas propias del desarrollo de la II Guerra Mundial y de la forma en que se organizaron algunos gobiernos de ocupación al término de la II Guerra Mundial.

Por otro lado, cuando desarrolla la idea del "elemento informativo corriente", señala que el conocimiento adquirido para llenar las exigencias de la gran estrategia debe siempre tener en cuenta el cambio. El mantener o seguir la pista de las modalidades de la mutación es la función de la Inteligencia Estratégica en su fase "informativa corriente".

> "Queda claro entonces que un "Campo de Acción de la Defensa Nacional" involucra por un lado actividades de un segmento o parte de la estructura del Estado, y por otro lado, la atención o interés con actividades que desarrollan sectores específicos de la sociedad".

Queda claro en estas líneas que Kent busca desarrollar un conocimiento útil para el planeamiento militar, al señalar específicamente que busca *"dotar de profundidad y carácter de una compilación de conocimientos que deben servir a cierto aspecto del arte bélico"*.

La pregunta clave que se desprende es: ¿Qué fenómenos pueden y deben ser puestos bajo vigilancia para mantener actualizada la situación? Kent plantea como más viable y práctico seguir un camino de acercamiento, un análisis de contenido de acuerdo con un canon o parámetro establecido que parte de las siguientes subdivisiones de los temas sustantivos o importantes: Personalidades (líderes actuales y futuros), Geográfico, Militar, Económico, Político (bloques y toma de decisiones), Social (demografía, estratos), Moral (religiosidad, patriotismo, nacionalismo) y Científico Técnico.

Sobre el tema de lo sustantivo o importante de observar, el Manual de Inteligencia Estratégica que el Comando Conjunto editó en 1970, tomando como base los planteamientos de Kent, identificó nueve Factores, agregando el de "Transportes y Comunicaciones", así como desagregando varios Sub-Factores para especificar la observación.

Lo que nos dice el actual marco legal

En lo que respecta al marco legal, podemos decir que en la Ley 28478 ("Ley del Sistema de Seguridad y Defensa Nacional", del 23 de marzo de 2005), no se mencionan los conceptos de Campo y Factor; sin embargo, en la anterior "Ley del Sistema de Defensa Nacional" se reconocía que existían estos "Campos de Actividad" o "Dominios". Por otro lado, la actual Ley 28664 ("Ley del Sistema de Inteligencia Nacional – SINA y de la Dirección Nacional de Inteligencia – DINI"), en su Artículo 8 dice:

> *"La DINI tiene a su cargo la producción de Inteligencia y ejecución de medidas de Contrainteligencia en los campos o dominios no militares de la Seguridad Nacional [...]".*

Y en su Artículo 9 señala:

> *"La 2da. DIEMFFAA dirige, coordina y centraliza los órganos de ejecución en la producción de Inteligencia especializada para la Defensa Nacional en el campo o dominio militar".*

Pese a esta referencia, la Ley 28664 no especifica cuáles son esos campos ni cuál es su alcance y significado; sin embargo, por los antecedentes del tema podemos deducir que se refieren a los cuatro campos señalados en los planeamientos doctrinarios del CAEM, que eran citados en la antigua Ley del Sistema de Defensa Nacional.

Yendo algo más lejos de la descripción

El primer punto para resaltar es que en el actual marco legal el tema no queda claro. Algunas normas los mencionan sin definirlos y otras no los mencionan; sin embargo, queda claro que al hablar de campos se está refiriendo a los planteados en la doctrina de planeamiento del CAEM, y que son grandes áreas dentro de las que se planifican y ejecutan las actividades relacionadas con la Seguridad y Defensa Nacional. Partiendo de esta idea, se desprende que al mismo tiempo son áreas de interés para el trabajo de Planeamiento e Inteligencia.

Por otro lado, dado el ámbito doctrinario sobre el que se desarrolla este debate, no sería necesario mencionarlo dentro del marco legal que el Estado desarrolla sobre la Seguridad y Defensa Nacional.

Si bien por un lado son parte de un concepto que desarrolla el CAEN, no son los planteamientos del Estado peruano. Y por otro lado, por tratarse de conceptos teóricos relacionados con aspectos de organización del Planeamiento Estratégico y de orientaciones para organizar la información y perspectivas de análisis para la Inteligencia, no son competencia de normas legales que buscan organizar y formalizar un sistema de gestión administrativa orgánica y no normar las características de la producción de Inteligencia.

El tema de los campos, dominios o factores vale la pena definirlo en el nivel de la Doctrina de Inteligencia, en los Manuales de Inteligencia Estratégica y en las asignaturas de las escuelas de especialización de SINA, mas no en la Ley.

Similitudes y diferencias

Luego de la exposición de conceptos del CAEM, actualizados a 1989, y de Sherman Kent acerca del "Contenido Sustantivo", así como del Comando Conjunto de las FF. AA. en su "Manual de Inteligencia Estratégica", podemos desarrollar una serie de ideas para identificar los aspectos medulares en relación con la producción de Inteligencia.

- **A.** ▸ La descripción sobre el tema del *Campo* es bastante amplia, por no decir algo confusa[7], ya que en algunos párrafos se dice que los campos son tipos de actividad nacional; en otros, que son campos de la estructura del Estado (incluyendo elementos y organismos diversos) que agrupan elementos subordinados encargados de acciones específicas, y, finalmente, que en sí son solamente conceptuales y funcionales y no constituyen un organismo o entidad específica.
  Queda claro entonces que un *"Campo de Acción de la Defensa Nacional"* involucra por un lado actividades de un segmento o parte de la estructura del Estado; es decir, de organismos específicos sujetos a una estructura orgánica (ministerios, consejos, direcciones, etc.), y por otro lado, la atención o interés con actividades que desarrollan sectores específicos de la sociedad, que no están articulados orgánicamente con el Estado, pero que, dado el caso, se requiere de su participación inorgánica dentro del esfuerzo de la Defensa Nacional; por ejemplo, el esfuerzo laboral de la industria nacional para el abastecimiento de las tropas (campo económico).

- **B.** Es notorio que el tema del *Campo* está relacionado con el concepto de tema principal de interés o importancia para la Defensa Nacional; lo mismo ocurre con el concepto de *Factor.* Son simplemente los llamados "Temas Sustantivos" que menciona Sherman Kent.

- **C.** Es necesario precisar que no todas las actividades de los Campos o Factores le interesan a la Defensa; su identificación depende mucho de la perspectiva con que observamos los hechos para que puedan ser de interés. Así pues, todas las actividades económicas no son las que interesan al CAMPO ECONÓMICO sino sólo aquellas que implican derivaciones en aspectos relacionados directamente con la Seguridad y Defensa Nacional; lo mismo ocurre con el CAMPO POLÍTICO, EL PSICOSOCIAL y el MILITAR.

  Por ejemplo, el Campo o Factor Político es importante en la medida que algunas organizaciones extremistas que no aceptan el sistema democrático, sustentan sus acciones terroristas en ideologías políticas; y para la Inteligencia es importante comprender los fundamentos de estas ideologías políticas, de tal forma que se puedan proyectar posibles cursos de acción del terrorismo. Al respecto, es importante precisar que no cualquier aspecto político nacional que se desarrolle dentro del cauce constitucional, es un tema de interés para la Inteligencia.



Mantenimiento de un UAV (vehículo de reconocimiento no tripulado). Base Aérea del Eejercito Canadiense en Kandahar, Afganistán.

Otro ejemplo, ahora relacionado con las relaciones internacionales, serán los hechos políticos ocurridos dentro de cualquier país de interés, relacionados con la Seguridad y Defensa Nacional, como el desarrollo de un proceso político alrededor de normas que amplíen o disminuyan los recursos de sus FF. AA., o las características legales del sistema de movilización y reclutamiento.
Estos serán temas políticos de importancia para la Inteligencia, quedando claro que su interés se basa en su relación con la política de Seguridad y Defensa Nacional de ese país, y no con cualquier tema político en general.

- **D.** Luego de este desarrollo podemos inferir que el concepto de campo, aplicado a la producción de Inteligencia (Estratégica, Operacional o Táctica), marca la pauta de los temas de interés para el análisis o estudio de Inteligencia.
El hecho de que el CAEM indique que son sólo cuatro campos es porque estos cuatro son los que implican la máxima capacidad de generalización temática relacionada con el Planeamiento Estratégico de la Seguridad y Defensa Nacional.
Como se dijo antes, las unidades elementales de análisis de una sociedad son su economía, su política y sus características socio-culturales, agregándose, por la necesaria aproximación al tema de Seguridad y Defensa, el tema militar o Campo Militar. Si no se le quisiera resaltar, este podría estar incluido dentro del Campo Político, ya que las FF. AA. y las políticas de Defensa forman parte de la Estructura del Estado.

> "los conceptos de campo y factor no son antagónicos, sino que se diferencian únicamente por el tipo de planeamiento que buscan apoyar: Estratégico a nivel Estado para la Seguridad y Defensa, sectorial a nivel Defensa, o institucional a nivel Planeamiento Militar Operacional y Táctico".

- **E.** Sobre el tema de los factores mencionados en el Manual de Inteligencia Estratégica del Comando Conjunto, de 1970, indudablemente toman como referencia básica el texto "Inteligencia Estratégica" de Sherman

Kent, sólo que este autor no menciona la palabra *Factor* sino "Tema Sustantivo", siendo su significado concreto el mismo.

¿Por qué Kent considera ocho Elementos Sustantivos y el Comando Conjunto consideró nueve Factores, mientras que el CAEM sólo cuatro Campos? Porque la lógica de los planteamientos del Comando Conjunto es mucho más específica y está orientada al planeamiento militar y a la gran estrategia durante el conflicto , lo cual requiere un detalle mayor, o sea, mayor especificidad en temas relevantes para el análisis o estudio de Inteligencia, relacionado con el planeamiento militar. Por su parte, el CAEM busca desarrollar conceptos doctrinarios y metodológicos para el desarrollo de Políticas de Estado sobre Seguridad y Defensa Nacional, tema que siempre se ha considerado superior que el simple hecho del conflicto bélico.

Para notar esto, basta recordar la tesis sobre la participación de las FF. AA. en el desarrollo nacional, que no se relaciona directamente con la guerra o el conflicto[8]; por lo tanto, esta idea requiere de un estudio de mayor alcance que el puramente militar, y centrado en el conflicto que plantea Kent y el Comando Conjunto en 1970. Por eso, el CAEM considera los cuatro campos y no otros más específicos.



Las comunicaciones vía satélite forman una parte insustituible del actual proceso de obtención de Inteligencia.

- **F.** Un error inducido desde fines de los noventas es considerar que para la producción de información o Inteligencia sólo se deben considerar los cuatro campos antes señalados, ya que son los únicos que se mencionaban en la doctrina del SINA; sin embargo, como se ha dicho antes, esta doctrina está alineada con los conceptos del CAEM, que tratan de un Planeamiento Estratégico a nivel Estado y no de un Planeamiento Estratégico a nivel Sector Defensa (MINDEF, COCOFFAA, MGP, EP, FAP), los que por el mismo hecho de ser sectoriales requieren un desarrollo más específico y deben considerar adicionalmente otros temas importantes, que no encajan fácilmente dentro de los cuatro campos generales. Temas tales como los Factores planteados por el COCOFFA en 1970; y para la realidad peruana actual hay que agregar el terrorismo y el narcotráfico.

A criterio del autor, los conceptos de *Campo* y *Factor* no son antagónicos, sino que se diferencian únicamente por el tipo de planeamiento que buscan apoyar: Estratégico a nivel Estado para la Seguridad y Defensa, sectorial a nivel Defensa, o institucional a nivel Planeamiento Militar Operacional y Táctico.

Cada tipo de planeamiento requiere un análisis diferenciado y se basa en elementos concretos y necesidades específicas para la producción de Inteligencia, cuyos temas a medida, que son más específicos, requieren un mayor detalle en los temas sustantivos que tratan.

Conclusiones generales

- **1.** La principal conclusión es que los conceptos de *Campo, Dominio, Elemento Sustantivo* o *Factor*, son esencialmente lo mismo: temas de interés principal para el Planeamiento Estratégico de la Seguridad y Defensa Nacional, así como para la orientación del análisis y estudio de Inteligencia en sus tres niveles.
- **2.** Hay que ponerse de acuerdo sobre cómo y qué términos usar en los documentos de Inteligencia. Una alternativa es usar *Campos* cuando la Inteligencia producida apoye el planeamiento estratégico en el plano de las políticas en Seguridad y Defensa, y *Factores* cuando la Inteligencia producida apoye el planeamiento de operaciones militares o sobre el conflicto; otra alternativa es reemplazar los dos conceptos por el de "Tema de

Interés", que involucre 11 temas, aunque este último generaría, creo, un arduo debate en el CAEN.

- **3.** La principal diferencia entre estos conceptos no es su esencia sino sólo su alcance y tipo de estudio o análisis en el que se enfocan. Por un lado, los cuatro Campos o Dominios reconocidos por el hoy CAEN son de carácter general, ya que buscan el desarrollo del planeamiento para la Seguridad y Defensa a nivel estatal y nacional, mientras que los ocho o nueve Elementos Sustantivos o Factores que planteó en su momento Sherman Kent y luego el Comando Conjunto de las FF. AA. (siendo en esencia lo mismo: temas de interés principal), son más específicos, ya que se refieren al planeamiento de la Estrategia Militar o del conflicto.
- **4.** La consideración de cuatro o más temas relevantes para la producción de Inteligencia útil para la Seguridad y Defensa Nacional no es un tema estático en el tiempo, sino que varía de acuerdo con la realidad concreta y dinámica de cada país y con el tipo de planeamiento que se quiera realizar. Dada nuestra realidad, vale la consideración del terrorismo y del narcotráfico como temas de interés principal, agregados porque nuestra realidad los muestra como problemas que trascienden lo puramente coyuntural.

Podemos inferir tanto para el planeamiento general como para el específico los siguientes Temas de Interés Principal en el desarrollo del Proceso de Inteligencia:

- **El Planeamiento Estratégico General del Estado** es el más amplio, y podría centrarse en tres Temas de Interés Principal: la política, la económica y los aspectos socioculturales.
- **El Planeamiento Estratégico de la Seguridad** y Defensa Nacional, si bien es bastante general, está algo más enfocado y podría centrarse en cuatro Temas de Interés Principal: la política, la económica, lo psicosocial y lo militar.
- **El Planeamiento Estratégico Militar y del Conflicto** es un tema mucho más enfocado, y podría centrarse en 11 Temas de Interés Principal, que son los nueve que recomendaba el Comando Conjunto en 1970 (geográfico, político, sociológico, psicológico, económico, militar, transportes y comunicaciones, científico tecnológico y líderes), más el terrorismo y el narcotráfico.

Referencias:

1 Ver: Manual de Inteligencia Estratégica del COCOFFAA, Junio de 1970.

2 Ver: Manual de Inteligencia Estratégica del SINA, 1997.

3 Tomo I, páginas 84 a la 86.

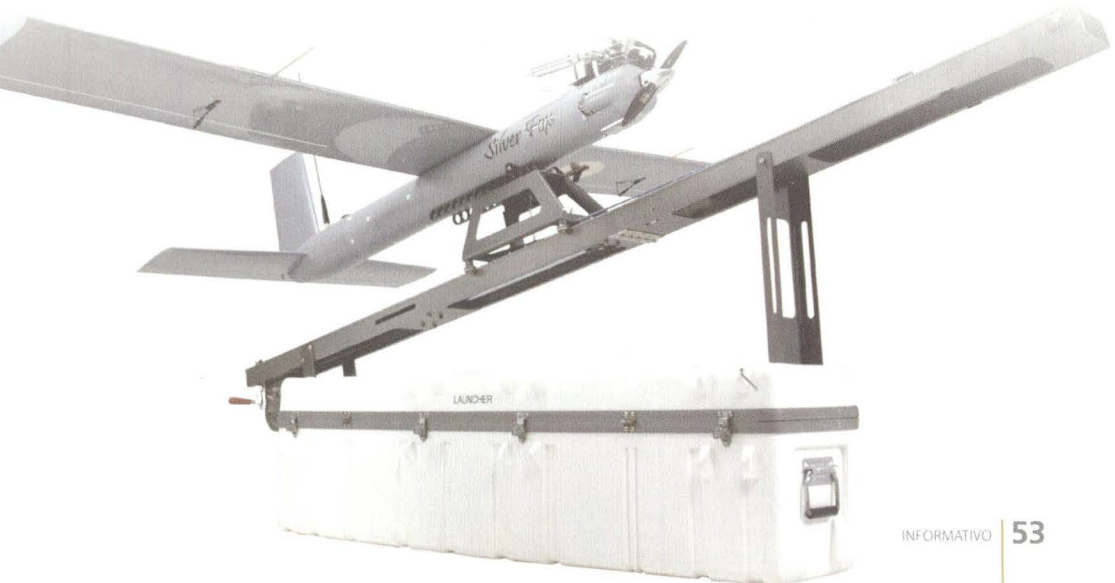
4 El origen del concepto de Campo de la Defensa Nacional estaría relacionado con el desarrollo de diversas escuelas sociológicas europeas sobre la forma más adecuada de aproximarse al estudio de una sociedad. Estas aproximaciones identifican tres sub-esferas que se interrelacionan sistémicamente dentro de toda sociedad: la esfera económica, que abarca las relaciones entre el ser humano y los recursos finitos existentes en el medio ambiente, y de donde se deriva el Campo Económico; la esfera social cultural, que abarca las relaciones entre el ser humano y los valores, creencias, ritos, psicología social, etc., y de donde se deriva el Campo Psicosocial; la esfera política, que abarca las formas y procedimientos mediante los cuales una sociedad toma decisiones, y de donde se deriva el Campo Político. Finalmente, por estar los Campos de Acción o Dominios directamente relacionados con el tema de Seguridad y Defensa Nacional, es que en los planteamientos doctrinarios del CAEM se agrega el Campo Militar.

5 Se ha revisado la edición de Planteamientos Doctrinarios y Metodológicos de la Defensa Nacional, actualizada en febrero de 1989.

6 Esta misma definición figura en el Diccionario de Inteligencia del SINA 1996.

7 Planteamientos doctrinarios y metodológicos de la Defensa Nacional del CAEM, Tomo I, páginas 84 a la 86.

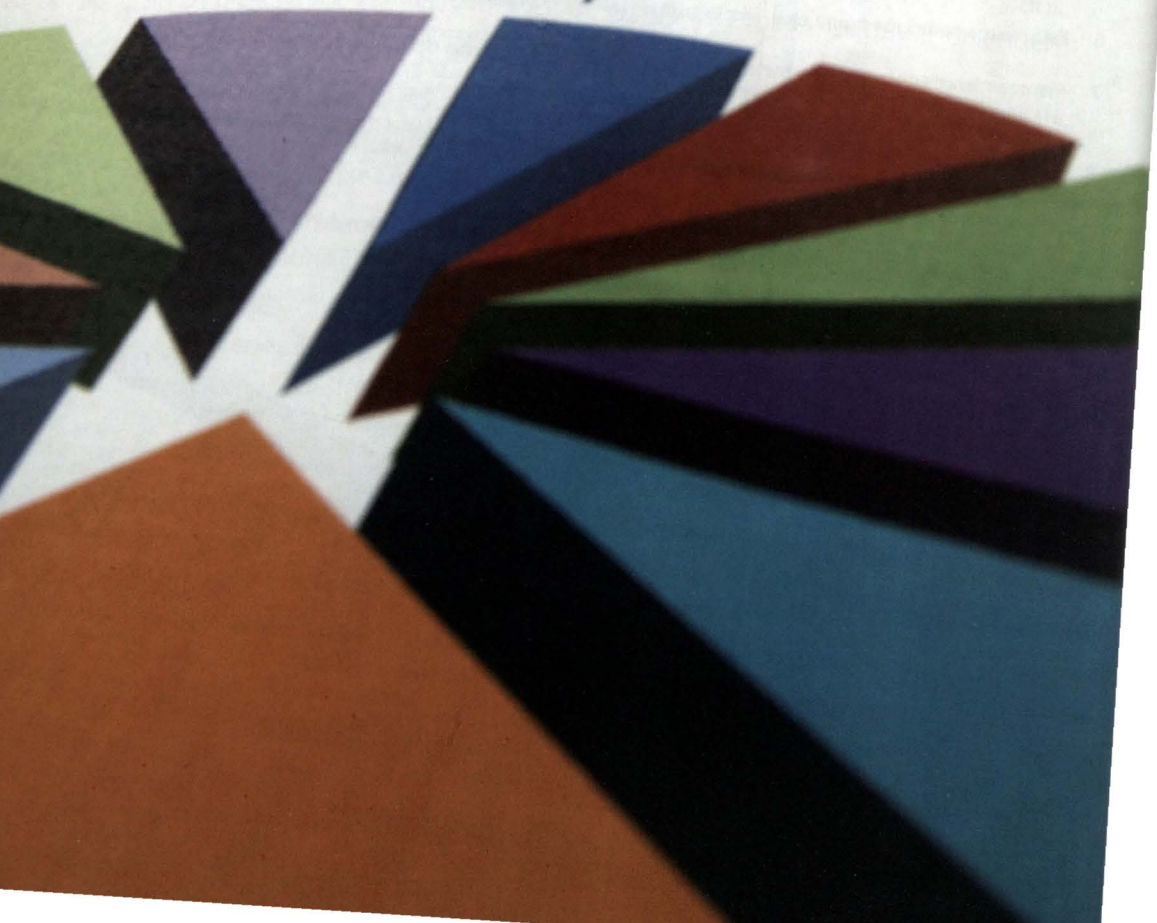
8 Sherman Kent y los usos de los Estados Unidos hacen notar que su Sistema de Inteligencia no sólo actúa en lo relacionado con la Seguridad y Defensa Nacional, sino que también se involucran en el logro de sus Objetivos Nacionales (que implica el conflicto de intereses). En el Perú no ocurre lo mismo.





les by Region

	January	February	March	April	May	June	July	August
	40345	12000	14000	12000	16000	35000	12000	14000
	41368	13122	15234	13444	17043	39034	13065	15056
	42391	14244	16468	14888	18086	43068	14130	16112
	60233	15366	17702	16332	21129	47102	15195	17168
	61256	16488	18936	20776	22172	51136	16260	18224
	120323	18610	22170	23220	30473	55170	40324	20280
	80372	20732	23404	24664	27628	59204	37479	21336
	70363	21854	24638	26108	24783	63238	34634	22392
	60363	22976	25872	27552	21938	67272	31789	23448
	50362	24098	27106	28996	19093	71306	28944	24504
	7376	179490	205530	207980	218345	531530	243820	192520



La Importancia de la Gestión por Procesos



Ingeniera de Sistemas
e Informática
MARINA VARGAS VEGA



Introducción

Los procesos son potencialmente el componente más trascendental y más extendido en la gestión de las organizaciones innovadoras, especialmente de las que basan su sistema de gestión en la calidad total. Tienen, asimismo, un papel central como base de la organización y como guía sobre la cual se articula el sistema de indicadores de gestión. De estos modelos se examinan el mapa de procesos y el cuadro de mando integral.

En la Marina de Guerra del Perú, los procesos están orientados a definir correctamente las actividades interrelacionadas que generan un valor, con la intención de optimizar el empleo eficiente de las capacidades humanas, materiales y organizacionales de la Institución, así como la eficacia percibida por el cliente o usuario final, que se sirve del producto y/o servicio.

Aplicación de los procesos

Un principio fundamental de la calidad total es el papel de los clientes como árbitros absolutos de la calidad. Como se sabe, lo que se busca es la satisfacción de los clientes y, mediante ella, su fidelidad a la organización proveedora. Como consecuencia, procesos importantes como son el diseño de los productos y servicios, su realización, la forma de entregarlos y el servicio de atención una vez entregados, han de ser pensados y ejecutados teniendo en cuenta en primer plano: ¿Qué opinará el cliente de lo que va a recibir?

Ahora bien, el entorno está sometido a variaciones rápidas (originadas por una globalización creciente y por cambios tecnológicos emergentes), y los clientes piden a cada proveedor y a sus competidores nuevas soluciones con características derivadas de las novedades tecnológicas. Por otro lado, los procesos han de cambiar para adaptarse a los requisitos cambiantes de mercados, clientes y nuevas tecnologías emergentes.

Admitida esta necesidad de revisión y cambio, la organización ha de buscar en cada caso el ritmo adecuado de cambio. Si el cambio es gradual, el método recomendado (experimentado en miles y miles de organizaciones, con buenos resultados) es la mejora progresiva. Por el contrario, si la organización ha perdido su posición competitiva y necesita mejoras sustantivas en tiempos cortos, tendrá que recurrir al rediseño y/o reingeniería.

> "Los procesos han de cambiar para adaptarse a los requisitos cambiantes de mercados, clientes y nuevas tecnologías emergentes".

Mejora de procesos

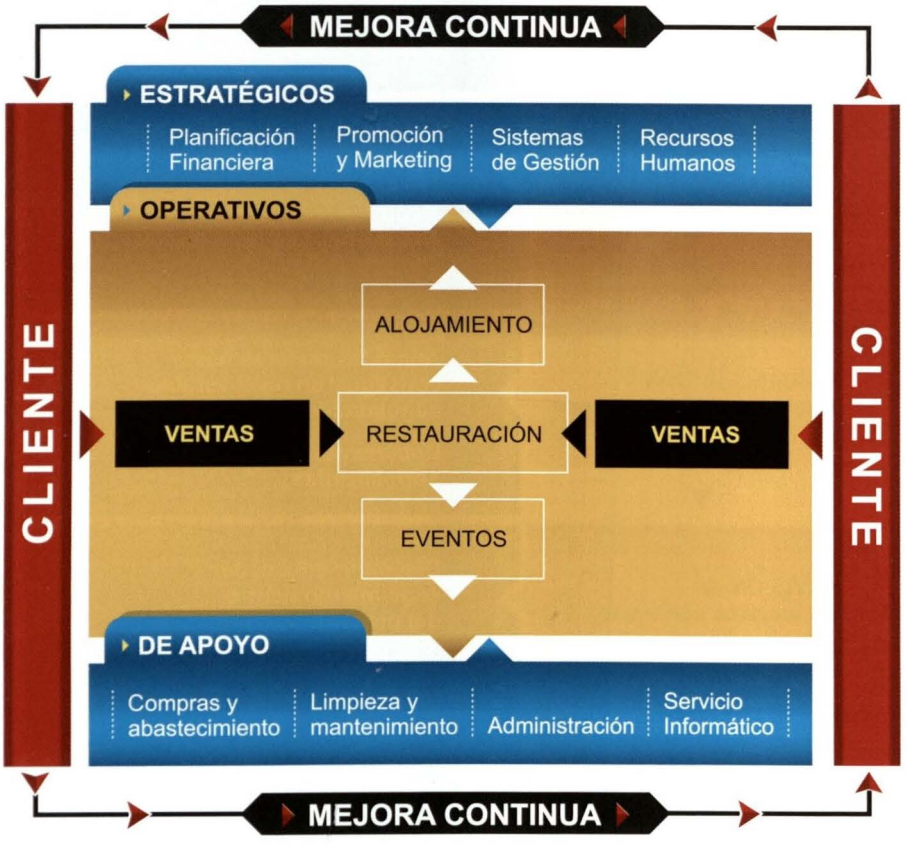
Kaoru Ishikawa difundió por todo el mundo su modelo de Método Sistemático (o Científico) para la Mejora de Procesos, basado en el recorrido de una serie de pasos o etapas, desde la detección de un problema o de una posibilidad de mejora (dependiendo de que el motor fuese una serie de defectos detectados, o una nueva posibilidad tecnológica u organizativa), pasando por el estudio en busca de sus causas, de posibles perfeccionamientos o soluciones, y la elección de la solución o conjunto de soluciones que parecen idóneas, en tiempos y costos.

Método sistemático para la mejora de procesos



Clasificación de los procesos

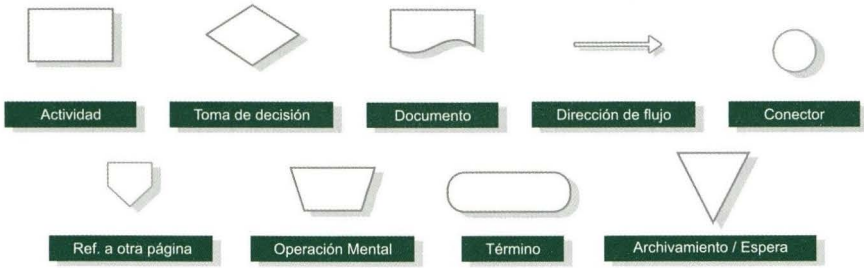
- **Estratégicos:** Procesos destinados a definir y controlar las metas de la organización, sus políticas y estrategias. Estos procesos son gestionados directamente por la alta dirección en conjunto.
- **Operativos:** Procesos destinados a llevar a cabo las acciones que permitan desarrollar las políticas y estrategias definidas por la organización para dar servicio a los clientes. De estos procesos se encargan los directores funcionales, que deben contar con la cooperación de los otros directores y de sus equipos humanos.
- **De Apoyo:** Procesos no directamente ligados a las acciones de desarrollo de las políticas, pero cuyo rendimiento influye directamente en el nivel de los procesos operativos.



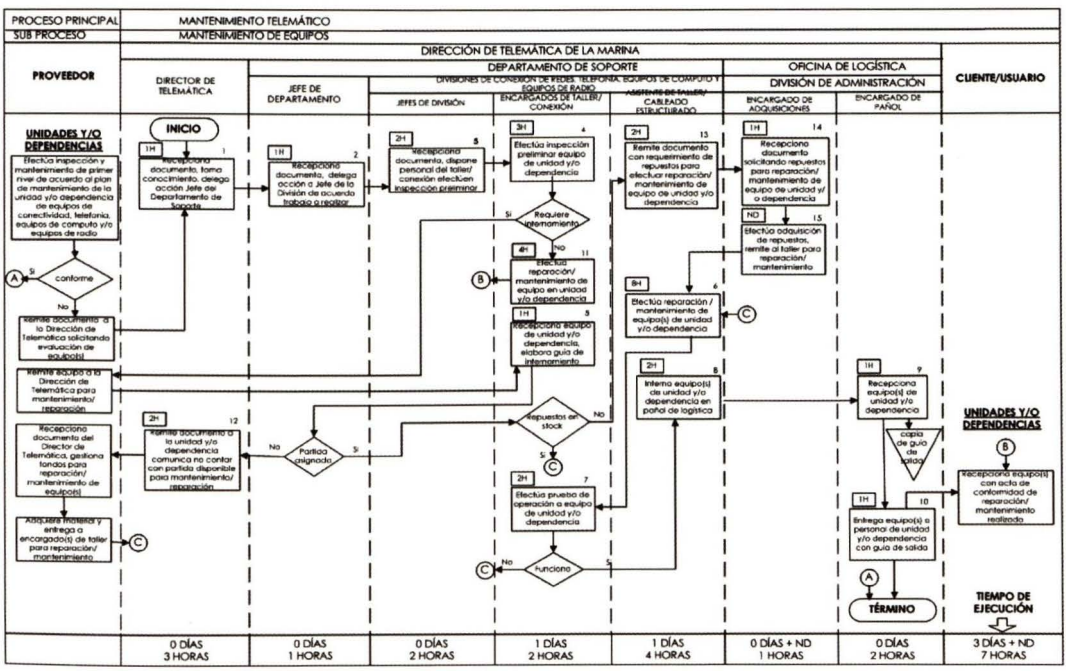
Diagramación de procesos

Consiste en establecer la representación visual de los procesos y subprocesos, lo cual permite obtener información preliminar sobre la amplitud de los mismos, sus tiempos y los de sus actividades.Para realizar un Diagrama de Procesos se suele utilizar unos símbolos que están normados por la American Nacional Standard Institute (ANSI).

A continuación se presentan algunos símbolos ANSI ▼



Un ejemplo de Flujograma de Procesos ▼



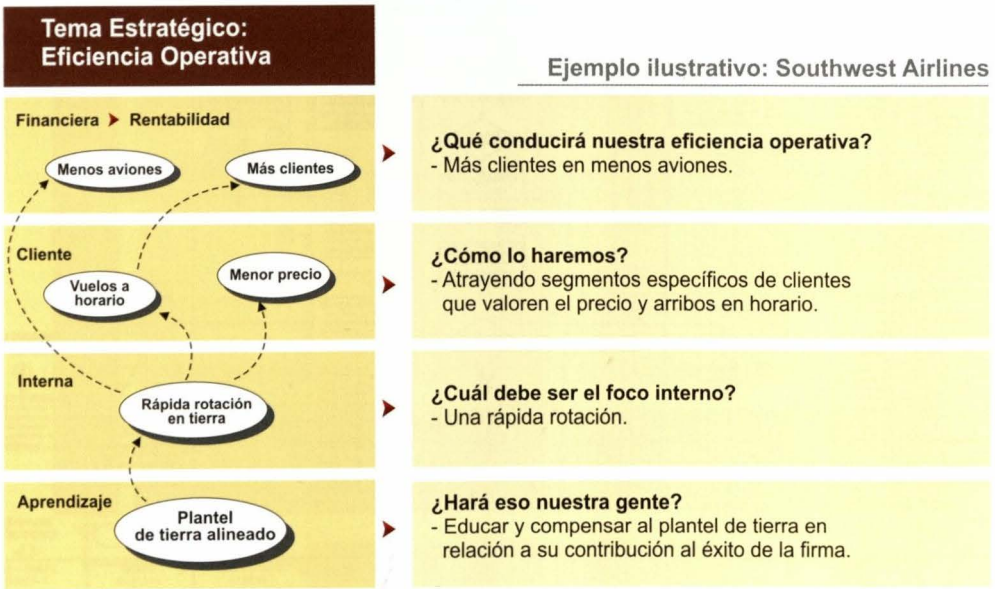
Cuadro de Mando Integral

Otro modelo que está teniendo mucho éxito en el camino de una gestión continua de los factores con influencia importante en las organizaciones, es el propugnado por Robert S. Kaplan y David P. Norton, "The balanced scoreboard", traducido al español como "Cuadro de Mando Integral".

El Cuadro de Mando Integral de una organización traspasa al pasado, al entorno y a las tendencias del entorno; ha de contener indicadores que le informen y orienten acerca de su rendimiento en cuatro grandes áreas:

- **Finanzas:** ¿Cómo deberíamos aparecer ante nuestros accionistas para tener éxito financiero?
- **Clientes:** ¿Cómo deberíamos aparecer ante nuestros clientes para alcanzar nuestra visión?
- **Procesos Internos:** ¿En qué procesos debemos ser excelentes para satisfacer a nuestros accionistas y clientes?
- **Formación y Crecimiento:** ¿Cómo mantendremos y sustentaremos nuestra capacidad de cambiar y mejorar, para alcanzar nuestra visión?

Un ejemplo de Cuadro de Mando Integral ▼



Procesos de rediseño y mejora

Rediseñar un proceso es hacerlo más eficaz y eficiente. Es conseguir que rinda un grado superior al que tenía anteriormente, y ello gracias a una acción sistémica sobre el proceso, que hará posible que los cambios efectuados se mantengan con cierta estabilidad.

Se trata de conocer el proceso, sus causas imputables de variación, de eliminar actividades sin valor añadido y de aumentar la satisfacción del cliente.

Para mejorar el proceso es necesario:

- **Seguir la aplicación** del ciclo PDCA de mejora continua.
- **Planificar los objetivos** de mejora para el mismo y la manera en que van a alcanzar.
- **Ejecutar las actividades planificadas** de mejora del proceso.
- **Verificar la efectividad** de las actividades de mejora.
- **Actualizar** la nueva forma de hacer ocurrir el proceso con las mejoras que hayan demostrado efectividad.

Esquema de rediseño y mejora continua ▾



La gestión según los principios de calidad total utiliza un sinfín de técnicas y herramientas para provocar la mejora de los procesos de una organización, y otras pueden corresponder a la mejora de funcionamiento.
El primer paso para acometer la mejora de procesos es contar con el liderazgo de la alta dirección de la organización; este liderazgo debe ser asumido

decididamente e ir acompañado de un intenso compromiso, y buscando lo siguiente:

- **Que el resto de la organización perciba** que la misma conoce y domina los temas relacionados por la gestión por procesos.
- **Que se involucre** en la formación del resto de personal.
- **Que se involucre activa** y personalmente en los equipos de mejora.
- **Que se destinen recursos** humanos, materiales necesarios para desarrollar las actividades de Gestión por Procesos.

Conclusiones

Los procesos constituyen para muchas organizaciones la base de su gestión estratégica. Esto se debe a la flexibilidad que ofrece este tipo de organización y de Gestión por Procesos para adaptarse a los frecuentes cambios de entorno y de mercado. Esta capacidad de adaptación del mercado a los clientes hace que los modelos de gestión estén orientados a la calidad.

Se dispone en estos momentos de numerosas técnicas y herramientas, tanto para actuar sobre los procesos, como para emplear los procesos dentro de la política y la estrategia de la organización.

Entre las técnicas para adaptar procesos individuales o grupos relacionados de ellos a las necesidades cambiantes de la organización, destacan por su uso extendido, con bastante éxito, el Método Sistemático de Mejora para Cambios Graduales, cuando la situación requiere un salto drástico o una orientación completamente nueva.

"Estas técnicas son más necesarias que nunca para afinar el rendimiento de los procesos, cuando estos constituyen un elemento fundamental en la gestión integrada de la organización".

Estas técnicas son más necesarias que nunca para afinar el rendimiento de los procesos, cuando estos constituyen un elemento fundamental en la gestión integrada de la organización, de modo que toda decisión política o estratégica de la organización se despliega y ejecuta por medio de la red de procesos que conforman sus actividades.

De los sistemas o modelos de Gestión por Procesos se han descrito, por su actualidad e interés, el Mapa de Procesos y el Cuadro de Mando Integral.

Que finalmente el conocimiento de dicha metodología por el personal naval de la Institución, contribuirá a dar cumplimiento a las políticas del Estado Peruano y los objetivos de nuestra organización de tal manera que estemos siempre actualizados, contribuyendo a ser una organización moderna y estar a la vanguardia de las nuevas metodologías implícitas en el entorno Mundial.

Bibliografía:

1 Ishikawa, K. (1985). *Guía de control de calidad*. Nueva York: Unipub.

2 Kaplan, Robert S. y Norton, David P. (1997). *Cuadro de Mando Integral (The Balanced Scoreboard)*. Boston, MA. Gestión 2000.

3 Stasiowski, Frank A. y Burnstein, David (1994). T*otal Quality Project Management for the Design Firm*. Nueva York: John Wiley & Sons.





La navegación en el lago más alto del mundo:
La Flota del Titicaca



Capitán de Fragata SGC
ORLANDO OLÓRTEGUI ROMERO



Ejemplo de navegación artesanal en la zona.

Introducción

El lago Titicaca es conocido también como el "Lago Sagrado". Su ubicación la comparten el departamento de Puno, en el Perú, y el departamento de La Paz, en Bolivia. Posee una impresionante belleza natural y atesora una gran riqueza ictiológica y biológica, además de una enorme riqueza cultural en su entorno.

El lago ocupa la parte norte de la meseta altiplánica; se encuentra en la frontera entre Perú y Bolivia a una altitud de 3.812 msnm, que lo convierte en el lago navegable más alto del mundo. Tiene una superficie de 8.400 km^2, distribuidos en 175 km de largo y 48 km de ancho, alcanzando una profundidad de aproximadamente 300 m al SE de la isla Soto (lado peruano).

El lago Titicaca se divide básicamente en tres partes:

- **1.** La Bahía de Puno, que se comunica con el Lago Grande por un estrecho de 6.5 km, entre las penínsulas de Chucuito y Capachica.
- **2.** El Lago Grande, que es la parte de mayor superficie.
- **3.** El Lago Pequeño o Laguna de Huiñamarca, que se une al Lago Grande por el Estrecho de Tiquina que, a su vez, separa las penínsulas de Copacabana y Huatajata.

El Perú posee aproximadamente el 60% del lago y Bolivia el 40 % restante.

Inicios de la navegación

Los primeros en surcar las legendarias aguas del lago Titicaca, fueron probablemente los milenarios uros, en las tradicionales "balsas de totora", luego pueblos de otras culturas más altas fabricaron embarcaciones de madera provistas de velas, y capaces de soportar grandes cargas.



Disposición geográfica del lago binacional.

A principios de la época colonial (1530) se registra la presencia del pequeño bergantín del piloto Juan Ladrillero. En 1536 los Capitanes españoles Anzures e Illescas navegaron parte del lago en plan de reconocimiento, en una pequeña embarcación. Pocos años después, en 1539, Hernando Pizarro envía una expedición en busca de la cadena de oro que, según se decía, se encontraba sumergida en algún lugar del lago, naufragando su embarcación y ahogándose 10 españoles.

Hacia 1617 el virrey Borja y Aragón envió ocho bajeles destinados al servicio lacustre, que fueron trasladados del puerto de Mollendo al pueblo de Juli, donde se armaron y sirvieron para transportar el material que sería utilizado en la construcción de la iglesia de Copacabana (Bolivia).

En 1830 se armó un bote mixto, construido de hierro y madera, bautizado con el nombre de "Independencia", nave que se hundió en su viaje inaugural.

Alrededor de 1860 se construyó la primera nave de hierro impulsada a vapor que navegaría en el lago Titicaca. Su nombre original fue "Aurora"; fue fabricada en EE. UU., ensamblada en Puno y trasladada a lomo de mula desde Arica.

La goleta "Aurora" fue adquirida por el vecino de Puno don Jerónimo Costa y Zavala, quien se preocupó de arreglarla con todo lo mejor de la época y dotarla de grandes comodidades, convirtiéndola en una nave ideal para el transporte de pasajeros y carga, y siendo rebautizada con el nombre de "Aurora del Titicaca". Cuando fue botada al agua, se encontraba en Puno el famoso botánico y explorador don Antonio Raimondi, quien narra en su libro "El Perú" las experiencias de su navegación en el lago Titicaca en busca de antigüedades.

En esta nave viajaron, además, muchas personalidades políticas de Perú y Bolivia: el gran estudioso D'Orbigny, explorando las islas; el famoso viajero Weddel, de la expedición Felman; el primer meteorólogo norteamericano, Pentlan, autor de la primera carta de profundidad del lago; en 1877 se embarcó el explorador y educador James Orton, quien tuvo la desgracia de fallecer a bordo.

> "A partir del año 1861 cambiaría la historia de la navegación en el lago Titicaca, cuando se tuvo la certeza de que en el lago podían y deberían navegar embarcaciones de mayor calado".

Un 7 de mayo de 1871, la nave por primera vez hizo un viaje desde Puno a un puerto boliviano de la jurisdicción de Huarina, acontecimiento que originó la algarabía del pueblo y autoridades bolivianas, que felicitaron al Capitán y propietario. Esta goleta navegó hasta el año 1877, en que naufragó cerca de la isla Amantaní. Años después, en 1887, el Teniente AP Enrique Gamero Alfaro realizó varios viajes de exploración por el río Desaguadero, llegando en algunos de ellos hasta el lago Poopó.

La navegación mayor

A partir del año 1861 cambiaría la historia de la navegación en el lago Titicaca, cuando se tuvo la certeza de que en el lago podían y deberían navegar embarcaciones de mayor calado, tanto por orden de seguridad nacional como para fortalecer el comercio. Es en estas circunstancias que encontrándose al frente del Gobierno el Mariscal Ramón Castilla, envía a Inglaterra al Contralmirante

Mariátegui, con el fin de adquirir dos buques a vapor para la Armada Peruana, mismos que debían navegar en el Titicaca.

El Almirante Mariátegui encarga la construcción de dos embarcaciones a la Fundición James Watt y Cia., empresa que a su vez subcontrata la construcción de los cascos de hierro forjado a la empresa Thames Ironworks and Shipbuilding Company, que los hacen en los astilleros Cammel Laird Brooks Birkhenhes, de Inglaterra. Estos vapores llevarían los nombres de "Yavarí" y "Yapura".

En el mes de octubre de 1862 llega al puerto de Arica —vía el estrecho de Magallanes—, a bordo del vapor "Mayola", la carga con las piezas de los vapores "Yapura" y "Yavarí", la misma que en setiembre del año siguiente es trasladada a Tacna en ferrocarril y luego enviada a Puno por el Tnte. 2do. AP Manuel Silva, en lo que significó una tarea titánica al tener que atravesar los Andes, llevando el cargamento de 2.766 piezas, que pesaban un total de 210 toneladas, a espaldas de cargadores y a lomo de acémila. El arribo a la ciudad de Puno se dio a partir del 18 de noviembre. El Capitán de Corbeta Ignacio Dueñas, fue el encargado de recibir las piezas y construir el muelle y apostadero donde debían ser armados los vapores, faena que tampoco fue fácil.

Tras una serie de contratiempos en el traslado de la carga, el incumplimiento de los transportistas (se cambiaron varios grupos), la guerra contra España en busca de la independencia y otras razones de orden político interno del Perú, entre diciembre de 1870 y marzo de 1872 se logra concluir el armado y botado al agua de los vapores "Yavarí" y "Yapura", iniciándose así la navegación



El vapor "Yavari" es en la actualidad un barco-museo.

en el lago de las naves de hierro y mayor calado que se había conocido hasta entonces, dando nacimiento a lo que se llamaría "La Flota del Titicaca", y a conocerse al lago como el "lago navegable más alto del mundo".

El funcionamiento de los vapores "Yavari" y "Yapura" significó un importante impulso al desarrollo comercial y económico para Puno, a pesar de que en sus primeros años, al tener dificultad de conseguir en lugares próximos al lago carbón mineral, que era el combustible ideal para los vapores, estos funcionaron utilizando excremento seco de llama, conocido en la zona con el nombre de taquia.

El funcionamiento de los vapores "Yavari" y "Yapura" significó un importante impulso al desarrollo comercial y económico para Puno".

En los astilleros de Huajje, bajo la dirección de marinos peruanos, también se armaron dos embarcaciones tipo "chatas", llamadas la primera "Hormiga" y la segunda, de mayor tamaño, "Don Juan", adaptándosele a esta una máquina de vapor, cuya finalidad era extraer el mineral boliviano, surcando el río Desaguadero hasta orillas del lago, para ser embarcado en los buques.

Corría el año 1876 cuando, por falta de presupuesto, los vapores "Yavarí" y "Yapura", que hasta ese momento eran propiedad de la Marina de Guerra, fueron entregados en propiedad a don Guillermo Speedier, quien en 1877 los vendió a la empresa inglesa Peruvian Corporation. Desde aquel momento se hicieron cargo del funcionamiento de los buques algunos marinos mercantes procedentes básicamente de Puno, algunos pocos de otros lugares del Perú, y en menor proporción de nacionalidad extranjera, como los Capitanes N. Sabastano y Santiago Tynan.

Dada la gran actividad comercial que se despliega en el lago Titicaca con los viajes caleteros, inicialmente entre más de 10 puertos y luego entre Puno (Perú) y Guaqui (Bolivia), acrecentada con la construcción del ferrocarril entre Puno y Arequipa, la Peruvian Corporation incrementa la flota de naves en el lago, ordenando la construcción de los vapores "Coya", "Inca", "Ollanta" y el *ferryboat* "Manco Cápac".

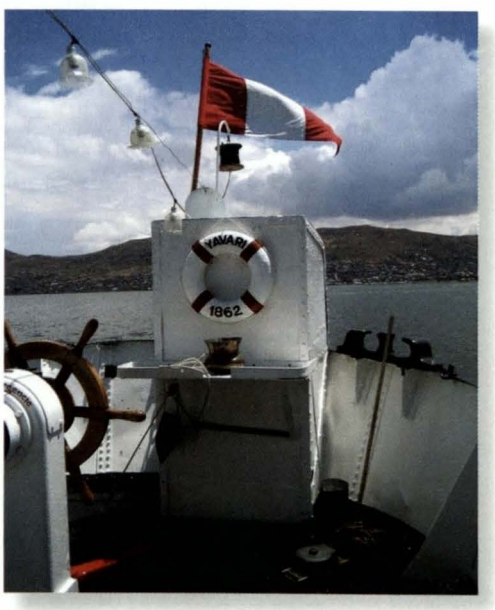
En el transcurso del año 1972, las propiedades de la empresa Peruvian Corporation son nacionalizadas por el Gobierno presidido por el General Juan Velasco Alvarado, y consecuentemente, entre otros, los Ferrocarriles del Sur

y los barcos que surcaban el legendario lago Titicaca, que son transferidos a una nueva empresa estatal, la Empresa Nacional de Ferrocarriles (Enafer), circunstancia que afectó profundamente la actividad de los barcos, reflejada en la poca atención y falta de mantenimiento de que fueron objeto, lo que ocasionó su paulatino deterioro, hasta que finalmente fueron entregados a terceros y tristemente vendidos como chatarra.

"Yavari"

Construido por la empresa Thames Ironworks and Shipbuilding Company, en los astilleros Cammel Laird Brooks Birkhenhes, de Inglaterra, es armado en los astilleros de Huajje, (Puno) y botado al agua un 25 de diciembre de 1870, siendo su primer Capitán el Tnte. 2do AP Rómulo Espinar.

En marzo de 1976 el vapor es transferido a la Marina de Guerra del Perú, que lo rebautizó con el nombre de BAP "Chucuito", no brindándosele ningún tipo de mantenimiento, por lo que quedó prácticamente en desuso.



Cubierta del restaurado BAP "Yavarí".

En 1987, por iniciativa de la dama inglesa Meriel Larken, se funda en Inglaterra la Asociación "Yavari", que adquiere la nave de la Marina de Guerra del Perú. Luego de hacerla remozar y devolverle su nombre original, esta es convertida en el Museo que a la fecha se encuentra abierto en el bello lugar de Huajje, ubicado a tres kilómetros del centro de la ciudad de Puno, para admiración de propios y extraños.

Características:

Con las modificaciones hechas en 1895, actualmente el "Yavari" tiene las siguientes dimensiones:

Eslora: 47.85 m	Manga: 5.18 m	Puntal: 3.48 m

"Yapura"

Construido en la empresa Thames Ironworks and Shipbuilding Company, en los astilleros Cammel Laird Brooks Birkhenhes, de Inglaterra, es trasladado hasta Puno y armado en los astilleros de Huajje, y botado al agua un 18 de marzo de 1872.

Su primer Capitán fue el Capitán de Corbeta Manuel Mariano Melgar. Habiendo dejado de prestar servicios luego de ser entregado a Enafer, el "Yapura" es transferido a la Marina de Guerra del Perú en el año de 1976, siendo rebautizado con el nombre de BAP "Puno".

Contrariamente al maltrato al que se sometió al "Yavarí", este vapor recibió toda la atención del caso y fue puesto en funcionamiento. Hoy en día se ha convertido en el buque de hierro en estado operativo más antiguo del mundo.



Vista actual del BAP "Puno" ABH 306.

Estando ya a cargo de la Marina de Guerra, fue habilitado como buque hospital, prestando servicios a poblaciones circunlacustres, tanto de Perú como de Bolivia. Aunque actualmente ya no cumple esta misión, continúa como la nave madrina de las patrulleras guardacostas del lago, y sigue realizando viajes de apoyo a las comunidades más necesitadas.

Ello se efectúa mediante las denominadas Acciones Cívicas, en coordinación con la Asociación Nacional Stella Maris y la Asociación Nacional Pro Marina del Perú (ambas con sus filiales en Puno), llevando atención médica, alimentos, ropa de abrigo y otros servicios adicionales.

Características:

Luego de las modificaciones introducidas a la nave en 1827, en la actualidad el BAP "Puno" tiene la siguiente extensión:

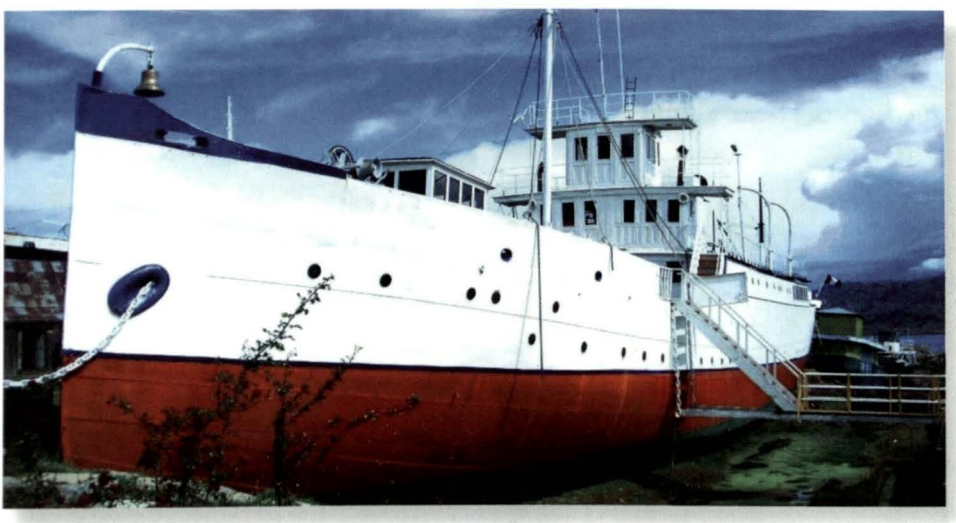
Eslora: 38.16 m	Manga: 6.10 m	Puntal: 3.96 m

"Coya"

El "Coya" fue el tercer buque en navegar las azules aguas del lago Titicaca. Fue construido por disposición de la Peruvian Corporation, en los astilleros Denny & Brothers, de Dumbarton (Escocia), en 1892. Este buque fue trasladado por piezas, del lugar de su fabricación hacia el puerto de Mollendo (Perú), a bordo del vapor "Gulf of Florida"; posteriormente fue llevado hasta los astilleros de Huajje, en Puno, mediante ferrocarril.

En su época, el "Coya" fue un barco sumamente lujoso, y hacía honor a su nombre, que en quechua significa "Princesa Inca"; fue lanzado al agua un 4 de marzo de 1893, siendo su primer Capitán el ciudadano inglés e ingeniero Mr. Jhon Wilson, quien dirigió su armado. En el año 1910, en un amago de guerra con Bolivia, es sustraída su documentación oficial, la cual no pudo recuperarse. A falta de esta, y luego de un juicio, el 5 de diciembre de 1935 se consigue el título adquisitivo por prescripción, el que confirma que la propietaria del "Coya" era la "Peruvian Corporation".

Al ser nacionalizada la Peruvian Corporation, el vapor "Coya", luego de haber prestado durante tantos años valiosos servicios en el transporte de carga y pasajeros a través del lago, es transferido a Enafer, que lo varó y abandonó en la zona de Huajje, lo que le originó un fuerte deterioro. Cuando finalmente Enafer decide venderlo como chatarra, el empresario Juan Barriga Araníbar, enterado



Vista del vapor "Coya" tras su restauración.

de que el barco sería cortado en partes y luego llevado fuera de Puno para ser fundido, lo adquiere, y tras largo y costoso trabajo, va recuperando partes y piezas valiosas para reconstruirlo.

El barco "Coya" en la actualidad es un restaurante turístico en Huajje, uno de los más bellos lugares de la bahía de Puno, muy cerca de donde fue armado al llegar de Escocia. Ha sido declarado Patrimonio Cultural de la Nación.

Características:

El "Coya"se distingue por lo siguiente:

Eslora: 51.53 m	Manga: 7.90 m	Puntal: 3.80 m

"Inca"

El cuarto barco ordenado por la Peruvian Corporation fue el "Inca". Construido por la empresa inglesa Earles Shipbuilding en el año 1905, llegó embalado por piezas vía marítima a Mollendo, y de allí trasladado a Puno en el Ferrocarril del Sur, para ser armado en los astilleros de Huajje. Su botadura al lago tuvo lugar el año 1906.



El vapor "Inca".
Foto: cortesía del Capitán Valentín Fernández.

Luego de navegar un tiempo, el "Inca" es llevado nuevamente al astillero de Huajje, donde se le hicieron algunas modificaciones, especialmente en la parte de popa, pues se cortaron algunos salones con el fin de dar espacio para crear una bodega y aumentar su capacidad de carga.

Este barco tuvo la peor suerte de todos los buques que navegaron el lago Titicaca, porque, a pesar de su belleza y capacidad marinera para navegar, tras sus valiosísimos servicios, y ya en poder de Enafer, fue también abandonado y posteriormente vendido a una empresa fundidora de metales, que sorprendió al pueblo de Puno, ya que en poco tiempo lo cortó y se lo llevó para ser fundido, sin permitir su recuperación.

"Ollanta"

El "Ollanta", quinto vapor en las aguas del lago, de mayor tamaño que los anteriores, y de una amplia comodidad, estuvo dedicado al transporte de pasajeros y carga. Fue construido en los astilleros de la empresa inglesa Earles Shipbuilding, el año 1930, y trasladado al Perú. Su ensamblaje se hizo en los astilleros de Huajje y su botadura al agua se dio en el año 1932.

Este buque, por ser el de mayor tamaño, y por su gran comodidad, fue el más utilizado en los viajes que realizaron grandes personalidades del mundo entero, como los Reyes de Inglaterra, presidentes del Perú, diplomáticos, representantes de varios países, artistas, personas famosas en diferentes quehaceres, etc.

En diciembre de 1972 el "Ollanta" también fue transferido a Enafer, al igual que los demás buques. El año de 1990 el presidente Alan García Pérez le cambia de nombre y lo rebautiza como "Gran Mariscal Andrés de Santa Cruz", hecho que causó malestar en todo el Perú y en particular en Puno, lo que motivó que al poco tiempo le fuera devuelto su nombre original de "Ollanta".

En la época en que se le cambió de nombre, se planteó que el buque realizara viajes de turismo visitando diferentes puertos, tanto de Perú como de Bolivia, pasando a ser conocido como "el Crucero más alto del mundo", pues navegaba a 3.812 msnm, en el lago Titicaca. Sin embargo, ello nunca llegó a concretarse.



Vista del vapor "Ollanta" en el puerto de Puno.

El año 1999 Enafer entregó sus bienes en concesión a Perurail, para ser manejados por esta empresa. Entre los bienes se encontraba el vapor "Ollanta", que sigue ubicado en el muelle de Puno sin prestar servicios y con un mantenimiento mínimo. Perurail ha anunciado que lo volverá a operar para la atención de turistas en viajes en el Titicaca.

Características:

Eslora: 80.77 m	Manga: 10.66 m	Puntal: 3.96 m

"Manco Cápac"



El ferryboat "Manco Cápac"
Foto: cortesía del Cap. José Sotomayor S.

Este *ferryboat* viene a ser la más moderna de las naves que conformaban "La Flota del Titicaca". Se caracteriza por tener rieles en su cubierta, lo que le permite transportar vagones de ferrocarril con carga completa.

El "Manco Cápac" prestaba servicios exclusivos de transporte de carga, básicamente minerales de Bolivia hacia el Perú. Sus vagones, luego de ser desembarcados, seguían viaje a Mollendo y/o Matarani. En algunas oportunidades también transportaba carga desde estos puertos al puerto de Guaqui (Bolivia). Su capacidad de transporte es de 17 vagones (40 toneladas métricas) de carga mixta y cuatro vagones de concentrado de minerales (50 toneladas métricas).

Su construcción por la empresa canadiense Halifax Shipyard Division, data del año 1970. Fue rearmado también en el astillero de Huajje (Puno) y lanzado al lago en setiembre del año 1971, siendo su primer Capitán el M.M. Eduardo Beltrán Pacheco.

Esta embarcación, al igual que las anteriores, está en poder de Perurail, y se encuentra en el muelle de Puno, sin brindar actualmente ningún tipo de servicios.

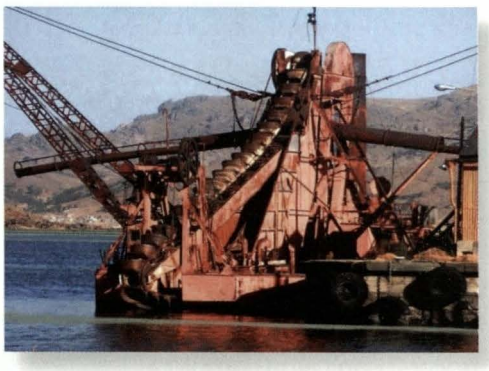
Características:

Eslora: 87 m	Manga: 10.66 m	Puntal: 3.96 m

Las Dragas

La primera draga, llamada "Draga Zúñiga Nº 1" llegó para ser armada en Puno, en el año de 1871, y prestó servicios en el lago hasta el año 1939, en que entró en servicio una nueva. En 1938 la Peruvian Corporation encarga la construcción de una nueva draga a la empresa Flemming Ferguson, de Inglaterra. Se la bautizó con el nombre de "Draga Zúñiga Nº 2" y fue lanzada al agua en el año 1939. Aún sigue apostada en el muelle de Puno, sin prestar servicios y sin aparente mantenimiento.

Estas dos dragas de alguna manera forman parte de "La Flota del Titicaca", ya que gracias a ellas se pudo construir diferentes muelles y canales, que permitieron la navegación de los buques, y que aún en la actualidad usan diferentes tipos de embarcaciones.



Estado actual de la Draga "Zúñiga" Nº2.

Habiendo disfrutado del honor y privilegio de laborar como Capitán de Puerto de Puno y haber tenido la data en vivo del Oficial de Cubierta don José de la Jara A., quien navegó en varios de los vapores de nuestro querido lago Titicaca, nos permitimos el intento de difundir una historia que pertenece a todos los peruanos y que muy pocos conocen o va quedando olvidada: "La historia de la navegación en el Lago Titicaca"; cómo se formó, cómo se desarrolló y cuál es el estado actual de los buques que constituyeron "La Flota del Titicaca", otrora muy conocida en el mundo entero.

Esperamos que los puneños, y cómo no decirlo, todos los peruanos, volquemos nuestra atención y esfuerzos a mantener y conservar los barcos que aún quedan, puesto que, repito, son parte de nuestra historia.

Museo Naval del Perú

Fuente de cultura para nuevas generaciones




MARINE

Nuevos vientos institucionales en los Marines:

En busca de su misión en el siglo XXI



Bachiller en Derecho y Ciencias Políticas
HÉCTOR LÓPEZ ARÉSTEGUI

> *"Quien domina el mar tiene un gran poder en la tierra. Mirad al rey de España, desde que conquistó el mar ha conseguido tantos reinos que el sol nunca se pone en sus dominios".*
>
> Armand Jean du Plessis, cardenal y duque de Richelieu (1585 – 1642)

Pese al auge del transporte aéreo desde mediados de la pasada centuria, los océanos siguen siendo el ámbito primordial del desarrollo de la seguridad, prosperidad y defensa de los intereses de las naciones. Así lo ha sido desde siempre y, por ello, los Estados han buscado el dominio del mar.

Sin embargo, tener presencia naval y marítima implica mucho más que la posesión de una flota de guerra. Es necesario poseer unidades de despliegue rápido y de choque, entrenadas para la defensa de los buques y para ocupar terreno desde el mar. Esta tarea ha correspondido históricamente a los infantes de Marina desde la asignación de forma permanente de los Tercios de la Infantería Española a la Real Armada, realizada por el Emperador Carlos V (1500–1558).

Hoy en día, casi todos los Estados cuentan con unidades de Infantería de Marina, destacándose entre estas la de los Estados Unidos. Desde su creación (durante la guerra de Independencia de su país) la misión esencial de los Marines

ha sido la de ser fuerza de proyección y de choque. Sin embargo, el pasado verano boreal el Secretario de Defensa estadounidense, Robert M. Gates, reconoció la preocupación de muchos oficiales del Cuerpo —en actividad y en el retiro— sobre el futuro rol de la Institución, tras los conflictos bélicos de Irak y Afganistán y la utilidad de las operaciones anfibias en una era en la que el desarrollo de la artillería de precisión vuelve mucho más riesgoso ocupar las playas desde el mar, ante lo cual ordenó un estudio exhaustivo que definiese la misión de los *Marines* en el siglo XXI .

El honor es su historia

El debate sobre la misión de los *Marines* es, al mismo tiempo, antiguo y actual. Durante su primera centuria de existencia, los Marines actuaron mayormente como infantería naval en las unidades de la Armada norteamericana y como guarnición de los fuertes costeros.

Ese papel cambió cuando Estados Unidos comenzó a expandirse allende sus fronteras y adquirió bases en el extranjero, particularmente desde la Guerra Hispano–Americana (1898). De este modo fue perfilándose la vocación expedicionaria de los *Marines*. Esta tarea fundamental fue cuestionada a raíz del fracaso del desembarco anglo-francés en la península turca de Galípoli (1915-1916). Estados Unidos entró en la Gran Guerra en 1917, actuando los *Marines* como una división de infantería de las fuerzas norteamericanas en el viejo continente.

"Ese papel cambió cuando Estados Unidos comenzó a expandirse allende sus fronteras y adquirió bases en el extranjero, particularmente desde la Guerra Hispano–Americana (1898)".

Aunque empleada como infantería pesada, el valor de los infantes les ganó el sobrenombre de "los perros del diablo", por parte de los soldados del Kaiser Guillermo II. Tras la Primera Guerra Mundial, muchos críticos dijeron que no tenía sentido mantener un Cuerpo de Infantería independiente con capacidad semejante a la del Ejército. Empero, el éxito de la operación anfibia franco-española en Alhucema, en 1925, y la introducción de unidades especializadas para dicho fin por parte de los japoneses, condujo a que los *Marines* desarrollaran su propia doctrina de guerra anfibia.

Esta doctrina se puso en práctica durante la Segunda Guerra Mundial, a lo largo de todo el Océano Pacífico, desde Guadalcanal hasta Iwo Jima. Las imágenes de estas operaciones son íconos de ese conflicto: numerosas lanchas de desembarco llegando al teatro de operaciones bajo fuego, una rampa que se abre y miles de hombres desembarcando de ellas.

El valor y la necesidad de la guerra anfibia se pusieron en entredicho entre 1945 y 1950. Si bien se destacaba el valor de los *Marines*, el costo de vidas en los asaltos frontales a las playas de las islas fortificadas por los japoneses fue enorme.



Moneda conmemorativa con el lema de los Marines.

Los *Marines* respondieron a sus críticos con la introducción del helicóptero en el campo de batalla y posteriormente con el hovercraft, como elementos que aportan movilidad. Del mismo modo, los *Marines* se constituyeron en embajadores oficiosos de la política exterior de su país, a través de operaciones de cooperación con las marinas de diversos países, particularmente las de Sudamérica, mediante la operación UNITAS.

Nuevos retos para los Marines

El fin de la "Guerra Fría" significó para los Marines la necesidad de replantear sus objetivos. Así pues, en el documento conjunto suscrito por el Jefe de Operaciones Navales de la Marina, Almirante Frank B. Kelso; el Comandante General del Cuerpo de Infantería de Marina, C.E. Mundy Jr., y el Secretario de Marina, Sean O'Keefe (setiembre de 1992), se hacía hincapié en la integración de ambas Instituciones para responder rápidamente ante cualquier crisis, proyectar una imagen positiva del país, promover el contacto diplomático y defender los intereses estadounidenses en el mundo.

La integración Marina – *Marines* no implicaba la pérdida de la independencia de estos últimos, pues en el documento mencionado se señalaba que *"la doctrina del Cuerpo de Infantería forma parte de la doctrina naval, sin menoscabar los conceptos operativos de los infantes en tierra"*.

Desde los ataques terroristas contra el Pentágono y el Centro Mundial de Comercio en Nueva York, el 11 de setiembre de 2001, muchos oficiales de la Insti-

tución temen que, como consecuencia de los conflictos bélicos de Afganistán e Irak, la Infantería de Marina se convierta en una especie de segundo ejército.

Puede señalarse como un hecho muy significativo que el 85% de los infantes que participaban en el gran ejercicio de desembarco anfibio de junio del año pasado (el primero a gran escala desde el 11 de setiembre de 2001), jamás habían estado en un barco .

Adaptándose a los retos del siglo XXI

Si bien hoy nadie habla de eliminar el Cuerpo de Infantería de Marina, su misión histórica —aquella que constituye su identidad— se considera que está en camino a la obsolescencia, porque ciertos países (China, Irán, entre otros) y algunas organizaciones político-militares como Hezbollah y Hamas, cuentan con sofisticados sistemas de misiles guiados que pueden destruir navíos a kilómetros de distancia de las playas.

Prueba de ello es lo ocurrido a la corbeta israelí INS "Tanit", durante el conflicto entre Israel y Hezbollah, en el verano boreal de 2006. Como se sabe,



Toma de posesión del actual Comandante de la Infantería de los Estados Unidos, General James F. Amos, en octubre del año pasado.

esta unidad fue alcanzada por misiles anti-buque de origen chino (o su versión iraní, según otras fuentes). A este hecho se suma el desarrollo de tácticas ofensivas y defensivas por parte de países como Irán, que utilizando una combinación de minas, misiles, lanchas rápidas y la agresividad de sus tripulantes (miembros de la Guardia Revolucionaria), provocaron una serie de incidentes que han desnudado la creciente vulnerabilidad de las unidades mayores de una flota moderna.

Peor aún, estos hechos no tomaron por sorpresa al alto mando naval estadounidense, pues en una simulación realizada en el 2002, el "equipo azul" (la Marina de los Estados Unidos) perdió 16 unidades —entre portaaviones, destructores y buques anfibios— frente al "equipo rojo" (una nación del Golfo Pérsico), equipado con misiles anti-buque y lanchas rápidas. Quien lideró al grupo adversario fue el Teniente General Paul K. Van Riper, del Cuerpo de Infantería de Marina.

Según Van Riper, la clave para el éxito del ataque fue la preparación mental y logística, así como la agilidad y rapidez del ataque, que no tomó más de 15 minutos.

"La clave para el éxito del ataque fue la preparación mental y logística, así como la agilidad y rapidez del ataque que no tomó más de 15 minutos".

Todo lo expuesto hasta este momento nos indica que es necesario replantear los principios doctrinarios de las operaciones anfibias. Así lo reconoce el propio alto mando de los Marines, que considera que operaciones como Iwo Jima o Inchon difícilmente se repetirán. En su lugar, las situaciones más comunes de desembarco anfibio actuales son aquellas sin oposición armada, con en el fin de proveer ayuda humanitaria o la evacuación de personas de zonas de conflicto, como sucedió en Líbano en 2006.

Así, la tarea del nuevo Comandante del Cuerpo de Infantería de Marina, General James F. Amos —el primer aviador del Cuerpo que llega a la jefatura—, es compleja: definir el rol y las misiones de los Marines del siglo XXI. La meta es seguir siendo la institución siempre alerta, la primera en dar la cara cuando los Estados Unidos lo necesite.

La única forma de lograrlo es la innovación. Para ello se han elaborado una serie de propuestas de transformación de los Marines, que tienen como horizonte el año 2025. Estas son:

Reorganización Operativa

El Cuerpo de Infantería de Marina de los Estados Unidos cuenta con siete unidades expedicionarias (*Marine Expeditionary Units* – MEUs) de 2.000 hombres cada una. Las MEUs están desplegadas en escuadrones anfibios de tres unidades, llamados *Phibrons*. Los *Phibrons* forman Grupos de Reacción Anfibia (*Amphibious Ready Groups* - ARGs), que están desplegados en ciclos de 18 a 24 meses, desde sus bases en Japón, el Océano Índico, la costa occidental norteamericana, Atlántico Central y Mar Mediterráneo. Formar una MEU toma 12 meses, pero suele perderse muchas veces el trabajo y esfuerzo invertido en ellas tras su desbande luego de cumplido el ciclo de despliegue.

Para que esto no suceda, se ha recomendado que una vez finalizado el entrenamiento, las tropas no embarquen inmediatamente sino que permanezcan en alerta en puerto durante unos meses, cerca de sus familias, a fin de compensar el tiempo de alejamiento durante el entrenamiento y el posterior despliegue en el exterior.



Marines destacados en Afganistán.

Asimismo, se propone crear dos nuevas MEUs, para así contar con fuerzas disponibles de despliegue inmediato, sumamente valiosas en el convulso mundo en que vivimos. A nivel de batallón se aconseja una mejor distribución del personal, favoreciendo el despliegue de fuerzas a nivel global.

El mar como área operativa

Una de las debilidades de las Fuerzas Armadas de los Estados Unidos es su dependencia de grandes instalaciones de aterrizaje y despegue. En muchas regiones del mundo no existe esta infraestructura y, cuando se tiene, es vulnerable al ataque de misiles, artillería y fuego de mortero. Por eso se ha propuesto la recuperación del hidroplano, tal y como ocurría durante la Segunda Guerra Mundial.

El valor del hidroplano es inestimable, porque es imposible deshabilitar su área de aterrizaje, el mar y todo espejo de agua en el planeta.

El modelo a escoger sería el CL–130, la versión militar del "Canadair" CL–145. Este avión cuenta con gran capacidad de carga y autonomía de vuelo.

Una nueva doctrina anfibia

Como hemos señalado anteriormente, el último desembarco anfibio bajo fuego tuvo lugar durante la guerra de Corea. Por esta razón, los críticos consideran necesario que los objetivos de una nueva doctrina estén acordes con la realidad presente; así, por ejemplo, admitir en el cuadro de operaciones anfibias situaciones como el cerco anfibio, es decir, el traslado de tropas desde una playa a otra para rodear la fuerza enemiga.

Otra maniobra que debe considerarse es aquella de señuelo táctico, o sea, el desembarco de una fuerza mediana o pequeña en una zona ligeramente defendida, para probar la información de las fortalezas y debilidades del enemigo.

Nuevas tácticas de asalto helitransportado

Las tácticas de asalto helitransportado casi no han variado desde la guerra de Vietnam. El único aporte moderno lo constituye el uso de lentes de visión nocturna y, por ende, asaltos aéreos nocturnos. No obstante, experiencias como la ocurrida en Somalia en 1993 hacen ver la necesidad de tomar precauciones, como la recopilación de inteligencia previa a la operación, evitar la noche y contar con vehículos blindados ligeros. Las armas antiaéreas modernas son muy baratas y los helicópteros muy caros y difíciles de reemplazar.

Por otro lado, existe la necesidad de mejorar la capacidad ofensiva de los batallones helitransportados, añadiendo a su estructura helicópteros de reconocimiento desplegados con las unidades de combate.



Dispuestos siempre a enfrentar los desafíos del nuevo siglo

- **Renovación del material aéreo**

  La aviación de los *Marines* se encuentra en estado deplorable, por lo que se necesita un fondo para la renovación y mejoramiento de su flota.

Conflictos asimétricos: ¿el futuro de los *Marines*?

Dentro de un contexto más general, y en el marco de las prioridades establecidas por el nuevo Comandante General de los *Marines*, General James Amos, los analistas concuerdan en la necesidad de la cohesión institucional para poner nuevamente en forma al Cuerpo de Infantería de Marina y adaptarse a las nuevas amenazas de este siglo . En el documento titulado "Guía de Planeamiento del Comandante General", el General Amos escribe:

> *"Los Infantes de Marina son la fuerza expedicionaria de los Estados Unidos —un equipo que reúne en perfecto balance componentes de tierra, mar y aire—. Estamos desplegados y listos para entrar en acción y responder ante cualquier crisis y contingencia. Somos creadores de opciones y espacio de decisión de nuestros líderes. Siempre listos y alerta, somos una respuesta a crisis actuales con una fuerza adecuada. Nuestro ámbito es un amplio espectro de amenazas irregulares, híbridas y convencionales [...]. Siempre listos para responder al llamado de la nación".*

Leamos detenidamente las palabras del General Amos. ¿Acaso la nueva misión de los *Marines* es convertirse en el combatiente de primera línea en conflictos asimétricos? Este panorama es perfectamente viable, pues el Pentágono quiere elevar el nivel de capacidad de las Fuerzas Armadas estadounidenses en el campo de la guerra irregular.

El objetivo: crear una presencia ubicua y persistente contra los adversarios de la democracia, y que sea capaz de vencerlos integralmente. Un elemento clave para alcanzar ese propósito es el dominio en la guerra irregular y el apoyo en la capacitación de ejércitos amigos. El perfil de los *Marines* es el adecuado para estas misiones.

A modo de conclusión

¿Cuál será la nueva misión del Cuerpo de Infantería de los Estados Unidos? Personalmente, creo que poseer la capacidad anfibia no es redundante o ex-

cesivo. La primera línea de defensa de un país como Estados Unidos siempre está más allá de sus fronteras, y en ese lugar siempre encontramos a los Marines. La razón es sencilla: deben cumplir la tarea que se les ha encomendado, pues su entrenamiento los hace capaces de adaptarse a todo teatro de operaciones y circunstancias.

La principal fortaleza del *Marine* es su identidad, y esta es, sin duda alguna, el legado de su historia. El General Amos es el primero en reconocer esto:

> *"Como su Comandante, quiero, ante todo, agradecerles su disposición de servir a la nación en un periodo crítico de su historia y por todos los sacrificios que hacen por ella".*

Lo que hoy pide la nación norteamericana a sus infantes de Marina es pensar en su futuro y encontrar el balance que les permita preservar la paz y, cuando sea necesario, ganar la guerra.

Referencias:

1 WILL, G. (2007, 23 de setiembre): "Marines in Search of a Mission". The Washington Post.

2 CLOUD, D. (2010, 12 de agosto): "Defence chief Gates orders review of Marines' role". L. A. Times.

3 Robert O. Work and F. G. Hoffman (noviembre de 2010): "Hitting the Beach in the 21st Century", U.S. Naval Institute Proceedings Magazine.

4 http://www.dtic.mil/jv2010/navy/b014.pdf

5 FLAHERTY, A. (2007, 15 de octubre): "Marine chief worries force growing heavy". The Washington Post.

6 PERRY, T.; BARNES, J. (2010, 21 de junio): "US rethinks a Marine Corps speciality: storming beach". L.A. Times.

7 BOUDREAUX, R. (2009, 4 de noviembre): "Hamas tested rocket with longer range, Israel says". L.A. Times.

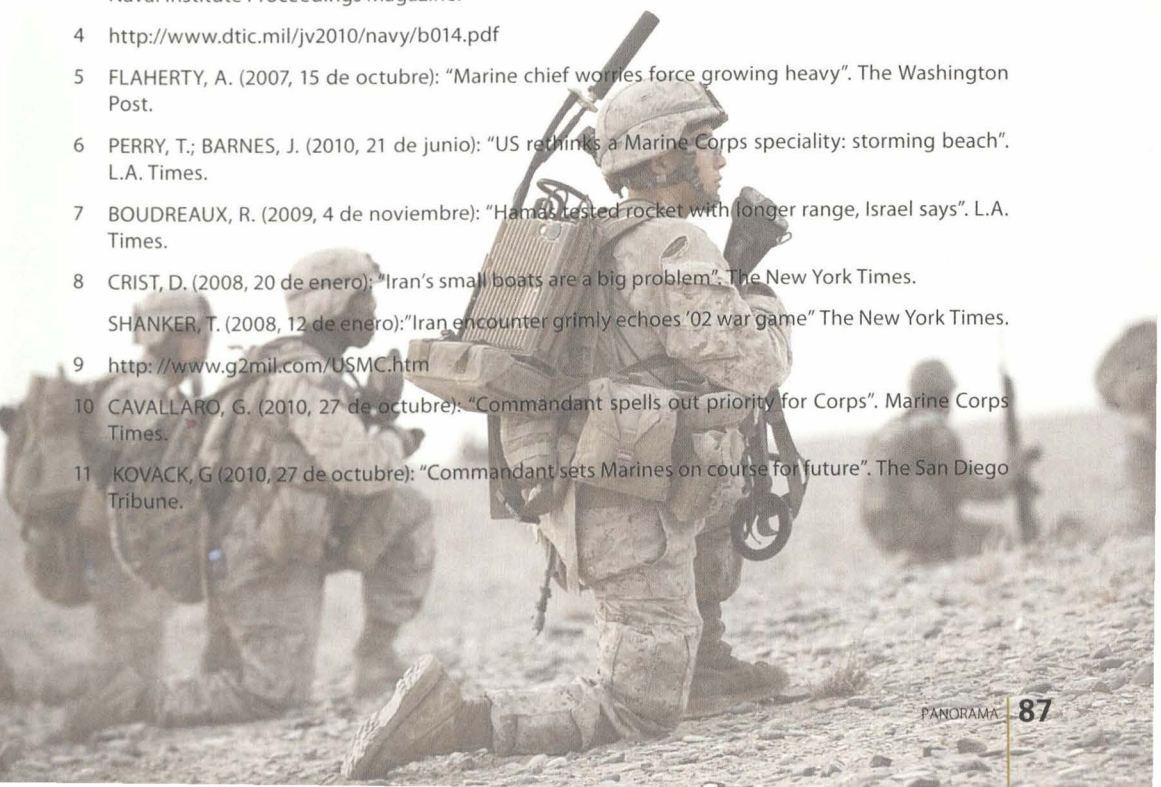
8 CRIST, D. (2008, 20 de enero): "Iran's small boats are a big problem". The New York Times.

SHANKER, T. (2008, 12 de enero):"Iran encounter grimly echoes '02 war game" The New York Times.

9 http: //www.g2mil.com/USMC.htm

10 CAVALLARO, G. (2010, 27 de octubre): "Commandant spells out priority for Corps". Marine Corps Times.

11 KOVACK, G (2010, 27 de octubre): "Commandant sets Marines on course for future". The San Diego Tribune.





Malabrigo:
La ola izquierda más larga del mundo al alcance de sus posibilidades



Capitán de Navío
MIGUEL BENITES MORILLAS



Una muestra del magnífico litoral norteño.

En el norte de nuestro país, distante 75 kilómetros de Trujillo, existe un apacible puerto denominado Malabrigo, donde viajeros surfistas de distintas partes del mundo, ávidos de buenas olas, se congregan en determinadas temporadas debido a que dicho lugar tiene el privilegio de contar con la ola izquierda más larga del mundo.

Este especial atributo convierte a Malabrigo en el lugar ideal para la práctica del famoso deporte acuático denominado surf, a la vez que brinda a los visitantes, insospechadas sensaciones de paz y sosiego a través del constante ir y venir de sus olas.

Historia del nombre "Malabrigo"

Respecto al nombre del lugar, "Malabrigo", existen dos teorías. La primera de ellas refiere que el nombre se debe al fuerte viento reinante, que prevalece en la zona casi la mayor parte de año, a excepción del verano, en que el calor es una constante.

Mientras que la segunda teoría sostiene que en los albores de la República, aproximadamente en el año 1830, una embarcación procedente de Colombia, que iba con dirección a Panamá llevando un reducido número de personas, encalló en la isla de Macabí al ingresar a una especia de callejón que formaba dicho accidente geográfico; naufragó debido a una fuerte tempestad que se había desatado en la zona y que vino acompañada de rayos, truenos y relámpagos. Los tripulantes, haciendo esfuerzos sobrenaturales, nadaron con dirección a la orilla, pero el agotamiento les impidió seguir nadando, dejándose arrastrar por las aguas. Era más o menos media noche.



Atardecer en Chicama.

Cuando el alba ya hacía más nítido al paisaje, estos tripulantes que todavía flotaban en el mar, fueron felizmente avistados por unos nativos que a esa hora se disponían a salir a pescar.

Sin embargo, al divisar bultos en el mar, creyeron que se trataba de enormes lobos marinos, y tomando sus armas se lanzaron en caballitos de totora en pos de las presas; pero al acercarse, se percataron de que se trataba de personas. Entonces con mucho cuidado los condujeron a la playa, y los atendieron hasta que quedaron completamente restablecidos.

Entre los náufragos extranjeros figuraban un inglés, un francés y los españoles Ramos y Malabrigo. Este último se afincó en el lugar, que era una caleta denominada Mamape, contrajo matrimonio con una lugareña que conducía una chichería y juntos instalaron una ramada a la que llamaron "Malabrigo".

Con el paso del tiempo este lugar fue muy concurrido, recibiendo frecuentes visitas de simpáticos pobladores del valle de Chicama, quienes llegaban en burro y a caballo para saborear la rica chicha y el inigualable piqueo.

Tanta fue la influencia y la frecuencia con que se mencionaba la posada, que la gente ya sólo decía: "Vamos a Malabrigo", hasta que por último se le dio este nombre a toda la caleta.

Reseña histórica del lugar

Haciendo un repaso histórico, se reconoce que Malabrigo constituye parte de la legendaria tierra norteña que albergó a la cultura Mochica, que convivía diariamente con el mar y cuyo testimonio imperecedero está registrado en el Centro Arqueológico de Chan Chan, así como en los innumerables ceramios elaborados por los alfareros mochicas.



Aún pueden apreciarse los rieles construidos sobre el antiguo puerto azucarero.

Este puerto vive orgulloso de su estirpe y ha sabido perennizar su historia, dan fe de ello las hermosas esculturas que adornan su plaza mayor y que han sido construidas como un gran tributo al mar.

Así se puede admirar, por ejemplo, caballitos de mar, doce inmensos caballitos de totora, delfines, tablas hawaianas flanqueando a un personaje que se desliza sobre el lomo de un delfín, así como una escultura que representa la ola de mar en su incontenible avance. Es decir, se trata de representaciones alegóricas que trasmiten la constante relación que aún mantienen los pobladores de Malabrigo con el mar.

La historia enseña también que el nombre de Malabrigo sufrió algunos reveses: duró sólo hasta el año 1915, en que se dio un Decreto Supremo firmado por el gobierno de Oscar R. Benavides, por el cual se concedía a la Hacienda "Casa Grande", de la firma Gildeimester, el derecho de construir servicios portuarios, es decir, un muelle en el abandonado Puerto Malabrigo. El Decreto también le concedía la libertad de importar y exportar azúcar.

Por último, le concedió autorización para construir una vía férrea que conectara Malabrigo con "Casa Grande", para sacar el azúcar directamente desde

dicho lugar; posteriormente, en junio de 1920, se incrementó el movimiento portuario al autorizarse el flujo de artículos comerciales a "Casa Grande", a través del puerto de Malabrigo. Ese mismo año en diciembre, fue cambiado el nombre de Malabrigo por el de Puerto Chicama, ya que este puerto constituía la puerta de entrada y salida de los diferentes productos entre el valle de Chicama y el exterior.

Desde entonces el adormecido y olvidado pueblo de Malabrigo / Puerto Chicama tomó otro giro. Al haberse construido el muelle y la línea férrea, sus habitantes cambiaron sus originales actividades y gran parte de los pescadores, abandonaron sus habituales faenas de pesca para enrolarse en las nuevas propuestas portuarias, pues las remuneraciones eran bastante atractivas.

Ello trajo sin duda el progreso de Puerto Chicama, sin perderse, desde luego, la importante costumbre de la pesca artesanal, que proveía del generoso alimento marino, que se transportaba en acémila a Ascope y Paiján para su venta y consumo.

A partir de entonces, Malabrigo fue creciendo progresivamente, hasta convertirse en el primer y único puerto de la provincia de Ascope. A través de él se importaba maquinarias y telas y se exportaba azúcar, fomentándose así nuevas actividades que contribuyeron a que vaya creciendo este puerto. Al culminar la construcción del muelle en el año 1917, se dio inicio a las operaciones marítimas hacia diferentes partes del mundo, y así la mayoría de pobladores, pescadores de Malabrigo, pasaron a desempeñarse como personal de servicio en las faenas portuarias, siendo dependientes directos de la firma Gildemeister y Compañía.

"Malabrigo fue creciendo progresivamente hasta convertirse en el primer y único puerto de la provincia de Ascope. A través de él se Importaba maquinarias y telas y se exportaba azúcar, fomentándose así nuevas actividades que contribuyeron a que vaya creciendo este puerto".

Atraídos por esta importante fuente de trabajo, llegó también mucha gente de diferentes partes del país, así como los repatriados de Chile, afincándose definitivamente en este hospitalario puerto y desarrollando, conjuntamente con los lugareños, el trabajo marítimo. Así, Puerto Chicama dio su primer paso al desarrollo socioeconómico y de progreso, convirtiéndose en el primer puerto

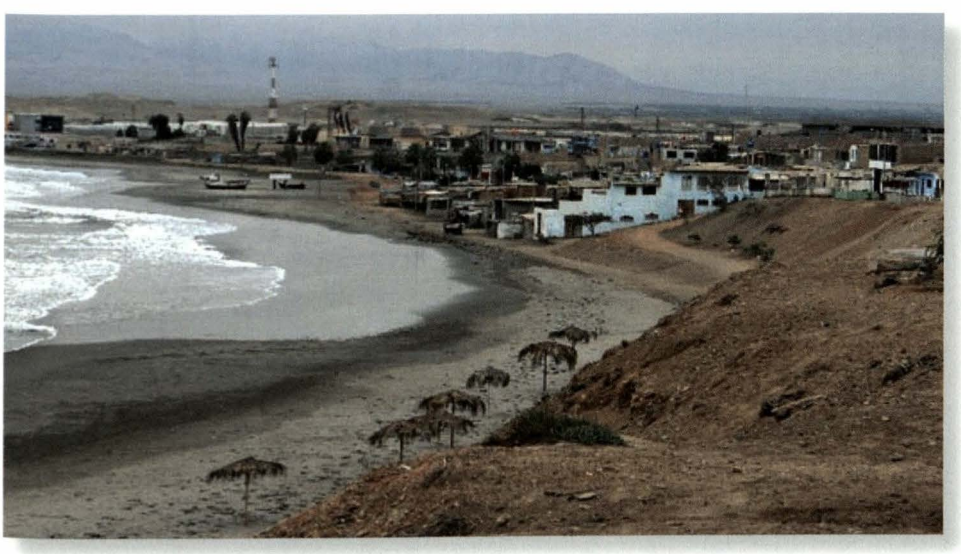
importante para la exportación de azúcar del valle de Chicama, así como importador de mercadería en general.

El nombre de Puerto Chicama perduró hasta el año 1987, cuando, gracias a la gestión de su alcalde Julio César Morán Otiniano, recobró el nombre de Puerto Malabrigo, gracias a un dispositivo legal dado por el Congreso de la República.

El apacible puerto de Malabrigo

Cuando una persona foránea llega a Malabrigo, percibe de inmediato un paisaje escénico en el que destaca nítidamente el muelle que fuera inaugurado en 1917 y que tiene tendida una línea férrea, por donde recorre hasta la actualidad una locomotora que remolca una batería de plataformas rodantes que son cargadas normalmente con harina de pescado, la cual es luego trasladada a lanchones y posteriormente a los buques de carga.

La playa del sector derecho del muelle está reservada básicamente para la actividad industrial, ya que a lo largo de dicho sector están localizadas aproximadamente 10 fábricas de aceite y harina de pescado; entre ellas: Tasa, Exalmar, Copeinca, Hayduk, Austral, las cuales tienen en el área sus instalaciones de tuberías submarinas de arrastre de pescado, tuberías de agua dulce, de emisores submarinos y tuberías de combustible diesel.



Vista de la población costera.

La parte izquierda del muelle es la zona emblemática para las actividades turísticas, dada la limpieza de sus aguas, libres de contaminación, y es la zona más importante de Malabrigo, porque es en ese sector por donde discurre la famosa "Ola izquierda más larga del Mundo".

La ola izquierda más larga del mundo

En el año 1967 se organizó una expedición de jóvenes tablistas, gracias a un informe que fuera proporcionado por el "gringo" Chuck Shipman. La expedición emprendió el viaje de búsqueda de la ola perfecta que les había descrito "el gringo Chuck", y más tarde estos jóvenes tablistas fueron los protagonistas del hallazgo más espectacular: "la ola izquierda más larga del mundo", convirtiendo con ello a Malabrigo en una de las playas más famosas para la práctica del surf.

EL geógrafo costero Javier León Patiño, refiere haber conversado con Shaw Mead, el diseñador del *reef* artificial de *Surfers Paradise*, de Australia, el cual ha tenido la suerte de visitar las mejores rompientes del mundo (Pipeline, Kirra, J-Bay, Bingin, etc.) y también ha podido medirlas.



Malabrigo es sin duda un santuario para los surfistas.

Según él, la ola más larga que ha medido es la de Kirra y Superbank; asegura que en su mejor día puede reventar por dos kilómetros. Otras, como la playa Raglán en Nueva Zelanda, tienen secciones que recorren 1.2 km como máximo. Shipwreck, en Nueva Zelanda, corre 1.4 km de ola en su mejor expresión. J. Bay y Mundaka miden 1.2 y 1.5 km, respectivamente, pero por lo general revientan sólo por 450 a 550 metros.

Lo anterior confirma que la ola que posee Malabrigo es una de las más largas del mundo hasta hoy conocidas, ya que puede recorrer hasta 2.5 - 2.6 km. Por este motivo, esta ola es un espectáculo de perfección natural. El espectador mira embelesado cómo discurren las olas, una tras otra, creando a su paso una sinfonía escénica de espuma blanca susurrante, y delante de ellas, emblemáticos surfistas, tratando de mantener esa armonía de perfecto equilibrio.

Todo esto se da en una inmensa playa denominada La Punta, que empieza en una erupción de rocas que terminan en el mar; pertenece a la Cordillera Occidental, rompe la corriente marina y genera la evolución de perfectas y grandes olas que bañan sucesivamente el acantilado en los sectores denominados "El Point", "Malpaso", "Dos Tetas", "Roca Caída", "Peña Larga" y, la más importante, la Inmensa Playa, que va hasta el muelle, adonde acuden infinidades de ba-



En Malabrigo se dan cita expertos en todo tipo de deportes de tabla.

ñistas en época de verano. Esta es la playa más importante del lugar y por ella discurre la ola izquierda más larga del mundo.

Para que los lectores se hagan una idea del recorrido de las olas, diremos que desde el molón que se aprecia en la fotografía 6, denominado "El Point", hasta el muelle que se encuentra en la zona desde donde ha sido tomada la fotografía 7, existe una distancia estimada de dos kilómetros, que se traduce en un tiempo aproximado de cinco a seis minutos de recorrido por los surfistas desde "El Point" al muelle.

Una vez concluido su recorrido, los deportistas regresan otra vez a la zona de "El Point", para aventurarse una vez más a correr "La ola izquierda más larga del mundo."

Al alcance de sus posibilidades

El presente artículo tiene por objeto hacer recordar, o dar a conocer a los lectores, que nuestro país cuenta con este lugar de singular atractivo, que no es muy conocido por los pobladores de nuestro país, mientras que, anecdóticamente, personas extranjeras prefieren venir a este paradisíaco lugar y disfrutar de sus encantos naturales, ya que irradia luz propia en el turismo por su trascendencia nacional e internacional.

En este contexto es menester dar a conocer que las facilidades para acceder a Malabrigo están dadas, ya que la ruta Trujillo-Malabrigo es de sólo una hora con 45 minutos y es cubierta por microbuses que salen cada 15 minutos y que cobran pasajes muy económicos.

Asimismo, este puerto cuenta con hospedajes al alcance de todos los presupuestos; también se encuentran restaurantes que ofrecen una gran variedad de platos basados en mariscos y pescados. Si usted se anima a integrarse a ese gran grupo de surfistas, puede tomar clases de aprendizaje de esta disciplina, ya que el lugar cuenta con un *Surf Shop* enclavado en el parte alta de la playa. Allí se puede alquilar tablas de surf, *wet suits* y todo tipo de accesorios para este fin, además de diferentes tipos de *souvenirs*.

Asimismo, dentro del espíritu hospitalario de sus pobladores, destacan algunas situaciones anecdóticas, como es el hecho de encontrar una modesta pero bien implementada botica, que lleva por nombre: *"Mi mamá no me quiere..."*, y que llama la atención de cuanto foráneo pasa por la zona.

Tratando de averiguar por tan extravagante nombre, se dio a conocer que los puntos suspensivos invitan a que cada persona formule su propia expresión, pero lo que realmente se ha querido concluir es *"... ver enfermo"*.

Para terminar, citaré una frase de un asiduo concurrente a la playa Chicama, Luis Vásquez Huarcaya:

> *"Una vez más estoy en Chicama y la magia de sus olas sigue igual. Perfectas, incansables, relajantes. Si alguien quiere verse unos días realmente integrado a la naturaleza, no deje de correr aquí. Cuidemos todos estos lugares para siempre, para que se mantengan natural".*

Bibliografía:

1 CHÁVEZ ROLDÁN, WALTER (Compilador). (2005). *Perfil Histórico de Puerto de Malabrigo. La rica tradición del noble Puerto de Malabrigo.*

2 RIOJA ASALDE, RAFAEL (2007). *La Izquierda más larga del mundo expone su nueva cara.* Tablista, 43, 44-45.

3 LEÓN PATIÑO, JAVIER (2007). *El Chicámetro: una medida de estándar mundial.* Tablista, 43, 48.

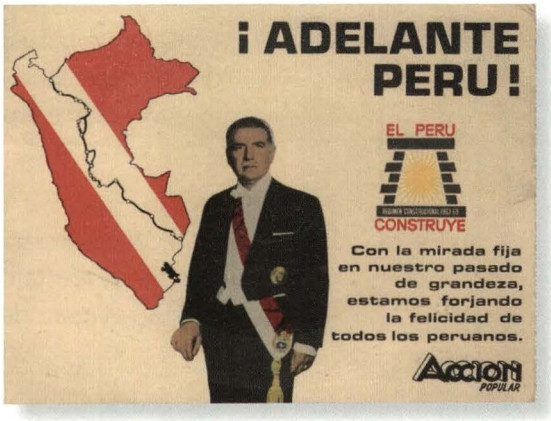




FERNANDO BELAÚNDE TERRY:
La conquista del Perú por los peruanos.



Arquitecto
MIGUEL CRUCHAGA BELAÚNDE



En el mismo momento en que el *"Heyho Maru"* cruzaba la línea ecuatorial, Belaúnde dejaba atrás una crucial etapa de su juventud, matizada por la nostalgia y el asombro. Navegando desde el puerto mexicano de Manzanillo, pensaba: *"Mañana amaneceremos en Paita y podré, por fin, pisar suelo peruano"*.

Regresaba al Perú, con veinticuatro años recién cumplidos, luego de haber pasado la mitad de su vida en el exilio. La familia emigró en 1924, cuando Belaúnde era todavía un niño. El crepúsculo trajo a su memoria los recuerdos y las añoranzas acumuladas en esos años.

Para aplacar su vehemencia, buscó, entre la bruma y la oscuridad, los destellos distantes de algún puerto peruano. Sentía una exaltación parecida a la de la noche del 21 de mayo de 1927, cuando aterrizó en París el "Espíritu de San Luis". Charles Lindbergh acababa de atravesar el Atlántico por primera vez en una

pequeña avioneta y un clima de inusitada algarabía invadía los bulevares y las calles de la "Ciudad Luz".

En el número 58 de la avenida Wagram, los Belaunde Terry vivían centrados en un solo tema: pensando, hablando y soñando con el Perú. Contaban los días que quedaban (las estimaciones eran bastante flexibles), para que terminara el *Oncenio*, y acogían a los pasajeros ocasionales, dispuestos a compartir cualquier información que alentara sus esperanzas.

> "Los Belaúnde Terry vivían centrados en un solo tema: pensando, hablando y soñando con el Perú".

La noche del aterrizaje, Belaunde se sintió cargado de intensa exaltación. Lo entusiasmaba la hazaña del aviador solitario, la magnitud de su coraje y fuerza de voluntad; también la tenacidad que lo mantuvo despierto durante las treinta y tres horas y media de vuelo.

Esa noche descubrió nuevas facetas de sí mismo; regocijos desconocidos que el arrojo del larguirucho piloto le despertaron, llenándolo de una inquietud y un apremio que le acompañarían el resto de su vida.

Tenía, sin embargo, una admiración más antigua: la que le suscitaba el viejo líder francés Georges Clemenceau, suerte de "símbolo moral" galo; la sola mención de su nombre henchía de orgullo y producía efectos balsámicos en los franceses, y les servía para paliar los sinsabores que la guerra reciente les había dejado. Keynes ha dicho que:

> *"Clemenceau sentía por Francia lo que Pericles por Atenas: estaba convencido de que su valor singular era tal que nada más podía importar...".*

Acaso contribuyó a forjar la singular admiración del escolar por el anciano estadista, cierta emulación por la devoción que su padre profesaba por Piérola. En la cátedra de la mesa familiar, don Rafael recordaba siempre las hazañas del "Califa", y repetía sus discursos y sentencias de memoria.

En uno de sus juegos adolescentes, Belaúnde se enfrascaba en torneos dialécticos con su hermano Rafael, comparando conductas históricas entre Alemania y Francia. Del lado francés, Belaunde no se dejaba persuadir por la mayor erudición de su hermano, quien sostenía la posición contraria. El recibir la educación secundaria en un medio que siente una singular veneración por la patria, contribuyó a que desarrollara un sentimiento similar por el Perú.

Se podrá pensar que ese sentimiento es común a todas las naciones. En pocos lugares, sin embargo, existe con la profundidad y solidez con las que se produce entre los franceses.

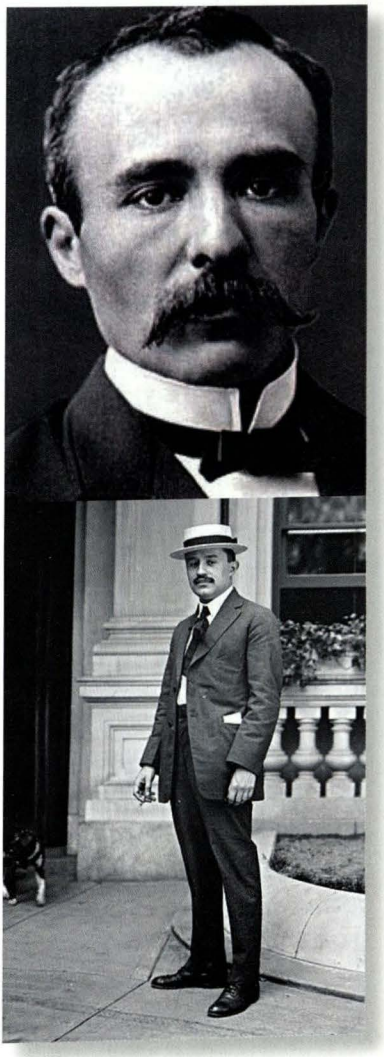
Sus últimos años como estudiante de Arquitectura los había pasado en Texas. Ello le facilitaba visitar México con frecuencia, donde su padre se desempeñaba como embajador.

La Revolución mexicana se estabilizaba y era notable el sentimiento de orgullo nacional que se percibía en la calle. Si bien este no era un fenómeno enteramente nuevo, se había potenciado en esos años. Una mezcla de admiración y curiosidad lo condujo a prestar atención a los posibles factores desencadenantes de este hecho.

Así descubrió a José Vasconcelos, un intelectual sobresaliente, autor de *"La raza cósmica"*, escrita en exaltación de los pueblos autóctonos, que condena el racismo implícito por el hecho de que los trabajos más duros y subordinados se reservaran sólo a los indígenas.

Además de escritor vigoroso y justiciero, Vasconcelos fue un gran impulsor de la educación pública, y un luchador infatigable por la institucionalización de una sociedad todavía sujeta a las arbitrariedades autoritarias que venían tanto del pasado cuanto del periodo inicial de la revolución. Debido a su inteligencia y cultura, se había convertido en una de las personalidades más relevantes de la época, y en el orientador sustancial de la identidad que iba cuajando esa nación de raíces volcánicas y aguerrida herencia indígena y española.

Pero lo que terminó de fascinarlo con México fue el alegre colorido del folclore, la fuerza



Georges Clemenceau (arriba), y José de Vasconcelos, hombres cuyos ideales inspiraran al joven Belaúnde.

expresiva de los muralistas y la magia hechizante de las corridas de toros. La fiesta lo embrujó hasta convertirse en el acontecimiento del que más gozaría. Desde que asistió a su primera corrida, nada consiguió igualar la emoción de la plaza.

Cada salida del toro, cargada de furia y amenaza, a un ruedo encendido de luz y vibrante expectativa, le parecía el espectáculo más formidable. Le fascinaba constatar que a la fuerza arrolladora solamente puede doblegarla la parca elegancia del valor; que el coraje sólo sirve cuando es auténtico, pues no se puede fingir, y proviene principalmente de una manifestación misteriosa e indomable del espíritu. Acaso le permitía terminar de entender la severa consigna que su padre le repitiera desde la infancia: "Perfección vía control".

"Sintió cómo crecía su exaltación, a medida que se acercaba la hora de pisar suelo peruano. Con cada segundo que pasaba, estaba más cerca del territorio de todas las nostalgias, del lugar del que provenía el llamado de la sangre".

Enfrascado en esos pensamientos, a ratos dormitando, despertó finalmente la mañana de su regreso al Perú. Sintió cómo crecía su exaltación, a medida que se acercaba —por fin— la hora de pisar suelo peruano. Con cada segundo que pasaba, estaba más cerca del territorio de todas las nostalgias, del lugar del que provenía el llamado de la sangre y eso que John O'Donohue denomina *"el sentido de pertenencia"*. Quiso poner en orden sus ideas y entonces pensó:

"A lo largo de la historia, se ha repetido una sucesión recurrente de conquistas. Cada etapa dejó la población dividida entre conquistadores y conquistados. Los incas conquistaron a las etnias autóctonas vecinas; los españoles conquistaron a los incas; los ejércitos criollos sudamericanos, encabezados por generales argentinos y venezolanos, conquistaron nuestra Independencia; mientras los peruanos luchábamos indistintamente en ambos lados del campo de batalla. La guerra que tenemos pendiente es distinta a las anteriores, y consiste en la conquista del Perú por los peruanos".

"Este es nuestro desafío —pensó—: que todos los que compartimos la honrosa condición de peruanos decidamos asumir una tarea común, capaz de ponernos del mismo lado de la trinchera. Este reto, como suele pasar en la historia, está ligado a una conquista territorial. Pero no para arrebatársela

a algún vecino, sino para terminar de incorporar, como lo han hecho las grandes naciones, la totalidad del propio territorio, conquistando plenamente, en nuestro caso, el Oriente peruano. Incorporando la ceja de selva mediante una gran carretera longitudinal, se incrementará significativamente la extensión agrícola y se aprovecharían mejor las aguas de las dos vertientes de nuestras cumbres andinas.

Ante el peligro de congestionar Lima y las principales ciudades de la costa, se debería alentar una mejor distribución poblacional, creando nuevos polos de desarrollo en la ceja de montaña, en los que surjan nuevas oportunidades de trabajo productivo. Pero conquistar es más que eso; empieza por uno mismo, dominando la capacidad de elevarse por encima de las propias miserias. Ello supone que nos asumamos unos a otros, aceptando primero y desarrollando después, el orgullo de nuestro ser mestizo y pluricultural.

Alcanzar una suerte de convergencia de "hermanos pródigos" reencontrados después de tantos y tan dolorosos desencuentros y abandonos. Conquistar nuestra capacidad de escucharnos con asombro y entendernos con generosidad".

"En la memoria de los que participamos de sus primeras campañas, reverbera todavía la ilusión de ese reencuentro y la promesa de lo que habría de traer".

En la memoria de los que participamos de sus primeras campañas, reverbera todavía la ilusión de ese reencuentro y la promesa de lo que habría de traer. Implicaba aprender a sobreponerse al derrotismo y a la inclinación pesimista que ha perjudicado tanto al Perú, a lo largo de la historia; a la tentación fatua de creer que, con cada nuevo gobierno, cada nueva generación empieza de nuevo la historia.

Soltaron el ancla pasadas las siete de la mañana. Un lanchón se aproximaba desde el litoral, a dos kilómetros de distancia. Belaunde se había asegurado el derecho a bajar a tierra durante la breve escala. Sólo lo acompañaría su hermano Francisco. Con los ojos fijos en la línea costera, aguardaba estático la llegada de la tierra prometida.

Estando cerca, pudo ver mejor las modestas instalaciones del puerto, el confuso desorden del entorno; el bullicio de hombres gruesos de torso descubierto, cargando y apilando costales, cantando un castellano lleno de modismos y de áspera dulzura.

Trémulo y con la sonrisa congelada, bajó a tierra. Dejó desbordar su fascinación, integrándose al dinamismo del puerto, y pronto su satisfacción fue inmensa. Se sintió colmado por la belleza árida del paisaje y el rostro risueño y amigable de los estibadores, parecidos en el colorido, los bigotes y la entonación, a los que había dejado días atrás en Manzanillo.

La Facultad de Arquitectura

Caía la noche de la primera amanecida. Habíamos empezado a estudiar Arquitectura hacía unos meses y sabíamos de sobra que este era el precio a pagar —al menos en la universidad— por la gestación de cada proyecto: quedarnos de sol a sol, inclinados sobre los tableros de dibujo, pretendiendo atrapar con infinitos bosquejos alguna idea escurridiza.

Resultaba mejor hacerlo en compañía. Las bromas y el bullicio ayudaban a ahuyentar la soledad y a derrotar la tentación del cansancio. Lima lucía apacible y lejana, desde el único taller encendido de la facultad. Rodeada de campo, cerros y silencio, la Universidad Nacional de Ingeniería parecía deliberadamente instalada al margen de la ciudad. Esa ubicación, llegada la noche, inducía la idea de abandono.

Débiles luces vibraban desde el sur. Entre ellas, dos faros gemelos que se acercaban en nuestra dirección. Los vimos aproximarse lentamente. *"Probablemente va camino a Canta"*, dijo alguno. Sorprendidos, observamos cómo giró a la derecha e ingresó al campus. Un buen presagio nos atropelló escaleras abajo a encontrar al visitante.Descubrimos al decano y a su esposa abriendo la maletera del Mercury blanco. De ella asomaba una olla humeante. De regreso en el taller, rodeamos expectantes la olla que Carola Aubry abría con gracia de prestidigitadora.



Fernando Belaúnde, universitario.

Un sabroso arroz chaufa la colmaba y un olor apetitoso y redentor empezaba a entonarnos. *"¿Cómo van?"*, inquirió Belaúnde.

Nos observaba con calidez, pero también con cierta impaciencia. Le respondimos vaguedades. Momentos después, lo escuchábamos fascinados.

Había regresado al Perú en 1936. Encontró apenas un puñado de arquitectos; la mayoría de ellos venidos de estudiar fuera. La universidad, hasta hace poco Escuela de Ingenieros, agregaba un curso a los estudios de Ingeniería Civil, para otorgar el título de ingeniero-arquitecto. Era insuficiente. Había que ofrecer una formación más completa y convertirla en una profesión independiente, como ocurría en Europa y en Estados Unidos. Además, promover entre los graduados el espíritu de cuerpo e introducir la nueva profesión al país.

Sus primeras iniciativas, orientadas a responder estos desafíos, fueron; publicar una revista de arquitectura, incorporarse a la enseñanza universitaria y contribuir a la creación de una asociación profesional. Las tres con un claro sesgo institucional.

Belaúnde estaba convencido de que la mejor manera de promover el desarrollo consiste en amalgamar dos factores complementarios: el espíritu de emprendimiento de la iniciativa privada y la capacidad reguladora y subsidiaria del Estado. Sabía que no es posible alcanzar un progreso verdadero sin la interacción concertada de ambos.

"Belaúnde estaba convencido de que la mejor manera de promover el desarrollo consiste en amalgamar dos factores complementarios: el espíritu de emprendimiento de la iniciativa privada y la capacidad reguladora y subsidiaria del Estado".

Cuando domina el espíritu de empresa, las sociedades agudizan sus diferencias y tensiones, y evolucionan por caminos que desembocan en el egoísmo extremo, la arbitrariedad y, finalmente, la violencia; cuando predomina la autoridad tutelar del Estado, decae la creatividad de los ciudadanos, se reduce la productividad y aparecen inevitablemente la mediocridad, la impunidad en el desacierto, la corrupción y las castas privilegiadas.

Ambos peligros se superan articulando un modelo que los equilibre y contrapese, implantando un sistema abierto a las críticas y las disensiones, regido por un orden legal estricto e instituciones encargadas de preservarlo, actualizarlo y hacerlo cumplir. Las asociaciones gremiales o sectoriales y la prensa cumplen, a este respecto, el indispensable rol de bisagra articuladora de las nece-

sidades de la iniciativa privada y el rol regulador del Estado. De esta manera, se compensan mejor los desniveles y las injusticias derivadas de las diferencias en educación y capacidad económica que presenta la realidad, y también los riesgos de que el poder sea impermeable a los requerimientos de cambio y sensatez.

El orden democrático debe ser inquebrantable, y quienes lo lideran, capaces de despertar y alentar la nobleza ciudadana, para suscitar el espíritu de solidaridad y generosidad indispensables para una coexistencia armoniosa.

El Arquitecto Peruano

Cada fin de mes, los arquitectos aguardaban la llegada de su revista. Era el vínculo regular entre ellos y el medio para recargar el ánimo y estimular la creatividad. La primera edición de El Arquitecto Peruano apareció en agosto de 1937. Estrictamente, no podía estar dirigida únicamente a los arquitectos, pues no había suficientes. Apuntaba a un público amplio, al que pudiera enseñarle a apreciar la arquitectura; darle a conocer sus novedades e informarle acerca de la evolución de las tecnologías.

Belaúnde la dirigió durante veintiséis años, hasta que asumió la presidencia por primera vez, en julio de 1963. Su gravitación fue muy grande y sirvió para introducir los principales temas de la arquitectura, el planeamiento urbano, las políticas de vivienda, la preservación del patrimonio monumental y la valoración de la arqueología. Se publicó durante cuarenta años, hasta mediados de 1977. Fue una tribuna abierta y plural en la que colaboraron los principales arquitectos del medio. Su objetivo central fue difundir y prestigiar la arquitectura realizada en el Perú.

En una de sus primeras ediciones, informó que, en mediodía de octubre de 1937, en una reunión realizada en "La Cabaña", un grupo de diecisiete arquitectos constituyó la Sociedad de Arquitectos y eligió su primera directiva, cuya secretaría recayó en el propio Belaúnde.



Fernando Belaúnde Terry, fundador de la Facultad de Arquitectura del Perú.

El Departamento de Arquitectura se creó en la Escuela de Ingenieros, en 1948, poco tiempo después de que Belaúnde se incorporara como profesor. Asumió su dirección, como primer paso para independizar la carrera.

Dos años más tarde, lo consiguió. Entonces asumió el decanato de la primera Facultad de Arquitectos peruana. En ella introdujo un moderno programa de estudios cuya estructura esencial sigue sirviendo de modelo a la infinidad de programas actuales.

Inicialmente, todas las carreras se concentraban en un solo pabellón, al que se habían mudado poco tiempo atrás, de la calle Espíritu Santo. La nueva propiedad, en el extremo norte de la ciudad, estaba rodeada de extensos terrenos agrícolas y reservas para el crecimiento del campus. Belaúnde fue el primer decano —y acaso el único— que gestionó y llevó adelante la edificación de su propia sede sin emplear recursos financieros de la universidad. Supo movilizar la generosidad de sus colegas, de los comerciantes e industriales de la construcción, y también de los trabajadores y alumnos.

"Belaúnde fue el primer decano —y acaso el único— que gestionó y llevó adelante la edificación de su propia sede sin emplear recursos financieros de la universidad".

A cada nueva promoción se le inducía a contribuir con algo hasta completar la obra inconclusa. Constituía una suerte de bautizo del que salían los estudiantes con las manos laceradas y el espíritu hinchado de orgullo. Los alumnos del cuarto año esperaban a Belaunde con expectativa. Sus clases —sobre temas de vivienda— eran muy atractivas. Explicaba un concepto que luego ilustraba en la pizarra (o en proyecciones), con imágenes. Usaba un puñado de tarjetas con citas de arquitectos o autores relevantes y las leía con énfasis y dicción impecables. Luego, proponía que dibujaran un esquema que fuese capaz de sintetizar los conceptos explicados.

Después de recoger el ejercicio, repartía unas hojas en las que aparecían esquemas similares, escogidos entre los mejores producidos por las promociones anteriores, y los comparaba con los nuevos. Esto le servía para resaltar los aspectos soslayados y así evitar que pasaran inadvertidos. En seguida, entraba en el tema siguiente, que desarrollaba con ritmo y amenidad parecidos. Otro tanto sucedía con sus clases en Ingeniería Civil —en las que hablaba de urbanismo— ante grandes grupos.

Sus clases, que eran bastante concurridas, atraían a los muchachos y despertaban en el auditorio tonificante entusiasmo. Estaban orientadas a promover inquietud por las materias, no a enseñarlas de manera enciclopédica. Le apasionaba hablar sobre la vivienda social y el desarrollo infraestructural que abriría paso a la promesa de un futuro mejor para el Perú.

Cuando culminó su gestión en 1961, dejó una facultad exitosa y prestigiada, con una población de algo más de doscientos estudiantes. Entre ellos, destacaba la presencia de numerosos colombianos, venezolanos y bolivianos, que venían especialmente a estudiar la carrera en Lima.

"Cuando culminó su gestión en 1961, dejó una facultad exitosa y prestigiada, con una población de algo más de doscientos estudiantes".

Frente a la facultad se había edificado el Instituto Interamericano de Planeamiento de Lima, programa de postgrado promovido por la facultad, como consecuencia de la introducción, años antes, de la enseñanza profesional de urbanismo, a iniciativa del mismo Belaunde. Funcionó con el patrocinio de la Organización de Estados Americanos (OEA) y la asesoría académica de la Universidad de Yale. En sus aulas podían encontrarse —además de limeños— egresados de distintas especialidades provenientes de provincias y de varios países de la región.

Belaúnde arquitecto: Las unidades vecinales

En 1945 se adhirió al Frente Democrático Nacional, constituido para postular la candidatura presidencial de José Luis Bustamante y Rivero. Convocado por este, postuló y fue elegido diputado por Lima, luego de incorporarse a la campaña como secretario de prensa.

En el Congreso fue autor de importantes iniciativas orientadas a institucionalizar el desarrollo urbano y habitacional del país. A él se debe la creación de la Corporación Nacional de la Vivienda, el plan de "unidades vecinales", considerado un modelo latinoamericano, la Oficina Nacional de Planeamiento y Urbanismo, encargada de formular los planes reguladores de las diversas ciudades del país; el plan de "centros vacacionales" (de los que sólo se llegó a construir el de Huampaní), y la Ley de Propiedad Horizontal, que permitió

otorgar títulos de propiedad independientes a los departamentos de edificios multifamiliares. Las "unidades vecinales" se inspiraron en una idea británica: la "ciudad jardín". En la versión peruana, conjuntos de mediana altura, apostados en el perímetro de un gran terreno, cuentan con parques, campos deportivos, escuela, centro comunitario, iglesia, etcétera.

Es el caso de la Unidad Vecinal 3, San Felipe, Angamos, Santa Marina, Mirones, Matute, Torres de San Borja, Limatambo, Julio C. Tello y Santa Rosa, en Lima, e infinidad de conjuntos similares en las ciudades más importantes del país. Al quedar el automóvil limitado al estacionamiento periférico, las familias y los niños recorren su vecindario, libres de peligro.Producen un hábitat agradable en el que las áreas verdes compensan adecuadamente la densidad de los multifamiliares.

Cabe comparar la diferencia que existe entre esos conjuntos y los densos edificios que se construyen ahora, saturando de cemento la integridad de los terrenos y cargando el panorama urbano de un aspecto crecientemente agobiante.

Lo que más impresionaba al entrar a su despacho era la presencia ordenada y numerosa de decenas de tomos idénticos. La simetría de dimensiones y colorido sugerían la presencia de una enciclopedia infinita. En cierta medida lo era, pues consistía en la acumulación de los volúmenes de proyectos de grado, dirigidos por él durante años.

Iniciaba siempre el diálogo con alguien a quien acababa de conocer, preguntándole por el lugar de su procedencia familiar. Luego seguía un intercambio de datos sobre la región, sus recursos y posibilidades, al que agregaba algunas preguntas de tipo general. De esa manera encontraba temas para nuevos proyectos de grado.

Con esta modalidad, había estimulado y dirigido el estudio de infinidad de iniciativas de ingeniería, en la mayor parte del territorio nacional: represas, puentes, caminos e irrigaciones se almacenaban en un vasto inventario cargado



Vistas de la Unidad Vecinal "Matute" (1953).

de propuestas ingeniosas y de gran potencial. Las explicaba con intensidad, sacando un tomo y buscando entre sus páginas hasta llegar al plano descriptivo de la idea o la estadística probatoria de su factibilidad.

Esos trabajos constituyeron el inventario de proyectos que sirvió de base para muchos de los programas infraestructurales que puso en marcha desde el Gobierno. Estaban referidos principalmente a la red de carreteras, que consistía en completar la trama tejida con hilos longitudinales: la costeña Panamericana, la Longitudinal de la Sierra y la Marginal de la Selva, además de un amplio complemento de hilos transversales, integrado por las vías de penetración que atraviesan la escarpada geografía, preferentemente en los lugares en los que existe algún puerto costeño.

También, la red eléctrica y su interconexión, para suplir el abastecimiento de zonas que pudieran sufrir algún déficit. Asimismo, la construcción o ampliación de las centrales hidroeléctricas, comprendiendo que no hay desarrollo posible sin energía suficiente.

Finalmente, las represas y los sistemas de irrigación, destinados a ampliar las posibilidades productivas de los valles agrícolas del Perú. Todo esto complementado por un conjunto de puertos y aeropuertos orientados a facilitar el intercambio de pasajeros y productos.

Sube a nacer conmigo, hermano.
Dame la mano desde la profunda
zona de tu dolor diseminado.
Mírame desde el fondo de la tierra,
labrador, tejedor, pastor callados.
Señaladme la piedra en que caísteis,
y la madera en que os crucificaron.
Dadme el silencio, el agua, la esperanza.
Hablad por mis palabras y mi sangre.

La voz cansina y nasal de Pablo Neruda resonaba en la habitación. Provenía de un disco en el que estaba grabado "Alturas de Machu Picchu". El escritorio de la casa de Inca Rípac era el vértice de una planta en forma de "L". Todo conducía a ese lugar, donde se encontraban las dos alas. Enchapado con paneles de madera, abundantes libreros y una chimenea central, sobre la que colgaba un

óleo de su bisabuelo paterno, el General Pedro Diez Canseco. La inspiración sajona del decorado producía un ambiente sobrio e íntimo.

Las reuniones en casa de los Belaúnde terminaban siempre allí, cerca del equipo de música, en unos cómodos sofás de esterilla con mullidos cojines tapizados en terciopelo ocre, que inducían la tertulia.

> *"Quería que escucharas este disco para que aprecies el poder de la palabra* —dijo—. *La palabra es capaz de producir grandes transformaciones. Cuando llegué a Estados Unidos, en 1930, tuve oportunidad de comprobar el tremendo decaimiento producido por la depresión del año anterior. Las calles estaban atestadas de vendedores ambulantes y colas de gente esperando algo que comer en las ollas comunes instaladas cerca de las parroquias. El desempleo había superado el 25% de la población trabajadora y el pesimismo era creciente. El modelo norteamericano parecía haber alcanzado su crisis terminal".*

Continuó:

> *"Una noche, cuando me aprestaba a iniciar un trabajo universitario, encendí la radio. A los pocos minutos fui captado por una voz extraordinaria. Era Franklin D. Roosevelt, que iniciaba su primera campaña presidencial. Hablaba con elegancia; la calmada dicción con la que pronunciaba sus palabras inducía tranquilidad y deleite auditivo.*
> *Se sentía, además, detrás del tono elocuente, una suerte de optimismo ontológico del que no se podía evitar sentirse contagiado. Cuando el contenido del discurso empezaba a extraviarse por algún desvío de posible solemnidad, una broma —o un juego de palabras— lo regresaba a la naturalidad original. Roosevelt sacó a Estados Unidos de la depresión mediante una larga y laboriosa gestión. Uno de los factores centrales de su éxito, fue su maestría como comunicador. Ahora no tenemos acceso a sus discursos. Pero escuchar a los poetas recitando es una buena alternativa. Especialmente a Neruda y Guillén".*

Belaúnde y Acción Popular

La realidad política que encontró Belaúnde permanecía estancada. Las secuelas del proceso desencadenado a la caída de Leguía seguían vigentes. Con el partido político más gravitante proscrito, sus dirigentes presos o exiliados, las posibilidades del juego democrático estaban entrampadas. La falta de op-

ciones alternativas al aprismo complicaba más el panorama y servía de pretexto para evitar elecciones legítimas. Además, los Oficiales de mayor rango del Ejército tenían asumido, desde la Independencia, la prerrogativa de poner de lado la Constitución y hacerse con el poder, cada vez que las circunstancias parecieran permitirlo y existiera la anuencia implícita de los sectores más poderosos.

En ese escenario, quienes llegaban a la presidencia de la República —la mayor parte de las veces— lo hacían por carambola, esto es, por designación indirecta o por transacciones celebradas al margen del voto ciudadano.

El debate intelectual estaba animado de nueva vitalidad y matizado por varias tendencias. En los extremos, dos principales hispanistas e indigenistas. Es decir, quienes propugnaban consolidar el modelo europeo impuesto durante los trescientos años del Virreinato y quienes aspiraban a una suerte de restauración del régimen precolombino, al que atribuían connotaciones socialistas.

"El debate intelectual estaba animado de nueva vitalidad y matizado por varias tendencias. En los extremos, hispanistas e indigenistas".

En la realidad, el Perú se había ido transformando en un país mucho más complejo y plural de lo que puede explicar cualquier esquematismo. Lo enriquecía la inclusión de nuevas etnias de inmigrantes, y se había ido consolidando una realidad mestiza y distinta a todo lo anterior. Tanto las opciones pro autóctonas como las pro occidentales ofrecían visiones excluyentes, incapaces de reconciliar los diversos matices de la realidad. Además, el triunfo de la Revolución Bolchevique había contaminado el debate político de una carga ideológica que respondía a diagnósticos originados en realidades muy remotas, principalmente europeas.

En 1993, Octavio Paz escribió:

> *"La revolución de los caudillos de la independencia obedeció a la lógica de los imperios en desintegración; los caudillos escogieron, casi siempre con buena fe, la ideología más a la mano, la que estaba en boga en aquellos años [...]. Esas ideas democráticas no habían sido pensadas para la realidad hispanoamericana, ni habían sido adaptadas a las necesidades y tradiciones de nuestros pueblos. Así comenzó el reinado de la inautenticidad y la*

mentira: fachadas democráticas y modernas y, tras ellas, realidades arcaicas. La historia se volvió un baile de máscaras [...]. Aquí aparece la gran hendidura: no había una relación orgánica entre esa ideología y la realidad hispanoamericana. Las ideas nuevas deben ser la expresión de las aspiraciones de la sociedad y, por tanto, deben ser pensadas y diseñadas para resolver sus problemas y responder a sus necesidades [...]. Lo que tuvimos fue la superposición de una ideología universal, la de la modernidad, impuesta sobre la cultura tradicional".

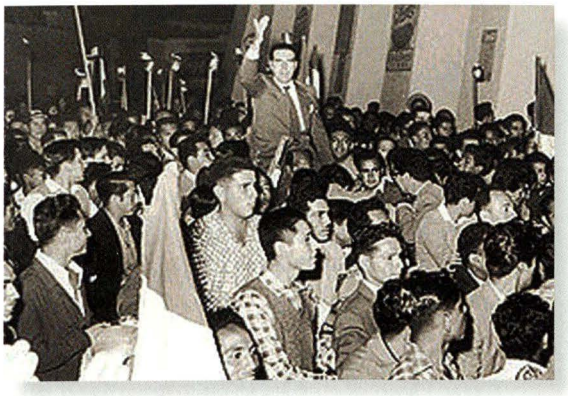
Belaúnde se había anticipado a ese pensamiento en 1956, propugnando, en su primera campaña presidencial, la idea del "Perú como doctrina". Esto es, la necesidad de buscar inspiración en "nuestra propia realidad".

Para hacerlo, resultaba indispensable empezar por la experiencia local, haciendo que las propuestas se inspiraran en sus tradiciones, en lugar de que se impusieran a ellas ciertas ideas venidas desde fuera. Por lo demás, una visión muy propia de arquitecto, quien trabaja a partir de dos hechos objetivos: el terreno y las necesidades de los usuarios.

De esta manera de pensar provinieron programas como el de Cooperación Popular (inspirado en la *minka* y el *ayni* de la tradición andina), y otros como el Banco de Materiales (destinado a prestar y devolver materiales para la autoconstrucción, como en el clásico trueque de las ferias).

La primera campaña fue muy singular. Como todavía no se disponía de televisión, la divulgación del mensaje se hacía en mítines realizados en cada barrio de las ciudades principales y en los pueblos apartados de las zonas rurales (recordemos que el Perú era todavía un país predominantemente agrícola).

En un caso y otro, la llegada de la caravana que acompañaba a Belaunde era un acontecimiento festivo. El bullicio de la juventud que lo escoltaba y el ingenio de los recursos de los que se valían para despertar interés, debido a la predominancia juvenil entre los organizadores, dieron a los mítines un colorido de feria local.



Belaunde en uno de sus mítines (1962).

Cuando Belaúnde llegaba a hombros, como un torero triunfante, se producían en la concentración los

movimientos de una marejada. Mientras su figura sonriente serena se acercaba lentamente al estrado (como en una procesión provinciana) sonaba una banda de músicos y reventaban cohetes y luces artificiales. Aplacado el bullicio inicial y concluido el canto del Himno Nacional, tomaba la palabra y empezaba el discurso.

La temática era siempre distinta, aunque su estructura bastante parecida. Empezaba con frases cortas y sonoras, como los latigazos con los que se pone en marcha una carrera de caballos:

> *"Me dijeron que había piratas en la costa y por eso he bajado de la serranía para enfrentarme con el peligro"* o *"¿qué me aplaudes, pueblo peruano, si tú mismo has hablado por mis labios?"*.

De inmediato, una carga de energía encendía a la multitud, que vibraba entusiasta con palabras como estas, pronunciadas en tono elegante, con voz redonda y sonora. Luego de algunos latigazos, entraba en materia; para ello modificaba ligeramente el tono, haciéndolo más sosegado y usando frases más largas. Aludía primero a las tradiciones más importantes del lugar: una batalla, si la hubo; el recuerdo de algún momento de relevancia circunstancial (refugio de algún libertador o prócer, cuna de algún intelectual o artista renombrado).

"De inmediato, una carga de energía encendía a la multitud, que vibraba entusiasta con palabras como estas, pronunciadas en tono elegante, con voz redonda y sonora".

Otras veces, aludía al encanto urbanístico o a la tradición singular del sitio (recuerdo sus alucinaciones de episodios de la jarana criolla de "bajo el puente", en el mitin del Rímac, por ejemplo). Ennoblecía el lugar —que generalmente lucía muy pobre y descuidado—, descubriendo su dignidad y señorío.

Apoyado en esa introducción, formulaba propuestas programáticas, estableciendo la relación entre estas y la tradición. Lo hacía con conocimiento y lleno de contagiosa admiración por las calidades escondidas tras la pobreza aparente. En esta parte, sus discursos tenían sabor de travesía. La trama tenía un recorrido que partía del pasado para proyectarse al futuro: de un futuro concebido a la altura de sus nobles tradiciones.

El carácter de sus discursos tenía, por momentos, connotaciones de clase magistral. Después, cuando se aproximaba la hora de terminar, volvía a cambiar de tono y empezaba a sugerir (usando frases breves y poéticas) la realidad a la que se

llegaría si se tomara el rumbo esbozado. De esta manera, insuflaba la fuerza necesaria para dejar a su auditorio cargado de ilusión:

> *"Y si llego confiado al final de este proceso, que se inició turbiamente, no es porque tenga una desmesurada confianza en mí mismo, sino porque la tengo plena en Dios y porque siento que la Providencia no ha de desoír una voz que tan sólo le pide luz para conducir a un pueblo a la justicia social", concluyó su discurso en la plaza San Martín, el 8 de junio de 1956.*

Terminada la campaña, quedó consolidada la nueva alternativa política. Hacía falta estructurarla para convertirla en un partido estable. A ello se abocó Belaúnde los años siguientes, trabajando y viajando intensamente por la institucionalización de Acción Popular.

Tres años después, se convocó un congreso del partido, que debió realizarse en Arequipa. Situaciones coyunturales determinaron la suspensión de garantías y, como consecuencia, la desautorización de la reunión.

Belaúnde viajó secretamente al sur y fue apresado en la pampa de Vítor. Al tomar su declaración, el comisario le pregunto:

> *"Diga si es verdad que lo encontraron disfrazado con un poncho". "El poncho no es un disfraz en el Perú* —respondió—. *Es el uniforme de las mayorías nacionales. Entiendo, sin embargo, que lo desprecien los hombres del Gobierno, pues es la única prenda de vestir que carece de bolsillos".*

Belaunde presidente

Días después, al intentar abandonar a nado la isla de El Frontón, donde fue recluido, dejó unas líneas a los presos comunes, con los que había desarrollado mucha empatía. La carta terminaba con una frase edificante: *"Dios siempre perdona y la Patria siempre espera".*

La formidable vorágine iniciada en 1956 crecía en forma exponencial. El triunfo de la Revolución cubana, en 1959, distrajo a parte de la juventud hacia otras opciones que empezaron a aparecer ese mismo año.

Pero Belaúnde no cambió; siguió en la misma línea y compitió con Haya de la Torre, por primera vez, en las elecciones de 1962, treinta y un años después de la primera postulación presidencial del jefe del APRA. A partir de ese proceso, no ha

vuelto a haber en el Perú algún partido o candidato proscrito. La contribución de Belaúnde a ese logro es innegable.

Inició su primer gobierno instituyendo las elecciones municipales. A partir del 28 de julio de 1963, el Perú tiene un régimen municipal elegido, que sólo se interrumpió durante algunos años del régimen militar iniciado en octubre de 1968. Los municipios elegidos constituyen un aporte fundamental al robustecimiento institucional de la democracia peruana, y empezaron el proceso de descentralización al que aspiraba el país desde mucho antes.

En 1980, al iniciar su segundo gobierno, restauró la libertad de prensa, que había sido conculcada mediante el secuestro de todos los medios informativos (televisión, radio y periódicos), por la dictadura de Velasco.

"En 1980, al iniciar su segundo gobierno, restauró la libertad de prensa, que había sido conculcada mediante el secuestro de todos los medios informativos, por la dictadura".

A pocas horas de ser desterrado a Argentina, recibió una llamada de José Luis Sert, un destacado arquitecto catalán, que ejercía el decanato de la Facultad de Arquitectura de Harvard. Lo invitaba a enseñar en Estados Unidos.

De esa manera, Belaúnde se reintegró a la enseñanza *"sólo por un año"*. Prefirió mantenerse como "profesor visitante" y cambiar de universidad anualmente, mientras durara el destierro, pues quiso "vivir con un pie en el estribo, listo para regresar al Perú en cualquier momento". Se repitió para él la época de los plazos elásticos de París.

El destierro se prolongó esta vez por otros nueve años. En esas circunstancias, contrajo matrimonio, en segundas nupcias, con Violeta Correa, que había sido una de sus colaboradoras más cercanas desde los primeros años de Acción Popular. El destierro hizo que interrumpiera el contacto con sus principales fuentes de inspiración: las plazas públicas y la universidad peruana. Cuando regresó, en 1977, encontró un panorama muy cambiado.

La improvisación y desmesura con las que se aplicaron las reformas, las desprestigiaron, y destruyeron buena parte del aparato productivo. El Estado se encontraba entrampado por la carga de infinidad de empresas públicas que daban un mal servicio y producían inmensas pérdidas. Añadido a ello, la crisis de la deuda externa y la aparición de una inflación crónica desplazaron de la agenda

los temas del desarrollo, sustituyéndolos por necesidades de reordenamiento económico, derrota de la inflación y recuperación del producto bruto interno de la década de 1960.

Belaúnde regresó al Perú con ánimo abierto y reconciliador. Obtuvo el respaldo mayoritario de las urnas en 1980 e inició su segundo período diecisiete años después de haber empezado el primero. Condujo al país por un nuevo quinquenio de desarrollo, en una época de transición en la que no había terminado de agotarse el modelo anterior (recién consagrado por la Constitución de 1979), ni cuajado uno nuevo, como el que precipitara la caída del Muro de Berlín, en 1989.

Impulsó la constitución del Frente Democrático, en respaldo de la candidatura presidencial de Mario Vargas Llosa, en 1990. Ejerció la función senatorial, hasta que el gobierno militarizado, instaurado en 1992, clausuró el Congreso. Intervino en la lucha por la restauración constitucional. Alentó la presidencia transitoria de su correligionario Valentín Paniagua y contribuyó significativamente con el éxito electoral de Alejandro Toledo en 2001.

Ese mismo año falleció Violeta.

El gran dolor de esa pérdida desencadenó su declinación. Yo lo visitaba con frecuencia en busca de un hilo que lo reconciliara con la vida. Uno de esos días le propuse reeditar "El Arquitecto Peruano". Comprobé, por la reiteración de su interés, que había tocado una fibra sensible. Teniendo en cuenta que el principal valor de una revista antigua es su archivo historiográfico, pensé en instalarla en la red.



Imagen tomada al inicio de su segundo gobierno (1980).

Le mostré distintas maneras de hacerlo, valiéndome de una computadora portátil. Su entusiasmo fue creciendo. Me pidió que "prepare un papel para cederme los derechos". Pasaron los días y el proyecto avanzó lentamente.

Al amanecer del 24 de mayo, se supo que había tenido un derrame cerebral que lo dejó sin hablar y limitado de movimiento. El domingo 26, a eso de las cuatro y media de la tarde, acudí al hospital. Me recibió Carito. *"¿Quieres despedirte de mi padre?"*, me preguntó. Asentí. Entré a la sala de cuidados intensivos, en la que existían varios cubículos independientes; casi todos divididos por cortinas.

El primero, a la derecha, estaba cerrado entre paredes, como un cuarto dentro de otro mayor. Belaúnde estaba recostado en la cama, mirando fijamente un punto en el vacío. Una enfermera observaba desde un costado. Me acerqué a él por su lado derecho. Le cogí la mano; sentí lo que me pareció un ligero apretón.

Busqué su mirada; seguía fija en el vacío. Me incliné, le conté al oído que venía del mar, que había pasado por la playa de Agua Dulce para traerle el rumor de las olas. Se volteó. Me miró fijamente y empezó a hacer trazos sobre la almohada. La enfermera miraba sorprendida. *"Quiere decirle algo, señor"*. Le acerqué un papel y un plumón, y repitió los trazos. No se podían entender. Hicimos un segundo intento; nada. Otro más; inútil.



Fernando Belaúnde ocupó la primera plana de diversos medios de comunicación de la época.

Entendí que trataba de improvisar el texto pendiente. Le hablé al oído. No debía preocuparse: "El Arquitecto Peruano" volvería a aparecer de todas maneras. Levantó el brazo; me tomó de la espalda, trayéndome hacia él. Me incliné dócilmente.

Estuvimos abrazados en silencio, largo rato. Nos interrumpió la voz risueña de una de sus nietas. "¡Papapa!", decía. Me aparté de la cama. Me miraba fijamente. Levantó suavemente la mano; se la llevó a la frente. Sin dejar de mirarme, se persignó. El barco estaba a punto de zarpar.

Bibliografía:

1 KEYNES, JOHN MAYNARD (1919). *Las consecuencias de la paz*, capítulo 3.

2 PAZ, OCTAVIO (1993), Itinerario, "América en singular y en plural", entrevista con Sergio Marras.





Teniente Jorge Velarde Castañeda,

Héroe Naval.



Doctor
DAVID MAHAN MARCHESE
Médico-Cirujano graduado
en la Universidad de Chile



Resumen

Utilizando el concepto de "Intrahistoria" o "Pequeña Historia", que en el caso de una guerra dan origen a episodios importantes, pero a veces ensombrecidos por la magnitud de las grandes batallas y sus consecuencias, se presenta una breve biografía del Teniente Segundo de la Armada del Perú, Jorge Velarde Castañeda, de corta e interesante carrera naval, muerto cumpliendo con su deber el 21 de mayo de 1879, a bordo del Monitor "Huáscar", durante el Combate Naval de Iquique.

Introducción

Hace ya más de 10 años, al presentar el trabajo de incorporación a la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile, sobre un tema muy diferente al del presente estudio, recordé un concepto recogido de un antiguo libro de Historia de la Iglesia, el de "Intrahistoria" o "Pequeña Historia"[1]. Este conmemora el relato histórico de acontecimientos fugaces, a veces muy importantes, pero que se ocultan en la grandeza o importancia de los grandes eventos, que para el caso particular de la Historia Militar o Naval, describen con detalle los aspectos

estratégicos y tácticos de las batallas, los nombres de los oficiales generales, vencedores o vencidos, y las consecuencias parciales o definitivas de un determinado acontecimiento bélico para el resultado final de una guerra; también se agotan los detalles estadísticos sobre el número de hombres participantes, las bajas entre muertos, heridos y desaparecidos, y en algunas oportunidades los honores concedidos y los monumentos recordatorios.

El soldado o marino caído, aun pudiendo ser conocido su nombre e historia personal, pierde su identidad en este macrocosmos histórico; sus pensamientos, sus recuerdos, sus vivencias, su destino o su memorial desaparecen, habitualmente para siempre.

Qué injusticia, porque son estos combatientes, bien o mal conducidos, arrastrando el peligro en la primera línea de combate, quienes triunfan o son derrotados; pero son hombres que mueren o son heridos en nombre de un denominador común: "el cumplimiento del deber militar", y en esta concepción ética se borran las nacionalidades y las banderas al hacer el recuento histórico. Incluso en Europa los caídos en las grandes batallas de la Primera Guerra Mundial, comparten silenciosos, apartados y a veces abandonados cenotafios.

"Qué injusticia, porque son estos combatientes, bien o mal conducidos, arrastrando el peligro en la primera línea de combate, quienes triunfan o son derrotados; pero son hombres que mueren o son heridos en nombre de un denominador común: el cumplimiento del deber militar".

En esta perspectiva, y estudiando en profundidad hasta los más pequeños detalles del Combate Naval de Iquique, en busca de datos que ayuden a reconstruir los planos de la corbeta chilena "Esmeralda", perdidos desde hace mucho tiempo, encontré uno de esos héroes de la "Intrahistoria": el Teniente Segundo de la Armada del Perú Jorge Velarde Castañeda, único muerto de la dotación del Monitor "Huáscar" en ese memorable episodio que representa para Chile su máxima gesta naval y que en su significado histórico, según nuestros historiadores, al desarticular el plan estratégico del presidente Prado, provocó un cambio nacional en el desarrollo de la guerra, que permitió al fin el triunfo de Chile[2].

Este joven oficial ejecutivo motivó mi curiosidad intelectual al no encontrar muchos antecedentes sobre su vida y descubrir que en la página electrónica

oficial de la Armada del Perú no figura en la lista de héroes de la contienda, junto a Grau, Ferré, Palacios y otros. ¿Por qué no aparece? Un misterio digno de investigarse. Lo cierto es que Velarde, conociendo las características de diseño del "Huáscar"[3,4], fue quizás el único oficial que estuvo en cubierta, sin la protección del blindaje o de los parapetos naturales del buque, y quien, según el propio parte oficial de Grau, murió heroicamente en defensa de su Pabellón.

Como se verá, Velarde tenía ya para sus breves 23 o 24 años una historia, y una historia destacada, pero inmersa en ese olvido de quienes no ocuparon el primer plano. Fue Jorge Velarde Castañeda el primer Oficial peruano muerto en combate durante la Guerra del Pacífico, caído al pie de su bandera cumpliendo "su deber"[5]. Esta elevada concepción valórica motivó mi sencilla investigación.

Su vida antes del Combate de Iquique.

Los datos sobre sus orígenes no son abundantes, y así ya lo reconoce su primer biógrafo en un breve pero sentido artículo publicado en "El Comercio" de Lima a los pocos días de Iquique [6].

Velarde nació en Lima en 1855 ó 1856; por lo tanto, tenía al morir 23 ó 24 años. Hijo de Melchor Velarde y Francisca Castañeda, tuvo un hermano llamado Moisés y también hermanas (este dato es rescatado de entre los beneficiados por la dictación después de la guerra de la Ley Nº 5337, que otorgaba pensión para ellas).



Una de las escasas imágenes del jóven cadete.

No fue posible determinar en qué colegio de Lima estudió sus primeras letras, pero lo que sí se sabe es que ingresó a la Escuela Naval a la edad de 15 años, el 28 de febrero de 1872, y que en ese establecimiento permaneció hasta el 23 de febrero de 1875, egresando con el grado de Guardiamarina.

Jorge Velarde fue un cadete destacado. Dejando de lado consideraciones hagiográficas que se le atribuyeron, se

sabe que durante el año académico de 1873 obtuvo el primer lugar, recibiendo la Medalla de Oro, y en 1874 fue elegido como el "mejor compañero" por sus camaradas, haciéndose acreedor a la Medalla de Plata.

El joven Guardiamarina inició de inmediato su carrera naval. Su primera comisión fue en la fragata "Independencia", y luego fue trasbordado al transporte "Chalaco". En este buque permaneció hasta 1875, participando en la instalación del cable telegráfico en el litoral peruano. Posteriormente, fue destinado al mercante inglés "Oracle", a bordo del cual efectuó interesantes viajes por diferentes mares durante 1876. Al regresar a Perú fue ascendido al grado de Alférez de Fragata, y quedó registrado que Velarde confeccionó el mejor "Diario de Navegación", "Libro de Guardia" en la nomenclatura chilena. (El "Oracle" fue necesariamente un buque mercante inglés, pues el primer HMS "Oracle" de la lista naval inglesa fue un destructor [1915-1925] y el segundo un submarino de la clase Oberon [1961-1993]).

"Ya ascendido, el joven Oficial, estimó con sabiduría que las comisiones rutinarias en los buques de la Escuadra no serían trascendentes para su preparación profesional".

Ya ascendido, el joven Oficial, estimó con sabiduría que las comisiones rutinarias en los buques de la Escuadra no serían trascendentes para su preparación profesional, por lo limitado de sus singladuras, y obtuvo del Gobierno, junto a otros oficiales, la destinación a la fragata "Magicienne", a bordo de la cual recorrió destinos lejanos y a través de difíciles navegaciones. (Este buque no debe confundirse con un cañonero de la Marina inglesa de igual nombre, que fue eliminado del servicio en 1865).

La "Magicienne", fue buque insignia del Contralmirante Paul Serré, destacado historiador naval, quien reconoció calurosamente el desempeño y aprendizaje profesional de los marinos peruanos en nota especial al Gobierno. Estas recomendaciones permitieron que Velarde fuera ascendido al grado de Teniente Segundo.

En 1878 el Director de la Escuela Naval, Capitán de Navío Camilo Carrillo, dispuso que Velarde lo acompañara como su ayudante a Paita, embarcado en el "Huáscar", para estudiar el paso del planeta Mercurio por el disco del sol. En esta destinación fue nuevamente reconocido por su capacidad profesional. A las pocas semanas de terminar esta comisión científica, el Teniente Velarde

comenzó a presentar síntomas respiratorios alarmantes (posiblemente una tuberculosis pulmonar), que motivaron ir a buscar las alturas del valle de Jauja para restablecer su salud, por indicación de los médicos.

Encontrándose en este forzado alejamiento del servicio naval, se enteró de la declaración de guerra contra Chile, y sintiéndose mejor solicitó y obtuvo su reincorporación al servicio activo. Había llegado finalmente la hora de la prueba para la cual se había preparado con tanta dedicación profesional.

Combate Naval de Iquique

Jorge Velarde fue destinado al Monitor "Huáscar" como Oficial de Señales y ayudante de órdenes del Comandante. No voy a repetir los acontecimientos sucedidos en los días previos al Combate Naval de Iquique; simplemente referiré la captura de un convoy de tropas chilenas que viajaba desde Valparaíso hacia Antofagasta sin escolta naval y el aislamiento del ejército allí acantonado al conocer el viaje de la Escuadra chilena al Callao (todo finalmente malogrado por la pérdida del "Independencia")[7].

El Oficial de Señales y ayudante de órdenes, además de ocupar una función de gran responsabilidad que exigía una valentía a toda prueba, pues necesariamente debía exponerse en cubierta al fuego enemigo, tenía —como si fuera poco— la honrosa responsabilidad de velar por que el Pabellón de Combate permaneciera siempre flameando en su lugar ante imprevistos que lo hicieran peligrar (el "Huáscar" enarbolaba en combate un pabellón de grandes dimensiones y muy expuesto a la artillería adversaria)[8]. En las pocas semanas en que alcanzó a servir en el "Huáscar", Velarde escribió un interesantísimo diario sobre las operaciones del Monitor hasta el día anterior a su muerte[9].

"Cumpliendo con las obligaciones propias de su puesto, el 21 de mayo de 1879, en Iquique, el Teniente Velarde resultó herido de muerte".

Cumpliendo con las obligaciones propias de su puesto, el 21 de mayo de 1879, en Iquique, el Teniente Velarde resultó herido de muerte. Intentaré clarificar las circunstancias y la hora en que esto aconteció. El parte del Comandante del Monitor, Miguel Grau, no especificaba las circunstancias en que fue herido;



Representación pictórica del Combate de Iquique.

sólo anotaba: *"No puedo prescindir de llamar la atención de V.E.* (el presidente Prado) *hacia la sensible pérdida del Teniente Segundo graduado, don Jorge Velarde, para significar el notable comportamiento y arrojo con que este Oficial conservó su puesto en la cubierta al pie del Pabellón, hasta ser víctima de su valor y serenidad".* El parte de Grau no puede ser más preciso, y además señala en forma indirecta el lugar y la posible causa de las heridas que recibió el Oficial[10].

Al analizar las diferentes versiones que relatan cómo fue herido Velarde, tanto chilenas, peruanas como extranjeras, es posible resumirlas en tres: la primera es que fue herido por tres balazos de revólver disparados por el Capitán Prat a los pocos minutos del primer abordaje; la segunda, que las heridas fueron ocasionadas durante el segundo abordaje, encabezado por el Teniente Serrano junto a diez o doce marineros; y la última y tercera, que fue herido por fuego de fusilería desde la "Esmeralda", al parecer durante los instantes mismos de los abordajes o cuando ambos buques se encontraban a corta distancia entre sí. Veamos con detalle cada una de estas posibilidades.

La primera es francamente poco probable[11], puesto que Prat murió a la altura de la torre de combate (en ese entonces casi a nivel de cubierta) y Velarde se encontraba diez o doce metros más atrás, a la altura del mástil. En ninguna de las fuentes oficiales chilenas, es decir, parte oficial y cartas de los oficiales sobrevivientes de la "Esmeralda", se consigna esta primera posibilidad, siendo importante porque algunos vieron el momento en que Prat cayó muerto[12, 13, 14, 15]. La segunda es más probable que la primera, pero no existe ningún documento o versión que la asevere.

La tercera, a mi juicio, es la más segura. En primer lugar, porque existen antecedentes médicos que señalan que Velarde recibió tres balazos durante, antes o después del segundo espolonazo: uno en la pierna derecha, otro en el brazo y el tercero en los pulmones.

En el diario de bitácora del "Huáscar" se señala que durante el abordaje (el segundo: "parte de la tripulación del buque chileno [...]") hubo varios heridos por bala de rifle "Comblain", entre ellos el Teniente (calibre de 11 mm) [16]. Quienes disparaban con fusil "Comblain" eran los marineros chilenos parapetados en la cubierta de cañones o en las cofas; por lo tanto, lo más posible es que este fuego haya sido el que hirió al valiente Oficial. También se señala que algunas de sus heridas fueron causadas por balas de ametralladora, pero la "Esmeralda" no contaba con estas armas, y de haberlas tenido en sus cofas, no había existido el espacio para operarlas. Se puede estimar con cierta seguridad que el Teniente Velarde fue herido entre las 11:00 y las 11:40 AM.

Agonía de Velarde y sus últimos momentos

A los pocos minutos de hundida la "Esmeralda", después del tercer espolonazo del "Huáscar", a las 12:05, y mientras se iniciaban las maniobras destinadas a rescatar a los náufragos chilenos que nadaban entre los restos flotantes, Velarde fue trasladado a la Cámara de Oficiales, donde el médico inició su atención; sin embargo, sus heridas, especialmente la torácica, eran gravísimas y el inexorable shock irreversible comenzó a extinguir la vida del glorioso Oficial, el cual falleció entre las 14:00 y 14:30, en medio del pesar de todos sus camaradas de armas. Incluso se señala que el médico de la "Esmeralda", Dr. Cornelio Guzmán, participó también en la atención del herido, aunque este dato no tiene respaldo documental seguro[17].

Sobre las últimas palabras de Jorge Velarde, consignadas en relatos de prensa contemporáneos al combate: *"¿Se han hundido ya esos miserables?"* y *"Déjenme ir a mi puesto, al lado del Comandante. Ya estoy bueno para combatir a esos cobardes"*, creo que representan la pasión asociada a quienes escriben sobre acontecimientos bélicos, aun en medio del humo del combate; están fuera de contexto y no representan al Teniente Velarde como Oficial y caballero; deben considerarse, por lo tanto, sin valor histórico. Por lo demás, no se mencionan en el parte oficial del Comandante Grau[18].

Casi al caer la noche del 21 de mayo, el cadáver de Velarde fue trasladado a tierra.

Funerales del teniente Velarde

El cuerpo del malogrado oficial fue llevado primero a la capilla del Hospital "San Luis" de Iquique, e inmediatamente después al templo parroquial[19] donde sus restos fueron velados durante toda la noche y en la mañana del 22 de mayo. No existen registros sobre si se efectuaron responsos o misa fúnebre. Esto es comprensible dado el ambiente bélico existente, el impacto causado y excitación provocados por la catástrofe que significó la pérdida del "Independencia". No obstante estas circunstancias, existen en los archivos de la parroquia de Iquique dos documentos valiosos[20, 21]:

Certificado de Defunción:

> *"En Iquique, a los 22 días del mes de mayo de 1879, el suscrito José E. Butrón, inspector de los registros del estado civil del Consejo Provincial, fue in-*

formado y se cercioró de haber muerto el día de ayer, a bordo del buque de guerra 'Huáscar', en la bahía de Iquique, el Teniente Segundo de la Marina Peruana Jorge Velarde, de 24 años de edad, natural de Lima, de profesión marino, de estado soltero, de religión católica, de raza blanca, que falleció de bala. Son testigos de este acto don Emilio Albarracín y Diego Ferrer (sic.), que firman la presente acta conmigo el inspector del ramo. Emilio Albarracín. Diego Ferrer (sic.)".

Pase de sepultación: "Año del Señor de mil ochocientos setenta y nueve, día veintidós de mayo. Yo, el presbítero D. Estevan (sic.) Tocapondi, teniente cura de esta Parroquia, mando dar sepultura al cadáver de Jorge Velarde, soltero, natural de Lima, de edad de veinticuatro años. Teniente Segundo de la Armada Peruana, dotación del "Huáscar", falleció en el combate del veintiuno en esta baya (sic.). Para que así conste lo firma. Estevan (sic.) Tocapondi".

El jueves 22 de mayo de 1879 por la tarde, los restos del Teniente Jorge Velarde fueron conducidos en cortejo solemne hacia el Cementerio de Iquique, acompañado de algunos oficiales del "Huáscar" y vecinos de Iquique. En el cementerio se le rindieron los honores prescritos por la Ordenanza Naval. (Actual Cementerio Histórico de Iquique). Casi en forma simultánea fueron sepultados el Guardiamarina García y García y varios marineros muertos en el "Indepen-



Lápida donde presumiblemente descansan los restos del joven Teniente.

dencia". Poco después, fueron sepultados el Capitán Prat, el Teniente Serrano y algunos marineros de la "Esmeralda", produciéndose algunos incidentes con marineros peruanos que aún permanecían en el cementerio, pero que no significaron problemas mayores de alteración del orden público.

Es curioso mencionar una noticia aparecida en esos días en la prensa de Lima, donde se informaba que por iniciativa del "Club de la Unión" de esa capital, se efectuó una misa en la Iglesia de la Merced, en honor del guardiamarina Guillermo García y García y "demás valientes que perecieron gloriosamente en las aguas de Iquique". No se menciona al Teniente Velarde[22].

¿Dónde descansan ahora los restos del marino peruano?

¿Permanece en el Cementerio Histórico de Iquique? ¿Fueron trasladados al Panteón de los Héroes, en el Cementerio Presbítero de Lima? ¿A fines del siglo XIX? La respuesta a esta interrogante pondría punto final a esta "Intrahistoria" o "Pequeña Historia"; sin embargo, como lo señalé al inicio, llama mucho la atención el escaso realce que se otorga a Velarde en los libros peruanos, siendo quizás la excepción el que su nombre haya sido otorgado a un buque secundario, la misilera BAP "Velarde". En los archivos del Cementerio Histórico o Nº 1 de Iquique no existe registro alguno sobre el sitio donde está o fue sepultado el Teniente Velarde; tampoco existen datos sobre una eventual exhumación y traslado a Lima a fines del siglo XIX[23].

"En los archivos del Cementerio Histórico o Nº 1 de Iquique no existe registro alguno sobre el sitio donde está o fue sepultado el Teniente Velarde".

Existe un mausoleo abandonado de la Sociedad de Socorros Mutuos Peruana, ya inactiva y en la que podrían encontrarse sus restos, pero este es un dato inseguro y requeriría de una compleja investigación arqueológica.

La historia personal de este héroe naval y de otros que también sucumbieron cumpliendo con su deber en la Guerra del Pacífico, representa un vasto tema abierto para los estudiosos e investigadores de la contienda, la más importante en la Historia Militar Latinoamericana desde la época de la Independencia, con excepción quizás de la guerra entre México y los Estados Unidos, en 1840.

Nota de Redacción

Los despojos mortales de Jorge Velarde fueron repatriados de Chile a Perú, a bordo del crucero "Lima", en la misma oportunidad en la que volvieron a la Patria los del Gran Almirante Grau y héroes de la dotación del Monitor "Huáscar". En la Cripta de los Héroes de la Guerra del Pacífico, erigida en el Cementerio General de Lima, en cuyo frontispicio se lee: "La nación a sus Defensores en la Guerra del 1879", descansan los restos de Jorge Velarde. Se acompaña con el presente trabajo del señor David Mahan una fotografía del nicho en el histórico monumento (FCA).

Bibliografía

1 Mahan, David (1997). Crucero de Instrucción de la corbeta "General Baquedano" a través del Pacífico en 1918. (Estudio Histórico) AHNC, Año II, Nº 2, pp. 235-250.

2 López Urrutia, Carlos (2007). *Historia de la Marina de Chile*. 2ª Edición, Santiago: El Ciprés Editores, p. 356.

3 Monitor "Huáscar" (1989), Concepción: Lamas y Cía., pp. 12, 32 y 35.

4 Wood McEwan, Gerald (1986). *The Ironclad Turret Ship "Huascar"*. Warship, Vol. 37, pp. 4-11 y Vol. 38, pp. 86-94. (En colaboración con Philip Somervell y John Maber).

5 Parte oficial del Comandante del "Huáscar", Capitán de Navío D. Miguel Grau. Reproducido en: Ahumada Moreno, Pascual (en adelante AMP). (Colección de documentos sobre la Guerra del Pacífico, Valparaíso, Imprenta del Progreso, 1885, ocho volúmenes más uno de índice). Tomo 1, pp. 314-316.

6 "Biografía anónima del Teniente Velarde", publicada en "El Comercio" de Lima, sin fecha. Reproducida en AMP, Tomo I, 353-354. Ver también: Doctor Palacios Rubio (1941). Tratado del Esfuerzo Bélico Heroico, Madrid: Revista de Occidente, Capítulo XXX: "De los hombres que por bien de la república se ponen en peligro de muerte", pp. 89-90.

7 Ghisolfo Araya, Francisco (1979) *Iquique y Punta Gruesa a la luz de la estrategia marítima*, Viña del Mar: Imprenta Londres, 13 pp. También en RMCh (1979) Vol. 96, pp. 255 y 261.

8 López Urrutia, Carlos y Ortiz Sotelo, Jorge (2005). *Monitor "Huáscar": una historia compartida (1865-2005)*. Lima: Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana. Ver dibujo en p. 66 y fotografía en p. 68.

9 "Diario del Teniente Velarde", reproducido por Ismael Gajardo Reyes: "El Diario de Campaña del Teniente peruano Jorge P. Velarde, muerto a bordo del 'Huáscar' el 21 de Mayo de 1879". Revista Chilena de Historia y Geografía, Nº 9, 1913, pp. 60-104. Planos y diagramas. Transcripción exacta y textual del diario de Velarde, continuado por Pedro Garezón.

10 Ver referencia Nº 5. Transcripción completa en: Grez., Vicente: *El Combate Homérico* (1968) Buenos Aires: Editorial Francisco de Aguirre, 4ª Edición, pp. 99-104.

11 "Parte pasado por el segundo Comandante de la 'Esmeralda', Teniente 1ero. Luis Uribe". Iquique, mayo 29 de 1879. AMP, Tomo I, p. 295.

12 Wilson, Arturo E. (Guardiamarina de la "Esmeralda") (1926). *Recuerdos del Combate Naval de Iquique.* El 21 de Mayo de 1879. Valparaíso: Imprenta de la Armada, 34 pp. Complementado y ampliado en RMCh (1926), Vol. 71, pp. 473-492 y RMCh (1931), Vol. 76, pp. 309-325.

13 "Carta del Guardiamarina de la 'Esmeralda', Vicente Zegera R., a su padre", Iquique, mayo 29 de 1879. AMP, Tomo I pp. 302-304.

14 "Relato del Teniente 1ero. Francisco Sánchez A., en carta enviada a su hermano, el 16 de Junio de 1879". Boletín de la Guerra del Pacífico (1979). Santiago: Editorial Andrés Bello, pp. 242-243. (Edición fascimilar).

15 "Carta del Guardiamarina de la 'Esmeralda', Arturo Fernández Vial, a su padre", Iquique, mayo 23 de 1879. Reproducida en: "La Apoteosis de Arturo Prat y de sus compañeros de heroísmo muertos por la Patria el 21 de Mayo de 1879", por J. Abel Rosales (1888). Santiago: Imprenta de la Debates, p. 157.

16 "Anotación del Libro Diario del 'Huáscar' sobre el Combate Naval de Iquique", reproducido en AMP, Tomo I, p.317.

17 "Desde la Cámara de la 'Esmeralda'. Un sobreviviente que asistió al combate sin verlo. Sus recuerdos e impresiones". Entrevista de Víctor Noir al cirujano de la "Esmeralda", Dr. Cornelio Guzmán. Revista Zig-Zag (1906) (por ser sólo una entrevista posterior no se considera un dato seguro).

18 "Versión periodística del Combate Naval de Iquique por Julio O. Reyes, en carta a su Editor" (no se menciona el medio). Reproducida en AMP, Tomo I, pp. 336-338.

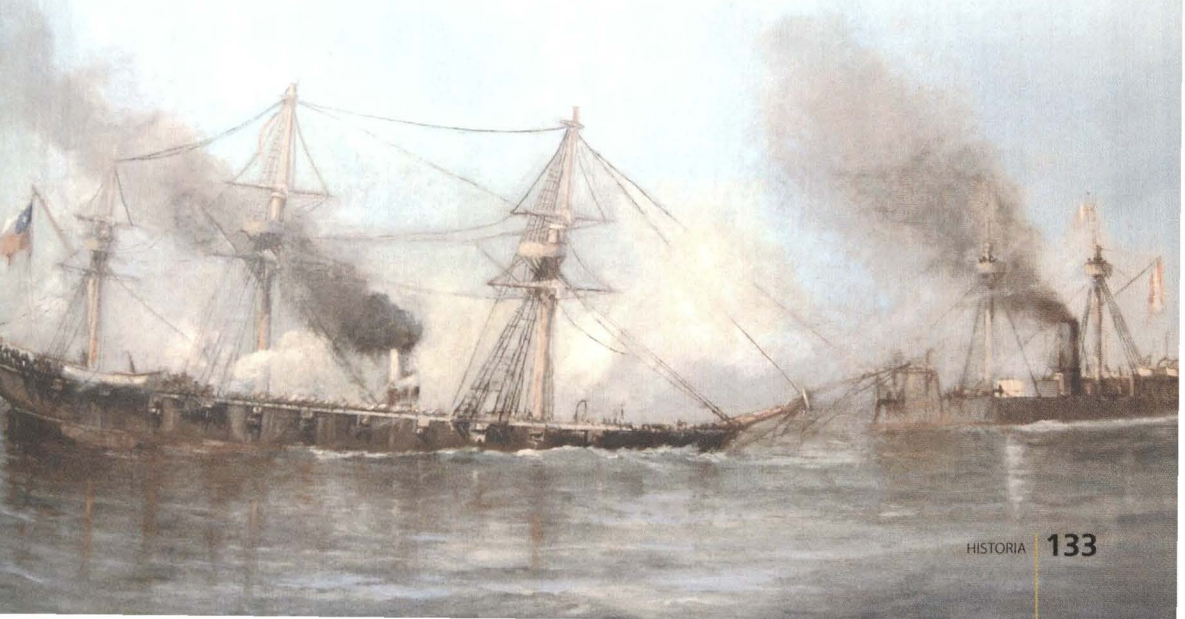
19 Parroquia de Iquique, reconstruida como Iglesia Catedral en el mismo lugar después de un incendio posterior a la guerra, conservando sus cimientos, cripta y parte de sus muros; en este edificio fue velado el Teniente Velarde entre el 21 y 22 de mayo. Lamagdelaine V., Lionel (1985). *Inhumación de los restos de Prat y Serrano*. Iquique: Edimpres Ltda., última página (no están numeradas).

20 Certificado de Defunción del Teniente Velarde: Reproducida en AMP, Tomo 1, p. 369.

21 Pase de Sepultación del Teniente Velarde: Ver p. 2 (no numerado) de referencia Nº 19.

22 Información reproducida en: AMP, Tomo I, p. 369.

23 Dato entregado al autor a través de correo personal de D. Jorge Ortiz Sotelo.





Firme y Feliz por la Unión



Teniente Segundo
MICHEL LAGUERRE KLEIMANN



Moneda de Plata de Un Sol.
(Fuente: Colección Francisco Yabar)

Introducción

La idea de escribir este breve artículo acerca del lema del Perú nació en las aulas de la Escuela Naval, cuando un profesor nos preguntaba que si "éramos tan patriotas para pelear por nuestro Perú, ¿cuánto medía nuestra franja costera?, ¿en cuántos departamentos se divide el Perú?, ¿cuál es el área del Perú?". A lo que quería llegar el ahora Capitán de Navío, era que nos diéramos cuenta de que estábamos en la obligación de conocer lo que es nuestro país, sus diversas formas, contrastes, y que recién luego de conocerlo, por ende quererlo o no, estaríamos listos para decidir si moriríamos por el Perú o no.

Luego, curioseando algunos temas históricos, me topé con un grabado en una moneda antigua; era una frase muy romántica y curiosa: "Firme y Feliz por la Unión". Al poco tiempo me enteré de que ese era nuestro lema nacional.

Les pregunté a varias personas si lo conocían. Muchas, mirándome sorprendidas, me decían: "¿Existe?". Otras, en cambio, respondían en son de broma: "¡Viva el Perú cara...!".

El presente artículo busca generar interrogantes acerca de nuestro integracionista y muy poco conocido lema nacional. Un lema que buscó amalgamar a toda una sociedad, con miras a que se identifique con él para la armoniosa construcción del Estado-Nación peruano, sin que se tuviera que pasar por todos los conflictos, luchas, avances y retrocesos que el Perú ha tenido.

"Firme y Feliz por la Unión" es un llamado a la integración nacional, a dejar de lado intereses particulares y mezquinos para asumir el interés del Perú, que es la felicidad y el desarrollo de su población: los peruanos.

"Firme y Feliz por la Unión" es un llamado a la unión con nuestros vecinos, a convertirnos en el ejemplo de progreso y desarrollo de nuestra región.

"Firme y Feliz por la Unión" es una síntesis de los deseos de paz y armonía que reinaban en nuestros precursores y libertadores, y que se tienen que mantener para el mañana.

¿Orígenes de la Unión-Desunión?

Las diferencias sociales se remontan a los inicios de las distintas civilizaciones, y hay en el origen de estas diferencias diversas motivaciones raciales, geográficas, culturales, económicas, ideológicas, etc.; pero a la larga, diferencias, que unían a aquellas gentes en grupos sociales y al mismo tiempo las separaban de otros[1]. Del mismo modo, como se formaban grupos sociales, también se iban diferenciando estos por sus cualidades, virtudes y oportunidades[2]. Así existieron (y existen) grupos sociales con más cualidades, virtudes y oportunidades que otros, dando origen a la estratificación de las sociedades.

Como los grupos sociales eran distintos, sus intereses también los eran, creándose desde los niveles más básicos, conflictos sociales que muchas veces terminaban en conflictos y guerras entre estados. Estos intereses eran por el poder político, por algún recurso natural, por una posición territorial estratégica o inclusive, si tomamos en consideración las "novelas" de los antiguos, me atrevo a decir que eran hasta por orgullo y demostraciones de grandeza.

En el Perú la cuestión no era diferente. Existían fuertes barreras que separaban a una clase social de otra, impidiendo la unión entre estas; entonces pregunto: ¿Si toda sociedad tiene diferentes grupos que la conforman, existirá alguna Sociedad-Nación donde se pueda decir que exista la unión? Creo que la posible respuesta la encontramos en José Luis Rénique[3], cuando cita a Jorge Basadre, quien sostuvo que lo único que los peruanos teníamos en común era el pa-

sado y que, por consiguiente, allí radicaba nuestra posibilidad de concebirnos como nación. El problema era que se trataba de un pasado muy complejo.

Pero me nace otra pregunta: ¿Los extranjeros, al asentarse en el Perú, y formar una familia, también quedan unidos por la historia común del pueblo que los ha acogido? Muchos casos demuestran que sí, y sólo citaré uno por su importancia para el Perú en el siglo XIX: Miguel Grau[4].



Moneda de Oro de Un Sol.
(Fuente: Colección Francisco Yabar)

La unión entonces (deduzco) *se hace*, más que se nace. Por ejemplo, ninguno de nosotros eligió a los hermanos, primos y padres que tenemos; además el lazo sanguíneo no es suficiente para el desarrollo del amor/unión hacia ellos. Entonces existe algo más (que a mi entender es la amistad que uno siembra hacia el otro) lo que hace que amemos y nos sintamos unidos a nuestros hermanos, padres, primos, amigos.

Esta amistad y unión, no fueron fomentadas ni defendidas por todos los peruanos de inicios de la República. Como veremos en las siguientes líneas, predominó la diferencia social.

Caso Perú

La República del Perú se independizó el 28 de julio de 1821, como resultado de una serie de acontecimientos ideológicos y militares (por no decir intereses particulares) que terminaron dándole la tan ansiada independencia a la antigua colonia hispana; la más importante de todas, entre otras cosas, por la gran presencia de peninsulares (y la respectiva influencia de estos) que habitaban en ella.

Digo tan ansiada independencia, pues era un hecho que la libertad y autonomía de la colonia sudamericana (todos los países de esta región que fueron parte del imperio español) dependían de la liberación del Perú, específicamente de Lima, puesto que en ella se encontraba el poder político y económico español. Si el Perú no era liberado, no lo serían realmente las demás colonias; por consiguiente, todos los intereses (políticos, ideológicos y econó-

micos) de aquellas que habían proclamado su separación de España se verían frustrados.

> *"Colocada en el corazón de la América Meridional era el punto céntrico para su conservación y defensa. Mientras Lima subsista, mientras se conserve la integridad del Perú, serán siempre vanos los esfuerzos más bien combinados de los rebeldes para su independencia [...]. Si no hubiese sido (Lima) el depósito de la fidelidad más constante, se hubiera ya decidido la suerte de este continente[5]".*

Algunos autores afirman que: *"La idea de separación/independencia nace desde la Conquista de América, y que dura trescientos años; trescientos años de evolución y maduración del concepto de nación y de patria"*, que concluyó dándole la independencia a Sudamérica.

Esta maduración llega a su máximo apogeo luego de que el rey de España, Fernando VII, fue obligado a abdicar por los franceses, lo que trajo consigo la formación de las Cortes de Cádiz, que se caracterizaron por ser de corte liberal (en la práctica lo fueron sólo para España, mas no para América), y, por consiguiente, la esperanza de obtener la tan ansiada igualdad política y de empleo, que muchos criollos y mestizos tenían en mente debido a la marginación (política y de empleo) en la que se encontraban en relación con sus pares hispanos.



Proclamación las Cortes de Cádiz de 1812.

Este "interregno liberal" y de esperanza para los "españoles americanos" fue desbaratado por Fernando VII al volver al trono y abolir toda la obra gaditana, y con él las esperanzas americanas, dándoles carta abierta de acción a todos los separatistas americanos y logrando que los conservadores que aún buscaban la unión con la península, se convirtieran a la causa separatista-independentista, que a la larga nos dio la independencia.

Tomando en cuenta los párrafos anteriores, uno de los motivos por los cuales varias rebeliones y revoluciones llevadas a cabo durante la Colonia (por ejemplo la de José Gómez en Lima, o la rebelión del Cusco de 1814, donde no participó ningún cara blanca, y que fue derrotado por el Virrey Abascal) no contaron con el apoyo de los criollos y mestizos de la clase media (y si lo tuvieron en un inicio, luego no) fue por el temor de estos al desborde popular, debido a que querían mantener sus privilegios de clase.

Esto nos indica que las continuas batallas libradas durante el proceso de independencia fueron motivadas por intereses de grupos sociales que no siempre se unían con las demás clases por considerarlas conformadas por personas de distinto pensar y/o peligrosas a sus ambiciones.

> "Todo este proceso nos muestra las continuas y marcadas diferencias étnicas, culturales y económicas que existieron en territorio americano, específicamente en el Perú, que venían siendo arrastradas desde siglos atrás e impedían la unificación nacional".

Por ejemplo, podemos citar a José de la Riva-Agüero y Sánchez Boquete que, junto con el Conde de la Vega del Ren, fueron tenaces conspiradores contra el régimen monárquico, perteneciendo (irónicamente) ellos mismos por linaje a la nobleza hispana. Estos ideólogos independentistas no se apoyaban en la masa autóctona de nativos americanos para realizar sus rebeliones ni conspiraciones; más bien, al igual que la mayoría de criollos limeños que ansiaban la separación de España, pero no se decidían a apoyarla abiertamente, ni se apoyaban en las masas indígenas, esperaron la llegada de José de San Martín para dar inicio a sus "acciones bélicas-separatistas". Como escribe Alejandro Rey de Castro, citando a José de la Riva-Agüero y Sánchez Boquete:

"Para lograr este objetivo, en su opinión, era necesario que San Martín respete la propiedad y las personas, proteja la religión, impida todo desorden

de saqueo y violencia y guarde a cada clase su privilegio"[6].

Todo este proceso nos muestra las continuas y marcadas diferencias étnicas, culturales y económicas que existieron en territorio americano, específicamente en el Perú, que venían siendo arrastradas desde siglos atrás e impedían la unificación nacional.

La vasta variedad de razas que el Perú tenía (incluso si vemos la época prehispánica), creó un matizado cuadro de clases sociales estrictamente estratificadas y con intereses particulares.



Primer Escudo constitucionaldel Perú, diseñado por el Gral. San Martín.

En la época de los inicios de la República nos dimos cuenta de la falta de unión como Estado, debido a que este era, según palabras del Embajador José Luis Pérez Sánchez-Cerro:

"Un Estado centralista en el que todas las decisiones partían de la capital, marginando al resto del país"[7].

Con instituciones débiles e imposibles de acceder por caras no blancas (todavía manteníamos muy dentro de nuestras conciencias los pensamientos racistas y clasistas heredados de la Colonia, donde los estratos sociales eran fuertemente diferenciados; recordemos a los peninsulares, criollos, mestizos, indios, negros, y seguimos contando...), vimos peligrar la viabilidad de la consolidación del Perú como nación, debido a los diferentes intereses que cada caudillo-ideólogo-inspirado-iluminado tenía, y que se basaba en prejuicios racistas y que duran hasta el día de hoy.

Pero existieron a la par que los anteriores, personajes que, como José de la Riva-Agüero y Osma (bisnieto de José de la Riva-Agüero y Sánchez Boquete), pronunciaban discursos de unión:

"[...] La forja de un alma nacional integradora; de la cual, a pesar de su insoslayable hispanofilia, ninguna raza, territorio o época debía quedar al margen. Mientras no se imponga en la conciencia pública y en las costumbres la imprescindible solidaridad y confraternidad entre blancos, mestizos e indios, no quedaría la nacionalidad peruana definitivamente constituida..."[8]

Bien, estos intereses pudieron ser positivos para el Perú, como tan negativos para el mismo. Habría que analizar la historia republicana e intentar ser objetivo con las conclusiones que saquemos, debido a que luego de ese análisis, juzgaremos (aunque no creo conveniente hacerlo) a los responsables de tantos retrocesos y desgracias que vivió el país. Lo bueno de ese análisis sería que aprendiésemos a reconocer a los individuos que sólo buscan servirse y no servir a los que los escogieron para representarlos.

Durante el siglo XX las demostraciones de violencia fueron efecto de la desunión entre los peruanos, a tal extremo que en varias ocasiones parecía que se estaba desarrollando una guerra civil. Vendría bien citar a Manuel Lorenzo Vidaurre, aunque el siguiente texto fue escrito en el siglo XIX:

> *"Es tan grande mal la guerra civil que estoy persuadido de que ningún tirano puede perjudicar tanto en un siglo como lo ejecutan los ciudadanos entre sí en un año, cuando están en desacuerdo sus pareceres [...]. El hombre no es fuerte sino por la reunión, no es feliz sino por la paz. El que desune, el que disloca, el que turba, es un usurpador, es un asesino"* [9].

Muchos libros y ensayos del siglo XX nos muestran el sentir de un grupo de peruanos marginados del desarrollo que se vive en la costa. Inclusive nos describen cómo fueron considerados como una herramienta de trabajo, incapaces de aprender las "cosas importantes de la vida", como unos "eternos niños" a quienes se les tenía que cuidar de por vida.

El primer ejemplo que se me ocurre que demuestra que estaban equivocados, pienso que fue Julio C. Tello: "Tungsteno", "El mundo es ancho y ajeno", "Desborde popular y crisis del Estado", "Siete ensayos de interpretación de la realidad peruana" y su respuesta "Realidad Nacional", son muestra de que algo estaba ocurriendo en el país[10]. A esto habría que agregarle lo expuesto por José Luis Rénique:

> *"[...] Grandes cambios, sin embargo, incubaban en el país rural. La hacienda serrana, que ya desde los años veinte había dejado de crecer entraba en su crisis final y las migraciones internas cobrarían la dimensión de una verdadera avalancha social que alteraría el rostro del país..."* [11]

El Gobierno Revolucionario de las Fuerzas Armadas fue el desfogue de toda una población que ya no soportaba más marginación. La violencia en el Perú alcanzó magnitudes impresionantes. Creo que el "mejor/peor" ejemplo de lo que digo fue la época de la subversión terrorista, desde 1980 hasta el 2000.

El Embajador José Luis Pérez Sánchez-Cerro describe las causas de tan funesta época:

"El modelo social excluyente, centralizador en la distribución de recursos y de poder, que el país ha mantenido a lo largo de su historia, sirvió de pretexto a los subversivos para iniciar una guerra terrorista contra el Estado peruano y contra la sociedad" [13].

Como una consecuencia de aquella época, Ernesto de la Jara afirma:

"Somos un país que se tiene miedo a sí mismo [...], las amenazas que más sentimos y tememos son internas. Puede que siempre haya sido así, debido a las profundas fragmentaciones que tenemos históricamente..." [14]

Llegamos a un nuevo milenio con cifras "materiales" de crecimiento nunca antes visto por los peruanos de esta generación e inclusive de antes de esta. Lo raro es que este crecimiento "material" no va de la mano con un crecimiento "espiritual" que permita convertirnos en una nación integrada.

Conclusiones

Se me ocurren varias posibles conclusiones al terminar este breve artículo, que trata de entender las razones por las cuales el Perú nunca colocó su lema como el norte a seguir por sus ciudadanos.
Es una verdad que el Perú no se encuentra unido, que existen diferencias que sólo con educación y comprensión se podrán borrar.

Resumo en tres conclusiones el presente ensayo:

- **1ro** ▸ Los intereses particulares de algunos en desmedro de varios, sumado a la no identificación con sus pares de distinta clase económica, cultural y racial, que son igual que ellos, peruanos.
- **2do** ▸ Las cada vez más insalvables diferencias ya no raciales, sino educacionales y culturales que existen entre los peruanos. Aunque hay incipientes esfuerzos para revertir este punto.
- **3ro** ▸ Si queremos llegar a estar considerados por nosotros mismos, y por el resto de países, como un país civilizado, ordenado y democrático, debemos comenzar a escuchar al prójimo, aprender a reconocer nuestros errores y estar dispuestos a no volver a cometerlos.

Tendríamos finalmente que interiorizar el lema acuñado en la moneda de oro de ocho escudos de 1826 y en la de plata de ocho reales de 1825:

Firme y Feliz por La Unión.

Bibliografía

1 PÁSARA, LUIS. (2008). Perú en el Siglo XXI.

2 REY DE CASTRO, ALEJANDRO. (2008). El pensamiento político y la formación de la nacionalidad peruana: 1780-1820. Lima: Fondo Editorial de la Facultad de Ciencias Sociales, Unidad de Post-Grado, UNMSM.

Referencias

1. Cada persona se reúne en grupos sociales con las personas que se siente cómoda en varios aspectos: intelectuales, educacionales, objetivos, necesidades, anhelos, etc. Por eso la creación de diferentes tipos de asociaciones, clubes, equipos, gremios, cooperativas, etc. Lo "perverso" de estas uniones sociales viene a darse cuando uno discrimina a otro, por sentirse superior por "naturaleza o linaje" al resto de la población. Muchas veces esas actitudes son muestras de desconfianza en uno mismo.
2. Pienso que el eje de la democracia debe ser el evitar estas diferencias de oportunidades entre las mismas gentes, que al fin y al cabo somos todos: personas con los mismos derechos y, ojalá pronto, con las mismas oportunidades. Pienso que si los integrantes de los distintos grupos sociales de una nación tuviesen las mismas oportunidades, el grado de educación de estas evitaría los roces y diferencias mayores entre ellas, solidificando la Unión Nacional.
3. PÁSARA, LUIS. (2008). Perú en el Siglo XXI. Lima: Fondo Editorial de la Pontifica Universidad Católica del Perú.
4. Hijo de colombiano.
5. REY DE CASTRO, ALEJANDRO. (2008). El Pensamiento Político y la Formación de la Nacionalidad Peruana 1780-1820. Lima: Fondo Editorial de la Facultad de Ciencias Sociales, Unidad de Post-Grado, UNMSM.
6. Ibíd
7. PÁSARA, LUIS. (2008). *Perú en el Siglo XXI*. Lima: Fondo Editorial de la Pontifica Universidad Católica del Perú.
8. Ibíd.
9. REY DE CASTRO, ALEJANDRO. (2008). El pensamiento político y la formación de la nacionalidad peruana: 1780-1820.
10. Recordemos que la subversión ya se encontraba en proceso de organización para actuar, debido al vasto caldo de cultivo que los terroristas encontraron en la sierra, como resultado de la marginación en la que se encontraban sus pobladores.
11. PÁSARA, LUIS. (2008). Perú en el Siglo XXI.
12. Si estuvo bien llevada o no, si fue lo que se tenía que hacer o no, no es objetivo de este ensayo.
13. PÁSARA, LUIS. (2008). Perú en el Siglo XXI. L
14. Ibíd.



Licenciada en Ciencias de la Comunicación
TATIANA FIGUEROA LÓPEZ
Comentarista

oticias nacionalesnoticias nacionales noticias nac
ticias nacionales noticias nacionales noticias nacionale
cionales noticias nacionales noticias nacionales noticia
acionales noticias nacionales noticias nacionales n
cionales noticias nacionales noticias nacionales noticias naci
cionales noticias nacionales noticias nacionales
oticias nacionales noticias nacionales noticias naci
ticias nacionales noticias nacionales noticias nacionales no
acionales noticias nacionales noticias nacionales
cionales noticias nacionales noticias nacionales
cionales noticias nacionales noticias nacionales noticia
oticias nacionales noticias nacionales noticias nac
oticias nacionales noticias nacionales noticias naci
ticias nacionales noticias nacionales noticias nacionales no
cionales noticias nacionales noticias nacionales noticias n
oticias nacionales noticias nacionales noticias nac
ticias nacionales noticias nacionales noticias nacionale

Despedida del XIII Contingente de "Cascos Azules"

Con el objetivo de continuar contribuyendo en el mantenimiento de la paz, en el marco de la Misión de Estabilización de las Naciones Unidas en Haití (MINUSTAH), partió el décimo tercer Contingente de la "Compañía de Infantería Perú", conformada por 216 integrantes del Ejército, Marina de Guerra y Fuerza Aérea del Perú.

El Ministro de Defensa, Jaime Thorne León, acompañado por el Jefe del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, General de Ejército Luis Ricardo Howell Ballena, despidió al denominado contingente de "Cascos Azules", que cumplirá su misión en el convulsionado país de Haití durante los próximos seis meses, y que estará liderado por el Teniente Coronel EP Óscar Flores Carahuanco.



Durante la ceremonia, se dio lectura a la lista de honor, credo y lema del soldado de la paz. Y, a continuación, el Ministro de Defensa entregó el Gallardete del XIII Contingente de "Cascos Azules", el cual flameará durante su permanencia en el mencionado país.

Las operaciones de paz, como se sabe, son parte de la política del sector Defensa, y los militares peruanos que participan tienen la oportunidad de fortalecer su proceso de instrucción y de entrenamiento, analizar realidades similares en situaciones de conflicto, así como post conflicto, e interactuar con unidades y personal militar de otros países.

Secretario de Marina de los Estados Unidos realizó una fructuosa visita a nuestro país

En la cruzada para trabajar coordinadamente contra las acciones ilegales en el ámbito marítimo, costero y fluvial, del 12 al 14 de enero estuvo en el Perú una delegación de la Secretaría de Marina de los Estados Unidos de Norteamérica, presidida por su Secretario, el señor Ray Mabus.

Integraron la comitiva el Secretario General del Secretario de Marina de los EE. UU., Sr. Tom Oppel; el Secretario General para Asuntos Militares del Secretario de Marina de los EE. UU., Contralmirante USN Michael Walley; el Jefe Militar y Agregado de Defensa de los EE. UU. en el Perú, Capitán de Navío USN Joseph Piontek, además de otros funcionarios.

Como parte de sus actividades, el 13 de enero la autoridad estadounidense participó en la ceremonia de cambio de nombre del Centro de Estudios de Enfermedades Tropicales NMRCD por el de NAMRU 6 (Naval Medical Research Unit 6), acto que tuvo lugar en las instalaciones ubicadas en el Centro Médico Naval, al cual asistió representando a la Marina de Guerra, el Vicealmirante Reynaldo Pizarro Antram.

Este destacamento, que funciona en el Centro Médico Naval desde hace 25 años, tiene su sede principal en EE. UU. Con el correr del tiempo, las actividades de este componente se han incrementado tanto en aspectos de investigación como administrativas, por cuyos méritos ha sido elevada a la categoría de Unidad. Actualmente, es la sexta a nivel mundial y la única en Sudamérica.

En el Centro Naval de San Borja la comitiva recibió una exposición sobre temas de interés mutuo en la lucha contra acciones ilegales en el ámbito marítimo costero y fluvial (zona de frontera río Putumayo), la misma que estuvo a cargo del Vicealmirante Carlos Tejada Mera. Posteriormente, la delegación visitante, acompañada del Comandante General de la Marina, se entrevistó con el Ministro de Defensa, Jaime Thorne León.

El 14 de enero, el Secretario de Marina de los Estados Unidos y sus acompañantes, visitaron al Comandante General de Operaciones de la Amazonía, Contralmirante Wladimiro Giovannini y Freyre. En esta ocasión, recorrió la Estación Naval "El Estrecho", recibió una exposición sobre la problemática de la zona y una demostración de lanchas de Interdicción Ribereña. Visitó también la Escuela de Operaciones Ribereñas en la Base Naval de Iquitos y zonas aledañas de interés.



Agregado Naval de Brasil presentó su saludo al Comandante General de la Marina

El Comandante General de la Marina, Almirante Jorge de la Puente Ribeyro, recibió la visita del Agregado Naval a la Embajada de Brasil en el Perú (saliente), Capitán de Navío Roberto Konkce Fiuza de Oliveira, así como del Capitán de Navío Luis Rodrigues Nunes, Agregado Naval entrante, quienes presentaron sus respectivos saludos.



El Capitán de Navío Roberto Konkce Fiuza de Oliveira expresó su profundo agradecimiento por la amplia colaboración recibida durante su permanencia, lo cual coadyuvó a mantener las excelentes relaciones de coordinación y cooperación entre ambas Marinas.

A su turno, el Capitán de Navío Luis Rodrigues Nunes manifestó su predisposición para seguir la estela dejada por su antecesor, ofreciendo sus capacidades y esfuerzos a fin de lograr el máximo beneficio en provecho técnico operacional de ambas Instituciones armadas.

Marina de Guerra del Perú y Armada de Chile conmemoraron el 145 Aniversario del Combate Naval de Abtao

La Marina de Guerra del Perú y la Armada de Chile conmemoraron el centésimo cuadragésimo quinto Aniversario del Combate Naval de Abtao, en la isla Huapi Abtao, en la comuna de Calbuco, Región de Los Lagos, en Chile.

El acto contó con la presencia del Director de los Servicios Industriales de la Marina SIMA-PERÚ, Contralmirante Jason Saavedra Paredes; el Subjefe del Estado Mayor de la Armada de Chile, Comodoro José Miguel Rivera Sariego; el Comandante en Jefe de la Quinta Zona Naval, Comodoro Rodrigo Álvarez Aguirre; el Agregado de Defensa Adjunto del Perú en Chile, Capitán de Fragata Alfredo Osorio Bromberg; el Alcalde de Calbuco, Rubén Cárdenas Gómez, invitados especiales y la comunidad.

Luego de la alocución alusiva a la fecha, el Contralmirante Jason Saavedra y el Comodoro José Miguel Rivera, colocaron una ofrenda floral ante el monumento que recuerda el hecho, haciendo lo propio el Alcalde de Calbuco, junto a las autoridades civiles. El Contralmirante Jason Saavedra Paredes destacó la gesta, señalando que "peleamos

juntos cuando un país extranjero quiso retomar su dominio sobre nosotros; expulsamos el imperialismo de América y luchamos dos países hermanos por una causa común", indicó.

En tanto, el Comodoro Rodrigo Álvarez Aguirre manifestó el sentimiento de la Armada chilena: "En ese tiempo las cosas no eran como ahora. Lo que hicieron nuestros antepasados fue grandioso: defender desde el mar los buques chilenos, apoyados por la Armada del Perú. Tuvimos la suerte de tener Oficiales del Perú que nos acompañaron a conmemorar esta fecha tan importante", señaló.

La autoridad edil, en relevante reconocimiento, recordó el valor, coraje y solidaridad mostrados por los hombres de las Armadas de Chile y Perú, así como de la población civil que participó en esta gesta histórica, y destacó el importante papel que cumplen hoy en día ambas Instituciones en la consecución de objetivos comunes, los cuales contribuyen con el progreso y desarrollo de nuestros pueblos.

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.

Dirección General de Capitanías y Guardacostas recibe Certificación ISO 9001:2008

La Dirección General de Capitanías y Guardacostas, recibió la Certificación ISO 9001:2008 en el proceso de gestión denominado "Supervisión de la formación, convalidación, emisión, refrenda y revalidación de títulos y certificados del personal de Marina Mercante, pesca y náutica deportiva". La distinción fue otorgada por la Empresa SGS del Perú, el 11 de febrero, en la Sala de Conferencia de dicha Dirección General.



El Gerente General de Certificaciones, Álvaro López Derpich, representante de la empresa Societé Generale de Surveillance (SGS) del Perú, hizo entrega al Director Ejecutivo de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, Contralmirante Juan Carlos del Álamo Carrillo, del valioso reconocimiento.

Finalmente, el Contralmirante del Álamo expresó que "esta certificación marca el inicio de un proceso de mejora sostenible en la calidad de los servicios que brinda esta organización, lo cual exige ampliar nuestro esfuerzo hacia otros procesos de servicios a la comunidad acuática".

Cañonera BAP "Marañon" y el Buque Hospital BAP "Morona" culminaron II Acción Cívica Binacional Perú-Brasil

Después de 24 días de navegación, el 18 de febrero, la Cañonera Fluvial BAP "Marañón" y el Buque Hospital BAP "Morona" arribaron a la Estación Naval "Capitán de Corbeta Manuel Clavero Muga", tras participar en la Acción Cívica Binacional Perú-Brasil, de la cuenca del río Yavarí.

Esta acción cívica se inició en el poblado "Leoncio Ramírez", en la desembocadura del río Yavarí, y finalizó en el poblado "Colonia Angamos". Durante la travesía, se visitaron 26 centros poblados fronterizos.



Se brindaron, asimismo, 3.491 atenciones: médicas, odontológicas, ginecológicas y análisis de laboratorio para descartar dengue y malaria. Se impartieron también charlas de planificación familiar y de prevención de enfermedades tropicales. Se entregaron Pabellones Nacionales y textos escolares a los centros educativos, y se realizaron cortes de cabello a los pobladores. De igual forma, se efectuó el registro y entrega de 15 partidas de nacimiento y 104 DNI.

En esta acción combinada participaron instituciones como la Presidencia del Gobierno Regional de Loreto, la Dirección Regional de Salud, la Dirección Regional de Educación, la Oficina Regional de Defensa Nacional, la Oficina Regional de Identidad y Estado Civil, la Municipalidad Provincial de Maynas, la Municipalidad Distrital de Belén y la Región Militar del Oriente.

De este modo, la Marina de Guerra del Perú, una vez más consolida la presencia naval en la frontera con Brasil, llevando bienestar social y ayuda humanitaria a los poblados más alejados de nuestra vasta región amazónica.

Comandante General de la Fuerza Naval de la República de Corea arribó al Perú en visita protocolar

El Comandante General de la Fuerza Naval de la República de Corea, Almirante Sung-Chan Kim, presentó su saludo protocolar al Comandante General de la Marina, Almirante Jorge de la Puente Ribeyro.

La delegación coreana estuvo integrada por el Contralmirante Kyung-Il Park; el Contralmirante Jung-Ho Shin; el Capitán de Corbeta Lim Gyeoung Lee; el Agregado de Defensa de la República de Corea, Teniente Coronel Gibong Yang; los funcionarios de Defense Adquisition Program Administration (DAPA), Coronel Yun-Hyeong Paek y Du-Won Chang, y el Capitán de Navío Sejung Kim.

La reunión se inició en el Salón "Huáscar" de la Comandancia General de la Marina, en la Estación Naval de La Perla, donde intercambiaron presentes recordatorios. A continuación, en el Salón "Unión", el Contralmirante José Acha Pacheco realizó una exposición sobre diversos temas de interés, tales como: recorrido de submarinos 209, posibilidades a futuro para con los submarinos 214, aeronaves de instrucción, y hasta una unidad multipropósito. En la exposición estuvieron presentes el Jefe de Estado Mayor, General de la Marina José Cueto Aservi; el Inspector General de la Marina, Vicealmirante Carlos Chanduví Salazar, y otras altas autoridades navales.

Continuando con sus actividades, la delegación coreana visitó la Comandancia General de Operaciones del Pacífico, siendo recibidas por el Vicealmirante Carlos Weston Zanelli. Posteriormente, recorrieron las instalaciones de la Comandancia de Submarinos y el BAP "Chipana" (SS-34). Finalizó el itinerario con una visita a los Servicios Industriales de la Marina (SIMA-Perú).



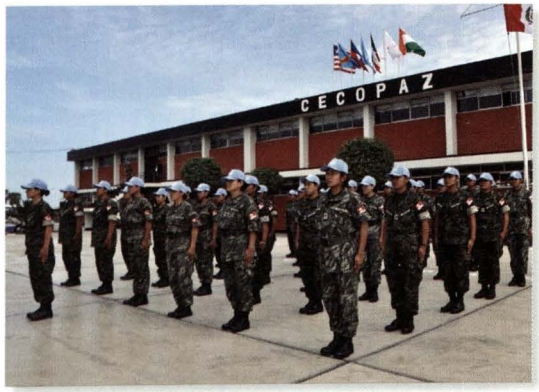
Presencia de la Mujer Peruana en las Misiones de Paz

El preponderante papel de las Fuerzas Armadas del Hemisferio Occidental en las Operaciones de Paz, actuales y futuras, implica la necesidad de considerar la participación permanente de la mujer militar en este tipo de misiones de ayuda humanitaria, gracias a su habilidad y capacidad de gestión en especiales coyunturas.

En tal contexto, cuarenta y ocho aguerridas y perseverantes mujeres integran el II Curso del Contingente Militar Femenino de las Fuerzas Armadas del Perú, quienes próximamente viajarán a Haití para cumplir una misión de estabilización de las Naciones Unidas en ese país.

El día 1 de febrero se inició el curso, con 23 integrantes del Ejército peruano y 25 de la Marina de Guerra del Perú. En este grupo figuran las Oficiales, Teniente EP Sarita Alvarado Chávez y la Teniente 2do. Martha Alejandra Vásquez Lagos.

El Centro de Entrenamiento Conjunto de Operaciones de Paz, les dará la preparación necesaria para desempeñarse con eficiencia en la misión a la que serán asignadas, como brindar apoyo en los campos de refugiados a cargo de la Compañía Perú, donde facilitarán el acercamiento a las mujeres afectadas en el conflicto civil que se vive en Haití, uno de los países más pobres del mundo.



Como parte de su preparación aplicativa, dirigida y operacional en el campo, realizan diferentes actividades, entre ellas: ingreso a zonas urbanizadas, dominación de inmuebles, patrullaje móvil, *check point* (control de fronteras), puesto de observación, combate en áreas urbanas, desplazamiento en convoy, técnica de tiro instintivo selectivo, práctica de primeros auxilios, entre otros. En aulas reciben conocimientos amplios sobre el ambiente operacional en el área de las diferentes misiones de paz a desarrollar, así como aspectos técnicos profesionales que aplicarán en cualquier área de operación.

El escenario internacional, de acuerdo con la realidad e investigaciones realizadas, espera una participación cada vez mayor de las mujeres; de allí que, desde el año 2004, en el Perú han participado en cursos de formación de operaciones de paz, y se cuenta en la actualidad con Oficiales femeninas como observadoras militares en la República del Congo y Haití. Al culminar la preparación especial de este grupo de mujeres, en el auditorio del Tribunal Supremo Militar Policial se llevó a cabo la ceremonia de clausura del II Curso del

Contingente Militar Femenino Haití 2011, en cuyo curso, el Ministro de Defensa, Jaime Thorne León, procedió a otorgar los certificados correspondientes a la Capitán FAP Sara Meza Castro, a la Teniente EP Sarita Alvarado Chávez y a la Teniente Segundo Alejandra Vásquez Lagos, en su calidad de representantes de las integrantes de este Contingente.

Unidad Hidrográfica Estadounidense "Pathfinder" arribó al Perú para realizar trabajos de investigación en el Mar de Grau

Para cumplir un amplio programa de investigación hidrográfica y oceanográfica, el 29 de marzo arribó a nuestro primer puerto el USNS "Pathfinder", trayendo a bordo a personal del Comando Meteorológico y Oceanográfico de la Armada de los Estados Unidos, quienes, conjuntamente con hidrógrafos de la Marina de Guerra del Perú, desarrollaron entrenamientos combinados como parte del mutuo intercambio de conocimientos de carácter hidro-oceanográfico operacional, en cuyo lapso se afianzaron los lazos de amistad y confianza existentes entre ambos países.

El trabajo conjunto se realizó en diferentes etapas, y en su transcurso se efectuó levantamiento batimétrico y levantamiento expedicionario con Fast Survey Team. Asimismo, entre el 30 de marzo y 4 de abril, en el área de Tráfico Marítimo del Puerto del Callao, se efectuó levantamiento hidrográfico a bordo del USNS "Pathfinder".



El personal especializado de ambas Marinas intercambió experiencias en temas de procedimientos operativos para planificación y procesamiento de levantamientos multihaz, calibraciones, gestión de datos y control de calidad. Además, se incluyó en esta cita el análisis de imágenes y uso de técnicas de teledetección, así como procesamiento y análisis de data y pronósticos para apoyo a operaciones en el teatro marítimo.

Como parte de las actividades científicas y protocolares de la dotación del USNS "Pathfinder", autoridades y funcionarios de la Dirección de Hidrografía y Navegación realizaron una visita a bordo de la nave estadounidense, para conocer las características de la importante unidad, la cual permaneció en nuestro país hasta el 8 de abril.

I Reunión de Coordinación para la Conferencia de Líderes de Infantería de Marina de las Américas – 2011

La Marina de Guerra del Perú será anfitriona de la Conferencia de Líderes de Infantería de Marina de las Américas, que se desarrollará del 29 de agosto al 2 de setiembre de 2011. A solicitud del Comandante del Cuerpo de Infantería de Marina de los Estados Unidos, General USMC James F. Amos, la Institución aceptó ser anfitriona de la citada Conferencia, que contará con la participación de todos los Jefes de las Infanterías de Marina de los países del continente, además de las delegaciones de Francia y Holanda.

La Fuerza de Infantería de Marina organizará el evento junto al Cuerpo de Infantería de Marina de los Estados Unidos, motivo por el cual, el 29 de marzo, arribó a la Base Naval de Ancón, una delegación del Comando Sur y del Grupo Consultivo y de Ayuda Militar de la Embajada de los Estados Unidos de América, conformada por el Coronel USMC Augustine Bolanio, el Teniente Coronel USMC Steven Powell, el Capitán de Fragata USN Carlos S. Guzmán, el Mayor USMC José L. Fuentes y el señor Donald Kennedy, para llevar a cabo la primera reunión de coordinación con el fin de efectuar el planeamiento y organización de la Conferencia de Líderes de Infantería de Marina de las Américas – 2011.



La delegación presentó sus saludos protocolares al Comandante de la Fuerza de Infantería de Marina, Contralmirante Luis Ramos Vargas, con quien conversaron sobre algunos lineamientos generales, para luego reunirse con el grupo de trabajo de dicha Fuerza Operativa, conformado por el Jefe del Estado Mayor de la Fuerza de Infantería

de Marina, Capitán de Navío Aníbal Cueva López; el Jefe de la Tercera Sección del Estado Mayor, Capitán de Fragata José Regalado Zegarra, y el Comandante del Batallón de Infantería Nro. 2 "Guardia Chalaca", Capitán de Fragata Víctor Murguía Silva, para iniciar el planeamiento detallado del evento internacional.

Director de Hidrografía y Navegación participó en 10ª Reunión de la Comisión Regional Hidrográfica del Pacífico Sudoriental

Con singular expectativa, el 4 de abril se dio inicio a la Décima Reunión de la Comisión Regional Hidrográfica del Pacífico Sudoriental (CRHPSO), la misma que se desarrolló en las instalaciones del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile (SHOA).

En el evento participaron el Director de Hidrografía y Navegación de la Marina de Guerra del Perú, Contralmirante Javier Gaviola Tejada y directores y delegaciones de las Oficinas Hidrográficas de las Armadas de Colombia, Ecuador y Chile.

Como parte de la delegación peruana, estuvieron presentes el Agregado Naval del Perú en Chile, Capitán de Navío Javier Bravo de Rueda Delgado; el Jefe de Asuntos Interinstitucionales de la Dirección de Hidrografía y Navegación, Capitán de Navío José Gianella Herrera, y el Agregado de Defensa Adjunto del Perú en Chile, Capitán de Fragata Alfredo Osorio Bromberg.



En el acto inaugural, el Director del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile, Capitán de Navío Patricio Carrasco Hellwig, dio la bienvenida a las delegaciones participantes, exhortándolas a desplegar sus mayores esfuerzos para alcanzar los objetivos fijados en esta Reunión de Trabajo Multilateral, que contempla el desarrollo de un Taller de Homologación de Datos para Cartas Náuticas Electrónicas.

En un aparte de la ceremonia, el Director General Marítimo de la Armada Nacional de Colombia, Contralmirante Leonardo Santamaría Gaitán, hizo entrega de la Presidencia de la Comisión Hidrográfica del Pacífico Sudoriental a su homólogo chileno, la misma que ejercerá por el periodo de dos años.

La Comisión Regional Hidrográfica del Pacífico Sudoriental fue instituida hace 20 años, y se constituye en un órgano consultivo, científico y tecnológico dependiente de la Oficina Hidrográfica Internacional (OHI), con sede en Mónaco.

Personal de la Escuela Superior de Guerra del Pacífico y Fuerza Aérea de México visitaron la Fuerza de Submarinos

El Jefe de Estado Mayor General de la Marina, Vicealmirante José Cueto Aservi, recibió la visita protocolar de una delegación de alumnos de la Escuela Superior de Guerra Militar de México, encabezada por su Director, el General de Brigada Valentín Rodríguez Altamirano. La reunión se llevó a cabo el 5 de abril, en la Estación Naval de La Perla, y estuvieron presentes el Agregado Militar y Aéreo de México acreditado en el Perú, General de Brigada Sergio Chávez; el Agregado Naval de México acreditado en el Perú, Capitán de Navío Ernesto Schreiner; el Oficial Coordinador de la Escuela de Guerra de México, Capitán de Navío Gil Larios, y el Sub Director de la Escuela Superior de Guerra de México, Teniente Coronel de Infantería Abel Arriola.

Durante su estancia, los 75 alumnos de la Escuela Superior compartieron experiencias con sus similares. Como parte de su itinerario de estudios por Sudamérica, la delegación de alumnos e instructores de la Escuela Superior de Guerra del Pacífico y Fuerza Aérea de México, visitó la Fuerza de Submarinos de la Marina de Guerra del Perú, fuerza con la que no cuenta este país hermano.

Durante la visita, el personal de la mencionada Escuela Superior recibió una exposición referente a la misión y organización de la Comandancia de la Fuerza de Submarinos, y mediante un video conocieron parte de la historia del arma submarina en el Perú y la labor que desempeñan sus dotaciones.



En la Sala de Simuladores apreciaron los proyectos tecnológicos desarrollados por personal de nuestra Institución en los Simuladores de Ataque y Trimado, en donde se entrenan las dotaciones de las Unidades Submarinas. Finalmente, visitaron el BAP "Pisagua" y BAP "Arica", quedando admirados por el trabajo en equipo y la mística submarinista.

Perú participó en I Encuentro de Sargentos Mayores "Líderes de América", en Colombia

Del 4 al 8 de abril, en la ciudad de Bogotá, Colombia, se realizó el I Encuentro de Sargentos Mayores de Infantería de Marina "Líderes de América", el cual contó con la participación de técnicos del más alto grado de las Infanterías de Marina de Colombia, Chile, Ecuador, El Salvador, Estados Unidos, Guatemala, Honduras, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana y Uruguay.

Este primer encuentro se desarrolló en las instalaciones del Círculo de Suboficiales de las Fuerzas Militares de Colombia, y fue inaugurado por el Jefe de Desarrollo Humano de la Armada Nacional de Colombia, Vicealmirante Hugo García de Vivero; el Comandante de las Fuerzas de Infantería de Marina del Comando Sur de los Estados Unidos, Mayor General USMC John Croley, y el Comandante de la Infantería de Marina de Colombia, Brigadier General de I.M. Luis Gómez Vásquez.



Este encuentro tuvo como objetivo principal compartir experiencias, conceptos e ideas que contribuyan a establecer una visión ideal de la formación, capacitación y adiestramiento que debe recibir un Suboficial de Infantería de Marina a lo largo de su carrera militar. Asimismo, difundir las opciones de entrenamiento y educación que brindan las diferentes Infanterías de Marina.

La Marina de Guerra del Perú estuvo representada por el Técnico Asesor Maestro de la Fuerza de Infantería de Marina, Técnico Supervisor Segundo IMA Daniel Pereyra Pérez, quien en su intervención explicó las principales funciones que cumple el Técnico Asesor Maestro y presentó una exposición sobre la Fuerza de Infantería de Marina del Perú, resaltando su historia y evolución, su misión, visión y organización, así como los diferentes cursos que se imparten y su participación en operaciones de paz y en la lucha contra el narcoterrorismo. Entre otras actividades, visitaron la Base de Entrenamiento de la Infantería de Marina de Colombia, ubicada en la ciudad de Coveñas, donde recorrieron la Escuela de

Formación de Suboficiales de Infantería de Marina (EFIM), el Parque de los Héroes Caídos, y apreciaron diferentes demostraciones.

En el acto de clausura, se resaltó la importancia de la razón de ser de los Suboficiales líderes y su deber de prepararse y trabajar en equipo para ser excelentes asesores de sus respectivos Comandos.

Director General de Recursos Humanos de la Armada de Ecuador visitó el Perú

Para incrementar su cooperación profesional y estrechar los lazos de amistad, camaradería y confianza mutua entre la Armada de Ecuador y la Marina de Guerra del Perú, el 17 de abril llegó a nuestro país en visita oficial el Director General de Recursos Humanos de la Armada de Ecuador, Contralmirante Luis Santiago Chávez.

Durante su estadía en el Perú, que culminó el 21 de abril, la autoridad naval saludó al Comandante General de la Marina, Almirante Jorge de la Puente Ribeyro. Asimismo, realizó una visita de trabajo a la Dirección General del Personal de la Marina, donde presenció una exposición informativa y se dio inicio a una conversación bilateral sobre líneas de carrera, proceso de ascenso y régimen disciplinario. De igual manera, el Contralmirante Luis Santiago visitó la Escuela Naval del Perú, la Dirección de Salud y Centro Mé-



dico Naval, así como la Dirección de Bienestar de la Marina. En las citadas dependencias, el distinguido Oficial participó de exposiciones y conversatorios.

Finalmente, recorrió las instalaciones del Centro Educativo Inicial "Niño Jesús de Praga" y del Liceo Naval "Almirante Guise", así como del Fondo de Vivienda de la Marina.

XI Reunión Bilateral entre Autoridades Marítimas del Perú y Chile

A fin de tratar temas de interés común e incrementar los vínculos profesionales y de amistad, el 25 de abril se inauguró la XI Reunión Bilateral entre Autoridades Marítimas del Perú y Chile, a la cual asistieron el Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Vicealmirante Enrique Larrañaga Martin, y el Director General de Capitanías y Guardacostas del Perú, Vicealmirante Carlos Tejada Mera.

Las actividades se iniciaron el 25 de abril, con la visita protocolar del Vicealmirante Enrique Larrañaga Martin al Comandante General de la Marina, Almirante Jorge de la Puente Ribeyro. Asimismo, presentó sus saludos al Embajador de Chile en el Perú, Excelentísimo Favio Vio Ugarte. Al darse inicio a la reunión de trabajo, el Vicealmirante Carlos Tejada Mera brindó una exposición acerca del rol que desempeña la Autoridad Marítima Nacional en la lucha contra el Tráfico Ilícito de Drogas (TID) en el ámbito acuático.



A su turno, el Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, brindó una exposición sobre las experiencias y lecciones aprendidas en la gestión de crisis a través de las Capitanías y Gobernaciones Marítimas a raíz del terremoto de febrero de 2010 y los sistemas para el control, registro y certificación de naves y gente de mar, además de experiencias en el control de naves antes de su zarpe y durante sus operaciones.

La reunión de trabajo culminó con la firma del Acta de Acuerdos entre ambas Armadas. En un momento de la reunión, las autoridades navales intercambiaron presentes recordatorios

En buques de la Marina de Guerra del Perú se implementará Sistema de Identificación y Largo Alcance

Con el fin de dar cumplimiento al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en la Mar, la Dirección General de Capitanías y Guardacostas decidió adherirse al Centro de Datos Regional del Brasil para la Identificación y Seguimiento de Largo Alcance de los buques (LRIT).

Por tal motivo, el 25 de abril arribó al Perú en visita oficial, una delegación de la Comandancia de Control de Tráfico Marítimo de Brasil, a fin de implementar en los buques de la Marina de Guerra del Perú el citado Sistema de Identificación.

La delegación brasileña la conformó el Capitán de Navío José Eduardo Almeida dos Santos, representante de la Empresa General de Proyectos Navales Brasil y encargado de los aspectos financieros y contratos para el LRIT con el Perú; asimismo, el Capitán de Fragata Luís César Blanco, Jefe de la Sección de Operaciones e Inteligencia del Comando de Control del Tráfico Marítimo de Brasil, y el Capitán de Corbeta Jhovany Taranti, Jefe de la Oficina de Ingeniería de Sistemas del Comando de Control Marítimo del Brasil.



Los integrantes de esta delegación se reunieron durante cuatro días en la Sala de Conferencias de la Comandancia de Operaciones Guardacostas para ultimar detalles respecto a la implementación y capacitación del Sistema LRIT en el Perú.

El LRIT es un sistema de posicionamiento satelital que permite a los Estados obtener la posición de los buques de su bandera en cualquier parte del mundo donde se encuentren navegando, y la posición de los buques que se dirijan a sus instalaciones portuarias o que transiten a una distancia de hasta 1.000 millas náuticas de sus costas.

Conferencia de Planeamiento del IX Juego de Guerra Multilateral 2011

Como parte de las actividades previas al desarrollo del IX Juego de Guerra Multilateral (MWG-2011), a realizarse en agosto del presente año, se llevó a cabo la Conferencia de Planeamiento del 11 al 14 de abril en las instalaciones del Centro de Juegos de Guerra de la Marina de Brasil; en ella participaron delegaciones de las Armadas de EE. UU., Brasil, Ecuador, Chile, Perú, Argentina y México (invitado como observador).

Durante la Conferencia, se desarrollaron diversos temas referidos al Juego, siendo lo más relevante la formulación de los objetivos por alcanzar, como el análisis de las legislaciones nacionales e internacionales vigentes relacionadas con el apoyo a operaciones marítimas multinacionales contra amenazas diferentes a la guerra, así como elevar la interoperatividad entre las Marinas participantes.



Se planteó, igualmente, el escenario que será considerado en las operaciones, que representa ficticiamente un conjunto de situaciones de crisis de índole humanitaria, y que demandaría la intervención de una fuerza multinacional.



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



Capitán de Fragata
JORGE E. ANDALUZ ECHEVARRIA
Comentarista

ticias internacionales noticias internacionales noticias internacionale
oticias internacionales noticias internacion
oticias internacionales noticias internacionales noticias internac
oticias internacionales noticias internacionales noticias
ternacionales noticias internacionales noticias internacionales
oticias internacionales noticias internaci
oticias internacionales noticias internacionales noticias internacionales
ternacionales noticias internacionales noticias internacion
ternacionales noticias internacionales noticias inte
oticias internacionales noticias internacionales noticia
ternacionales noticias internacionales noticias internacion
oticias internacionales noticias internacionales
cionales noticias internacionales noticias internacional
oticias internacionales noticias internacionales
ternacionales noticias internacionales noticias internac
oticias internacionales noticias internacionales
ternacionales noticias internacionales noticias internacio

ESPAÑA

"Navantia" y "DCNS" pactan fin de litigio y colaboración en desarrollo y comercialización de submarinos Scorpene

Los astilleros "Navantia" de España y "DCNS" de Francia, pusieron fin a su colaboración en materia de submarinos, con un acuerdo que zanja las diferencias que mantenían respecto al desarrollo y comercialización conjunta del modelo "Scorpene". Las diferencias entre ambos astilleros se materializaron en octubre del año 2008, cuando "DCNS" presentó una denuncia ante el Tribunal de Arbitraje de París en contra de Navantia, a quien acusaba de "plagio" por su Proyecto S-80. La naviera española siempre ha negado estas acusaciones y ha defendido que este submarino es "radicalmente de Navantia".

La cooperación entre las dos empresas comenzó a principios de los años 90 y se sustentó en el lanzamiento de manera conjunta del submarino "Scorpene", del que vendieron diez unidades a tres países diferentes; sin embargo, después España inició por separado el desarrollo del submarino S-80.
De esta manera, los dos astilleros ponen fin a su desacuerdo y al proceso de arbitraje abierto, pero también a la cooperación en la producción y comercialización de submarinos.

Navantia entrega la fragata "Thor Heyerdahl" a la armada Noruega

El astillero español "Navantia" entregó en sus instalaciones del Ferrol, la fragata F-314 "Thor Heyerdahl" a la Real Marina de Noruega.

Esta unidad es la quinta y última de las cinco fragatas de la Clase F-310 contratadas a "Navantia" en el año 2000 por Noruega, y lleva el nombre del prestigioso antropólogo y explorador noruego Thor Heyerdahl, quien se hizo célebre por la expedición Kon-Tiki de 1947, que consistió en la navegación de 4.700 millas, desde Perú hasta las islas Tuamotu en la Polinesia, en una balsa tripulada por seis hombres y construida con troncos, plantas y materiales naturales del Perú.



Fuente: www.elpais.com

Las F-310 han sido diseñadas a partir de la experiencia en las fragatas F-100, construidas para la Armada española, pudiendo desarrollar misiones de guerra antisubmarina, antiaérea y antisuperficie; constituyen asimismo las unidades de menor tonelaje que cuentan con el poderoso sistema de combate AEGIS. Entre sus principales características destaca su desplazamiento de 5.200 TM., eslora de 133 m y manga de 16.8 m.

Asimismo, cuenta con una dotación de 146 tripulantes; está armado con un cañón "Oto Melara Super Rapid" de 76 mm, 32 misiles antiaéreos ESSM, 8 misiles antisuperficie NSM, torpedos antisubmarinos "Sting Ray" y un helicóptero NH-90.

VENEZUELA

Venezuela recibe el patrullero BVL "Yavire"

El astillero "Navantia" entregó el patrullero "Yavire", segundo de los cuatro Buques de Vigilancia de Litoral encargados por Venezuela. Al acto de entrega asistieron el Ministro de Defensa venezolano, el Comandante Naval de Logística de aquel país, el Agregado de Defensa, los alcaldes de San Fernando y Puerto Real, así como el Presidente de "Navantia", entre otros.

El "Yavire", botado el 11 de marzo del año pasado, tiene 79,90 metros de eslora y capacidad para desplazar 1.453 toneladas y para alcanzar una velocidad máxima de 22 nudos. Este buque y sus gemelos podrán realizar diferentes misiones, como vigilancia y protección de la zona litoral, protección del tráfico marítimo, asistencia sanitaria a otros buques, lucha contra incendios externos, lucha y control de la contaminación marina, transporte de personal y provisiones, operaciones de búsqueda y rescate, intervención rápida, apoyo a buceadores, defensa de superficie y guerra electrónica pasiva.

Además de los buques Tipo BVL, Venezuela encargó a "Navantia" cuatro Patrulleros Oceánicos de Vigilancia de la Zona Económica Exclusiva de 98,90 metros de eslora, 2.170 toneladas de desplazamiento y 25 nudos de velocidad.



Fuente: www.elpais.com

EE.UU.

La empresa aeronáutica "Boeing" empezó el ensamblaje final del primer MMA (Multimission Maritime Aircraft) P-8A Poseidon destinado a la U.S. Navy, que planea adquirir 117 de estos ingenios con la finalidad de reemplazar a los MPA (Maritime Patrol Aircraft) P-3C Orion en tareas tales como guerra antisubmarina, guerra antisuperficie, inteligencia, vigilancia y reconocimiento. Se prevé que la entrega de esta primera aeronave se lleve a cabo el año 2012 y que su habilitación operacional comience el año 2013.



Fuente: www.elpais.com

La célula del P-8 Poseidon está basada en el modelo comercial Boeing 737-800, del cual se ha reforzado el fuselaje, agregado una bodega interna para lanzamiento de armas y adicionado seis tanques de combustible para incrementar la autonomía. Contará asimismo con el radar multipropósito APY-10, con un sistema de inteligencia de señales, un equipo de lanzamiento de boyas, procesador de señales acústicas y equipos de apoyo y contramedidas electrónicas. Además de la U.S. Navy, la Marina de la India ha ordenado 12 de estas aeronaves, cuyas entregas comenzarán el 2013.

TAILANDIA

Marina tailandesa adquirirá submarinos Tipo 206

El Gobierno tailandés acordó comprar dos submarinos diesel eléctricos 206 a la Marina alemana, que fueron decomisionados a mediados del 2010. Estas unidades, que entraron en servicio hace 35 años, tuvieron un importante proceso de modernización de media vida entre 1987 y 1992, lo que les valió cambiar de designación a 206A.

La elección hecha por la Marina tailandesa entre unidades submarinas Tipo 209 ofrecidas por Corea del Sur, Tipo 039 ofrecidas por China y Clase "Gotland" ofrecidas por Suecia, se debió principalmente a que se adecúan perfectamente a las aguas muy poco profundas del Golfo de Tailandia, en razón de que este tipo de

unidades se constituyen como los submarinos convencionales más pequeños en la actualidad, con apenas 500 toneladas de desplazamiento en inmersión y 48 metros de eslora.

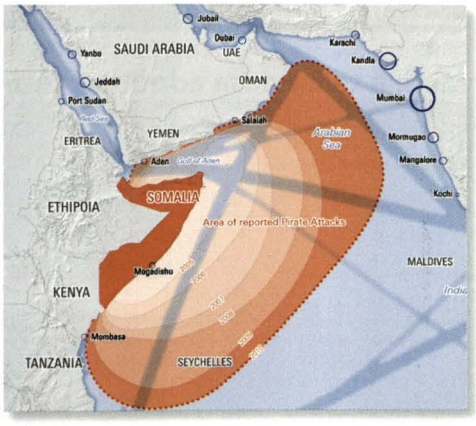
ONU

Naciones Unidas establece nuevo plan de acción para combatir piratería en África Oriental

Las Naciones Unidas lanzaron un plan de acción para combatir la piratería en el "Cuerno de África", haciendo un llamado para obtener un mayor apoyo de las marinas de los distintos Estados para luchar contra esta amenaza, no sólo para el comercio internacional sino para la ayuda que se brinda a millones de personas que viven en la región en condiciones de extrema pobreza.

El Secretario General de la Organización Marítima Internacional, Efthimios Mitropoulos, manifestó que no estaban ni orgullosos ni contentos (sic.) con los resultados hasta ahora obtenidos en la lucha internacional contra estas actividades delictivas, agregando que sólo en el 2010 se contabilizaron 286 acciones de piratería frente a las costas de Somalia, cuyos resultados derivaron en 67 buques secuestrados, con un total de 1.130 tripulantes a bordo y pérdidas en la economía mundial de entre 7 y 12 billones de dólares.

El Secretario General de la ONU, Ban Ki Moon, al implementar oficialmente la nueva estrategia, estableció los siguientes objetivos: mejorar el entrenamiento de las tripulaciones para evitar abordajes de los piratas, aplicar la presión política para la liberación de rehenes y proveer atención a los rehenes y sus familiares. Asimismo, desde una perspectiva militar, los principales objetivos establecidos del plan son: promover mayores niveles de apoyo y coordinación entre las marinas, incrementar la cooperación entre Estados, así como el intercambio de información antipiratería y asistir a los estados ribereños donde se desarrollan estos ilícitos, en actividades disuasivas y de interdicción.



Fuente: www. sp.rian.ru/Defensa.com/

HOLANDA

Nuevas reducciones en la Real Armada de los Países Bajos

La emisión por parte del Gobierno de los Países Bajos de un nuevo "Libro Blanco de la Defensa", obligará a su Armada a realizar una reducción de medios, que se materializará en la puesta fuera del servicio de cuatro de sus diez cazaminas Clase "Alkmaar" y del buque auxiliar de reaprovisionamiento de combustible HrMs "Zuiderkruis".

Asimismo, de las cuatro unidades OPV Clase "Holland" que están actualmente en construcción, solamente dos servirán para la Real Armada de los Países Bajos, teniéndose previsto vender las dos restantes.

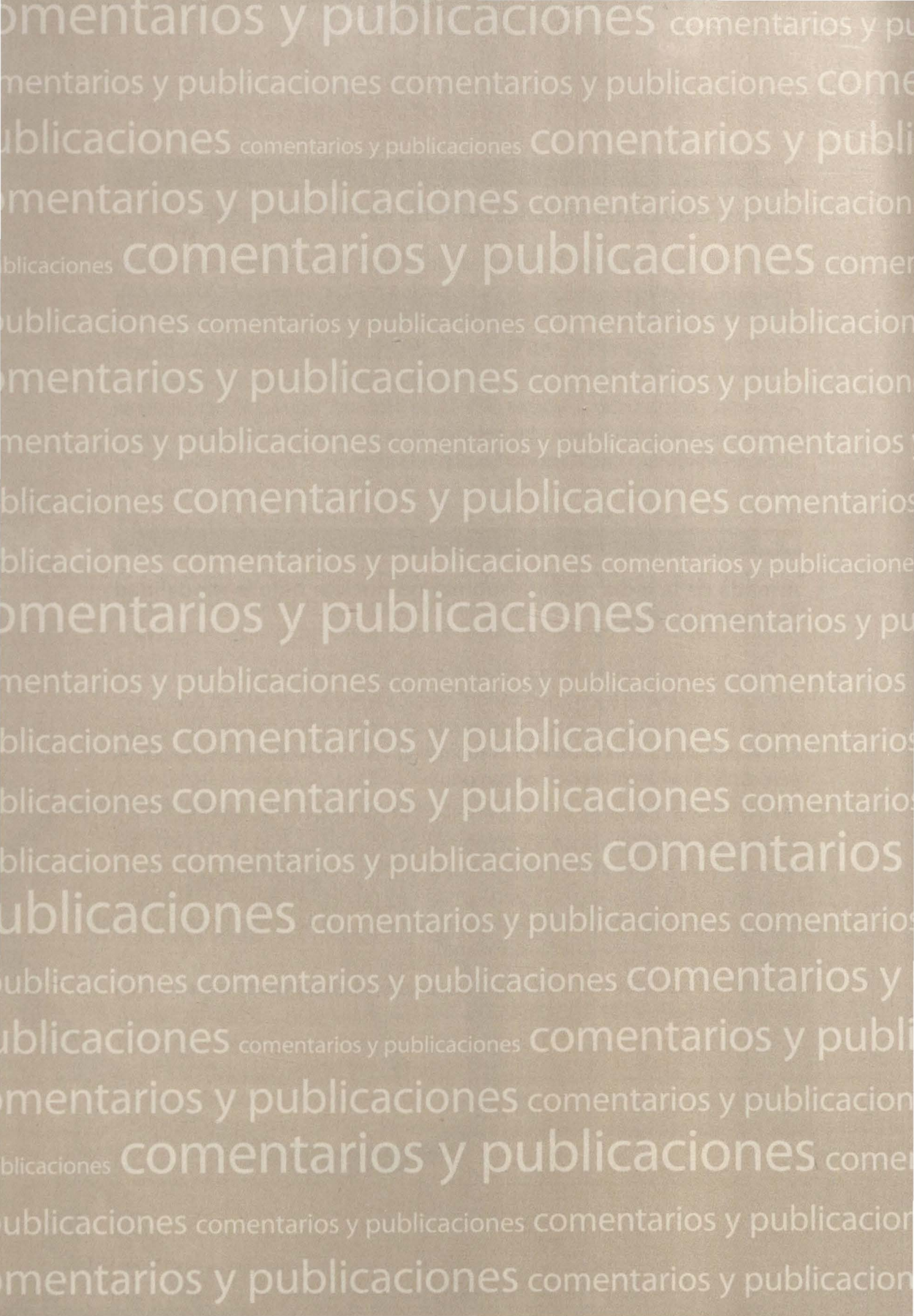
INDIA

Armada de la India recibirá submarino nuclear bajo la modalidad de arrendamiento

La Armada de Rusia se encuentra desarrollando los preparativos para el traspaso del submarino nuclear de tercera generación "Nerpa" a la Armada de la India, bajo la modalidad de arriendo financiero, que se estima alcanzará los 900 millones de dólares. Esto le permitirá a la India obtener el submarino en un régimen de *leasing* por un periodo de 10 años con opción de compra.

El K-152 "Nerpa", (Proyecto 971), Clase "Schuka-B" pertenece a los submarinos nucleares rusos de tercera generación y su puesta de quilla tuvo lugar en 1991. Este modelo (Akula, según la OTAN) desplaza 8.140 toneladas en superficie y 12.770 en inmersión, alcanza 30 nudos de velocidad máxima y puede sumergirse a 600 metros. Tiene una tripulación de 73 hombres y su armamento incluye cuatro lanzatorpedos de 533 milímetros y otros cuatro de 650 mm.

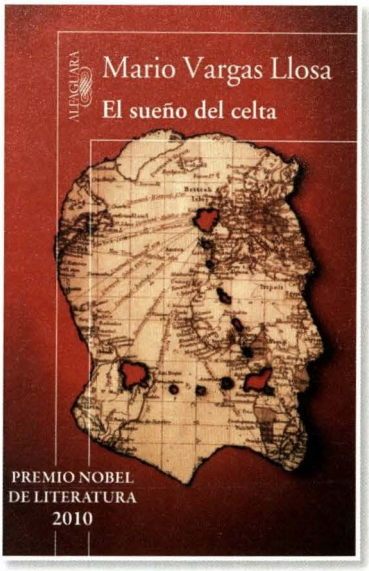
Para utilizar los torpedos Tipo 53 y Tipo 65, así como misiles antisubmarinos RPK-2 y misiles antisuperficie RPK-7 y 3M-54 Klub.


comentarios y publicaciones



Señora
ESPERANZA NAVARRO PANTAC
Comentarista

El sueño del celta



Vargas Llosa, Mario

Lima, Santillana Ediciones Generales, S. L., 2010

451 pp.

Al entrar el nuevo siglo XX, la aparición del automóvil y el increíble dominio de los aires con los aviones, abrieron paso a una pujante industria automotriz, volviéndose la rueda protagonista del adelanto de la civilización. ¿De qué material podrían ser hechas las llantas para los modernos vehículos? He aquí que la naturaleza dio una vez más respuesta a los requerimientos del hombre: el caucho, el jugo o látex de una variedad de árboles, como el heveas. Una riqueza semejante a la del oro era ofrecida por la selva amazónica, atrayendo a empresarios y aventureros, como la miel atrae a las moscas. La Amazonía era ahora la nueva California, pero esta vez con la fiebre del caucho. Los más audaces e implacables se hicieron inmensamente ricos, a costa de los peones, necesarios siempre en la cadena de la explotación de recursos.

Las atrocidades que cometieron los caucheros en la región amazónica quedaban en la impunidad por lo remotas que parecían las regiones amazónicas y porque las poblaciones indígenas —mano de obra como servidumbre impuesta— no tenían vocero ni defensor; al menos no hasta 1910, en que el cónsul británico Roger Casement visitó la región del Putumayo —en la frontera entre Perú y Colombia—. Ante los ominosos crímenes de los que fue testigo, presentó un descarnado y objetivo informe ante el Parlamento británico, conocido como "El Libro Azul del Putumayo". Se acusaba no sólo a los peruanos, sino que se daba a entender que los socios británicos de Arana —el mayor propietario de los fundos gomeros y de

las colonias del Putumayo— eran cómplices del latrocinio. Así se destaparon los escándalos del Putumayo.

Roger Casement es el legendario personaje que denuncia las atrocidades que cometían los caucheros en la Amazonía contra los indígenas esclavizados, así como los obligados coloniales en el Congo Belga y en el Putum. Critica duramente la expropiación de tierras africanas por gobiernos extranjeros, como el de Leopoldo II de Bélgica, al que responsabiliza de cometer "un acto de robo deliberado" y "una infamia gigantesca, una invasión a los fundamentos de la humanidad primitiva y sus derechos". Pero lo que encontró en la Amazonía peruana superaba todo lo que había visto en el Congo: masacres, esclavitud, castigos inhumanos, mutilaciones, niñas violadas y hombres quemados vivos por los empleados locales de la Peruvian Amazon Company, con sede en Londres.

El escandaloso informe de Casement circuló ampliamente en Londres y Washington, y llevó a la formación de un alto comité investigador. Las acusaciones de Casement contra las empresas del caucho, difundidas a través de la prensa y sus contactos políticos, recibieron apoyo oficial, "tanto por razones de *realpolitik* como de altruismo", de ahí que su trabajo como defensor de los derechos humanos llegase a obtener reconocimiento el año 1911, cuando la Corona inglesa lo nombró "Caballero".

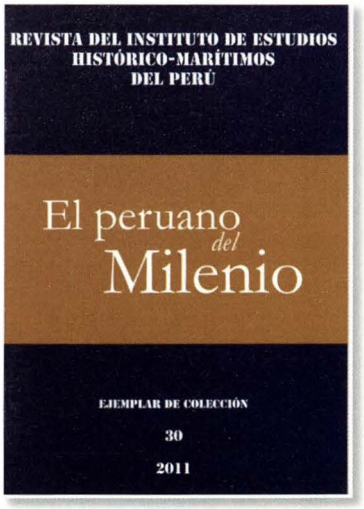
Roger Casement, hombre enigmático, complejo y controvertido, funcionario del Foreign Office, denunciante de crímenes de lesa humanidad, fue, además, por sobre todo, patriota irlandés. Resentía la hegemonía británica, y cuando se declaró la Primera Guerra Mundial, se identificó con Alemania. Desarrolló un plan para transportar armas desde Alemania a Irlanda, y para organizar a prisioneros de guerra irlandeses en una brigada especial dentro del ejército alemán. Viajó a Alemania con tales expectativas en el otoño de 1914, pero no consiguió la adhesión de los prisioneros irlandeses para la rebelión contra Inglaterra; tampoco logró una buena empatía con los oficiales alemanes. Indignado con el Alto Mando alemán, se embarcó a Irlanda a bordo de un submarino. Debía llegar justo después del prometido cargamento de armas, que fue hundido. Casement desembarcó en una playa del condado de Ferry y poco después lo arrestaron el Viernes Santo de 1916.

Fue sometido a un juicio implacable, en el cual mostró una calma que mantuvo hasta el final. Durante el proceso, el Gobierno sacó a la luz los diarios íntimos del acusado, conocidos como "Diarios negros". En ellos describe los pormenores de sus encuentros sexuales con jóvenes de Europa, África y Sudamérica. Todavía hoy se discute la autenticidad de esos escritos. Se piensa que esos diarios no son verdaderos, sino un montaje del Foreign Office para desacreditarlo.

Fue condenado a la horca y ejecutado el 3 de agosto de 1916. Indiscutiblemente, un personaje difícil, carismático, héroe o traidor, a la medida de un escritor como Mario Vargas Llosa.

El libro apareció el año 2010, cuando se conmemoraba el centenario de la visita al Putumayo del cónsul Roger Casement. Y en ese mismo año el autor recibió el Premio Nobel.

Revista del Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú El Peruano del Milenio.



Lima, 2011. No. 30, ejemplar de colección.

285 pp.

El número 30 de la Revista del Instituto ha querido rendir un tributo a la figura del marino que ha prestigiado para siempre a la Marina de Guerra del Perú, tanto dentro de la sociedad peruana como ante el mundo entero, y que le ha dejado un legado de moral y honor que constituye la esencia de la tradición naval del Perú. Al mismo tiempo que se ha erigido ante el ciudadano peruano como arquetipo de los más altos valores.

Este volumen es una antología que complementa y en otros casos reitera los artículos publicados en el Álbum "A la gloria del Gran Almirante Don Miguel Grau". Estimamos que la feliz circunstancia de que a la apertura del Nuevo Milenio Grau haya sido reconocido como "Peruano del Milenio", el hombre que encarna los más caros ideales del ciudadano común, es motivo más que suficiente para que el Instituto de Estudios Histórico Marítimos honre su memoria y celebre su nominación. La encuesta nacional para elegir al "Peruano del Milenio" fue una iniciativa de los medios de comunicación más destacados e influyentes: los diarios "El Comercio", "Expreso" y "El Callao", además del canal televisivo América TV y PromPerú. La ciudadanía no tuvo duda en reconocer a Grau en esa calidad, pero justo es reconocer la intensa campaña desarrollada por la Marina de Guerra y Pro Marina para divulgar la encuesta en todos los ámbitos de la sociedad peruana, encendiendo el

entusiasmo unánime para que de todos los lugares del territorio nacional llegara el voto de la ciudadanía reconociendo al más destacado personaje de la historia del Perú, Don Miguel Grau Seminario.

La misión que le tocó realizar a Grau durante la Guerra del Pacífico —guerra para la cual el Perú no se encontraba preparado y en la cual el control del mar estaba íntegramente bajo la responsabilidad de tres naves: monitor acorazado "Huáscar", la fragata blindada "Independencia" y la corbeta "Unión"— fue mantener el dominio marítimo, pues de este dependía el destino de la contienda. La épica campaña naval que desarrolló, asombró a propios y extraños del mundo entero por las proezas del pequeño monitor bajo el mando de su bravo Comandante, no obstante magnánimo con el vencido y respetuoso con las poblaciones civiles. La obra reúne los trabajos que recrean la gesta, cantan las hazañas del Héroe y recuerdan la personalidad, sentimientos y trayectoria del hombre de carne y hueso, amantísimo esposo y padre, ciudadano ejemplar, caro amigo.

A manera de pórtico o presentación institucional, un artículo del Contralmirante Federico Salmón de la Jara, fundador, primer Presidente y Presidente Honorario y Vitalicio, recientemente fallecido, antecede el cuerpo mismo de la obra para introducir al lector en lo que constituye el gran proyecto de escribir la Historia Marítima del Perú y los avatares y logros del Instituto en su casi medio siglo de existencia: "Historia Marítima del Perú: una larga y aún inconclusa singladura".

Los artículos que sobre el Héroe recoge la Revista, incluyen la Cronología biográfica de Grau, a cargo del bibliógrafo don Alejandro Lostaunau Ulloa. Originalmente publicada en una limitada edición del Instituto Riva Agüero, constituye un excelente derrotero para quienes deseen investigar sobre la vida de Grau.

"Pinceladas de un héroe", del Contralmirante José García Valdivieso, reconstruye la vida marinera de Grau, desde su primer embarque a los tempranos nueve años de edad, en el bergantín granadino "Tescua". Se destaca que también que sus viajes alrededor del mundo, a bordo de buques balleneros, darán una experiencia marítima fundamental al Comandante, que más adelante va a ser protagonista de una gesta legendaria que impresionó al mundo. El artículo ilustra los viajes con un mapamundi en el que se trazan las rutas que siguieron los buques en que sirvió de 1843 a 1853.

Cuatro artículos describen y analizan las diferentes etapas de la campaña naval que desarrolló Grau al mando de la división naval durante la guerra: "Beau geste: Combate de Iquique", del Capitán de Navío José Valdizán Gamio; "Reflexiones sobre el combate de Iquique", del Contralmirante José García Valdivieso; "La cam-

paña naval del 79: Audacia sin límites", del Contralmirante Hugo Ramírez Canaval; "Mis recuerdos de Angamos: Así fue el combate inmortal", del Alférez de Fragata Manuel Elías Bonnemaison, Guardiamarina presente el 8 de octubre de 1879 en el monitor "Huáscar" como parte de su dotación.

Los partes oficiales del combate dan cuenta de cómo se desarrollaron los hechos de armas, la muerte del Comandante Grau, la captura de la nave y el reconocimiento de los despojos mortales del Héroe, así como el destino que le dieron los oficiales chilenos: el Parte oficial del Capitán de Fragata don Manuel Melitón Carvajal; el Memorándum del Teniente Primero Pedro Gárezon; el Parte Oficial del primer ingeniero Samuel Mac Mahon.

En la sección de Epistolario se publican las cartas de Grau a su esposa doña Dolores, así como la misiva que envió a la viuda de Prat acompañando las prendas personales de su esposo. Se consigna también la digna y conmovida respuesta de doña Manuela Carvajal de Prat.

En Fragmentos aparecen extractos de los escritos que le dedicaran al marino los más notables personajes de su época, e incluso los de nuestros días. Complementa esta sección los Informes de la prensa extranjera sobre el desenlace fatal del Combate de Angamos y la trágica desaparición del atrevido marino que había mantenido al mundo pendiente de sus hazañas.



Capitán de Navío Miguel Grau Seminario. Óleo de Aurelio Longaray.Instituto de Estudios Históricos-Marítimos del Perú

En "Misceláneas" se reúnen diferentes artículos, documentos y semblanzas que completan la imagen de Miguel Grau, como hombre y como héroe, como fue conocido y apreciado por sus contemporáneos. En primer lugar, el sentido discurso del presidente de la República, don José Luis Bustamante y Rivero, en la inauguración del monumento a Grau en Lima, el 28 de octubre de 1946.

Seguidamente, se reproduce la entrevista de Edgardo Rebagliati, de la revista "Mundial", a doña Dolores Cavero de Grau en el mes de octubre de 1925, el año anterior a su fallecimiento. La entrevista revela aspectos íntimos del Almirante y destaca el gran esmero que ponía en la educación y felicidad de sus hijos.

En la misma sección se muestran algunos documentos históricos referidos al personaje, como el de la dotación del monitor "Huáscar" y la foja de servicios de Grau; el del homenaje del gabinete chileno a la memoria del Contralmirante Grau, y la Proclama del director de la guerra, General Prado, a la Nación y al Ejército aliado. También los siguientes artículos: "Repatriación de los restos del Almirante Grau y traslado a la Cripta de la Escuela Naval del Perú", por el Contralmirante José García Valdivieso. "Brindis por Miguel Grau", que relata que el marino argentino Manuel A. Barraza pidió, ante la consternación de los presentes, un brindis por Grau en una fiesta de marinos argentinos y chilenos, según la relación de "El Heraldo de Valparaíso", del 25 de febrero de 1889.

La semblanza biográfica del historiador chileno Benjamín Vicuña Mackenna, contemporáneo del Héroe, "El Contralmirante del Perú Don Miguel Grau". Otra semblanza de Jacinto López, venezolano, autor del libro "Historia de la Guerra del Guano y del Salitre". Finalmente, el poema "Huáscar", del poeta argentino Martín García Mérou. Como epílogo, el artículo del Contralmirante José García Valdivieso: "Enseñanzas de la historia respecto de la guerra del guano y del salitre".

Al final de la obra se presenta una recopilación de valses, polcas, tonderos y marineras, algunos de los cuales son verdaderos hallazgos que rescatan las canciones del acervo popular que cantan y celebran la gesta del monitor "Huáscar" y su valiente Comandante. Van antecedidas por el artículo "De zamacuecas a marineras", del Capitán de Navío José Valdizán Gamio, que cuenta que la marinera nació como agradecimiento simbólico del pueblo a su Marina de Guerra, a su Héroe y su nave.

En apéndice se expone una galería fotográfica y también una sucinta información sobre los autores de los artículos.



En la imagen de fondo:
Llegada a Lima de los restos mortales del Almirante Miguel Grau el 15 de julio de 1890.

¿Navega nuestro Régimen Disciplinario hacia buen puerto?



Capitán de Fragata
JUAN CARLOS LLOSA PAZOS

"La disciplina es el alma de un ejército. Hace formidable a un pequeño grupo, le da fuerza a los débiles y sube la autoestima de todos".
George Washington

Es comúnmente conocido por los interesados en temas militares que en nuestro país, desde inicios de este siglo, ciertas instituciones privadas, así como algunos líderes de opinión, han patrocinado no pocos debates en el marco de las llamadas relaciones cívico-militares, las más de las veces con resultados confusos y, hasta diría yo, estériles, en relación con la mejora del funcionamiento de las Instituciones armadas o la optimización de la Defensa nacional.

De la vorágine de ideas sin puerto que surgen de los debates —en los que he participado en más de una ocasión—, he percibido que el fin más relevante que han perseguido los organizadores de aquellos cenáculos cosmopolitas —aplaudidos con entusiasmo por muchos de sus participantes, que ignoran el trasfondo gramsciano de sus intenciones— no ha sido otro que dar carácter de ley universal a la premisa "control y sometimiento de las FF. AA. como condición indispensable para consolidar el régimen democrático en America Latina", a decir de filósofos políticos como Robert Dalh, de tendencia liberal de izquierda. Cualquier arista de la temática que no derive de esa premisa, simplemente no se menciona, y si es traída al debate, pronto habrá de encontrarse

la forma de eludirla. En ese sentido, el reconocido internacionalista, Doctor Francisco Tudela, sostiene:

> *"Los políticos e intelectuales peruanos rehúyen constantemente al tema de la relación óptima entre la clase política y las Fuerzas Armadas peruanas, refugiándose en el concepto constitucional de la subordinación militar al poder político. Esa subordinación, para ser efectiva, implica que la clase política debería estar en capacidad de asumir y definir los objetivos políticos y estratégicos de la Defensa nacional. Por desgracia, ellos creen que ese asunto es sólo cosa de militares, sin darse cuenta de que las grandes democracias de Occidente no existirían si hubiesen cometido semejante error intelectual"*[2].

Uno de los temas soslayados o poco tratados es el de la mentalidad militar, cuya comprensión es indispensable para lograr un juicio certero; por ejemplo, respecto a los sucesos relacionados con el accionar del poder militar en las últimas décadas, ¿cómo se pretendía descubrir la verdad de la Defensa del Estado hecha hace veinte años con las armas, si no se buscó en "El yo y la circunstancia" —parafraseando a Ortega y Gasset— de los líderes militares y de sus subordinados?

Veamos algunas ideas sobre este concepto. La mentalidad militar, según Samuel Huntington, en su clásico "El Soldado y el Estado":

> *"[...] Está cargada de realismo conservador que subraya la supremacía de la sociedad respecto del individuo y la importancia del orden, la jerarquía y la división de funciones. Exalta la obediencia como la virtud más alta de los militares, cuya ética es pesimista, colectivista, inclinada hacia la historia, orientada hacia el poder, nacionalista, militarista, pacifista e instrumentalista en su visión de la profesión militar. La mente militar, recoge aquel politólogo conservador, es disciplinada, rígida, lógica, científica, no es flexible, tolerante, intuitiva, emotiva".*

La mentalidad militar es fruto de un proceso de construcción de siglos, fortalecido por el surgimiento del soldado profesional en el siglo XVIII. Las razones de sus máximas tienen como propósito la constante preparación para la guerra y la incesante búsqueda de la victoria, que no son sólo atribuibles en exclusiva a geniales estrategas —cuando sí maniobras o estratagemas—.

La mentalidad militar encierra un conjunto de creencias que dan lugar al modo de pensar y de actuar del militar y de la organización a la que pertenece, la que se constituye y nutre de identidad, espíritu, principios, valores, reglas, métodos, doctrinas, y ello da consistencia a una institucionalidad que en el Perú

se remonta a la Colonia. Esa institucionalidad se vio atacada y afectada por el terrorismo. Poco o nada se ha tratado o escrito de este asunto desde espacios ajenos al militar, y de ello puede dar fe el Informe Final de la Comisión de la Verdad y Reconciliación.

Sin cimientos y sin una adecuada cultura de Defensa[3], los temas cívico-militares se fueron deslizando por caminos sinuosos y escarpados, que no me cabe duda tenían como meta —entre otros fines similares— la transformación y/o la eliminación del Régimen Disciplinario en las FF. AA. y en la Justicia Militar; más que por un tema de eficacia o ineficacia de esos sistemas, por prejuicios ideológicos y absurdos revanchismos financiados a través de generosas cuentas del extranjero.

"Esa institucionalidad se vio atacada y afectada por el terrorismo. Poco o nada se ha tratado o escrito de este asunto desde espacios ajenos al militar y de ello puede dar fe el Informe Final de la Comisión de la Verdad y Reconciliación".

Los cuestionamientos de los críticos tenaces —que en la mayoría de los casos carecían del mínimo conocimiento de la naturaleza de la función militar, de lo cual he podido ser testigo— tenían como principal sustento el muy discutible "talante antidemocrático de las FF. AA." y el "vacío legal que existía en la mayoría de reglamentos militares al no derivar de ley alguna".

Es bueno recordar que la Constitución Política del Perú de 1993, en su artículo 168°, establece que: "Las leyes y los reglamentos respectivos determinan la organización, las funciones, las especialidades, la preparación y el empleo; y norman la disciplina de las Fuerzas Armadas y de la Policía Nacional". Prácticamente lo mismo disponía la Constitución de 1979 en su artículo 274:

> *"Las leyes y reglamentos respectivos regulan la organización, funciones, preparación, empleo y disciplina de las Fuerzas Armadas y Fuerzas Policiales".*

Desde mi punto de vista, la objeción de los críticos, sin duda legítima, no es infalible por aquello de que "las leyes y reglamentos respectivos regulan"; es decir, ambas clases de normas legales estaban reconocidas por la Constitución como instrumentos jurídicos vigentes para el sistema militar.

Como sea, el cuestionamiento resultaba siendo más un tema de forma que de fondo, que ponía en problemas muchos aspectos de la normatividad de las FF.

AA. En todo caso, en vez de revisarlo todo y dejar sin efecto mucho de lo que ya funcionaba sin mayores problemas, pudieron haberse emitido normas que protegiesen lo existente, y en adelante legislar conforme a la jerarquía normativa correspondiente. No se hizo así y surgieron no pocos contratiempos.

Siguiendo tal razonamiento acerca del referido vacío legal, los reglamentos militares que no derivaban de leyes devenían en inconstitucionales, y por lo tanto no tenían sustento para ser aplicados. Con ello se echaban por tierra décadas de normatividad militar, que más allá de cualquier imperfección propia de todo sistema humano, había cumplido su cometido. Resultaba entonces que por mucho tiempo la porción de la sociedad política conformada por las instituciones militares había vivido en la ilegalidad, en la constante violación de la Ley de leyes. Sobre este tema, el Oficial naval John Bons[4] de la Armada de los EE. UU., señala lo siguiente:

> *"Los objetivos finales de las leyes civiles son simplemente diferentes de aquellos objetivos de las leyes militares. Las leyes civiles norteamericanas están fuertemente orientadas hacia los derechos de los individuos, asumiendo que la sociedad sobrevivirá si se atiende a sus derechos. Se puede cuestionar la proposición, pero los teorizantes más liberales podrían argüir que los derechos de los individuos de la sociedad que están libres y con este supuesto ha sobrevivido la nación norteamericana por más de 200 años. Pero este no es el caso de las leyes militares y no podrían serlo en las leyes militares; el fin perseguido es la supervivencia de la organización militar y el cumplimiento*



de una misión bajo condiciones de violencia. Los derechos del individuo no son lo primero en el logro de ese objetivo; ciertamente, el significado final del servicio militar es una tácita declaración de que el individuo sacrificará su vida por el servicio, si llega el momento y se dan las condiciones. En el servicio militar, los derechos del individuo son importantes, pero no a expensas de un comportamiento predecible, necesario para la interdependencia y la supervivencia".

Lo mencionado en los párrafos anteriores está tendiendo sus efectos principalmente en la disciplina y en otros valores militares, como apreciaremos más adelante.

"Es muy bien sabido que la disciplina es la columna vertebral de toda institución armada. Sin ella, su continuidad como tal no sería posible".

Es muy bien sabido que la disciplina es la columna vertebral de toda Institución armada. Sin ella, su continuidad como tal no sería posible, al menos no desde el punto de vista profesional, y esto se refiere a lo que el Almirante Arleigh A. Burke describió como organización bien disciplinada, cuyos miembros trabajan con entusiasmo, voluntad y placer, tanto a nivel individual como colectivo, a fin de cumplir la misión asignada con expectativas de éxito; la ausencia de disciplina deriva en la pérdida de la acción operativa serena y decidida y de la eficiencia combativa.

Pues bien, para entender, legislar, normar, juzgar la disciplina castrense, vale decir, su fundamento y su verticalidad, uno debe estar familiarizado (como he sostenido) con la mentalidad militar, comprender el sentido de la formación del Oficial y del Sub Oficial desde que ingresan al servicio, si es que el fin que se persigue es optimizar los asuntos de la Defensa Nacional, puesto que para cualquier persona común la palabra disciplina connota severidad, restricciones irrazonables e innecesarias de la libertad, y la adhesión compulsiva a pautas arbitrarias de comportamiento[5].

Las líneas maestras de la mentalidad militar son comunes a todos los militares; ella se gesta desde el nacimiento a esa forma de vida. La idea es estandarizar patrones de conducta que permitan afrontar con éxito situaciones en las que el militar está obligado a arriesgar su integridad personal para poner a salvo la vida de sus compatriotas. Sobre este tema, el Comandante Bons precisa:

"Todos aquellos a quienes concierne, desde los congresistas hasta el nuevo recluta, deben comprender que los requerimientos del servicio militar son

fundamentalmente diferentes de aquellos de la vida civil. Nosotros seguimos siendo ciudadanos, pero voluntariamente hemos puesto nuestras vidas y algunos de nuestros derechos en riesgo por la causa de un objetivo más grande. Los derechos individuales no son los valores más altos de los institutos militares. Mas bien, la disciplina militar es uno de los valores más elevados, juntamente con la disciplina moral que se requiere para impedir el desarrollo de tendencias tiránicas entre los militares profesionales".

Varios años después de iniciados los debates cívico-militares, se promulgó en noviembre del 2007 la Ley 29131, del Régimen Disciplinario de las Fuerzas Armadas.

Desde entonces muchos opinan que con la dación de esa ley, el vacío legal que existía con respecto a nuestros antiguos reglamentos disciplinarios, y que daban lugar a continuas interferencias de la justicia ordinaria en la aplicación de sanciones disciplinarias administrativas, quedaba cubierto y por lo tanto el problema de fondo resuelto. A todas luces, eso no es cierto.

"En más de una ocasión he escuchado decir que quien tiene la responsabilidad de solicitar o imponer una sanción se ajusta estrictamente a las disposiciones del régimen disciplinario de las FF. AA., y que no cabrá lugar a ningún reclamo".

¿Es que acaso desde la entrada en vigencia de la ley[6] las reincorporaciones de elementos dados de baja por faltas evidentes debido a "errores procesales" se han reducido notablemente respecto de los años que duró esa suerte de "limbo jurídico", si cabe el término?; ¿acaso la imposición de las ahora llamadas sanciones leves, graves y muy graves no siguen siendo materia de reclamos, denuncias en la judicatura ordinaria, impulsadas muchas veces por algunos miembros de la Institución en situación de retiro, no pocas veces motivados por resentimientos o por oscuros intereses?

En más de una ocasión he escuchado decir que quien tiene la responsabilidad de solicitar o imponer una sanción se ajusta estrictamente a las disposiciones del régimen disciplinario de las FF. AA., y que no cabrá lugar a ningún reclamo. En mi opinión, esa es una verdad a medias.

Los Oficiales de Marina que ejercemos comando en las diferentes unidades y dependencias, no somos abogados, y si bien podemos buscar asesoría en los

Oficiales del Cuerpo Jurídico —cosa que de por sí implica restarle tiempo a otras labores— para no apartarnos ni un milímetro de la normatividad, cualquier letrado, echando mano de la argucia legal, puede obtener para su cliente (un militar en actividad) un fallo a su favor dictado por alguna autoridad judicial ordinaria.

Nadie puede garantizarnos que esto no sucederá. En la práctica, podemos estar yendo a una permanente judicialización del régimen disciplinario —si es que no lo estamos ya—, por lo que no es exacto sostener que esta percepción se deba a la desinformación existente, sino más bien a hechos y a la fundada y legítima preocupación que tenemos no pocos Oficiales de que la verticalidad y la celeridad en la imposición de sanciones se estén viendo afectadas, tanto por la concepción individualista-liberal de esta ley —siguiendo al Comandante Bons—, como por los varios vacíos o imprecisiones de su texto.

Entonces, si tenemos una ley dada supuestamente para hacer más eficiente la aplicación de la disciplina militar —salvo que se diga que ese no es su fin, lo cual sería lamentable—, ¿qué tiene que hacer el Comandante de un buque de guerra o los miembros de una comisión interna de investigación de una unidad o dependencia, lidiando con un abogado o un fiscal por una falta disciplinaria cometida por un miembro de su dotación?



¿Es eficiente o útil para el servicio a la Nación, que Oficiales de un Consejo de disciplina de cadetes o de alumnos deban terminar dando su manifestación ante un juez o un fiscal en el fuero civil, producto de sanciones disciplinarias impuestas en virtud del ejercicio de su función?

No es exagerado afirmar que autoridades de nuestra Institución, del área de personal y de instrucción, podrían estar ocupando un porcentaje significativo de su tiempo en atender asuntos relacionados con el Régimen Disciplinario provenientes de denuncias externas. Opiniones escépticas podrían apuntar hacia posibles fallas en la realización de los procesos. Aunque una afirmación así cabe en lo posible, no es esa la causa del problema de fondo y menos su solución, sobre todo si no somos precisamente los marinos los que somos vistos en la sociedad como poco cercanos a la eficiencia en el servicio público.

"Hay quienes sostienen que sería absurdo que algún subordinado reclame la presencia de un abogado para su defensa en caso de sanciones leves o graves".

Hay quienes sostienen que sería absurdo dentro de la jerarquía militar que algún subordinado reclame la presencia de un abogado para su defensa en caso de sanciones leves o graves. Eso no es exacto, ya que si bien el artículo 6 del capítulo VI del reglamento de la ley especifica la potestad del investigado de ser asesorado por un abogado ante un Consejo de Investigación Final, aquella norma no prohíbe que en las infracciones menores la asesoría no se pueda dar.

En todo caso, lo más significativo del asunto es que la ley no dispone que la autoridad ordinaria se deba inhibir de intervenir en cualquiera de las infracciones (leves, graves, muy graves). A quien poco o nada importe el servicio, podrá sacar provecho de esta imprecisión sin ningún problema. Existen muchas puertas abiertas que deben ser cerradas proponiendo las modificaciones de esa ley ante los organismos competentes; empezando por cambiar el espíritu de la misma, la que está destinada más hacia "cautelar" los derechos del individuo que a la preservación de un sistema que es garantía de la soberanía e integridad territorial.

Y no es que sea la intención que el Régimen Disciplinario se mantenga alejado del ordenamiento legal de la República, sino que se reconozca a cabalidad y objetivamente —y no a medias— que aquel tiene particularidades producto

de la naturaleza de la función, que lo diferencian del resto de los ciudadanos, lo cual es reconocido por la Constitución. Esta diferenciación no solamente es aplicable a la disciplina; si así fuese, ¿por qué los miembros de las FF. AA. y PNP tenemos posibilidad de acceder a un régimen previsional distinto al de los civiles?

Justica, disciplina, jubilación, libertades que se regulan de manera distinta al resto de la ciudadanía, no por privilegio sino por particularidades de la vida militar, tal como sucede en muchas partes del mundo. ¿Acaso no es bien sabido que en la Armada de los EE. UU. —donde funciona una de las democracias más consolidadas del planeta— un Comandante de buque es una suerte de juez supremo a bordo? Dudo que un Capitán de Fragata norteamericano tenga que ir a explicar a un fiscal o un juez, por qué aplicó tal o cual sanción a un individuo de su dotación.

Al respecto, la ley militar en EE. UU. es una rama de la ley que regula el ámbito militar, que por naturaleza es enteramente penal o disciplinaria. Junto con la Constitución existen otras fuentes, tanto escritas como no, además de usanzas y costumbres de las FF. AA. y de la guerra. En el sistema americano de Justicia Militar, el Comandante militar cuenta con varios métodos para imponer (o hacer cumplir) el buen orden y la disciplina dentro de su unidad, desde



medidas o sanciones administrativas menores hasta sanciones de una Corte Marcial General. En la quinta enmienda a la Constitución de EE. UU., se indica que los casos que surgen en los servicios militares deben manejarse de manera diferente que los casos de la vida civil.

La situación planteada es paradójica respecto a lo que sucede con nuestra justicia militar. El Código de Justicia Militar aprobado por Decreto Legislativo Nº 1094, de fecha 31 de agosto de 2010, establece en su artículo primero que el referido Código "contribuye a mantener el orden y disciplina en los cuadros de las FF. AA.". En el marco de la Ley 29182, de organización y funciones del Fuero Militar Policial, de fecha 10 de enero de 2008, se establece en su artículo tercero que los delitos de función, de naturaleza y carácter militar policial, son tipificados en el Código de Justicia Militar Policial, y son imputables sólo y únicamente a militares y policías en situación de actividad. En función de esta norma, la autoridad judicial o la fiscal ordinarias no pueden intervenir en la judicatura militar.

> "Si se reconoce la necesidad de que el delito militar se juzgue en un fuero castrense, ¿por qué no es igual con la falta disciplinaria militar que requiere tanto o igual conocimiento de la naturaleza de la función y de la mentalidad militar?".

El referido Código existe en razón de la naturaleza de la función militar. Lo que en ese contexto se investigue, juzgue o sentencie, deriva de presuntos delitos de carácter "militar", donde se reconoce al soldado, marino, aviador o policía el derecho fundamental de ser juzgado por su juez natural. ¿Y quién es el juez natural de un militar? Otro militar, claro está.

Entonces, si se reconoce la necesidad de que el delito militar se juzgue en un fuero castrense, ¿por qué no es igual con la falta disciplinaria militar que requiere tanto o igual conocimiento de la naturaleza de la función y de la mentalidad militar?

En el caso de la justicia militar, la justicia ordinaria interviene sólo en contiendas de competencia entre el fuero militar y el fuero civil, al más alto nivel; esto es, en la Corte Suprema de Justicia, que por ley está facultada para fallar en última instancia en estas contiendas.

Si bien es cierto que la Constitución garantiza los derechos fundamentales de la persona en todo tipo de procesos, incluido el administrativo, tal como lo ha establecido el Tribunal Constitucional, en el caso que tratamos, ese concepto debería ser aplicado sin perjuicio del individuo, pero principalmente pensando en la organización militar. Siguiendo esta premisa, se podría desarrollar una modificación de la ley, en el sentido de que toda defensa del sancionado o investigado en el Régimen Disciplinario de las FF. AA., se lleve a cabo en el ámbito estrictamente castrense, para lo cual tendría que establecerse una suerte de "Cortes disciplinarias-sumarias". Con eso se garantizaría que la resolución final sea dictada partiendo de la cabal comprensión de la mentalidad militar, de la exigencia del servicio, de los valores militares y sobre todo del predominio de la disciplina a bordo, como fin último.

En cortes como la propuesta, resultaría inadmisible que la autoridad judicial a la que se ha elevado un recurso contra miembros de un consejo disciplinario que recomendó la baja de un cadete por una falta de rigor, con la que acumulaba una cuarta sanción de esa clase, haga un cuestionamiento a lo actuado como el siguiente: *"¿Por qué se había actuado con tanta severidad con el cadete sólo por dormir en la guardia, si es que no estamos en guerra?"*.

Reitero: quien no conoce bien la mentalidad militar —a pesar de que domine la naturaleza del delito común—, nunca estará en la posibilidad de comprender con exactitud sus motivaciones para dirimir. Como señalaba recientemente el Vicealmirante y ex Primer Vicepresidente de la República Luis Giampietri Rojas,



en una entrevista para un diario local[7]: *"Hay que entender la mentalidad militar: se recibe una orden del Comando y hay que cumplirla".*

En las modificaciones a considerar quedaría expresa la prohibición de la intervención de las autoridades judiciales y fiscales civiles para los procesos administrativos referentes al Régimen Disciplinario. Esta propuesta tendría que estar acompañada de una estadística de casos disciplinarios-administrativos que hoy se están viendo en el fuero civil.



Otro tema a ser revisado en los procesos tanto de la justica militar como del Régimen Disciplinario correspondería a la participación de los abogados de libre elección de los investigados (abogado de parte, que puede ser cualquier ciudadano que ejerza el derecho, incluidos los extranjeros acreditados por el Colegio de Abogados respectivo), quienes, para efectos de la formulación de su estrategia de defensa, van a requerir acceso a todos los expedientes de investigación (véase art. 31, incisos 31.5 y 31.6, D.S. 004-2008-DE).

Vale decir, si el expediente contempla directivas, planes, oficios y más documentación clasificada, el órgano de investigación (el penal militar y el disciplinario-administrativo) estará en la obligación de darle a conocer esa información.

Esto debe ser revisado, ya que nada garantiza que información clasificada no termine en manos de elementos que podrían poner en riesgo la Seguridad Nacional. Muy fácilmente intereses contrarios al Estado peruano pueden ofrecer asesorías legales al personal militar en ambas instancias, a bajos honorarios, con el propósito de tener acceso a información privilegiada.

Otro tema que genera muchas dificultades es el de la prescripción de las faltas. Esto es mayormente significativo en las infracciones leves, por la brevedad del

plazo de expiración (30 días). Existen también ambigüedades en los casos de la imposición de sanciones para personal ajeno al Comando que detecta la falta.

Pienso que asistimos a una creciente visión legalista de la aplicación de la disciplina, lo que podría conducir a la gestación de una peligrosa relativización de las normas, donde la falta de responsabilidad para asumir compromisos y el deterioro de la lealtad serían sus principales síntomas. Por ello, como reflexiona el Comandante Bons: *"Es necesario que tanto los sancionadores como los transgresores tengan en mente el objetivo final del castigo militar: el establecimiento y mantenimiento del comportamiento disciplinado en una fuerza militar".*

Analicemos un ejemplo de cómo se puede afectar la disciplina en la actualidad: la maternidad y la paternidad en cadetes o alumnos de las Escuelas Militares. El pleno entendimiento de la mentalidad militar permite tener claro lo que es una Escuela Militar, cuáles son las exigencias para sus estudiantes, qué se espera de ellos y cuáles son las restricciones a las que voluntariamente se someten desde que ingresan a estas.

"Asistimos a una creciente visión legalista de la aplicación de la disciplina, lo que podría conducir a la gestación de una peligrosa relativización de las normas".

Debemos partir del concepto de que las disposiciones que rigen las Escuelas Militares no se motivan por tendencia discriminatoria alguna, sino por aquellas pautas que permiten establecer el régimen más adecuado para formar a los futuros Oficiales y Sub Oficiales, no importando el sexo del cadete o del alumno. Lo que se busca es obtener al final el mejor capital humano. A eso aspira la Nación; para eso el Estado los financia con el aporte del contribuyente.

La preparación de un o una joven para que se convierta en Alférez de Fragata u Oficial de Mar Tercero no debe ser interrumpida, salvo que presente una enfermedad contraída como consecuencia del servicio —la cual tiene un tiempo de recuperación previsto—, puesto que las exigencias física y mental son ineludibles para la adaptación a la vida militar. Esto se basa en la no alteración de su continuidad, lo que la diferencia de la universidad, además del internado, servicio de guardia, arrestos y demás.

Entre el cadete o el alumno y su Escuela, se da una suerte de contrato social. El o la joven ingresante se debe subordinar a un régimen particular, distinto al

de cualquier tipo de centro de instrucción civil, en el que se debe dedicar exclusiva e ininterrumpidamente (salvo sus periodos de vacaciones o francos) al estudio y a la preparación física y espiritual necesaria para defender a su patria. A cambio, la Escuela (el Estado) asume su tutoría, ya que le paga al cadete o alumno su educación, su alojamiento, su salud, su vestido, sus actividades deportivas, y le asigna una propina; todo esto para que cumpla a cabalidad su parte del contrato.

El cadete o alumno, a diferencia del estudiante de universidad o instituto tecnológico público, es completamente subsidiado por el Estado. En tal sentido, los contribuyentes no tienen por qué correr con los costos (principalmente al tener obligatoriamente que dejar de realizar algunas actividades indispensables para su formación militar) que demande un embarazo que interrumpa sus programas académicos (crucero de instrucción, por ejemplo, o marchas de campaña), lo que incluiría beneficios pre y post parto, que tendrían que ser otorgados.

El contribuyente financia al cadete o alumno para que se aboque exclusivamente a sus obligaciones con la Escuela Militar, es decir, a concentrarse en estudiar para convertirse en un guerrero listo a defenderlo en el día y hora que este lo necesite. A esto se compromete por escrito. Si el alumno o el cadete deja de honrar su compromiso y de cumplir con sus deberes, debido a la maternidad o la paternidad, el contribuyente no tiene por qué asumir ese pasivo. Por lo tanto, ese o



esa joven deberán reincorporarse a la vida civil; eso es lo justo y lo conveniente para la sociedad, tanto para el cumplimiento de sus responsabilidades como padres, como para el buen funcionamiento del servicio.

¿Acaso no se están afectando los derechos de muchos ciudadanos que podrían no estar de acuerdo con que su contribución se otorgue a quien está descuidando (en términos reales) su formación militar? El aceptar a una cadete o alumna embarazada o a un cadete o alumno padre, sentaría un mal ejemplo para sus compañeros, porque crearía un pésimo precedente frente a los y las que cumplen las disposiciones de su Escuela.

Desde el punto de vista de la responsabilidad social, si se permitiese que una cadete madre en gestación o padre no sea dado de baja, ¿qué clase de paternidad estarían fomentando las Instituciones Armadas? Puesto que al terminar el periodo post natal, él o ella tendrían que dejar a su criatura al cuidado de otra persona, pues tendrían que incorporarse al sistema de internado, lo cual reduciría el tiempo a uno o dos días por semana para poder estar con su hijo. En esas condiciones sería muy difícil cumplir con sus obligaciones de padre o madre. O tal vez haya quienes piensen que deberían incluirse guarderías infantiles en las Escuelas Militares, para que todos estemos contentos.

El argumentar supuesta discriminación de género o cosas por el estilo, es atribuible a la falta de cultura de Defensa que existe en nuestro país. Y no es que se esté en contra de la maternidad o paternidad (como algunos, con poca ecuanimidad, han sugerido sobre este asunto), lo cual sería un absurdo, por cierto, puesto que en las FF. AA. defendemos a la familia como base fundamental de la sociedad en su presente y en su continuidad. El aceptar a las cadetes o alumnas embarazadas o cadetes y/o alumnos padres, implicaría que mañana o más tarde se presenten casos como los que a continuación se señalan:

- Que se arguya que el internamiento vulnera la libertad.
- Que no se dé de baja a un aspirante a cadete al desaprobar un año, porque se dirá que se interrumpe su derecho a la educación. Lo mismo con el cadete que repita por segunda vez.
- Que el cadete (hombre) que embarace a una joven exija que se le otorgue licencia por paternidad.
- Que los cadetes o alumnos se puedan casar.
- Que postulen a las Escuelas Militares los jóvenes que ya sean padres.
- Que la homosexualidad sea permitida en las Escuelas Militares.

En este punto, me parece recomendable tomar en consideración la reflexión de un Capitán de Navío de la Armada española:

> *"Los valores navales necesitan ser asumidos íntegramente por el individuo que siente en lo profundo de su ser la vocación. Por ella, por esa singular llamada, el marino de guerra hace renuncia expresa a determinadas pertenencias, libertades, derechos —comunes al resto de los ciudadanos de su país— y centra su actuación en el servicio exclusivo a los supremos intereses de su patria, por los caminos del mar y la milicia".*

Poco a poco se están importando términos ajenos a la antigua tradición naval, tales como *"debido proceso"*, *"impugnación"*, *"recurso"*, *"reclamos"* (aquí se olvida un principio básico: los subordinados no reclamamos, solicitamos), y hasta algunos en latín son usados en los documentos internos; o frases como *"voy a preguntar a mi abogado"*, *"voy a enjuiciar a la Marina"*, *"¿Donde está escrito, señor?"*.

Ante cada proceso pende una "espada de Damocles" que incluso estaría ocasionando inhibición en la justa aplicación de sanciones, como ha sostenido recientemente con preocupación una importante autoridad naval. ¿No se estará ante la posibilidad del debilitamiento del ejercicio de la autoridad militar? Tal como están las cosas, pronto la Escuela Naval se vería obligada a dictar cursos de derecho a los cadetes.

Interponer abogados entre Oficiales de Marina por asuntos del servicio, no se condice con las antiguas tradiciones navales, que existen en nuestra Marina de Guerra desde que el Almirante Guise la fundara; tradiciones a las que continuamente las altas autoridades institucionales apelan para el buen cuidado del servicio y para su óptimo funcionamiento.

¿Es que acaso esta visión legalista busca que el cumplimiento de usos y costumbres, así como las tradiciones, tengan que ponerse por escrito para ser cumplidas?

En "El arte del Mando Naval" (uno de los que deberían ser de lectura obligatoria para nuestros Oficiales jóvenes) se sostiene que para poder evaluar la influencia beneficiosa de las actitudes y sentimientos, todo oficial de Marina debería olvidar por un instante la ciencia y la máquina, y reflexionar respecto al efecto de la tradición sobre la moral, de las costumbres sobre las leyes y reglamentos navales, y también en cuanto a la distinción excepcional que el ceremonial otorga a las organizaciones militares.

Dada la inmutabilidad de los principios, tales como honor, lealtad y devoción a una causa, no hay duda de que toda acción que acreciente esas virtudes en cada individuo, merece una especial atención.

En este articulo, mi objetivo ha sido hacer algunas propuestas sobre uno de los temas que considero que son de vital importancia para el fututo de la Institución y de las Fuerzas Armadas en general.

Bibliografía:

1 BONS, JOHN (1978). "Castigo, disciplina y la profesión naval". En Proceedings, diciembre de 1978. Traducido para la Revista de Marina (enero-febrero 1979) por el entonces Capitán de Navío Hugo Ramírez Canaval.

2 COSTA PAZ Y ROCA, JULIO (1999). *Mando y obediencia*. Argentina: Círculo Militar.

3 DAHL, ROBERT (1999). *La democracia, una guía para los ciudadanos*. Argentina: Taurus.

4 HUNTINGTON, SAMUEL (1995). *El soldado y el Estado*. Argentina: Grupo Editor Latinoamericano.

5 MARIÑO RODRÍGUEZ, JUAN (Mayo 2006). Vocación. La llamada de lo naval. En Revista General de Marina, Armada de España.

6 VEREAU, RICARDO (2009). "Derecho a la defensa y el debido proceso en el Régimen Disciplinario de las FF. AA". En Revista deMarina, número 3.

Referencias:

1 Tomado de "El Servicio Naval", del Capitán de Corbeta de la Armada de los EE. UU. H.H. Frost. En revista del Naval Institute Proceedings. Traducción para la Revista de Marina (Marzo-Abril de 1924), por el Teniente Primero Roque Saldías Manninat.

2 "Relaciones civiles militares" en la columna "El gran teatro", del diario Expreso, 27 de enero de 2011.

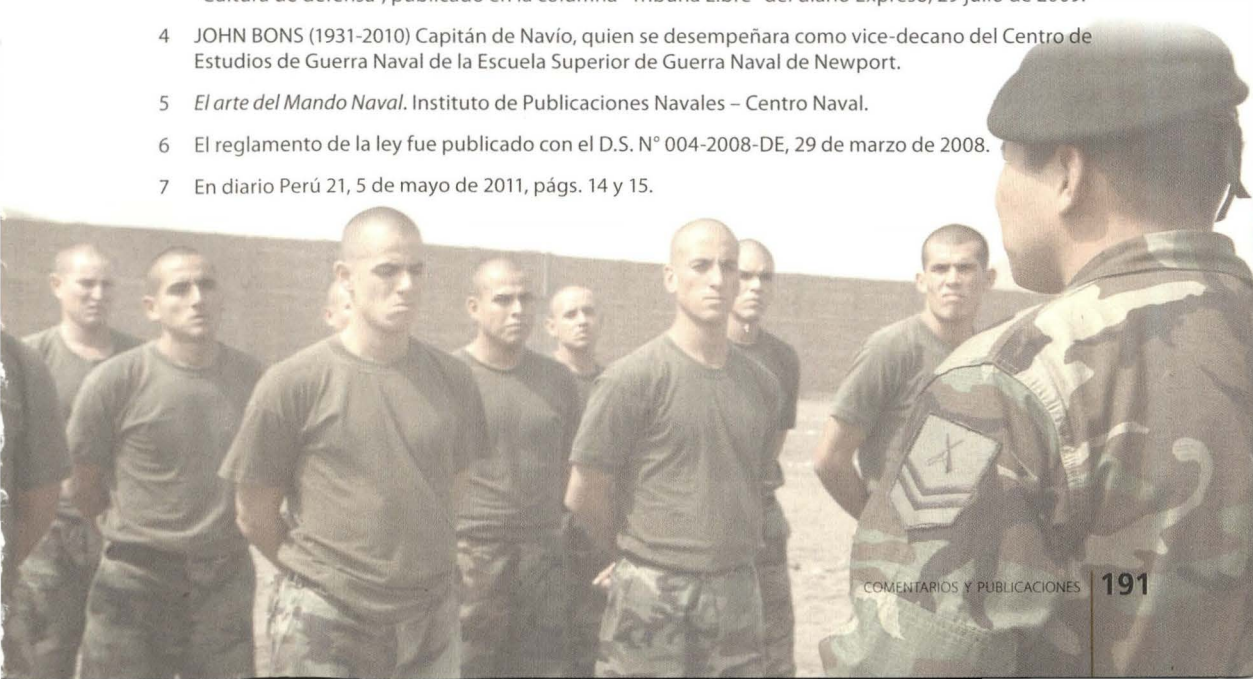
3 Expresión generalizada del conocimiento de temas sobre la Seguridad y la Defensa Nacional, cuyo proceso de construcción requiere de su impulso en la educación, en la gestión pública, en la difusión, en la organización de eventos culturales y en la tecnología. Juan Carlos Llosa Pazos, "Cultura de defensa", publicado en la columna "Tribuna Libre" del diario Expreso, 29 julio de 2009.

4 JOHN BONS (1931-2010) Capitán de Navío, quien se desempeñara como vice-decano del Centro de Estudios de Guerra Naval de la Escuela Superior de Guerra Naval de Newport.

5 *El arte del Mando Naval*. Instituto de Publicaciones Navales – Centro Naval.

6 El reglamento de la ley fue publicado con el D.S. N° 004-2008-DE, 29 de marzo de 2008.

7 En diario Perú 21, 5 de mayo de 2011, págs. 14 y 15.



Para sugerencias y comentarios sobre la *Revista de Marina*
escríbanos al e-mail: revismar@marina.mil.pe



REVISTA DE MARINA AÑO 104 / NÚMERO 1 - 2011

EDITORIAL

5 CALM. ERNESTO LERMO RENGIFO / DIRECTOR

ESPECIAL LA MARINA DE GUERRA, GRAU Y EL PERÚ

9 ALGUNAS EVOCACIONES HISTÓRICAS A BORDO DEL BAP "ALMIRANTE GRAU"
Lic. Enrique Flores Rosales

INFORMATIVO

19 UNA REFLEXIÓN SOBRE EL LIDERAZGO NAVAL
Valm. José Cueto Aservi

29 LA SEGURIDAD: UNA PREOCUPACIÓN PERMANENTE
C. de N. Javier Morales de Cárdenas

35 DESAFÍOS DE LA INDUSTRIAL NAVAL PERUANA
C. de F. Jorge Calizaya Portal

41 CAMPO Y FACTOR: SIMILITUDES Y DIFERENCIAS IMPORTANTES PARA LA PRODUCCIÓN DE INTELIGENCIA
C. de F. Luis Antonio Rios Rodríguez

55 LA IMPORTANCIA DE LA GESTIÓN DE PROCESOS
Ing. Marina Vargas Vega

PANORAMA

65 LA NAVEGACIÓN EN EL LAGO MÁS ALTO DEL MUNDO: LA FLOTA DEL TITICACA
C. de F. SGC Orlando Olórtegui Romero

79 NUEVOS VIENTOS INSTITUCIONALES EN LOS MARINES
Bach. Héctor López Aréstegui

89 MALABRIGO: LA OLA IZQUIERDA MÁS LARGA DEL MUNDO AL ALCANCE DE SUS POSIBILIDADES
C. de N. Miguel Benites Morillas

HISTORIA

99 FERNANDO BELAUNDE TERRY: LA CONQUISTA DEL PERÚ POR LOS PERUANOS
Arq. Miguel Cruchaga Belaúnde

121 TENIENTE JORGE VELARDE CASTAÑEDA, HÉROE NAVAL
Dr. David Mahan Marchese

135 FIRME Y FELIZ POR LA UNIÓN
Tte. 2do. Michel La Guerre Kleimann

NACIONAL

145 SECCIÓN NACIONALES
Lic. Tatiana Figueroa López

INTERNACIONAL

163 SECCIÓN INTERNACIONAL
C. de F. Jorge E. Andaluz Echevarria

COMENTARIOS Y PUBLICACIONES

169 COMENTARIOS DE LIBROS Y PUBLICACIONES
Esperanza Navarro Pantac

175 ¿NAVEGA NUESTRO RÉGIMEN DISCIPLINARIO HACIA BUEN PUERTO?
C. de F. Juan Carlos Llosa Pazos

Año 104 / número 2 - 2011

REVISTA DE MARINA

ESPECIAL:
Centenario de la Fuerza de Submarinos



REVISTA DE MARINA

Año 104 / número 2 - 2011

REVISTA DE MARINA

Año 104 / número 2 - 2011

Dirección editorial
Calm. Ernesto Lermo Rengifo

Edición general
C. de N. Joel Garay Roncal

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

Comité editorial
Calm. Ernesto Lermo Rengifo
Calm. Fernando Casaretto Alvarado
Calm. Francisco Yábar Acuña
C. de N. Jhon Rodríguez Asti
C. de F. Juan Llosa Pazos
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

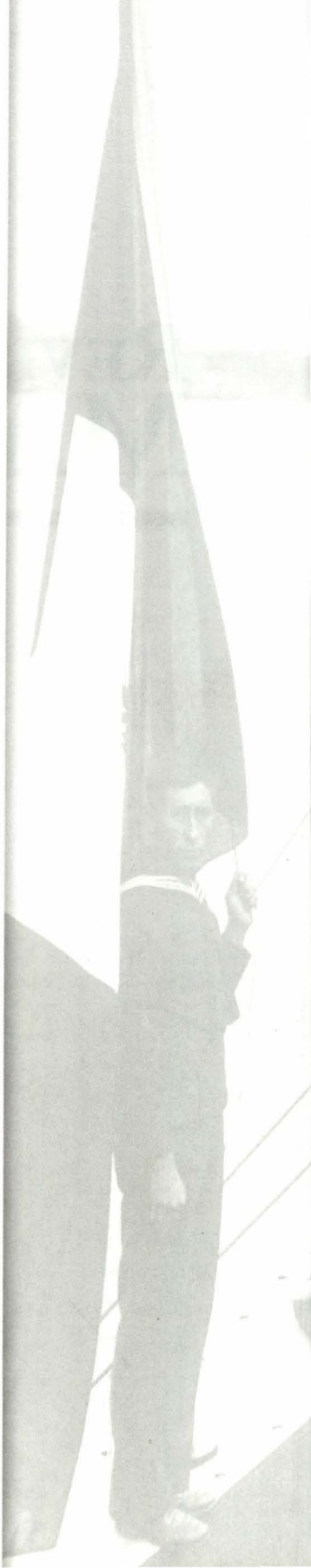
Hecho el depósito legal en la Biblioteca Nacional del Perú Nº 1995-1033
Tiraje: 3.000 ejemplares

Cuidado de edición: R.P. Efrén A. Alcántara
Diseño y diagramación: Fabiola Odiaga Pinto

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. ERNESTO LERMO RENGIFO / DIRECTOR

ESPECIAL

9 CENTENARIO DE LA FUERZA DE SUBMARINOS

CALM. CESAR PRADA UGAZ

INFORMATIVO

21 UNA FUERZA CENTENARIA AL SERVICIO DEL PERÚ

VALM. (R) PEDRO ALFONSO PANIZO ZARIQUIREY

27 CIEN AÑOS DE SUBMARINOS PERUANOS

VALM. (R) JOSÉ GARCÍA CASTAÑOS

PANORAMA

33 TECNOLOGÍA PARA EL CORTE DE CASCO RESISTENTE DE LAS UNIDADES SUBMARINAS

C. DE N. LUÍS ENRIQUE SACO-VÉRTIZ PORTAL

41 EL SUBMARINISTA Y EL ESTRÉS EN COMBATE

TTE. 1º GABRIEL DONAYRE MONTESINOS

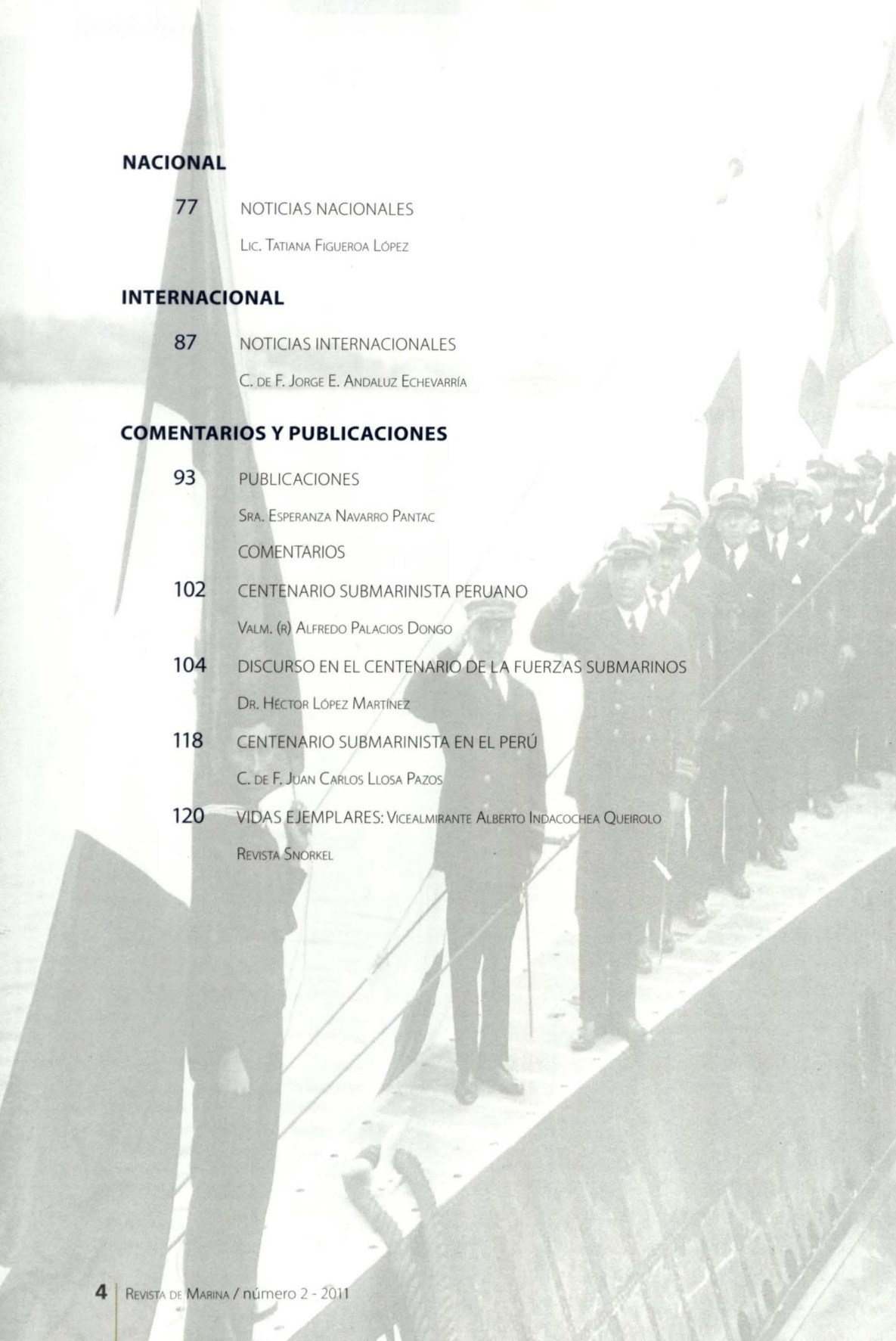
HISTORIA

49 RESEÑA SOBRE LA VIDA DEL CREADOR DEL HIMNO DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ, UN MARINO EMBLEMÁTICO

TTE. 2DO (R) RAFAEL QUIRÓS QUIÑONES

63 CENTENARIO DE LA FUERZA DE SUBMARINOS DEL PERÚ

VALM. (R) GUSTAVO BARRAGÁN SCHENONE



NACIONAL

77 NOTICIAS NACIONALES

Lic. Tatiana Figueroa López

INTERNACIONAL

87 NOTICIAS INTERNACIONALES

C. de F. Jorge E. Andaluz Echevarría

COMENTARIOS Y PUBLICACIONES

93 PUBLICACIONES

Sra. Esperanza Navarro Pantac

COMENTARIOS

102 CENTENARIO SUBMARINISTA PERUANO

Valm. (r) Alfredo Palacios Dongo

104 DISCURSO EN EL CENTENARIO DE LA FUERZAS SUBMARINOS

Dr. Héctor López Martínez

118 CENTENARIO SUBMARINISTA EN EL PERÚ

C. de F. Juan Carlos Llosa Pazos

120 VIDAS EJEMPLARES: Vicealmirante Alberto Indacochea Queirolo

Revista Snorkel

⚓ Fuerza de submarinos en el horizonte del tiempo



Calm.
ERNESTO LERMO RENGIFO
Director

Nos encontramos finalizando la primera década del Siglo XX, en un mundo que ha trazado un horizonte hacia nuevos rumbos. La inquietud creativa e innovadora del hombre no se detiene. Su curiosidad lo alienta y le da fuerzas para lograr lo increíble, como descender en los océanos y navegar en los insondables parajes. Es el sumergible, que señorea en las profundidades del mar, una arma invencible y temida desde años atrás.

Su logro constituyó una epopeya de siglos, aunque esta curiosidad se tornó perentoria ante la necesidad de construirlos o poseerlos, para la seguridad y defensa de los intereses marítimos.

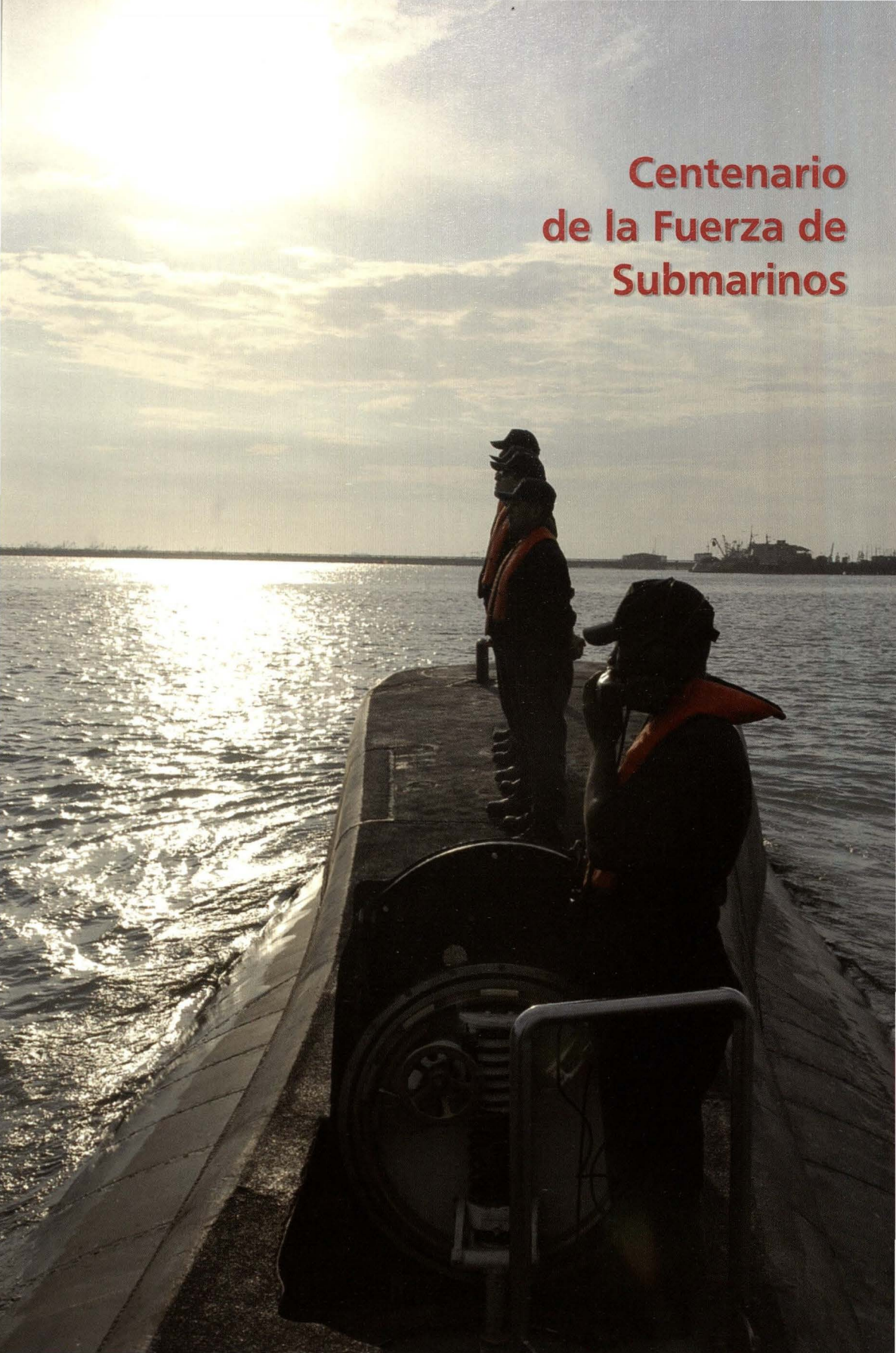
Fue hace cien años, el 19 de agosto de 1911, cuando se inicia formalmente la historia submarinista en el Perú. Cien años en los que marinos peruanos, en situación de actividad y retiro, en patrióticas cruzadas, contra viento y marea; con gran inventiva, imaginación y visión; hicieron realidad el arma submarina que, desde entonces, sería un baluarte de la defensa en el mar.

La Revista de Marina, que desde hace 104 años, viene difundiendo trabajos de investigación, historia, tradiciones institucionales y fomentando la conciencia marítima, tiene el privilegio de rendir homenaje y se complace en dedicar la presente edición a la Fuerza de Submarinos por sus cien años de creación.

La presentación de estos valiosos aportes, a cargo de distinguidos marinos y personalidades invitadas, son voces que desde sus propias perspectivas y experiencias, estimulan al lector ,a fin que la analice en función del pasado, del presente y del futuro, la importancia de las unidades submarinas en nuestro país.

Como epílogo de este homenaje a la Fuerza de Submarinos, no podía faltar el reconocimiento a quienes fueron la razón de ser de esta Fuerza decisiva: sus hombres; que, con generosidad, máximo esfuerzo y pundonor, brindaron a la patria lo mejor de sus vidas.

El Director



Centenario de la Fuerza de Submarinos



Primer centenario de la fuerza de submarinos



Contralmirante
CÉSAR PRADA UGAZ



El presente año es de especial connotación, ya que la Fuerza de Submarinos de nuestra Marina de Guerra del Perú fue la partícipe principal de un memorable acontecimiento: el poder conmemorar su Primer Centenario de Creación, hito histórico en los fastos de la Institución.

Una centuria es un lapso considerable, durante el cual nuestra Fuerza nunca ha descendido del alto sitial de profesionalismo que siempre la caracterizó. Jamás decayó tampoco la moral, la vocación, la mística y la entrega de nuestros submarinistas. Hombres de honor unidos por una lealtad imbatible y austera, los cuales conformamos una fuerza compacta de principios y rectitudes, las mismas que nos han sido transmitidas de generación en generación. Por todo ello, en esta fecha tan importante para nosotros, les rendimos un sentido homenaje a los submarinistas de ayer, hoy y siempre, porque gracias a su esfuerzo y dedicación, podemos contar hoy día con una Centenaria Fuerza de Submarinos, reconocida a nivel nacional e internacional.

Como era de esperarse, esta celebración no fue un acontecimiento aislado, ni pasó desapercibido; tampoco lo fue durante el año en curso, el cual estuvo caracterizado por el desarrollo de distintos eventos comprendidos en el marco de su celebración, y que sellaron para siempre la primera Centuria de nuestra Creación.

Para dar una idea de la magnitud, pasaremos a mencionar algunos de los eventos más destacados que tuvieron lugar durante este año centenario:

Disertación Magistral "100 años de la Fuerza de Submarinos en el Perú" y presentación de Estampilla Conmemorativa por el Centenario de la Fuerza de Submarinos



Disertación Magistral.

Dando inicio a las actividades por la celebración de nuestro centenario, el 9 de junio, en el "Salón Iquique" del Centro Naval de San Borja, ante un selecto auditorio se llevó a cabo la Disertación Magistral "100 años de la Fuerza de Submarinos en el Perú", a cargo del historiador Dr. Héctor López Martínez, quien de manera documentada y brillante nos narró los cien años de actividad submarinista al servicio de la Defensa Nacional, desde la construcción y arribo de los primeros sumergibles en 1911, hasta nuestros modernos "209".



Mostrando la estampilla conmemorativa.

No puedo dejar pasar la oportunidad, para transcribir algunos pasajes de las palabras del Dr. Héctor López Martínez, quien describió la primera inmersión del sumergible "Ferré" en aguas del Callao, en la cual, por primera vez en la historia, un periodista local del diario "El Comercio" hacía inmersión en un submarino peruano:

> *Cerradas las escotillas, a las 11 AM el "Ferré" largó sus amarras y a la voz del Comandante, señor Althaus, los poderosos motores eléctricos removieron en remolinos el agua e impulsaron el barco, que se deslizó hacia la rada exterior, hasta más allá del dique. A la voz del Segundo Comandante, señor Valdivieso, de "preparar la inmersión", se abatieron rápidamente las barandillas y el abrigo*

de navegación y el personal desapareció por tres escotillas. Despejada la cubierta y cerradas las tapas, el "Ferré" empezó a sumergirse y poco después sólo se veía sobre la superficie del mar los palos de los periscopios escudriñando el horizonte. Cuatro minutos después no quedaba a la vista el menor vestigio del barco [...].

Al término de la disertación, en acto seguido, el Gerente General de los Servicios Postales del Perú S.A., Sr. Gabriel Rojas Aspilcueta, realizó la presentación oficial de la estampilla conmemorativa por el Centenario de la Fuerza de Submarinos. Como parte de dicha ceremonia se efectuó el matasellado del primer día de emisión, el cual estuvo a cargo del Ministro de Defensa, Doctor Jaime Thorne León; y en el que también tomaron parte el Comandante General de la Marina, Almirante Jorge de la Puente Ribeyro; el Comandante General de Operaciones del Pacífico, Vicealmirante Carlos Weston Zanelli, y el Comandante de la Fuerza de Submarinos, Contralmirante César Prada Ugás.

XI Conferencia de Submarinos Asia-Pacífico



En plena conferencia de submarinos Asia-Pacífico.

La Marina de Guerra del Perú, a través de la Comandancia de la Fuerza de Submarinos, fue la anfitriona de la realización de la XI Conferencia de Submarinos Asia-Pacífico, la que se desarrolló entre los días 13 y 16 de junio, y en la cual se trataron asuntos relacionados con la búsqueda y salvamento de submarinos siniestrados en el mar, desafíos y la resolución de problemáticas referentes al tema en cuestión. Por nuestra parte, contamos con las disertaciones a cargo del Vicealmirante (r) Eduardo Darcourt Adrianzén, el Contralmirante (r) Guillermo Soriano Lindo y el Capitán de Fragata SN (r) Fernando Sierralta Gutiérrez; oficiales que intervinieron en el salvataje y posterior reflotamiento del Ex BAP "Pacocha", logrando la distinguida audiencia tener de primera mano las sensaciones, desafíos y adversidades que debió superar este grupo de valerosos hombres frente a aquella infortunada experiencia. En la conferencia se contó con la asistencia de delegaciones de 23 países.

Revista Naval

Uno de los eventos de mayor relevancia, ya que representó un despliegue de unidades submarinas y de superficie de la Marina de Guerra del Perú, fue sin duda la impresionante Revista Naval en el Mar de Grau, realizada el día 17 de junio a 18 millas del puerto del Callao, con motivo de conmemorarse el Centenario de la Fuerza de Submarinos. Dicho evento contó con la participación de unidades submarinas de las armadas de países amigos, como son el submarino nuclear USS "Topeka" de la Marina de los Estados Unidos de América y el submarino "Timbira" de la Marina Federativa de Brasil, las que de acuerdo al protocolo y tradiciones navales dieron inicio a la Revista Naval. La formación de las unidades navales fue observada por las altas autoridades nacionales, quienes estuvieron representadas por el entonces Primer Vicepresidente y Congresista de la República, Vicealmirante Luis Giampietri Rojas; el Ministro de Defensa, Dr. Jaime Thorne León; el Jefe del Comando Conjunto, General de Ejército Luis Howel Ballena, y por el Comandante General de la Marina, así como por integrantes de las 25 delegaciones internacionales de submarinistas invitadas especialmente para esta conmemoración.



Impresionante Revista Naval.

Cena de Gala



Demostrando la marcialidad de la Compañía Fanning.

Después de la impresionante Revista Naval, esa misma noche, en el Centro Naval del Perú sede San Borja, se llevó a cabo una magnífica Cena de Gala en Honor al Centenario de la Fuerza de Submarinos, la que contó con la presencia del entonces Presidente Constitucional de la República, Dr. Alan García Pérez y autoridades civiles y militares, así como invitados de las delegaciones extranjeras, y oficiales submarinistas. Un momento inolvidable aquella noche lo produjo la salida a superficie de un submarino a escala desde la piscina del Club, ante los atónitos ojos de los asistentes.

Otro momento emotivo en aquella velada se dio cuando la Compañía de Infantería de Marina "Juan Fanning", demostrando una excelente coordinación y disciplina, representó vistosos pasajes con su reconocida marcialidad, aunándose de esta manera al homenaje por nuestro Centenario.

Imposición de la Medalla Honor al Mérito "ASOMAR" a la Bandera de Guerra de la Fuerza de Submarinos



Imposición de la Medalla, en significativa ceremonia.

El señor Vicealmirante (r) Walter Indacochea Queirolo, Presidente de la Asociación de Oficiales de Marina, impuso el día 26 de julio, en significativa ceremonia, la Medalla de Honor al Mérito "ASOMAR" a la Bandera de Guerra de la Comandancia de la Fuerza de Submarinos.

Esta ceremonia sirvió para rendir un merecido homenaje a los primeros submarinistas y a las generaciones posteriores, quienes a través del tiempo han marcado nuestro rumbo con energía, esfuerzo y visión, haciendo del arma submarina, motivo de especial orgullo institucional.



Condecoración a la Bandera de Guerra de la Fuerza de Submarinos por Asociaciones afines a la Marina de Guerra del Perú



Merecido reconocimiento.

Continuando con los reconocimientos por el Centésimo Aniversario de nuestra Creación, el día 10 de agosto, se rindió un sentido homenaje a la memoria de quienes, como el ingeniero Federico Blume y Othon, forjaron la presencia del arma submarina en la Armada Nacional; es así que el señor Vicealmirante (r) Gustavo Barragán Schenone, Presidente de la Asociación de Oficiales Generales y Almirantes del Perú; el señor Vicealmirante (r) Javier Bravo Villarán, Presidente de la Asociación de Ex-Cadetes Navales del Perú; el señor Contralmirante (r) Carlos Sarmiento Dupuy, Presidente de la Asociación de Oficiales de Infantería de Marina, y el señor Capitán de Navío (r) Jorge Guerrero Lang, Presidente de la Asociación Nacional Pro-Marina del Perú, impusieron sus respectivas Medallas a la Bandera de Guerra de la Comandancia de la Fuerza de Submarinos.

Exposición Pictórica – Fotográfica



Disfrutando de la exposición en honor al centenario.

Aunándose a las celebraciones, la Dirección de Intereses Marítimos e Información de la Marina, en coordinación con el Director del Museo Naval del Perú, inauguraron el 16 de agosto, en el "Salón Grau" del Centro Naval de San Borja la Exposición Pictórica – Fotográfica en honor al Centenario de la Fuerza de Submarinos.

Dicha presentación mostró el periodo histórico desde 1911 a la fecha, relacionándolo en el tiempo con los hombres, unidades y la organización contemporánea, mediante la exhibición de paneles,

en los que se explica la historia de la Fuerza de Submarinos; maquetas de unidades navales, pinturas al óleo, fotografías antiguas y placas recordatorias otorgadas por buenas performances operativas, entre otros.

Sesión Solmene en conmemoración del Centenario de la Fuerza de Submarinos de la Marina

De igual manera, el 17 de agosto, la Asociación de Oficiales Submarinistas del Perú, presidida por el Vicealmirante (r) José García Castaño, realizó la Sesión Solemne en homenaje a la Fuerza de Submarinos. Dada la importancia de este evento, se invitó a autoridades navales, quienes con su asistencia le dieron un especial brillo.

Cabe destacar durante el desarrollo de esta emotiva ceremonia, la imposición de la Medalla de Honor al Mérito Submarinista a la Bandera de Guerra de la Comandancia de la Fuerza de Submarinos, así como el homenaje a todas las generaciones de submarinistas que han tripulado los submarinos peruanos durante estos 100 años.



Sesión solemne en homenaje a la Fuerza de Submarinos.



Importante asistencia de autoridades navales.

Imposición de la condecoración "Orden Cruz Peruana al Mérito Naval en el grado de Gran Oficial" a la Bandera de Guerra de la Comandancia de la Fuerza de Submarinos

Finalmente, el 19 de agosto, día central de las celebraciones por el Centenario de la Creación de la Fuerza de Submarinos, se llevó a cabo en el patio de Honor de la Comandancia de la Fuerza de Submarinos, la ceremonia de imposición de la condecoración "Orden Cruz Peruana al Mérito Naval en el grado de Gran Oficial" a la Bandera de Guerra de la Comandancia de la Fuerza de Submarinos.



Dicha ceremonia fue presidida por el señor Almirante Jorge De la Puente Ribeyro, Comandante General de la Marina, quien estuvo acompañado por el señor Vicealmirante José Cueto Aservi, Jefe de Estado Mayor General de la Marina y por los señores Vicealmirantes; en donde se destacó también la presencia de distinguidos invitados, entre los que se encontraron los señores Vicealmirantes, Contralmirantes y Capitanes de Navío ex-Comandantes de Fuerza y Flotilla.



Significativa entrega de presentes recordatorios.

En el transcurso de la ceremonia, se dio lectura a la Moción de Orden del Día del Congreso Constitucional de la República, en la cual se rinde un homenaje a la Fuerza de Submarinos de la Marina de Guerra del Perú, en ocasión del Centésimo Aniversario de su Creación.

Al término de esta condecoración, el Comandante General de Marina, Almirante Jorge De la Puente Ribeyro, hizo entrega de presentes recordatorios al Personal Submarinista que cumplió 25 y 30 años de servicios ininterrumpidos en las diferentes Unidades y Dependencias de la Fuerza de Submarinos.



En ceremonia de imposición.

Nuestra historia submarina es vasta y respetada tanto en América Latina como en el resto del mundo, razón por la cual durante este año tan especial, todos los submarinistas nos hemos sentido orgullosos de poder ser los sucesores de hombres que hace 100 años comenzaron esta actividad, como una verdadera hazaña y con algo de aventura, como es característico en nuestra profesión, pero sin descuidar la finalidad más importante que es la de mantener y custodiar el legado de nuestro Gran Almirante Don Miguel Grau Seminario, el Peruano del Milenio, debajo de la superficie del mar, ayer, hoy y siempre.


IPANA
20

Una fuerza centenaria
al servicio del Perú



Vicealmirante (R)
PEDRO ALFONSO PANIZO ZARIQUEY



Desde hace cien años, el Perú cuenta en el Mar de Grau con una capacidad disuasiva suficiente que, a quienes a través de los años han tenido la responsabilidad del desarrollo nacional, les ha permitido trabajar en un clima de paz y tranquilidad exterior, al saberse protegidos por las unidades submarinas, que en conjunción con las fuerzas de superficie, aeronavales, de Infantería de Marina y de Operaciones Especiales, han sido capaces de rechazar cualquier intento de alteración del clima de paz que requerían los objetivos del desarrollo nacional.

Los gobernantes que en su oportunidad de ser conductores del país tuvieron la visión de integrar a la Marina de Guerra del Perú con unidades submarinas, cumplieron con una misión patriótica, que debió ser imitada por sus sucesores: dotar al Perú de una fuerza disuasiva capaz de mantener la tranquilidad que el pueblo necesita para el desarrollo sin sobresaltos de la patria que heredarán sus hijos y sus nietos, y los descendientes de estos. A esos gobernantes, el Perú tiene que agradecerles porque su visión de futuro dio excelentes resultados.

"Son pocas las circunstancias en las cuales el hombre se compenetra tanto con su buque y completa esta realidad con la hermandad que se forma en las tripulaciones, donde cada hombre es responsable de la seguridad de sus compañeros".

Pero no hay que perder de vista las sentencias que dicen que "pelean los hombres, no los buques" y que "es mejor tener buques de madera tripulados por hombres de acero, que buques de acero tripulados por hombres de palo". A lo largo de estos cien años, se ha ido generando desde la Escuela de Submarinos, un espíritu muy particular en los tripulantes de las unidades submarinas. Dios quiera que se llegue a entender a cabalidad lo que significa tripular una unidad submarina, sea cual fuere su tamaño, su misión o sus años de servicio.

Son pocas las circunstancias en las cuales el hombre se compenetra tanto con su buque y completa esta realidad con la hermandad que se forma en las tripulaciones, donde cada hombre es responsable de la seguridad de sus compañeros. En cada entrenamiento, todos están pendientes de las indicaciones del Comandante, para cumplir oportunamente con su función, porque saben que de su acción correcta dependen las acciones de sus camaradas en esta aventura submarina, y se toma cada entrenamiento como si fuera una acción real de combate; así no hay diferencia entre el entrenamiento, donde aún se pueden corregir fallas, y la acción real, que no admite equivocaciones.

Como ocurre en toda nuestra Marina, muchas generaciones le han dado a nuestra vocación el toque de decencia, de honestidad y transparencia que han hecho de nuestra amada Marina de Guerra una institución querida por los peruanos y admirada por quienes han tenido oportunidad de operar con ella. Nuestros submarinos cumplen dentro y fuera del Mar de Grau, actividades de entrenamiento con colegas de otras Marinas, que operan con una fuerza que tiene ya cien años de exitosa existencia. Es una fuerza que ya ostenta respetables canas y se mantiene juvenil.

En la Escuela de Submarinos del Perú, se han capacitado a dotaciones de otros países amigos, que han despertado al sueño de ser submarinista, junto con los jóvenes peruanos que sintieron la vocación de servir en esta vida incó-

moda, pero hermosa a pesar de los sacrificios. Una muestra del espíritu de las tripulaciones de nuestros submarinos se deja ver en el mantenimiento de los buques. Llegamos a tener doce unidades submarinas operativas, y me cupo el privilegio de iniciar la comisión de control de los cuatro últimos submarinos, de construcción alemana. Recibí en el Callao, siendo Comandante de la Fuerza de Submarinos, al cuarto buque, en 1984, hace ya 27 años; tenemos ahora únicamente seis, cuyas tripulaciones, a punta de trabajo y cariño por sus buques, los mantienen operativos con el concurso de los servicios industriales de la Marina, que llega a hacer milagros para que nuestro Mar de Grau siga teniendo una fuerza disuasiva que permita el desarrollo del Perú.

Hay una característica en los comandos de las unidades submarinas que da origen a una respetuosa camaradería en todas las dotaciones a lo largo de los años. En submarinos, mandar no quiere decir "obedezcan lo que ordeno sin dudas ni murmuraciones"; en submarinos mandar es *manus dare*: "Toma mi mano para que juntos logremos alcanzar el objetivo que nos proponemos, en beneficio de la operación que estamos llevando a cabo, de lo planeado por el Comando de la Fuerza y de lo que requiere la Marina para servicio del Perú".



Unidad submarina.

Todo aquel Oficial de la Marina que tiene el privilegio de comandar una de esas unidades, tiene que ser un líder; vale decir, debe ser un marino ejemplar en todas sus actividades profesionales y privadas. Es esta cualidad la que hace que las dotaciones de los submarinos que comanda, crean en él, y por lo tanto no duden de sus órdenes, porque para alcanzar ese lugar de privilegio, deben haber seguido las clases teóricas de la Escuela de Submarinos y complementarlas con las prácticas de operaciones, estando para ello embarcadas en los buques de la Fuerza, antes de rendir los exámenes para recibir la calificación de submarinistas y poder lucir en el pecho la insignia dorada que presenta la silueta de un submarino. Luego, cada miembro de estas dotaciones debe cubrir durante varios años todos los puestos operativos de la unidad: ser Oficial de logística, de electrónica, de electricidad, de armamento, de ingeniería; ser nombrado Segundo Comandante y, luego de cumplido todo este circuito que dura muchos años, tener la oportunidad de ser elegido para comandar un submarino peruano, con una tradición de eficiencia de larga data.



Dotaciones submarinistas.

Quien tenga la oportunidad de visitar un submarino, encontrará un buque ordenado, con personal amable, y podrá apreciar el trato que se dan los miembros de la dotación. Si tiene interés de verlo en funcionamiento, sin tiempo para salir al mar, visite el Museo de Sitio "Abtao", un submarino que cumplió con creces sus años de servicio y todavía se da el lujo de presentar diversos zafarranchos para que el visitante se sienta por un momento parte de la dotación de un "Tiburón", que fue el nombre con el que fue bautizado en la década del 50, en los astilleros de General Dynamics Corporation "Electric Boat Division", en Groton, Connecticut, en los Estados Unidos de Norteamérica, siendo Ministro de Marina el Almirante Roque Saldías, y encargado de la inspección de la construcción el entonces Capitán de Fragata Federico Salmón de la Jara, y su Comandante el Capitán de Fragata Fernando Elías Aparicio. Agradezcamos a quienes en su momento tuvieron la visión de dotar al Perú de una Fuerza de Submarinos. Los últimos se mandaron a fabricar en 1977. Luego llegó el silencio. Quiera Dios que ese silencio no nos cueste caro.

"Quien tenga la oportunidad de visitar un submarino, encontrará un buque ordenado, con personal amable, y podrá apreciar el trato que se dan los miembros de la dotación".





Cien Años
de submarinos peruanos



Vicealmirante (R)
JOSÉ GARCÍA CASTAÑOS



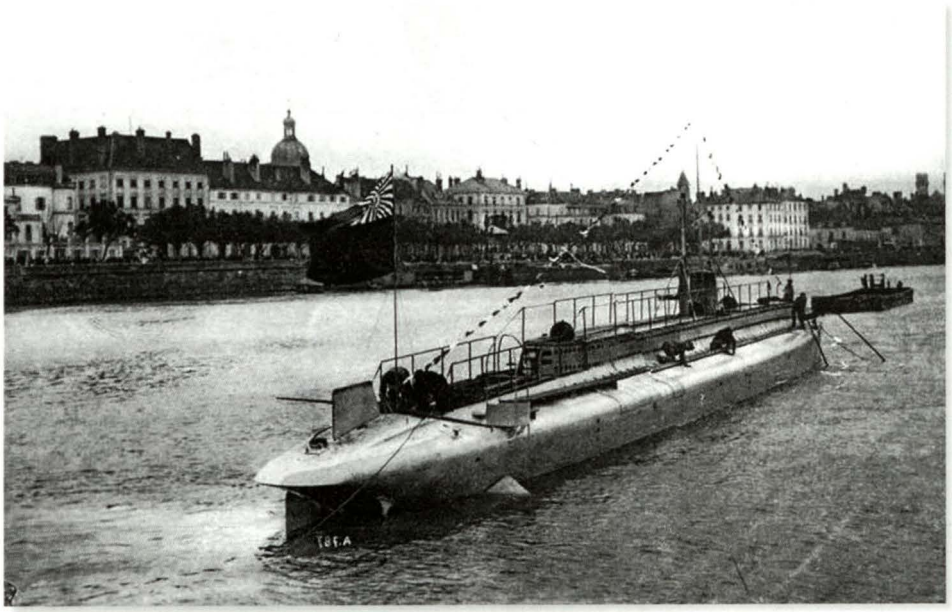
Con sumo agrado, atendiendo la invitación de la Revista de Marina, escribo estas líneas en mi condición de Presidente de la Asociación de Oficiales Submarinistas del Perú. Nuestra Fuerza de Submarinos nace en 1911, cuando previsores marinos, ante la necesidad urgente de restituir nuestro poder naval, de cara a esa difícil época y en una situación de indefensión que vulneraba nuestra soberanía —luego de la nefasta guerra de 1879, cuyas consecuencias aún lamentamos—, decidieron la adquisición de los sumergibles franceses. Nos remontamos entonces a 1910, en que la Asociación en Pro de la Marina, que así se denominaba esta asociación apadrinada por patriotas, recibe el dictamen de la comisión técnica presidida por el Capitán de Navío Ernesto de Mora e integrada por los Capitanes de Corbeta Ernesto Caballero y Lastres y Augusto Pimentel, que recomendaba que los fondos recaudados fueran utilizados en la adquisición de sumergibles, ante posibles nuevos conflictos, usando como argumento de su trabajo la concepción definitiva de lo que significaba la fortaleza de esta nueva arma ya reconocida por su alta capacidad disuasiva. El arma submarina, desde su nacimiento, demostró singular efectividad en los países que la habían adoptado como una opción real y comprobada de control del mar. Con la adquisición de los sumergibles, se inicia

la tradición submarinista peruana, y con ella, las primeras experiencias de sus tripulaciones, a las que en este corto artículo rindo el homenaje que la historia les confiere y reconoce.

El viaje de los primeros sumergibles al término de su construcción, a bordo del "Kanguro", una suerte de buque de desembarco al que hubo que retirar la compuerta de proa para alojarlos, debió constituir una experiencia de singulares habilidades marineras. Cruzar el Atlántico y desde el estrecho de Magallanes llegar al Callao, pone en evidencia la capacidad de los 18 hombres que constituían sus tripulaciones, y que al llegar a nuestras aguas, se convierten en héroes para los peruanos de entonces, que se vuelcan a nuestro primer puerto para saludar y aplaudir a tan valerosos marinos.

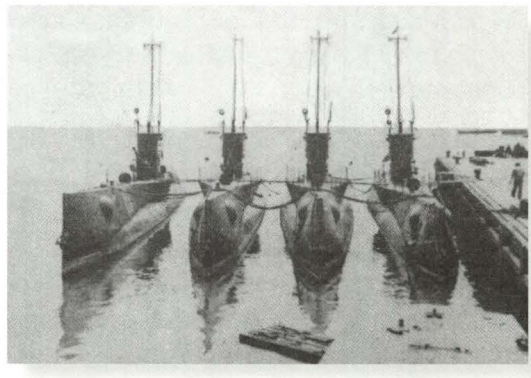
Los Tenientes Juan Althaus Dartnell, César Valdivieso Castro y Jorge Gutiérrez Mirenghi, en el "Palacios", y sus pares José Gálvez Chipoco, Enrique Monge Medrano y Daniel Caballero y Lastres, en el "Ferré", son el embrión de la oficialidad submarinista peruana, junto con 15 valerosos tripulantes en cada sumergible.

Podemos imaginar el momento en el que se inicia nuestra larga travesía submarinista, las dificultades y limitaciones de estos pioneros de las profundidades, adquiriendo experiencia al navegar, crear procedimientos y alcanzar la expec-



Inicios de una tradición submarinista.

tativa deseada por su desempeño, a pesar de la inseguridad y muchísimas situaciones desconocidas que el arma nueva traía consigo. Poco a poco nacieron las reglas del servicio en submarinos, fijándose que fuera un servicio voluntario, con instrucción teórica de ocho meses en la recientemente formada Estación de Sumergibles y fase práctica a bordo, a cargo de sus comandantes.



Postal, división de submarinos.

La complicada situación mundial de comienzos de siglo y las dificultades técnicas para la operación de nuestros sumergibles, hacen que salgan de servicio a los diez años de su construcción; sin embargo y paradójicamente, la propia convulsión producto de la Primera Guerra Mundial, había acelerado el desarrollo de nuevas tecnologías en el mundo de los submarinos, y que la mayoría de marinas previsoramente adopten el arma de euforia, dada su importante proyección y efectividad en la guerra naval.

No es intención de quien escribe esta crónica, narrar la historia de nuestro desarrollo submarinista, producto de las adquisiciones de la Marina de Guerra y de los diversos tipos de unidades que han sido parte de nuestra centenaria fuerza. Me inspira resaltar la labor y características peculiares de los visionarios que la hicieron nacer como una suerte de servicio naval particular y diferente, en el que sus tripulantes, a través del tiempo, son los que generan y mantienen el especial espíritu que la caracteriza.

Valdría en este punto preguntarnos, sin ningún afán de establecer diferencias, en nuestra Marina y a nivel mundial: ¿Pueden todos los marinos ser tripulantes de un submarino? La respuesta se desprende y brota sola, y es categóricamente NO. La razón fundamental es la vocación; es decir, "me gusta o no este tipo de servicio", y la segunda, humana, que es "puedo o no soportar estar embarcado en este tipo especial de buque".

Ya lo dijo un distinguido submarinista, el Vicealmirante Carlos Valdez de la Torre: *Un submarinista es y debe ser un profesional que conjugue un alto grado de entrenamiento, condiciones físicas y psíquicas equilibradas, que le permitan soportar la presión de largas navegaciones, sin ver ni percibir el medio externo; desempeñar*

sus actividades en espacios pequeños y saber imperativamente que el trabajo en equipo es vital e indispensable para el eficiente funcionamiento y operación de buque tan especial.

Por lo dicho, es que en la centuria de vida que ampara a los submarinos peruanos, sus hombres son la columna fundamental de su desarrollo; sabemos cómo pasaron los años y con ellos los cambios en los diversos tipos de buques que en nuestra Marina, con clara visión de futuro fueron reponiéndose, para mantener vigente nuestra capacidad disuasiva en el mar. Fueron artífices de estas adquisiciones, destacados y previsores marinos y políticos, que a través de acertadas y oportunas decisiones, nos dotaron después de los sumergibles, de los legendarios "R", los llamados inicialmente Tipo "S", los oceánicos "Guppy", hasta los silenciosos y eficientes "209".

En cada tipo de submarino existen generaciones de hombres íntimamente ligados a ellos y a su desarrollo y, por qué no decirlo, a la vida de cada buque.



Operación en alta mar.

Cada submarino nace, y en el discurrir del tiempo es tripulado por hombres de excepcional valor; muchos permanecen todo su tiempo de servicio en una misma unidad, que se convierte en parte de su vida y en el lugar de muchas vivencias, de peligrosas misiones siempre posibles y de camaradería que perdura hasta pasadas la épocas de actividad. Nacen entonces lazos de amistad al amparo de recuerdos de vidas enteras al servicio de nuestros queridos "fierros".

Nuestro permanente reconocimiento hacia ellos. A quienes los dotaron desde que el arma se iniciaba, cuando todo era nuevo y desconocido, hasta lograr una fuerza consolidada y eficiente, heredera de una bella y centenaria tradición.

"Nuestro permanente reconocimiento hacia ellos. A quienes los dotaron desde que el arma se iniciaba, cuando todo era nuevo y desconocido, hasta lograr una fuerza consolidada y eficiente, heredera de una bella y centenaria tradición".

Homenaje a los hombres que los tripularon y a quienes, como ya dijimos, formaron dotaciones admirablemente cohesionadas sobre la base de una disciplina consciente, un amical respeto que, con un cariño casi posesivo hacia su material, forman equipos que amalgamando en forma magistral esa disciplina con una incomparable camaradería, que sobrepasa lo profesional, generan una particular simbiosis de amistad y disciplina, que es el fundamento de su éxito.

Vienen a mi memoria muchos nombres de ilustres submarinistas, conocidos personalmente o a través de tantas páginas escritas o crónicas verbales recibidas de generaciones sucesivas o en amenas conversaciones de largas navegaciones. Mencionar alguno sería caer en la omisión de muchos a quienes el homenaje les es meritorio; por ello, muy a mi pesar, no los nombro. Sólo digo a manera de homenaje a todos los hombres que durante esta centuria han servido en nuestras unidades submarinas, que nuestra Fuerza de Submarinos es actualmente lo que las generaciones que la antecedieron sembraron y lograron, con el sacrificado pero para nosotros siempre grato camino de haber escogido servir a nuestra Patria desde las profundidades del Mar de Grau.

Honor a los submarinistas peruanos de todos los tiempos.



Tecnología para el corte de casco resistente de las unidades submarinas



Capitán de Navío
LUIS ENRIQUE SACO VÉRTIZ PORTAL

Servicios Industriales de la Marina S.A., a lo largo de su trayectoria como Arsenal Naval de la Marina de Guerra del Perú, ha sido un valioso soporte para la tecnología de las construcciones y reparaciones de nuestras unidades, contribuyendo de manera sostenida al mejoramiento de su alistamiento. Para ello dispone y requiere de una adecuada infraestructura y personal técnico capacitado que le permita cumplir con este objetivo, variables fundamentales con las que cuenta el SIMA y ha venido mejorando progresivamente, permitiéndole ir venciendo barreras tecnológicas.

En este contexto, una de las tareas más complejas en la Industria Naval, definitivamente, es la relacionada con las reparaciones y construcciones de las unidades submarinas, y dentro de este espectro las correspondientes al mantenimiento de media vida, dentro de la cual se incluye el corte del casco resistente, toda vez que, una vez soldado nuevamente, este debe ser sometido a inmersiones profundas de alta presión, convirtiéndose por lo tanto en una tarea muy especial y delicada, por cuanto se encontrará de por medio la seguridad de un grupo de gente selecta, entrenada para operar bajo la superficie del mar en una nave de muchos millones de dólares.

"La Ley de los Servicios Industriales de la Marina S.A., la cual establece que las actividades promovidas y desarrolladas por éste en materia de construcciones y reparaciones navales para la Marina son prioritarias, estratégicas y de preferente interés nacional".

Para el caso de los submarinos tipo "209" con que cuenta la Marina de Guerra del Perú, así como en otras marinas de países dentro de la región, el proceso del corte de casco resistente es considerado un trabajo de alta envergadura, no sólo por la fuerte inversión que demanda, sino por la complejidad de los procesos que conlleva su ejecución. Este trabajo es realizado con la finalidad de retirar de abordo equipos y sistemas que se ven imposibilitados de ser extraídos por las escotillas de un submarino, y, a menos que se cuente con una tapa de registro de suficiente tamaño y resistencia que permita su extracción, es imprescindible el corte transversal del casco resistente, como es el caso de los *monoblocks* de aluminio de las máquinas diesel, sistemas estos últimos que mecánicamente arrastran a un generador que tiene la función de cargar baterías de acuerdo con el requerimiento táctico operacional, y, por lo tanto, deben encontrarse en óptimo estado de operatividad.

Nuestro Arsenal Naval, consciente de la necesidad de alargar la vida útil de los seis submarinos tipo "209" con que cuenta la Fuerza Estratégica de la Comandancia del Teatro de Operaciones Marítimo, en su contribución a la Defensa y Seguridad Nacional, y en atención a la Ley de los Servicios Industriales de la Marina S.A., la cual establece que las actividades promovidas y desarrolladas por este en materia de construcciones y reparaciones navales para la Marina son prioritarias, estratégicas y de preferente interés nacional, adelantándose a los hechos, ha tomado la firme decisión de efectuar en el corto plazo, y en función a la asignación de recursos por parte del Estado, el corte del casco resistente.

Al respecto, los Servicios Industriales de la Marina S.A. cuentan con una larga trayectoria en este tipo de trabajos. Efectivamente, en el año 1968 logra desarrollar un proceso para la reparación del casco resistente en unidades submarinas tipo "Sierra", el cual consistió en el corte de un tramo de plancha del casco resistente de 300 mm por 1.200 mm, a fin de permitir el cambio de los

embragues neumáticos del sistema de propulsión, accesorios que por sus dimensiones no salían por las escotillas de acceso del buque.

Se rompía entonces un paradigma en el área de las reparaciones navales en el país; ya no era necesario más recurrir a un astillero extranjero para cortar una ventana de casco resistente y volver a soldarlo, lo que significó un considerable ahorro en el presupuesto asignado y, lo más importante, se rompía la dependencia tecnológica extranjera en este tipo de actividades. Sin embargo, un trabajo tan delicado de cierta complejidad para la época, ameritaba de un responsable y profesional planeamiento, para lo cual, valiéndose de información como los planos de construcción del buque e información complementaria de la Electric Boat Company, división de la General Dynamics, diseñadora y constructora de los Submarinos tipo "Sierra", se llevaron a cabo las siguientes actividades preparatorias importantes antes de desarrollar el proceso de corte:

a) Preparación en taller de un tramo de sección del casco a ser reparado en escala 1:1, usándose planchas de acero M1L-S-16113 grado "HTS" de espesor 5/8" y soldadura AWS E 8D18 – C3, iguales a las usadas en la construcción de estos submarinos.

b) Calificación de soldadores de acuerdo con las normas del NAV SHIPS de la Marina Americana.

c) Pruebas no destructivas a la unión soldada, como placas radiográficas, partículas magnéticas al término del proceso desarrollado en taller, con resultados satisfactorios.

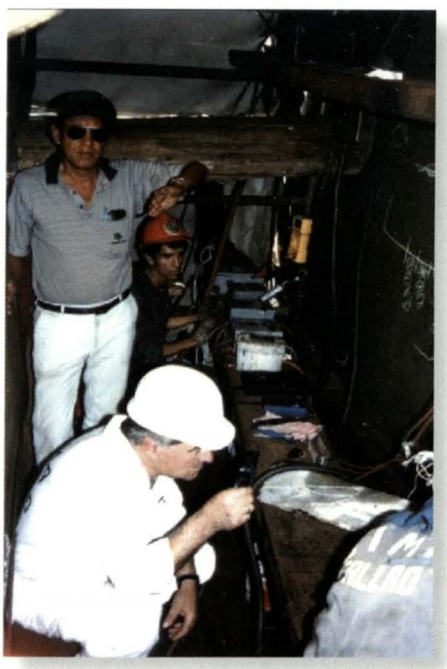
d) Prueba hidráulica a 273 PSI con resultados satisfactorios.

Una vez terminado el desarrollo y la calificación de este proceso, el SIMA quedó en condiciones de efectuar este tipo de trabajos en las unidades submarinas de construcción americana, con casco de plancha MIL-S-16113-Grado HTS, siendo la primera unidad a la que se le efectúo este tipo de trabajo el ex BAP "Angamos", en el año 1968, con el visto bueno y certificación de la entonces Dirección de Ingeniería Naval de la Marina de Guerra del Perú. En los años siguientes se le efectúo el mismo trabajo a otras tres unidades submarinas tipo "Sierra".

Con el transcurso de los años, ya con la experiencia adquirida, y considerados otros trabajos especiales propios de casa, tanto a los submarinos tipo "Sierra" como a los tipo "Guppi", se les efectuó progresivamente cambio de planchas y cuadernas del casco resistente, estructuras que en su momento presentaban



Proceso de soldadura de la plancha de casco cambiada.



Inspección de la soldadura por personal de "Germanischer Lloyd".

desgaste de material por efecto de la corrosión. Trabajos que en su oportunidad contaran con el visto bueno y la certificación de la Dirección de Ingeniería Naval. En relación con las prácticas de soldado de casco resistente de acero HY-80, actual componente estructural de los submarinos tipo 209, el SIMA-Callao, en el año 1998, bajo la supervisión de la prestigiosa sociedad clasificadora alemana "Germanisher Lloyd", se logró calificar a soldadores y al proceso mismo para el trabajo del soldado de planchas de este tipo de acero de 23 mm de espesor, así como de cuadernas de este mismo material, siendo el actual y rebautizado BAP "Angamos" (ex BAP "Casma") la primera unidad de este tipo a la cual se le sometió a un trabajo de cambio de plancha de casco resistente y reparación de cuaderna, mediante el corte de una ventana de 23 x 1.300 x 1.800 mm, habiéndose previamente efectuado pruebas no destructivas de control de calidad de acuerdo con la tabla VI del NAV SHIPS 250-634-5 de la Marina Americana (normalización de reparaciones y soldadura en planchas de acero de alta tensión).

Nuevamente entonces, nuestro Arsenal Naval lograba obtener una tecnología que antes era de conocimiento y práctica exclusiva de los grandes astilleros constructores de los países desarrollados y cuyo acceso era oneroso para los países en vías de desarrollo, como el caso del Perú y de otros países de la región que cuentan con este tipo de unidades "209", rompiéndose una vez más un paradigma que sólo con el profesionalismo, ingenio y entusiasmo del personal simista se logró obtener. Posteriormente, esta unidad submarina lograría con éxito efectuar la inmersión a máxima profundidad.

Este gran logro obtenido le significó a los Servicios Industriales de la Marina S.A., que otras marinas de la región vieran al astillero peruano como una interesante opción para efectuar este tipo de trabajos de reparaciones a sus unidades submarinas, no sólo por las relativas cortas distancias y el mejoramiento de tiempos, sino por el ahorro de recursos económicos que ello conlleva, y que genera un mejor aprovechamiento de los escasos recursos de los países en desarrollo con similares realidades a la nuestra, al ser la mano de obra latinoamericana más austera que la considerada en astilleros como el mercado europeo. Tal es el caso de la Armada de Colombia, que en el año 2000 solicitó los servicios de asesoramiento del SIMA para el cambio de planchas de casco resistente en sus dos submarinos tácticos, trabajos que fueron llevados a cabo con éxito en el astillero caribeño de "Cotecmar".

"Nuevamente entonces, nuestro Arsenal Naval lograba obtener una tecnología que antes era de conocimiento y práctica exclusiva de los grandes astilleros constructores de los países desarrollados".

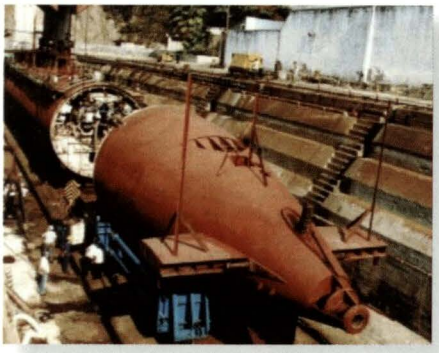
Posteriormente, en el año 2008, el SIMA-Callao vuelve a efectuar un trabajo similar al efectuado al BAP "Angamos". En este caso le tocó el turno al BAP "Chipana", realizándose un cambio de plancha de casco resistente de dimensiones 23 x 1.300 x 1.800 mm, con resultados favorables al someterse el casco a la prueba de inmersión a máxima profundidad operacional, sin novedad alguna. Este proceso, de igual forma estuvo certificado por la sociedad clasificadora "Germanisher Lloyd" de Alemania.

Hoy en la actualidad, habiendo traspasado la frontera del tiempo al encontrarnos iniciando ya la segunda década del siglo XXI, otros astilleros ubicados en países de la región sudamericana, convertidos en serios competidores de nuestros Servicios Industriales de la Marina S.A., que tomaron la sabia decisión de aventurarse en lograr la independencia tecnológica con el prescindible apoyo político de sus gobiernos, e impulsados por la noble visión de mantener en vigencia una marina disuasiva, ya han llevado a cabo trabajos de mantenimiento de media vida de submarinos, ejecutando con éxito el trabajo del corte de casco resistente.

En este sentido, podemos mencionar los siguientes astilleros: Arsenal de la Marina de Río de Janeiro, en Brasil, ya efectuó la reparación de media vida



Casco de submarino tipo 209 "Timbira" en proceso de separación.



Corte de casco efectuado en dique seco del Arsenal de Marina de Río de Janeiro "AMRJ".

en la mayoría de los submarinos de la Armada Brasileña y realizó en el año 2000 el corte de casco resistente de un submarino de la Armada Argentina, el ARA "Santa Cruz"; astillero argentino "Almirante Storni" (ex "Domeq García"), que fuera el pionero en aplicar la tecnología del corte de casco resistente en forma transversal en la región, realizó el corte de casco resistente del ARA "Salta" en el año 1989, culminando el soldado del mismo al cabo de cinco años, por razones de presupuesto. Posteriormente lo hizo con el ARA "San Juan" (tipo "TR-1700") en el año 2009, con un tiempo programado de 760 días, conformando este astillero con su vecino, el astillero "Tandanor" con quien trabaja en forma conjunta y comparten el mismo predio, el gran Complejo Industrial Naval Argentino (CINAR), habiéndole significado el realizar estos trabajos de envergadura, verificar las capacidades alcanzadas; el astillero chileno "Asmar" viene efectuando desde el año 2008 en sus instalaciones el mantenimiento de media vida del submarino ecuatoriano "Shiry", habiendo contado con el asesoramiento técnico de la empresa francesa DCNS para el proceso del corte de casco resistente; finalmente el astillero venezolano "Dianca", ubicado en la ciudad de Puerto Bolívar, lugar donde se sitúa la base de la flotilla de submarinos, viene realizando con el asesoramiento del astillero alemán "HDW" el trabajo de mantenimiento del submarino "Caribe", habiendo efectuado con éxito el corte del casco resistente, estimando se culminen estos trabajos durante el transcurso del año 2012.

Es en este universo de las construcciones y las reparaciones navales, que van quedando todavía rezagados en este tipo de reparaciones mayores, astilleros importantes de países en la región como "Cotecmar" (Colombia), "Astinave" (Ecuador) y el SIMA-Perú S.A., este último con la ventaja competitiva de haber ya realizado trabajos de corte y soldadura en planchas de casco resistente, con resultados favorables, quedando pendiente dar el siguiente gran salto de lo que

significa realizar el corte del casco resistente de una unidad submarina, reto importante que, como hemos visto, ha venido afrontando a lo largo de la historia nuestro Arsenal Naval con éxitos fehacientemente comprobados, lo cual privilegiará la mano de obra local y desarrollará lo que puede hacerse en casa.

Dentro de este contexto de hechos, los Servicios Industriales de la Marina S.A., ya vienen preparándose para afrontar y vencer un paradigma más, el llamado "Proyecto de Corte de Casco Resistente de Unidades Submarinas", para lo cual la Superintendencia de la Marina de Guerra del Perú del SIMA-Callao, actual órgano operativo encargado del planeamiento y la ejecución de las reparaciones de nuestras unidades navales, ha definido el ambicioso proyecto en dos etapas bien marcadas: una primera etapa denominada "Demostración de las Capacidades Instaladas", ejecutada y culminada con resultados favorables el 19 de mayo del presente año, con la demostración del varado de una unidad submarina en las instalaciones del SIMA-Chimbote, astillero cuya "gran fortaleza" reside en su sistema sincroelevador, el cual permite levantar fuera del agua a embarcaciones y unidades navales de hasta 1.500 TM, y transferir mediante un sistema de vías dispuestas en forma longitudinal y transversal a uno de los tantos parqueaderos ubicados en el patio de reparaciones, permitiéndole reparar muchas naves al mismo tiempo, sin la necesidad de mantener cautivo un dique flotante por largo tiempo.

"Los Servicios Industriales de la Marina S.A., ya vienen preparándose para afrontar y vencer un paradigma más, el llamado "Proyecto de Corte de Casco Resistente de Unidades Submarinas".

Este hecho trascendental le fue otorgado por la Marina de Guerra al BAP "Arica", constituyéndose en un hito histórico para el Puerto de Chimbote, toda vez que, ante el asombro de los cientos de trabajadores y ante la mirada perpleja de pescadores, armadores y ciudadanos aledaños, vieron por primera vez ingresar a la imponente plataforma submarina al patio de reparaciones del referido astillero, convirtiéndolo ahora en un astillero más de valor estratégico para la Defensa Nacional.

El submarino permaneció en el astillero chimbotano del 19 al 23 de mayo, en que nuevamente fue desvarado para su retorno al puerto del Callao. Durante

su estadía en el patio de reparaciones se encontró sometido a trabajos de carena simple, como lavado del casco a alta presión, trabajos de calderería menor y soldadura, como fueron la colocación de algunos injertos en la pala del timón y en los planos de popa, aplicándose finalmente un plan de pintado con material base, *antifouling* y negro mate.

La segunda etapa en este ambicioso y ansiado proyecto, que significará la ampliación de la vida útil de las unidades submarinas, ha sido definida propiamente como el "Corte y Soldado de Casco Resistente", etapa que permanece pendiente y cuya ejecución y continuidad dependerá exclusivamente del nivel de apoyo político que el Gobierno de turno le otorgue, pues ello significará un desembolso económico del Estado de varios millones de soles, y por más que este haya sido considerado como un objetivo institucional, si el recurso económico y financiero no es definido, quedará sólo en vitrina.

Dentro de este esquema, le espera, pues, al SIMA, un importante e histórico reto que deberá nuevamente afrontar. El trabajo que ya empezó será arduo y la ejecución de esta segunda fase más compleja y de mucho mayor tiempo que la anterior, pero es ineludible que el mantenimiento de media vida de nuestras unidades submarinas debe hacerse en el corto plazo. El alma de seis poderosos cetáceos lo reclaman por cuestión de supervivencia y la Marina de Guerra del Perú y su Arsenal Naval estarán a la altura de las circunstancias para, llegado el momento, llevarlo a cabo.



El submarinista y el estrés en combate



Teniente Primero
GABRIEL DONAYRE MONTESINOS

Basado en un viaje de 2,456 horas en inmersión



El estrés en combate es la respuesta psicológica natural ante las circunstancias de la vida en una zona de combate. El Ejército Norteamericano define el estrés en combate como los complejos y constantes cambios que sufre el soldado como resultado de los factores que generan estrés, mientras realiza una misión vinculada al combate. Los factores físicos, mentales y espirituales interactúan de manera compleja, afectando a los combatientes no sólo durante el conflicto, sino también posteriormente (estrés post-combate)[1].

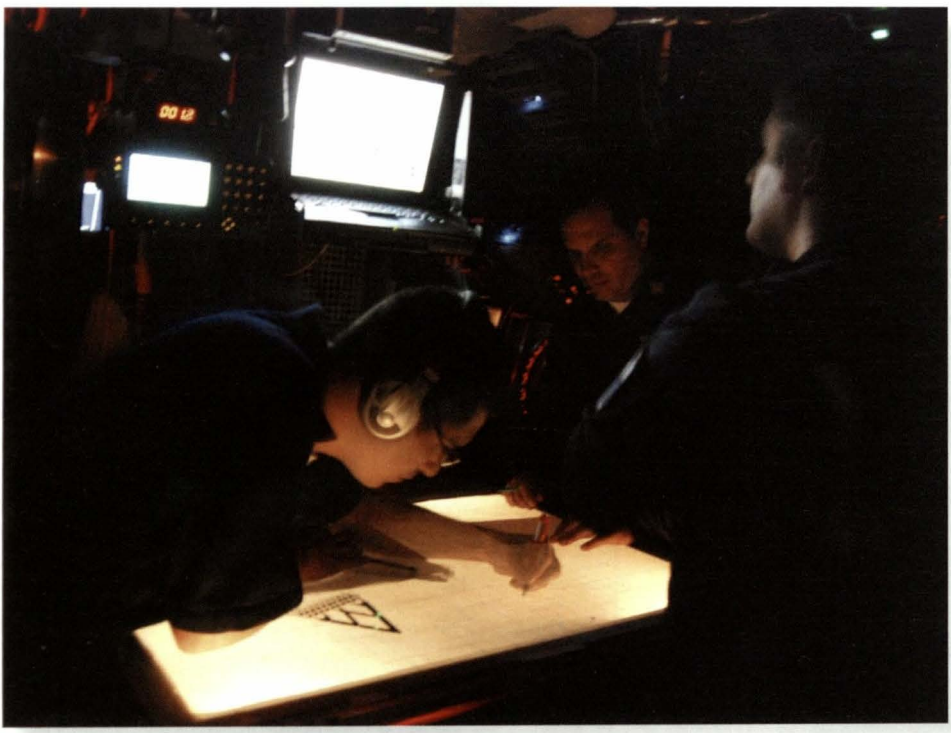
Si bien no he experimentado un combate real, la oportunidad de haber participado en dos desplazamientos operacionales SUBDIEX[2], me permitieron observar y analizar más profundamente los cambios generados en el ser humano, al ser sometido a una situación de estrés constante y por periodos prolongados. Del mismo modo, comprobé cómo nuestro organismo genera mecanismos de defensa, desapercibidos por nosotros mismos.

Resulta un poco complicado intentar una presentación objetiva del tema, ya que un análisis de este tipo exige cierto distanciamiento científico. Pero, ¿se puede tener a bordo de un submarino ese distanciamiento necesario? Sólo los que son ajenos al caso pueden garantizarlo, pero es mucha su lejanía para

que lo que puedan decir sea realmente válido. Únicamente el que está dentro sabe lo que pasa, aunque mis juicios tal vez no sean del todo objetivos y mis estimaciones sean quizá desproporcionadas al faltarme ese distanciamiento.

Les hablaré rápidamente en qué consiste este desplazamiento operacional, con el fin de llevarlos al escenario de observación. El submarino peruano zarpa del puerto del Callao y navega sumergido aproximadamente treinta días; llega al primer puerto dentro de una base naval norteamericana, descansa por un periodo no mayor a cinco días y se hace a la mar para enfrentar a los diferentes grupos de ataque del país visitado. El juego, "golpear sin ser visto y de ser así, no ser atrapado".

La flota norteamericana forzará nuestro encuentro, hostigándonos constantemente con el batido de sus hélices por encima de nosotros y rebotando sus pines activos en nuestro casco. Sus sonoboyas serán lanzadas, como caramelos, al mar, los medios no son un inconveniente, pues cuentan con una logística impresionante.



Una rutina de trabajo exigente.

Nuestro único escudo, contar con hombres fuertes de mente, que puedan cumplir disciplinadamente con la doctrina de submarinos.

Los factores del estrés físico y mental en el submarinista

Las condiciones ambientales y psicológicas determinan la naturaleza e intensidad de los factores que generan el estrés físico en combate. El submarino, como ámbito laboral, reúne ciertos factores que generan estrés físico en el ser humano (ver cuadro 1). Lo difícil de la adaptación a la vida a bordo de un submarino se relaciona con la comodidad y el espacio. Los compartimentos, mucho más chicos que en cualquier buque, no dan lugar a la intimidad. En un espacio reducido uno duerme, se asea, come, combate y hace guardias durante los días, semanas o meses que dure la misión.



Vida a bordo.

AMBIENTALES	PSICOLÓGICOS
Calor, frío y humedad.	Incomodidad.
Vibraciones y ruido.	Deshidratación.
Espacio reducido.	Fatiga mental.
Agua restringida.	Higiene deficiente.
Hipoxia (oxígeno insuficiente), humo.	Ausencia de intimidad.
Luz brillante (artificial) y oscuridad.	Necesidad de ejercicio aeróbico.
Aislamiento del mundo exterior.	Privación del sueño.

Un camarote amplio, un baño más cómodo y accesible, tomar una ducha en cualquier momento, una caminata por la cubierta, aire puro, sol y el horizonte son cosas que perdemos por formar parte de la naturaleza del submarino. Pagamos el precio de ser invisibles.

Asimismo, la rutina de trabajo es exigente en cuanto a los tiempos. Cuando el submarino navega, se trabaja en 4 x 6 permanente, es decir cuatro horas de guardia por seis de descanso; el día y la noche ya no cumplen un rol.

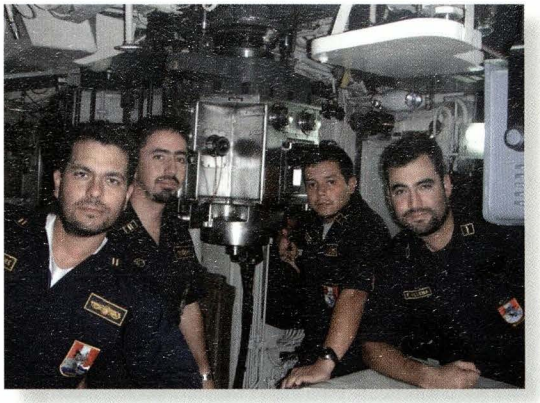
Buscando reconocer los factores que generan el estrés mental en el submarinista (ver cuadro 2) y cómo los afronta, observé al personal durante estos meses de navegación, investigando y comprobando así que a la conducta usual de cada ser humano se le suman aptitudes que permiten minimizar este problema.

Cuadro 2: Factores que generan estrés mental a bordo de un submarino

COGNITIVOS	EMOCIONALES
Pérdida de comunicación con el exterior.	Factores de riesgo durante el combate, que generan sensaciones de temor y ansiedad.
Incertidumbre.	Motivos conflictivos (preocupaciones familiares, sentimientos interpersonales, conflictos internos).
Tiempos de espera.	Insatisfacción con el trabajo, que genera irritabilidad, ira y enojo.
Presión psicológica.	Aburrimiento, que genera desaliento y desmotivación.
	Escepticismo en las decisiones del Comando, que genera pesimismo y desesperanza.
	Preocupación por el futuro que genera depresión.

El estrés de combate puede atenuarse

Sería poco realista, y tendría poca credibilidad afirmar que el personal submarinista no debe reunir ciertas aptitudes propias que le permitan minimizar estos efectos y, por el contrario, sobrellevarlos con naturalidad. Es por ello que existe un examen de selección.



Equipo humano en inmersión.

Como mencioné anteriormente, a la conducta usual de cada individuo se le suman otras aptitudes desde el momento en que nos hacemos a la mar. El espacio reducido, hace que tengamos que tener *predisposición* para la convivencia continua. La *tolerancia* con los problemas que ocurren es fundamental, así como mantener la *calma*. La camaradería es indispensable.

"El submarino no es sólo ese tubo de acero que se sumerge a más de 200 metros; es también la gente que lo tripula, los lazos de camaradería y los vínculos profesionales que entablan a esas profundidades. Bajo el agua, a profundidad de periscopio o en el puente, los tripulantes son un todo; cada pequeña acción de cada uno repercute en el funcionamiento eficiente de todo".

La *comunicación* efectiva reduce la ansiedad, alimentada por la incertidumbre. Los puestos de combate pueden librar largos períodos, haciendo que los minutos parezcan horas. Siempre que sea posible, los líderes eficaces deben comunicar a sus subordinados toda la información relevante disponible. Los líderes que no lo hacen, crean un estrés mental innecesario, agregando así más confusión y comprometiendo la efectividad de la unidad para combatir.

El poder de la *distracción* permite sobrellevar los tiempos de espera y detener esa airada de pensamientos inquietantes. El personal submarinista se refugia en el descanso, en las películas, en la lectura, en juegos y en sus conversaciones. Aquí se experimenta la relatividad en su más gráfica expresión, pues el aburrimiento hace los días interminables, hacer algo placentero nos da la sensación de que el tiempo vuela. Como dijo Nietzche: "Quien tiene un porqué para vivir, encontrará casi siempre el cómo".

El *sentido del humor*, en su peculiar expresión, es otra de las armas con las que el alma lucha por su supervivencia. Es bien sabido que, en la existencia humana, el humor puede proporcionar el distanciamiento necesario para sobreponerse a cualquier situación[3]. Las historias divertidas de algún tripulante, los chistes, las ocurrencias y las anécdotas forman el ambiente en la cámara y la estación de trimado. Los intentos por desarrollar el sentido del humor y ver las cosas bajo una luz humorística, son una especie de truco que se aprende mientras dominas el arte de vivir a bordo.

En efecto, reduce la irritabilidad, que no es sino otro mecanismo de defensa ante la incomodidad y falta de sueño. El descanso se ve interrumpido por guardias e incesantes puestos de combate. En un submarino no se navega, se patrulla.

Por resultados finales entendemos lo que debe ser invisible a nuestros mismos ojos: el estrés, en general, *puede* mantenerse bajo nuestro control; todo depende de nuestras decisiones, no de sus condiciones. Pienso, además, que un análisis más profundo sobre este tema, podría dar pie a futuras técnicas de lucha anti estrés, que es la enfermedad del siglo XXI.

"Por resultados finales entendemos lo que debe ser invisible a nuestros mismos ojos: el estrés, en general, *puede* mantenerse bajo nuestro control; todo depende de nuestras decisiones, no de sus condiciones".

Bibliografía

1 Brian M. Kimball, Capellán USN: Revista "Proceedings". Sept./2007

2 SUBDIEX (Submarine Diesel Exercise), Desplazamiento operacional conjunto, realizado anualmente entre la fuerza de submarinos peruana y la flota naval estadounidense, cuyo periodo de duración es de seis meses.

3 Frankl, Viktor: "Un hombre en busca de sentido". Barcelona: Editorial Herder, 1991. p.51.

Museo Naval del Perú

Fuente de cultura para nuevas generaciones







Reseña sobre la vida del creador del Himno de la Marina de Guerra del Perú, un marino emblemático



Teniente Segundo (R)
RAFAEL QUIRÓS QUIÑONES

Las diversas tradiciones navales se han ido originando y luego conservando a través de la historia de la Marina de Guerra del Perú, transmitiéndose de generación en generación, con el fin de motivar a sus integrantes a tenerlas presentes en su accionar, mientras se desempeñan al servicio de nuestra querida Institución.

Muchas de estas tradiciones navales, conjuntamente con los actos de heroísmo, que forman parte de nuestra Historia Naval, han sido y siguen siendo evocados a través del tiempo mediante la entonación de marchas e himnos navales, así como de melodías de carácter popular, creadas con contenidos que hacen referencia al quehacer de las actividades de las Fuerzas Navales y dependencias, con la finalidad de fomentar el espíritu de cuerpo, la camaradería entre sus integrantes y el amor por nuestra Institución.

Existieron algunos marinos, compositores y escritores, que contribuyeron a la creación de dichas marchas y canciones militares; entre ellos destaca el finado Capitán de Navío Francisco Quirós Tafur, más conocido en nuestro medio como Pancho Quirós, figura emblemática dentro del ámbito naval, donde se ganó el aprecio por su profesionalismo, creatividad y extraordinario don de gente.

Aspectos de su vida personal y familiar

Pancho Quirós nació el 15 de abril de 1920 en el Callao. Su padre, Carlos Quirós Alzamora, destacado abogado, conformó en un primer matrimonio una familia con tres niños: Hortensia, Olga y Fernando; luego enviudó y contrajo segundas nupcias con Marciala Tafur Llerena, con la cual tuvo como hijos, además de Pancho, a Carlos y a Virginia.

Pancho Quirós vivió su infancia y adolescencia en el Callao. Su instrucción primaria y secundaria la realizó, entre los 6 y 14 años de edad, en el Colegio San José, de los Hermanos Maristas. En esta etapa de su vida mostró mucho interés por el deporte, habiendo ganado, entre los 10 y12 años de edad, varios campeonatos de tenis organizados por el Club de Tiro de Bellavista, que eran de gran importancia a nivel del Callao en esa época.

"Desde su niñez, Pancho Quirós sintió una intensa atracción por el mar y los buques; motivo por el cual no dudó en escoger la carrera de Marino como profesión, ingresando en el año 1935 a la Escuela Naval del Perú".

También, en esta etapa de su vida, empezó a dar forma a sus aptitudes innatas para la escritura y la música. Tuvieron gran influencia en ello su madre, muy aficionada a la poesía y al canto, y su tía Rosa Quirós, hermana de su padre, quien ejecutaba el piano con gran talento. Se cuenta que su madre recitaba poesías con tal emoción que arrancaba lágrimas al auditorio.

Si bien la infancia y adolescencia de Pancho Quirós fue en términos generales muy feliz, tuvo que afrontar a la edad de 12 años el fallecimiento de su hermano Carlos (un año mayor que él), quien sufrió un grave accidente mientras patinaba. La superación de este episodio, de mucha trascendencia para él, contribuyó a moldear su carácter, haciéndolo madurar más tempranamente como persona.

Se cuenta que, desde su niñez, Pancho Quirós sintió una intensa atracción por el mar y los buques; motivo por el cual no dudó en escoger la carrera de Marino como profesión, ingresando en el año 1935 a la Escuela Naval del Perú. Posteriormente, el 15 de abril de 1945, cuando tenía el grado de Teniente Se-

gundo, se casó con Mercedes Quiñones Flores Aráoz, en la Iglesia de la Inmaculada, en Lima.

Con Mercedes Quiñones tuvo dos hijos: Francisco y Rafael (autor del presente Artículo), de profesiones Ingeniero Agrónomo y Marino, respectivamente. Por la descendencia de Francisco, quien reside en Costa Rica con su familia, Pancho Quirós cuenta con cinco nietos y cinco bisnietos; en tanto, por la de Rafael, cuenta con dos nietos y cuatro bisnietos. Antes de su fallecimiento, ocurrido cuando era relativamente joven, sólo tuvo oportunidad de conocer a tres de sus nietos: Alejandro y Ana Luisa del lado de Francisco, y Patricia del lado de Rafael.



En cotidiana vida familiar.

Como un reflejo del gran cariño que sentía por su familia, acostumbraba a dedicar a sus integrantes escritos en verso con un cierto contenido de humor. Como ejemplo de ello, a continuación se muestra un extracto del escrito titulado "Ya sabe", que dedicó a su nieto mayor Alejandro, de seis meses de edad:

A ver si continuamos, les parece,

hablando de Alejandro, quien merece,

posar para TV cuando amanece,

chupando biberón en bebe crece.

Les juro por los ángeles del cielo,

que cuando sea grande y tome vuelo,

Alejo ha de causar más de un revuelo,

con la pepa que ha heredado del abuelo.



Pancho Quirós, en imagen paternal.

A su esposa Mercedes le dedicó algunos de sus principales valses, entre los que destacan "El Buquecito", compuesto en 1942 en la época de enamorados, "Eso que crees", compuesto alrededor de 1964 para relatar situaciones propias de una pareja en matrimonio, y "Veinte Años", compuesto en 1965 con ocasión de cumplir 20 años de casados.

Según palabras de su hermana Virginia, Pancho Quirós fue siempre un excelente hijo, hermano, padre y amigo; era inteligente, afectuoso, comprensivo y servicial; se desvivía por los demás, a tal punto que no podía ver sufrir a nadie; tenía mucha facilidad para componer versos, y era poseedor de una vena humorística fina, rica y oportuna.

Pancho Quirós falleció en la madrugada del 20 de abril de 1975, en el Centro Médico Naval, víctima de un infarto cardiaco, encontrándose sus restos actualmente en el Cementerio Baquíjano, del Callao.

Aspectos de su vida como Cadete Naval

Pancho Quirós ingresó a la Escuela Naval del Perú en abril de 1935, integrando la primera promoción de aspirantes a Cadetes Navales, a quienes por las características especiales de su uniforme se les denominaba "pingüinos".

En su paso por la Escuela Naval ocupó a nivel de estudios los primeros puestos de su promoción. En el ámbito del deporte desarrolló actividades tendientes a levantar y mantener en alto la moral de los cadetes en las competencias deportivas, entre las que destacaron la creación y edición del periódico informal "La sexta Columna", así como la composición de diversas rimas y canciones deportivas. Como una muestra de estas últimas, a continuación se presenta un canto deportivo titulado "Capote":

Cero se llama capote,
capote le vamos a dar,
a todo el que se meta
con nuestra Escuela Naval.

La Escuela siempre ronca
con todo el que se mete,
y juega como un gato
con su mísero ratón.

Cero se llama capote,
capote le vamos a dar,
a aviadores, policías
y a la Escuela Militar.

En determinada ocasión, en una de las competencias deportivas entre los Cadetes de las Fuerzas Armadas y la Policía, los del Ejército hicieron causa común con los de la Aviación para darse ánimo de derrotar a los de la Marina, quienes, al igual que los de la Policía, no conformaron alianza alguna. Ante tal situación, y con el fin de alentar a los Cadetes Navales, Pancho Quirós escribió y difundió las rimas siguientes:

Los marinos son de oro,
los policías de plata,
los milicos son de cobre,
los aviadores de hojalata.

Los de cobre y hojalata
forman juntos una alianza,
más los del oro
no necesitan de la plata.

Asimismo, durante su paso por la Escuela Naval, y en los ámbitos cultural y artístico, Pancho Quirós produjo diversos *sketchs* y obras de teatro escritas en verso, que fueron representadas por los Cadetes en las tradicionales veladas, habiendo sido también colaborador y finalmente Director de la Revista "Orto" en el año 1941. De esta manera, Pancho Quirós puso de manifiesto tempranamente su gran talento y especiales dotes como compositor y escritor.



Con los amigos de siempre.

Aspectos de su vida como Oficial de Marina

En diciembre de 1941 se graduó como Alférez de Fragata, habiendo sido destacado al breve tiempo, en mayo de 1942, al BAP "R-1", donde inició su trayectoria como submarinista, la que constituyó el eje central de su carrera como Oficial de Marina. Mostrando el gran amor que llegó a sentir por el arma submarina, Pancho Quirós, en su artículo titulado "Mis dieciocho años en Submarinos", recuerda su primer día a bordo del referido submarino de la manera siguiente:

"De la biblioteca del camarote de Oficiales extraje un impresionante cuaderno de notas confeccionado por un Oficial mientras cursó la Escuela de Submarinos. Lo primero que leí fue: *el submarino es un tubo de acero en forma de cigarro puro.* Miré por todas partes y me pareció apropiada la definición; pero si la hubiera leído dieciocho años después, el día que dejé mi último comando, qué poco me hubiera parecido. Le hubiera agregado: *y que en su interior encierra un alma maravillosa, formada por un puñado de hombres que se llama la dotación, todos diferentes, pero más hermanos que los de padre y madre, más unidos que el marisco a la roca, más alertas y ágiles que la tonina, más compenetrados con su buque que el óxido mismo de su casco, al que quieren más que a la mujer de sus sueños [...]".*

"Los conocimientos básicos en la especialidad de submarinos los adquirió en los años 1943 y 1944, como alumno de la antigua Escuela de Submarinos de nuestra Marina; asimismo, en 1949 ganó una beca para seguir el curso de submarinos en Estados Unidos (New London y Key West)".

Los conocimientos básicos en la especialidad de submarinos los adquirió en los años 1943 y 1944, como alumno de la antigua Escuela de Submarinos de nuestra Marina; asimismo, en 1949 ganó una beca para seguir el curso de submarinos en Estados Unidos (New London y Key West).

En su trayectoria como submarinista integró las dotaciones de los submarinos "R-1", "R-3" y "R-4", fue instructor de la Escuela de Submarinos, Jefe de la Estación de Submarinos, Jefe de la Estación de Torpedos, y Comandante de los

submarinos "R-2", "R-3" y "2 de Mayo". Entre los años 1968 y 1970 desempeñó el máximo cargo en su especialidad, esto es, el de Comandante de la Flotilla de Submarinos.



En retrato familiar.

En lo referente a áreas de nuestra Marina distintas al ámbito de submarinos, Pancho Quirós desempeñó diversas tareas e importantes cargos, debiendo destacarse los siguientes: Comandante de la Base Fluvial del Nanay (Santa Clotilde), Edecán del Presidente de la Cámara de Diputados, Instructor de la Escuela Naval del Perú y de la Escuela Superior de la Policía de Investigaciones del Perú, Jefe de la Oficina de Relaciones Públicas de la Marina (de la cual fue su organizador y fundador), Sub-Director del Centro de Entrenamiento Naval, Comandante Superior de la Zona Naval Sur y Capitán de Puerto de Mollendo, y Jefe del Servicio de Bienestar de la Marina. En los años 1970 y 1971 se desempeñó como Jefe Militar del Centro Médico Naval.

Al igual que en su época de Cadete Naval, y en armonía con sus aptitudes innatas, como Oficial de Marina desarrolló diversas actividades culturales y literarias. A este respecto, colaboró con la Revista de Marina, dirigió el Boletín "Avante" del Centro Naval del Perú, dirigió el "Monitor" (órgano del entonces Ministerio de Marina), y formó parte de la Primera Comisión para escribir la Historia Marítima del Perú.

Merece destacarse también su participación, en varias oportunidades, en la preparación y narración de los discursos para los desfiles de las Fuerzas Navales en Fiestas Patrias, algunos de los cuales elaboró íntegramente en verso. A continuación se muestra un pequeño extracto del discurso narrado el 29 de julio de 1960:

Y... ¡allí viene la Marina!...

cuando viene la Marina, desde el paso con que rompe su partida,

siento el golpe de su marcha en sincronismo

con la marcha de mi vida...

Que no importe quien al frente de sus fuerzas se aproxime,

simplemente es un Marino, un cumplido ciudadano,

que con aires de la brisa del océano, marcha altivo,

porque sabe que atrás viene una entera tradición...

De otro lado, se atribuye a Pancho Quirós la creación de una serie de expresiones que han llegado a tener mucha popularidad en la Marina, entre las que cabe resaltar:

- "El que no va al Centro es un excéntrico" (referido al Centro Naval del Perú).
- "Una vez submarinista siempre submarinista" (dicho muy común entre los submarinistas).
- "En el fondo, los submarinistas son todos buenos".

Pancho Quirós pasó a la situación de retiro de la Marina, a su solicitud, en enero de 1971, con el grado de Capitán de Navío, cuando se desempeñaba como Jefe Militar del Centro Médico Naval.

Aspectos de su vida artística

En el ámbito artístico, Pancho Quirós destacó por la creación de un gran número de temas musicales; estimándose su producción en alrededor de 80 composiciones, constituidas por marchas, valses, polkas, marineras y otras.

Muchas de dichas composiciones fueron dedicadas a la Marina, entre las que cabe destacar las siguientes:

- "Los Submarinistas", polka que compuso en abril de 1944, cuando era Oficial de la dotación del BAP "R-4". Esta polka ha llegado a constituirse en un verdadero "himno" para los Submarinistas.
- "Santa Clotilde", vals que creó en octubre de 1955, con ocasión de la inauguración de la Base Fluvial del Nanay, de la cual era Comandante. Este extraordinario vals describe poéticamente el colorido y belleza del lugar donde se encontraba la Base, a orillas del Río Nanay.
- "El Lobo", marinera que compuso en 1959, cuando era Comandante del BAP "Dos de Mayo" (ex "Lobo"), como un recuerdo de su Comando más grato.

- "Infante de Marina", marcha que creó en 1962, y que resultó ganadora del concurso para el Himno de la Infantería de Marina, efectuado en agosto de dicho año.

Estando en situación de retiro, en octubre del año 1973, Pancho Quirós compuso el himno titulado "Gloriosa Marina Peruana", el cual fue posteriormente, en marzo de 1974, declarado como Himno Oficial de la Marina de Guerra del Perú. Dada su importancia, más adelante se trata el tema relacionado con el origen y creación de esta hermosa composición, la cual constituye un símbolo oficial para la Marina.

Otros de los temas musicales creados por Pancho Quirós han pasado a formar parte del patrimonio de nuestra música criolla, por la popularidad adquirida en nuestro país. En su mayor parte son canciones escritas en la primera mitad de la década del sesenta, periodo en el que desarrolló su mayor despliegue como compositor. Entre ellas, cabe mencionar las siguientes:

- "Bodas de Plata", vals clasificado finalista en el Primer Festival Cristal de la Canción Criolla, en agosto de 1960, el cual dedicó a sus amigos, los esposos Carbonel Quiñones, con ocasión de su aniversario.
- "El Zambo Cucalón", vals que alrededor de 1961 dedicó a su amigo Marcos Añazgo, propietario de la peña "La Chiquita", situada en la calle Junín (Lima), donde solía concurrir.
- "Mi Arbolito", vals muy melodioso que compuso en marzo de 1962, inspirado en el árbol de chirimoyo que existía en el jardín de su casa en Benavides (San Antonio).
- "Vamos Boys", polka que, conjuntamente con la polka "Nostalgia Chalaca" de Manuel Raygada, constituye un "himno" para los "Chalacos", y que dedicó alrededor de mediados de la década del sesenta al Sport Boys, equipo del cual era hincha apasionado.
- "Bandida", vals que por sus originales variaciones armónicas logró el segundo premio (antara de plata) en el Primer Festival de la Canción Peruana, en julio de 1971. Hay que resaltar que dicho Festival se caracterizó por una competencia muy difícil, dado que estuvieron como finalistas, además de Pancho Quirós, destacados compositores peruanos, tales como Juan Gonzalo Rose (primer premio), Carlos Hayre, María Luisa Lozano, Lorenzo Humberto Sotomayor, Alicia Maguiña, José Escajadillo y Serafina Quinteras.

Merece mención aparte el vals "Caricia", el que, en opinión de destacados músicos, tanto profesionales como aficionados, constituye una de las más bellas composiciones de Pancho Quirós; pues además de su letra poética, su línea melódica está estructurada sobre muy ricos pasajes armónicos que le confieren un alto valor musical.

Pancho Quirós dedicó el vals "Caricia" a su amiga Luzmi Dibós de Miranda. El vals data de marzo de 1961. Pancho solía contar que en diversas oportunidades le había prometido a Luzmi dedicarle una composición; promesa que, por diversas circunstancias, se demoró en atenderla. Por ello la letra del vals empieza diciendo: "Mi guitarra te tenía prometido dedicarte cariñosa una canción [...] y después de tanto tiempo transcurrido, ha cumplido su intención".

El vals "Caricia" ha sido grabado por connotados artistas, entre los que destacan: Rubén Flórez (padre del tenor Juan Diego Flórez), Jorge Madueño, Humberto Pimentel, Gianmarco Zignago, Olga Milla, "Los Troveros Criollos", y los hermanos Julio y Máximo Dávila.

A principios de la década del setenta, el Ejército del Perú convocó a un concurso nacional, a fin de establecer un himno que identificara a dicha Institución. Pancho Quirós decidió presentarse a dicho concurso, con seudónimo como correspondía, para lo cual compuso el himno titulado "Ejército Peruano". Sin embargo, a pesar de tratarse de una hermosa creación tanto en música como en letra, que llegó a ser muy apreciada, el concurso fue declarado finalmente desierto, estableciendo el Ejército su himno mediante encargo directo a otro músico. A continuación se presentan dos de los versos correspondientes a la mencionada composición:

Ejército Peruano en paz eres crisol
donde los ciudadanos se forman con honor
pero si la metralla apunta a tu nación
al toque de batalla eres acción.

En Arica Bolognesi dio el ejemplo
y en el templo de los héroes está
junto a otros que cual Rázuri supieron
darse enteros por salvar la libertad.

Aspectos sobre el origen y creación del Himno de la Marina de Guerra

En el año 1971, cuando Pancho Quirós pasó a la situación de retiro, aún la Marina de Guerra del Perú no contaba con un himno propio representativo, que expresara de manera concisa su historia y sus tradiciones navales. En aquella época se suplía dicho vacío entonándose ciertos himnos navales que no representaban a la Marina de Guerra en su integridad.

Ante esta realidad, en el año 1973, el finado Vicealmirante Luis Ernesto Vargas Caballero, entonces Ministro y Comandante General de la Marina, decidió establecer un himno para la Marina de Guerra, para lo cual, alrededor de setiembre de dicho año, encargó a Pancho Quirós el desarrollo de tan importante composición, en razón de sus reconocidos dotes y talento como compositor musical y escritor.

Pancho Quirós cumplió con el encargo señalado en tiempo récord, entregando el 8 de octubre de dicho año la composición del himno, a la cual tituló "Gloriosa Marina Peruana". La composición fue presentada al Señor Ministro en un documento mecanografiado suscrito afectuosamente, en el cual el autor señala textualmente: "palabra cumplida".

Desde su entrega, el himno mencionado fue motivo de elogios en el medio naval, tanto por la belleza de su música, como por el contenido de su letra, que expresa de manera sintética, elocuente y precisa, nuestra Historia Naval, evocando las tradiciones y actos de heroísmo involucrados en la misma.

Luego de un periodo requerido para el aprendizaje, ensayos y eventuales grabaciones, por parte de los músicos y coros relacionados al ámbito naval; mediante Resolución Ministerial Nº 0405-74-MA/CG del 22 de marzo de 1974, la composición titulada "Gloriosa Marina Peruana" fue declarada como Himno Oficial de la Marina de Guerra del Perú. En dicha Resolución se agradece al autor, Pancho Quirós, por su excelente composición, y se le felicita por relievar constantemente las tradiciones navales.

El Himno Oficial de la Marina fue estrenado el 15 de abril de 1974, día del onomástico del autor, en una ceremonia realizada en la Escuela Naval del Perú, presidida por el entonces Ministro y Comandante General de la Marina, Vicealmirante Luis Ernesto Vargas Caballero, a la cual asistieron representantes de todos los buques y dependencias de la Marina, así como el Batallón de Cadetes Navales.

En la referida ceremonia se dio lectura a la Resolución Ministerial aludida, entregándosele al autor, en reconocimiento por su valioso aporte, un Plato Recordatorio que contiene grabada la letra del Himno Oficial. (Foto 5)

Es importante dar a conocer que, previamente a la existencia de la letra del Himno Oficial de la Marina, que fue tomada exactamente del documento mecanografiado antes señalado, Pancho Quirós escribió, de su puño y letra, un borrador del himno, el cual se encuentra contenido en el que fue su cuaderno de trabajo de composiciones musicales.

En dicho borrador se aprecian las dos estrofas del himno prácticamente concluidas y muy bien logradas, cuyo contenido, con ligeras diferencias, es bastante similar a las correspondientes estrofas del Himno Oficial. En el caso del coro, este se encuentra en una versión transitoria, muy rudimentaria, la misma que, con mucho acierto, fue sustituida luego, en su totalidad, por el autor.

A continuación se presentan las dos estrofas del borrador del himno, por considerarse que al haber sido escritas, de puño y letra, por Pancho Quirós, son una expresión bastante genuina del sentido gramatical que quiso expresar el autor.

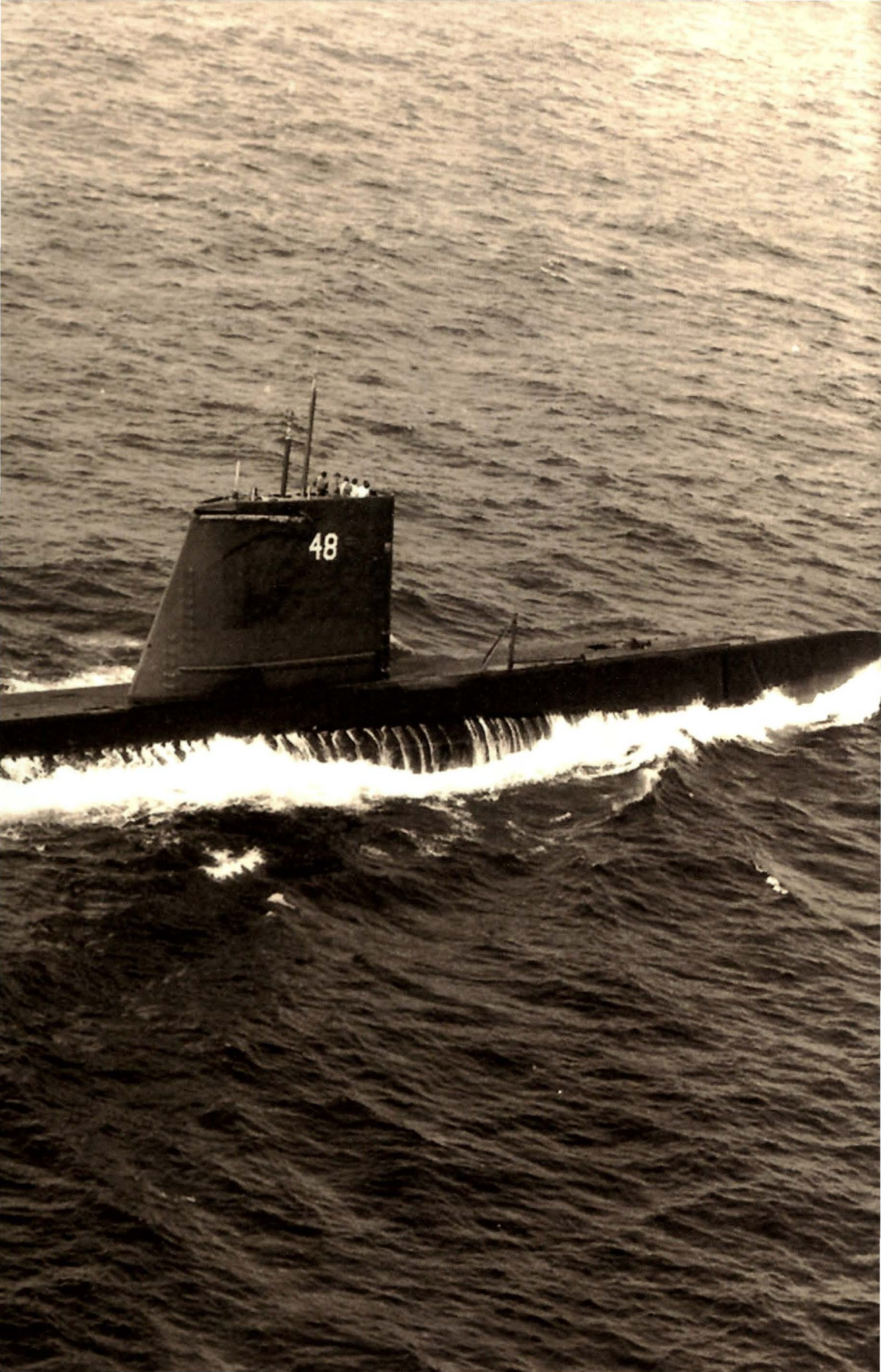
La Gloriosa Marina Peruana
aviva la llama de su tradición...
mientras va patrullando sus aguas,
tarea sagrada, eterna misión,
Miguel Grau le responde: ¡Presente!
desde el puente del Huáscar sin par...
¡que centauro, nobleza y acero,
mejor marinero jamás tuvo el mar!

A los hombres que guardan memoria
acciones de gloria, cual tuvo Noel,
si les toca por suerte en la historia
sabrán ser sublimes, así como él...
Nuestra Armada por ellos existe
y por ellos ha de perdurar...
cual los firmes colores que viste:
el oro del sol y el azul de su mar.

Palabras finales

Soy testigo presencial del gran esfuerzo que hizo mi padre al dedicar gran parte de su vida, utilizando su enorme talento como músico y escritor, para crear diversas composiciones musicales-literarias con el objeto de fomentar el espíritu de cuerpo institucional y de auténtica camaradería naval, así como de relievar permanentemente las tradiciones navales.




48

Centenario de la Fuerza de Submarinos del Perú



Vicealmirante (R)
GUSTAVO BARRAGÁN SCHENONE



La Fuerza de Submarinos del Perú está recibiendo en estos días distinciones y felicitaciones, tanto en el Perú como desde todo el mundo, en reconocimiento de su merecido prestigio ganado día a día durante cien años. La Fuerza de Submarinos constituye nuestra primera línea de ataque en el mar, y aunque no ha participado en combates, ha sido la principal razón "de la guerra que no hubo". Guerra que no hubo porque la fuerza submarinista es desde hace un siglo nuestra mejor arma de disuasión. No hubo tal guerra porque al primer indicio siempre estuvimos listos para ir, vencer y volver victoriosos. El desplazamiento más significativo fue en el conflicto con Colombia de 1933, en que el R-2 y R–3, con el Crucero "Coronel Bolognesi" patrullaron frente a Buenaventura (Colombia) y los R-1 y R–4, constituidos en Grupo de Tarea con el Crucero "Almirante Grau", cruzaron el Canal de Panamá y se apostaron en Belem do Pará (Brasil), para surcar por el Amazonas en demanda de Leticia. Inexplicablemente, con el poderío de decenas de bocas de fuego de gran calibre y cientos de toneladas de munición, se firmó un cuestionado tratado de paz aun antes de haber entrado en combate, con lo que este memorable esfuerzo de guerra resultó inútil.

Actualmente, como en los últimos nueve años, uno de nuestros submarinos, el BAP "Antofagasta", con respetables 34 años de servicios, se encuentra en maniobras con la flota de la U.S. Navy, tarea en la que ningún otro país ha podido remplazarnos, aun con submarinos más modernos, porque teniendo la Armada norteamericana naves de la más avanzada tecnología, no logran explicarse cómo hacemos los submarinistas peruanos para burlar el dispositivo antisubmarino más completo (con naves de superficie y apoyo aéreo de la más avanzada tecnología), y atacar su portaviones insignia sin haber sido detectados. Ellos se entrenan con los mejores para corregir sus errores. Ese software no está en venta, ni puede ser pirateado, porque es inmaterial, porque es fruto de 100 años de perfeccionamiento en el arte del sigilo, audacia y agresividad. Lo que corrobora que el submarino, nuevo o antiguo, no es sino un conjunto ordenado de fierros y equipos, y que su valor lo dan los hombres que lo tripulan.



Dotaciones submarinistas, prestigio ganado día a día.

Esa escuela, esa tradición, se inició en 1910, cuando el presidente Augusto B. Leguía firmó la compra de dos sumergibles que serían construidos en Francia. Terminadas sus pruebas en la mar, el sumergible "Ferré" hizo la travesía por la ruta del estrecho de Magallanes, a bordo del buque-dique "Kangourou". Arribó a su amarradero en el Callao el 29 de octubre de 1912, al mando del Teniente Primero Juan de Althaus, ante la algarabía nacional que desbordaba las playas y amarraderos, iniciándose así la presencia efectiva del arma submarina en nuestras aguas y en Latinoamérica. El sumergible "Palacios" arribó meses después, al mando del Teniente Primero José Gálvez Chipoco, prestando servicios hasta 1922.

El presidente Leguía, con visión de futuro, convencido de la necesidad de potenciar nuestra Escuadra con el mejor costo/beneficio, contrató en 1911 la construcción de ocho submarinos Clase "Holland" a la Electric Boat Co., de Groton, Connecticut, USA. Sin embargo, su sucesor, el presidente Guillermo Billinghurst, dispuso la cancelación del contrato por diversas consideraciones políticas y económicas. Fue nuevamente el presidente Leguía, en 1919, durante su segundo gobierno, quien en 1924 firmó la construcción de dos submarinos Clase "R", de un programa de seis unidades, con los adelantos de la Primera Guerra Mundial; y en 1926 se firmó la construcción de dos submarinos más. Al ser depuesto el presidente Leguía, y tras la Gran Depresión de 1929, se canceló la compra del tercer par de submarinos. Pocos presidentes han tenido tal vocación y certeza de la importancia de los submarinos para la defensa nacional, como el presidente Augusto B. Leguía, quien durante el ejercicio de sus dos gobiernos llegó a firmar la construcción de 16 submarinos, aunque por obra del destino sólo se materializaron seis.

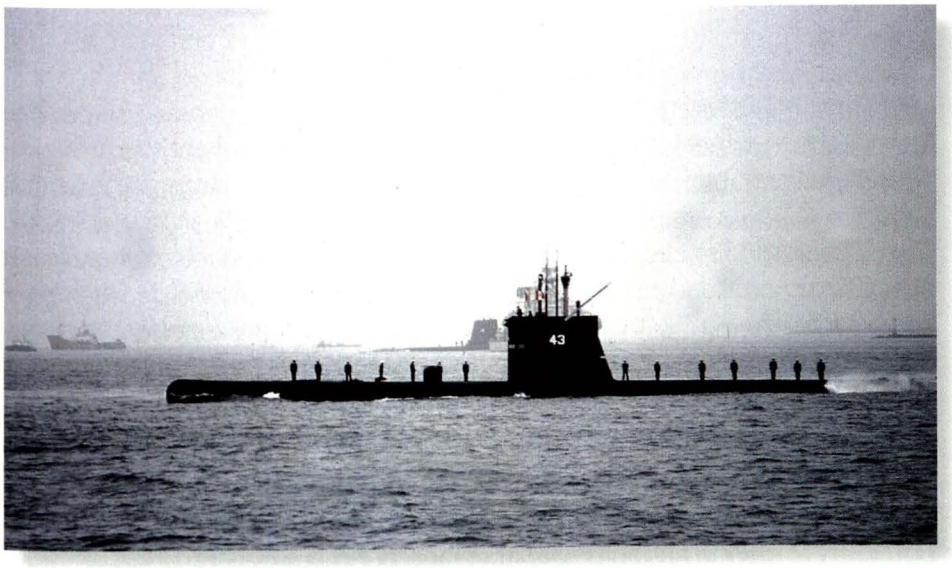
Cuatro años después, el 12 de diciembre de 1926, arribaron al Callao los dos primeros submarinos de la Clase "R", y en 1928 los dos restantes. Después de 24 años de servicios en nuestra Armada, en 1950 volvieron los cuatro submarinos "R" al astillero de la Electric Boat para modernización. Los operarios del astillero no podían creer el prodigio de verlos aún en servicio, llegando por sus propios medios y alistándose para una nueva jornada. Estuvieron de regreso en el Callao el 16 de diciembre de 1950, al mando del Capitán de Fragata Federico Salmón de la Jara, manteniéndose operativos hasta el 29 de octubre de 1958, en que fueron dados de baja después de 32 años de servicios, sin reemplazo, pese a la opinión desfavorable del Comandante de la Flotilla, entre otras razones porque los cuatro nuevos submarinos Clase "S" de misión "cazador-matador", que arribaron al Callao entre marzo de 1954 y noviembre de 1957, ya se encontraban operando en el Callao. Los submarinos "S" fueron adquiridos

"El 1 de noviembre de 1974 arribó al Callao, al mando del suscrito, el BAP "Islay", primer submarino Clase "209" de los dos construidos en Alemania para el Perú y primer submarino oceánico de su clase y del Perú, que hizo la travesía del Atlántico".

por el entonces Presidente, General Manuel A. Odría, siendo Ministro de Marina el Almirante Roque A. Saldías Maninat, y restablecieron el poderío submarino de nuestra Armada. Los dos primeros con un convincente cañón de 5"/30 cal., para batir blancos en superficie que no merecían el empleo de un torpedo. Bautizados como "Lobo" y "Tiburón", se les cambió de nombre por "Dos de Mayo" y "Abtao". Sus Comandantes fueron los Capitanes de Fragata Enrique León de la Fuente y Fernando Elías Aparicio. Los siguientes, bautizados como "Atún y "Merlín", cambiaron de nombre a "Angamos" e "Iquique", al haberse determinado que los submarinos rememoraran combates navales. Dichas naves vinieron al mando de los Capitanes de Corbeta, Miguel Rotalde de Romaña y Jorge Luna García, respectivamente.

El 1 de noviembre de 1974 arribó al Callao, al mando del suscrito, el BAP "Islay", primer submarino Clase "209" de los dos construidos en Alemania para el Perú y primer submarino oceánico de su clase y del Perú, que hizo la travesía del Atlántico. El BAP "Arica", al mando del Capitán de Fragata Carlos Valdez la Torre, arribó en abril de 1975. Estos submarinos marcaban un cambio generacional en el concepto del submarino a propulsión convencional. Su casco, de diseño hidrodinámico, correspondía a submarinos para navegar mayormente en inmersión, por tener mejor rendimiento que en superficie. Los sistemas de control de tiro y los sensores incorporaron la tecnología digital, y sus torpedos electrónicos filo-guiados tienen un alcance de 10 kilómetros, lo que implicaba un cambio en el empleo táctico del submarino, que fue desarrollado por nosotros mismos, porque los astilleros entregan la nave pero no los secretos para su empleo. La Comisión de Inspección la jefaturaron sucesivamente los Capitanes de Navío Rómulo Aste Baptista y Armando Vidal Martínez. La tarea fue más allá de la traducción de manuales de descripción y procedimientos, para ir a la "peruanización", con miras a facilitar la transición del personal procedente de las unidades Tipo "S". La comisión introdujo modificaciones que fueron incorporadas por el astillero a las siguientes unidades Serie "209", en clara demostración del acierto de los

cambios exigidos por la comisión de inspección peruana, ya que en las unidades construidas anteriormente para la Marina alemana y otros clientes, se habían aceptado los buques según diseño original. Se incorporó el tablero de aberturas en el casco con nuevos interseguros, liquidómetros, lavabo privado para el Comandante, caja fuerte, enchape en acero inoxidable a toda la Cámara de Oficiales; cortaviento deslizante, no removible, en el puente; rotulación de todas las cuadernas; procedimiento de inmersión rápida secuencial; navegador por satélite; fundas vinílicas no inflamables a todas las literas, y procedimiento tradicional de órdenes de marcha, en vez de r.p.m. El trabajo de "peruanización" estuvo en gran medida a cargo de los futuros jefes de ingeniería de ambos submarinos, los entonces Capitanes de Corbeta Alfonso Balaguer Torriani y José Piaggio Thorne. Estos dos submarinos fueron comprados por el Presidente de aquel entonces, General Juan Velasco Alvarado, siendo Ministro de Marina el Almirante Luis E. Vargas Caballero. Posteriormente, se adquirieron dos submarinos usados, Tipo "Guppy A-1" de la U.S. Navy, seleccionados por la Comisión que presidió el Capitán de Navío Daniel Masías Abadía, rebautizados como "La Pedrera" y "Pacocha"; el primero arribó al Callao al mando del Capitán de Fragata Luis Bardales Vásquez de Velasco y el siguiente llegó a remolque el 24 de julio para su reacondicionamiento en el SIMA, siendo su primer Comandante el Capitán de Fragata Carlos Pfenning Augustín. El Jefe de la Comisión en Estados Unidos fue el Capitán de Navío Jorge Telaya Hidalgo.



Una fuerza centenaria, al servicio del Perú.

Se cuenta una anécdota, de la que da fe el Comandante de la cañonera fluvial, Capitán de Corbeta Víctor Tirado Silva, que en 1976, siendo Ministro de Marina el Almirante Jorge Parodi Galliani, se encontraba navegando en una cañonera en la Amazonía con el Presidente de la República, General Francisco Morales Bermúdez Cerruti, y con esa diplomacia que lo caracterizaba, le planteó la necesidad de comprar dos submarinos alemanes más. Cuál sería su asombro cuando el presidente Morales Bermúdez, sin inmutarse, le contestó: "¿Y por qué no cuatro?". Así nacieron los BAP "Casma", "Antofagasta", "Pisagua" y "Chipana", al primero de los cuales se le rebautizó como "Angamos", al ser dado de baja su antecesor, para mantener vigente en la Fuerza de Submarinos el Combate Naval donde se inmoló el Gran Almirante del Perú y Peruano del Milenio, Don Miguel Grau. Estas cuatro unidades arribaron al Callao entre 1981 y 1983, al mando de los Capitanes de Fragata José Linares Leyva, Víctor Tirado Silva, Carlos de Souza Ferreyra Barclay y Carlos Tejada Bailly, habiendo sido jefes de la Comisión de Inspección en Kiel, Alemania Federal, los Almirantes José Carcelén Basurto, Alfonso Panizo Zariquiey, Hugo Ramírez Canaval y el Capitán de Navío Eduardo Shoobridge García. El ex presidente Morales Bermúdez Cerruti fue distinguido por la Asociación de Oficiales Submarinistas con la "Medalla De Honor Al Mérito Submarinista", otorgándose al Almirante Jorge Parodi Galliani la Medalla póstuma.

Es justo destacar a quienes en los últimos cincuenta años tuvieron una participación relevante en la Fuerza de Submarinos y que ya nos adelantaron en la inmersión eterna: Federico Salmón de la Jara, Enrique León de la Fuente, Jorge Barreto Albán, Luis Ernesto Vargas Caballero, Fernando Elías Aparicio, Enrique Carbonell Crespo, Manuel Fernández Castro, Luis López de Castilla Hidalgo, Ramón Arróspide Mejía, Pedro Mazuré López, Juan Egúsquiza Babilonia, Hernán Quirós Alva, Pedro Gálvez Unzueta, Daniel Masías Abadía, Rómulo Aste Baptista, Armando Vidal Martínez, Pablo Camogliano Pazos, Raúl Sánchez Sotomayor, Jorge Salinas Sedó, Jorge Novoa Altamirano, Manuel Izaguirre Escudero, Eduardo Shoobridge García, Benjamín Rengifo García y el inmortal Francisco "Pancho" Quirós, quien pasó a la inmortalidad con su creación del "Himno de la Marina de Guerra del Perú", además de la "Polka del submarinista" y un centenar de composiciones que enriquecen el cancionero popular. Son muchos más nuestros colegas submarinistas fallecidos, y a todos les estaremos siempre agradecidos, como jefes, maestros e incomparables compañeros de cámara. Que ellos nos guíen.

Cuando siendo jóvenes oficiales participamos por primera vez en un ejercicio nocturno de ataque a una fuerza de tarea, todo era sobrecogedor: desde la iluminación roja y el silencio absoluto, solo quebrado por la voz del Comandante: "¡Marcación final y disparo!". Pasaron los años y fuimos quienes estuvimos en el pellejo

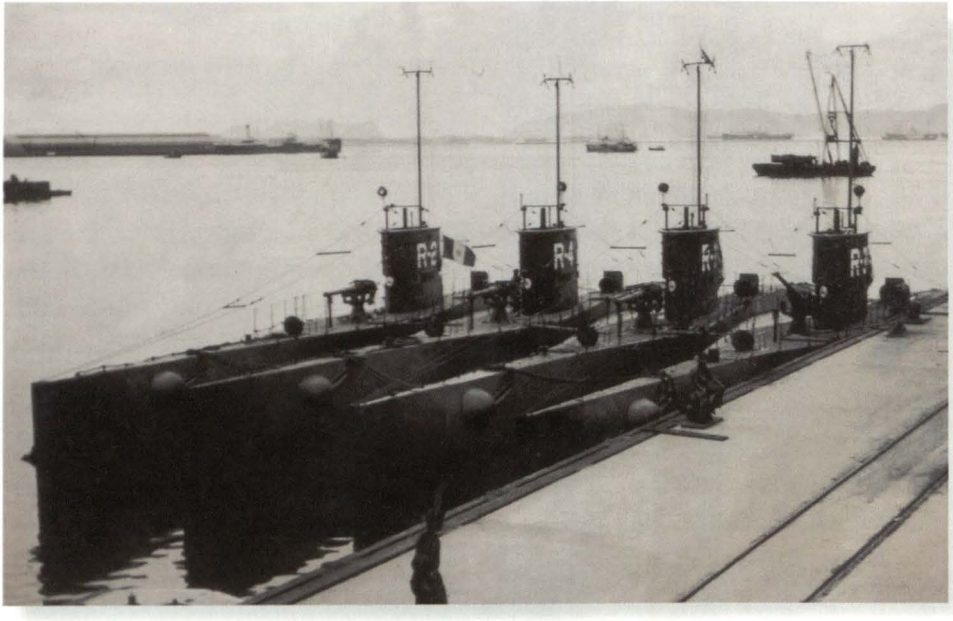
del Comandante, quemando adrenalina para decidir el momento preciso de subir a profundidad de periscopio sin colisionar con un buque de la cortina antisubmarina, y rompiéndonos el ojo escudriñando en la negrura de la noche, ansiando ubicar a nuestra presa para hacerle el mortal disparo, bajo la tensa atención de toda la tripulación. Un Comandante de submarinos no se improvisa. Su rostro, sus gestos, su voz, sus decisiones, son observadas por todos. Tiene que inspirar seguridad y confianza. Es el único que ve por el periscopio y todos saben que sus ojos no se pueden equivocar. Hay que reconocer que en todos los tiempos la Superioridad Naval tuvo claro el concepto de que para mantener el arma submarina al máximo de su eficiencia, era necesario capacitarla, entrenarla y dar estabilidad a las dotaciones para que fueran adquiriendo la indispensable experiencia.

"El apogeo de nuestra Fuerza de Submarinos se dio a mediados de los años 80 con cuatro submarinos "S", dos submarinos "Guppy A-1", seis submarinos "209", el destructor auxiliar AMS "Rodríguez", la patrullera de rescate de torpedos "ART 112", doce submarinos y dos unidades de apoyo de superficie, 14 unidades con capacidad de desplazarse a los teatros de operaciones marítimas con su propio apoyo logístico".

El apogeo de nuestra Fuerza de Submarinos se dio a mediados de los años 80 con cuatro submarinos "S", dos submarinos "Guppy A-1", seis submarinos "209", el destructor auxiliar AMS "Rodríguez", la patrullera de rescate de torpedos "ART 112", doce submarinos y dos unidades de apoyo de superficie, 14 unidades con capacidad de desplazarse a los teatros de operaciones marítimas con su propio apoyo logístico. Fuimos de lejos la primera potencia submarina en Latinoamérica. Lamentablemente, surgieron nuevas concepciones estratégicas, que olvidando el bajo costo de mantenimiento y operación de los submarinos, su alto valor disuasivo, su virtual invulnerabilidad en las frías aguas de nuestro océano, su bajo costo-beneficio —comparado con el de una fragata—, fueron cediendo a criterios, no aceptables, de darles de baja en función de la performance comparativa entre los más antiguos y los más modernos, aunque equipos y baterías estaban en buenas condiciones, además de la avanzada tecnología alcanzada en el SIMA,

astillero de la Armada. Nunca debió reducirse el inventario de una docena de submarinos; baja paulatina sí, pero con renovación. Como Comandante de la Fuerza de Submarinos, y con el apoyo del Vicealmirante Julio Pacheco Concha Hubner, Comandante General de Operaciones Navales, no se dio de baja ninguna unidad durante nuestro Comando. Hoy quedan seis submarinos, en rango de vetustos, y debería elevarse nuevamente a doce para tener el dominio pleno del Mar de Grau. La historia no olvidará que con excepción de Don Augusto B. Leguía, ningún otro presidente civil compró submarinos.

No todo ha sido felicidad en nuestra Fuerza de Submarinos, pero sí hemos conocido la grandeza aún en la tragedia. Al anochecer del 26 de agosto de 1988 fue colisionado el BAP "Pacocha", navegando en superficie, produciéndose una vía de agua de grandes proporciones. De inmediato se ordenó: "¡Zafarrancho de colisión!"; y cada cual acudió a su puesto. Había que sellar cada compartimento del buque para intentar mantenerlo a flote. En el compartimento de máquinas, donde el agua entraba incontenible, el Teniente Segundo Luis Roca Sara y los siete tripulantes encargados, conscientes de la gravedad del caso, cumplieron su deber y cerraron por dentro el compartimento de máquinas, sabiendo que nunca saldrían con vida de él. Era su deber y lo cumplieron, salvando así la vida



Submarinos tipo "R".

de 22 de sus compañeros, que hubieran perecido de haber huido los anteriores, dejando las puertas estancas abiertas. En el puente del submarino, el Comandante, al comprobar la magnitud del desastre y la celeridad con que se hundía su buque, pudo arrojarse al mar para salvar su vida, y a sabiendas del riesgo que corría, decidió de inmediato ir al interior para constituirse en su puesto de mando. No obstante, el incontenible torrente de agua le impidió lograr su propósito, quedando entrampado en el interior de la vela, donde fue arrastrado hasta el fondo del mar, haciendo de él su sepultura.

Cuando el Capitán de Navío Francisco Quirós escribió la segunda estrofa del Himno de nuestra Marina, nos dice, evocando al Comandante Noel, que decidió hundirse con su buque antes que abandonarlo: "Si les llega su hora en la historia, sabrán ser sublimes así como él". Al parecer, estuvo lejos de imaginar que el Capitán de Fragata Daniel Nieva Rodríguez, Comandante del BAP "Pacocha", submarinista como él, habría de ser sublime como Noel, ofrendando su vida por su tripulación. Con él fallecieron nueve miembros de la dotación. ¡Gloria y Honor a los valientes mártires del BAP "Pacocha"!

Los homenajes a la Fuerza de Submarinos del Perú en su centenario, provienen de diversidad de países, cuyos submarinistas, Oficiales y tripulantes, recibieron formación en nuestra Escuela de Submarinos y entrenamiento en nuestras unidades. Su fundación se remonta a 1929, siendo su primer Jefe el Capitán de Fragata Pablo Ontaneda Mesones. Por sus aulas han pasado alumnos de Argentina, Brasil, Colombia y Venezuela en diferentes épocas. Su equipamiento ha sido actualizado gracias al ingenio de los oficiales y técnicos de dotación, significando no sólo una gran ayuda para la instrucción sino un ahorro significativo.

Desde que el ingeniero Federico Blume y Othon construyera en Paita, en setiembre de 1879, un sumergible diseñado por él mismo (que de haberse construido cuando se le propuso al presidente Juan Antonio Pezet, podría haber cambiado el curso de la Guerra con Chile), han habido proyectos para mejorar nuestra flota de submarinos. A fines de los años 60 el Capitán de Navío Alberto Jiménez de Lucio, Arquitecto Naval y PhD. por el Instituto Tecnológico de Massachusetts, M.I.T., Jefe de la Oficina de Investigación y Desarrollo, concibió que la Marina debía involucrarse en la tecnología nuclear y logró que el Estado Mayor apoyara su plan, con miras a la construcción a futuro de submarinos nucleares en el Servicio Industrial de la Marina. Fueron enviados una decena de Oficiales a capacitarse en Argentina y en Europa. El Almirante Rickover, de la U.S. Navy, ya había introducido la energía nuclear en el submarino "Nautilus",

con propulsión a hélice; el concepto del Almirante Jiménez de Lucio era más avanzado: un submarino nuclear con propulsión magneto hidrodinámica silenciosa, que había sido la tesis de graduación de Ingeniero Electricista del Almirante Eduardo Barragán Schenone, también en M.I.T., hermano del suscrito. La Oficina de Investigación y Desarrollo facilitó los medios para los experimentos en modelo a escala que se efectuaron en la Base Naval del Callao y en la isla San Lorenzo, comprobándose en el mar los resultados teóricos. Cambios políticos y el prematuro deceso del Almirante Alberto Jiménez de Lucio truncaron los planes de desarrollo nuclear en nuestra Marina y, por qué no decirlo, en el Perú.

El ingenio del oficial submarinista y su espíritu de competencia se ha manifestado a lo largo de los años en el desarrollo de sistemas de avanzada tecnología y muy alto costo, que los hacían virtualmente inaccesibles a nuestros presupuestos, cerrando la brecha tecnológica frente a la imposibilidad de modernización de nuestras unidades en el extranjero. Desde la implementación del instructor de ataque de la década de los 60, se ha continuado con esa mística de innovación; se ha desarrollado así un simulador de trimado, un simulador de ataque, sistematización de los procesos administrativos del día a día, sustitución de componentes electrónicos a tubo de vacío por componentes de estado sólido, hasta la construcción de un sistema de control de tiro que reemplazará próximamente a la computadora del sistema de armas vm824 de los submarinos Clase "Islay", con la respectiva interface para los torpedos "SST-4" y "SUT", próximo a ser homologado por los fabricantes. No menos importante, el diseño y desarrollo de un sonar pasivo con capacidad de traqueo múltiple de blancos y análisis de la firma acústica. La implementación de las comunicaciones digitales en nuestra Marina se inició en 1988 en nuestra Fuerza de Submarinos con el uso intensivo de computadoras y módems en la modalidad de ráfaga, asegurando la fiabilidad de nuestras comunicaciones y reduciendo la tasa de indiscreción. Ello permitió que el reconocimiento fotográfico por periscopio, que empezaba a bordo con el revelado de las fotografías, fuera cambiado a la transmisión digital de las imágenes al puesto de mando en tiempo real. También se programaron las computadoras personales para reemplazar los procedimientos tradicionales de traqueo con rapidez y exactitud.

No puede soslayarse el hecho de que la Fuerza de Submarinos del Perú estuvo inmersa en los avatares de la política nacional. El 7 de mayo de 1932, por instigación aprista, se amotinaron las tripulaciones de varios buques de la Escuadra, excepto la flotilla de submarinos. El Comandante General de la Escuadra, Capitán de Navío Carlos Rotalde, izó su insignia en el "R–4" y zarpó

para someterlos. El Crucero "Bolognesi" pretendió cañonear al submarino, pero este los adelantó y logró varios impactos sobre el crucero, que se escoró, abortando así la rebelión. El 3 de octubre de 1948 se produjo nuevamente la cruenta sublevación de la Escuadra, también por instigación aprista, para deponer al presidente José Luis Bustamante y Rivero. La flotilla de submarinos no se amotinó, debilitando así la moral de los cabecillas, que tras intercambio de ráfagas de metralla con unidades de la Fuerza Aérea, se rindieron. El 27 del mismo mes, 24 días después, el General Manuel A. Odría irrumpió con la "Revolución restauradora de la FF. AA." que dio término al gobierno del presidente Bustamante y Rivero. El 25 de junio de 1975 se dio un acontecimiento ocultado por la prensa "parametrada" de la época, y que habría de cambiar el curso de nuestra historia republicana; se le conoce como "La protesta de la Armada". Ese día zarparon todas las unidades de la Escuadra, incluyendo a la Flotilla de Submarinos, ante el sesgo socialista del llamado gobierno de las FF. AA., infiltrado por ideólogos civiles que le exigirían al presidente de facto Gral. Juan Velasco Alvarado que depusiera al Copresidente y Ministro de Marina, Vicealmirante Guillermo A. Faura Gaig, a lo que accedió a la medianoche. Los portavoces de la protesta en Palacio de Gobierno fueron el Contralmirante Jorge Parodi Galliani, el Contralmirante Edmundo Masías Schelje y el Capitán de Navío Raúl Sánchez



Fuerza de submarinos, trayectoria ejemplar.

"El 15 de diciembre de 1984, por iniciativa del Almirante Alfonso Panizo Zariquiey, se fundó la Asociación Submarinista del Perú, siendo su primer presidente el Almirante Alberto Indacochea Queirolo".

Sotomayor. Analistas extranjeros interpretaron acertadamente que la intención había sido derrocar al presidente Velasco y pronosticaron su próxima caída, lo que sucedió el 29 de agosto en Tacna, con el alzamiento del General de División Francisco Morales Bermúdez Cerruti, 60 días después de la sublevación de la Escuadra. Hecho histórico que está procesando en toda su dimensión el Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú.

El 15 de diciembre de 1984, por iniciativa del Almirante Alfonso Panizo Zariquiey, se fundó la Asociación Submarinista del Perú, siendo su primer presidente el Almirante Alberto Indacochea Queirolo, que a lo largo de los años ha sido el vínculo de amistad y camaradería de la familia submarinista y la proyección de la conciencia marítima a la población, mediante el Museo de Sitio Naval que conserva a flote en el Callao al ex BAP "Abtao", único en su género, con recreación de un combate submarino que es motivo de admiración de los 350.000 visitantes que han estado a bordo. Cuenta también con una exposición permanente de la Fuerza de Submarinos y una cabina de proyección multimedia basada en nuestras fuerzas navales, constituyendo un valioso instrumento para el fomento de la conciencia marítima nacional. Siento legítimo orgullo de haber sido el gestor y autor de este monumento viviente, hecho realidad con el apoyo del presidente Valentín Paniagua Corazao, el Ministro de Defensa General Walter Ledesma y el Comandante General de la Marina, Almirante Alfredo Palacios Dongo, y por último, pero no menos importante, nuestro reconocimiento muy especial al Dr. Alexander Kouri Bumachar, Alcalde de la Provincia Constitucional del Callao, y al ingeniero Luis Sattui, presidente de FINVER Callao, que aportó los 350.000 dólares que demandó todo el proyecto en convenio con el SIMA–Callao, bajo la jefatura del Almirante Reynaldo Pizarro Amtram. El permanente apoyo de la Marina de Guerra fue fundamental. Participaron además, en la ejecución del proyecto, el Almirante Guillermo Soriano Lindo, el Capitán de Navío Alberto Indacochea Graner y el Capitán de Fragata Juan Arrisueño Gómez de la Torre. Participó como superintendente del astillero para el Museo "Abtao" el TS: Torpedista, mejor conocido como "el negro Benvenuto". Nuestro agradecimiento.

Nada más reconfortante que haber visto llegar en una oportunidad al Museo "Abtao" medio centenar de niños menores de 12 años, en buzos de estreno y bien acicalados, que con sus tutores venían desde Abancay, en el interior del país, en viaje de instrucción; veían el mar por primera vez y esta visita la tenían programada como primera prioridad. Les pregunté con sorpresa cómo era que viviendo tan lejos habían llegado al "Abtao". Nos respondieron que había sido luego de una prolija selección del Consejo Académico; y con una sonrisa pícara la directora nos preguntó si podíamos rebajarles el ingreso en cincuenta céntimos, para que pudieran comprarse con eso su "canchita". Faltaba más. Esta experiencia pagó con creces todos los sacrificios y desvelos que nos significó hacer realidad el Museo "Abtao", el cual está cumpliendo una misión de fortalecimiento de la conciencia marítima nacional, y nosotros, muy orgullosos de que sea un submarino el primer contacto con la realidad de la vida a bordo. Después de visitar el submarino, muchos se preguntan cómo es posible vivir en espacios tan reducidos, dormir en literas más pequeñas que nichos, estar sujetos a disciplina militar, patrullar en inmersión 30 o más días y no querer cambiar por nada el servicio en submarinos. Eso se llama mística y subordinación consciente, sentido de responsabilidad colectiva, camaradería, espíritu de sacrificio y entrega a lo que exija a la Patria. Nada más.

No podría concluir estas líneas sin transcribir el último verso de las décimas del gran vate Nicomedes Santa Cruz, dedicadas a los submarinistas, en ocasión de sus Bodas de Oro: "Bravos hijos de Neptuno/ Honra y prez de nuestra Armada/ Cincuenta años de jornada/ contemplan a cada uno/ y considero oportuno/ porque del alma me brota/ el triunfo que hubiera sido/ si Grau hubiera tenido/ un submarino en su flota".

Bibliografía

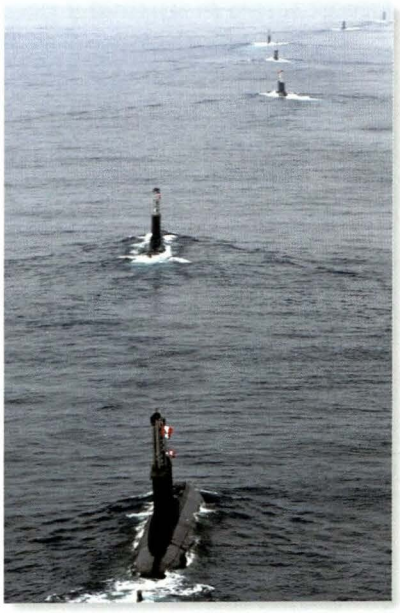
- Fuerza de Submarinos 100 Años 1911 – 2011 ® M.G.P.



Licenciada en Ciencias de la Comunicación
TATIANA FIGUEROA LÓPEZ
Comentarista

oticias nacionales noticias nacionales noticias n
icias nacionales noticias nacionales noticias nacion
ionales noticias nacionales noticias nacionales notic
acionales noticias nacionales noticias nacionales
ionales noticias nacionales noticias nacionales noticias na
ionales noticias nacionales noticias nacionale
ticias nacionales noticias nacionales noticias nac
icias nacionales noticias nacionales noticias nacionales n
acionales noticias nacionales noticias nacional
ionales noticias nacionales noticias nacional
ionales noticias nacionales noticias nacionales not
oticias nacionales noticias nacionales noticias
ticias nacionales noticias nacionales noticias nac
icias nacionales noticias nacionales noticias nacionales n
cionales noticias nacionales noticias nacionales noticia
oticias nacionales noticias nacionales noticias
icias nacionales noticias nacionales noticias nacional

Homenajes perdurables, por el centenario de la Fuerza de Submarinos



La Fuerza de Submarinos, de vasta trayectoria, experiencia y solvencia profesional, instructora de promociones de submarinistas de Argentina, Brasil, Colombia y Venezuela, cumplió 100 años de existencia, constituyéndose en la fuerza operativa más antigua de Sudamérica y la segunda a nivel continental.

Actualmente, la Marina de Guerra cuenta con seis submarinos, lo que la convierte en la flota más grande de la región. El personal de dotación puede permanecer sumergido en estas unidades durante un mes, aproximadamente, misión que se realiza con la idoneidad y destreza de su hereditaria formación.

El primer sumergible en la historia de la Marina de Guerra del Perú, fue concebido por el ingeniero Federico Blume Othon, en 1866, y construido en Piura en el año 1879. En sus exitosas pruebas realizadas en Paita y el Callao, se empleó un triple sistema de propulsión que incorporaba la acción humana, máquina a vapor y botellas de aire comprimido; sin embargo, no fue posible ponerlo luego en marcha, debido al avance de la guerra.

Destacados oficiales que combatieron en la Guerra del Pacífico y que conocieron la versatilidad de esta arma, inspirados en el bote submarino de Blume se inclinaron por adquirir sumergibles, lo que se hizo realidad a principios de la década de 1910. El Perú ordenó la construcción de dos sumergibles Tipo Labeuf en Francia, unidades que antes de la Primera Guerra Mundial sólo poseían las potencias navales. Y, así, se inicia la tradición submarinista en el país cuando el 19 de agosto del año 1911 se recibe en los astilleros franceses los sumergibles "Ferré" y "Palacios", nombres que encarnan a Diego Ferré Sosa y Enrique Palacios Mendiburu, héroes que se inmolaron a bordo del "Huáscar", junto a su Comandante Miguel Grau.

La Marina de Guerra, para conmemorar el centenario de la Fuerza de Submarinos, llevó a cabo profusas y relevantes actividades entre los meses de junio y agosto, dignas del acontecimiento, destacándose las de índole profesional, protocolar y cultural que aquí destacamos.

Disertación magistral y presentación de Estampilla Conmemorativa



En el Salón "Iquique" del Centro Naval de San Borja, el 9 de junio se desarrolló la Disertación Magistral: "100 Años de la Fuerza de Submarinos en el Perú" y presentación oficial de la Estampilla Conmemorativa SERPOST. Ambos eventos fueron presididos por el entonces Ministro de Defensa Jaime Thorne León, quien estuvo acompañado del Comandante General de la Marina, Almirante Jorge de la Puente Ribeyro.

La Disertación Magistral estuvo a cargo del destacado historiador Dr. Héctor López Martínez. Acto seguido, el Gerente General de los Servicios Postales del Perú S.A., Gabriel Rojas Aspiscueta, realizó la presentación oficial de la Estampilla conmemorativa por el "Centenario de la Creación de la Fuerza de Submarinos".

Durante el evento, se desarrolló el Matasellado del primer día de emisión, que estuvo a cargo del Ministro de Defensa Jaime Thorne León; el Comandante General de la Marina, Almirante Jorge de la Puente Ribeyro; el Comandante General de Operaciones del Pacífico, Vicealmirante Carlos Weston Zanelli; y el Comandante de la Fuerza de Submarinos, Contralmirante César Prada Ugás.

XI Conferencia de Submarinos Asía–Pacífico 2011



Como parte de las actividades programadas por el Centenario de la Fuerza de Submarinos, del 13 al 16 de junio, en el Hotel "Marriott", en la ciudad de Lima, se realizó la XI Conferencia de Submarinos Asia–Pacífico.

En esta oportunidad asistieron delegaciones de Australia, Canadá, Chile, Francia, India, Indonesia, Japón, Malasia, Pakistán, República de Corea, Singapur, Tailandia, Gran Bretaña, Estados Unidos, Vietnam, China, Rusia, Colombia, Ecuador y representantes de la Oficina de Coordinación Internacional de Evacuación y Rescate Submarino (ISMERLO)

y de la OTAN SMERWG (Submarine Escape and Rescue Working Group). Asimismo, asistieron delegaciones de Brasil, Argentina, Alemania, Italia y Venezuela, como Observadores.

El 14 de junio se realizó la inauguración de la Conferencia Asia–Pacífico 2011. El Comandante General de Operaciones del Pacífico, Vicealmirante Carlos Weston Zanelli, dio la bienvenida a todos los miembros de las delegaciones extranjeras participantes.

El ciclo de conferencias se inició con una exposición referente a la Colisión y Escape del Ex BAP "Pacocha", así como su reflotamiento, lecciones aprendidas y casuística médica. En esta oportunidad, los conferencistas fueron los Valm. (r) Eduardo Darcourt Adrianzén y Guillermo Soriano Lindo, y el Capitán de Fragata (SN) Fernando Sierralta Gutiérrez.

Cabe destacar que la Conferencia de Submarinos Asia-Pacífico (APSC) fue una iniciativa del Comandante de la Flota de Submarinos del Pacífico (COMSUBPAC) en el 2001, que surgió con el propósito de mejorar la cooperación regional y desarrollar relaciones entre los submarinistas de Asia y el Pacífico, incluyendo a los países aspirantes a su operación.

Espectacular Revista Naval



El 17 de junio se realizó una Revista Naval, a 18 millas mar adentro, a la altura de isla San Lorenzo, en donde, en formación de columna, se desplazaron las unidades y aeronaves navales.

A bordo de la fragata misilera BAP "Montero" (FM 53), se embarcaron las autoridades, encabezadas por el Ministro de Defensa, Jaime Thorne León, quien estuvo acompañado del Vicepresidente de la Republica, Vicealmirante Luis Giampietri Rojas; el Jefe del Comando Conjunto, General de Ejército Luis Howell Ballena; el Comandante General de la Marina, Almirante Jorge de la Puente Ribeyro, Vicealmirantes, Contralmirantes, Agregados Navales, ex Comandantes Generales y distinguidos invitados.

Los primeros en la línea de desfile fueron las unidades visitantes: el submarino nuclear USS "Topeka" (SSN-754) de la Marina de los Estados Unidos, seguido del "Timbira" (S-32), perteneciente a la Marina de Brasil. De inmediato, hicieron lo propio las unidades submarinas de la Marina de Guerra: BAP "Angamos", BAP "Antofagasta", BAP "Pisagua", BAP "Chipana" y BAP "Arica". Seguidamente, las corbetas misileras: BAP "Sánchez Carrión", BAP "Larrea", BAP "Santillana" y BAP "Velarde".

Les siguieron cinco fragatas misileras: BAP "Carvajal", que desfiló en la cubierta de vuelo con un helicóptero Sea King, aeronave que realiza patrullaje de costa, transporte de personal y ataque antisubmarino; BAP "Villavicencio"; BAP "Aguirre", con un AB-212 en su cubierta de vuelo, que realiza trabajos de exploración, rescate de embarcaciones pesqueras y transporta personal a distintas partes del país; finalmente, el BAP "Palacios" y el BAP "Quiñones".



A su turno, continuaron dos buques de desembarco anfibio BAP "Callao" y BAP "Eten", los mismos que realizan operaciones como toma de playas, transporte de ayuda a los pueblos que lo necesitan en caso de desastres naturales, cruceros a los litorales para los cadetes, campañas de ayuda humanitaria, entre otras. A bordo de la cubierta de los buques, fueron presentadas unidades de transporte anfibio y terrestre, pertenecientes al batallón de vehículos tácticos de Infantería de Marina.

Acto seguido, desfilaron las lanchas incursoras Tipo DLS y botes Tipo RIB, dotados por personal FOES, calificados en operaciones de interdicción marítima y/o ribereñas.

Todas las embarcaciones tuvieron un despliegue de precisión a una distancia marcada de 1.000 yardas entre cada una de las unidades, todas en correcta alineación para un buen desempeño de sus actividades.

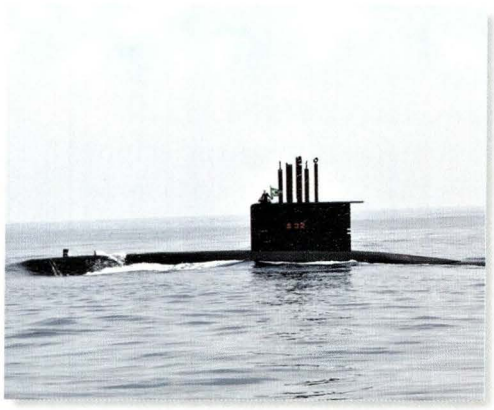
De igual modo, participaron las unidades aéreas: B-200, Fokker F-60 y F-27, Antonov, Sea King, aeronaves que realizan patrullaje en costa, inspecciones marítimas, transportan pasajeros, efectúan ataques antisubmarinos, entre otras funciones. Los helicópteros Sea King, de reciente adquisición, cuentan con modernos equipos de control y búsqueda.

Submarino brasilero "Timbira" (S-32) participó en operativo conjunto con unidades navales peruanas

El Submarino "Timbira" S-32 de la Marina de Brasil, nos visitó para participar de una atractiva Revista Naval, así como de un importante ejercicio binacional con unidades navales peruanas, denominado BRAPER 2011.

Durante el entrenamiento operacional, se realizaron diversos ejercicios; entre ellos, maniobras de zarpe con sección de guardia, salida o entrada a puerto con oposición submarina, ejercicio de control de tráfico marítimo, reacción rápida, ejercicio submarino vs. submarino, búsqueda y ataque por grupo antisubmarino, pruebas de los sistemas de comando, control y comunicaciones, entre otros.

El citado operativo, realizado entre los días 19 y 22 de junio, fue considerado el primero de este tipo y fue diseñado para entrenar en el combate y la neutralización de las nuevas amenazas derivadas de la construcción de carreteras transoceánicas entre Perú y Brasil. Asimismo, tuvo como objetivo entrenar a los comandos en el planeamiento, conducción, ejecución y evaluación de ejercicios en la mar de nivel intermedio, además de elevar el nivel de interoperabilidad de las unidades participantes.



Es importante referir que el submarino "Timbira" (S-32), cuyo Comandante es el Capitán de Fragata Thadeo Marcos Orosco Coelho, fue construido en el astillero Arsenal, de la Marina de Río de Janeiro, siendo lanzado al mar el 5 de enero de 1996. Dicha unidad tiene una eslora de 61.2 metros y una manga de 6.2 metros, logrando un desplazamiento de 1.440 toneladas.

Exhibición Numismática Naval por los cien años de la Fuerza de Submarinos



La Dirección de Intereses Marítimos e Información, presentó una Exhibición Numismática Naval, en la que se apreciaron monedas y medallas navales, cuyas temáticas perennizan a egregios marinos que, en heroicas acciones, entregaron sus vidas por la Patria, como el Gran Almirante del Perú, don Miguel Grau Seminario.

En la inauguración de la muestra, que fue presidida por el Director de Intereses Marítimos e Información de la Marina, Contralmirante Ernesto Lermo Rengifo, se dieron cita renombradas figuras del ámbito cultural y social.

La interesante muestra se llevó a cabo del 16 al 22 de junio en la Sala "Grau" del Centro Naval de San Borja.

Condecoración a la Bandera de Guerra de la Fuerza de Submarinos por Asociaciones afines a la Marina de Guerra del Perú



El 10 de agosto, la Asociación Nacional Pro-Marina del Perú, la Asociación de Ex-Cadetes Navales del Perú, la Asociación de Oficiales Generales y Almirantes del Perú, y la Asociación de Oficiales de Infantería de Marina, impusieron sus respectivas Medallas a la Bandera de Guerra de la Comandancia de la Fuerza de Submarinos.

La ceremonia fue presidida por el Comandante de la Fuerza de Submarinos, Contralmirante César Prada Ugás, quien estuvo acompañado por el Vicealmirante (r) Gustavo Barragán Schenone, Presidente de la Asociación de Oficiales Generales y Almirantes del Perú; el Vicealmirante (r) Javier Bravo Villarán, Presidente de la Asociación de Ex-Cadetes Navales del Perú; el Contralmirante (r) Carlos Sarmiento Dupuy, Presidente de la Asociación de Oficiales de Infantería de Marina, y el Capitán de Navío (r) Jorge Guerrero Lang, Presidente de la Asociación Nacional Pro-Marina del Perú, destacándose la presencia de distinguidos invitados, personal superior y subalterno de la Fuerza de Submarinos.

Durante la ceremonia se rindió un sentido homenaje a la memoria de quienes, como el ingeniero Federico Blume y Othon, forjaron la presencia del arma submarina en la Armada nacional, y que desde los albores fundacionales, establecieron el rumbo de esta Fuerza, respondiendo al legado de nuestro Gran Almirante, don Miguel Grau Seminario.

Exposición Pictórica–Fotográfica

El 16 de agosto, en la Sala "Grau" del Centro Naval del Perú, sede San Borja, se inauguró la Exposición Pictórica–Fotográfica por el centenario de creación de la Fuerza de Submarinos.

El acto inaugural lo presidió el Director de Intereses Marítimos e Información de la Marina, Contralmirante Ernesto Lermo Rengifo, quien estuvo acompañado del Comandante de la Fuerza de Submarinos, Contralmirante César Prada Ugás; el Director del Museo Naval del Callao, Contralmirante (r) Fernando Casaretto Alvarado, entre otros.

La muestra compendió el periodo histórico que dio inicio en 1911, relacionándolo en el tiempo con los hombres, unidades y organización contemporánea. La exposición estaba compuesta por paneles, en los que se explica la historia de la Fuerza de Submarinos, maquetas de unidades navales, pinturas al óleo, procedentes del Museo Naval, Escuela Superior de Guerra, SIMA-PERÚ, y de entidades privadas; así como antiguas fotografías investigadas en diversos repositorios, placas recordatorias otorgadas por buenas performances operativas, entre otras.



Sesión Solmene en conmemoración del centenario de la Fuerza de Submarinos de la Marina



El 17 de agosto, en el Salón "Iquique" del Centro Naval de San Borja, se realizó una Sesión Solmene en conmemoración del centenario de la Fuerza de Submarinos de la Marina.

En el evento, que fue organizado por la Asociación de Oficiales Submarinistas del Perú, su Presidente, el Vicealmirante (r) José García Castaño, colocó la Medalla de Honor al Mérito Submarinista a la Bandera de Guerra de la Fuerza de Submarinos.

Asimismo, en el transcurso de la reunión se distinguió a los oficiales que tienen 50 años de haber obtenido la calificación de submarinistas: Vicealmirante de la República de Venezuela Jesús Bertorelli Moreno; Teniente 1º Luis Freyre Roncagiolo; Capitán de Fragata Manuel Izaguirre Escudero; Capitán de Fragata Carlos Pfening Agustín; Capitán de Fragata Joaquín Ocampo Olear y Teniente 1° SN César Martínez Vargas.

A su turno, el Comandante de la Fuerza de Submarinos, Contralmirante César Prada Ugás, hizo una breve reseña de la historia de la Fuerza y resaltó las características de los submarinistas peruanos.

Finalmente, el Presidente de la Asociación de Oficiales Submarinistas, impuso la Medalla de Honor al Mérito Submarinista Categoría "A", al Comandante General de la

Marina, Almirante Jorge de la Puente Ribeyro, quien agradeció la distinción y remarcó que la portará con orgullo. Asimismo, resaltó que los submarinistas peruanos se destacan en los diferentes operativos por su alto profesionalismo

Una vez submarinista, siempre submarinista: Técnico 2° (r) José Antonio Carrión Salaverry



Coincidiendo con el centenario de la Fuerza de Submarinos, el Técnico 2° José Antonio Carrión Salaverry, uno de sus miembros en situación de retiro, festejó el 24 de abril sus 100 años de vida, etapa a la que muy pocas personas suelen llegar.

Al tener conocimiento de este importante acontecimiento, el 18 de agosto se le rindió un merecido homenaje en acto que se llevó a cabo en el domicilio del citado Técnico, y que contó con la presencia del Comandante de la Fuerza de Submarinos, Contralmirante César Prada Ugás; el Jefe de Estado Mayor de la Fuerza de Submarinos, Capitán de Navío Jorge Millones Gonzáles; el Comandante del Escuadrón de Submarinos, Capitán de Navío Manuel Solórzano Cáceres; el Técnico Asesor Maestro de la Comandancia de la Fuerza de Submarinos, Técnico Supervisor 1° Guillermo Carrasco Romaní, y el Técnico Asesor Maestro del Escuadrón de Submarinos, Técnico Supervisor 1° Luis Blas Lau.

En mérito a su larga trayectoria a bordo de unidades submarinas Tipo "R", el Contralmirante César Prada Ugás le hizo entrega de un ejemplar del libro Fuerza de Submarinos 100 Años, el cual plasma los años de historia submarinista del Perú, así como también una moneda conmemorativa por el centenario de creación.

El Maestro Técnico 2° (r) José Antonio Carrión Salaverry (en la actualidad Técnico Primero), nació en Lima el 24 de abril de 1911, e ingresó a la Marina de Guerra del Perú el 10 de marzo de 1928. Durante su admirable trayectoria en la Fuerza de Submarinos, sirvió a bordo de los submarinos "R-1", "R-2" y "R-4", destacando su participación en la Campaña de 1941. También prestó servicios en otras unidades y dependencias de la Marina de Guerra, como el BAP "Lima", BAP "Guise", BAP "Rímac", Escuela Naval del Perú, Escuela Técnica de la Armada y Centro de Entrenamiento Naval, entre otros, habiendo sido instructor de catorce promociones de Radio Comunicantes, siendo a la fecha, Presidente Vitalicio de la Asociación de Radio Comunicantes de la Marina de Guerra del Perú.

Imposición de la condecoración "Orden Cruz Peruana al Mérito Naval en el grado de Gran Oficial" a la Bandera de Guerra de la Comandancia de la Fuerza de Submarinos



El 19 de agosto, fecha jubilar de las celebraciones por el Centenario de la Creación de la Fuerza de Submarinos, se llevó a cabo una ceremonia de imposición de la "Orden Cruz Peruana al Mérito Naval en el grado de Gran Oficial" a la Bandera de Guerra de la Comandancia de la Fuerza de Submarinos.

La ceremonia fue presidida por el Comandante General de la Marina, Almirante Jorge de la Puente Ribeyro, quien estuvo acompañado por el Jefe de Estado Mayor General de la Marina, Vicealmirante José Cueto Aservi, y el Comandante de la Fuerza de Submarinos, Contralmirante César Prada Ugás. Entre los invitados se encontraron Vicealmirantes, Contralmirantes y Capitanes de Navío Ex-Comandantes de Fuerza y Flotilla, así como personal superior y subalterno de la Fuerza de Submarinos.

En el transcurso de la ceremonia se dio lectura a la Moción de Orden del Día del Congreso Constitucional de la República, mediante la cual se rinde un homenaje a la Fuerza de Submarinos de la Marina de Guerra del Perú, por el centésimo aniversario de su creación.

El Comandante de la Fuerza de Submarinos agradeció a nombre de los submarinistas tal distinción, resaltando que la misma será portada con orgullo y respeto, y que este acto enaltece su primer siglo de creación.

Finalmente, el Comandante General de Marina, Almirante Jorge de la Puente Ribeyro, entregó presentes recordatorios al personal naval que cumplió 25 y 30 años de servicios ininterrumpidos en las diferentes unidades y dependencias de la Fuerza de Submarinos.

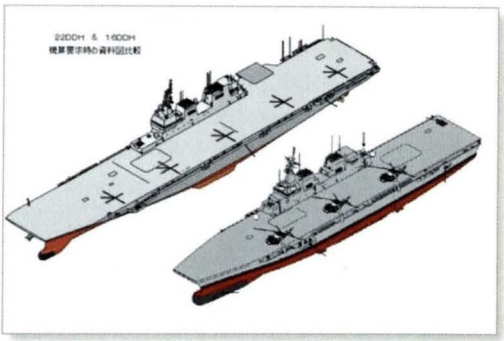


Capitán de Fragata
JORGE E. ANDALUZ ECHEVARRÍA
Comentarista

cias internacionales noticias internacionales noticias internaci
ticias internacionales noticias internaci
icias internacionales noticias internacionales noticias inte
ticias internacionales noticias internacionales noti
rnacionales noticias internacionales noticias internaciona
oticias internacionales noticias inter
icias internacionales noticias internacionales noticias internacio
ternacionales noticias internacionales noticias interna
rnacionales noticias internacionales noticia
ticias internacionales noticias internacionales not
ternacionales noticias internacionales noticias interna
icias internacionales noticias internacionale
ionales noticias internacionales noticias internaci
oticias internacionales noticias internaciona
rnacionales noticias internacionales noticias inter
icias internacionales noticias internacionale
rnacionales noticias internacionales noticias interna

JAPÓN

Nuevo destructor podría ser convertido en portaaviones



Fuente: Defense Technology International. Nov 2011.

Analistas internacionales sostienen que el Proyecto "22DDH", denominado "destructor" por la Fuerza Marítima de Autodefensa del Japón, podría ser convertido en un portaaviones, más aún con la pronta entrada en servicio del primer portaaviones de la Marina del Ejército de Liberación Popular de China. El Proyecto "22DDH" es clasificado por los japoneses como un destructor de cubierta corrida, siendo un 26% más largo, 15% más ancho y un 33% mayor en desplazamiento que el destructor "Hyuga", de similares características. Este incremento, que lo lleva a desplazar 24.000 toneladas, le permitirá llevar 14 helicópteros, portar misiles antisubmarinos ASROC, misiles antiaéreos ESSM y sistemas de defensa puntual Sea RAM y Phalanx. Los analistas sostienen, asimismo, que este proyecto tiene potencial suficiente como para convertirse en un portaaviones, ya que existe el espacio necesario para agregar una rampa "Sky Jump" de 12°, y que, a diferencia de su predecesor, se ha colocado a estribor uno de los dos ascensores para evitar interferir el desplazamiento de una aeronave en su despegue a cortas distancias (F-35), el mismo que será usado en el portaaeronaves italiano "Cavour", de similares dimensiones. Como se sabe, la Fuerza Marítima de Autodefensa del Japón no opera aviones de combate embarcados desde la Segunda Guerra Mundial.

CANADÁ

Marina Canadiense incorporará sistemas de detección lasérica

La Organización de Investigación y Desarrollo para la Defensa de Canadá (DRDC) está trabajando conjuntamente con la empresa Cassidian en la incorporación de un sistema de detección de amenazas laséricas para las unidades de superficie de

la Marina Canadiense, que consistirá en la integración de sensores laséricos que cubrirán los 360°, de un procesador y las contramedidas necesarias. El sistema está orientado a proteger a las unidades de superficie, tanto en el litoral como en puerto, de cualquier tipo de amenaza que utilice el espectro lasérico en el guiado de bombas, cohetes o misiles y también en la provisión de información de ubicación de la unidad, mediante el uso de binoculares, lentes y telémetros, que son utilizados especialmente por los *espoters*.



Fuente: Defense Technology International. Oct 2011.

HOLANDA

Real Marina Holandesa comisiona nuevo OPV

La Real Marina Holandesa ha comisionado el OPV "Holland", que da nombre a una clase que inicialmente constará de cuatro unidades, y cuya particularidad radica en que reemplazarán a las fragatas misileras de la Clase Karel Doorman. Estas unidades son de las más capacitadas y sofisticadas de su tipo a nivel mundial; su diseño se ha centrado en reducir los costos de construcción y disminuir el ratio costo/eficiencia operacional, mediante la adopción de estándares comerciales y disminución de personal, sin embargo, mantiene sensores y sistemas de comando y control que le permiten cumplir una serie de misiones, tales como vigilancia, protección y seguridad marítima, asistencia ante desastres naturales, búsqueda y rescate, así como presencia naval en las Antillas Holandesas. Sus 3.750 toneladas le permitirán, llegado el caso, mayor cantidad de equipamiento militar mediante sensores y torpedos antisubmarinos, así como misiles antibuque.



Fuente: Defense Technology International.

VENEZUELA

Navantia entrega OPV a Venezuela

El Astillero "San Fernando-Puerto Real" de Navantia entregó el OPV "Yekuana", el tercero de los cuatro patrulleros oceánicos de vigilancia encargados por Venezuela, que les permitirá desarrollar diferentes tareas: vigilancia y protección de la Zona Económica Exclusiva, protección del tráfico marítimo, defensa de intereses estratégicos, operaciones de búsqueda y salvamento, auxilio a otras unidades, ayudas humanitarias, control de contaminación marina, persecución del contrabando, tráfico de drogas e inmigración ilegal, vigilancia y obtención de información de inteligencia operativa o medioambiental, defensa de superficie y guerra electrónica pasiva.



Fuente: www.airliners.net

Las principales características de los POVZEE son:

- Eslora: 98,9 metros
- Manga: 12,6 metros
- Velocidad máxima: 24 nudos
- Velocidad de crucero: 18 nudos
- Desplazamiento a plena carga: 2.450 toneladas
- Autonomía: 3.500 millas náuticas a 18 nudos
- Dotación: 72 tripulantes

Además de los cuatro POV, Venezuela encargó a Navantia cuatro buques de vigilancia de litoral (BVL).

FRANCIA

DCNS ensambla las últimas secciones en Francia del primer submarino Scorpene para la Marina de Brasil



Fuente: DCNS.

En sus instalaciones de Cherburgo, DCNS inició el último ensamblaje del primer submarino Scorpene para la Marina de Brasil, consistente en la soldadura de las secciones 3 y 4, llevada a cabo por un equipo de soldadores franco-brasileros, marcando un paso importante en términos de transferencia tecnológica. El ensamblaje consistirá en la soldadura de anillos que forman parte del casco que integrará una sección de 6 metros de diámetro, 24 metros de longitud, con 200 toneladas de peso, en la que posteriormente se acomodarán los sistemas del centro de operaciones y los torpedos. Se espera que el resto de las secciones sean ensambladas en Brasil durante la primera mitad del próximo año.

El contrato de la DCNS con la Marina Brasilera involucra la provisión de componentes y asistencia para la construcción de cuatro submarinos de este tipo, así como el diseño y construcción de la parte no nuclear del primer submarino de propulsión nuclear brasilero y la construcción de una base naval y astillero para submarinos.

CHILE

Armada de Chile comisiona buque de asalto anfibio LSDH "Sargento Aldea"

En una ceremonia llevada a cabo en la Base Naval de Tolón (Francia), fue comisionado el buque de asalto anfibio LSDH "Sargento Aldea", unidad adquirida a la Marina Nacional de Francia, donde sirvió con el nombre de TCD

"Foudre". Además de las propias tareas destinadas a la defensa nacional, en las que reemplazará a la ya dada de baja barcaza "Valdivia", incrementará notablemente las capacidades de apoyo a la población civil en caso de desastres naturales. Cuenta con un dique interno que le permite desplegar embarcaciones de asalto anfibio, cubierta de vuelo y hangar para albergar hasta cuatro helicópteros, capacidad de transportar una combinación de tanques, transportes blindados de tropas y camiones tácticos, así como transportar un batallón completo de infantes de marina. Su desplazamiento a plena carga es de 12.000 toneladas.



Fuente: www.blog.zaq.ne.jp

REYNO UNIDO

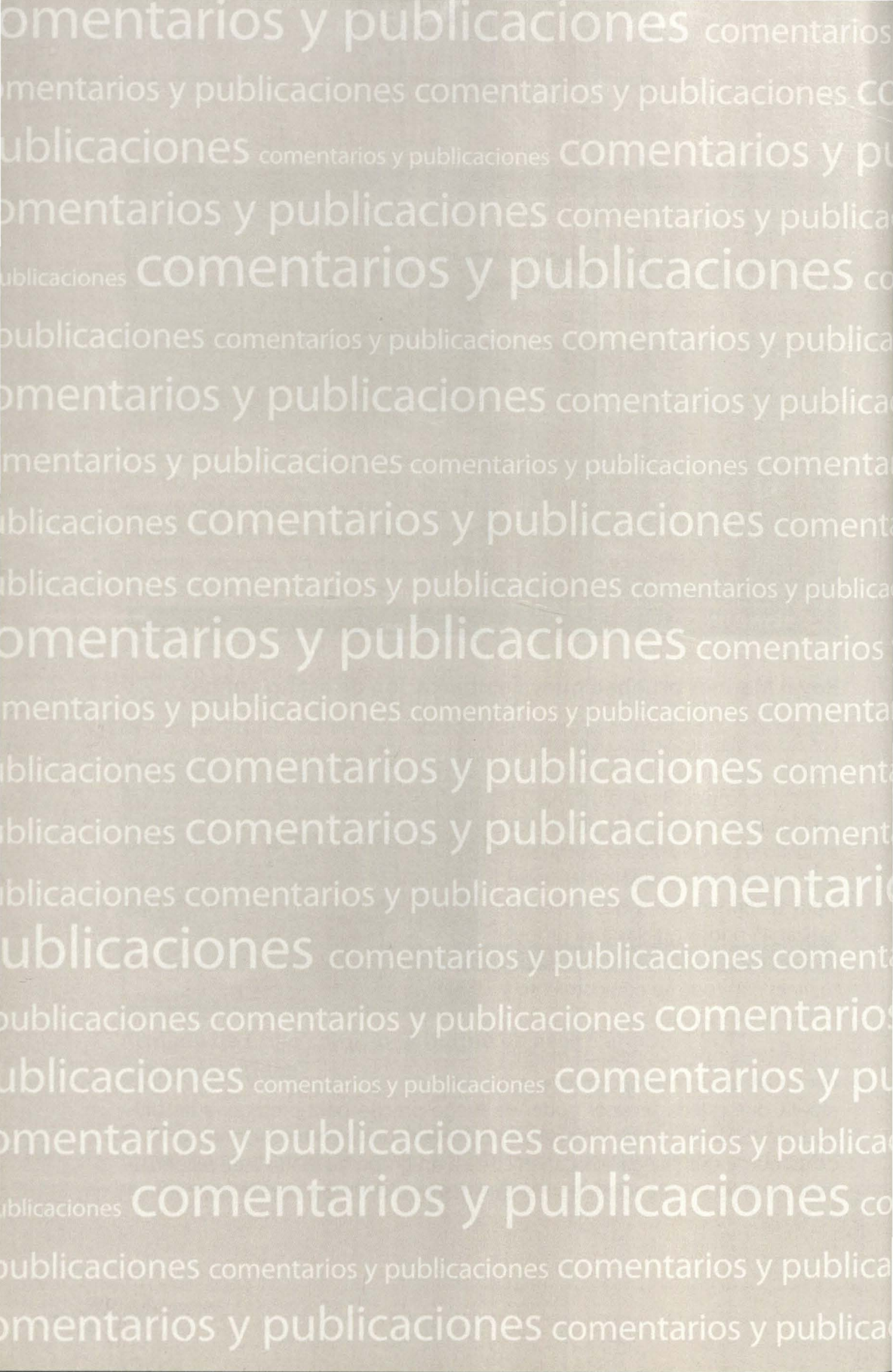
Royal Marines prueban nueva embarcación de asalto anfibio

Los Royal Marines se encuentran realizando pruebas a un "bote de asalto rápido", que puede revolucionar las operaciones anfibias y la protección de la flota de un ataque. Se trata de una embarcación CB90 de 18 toneladas, de origen sueco, que puede alcanzar 45 nudos gracias a su propulsión de tipo *water jet*, transportar a 18 *marines* con todo su equipamiento y portar armas pesadas.



Fuente: Navy News / Reporting from the fleet.

Para futuras operaciones, los *marines* necesitan una embarcación que sea rápida, que pueda proveer poder de fuego preciso para proteger a las unidades de superficie y lanchas de asalto anfibio contra embarcaciones rápidas de ataque, y que pueda colocar en costa a un grupo de asalto o de reconocimiento, a largas distancias de su buque madre o de la fuerza principal.


comentarios y publicaciones



Señora
ESPERANZA NAVARRO PANTAC
Comentarista

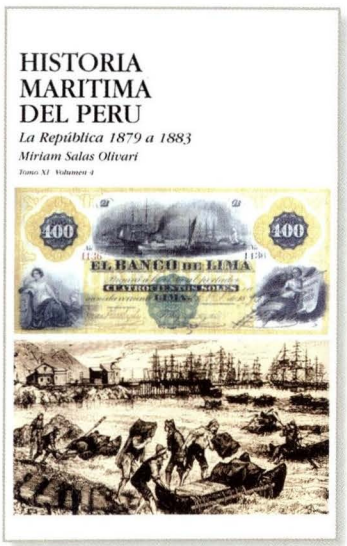
Salas Olivari, Miriam

Historia Marítima del Perú: La República 1879 a 1883.

Tomo XI, v. 4

Lima, Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, 2011.

1248 p. ilus., mapas, retratos, tablas



La Guerra con Chile tuvo un trasfondo netamente económico, qué duda cabe. Los intereses por el guano y el salitre provocaron el conflicto. La autora lo confirma al adentrarse en las entrañas de la historia económica de Chile, Perú y Bolivia en el tomo de la *Historia Marítima, La República 1879 a 1883*, que titula: *Historia económica de la guerra de Chile con el Perú y Bolivia. Recursos naturales y conflicto internacional: cuestión de pocos problema de muchos, 1810-1883.* Comprende casi la totalidad del siglo XIX, incluyendo la inesperada prosperidad del Perú por el guano y del salitre –prosperidad falaz, la llama Basadre– que parecía resolver los problemas financieros –como las deudas de las guerras de independencia–, con una opulencia digna de los herederos del virreinato español más rico. La obra está organizada en cuatro capítulos: 1. Las economías de Perú, Bolivia y Chile antes de la guerra; 2. El guano en el desarrollo de la economía nacional; 3. El salitre en la economía de la nación y en la vida de los puertos del sur del Perú, 1810-1879; 4. La guerra y sus necesidades de recursos económicos para afrontarla.

El gran escenario es la América que emerge del proceso de emancipación. Perú, Bolivia, Chile, y países vecinos, repúblicas sin experiencia política ni tradición administrativa, dan sus primeros pasos de la mano de sus mentores:

los Libertadores, San Martín y Bolívar. Arrancados de la misma fuente, surgen entre ellos inevitables recelos fraternos, los unos con el sentimiento de que son expoliados, y los otros, que merecían más de lo que recibieron. La autora sustenta que las semillas del conflicto de 1879 ya se incubaban desde estos primeros años. Aparentemente, cada uno desarrollaba una historia singular, pero para al ojo perspicaz de la historiadora no dejan de tener gran semejanza entre sí. Aunque la historiografía sostiene que la historia de Chile fue muy diferente, "exitosa" por su "uniformidad étnica", en realidad se desenvolvía en forma similar a Perú, Bolivia y los demás países de la región: con grupos de poder en pos de sus ambiciones, y un pueblo ignorado al servicio de sus intereses. Pero después de la guerra, el país del sur limpió su imagen creando la de un Chile armonioso frente a un Perú anárquico, mestizo e indígena.

Por otro lado, la doctora Salas hace hincapié en otro factor fundamental: los intereses británicos. A la Gran Bretaña, en plena expansión industrial y comercial, se le habían abierto los mercados y el acceso a materias primas sustanciales de la América antaño española; al mismo tiempo, engarzaba las economías de nuestras repúblicas como periféricas de la suya, sujetándolas al flujo de la oferta y la demanda de los productos ingleses, a expensas de la producción local. Las repúblicas emancipadas quedaron amarradas con préstamos que garantizaban sus propios recursos. Los vaivenes de la economía inglesa llevaron a que Perú, Chile y Bolivia, con el guano hipotecado por varios años, apostaran ahora por el salitre.

Chile, que se debatía en su propia crisis económica, se atrevió sin embargo a embarcarse en la guerra, indudablemente sustentado por sus aliados, los empresarios ingleses que querían echar mano al guano y al salitre de sus vecinos. Finalmente, después de la guerra, estos recursos fueron el rico botín de Chile vencedor, aunque solo para repetir la historia de Perú: una prosperidad falaz: los beneficios del salitre y el guano fueron para los empresarios británicos, no para el pueblo chileno. El usufructuario final fue la Gran Bretaña.

El capítulo tres tiene una especial relevancia con el protagonismo del salitre a partir de los años 60, cuando se convierte en el principal competidor del guano. Requerido para la industria de la pólvora, y para la agricultura, su explotación despierta una fiebre similar a la del oro en California. La narración de sus avatares nos traslada a un escenario bizarro en los desiertos de Atacama, donde atrevidos aventureros de toda laya retan al desierto más seco y hostil del planeta.

El caso de Iquique, ciudad-puerto, es sumamente interesante. Desde 1850 había vuelto a ser el primer gran puerto de la costa sur, principal punto de acopio y de exportación del salitre. La población crecía pese a que faltaba todo abastecimiento,

incluso el más importante: el agua. Frutas, hortalizas, forraje y el agua potable llegaban de Chile, Tacna, Arica, Arequipa, Pisco y Chincha. Las subsistencias para la vida diaria eran muy caras, pero la riqueza que se generaba permitía esos gastos y muchos otros. Más bien, la vida se refinaba, se iba elitizando, como dice la autora, a través de las mercaderías de lujo que se importaban de allende los mares. Cuando en 1868 se crea la provincia de Tarapacá, Iquique es designada su capital. La ciudad, dice, surgió como un verdadero milagro forjado por los duros y rompedores mineros de la plata, el oro y luego del salitre, que no se detuvieron ante ningún obstáculo para amasar fortunas.

"El Perú había exportado salitre en Tarapacá desde 1830. En Atacama se descubrió solo en 1866. En esas cuatro décadas el Perú ya había conquistado mercados en Estados Unidos y Europa".

El Perú había exportado salitre en Tarapacá desde 1830. En Atacama se descubrió solo en 1866. En esas cuatro décadas el Perú ya había conquistado mercados en Estados Unidos y Europa. La explotación, que había estado en manos de particulares, despierta entonces el interés de los gobiernos del Perú, Bolivia y Chile, que toman medidas a partir de 1860 para una mayor intervención del Estado, aunque recordemos que la riqueza salitrera yacía fundamentalmente en territorios peruano y boliviano.

En 1868 Bolivia comete un trágico error: su presidente, Mariano Melgarejo, le concede a la sociedad chilena de Francisco Puelma, Manuel Antonio de Lama y José Santos Ossa, la explotación exclusiva del salitre de Atacama por quince años. Más tarde se incorporará Agustín Edwards, con quien fundan la Melbourne Clark y Compañía. Gibbs, con socios ingleses: así tomaron ingerencia en Antofagasta los empresarios británicos. Luego, desde 1870, en que José Díaz Gana, chileno, descubriera las ricas minas de plata de Caracoles en Antofagasta, los chilenos, junto con algunos ingleses, habían acudido en masa para tomar posesión del rico territorio. Crearon el puerto de Antofagasta y arruinaron los puertos bolivianos de Cobija y Mejillones, impidiendo el desarrollo del ferrocarril de Loa. Se constituyeron varias compañías para explotar el nitrato de Tarapacá y Antofagasta, y para el Ferrocarril de Antofagasta. Los intereses de estos propietarios, trabajadores y comerciantes chilenos fueron los detonantes para que estallara la guerra.

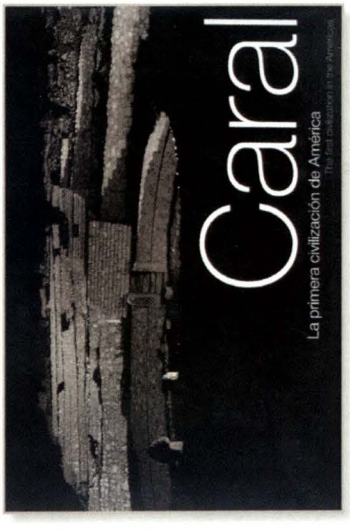
La rica información que le permite a la doctora Salas recrear la dinámica económica, social y política involucrada en la explotación del guano y el salitre, la conoció a través de los expedientes del Archivo General de la Nación, especialmente en la

Sección Hacienda, y otros repositorios nacionales, cuando el Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú le encargó la investigación documental relativa a la Guerra del Pacífico, el periodo previo y posterior. El acceso a estas invaluables fuentes que revisó por más de diez años continuos, le ha permitido analizar el engranaje financiero que funcionó a través de sucesivos protagonistas y personajes secundarios. Le revelaron toda la gama de negociados por componendas políticas que apuntan con claridad meridiana la responsabilidad que le cupo a nuestra elite en la conducción del país hacia el precipicio político, financiero y social que desembocó en la situación bélica de 1879. La guerra –que el Perú no buscó y para la cual no estaba preparado– expuso la falencia económica en toda su magnitud. La Caja Fiscal tuvo que recurrir a donativos de la población –que no dudó en entregar bienes y sueldos–, a impuestos de emergencia, a las entradas del movimiento arancelario de las aduanas, préstamos, emisiones, acuñaciones monetarias, así como nuevas tarifas arancelarias al azúcar y el algodón. El dinero recaudado alcanzó apenas para la compra de pólvora y carbón, y alimento y vestido precarios e insuficientes para las tropas. De todo ello toma nota y examina la autora para entregarnos finalmente esta obra fascinante por la vislumbre de sus personajes, sus debilidades, incompetencias, alianzas y la persistencia de algunos en ramos clave de la administración: presidencia, ministerios, bancos, empresas, salitreras, sociedades, etc., siempre en pos de un beneficio personal, con total exclusión de las mayorías. No revelamos más para dejarle al lector el placer de seguir por sí mismo el hilo de la madeja.

Shady, Ruth

Kleihege, Christopher

Caral: la primera civilización de América. The first civilization in the Americas.



Lima, Logicorp S.A., Caral, Supe, Perú, Proyecto Especial Arqueológico Caral-Supe/INC, Universidad de San Martín de Porres.

167 p., fotos color 30 x 35 cm.

Edición bilingüe español-inglés

Libro de fotografías del estadounidense Christopher Kleihege, el gran tema: Caral. Las vistas fueron registradas durante los trabajos de excavación reali-

zados por el PEACS, Unidad Ejecutora 003 del Ministerio de Cultura, en 2006, bajo la dirección de la arqueóloga Ruth Shady Solís. Estas extraordinarias imágenes permiten apreciar el espacio construido de la ciudadela habitada por los diferentes estamentos de la sociedad de Caral, así como también el paisaje natural del territorio ocupado, los cerros de la cordillera de los Andes, la terraza aluvial del conjunto, las arenas del desierto que la cubre y su flora local, así como las tierras llanas del valle del río Supe con su vegetación.

Ruth Shady es la arqueóloga y antropóloga que inició la investigación sobre los restos de la civilización Caral, de ahí que se le considere la redescubridora de esta ciudad. En 1994, recorrió el valle de Supe e identificó 18 sitios con las mismas características arquitectónicas. Excavó en Caral, a partir de 1996 y presentó sus datos, en 1997, en el libro *La Ciudad Sagrada de Caral-Supe en los albores de la civilización en el Perú*, en el que sustentó la antigüedad precerámica de la ciudad. Desde el año 2003 es jefa del Proyecto Especial Arqueológico Caral-Supe/INC. En el año 2005 se expusieron los nuevos hallazgos realizados en Caral por el equipo dirigido por Shady.

El primero que había llamado la atención sobre Caral fue el estadounidense Paul Kosok, quien visitó el lugar en 1949 con el arqueólogo estadounidense Richard Schaedel. En su libro *Life, Land and Water in Ancient Peru*, 1965, menciona que Chupacigarro (como se le conocía a Caral) debía ser muy antiguo. En 1975, el arquitecto peruano Carlos Williams hizo un registro de la mayoría de los sitios arqueológicos en el valle de Supe, entre ellos Chupacigarro Grande. En 1979, el arqueólogo francés Frederick Engel visitó el lugar, excavó y levantó un plano. En su libro *De las Begonias al Maíz,* 1987, afirmó que Chupacigarro Grande pudo haber sido anterior a la aparición de la cerámica en los Andes (1800 a.C.)

El informe de la doctora Shady señala que Caral, llamada también "La Ciudad de las Pirámides", puede considerarse entre las primeras sociedades que alcanzaron un temprano y complejo desarrollo dentro del marco de los asentamientos urbanos. Su antigüedad pone al Perú como uno de los seis focos civilizadores de la humanidad, al lado de Egipto, Mesopotamia, China, India y Mesoamérica, y lo revela como el foco civilizador más antiguo del Nuevo Mundo, pues antecede en mil años a las sociedades de Mesoamérica.

Como ciudad, dice, muestra una eficiente organización social, a todas luces pacifista, regida por una élite político religiosa con ascendiente sobre los pueblos vecinos. Se encuentra sobre una terraza aluvial en las estribaciones costeñas de la cordillera de los Andes. En un medio desértico, con dunas que

contrastan con el colorido agrícola del valle, del cual se separa por una serie de terrazas aluviales formadas sucesivamente a través de tiempos geológicos, la ciudad quedó aislada, elevada sobre el valle y alejada de la vida de este, en una planicie entre el cielo y los cerros.

En un área aproximada de 50 hectáreas, se erigen 32 conjuntos arquitectónicos: siete grandes pirámides rodeadas de construcciones medianas y pequeñas, entre templos, sectores residenciales, plazas públicas, anfiteatro, almacenes, altares y calles. Organizada en dos sectores, en el sector alto se ubican seis pirámides principales rodeando un espacio vacío. En el bajo destaca la Pirámide del Anfiteatro y varios edificios menores. La zona residencial, agrupa un conjunto de casas formado por muchas habitaciones interconectadas, con angostos muros de cañas recubiertas con barro (quincha). En el centro de una de las plazas se yergue un gran bloque de piedra parada: "huanta" (para el calendario), de 2.15 m de alto por 80 cm de ancho, en armonioso diseño con los volúmenes piramidales.

En cuanto a su antigüedad, corresponde al período Arcaico Tardío (3000-1500 años a.C.), precerámico. La ocupación habría empezado hacia el tercer milenio antes de Cristo (hace cinco mil años) y continuó durante varios siglos. La población se distribuía en el litoral y en el valle bajo y medio, conformando comunidades sedentarias, autosuficientes y con cierta autonomía, aunque participando de una entidad mayor, cultural, política y religiosa, bajo el control ideológico de los conductores de los templos.

Se la conoce también como "Ciudad Sagrada". Y es que la religión tenía un rol predominante. En torno a los templos se desenvolvían las actividades cotidianas. Los gestores encargados de la medición del tiempo y de la elaboración del calendario agrícola, ordenaban, de acuerdo a observaciones astronómicas, su periódica remodelación. Las edificaciones muestran sucesivos enterramientos y remodelaciones rituales. Tapaban unos ambientes, en tanto usaban otros y remodelaban los antiguos. Luego de grandes incineraciones de alimentos, esparcían el carbón y la ceniza, y enterraban ofrendas junto a las paredes. En el centro de los recintos se han encontrado los fogones. En la fase tardía, estas ofrendas incluyeron canastas de fibra vegetal, *shicras*, llenas con piedras y alimentos quemados.

Su economía se basaba en la agricultura complementada con la pesca y recolección en el mar: anchovetas, choros, mesodesmas y algas, así como el aprovechamiento de los recursos del río y del abundante monte ribereño y de las lomas. Se cultivaba en las estrechas márgenes del río Supe, de tierras muy fértiles, irrigables con facilidad mediante cortos canales que tomaban agua del río o de los abundantes puquiales, por donde afloraba la napa freática.

Los hombres de Caral tuvieron conocimientos de arquitectura, geometría y astronomía. El ordenamiento espacial previo, la extensión del espacio construido y la diversidad de estructuras sugieren un patrón definidamente urbano. Constituyeron una organización jerarquizada con estamentos sociales bien definidos; los especialistas eran las autoridades religiosas, gestores de los campesinos pescadores, que también prestaban servicios en las obras públicas: explotación de canteras, traslado de piedra y tierra para la construcción y remodelación de las edificaciones, así como para los periódicos enterramientos.

"La comunidad, conformada por varios linajes, era regida por las cabezas de dichas estirpes, uno de ellos como principal para dirigir la vida de Caral y de los pueblos orbitantes".

La comunidad, conformada por varios linajes, era regida por las cabezas de dichas estirpes, uno de ellos como principal para dirigir la vida de Caral y de los pueblos orbitantes: Aspero, Allpacoto, Miraya, Cotos y la Galgada. Con una misma tradición, conformaban una amplia y bien organizada red de reciprocidad e intercambios. La religión era el medio de cohesión y coerción que permitía el manejo de la población y de sus excedentes de producción.

Respecto de la significación cultural de Caral, nos dice que su irradiación se extendía a través las amplias redes de comunicación en el área norcentral del Perú, espacio articulado en el eje de norte-sur, entre los valles de el Chillón y Chao, y en el eje oeste-este, a lo largo de los varios pisos ecológicos de la cordillera, desde el mar hasta el Huallaga y el Marañón. Cuando Caral vivía sus últimos momentos, surgían, en la costa norte, nor central y central, nuevos polos de desarrollo vinculados a esta antigua tradición.

Después de varios siglos de ocupación, sus habitantes decidieron abandonarla, no sin antes enterrar todas las construcciones con densas capas de piedras, cumpliendo con las ofrendas tradicionales. Nada se dejó al descubierto. El clima, en los cuatro milenios siguientes, se encargó de acumular arena, contribuyendo al enterramiento. Caral nunca volvió a ser habitada, y eso ha permitido que lleguen hasta nosotros, sin alteraciones, los testimonios culturales de un pueblo que floreció en los albores de la civilización.

De toda esta magnificencia da cuenta el fotógrafo Christopher Kleihege en extraordinarias fotografías que reflejan en imágenes uno de los centros urbanos más extensos y complejos del Arcaico Tardío.

Lisle, Rudolph de

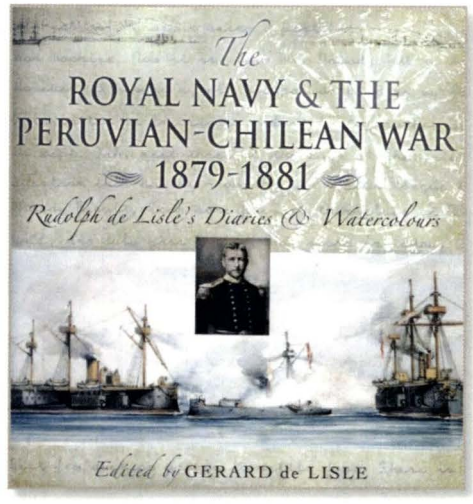
The Royal Navy & the Peruvian-Chilean War, 1879-1881: Rudolph de Lisle's diaries &

watercolours. Edited by Gerard de Lisle F.S.A.

Barnsley, South Yorkshire, Pen & Sword Maritime, 2008.

176 p., ilus. color, mapas, planos, retratos

Edición en idioma inglés.



El diario que se publica en esta obra empieza el 3 de agosto del año 1879, cuando el Teniente de la Marina inglesa, Rudolph Edward March Phillips de Lisle, de la dotación del HMS "Shannon", da cuenta del arribo de su buque a Madeira. El "Shannon", después de un crucero por el Mediterraneo en julio, había recibido la orden de emprender rumbo a Perú para reunirse con el HMS "Triumph", la nave insignia del Contralmirante Frederick H. Stirling, Comandante del Escuadrón del Pacífico. Las dos naves de guerra constituían una fuerza formidable, cuya presencia buscaba quizá borrar la humillación que hacía poco –el año 1877– habían sufrido las naves de Su Majestad, el "Shah" y el "Amethist".

Tenemos en de Lisle un testigo de lujo; apenas llegado a estas costas, va a recibir las noticias de primera mano sobre la epopeya de Angamos. Refiere el arribo a Valparaíso el 16 de octubre del año 1879, y en sus palabras relata el estado de exaltación que vive el puerto por la captura del monitor "Huáscar" en Punta Angamos; que todo Santiago ha venido para la llegada triunfal de la nave. El único buque, mejor dicho acorazado que había participado en el combate contra los blindados chilenos "Blanco Encalada" y "Almirante Cochrane". A la sazón se encontraba al ancla solo el "Blanco", que recibía todos los honores y era visitado diariamente por multitud de personas. De Lisle registra la escena del combate en una magistral acuarela, con un plano del combate adjunto, y da cuenta en una secuencia de dibujos al carboncillo de los daños sufridos por el "Huáscar", tal cual él lo vio.

El diario comprende los años 1879 (desde agosto), 1880 y 1881, antecedido por el trabajo de la doctora Celia Wu-Brading: "La Guerra del Pacífico", donde explica

el contexto histórico de los hechos que refieren los diarios y acuarelas, y compara los acontecimientos según la versión de los diarios y lo que registran los historiadores. Le dedica espacio a la toma de Lima y la intervención de las potencias extranjeras, convocadas por el Contralmirante HMS Frederick H. Stirling –que había arribado al Callao en el "Triumph" el 21 de noviembre– que reunió a los oficiales superiores de las flotas inglesa, francesa, americana, alemana e italiana; el Contralmirante du Petit Thouars, a bordo de la "Victorieuse", no llegaría hasta el día 7 de enero. De Lisle no lo menciona, pero da cuenta de los aprestos del ataque a la capital, del traslado de los ciudadanos extranjeros a buen refugio en Ancón, de las fortificaciones, de los buques chilenos, de las tropas, pertrechos y armamento de las tropas invasoras. El diario y las imágenes de la acuarela van pintando el trágico escenario de lo que se avecina: el mapa de Lima, los granaderos a caballo chilenos, vistas de las primeras líneas de defensa peruanas, vistas de los campos de batalla, las escenas de muerte en los reductos de San Juan y Chorrillos, el asalto a los reductos de Miraflores, junto con los dramáticos relatos.

Sobre el 15 de enero dice: "Esta noche será recordada con vergüenza por los peruanos. Su propia gente trató de incendiar la ciudad y después saquearla y en efecto casi lo lograron, pues en un momento Lima ardía en tres lugares; el barrio chino fue destruido y saqueado, los infelices orientales asesinados, y cualquiera que se aventurara por las calles recibiría una andanada de tiros...".

Y el día 16 de enero: "Hemos tenido una espléndida vista de la destrucción de los buques peruanos "Unión" y "Limeña", así como del Muelle Dársena...", y lo acompaña de las respectivas acuarelas. Y el diario llega precisamente hasta este día, pues, como informa el editor, se perdieron las páginas subsiguientes.

En el ínterin, desde su llegada a fines de 1879, el diario va a ir registrando con objetiva precisión el movimiento de los puertos, desplazamientos de tropas y buques, así como de los acontecimientos políticos, como la revolución de Piérola en Lima, que narra con vívidos detalles. Dedica algunas líneas a describir los remanentes de la armada peruana: la "Unión", "Atahualpa", "Rímac", "Chalaco" y "Oroya". Las negociaciones a bordo del "Lackawanna" en Arica y la irónica referencia de que los peruanos sostenían una actitud victoriosa, con una posición de defensa irreductible en Lima.

Son 59 acuarelas, además de dibujos en tinta y carboncillo, invalorables testimonios, que junto a las lúcidas y objetivas apreciaciones del joven oficial británico, constituyen una rica fuente de primera mano para la reconstrucción de esa etapa de la guerra.

Rudolph de Lisle, nacido en Leicestershire, Inglaterra, el año 1853, muere en Sudán a la temprana edad de 31 años.

Centenario submarinista peruano

Publicado en el diario "Expreso",
el 18 de junio de 2011.



Vicealmirante (R)
ALFREDO PALACIOS DONGO



En el marco de las celebraciones por los 100 años de la creación de la Fuerza de Submarinos del Perú, que se cumplirá el próximo 19 de agosto —coincidente con la fecha del afirmado de pabellón de nuestros dos primeros sumergibles "Ferré" y "Palacios", el 19 de agosto de 1911—, se han efectuado una serie de eventos que culminaron el día de ayer, viernes 17, con la realización de una Revista Naval a la altura de la isla San Lorenzo, en la que participaron los submarinos "Timbira", de la Marina del Brasil, y el "Topeka", de los Estados Unidos, navegando conjuntamente con unidades navales y aéreas peruanas, entre submarinos, fragatas y corbetas misileras, buques de desembarco, aeronaves, entre otras unidades.

También como parte de los eventos programados se llevó a cabo en Lima, entre los días 13 y 16, la XI Conferencia de Submarinos Asia-Pacífico 2011, en la que participaron las delegaciones de 25 países del mundo, y donde se abordaron temas de interés común sobre escape y rescate submarino. Además se disertó sobre la historia de los 100 años de Fuerza de Submarinos en el Perú, se presentó la estampilla conmemorativa y se efectuó la exhibición numismática naval.

Este siglo submarinista peruano ha marcado una fecunda historia que se remonta al año 1866, cuando el ingeniero danés radicado en nuestro país, Federico Blume, diseñara una nave sumergible, la que tuvo que financiar con su propio peculio al no recibir el apoyo gubernamental que solicitó durante 15 años. Tardíamente el presidente Piérola apoyó su construcción en junio de 1879, en plena guerra con Chile, pero a pesar de que llegó a probarse en inmersión, no pudo ser utilizado y tuvo que ser hundido para evitar su captura por manos chilenas. Este sumergible en acción podría haber cambiado el curso de la guerra.

En el primer gobierno del presidente Leguía (1908-1912), y ante una situación de desastre nacional después de la guerra, se decidió por fin la adquisición de los sumergibles "Ferré" y "Palacios", los que, con capacidad para lanzar torpedos de 457 mm desde cubierta, fueron misionados para ejercer la defensa de nuestro extenso litoral.

Bajo este panorama, en nuestra actual situación, la falta de decisión política y los reducidos recursos económicos asignados por los últimos gobiernos, no han permitido la repotenciación y modernización de nuestras seis unidades submarinas. El nuevo gobierno debería considerar la urgente modernización de la Fuerza de Submarinos, importante componente estratégico de la Fuerza Naval, ya que además de requerir menores costos de mantenimiento, entrenamiento, operación y en personal, sus características de ocultamiento y sorpresa constituyen un verosímil poder disuasivo para el cumplimiento constitucional de resguardar la soberanía e integridad territorial de nuestro país.



Discurso en el Centenario de las Fuerzas de Submarinos de la Marina de Guerra del Perú



Doctor
HÉCTOR LÓPEZ MARTÍNEZ

Disertación Magistral
Centro Naval del perú - Sede San Borja
9 de Junio 2011

Señor Ministro de Defensa;

Señor Almirante Jorge de la Puente Ribeyro, Comandante General de la Marina;

Señor Vicealmirante Carlos Weston Zanelli, Comandante General de Operaciones del Pacífico;

Señor Vicealmirante (R) José García Castaños, Presidente de la Asociación de Oficiales Submarinistas del Perú;

Señor José Ahumada Vásquez, Presidente del Directorio de Serpost S.A.;

Señora Doctora Patricia Carreño Ferré, Presidente de la Comisión Nacional Filatélica;

Señores Oficiales Almirantes, Superiores y Subalternos;

Señoras y Señores.

Constituye para mí un gran honor, que aprecio en todo lo que vale, hacer uso de la palabra en esta ceremonia de tan grata connotación institucional, como es la conmemoración del Centenario de la Fuerza de Submarinos de nuestra Marina de Guerra. Una centuria es un lapso importante, significativo, en el cual se suele voltear la mirada hacia el pasado, sopesar lo presente y proyectarnos hacia el porvenir con visión de futuro. Es también, en este caso, el momento de hacer balance de una singladura de diez décadas en que han intervenido muchas generaciones de submarinistas, para rendirles homenaje, porque todos sus integrantes, de una u otra manera, de forma descollante o modesta, aportaron esfuerzo, talento y patriotismo para formar el más valioso legado, que no tiene precio, que no se puede medir ni pesar, pero del cual participan a plenitud

"Al estallar la guerra con Chile, Blume, que era consignatario del ferrocarril de Paita a Piura, revivió su proyecto construyendo un modelo provisional del submarino de su invención, que pensaba perfeccionar".

todos los submarinistas de nuestra patria, los de ayer y los de hoy; ese legado es una gloriosa tradición de honor sin mácula, de fraternidad entrañable, que ha cincelado con letras de oro en el corazón de todos ellos el lema: "Una vez submarinista, siempre submarinista".

Creo innecesario hacer un recuento histórico de los afanes del hombre, comenzando por Aristóteles en el año 332 a.C., por conseguir un artilugio que navegara en las profundidades del mar. Sólo cabe decir que estos esfuerzos fueron muchos, tanto en Europa como en el Nuevo Mundo. Algunos no tuvieron fortuna y otros fueron logrando avances que llegarían a culminar con la construcción de los primeros submarinos. Debemos sí mencionar al ciudadano danés Juan Carlos Federico Blume y Othon, nacido en la caribeña isla de Santo Tomás. Se graduó de ingeniero en Europa y llegó a nuestro país, por motivos profesionales, en 1864. Ya por entonces tenía diseñado un pequeño bote submarino que podía navegar a diez metros de profundidad. Eran los días en que la llamada "expedición científica" española recorría las costas del Pacífico Sur con aparentes propósitos de reconquista. Blume, entonces, ofreció al presidente de la República, general Juan Antonio Pezet, destruir con su artilugio a la poderosa escuadra hispana que ocupaba las islas Chincha. Sin embargo, los acontecimientos se precipitaron. Pezet fue derrocado, la burocracia tardó en tomar decisiones y el proyecto quedó archivado.

Al estallar la guerra con Chile, Blume, que era consignatario del ferrocarril de Paita a Piura, revivió su proyecto construyendo un modelo provisional del submarino de su invención, que pensaba perfeccionar. En setiembre de 1879 comenzó la etapa de pruebas, realizando sucesivas inmersiones hasta principios de noviembre, alcanzando doce brazas de profundidad. Blume trajo su invento al Callao en el transporte "Limeña". El entonces presidente de la República, general Mariano Ignacio Prado, apoyó la construcción del submarino. Pero otra vez la política se interpuso al abandonar Prado el país y asumir el mando supremo don Nicolás de Piérola. Finalmente, en abril de 1880, se hizo una prueba en el Callao, que fue exitosa. Blume, sin embargo, pensó que para atacar a la escuadra chilena era necesario un submarino de mayor velocidad

y mejores características que el prototipo. Para esta misión, Piérola le asignó diez mil soles y se trabajó febrilmente en la factoría de San Cristóbal. Desgraciadamente, el tiempo corrió en contra de Blume; los chilenos desembarcaron en Curayacu y avanzaron sobre Lima. Luego de los infortunios de San Juan y de Miraflores, el 13 y 15 de enero de 1881, los restos de la escuadra peruana y el submarino de Blume, al ancla en el Callao, fueron hundidos para que no cayeran en manos del enemigo.

El Perú, después de la guerra con Chile, quedó en situación "yacente", como señaló Jorge Basadre. Todo, o casi todo, había que reconstruirlo desde la base. Ese fue el caso de nuestra Marina de Guerra, que renació con la llegada, en 1907, de los cruceros ligeros "Almirante Grau" y "Coronel Bolognesi", de 3.200 toneladas cada uno. Indescriptible, verdaderamente apoteósico, fue el caudal de emoción patriótica que invadió a los habitantes de Lima y del Callao, que masivamente se volcaron al muelle chalaco dando vivas al Perú y a su Marina de Guerra para presenciar la llegada de esos dos buques, que estuvieron operativos hasta mediados del siglo XX. Papel descollante, mejor diría fundamental, en estas adquisiciones y en la de nuestros dos primeros sumergibles, tuvo la Asociación Pro-Marina. Su infatigable trabajo reuniendo fondos económicos; la mística de sus dirigentes, que hicieron verdaderos prodigios en su patriótico afán, merecen por siempre la gratitud nacional.

El frente externo estuvo constantemente crispado durante todo el régimen de Augusto B. Leguía, que sucedió en la presidencia de la República a José Pardo y Barreda en 1908. Con Bolivia y, sobre todo, con Ecuador, hubo inminente peligro de guerra. Igual panorama se presentó con Colombia, llegándose a producir un choque armado en la frontera del Caquetá, donde tuvo lugar el combate de La Pedrera en julio de 1911, rechazándose la intromisión de tropas colombianas en nuestro territorio. Todo esto se daba teniendo como telón de fondo una grave crisis política interna y duras carencias económicas, hacendarias y fiscales. Fue, pues, necesario negociar préstamos en Europa con la garantía del caucho, que, por esos años, alcanzó sus más altos niveles de producción.

Pero lo más doloroso era ver cómo nuestros compatriotas que residían en las provincias cautivas de Tacna y Arica eran víctimas de toda suerte de agresiones personales y materiales, como resultado de la implacable campaña de chilenización llevada a cabo por orden del gobierno de La Moneda. Los vejámenes fueron tan intolerables que gran número de peruanos oriundos de Tarapacá, Arica y Tacna, tuvieron que embarcarse con destino a Lima, decididos a rehacer

sus vidas y, sobre todo, para no renunciar a su condición de peruanos. Esos hombres, mujeres y niños, fueron paradigmas de valores que no debemos olvidar.

Es en este contexto que era necesario reforzar nuestra primera línea de defensa en el mar. El presidente José Pardo había contratado en 1905 una Misión Naval Francesa —que actuó en el Perú durante ocho años—, cuyo primer jefe fue el Capitán de Fragata Paul de Marguerye, que fue relevado en 1910 por el Capitán de Fragata Pierre Guette. Obviamente los marinos galos dejaron sentir muy pronto su influencia en nuestra Armada y también dentro de una porción importante de la opinión pública nacional. Francia era una gran potencia, y su prestigio, en muchos aspectos, carecía de competencia.

"Luego de múltiples reuniones, la comisión opinó el 3 de marzo de 1910, en el sentido de que los fondos recaudados por Pro-Marina debían invertirse en la adquisición de un sumergible, que serviría para proteger nuestros puertos ante la posible presencia de buques enemigos".

Una vez más, la Asociación Pro-Marina estuvo en la vanguardia cuando el Gobierno llegó a la conclusión de que era urgentísimo reforzar nuestra escuadra. Con el objeto de estudiar qué clase de material se requería, Pro-Marina decidió la organización de una comisión técnica presidida por el Capitán de Navío José Ernesto de Mora, e integrada por los Capitanes de Corbeta Ernesto Caballero y Lastres, y Augusto Pimentel. Luego de múltiples reuniones, la comisión opinó el 3 de marzo de 1910, en el sentido de que los fondos recaudados por Pro-Marina debían invertirse en la adquisición de un sumergible, que serviría para proteger nuestros puertos ante la posible presencia de buques enemigos.

El dictamen de la comisión técnica de Pro-Marina fue acogido por la superioridad naval y por el Gobierno. Se acordó la adquisición de dos sumergibles, y en mayo de 1910 se firmó un contrato con los astilleros franceses "Schneider", de Chalon sur Saone. El diseñador de dichos buques debía ser el famoso ingeniero Máxime Laubeuf. En su palmarés dicho ingeniero tenía el diseño y construcción de 30 sumergibles para su patria y varios más para otros países de Europa y Asia.

En mayo de 1910, el gobierno de Leguía designó la comisión que debía supervisar la construcción de los sumergibles. Así, pues, viajaron a Francia el Capitán

"Es interesante mencionar que Laubeuf, en pleno proceso de construcción de nuestros sumergibles, iba haciendo modificaciones a los planos iniciales para mejorarlos en diversos aspectos".

de Corbeta Ernesto Caballero y Lastres y el Teniente Primero Juan Althaus. Esa misión inicial fue incrementándose con el Teniente Segundo César A. Valdivieso Castro, los Capitanes de Corbeta Edilberto Perales y José R. Gálvez, y el Teniente Segundo Enrique Monge. En los últimos meses de 1910 se ordenó que Adrián Galloso, Carlos F. Dávila, Alfredo Rabines y Humberto Castañeda, quienes estudiaban en la Escuela de Maquinistas de Inglaterra, también se integraran a la mencionada comisión.

Es interesante mencionar que Laubeuf, en pleno proceso de construcción de nuestros sumergibles, iba haciendo modificaciones a los planos iniciales para mejorarlos en diversos aspectos. Las características principales de los sumergibles eran: 46.25 metros de eslora, 4.5 de manga y 2.7 de puntal. En superficie desplazaban 290 toneladas y 435 en inmersión. Poseían dos motores eléctricos de 180 caballos de fuerza cada uno, que eran alimentados por dos tanques de baterías de 96 elementos cada una. Podían sumergirse hasta 30 metros. Su dotación estaba compuesta por 18 hombres: dos oficiales, cinco electricistas, cinco torpedistas, cinco mecánicos y un timonel. Cada sumergible portaba ocho torpedos Schneider, de 450 milímetros, ubicados por pares a proa y popa.

Se decidió que los sumergibles llevaran los nombres de dos héroes navales que murieron combatiendo junto al Gran Almirante Miguel Grau, en el Monitor "Huáscar": el Capitán de Corbeta Elías Aguirre Romero y el Teniente Enrique Palacios Mendiburu. El proceso de construcción de los sumergibles tuvo algunos retrasos hasta que las obras estuvieron casi terminadas. En ese momento surgió un problema, ¿cómo se llevarían al Callao? Se pensó en remolcarlos, pero esa idea fue desechada y se prefirió construir un buque-dique que los transportaría uno por uno. Esta singular nave recibió el nombre de "Kangourou".

El Capitán de Navío Ernesto de Mora viajó a Francia con el objeto de dar el visto bueno a los trabajos y recibir formalmente los sumergibles. Se procedió entonces a embarcar al "Ferré" en el "Kangourou". La operación fue laboriosa y duró aproximadamente 40 días. Llegó finalmente el 26 de julio de 1912 y el

buque-nodriza, con su valiosa carga, zarpó con destino al Perú. Tocó primero en San Vicente, Buenos Aires, en Bahía Real, a la entrada del Estrecho de Magallanes, y luego de cruzarlo, ingresó al Pacífico, dirigiéndose sin escalas al Callao, donde arribó el 26 de octubre de 1912, en la tarde. Como no podía ser de otra manera, miles de personas atestaron los tranvías de Lima al Callao y también los habitantes del primer puerto, llenos de alegría patriótica, le dieron una extraordinaria bienvenida al buque que traía a nuestro primer sumergible.

El diario "El Comercio" informaba detalladamente sobre el desembarco del "Ferré". Decía el "decano de la prensa nacional":

> *Con gran actividad y el concurso de los alumnos de la sección de mecánicos de la Escuela de Artes y Oficios de Lima, se ha procedido en pocos días a la operación de desarme de la proa del vapor "Kangourou", portador del sumergible peruano "Ferré". Para separar las planchas de la proa, que cierran la boca del túnel en el que se halla el "Ferré" y el desarme de los soportes en que reposa, ha sido menester desentornillar quince mil tuercas. Esta penosa labor ha sido ejecutada bajo la dirección de los técnicos que han venido ex profesamente en el "Kangourou".*
>
> *Este transporte, desde que llegó, tomó su fondeadero entre los cruceros "Lima" y "Grau", donde ha permanecido hasta la una y media de la tarde de hoy, martes 29 de octubre. El Ministerio de Guerra y Marina designó el día de hoy a las 2.00 PM, para que se procediera a la descarga del sumergible en uno de los más apropiados compartimentos de la dársena, e invitó para este acto a buen número de funcionarios públicos, representantes del Congreso y jefe y oficiales del Ejército y la Marina. El sitio señalado para la descarga del "Ferré" en la dársena es el conocido con el nombre de "Puerto Chico", cuyas aguas estancadas dentro de un espacio cuadrangular encerrado por el macizo monolítico de los muros interiores, ofrecen singular comodidad para tal objeto.*

Hechos los preparativos del caso, y despejado "Puerto Chico", se constituyeron a la una y media de la tarde cerca del "Kangourou" los remolcadores de la dársena "Gastón Buro" y "Callao". Tendidas las espías respectivas e izada el ancla de aquel transporte, empezó la operación de remolcarlo, bajo la dirección del técnico de la empresa, señor Abrein, hacia "Puerto Chico". El remolque se efectuó sin el menor contratiempo, y un cuarto de hora después el "Kangourou" entraba lentamente a "Puerto Chico", donde fue inmovilizado por medio de amarras tendidas a los muros.

El "Ferré" hizo sus primeras prácticas el 13 de noviembre de 1912. Al respecto, "El Comercio" informó lo siguiente:

> *Como se anunció oportunamente, esta mañana el sumergible "Ferré", a cuyo bordo se hallaba el Ministro de Guerra, General Varela, practicó importantes ejercicios en la rada exterior, evolucionando bajo el agua a distintas profundidades durante una hora. A las 9.45 llegó de Lima el Ministro, acompañado del Director de Guerra, Comandante Guette, y de su ayudante, el Teniente Henriod.*
>
> *En la chaza de guerra, donde se embarcó una lancha a vapor del "Grau", fue recibido por el prefecto, señor Velarde, y el Capitán de puerto, Comandante Arce y Folch. Numeroso gentío estacionado en el malecón y a lo largo de la playa de Chucuito, esperaba presenciar los ejercicios a la distancia. La lancha del "Grau" llegó al sumergible, a cuya toldilla saltaron el Ministro, el Director de Marina y el Capitán del puerto, quienes penetraron dentro del sumergible, acompañados de los jefes de esa unidad naval, Tenientes Althaus y Valdivieso. Se trataba de hacer la primera inmersión oficial para apreciar las condiciones del sumergible y la pericia del personal de tripulación. La mañana, aunque velada por ligera niebla, era clara.*
>
> *Cerradas las escotillas, a las 11 AM, el "Ferré" largó sus amarras, y a la voz del Comandante, señor Althaus, los poderosos motores eléctricos removieron en remolinos el agua e impulsaron el barco, que se deslizó hacia la rada exterior, hasta más allá del dique. A la voz del segundo Comandante, señor Valdivieso, de "preparar la inmersión", se abatieron rápidamente las barandillas y el abrigo de navegación, y el personal desapareció por tres escotillas. Despejada la cubierta y cerradas las tapas, el "Ferré" empezó a sumergirse y poco después sólo se veía sobre la superficie del mar los palos de los periscopios escudriñando el horizonte. Cuatro minutos después no quedaba a la vista el menor vestigio del barco.*
>
> *Pasaron cinco minutos y, de pronto, aparecieron primero los periscopios y luego medio casco del "Ferré", que navegaba entre dos aguas más allá de un barco fondeado a barlovento de la bahía.*

Por razones de tiempo no podemos trascribir el largo relato sino sólo algunas partes de él. Luego de producirse esa maniobra, el acucioso periodista apuntó lo siguiente:

> *Se abren y se cierran numerosas válvulas; se pasa lista de la tripulación y el segundo Comandante recorre el barco interiormente de*

popa a proa, dictando en alta voz las órdenes del caso, que son ejecutadas con gran rapidez. Todo está listo. Los flancos de seguridad y el aire comprimido que harán reflotar el barco; el agua en las cajas de equilibrio, que lo mantendrán horizontal bajo las aguas, las bombas: en una palabra, listo todo el complicado mecanismo del sumergible.

A la voz de "¡Abrir todas las inundaciones!", que es repetida de popa a proa, se oyó un ruido sordo: es el agua del mar que se precipita entre los dos cascos. Por el ocular del periscopio se ve primero la cubierta barrida por las olas, próximo a desaparecer. Las órdenes se suceden, señalando rumbos y demandando profundidades. Pronto el barco se halla a diez metros de profundidad. Por el ocular del periscopio sólo se ve una claridad azulada que, poco a poco, va oscureciéndose, conforme se profundiza más el barco. Un registrador doble va marcando el gráfico de la inmersión, en dos curvas: de inclinación y de profundidad. El silencio se ha hecho a bordo.

De vez en cuando se oye el ruido producido por una válvula que se abre, una llave que se cierra, un volante o una palanca que gira, y el ruido peculiar del aire comprimido que, entrando por la parte superior de los tanques, expulsa el agua en ellos contenida, prestando así gran flotabilidad al barco. Las bombas expulsan cuatro y doce toneladas de agua por minuto, hasta ponerlo en su línea de flotación; se abren las escotillas después de haber equilibrado las presiones atmosférica e interior, aumentada esta por las cargas de aire comprimido de las cajas de equilibrio, aumento que se aprovecha para probar su "estanqueidad" y para proceder al descenso en caso de que ella sea buena. En esta impresionante y ruda maniobra permanece el personal del barco, que recorre la bahía más allá del dique y en la zona suroeste durante una hora larga. A la una de la tarde se ve desde tierra aparecer dos puntos en la superficie del mar: son los periscopios del "Ferré". Poco después surge el barco y la bandera flamea al aire nuevamente.

El "Kangourou" retornó al puerto francés de Tolón y repitió la maniobra embarcando esta vez al "Palacios". Llegó al Callao a mediados de octubre de 1913. Ese sumergible estuvo operativo el 5 de noviembre de ese mismo año. Los primeros oficiales del "Ferré" fueron el Teniente Primero Juan Althaus Dartnell, primo del heroico Jorge Chávez, y el Teniente Segundo César A. Valdivieso Castro. Los primeros oficiales del "Palacios" fueron el Teniente Primero José R. Gálvez Chipoco y el Teniente Segundo Enrique Monge Medrano.

Los miembros de la Misión Naval Francesa en el Perú vieron con profunda satisfacción estas adquisiciones que ponían en relieve la tecnología de los astilleros de su patria. Con el propósito de reforzar los conocimientos de nuestros oficiales submarinistas, se contrató al Capitán de Fragata francés Joseph Alexandre Theron, que tuvo a su cargo la instrucción avanzada de las tripulaciones, la comandancia de la Estación de Sumergibles y otros cargos más, vinculados con el mantenimiento de los mismos. Con estas adquisiciones el Perú se convirtió en el primer país de América del Sur poseedor de una fuerza de submarinos. Lo seguirían Chile, Brasil, Argentina, Venezuela, Colombia y Ecuador.

En 1914 estalló la Primera Guerra Mundial, que impidió el cambio de las baterías de los sumergibles franceses, las cuales tenían una vida útil de cinco años. Ya en 1916 operar en los sumergibles "Ferré" y "Palacios" tenía elevado riesgo. En 1920 se acordó suspender los ejercicios de inmersión para no poner en peligro la vida de sus tripulantes. Un año más tarde, previo informe de una comisión altamente especializada, se les dio de baja.

En nuestras adquisiciones navales, a lo largo del siglo XX, como ya se dijo, jugó un papel de suma importancia la "Asociación Nacional Pro-Marina", institución patriótica integrada por civiles y marinos, unidos por el plausible afán de lograr para el Perú una marina moderna y prestigiosa, digna de sus nobles tradiciones. Al darse de baja a los sumergibles "Palacios" y "Ferré" hubo diversos pareceres sobre la clase de submarinos que debían reemplazarlos. Corría el año 1920; el presidente Augusto B. Leguía iniciaba su largo segundo gobierno y una de sus primeras decisiones había sido contratar una misión naval norteamericana. Esta, que tan honda y positiva huella dejó en nuestra Marina, recomendó la adquisición de submarinos estadounidenses, que habían recogido importantes aportes tecnológicos durante la Primera Guerra Mundial. Así, pues, se acordó la construcción de seis submarinos tipo "R" en The Electric Boat Co. de Groton Connecticut. Por razones económicas, en vez de seis sólo se ordenó la construcción de cuatro unidades. El Perú tenía como vigas maestras de su aún débil poder naval a los submarinos. La construcción de los submarinos, absolutamente indispensables para la defensa nacional, se comenzó en los primeros meses de 1924. Una comisión de oficiales nuestros supervisó en todo momento los progresos en la construcción de los submarinos "R", dotados de los elementos más modernos en dicha arma. En 1926 se probó exitosamente el "R-2" y, poco después, el "R-1". Ambas unidades llegaron al Callao el 12 de diciembre del ya mencionado 1926. Dos años más tarde, el 5 de noviembre de 1928, arribaban a nuestro primer puerto el "R-3" y el "R-4". Ya teníamos la primera División de Submarinos, con buques de primerísima clase, compatibles a los de las grandes potencias, dicho todo esto sin chauvinismo alguno. El primer jefe de esta

División fue el Capitán de Navío Enrique Monge, y junto a él estuvo una pléyade de brillantes oficiales que fueron sucediéndose con el transcurso de los años, manteniendo muy en alto una brillante tradición de capacidad, vocación y patriotismo.

Los submarinos "R" elevaron la moral de nuestros marinos y constituyeron una valiosa fuerza disuasiva. Su accionar fue infatigable; navegaron miles de millas en incontables ejercicios y tareas de patrullaje sobre todo durante la Segunda Guerra Mundial. Cuando la guerra con Colombia parecía inevitable, el "R-1" y el "R-4" llegaron a la boca del caudaloso río Amazonas, mientras el "R-2" y el "R-3" permanecían alertas en el Pacífico. También estuvieron listos para la acción al producirse el conflicto con el Ecuador, en 1941. Pero más allá de estas misiones de carácter bélico, los submarinos "R" fueron durante varias décadas el eslabón de acero que unió a nuestros marinos con la civilidad en todos los puertos del Perú. Como ha relatado el Almirante Federico Salmón de la Jara, del cual guardo recuerdo entrañable, quien nació en 1911 y nos dejó para siempre el año pasado, los submarinos "R" formaban parte del paisaje, de lo cotidiano y querido de nuestros puertos —principalmente el Callao— donde las gentes los veían llegar y zarpar con familiaridad, sencillez y cariño. Paradójicamente esos buques que tenían como misión atacar fieramente al enemigo, eran para los peruanos un símbolo de solidaridad y de orgullo que convocó a muchos hombres que sintieron el llamado de la vocación naval.

> " En 1926 se probó exitosamente el "R-2" y, poco después, el "R-1". Ambas unidades llegaron al Callao el 12 de diciembre del ya mencionado 1926. Dos años más tarde, el 5 de noviembre de 1928, arribaban a nuestro primer puerto el "R-3" y el "R-4". Ya teníamos la primera División de Submarinos, con buques de primerísima clase, compatibles a los de las grandes potencias".

Con galano estilo y admirable memoria el Almirante Federico Salmón de la Jara nos narró también el retorno de los cuatro submarinos "R" a New London, en 1950, para ser sometidos a un recorrido total y a una modernización en la medida de las posibilidades de la estructura de los buques. Escapan a mis conocimientos los detalles técnicos de los trabajos realizados en los submarinos y sólo cabe resaltar que cuando estos llegaron a Groton, donde están las ins-

"En octubre de 1953 se lanzó al mar el primer submarino tipo "S" y en julio de 1954 llegaron al Callao los dos primeros buques de esta clase. Los dos submarinos restantes arribaron al puerto chalaco en noviembre de 1957, conformando la Segunda División de submarinos".

talaciones de The Electric Boat Co. la sorpresa de quienes los habían construido en la década de los años veinte fue realmente extraordinaria. El mantenimiento dado a nuestros submarinos había sido excelente. Ellos fueron una suerte de aulas flotantes donde se habían formado decenas de oficiales con el mayor rigor académico y abundante experiencia práctica. Premunidos de moderna tecnología, luego de adquirir nuevas experiencias y conocimientos gracias a la insaciable capacidad de aprendizaje de nuestros oficiales, los "R" volvieron al Callao en diciembre de 1950, dejando en Estados Unidos una grata imagen de profesionalismo, caballerosidad y calidad humana, tanto la oficialidad cuanto el personal subalterno.

Una vez modernizados los "R", el Gobierno del General Odría, donde era Ministro de Marina el influyente Almirante Roque A. Saldías, decidió incrementar nuestro poder disuasivo respecto a otras marinas de la región. Ya comenzaban a construirse los submarinos atómicos y la Guerra Fría ponía al mundo verdaderamente al filo de la navaja. Se decidió que The Electric Boat Co., que había construido los "R" y los había modernizado con tanto éxito, construyera cuatro nuevos submarinos de tipo Mackerel, con todos los adelantos alcanzados en esta clase de buques que, ciertamente, eran muchos y de gran importancia. Pero hubo un detalle adicional que merece remarcarse. Las dotaciones de estas nuevas adquisiciones siguieron cursos de instrucción en la Escuela de Submarinos de New London. Esto constituye, en toda circunstancia, un binomio ideal: material y hombres de primera clase. Oficiales y tripulantes que nunca cayeron en el peligrosísimo pantano de la rutina, sino que, por lo contrario, pugnaban por adquirir nuevos conocimientos, con una inquietud permanente por estar al día en todo lo concerniente a su especialidad. Una vez más se honraba la tradición de ser continuadores de la huella trazada por los primeros submarinistas de América del Sur.

En octubre de 1953 se lanzó al mar el primer submarino tipo "S" y en julio de 1954 llegaron al Callao los dos primeros buques de esta clase. Los dos sub-

marinos restantes arribaron al puerto chalaco en noviembre de 1957, conformando la Segunda División de submarinos. La primera, obviamente, la formaban los "R".

Los submarinos "S" nos pusieron al mismo nivel que los que poseían los Estados Unidos y otras armadas del continente. Por esta razón pudimos participar en operaciones y ejercicios conjuntos, como la "Unitas". En suma: los "S" desempeñaron el mismo papel que los "R" en su tiempo: fueron escuelas donde no sólo se formaron excelentes submarinistas peruanos, sino jóvenes oficiales de otros países iberoamericanos. Los submarinos "S" recibieron el nombre de "Dos de Mayo", "Abtao", "Angamos" e "Iquique". Los "R", por su parte, se llamaron "Islay", "Casma", "Pacocha" y "Arica". A fines de la década de los años noventa del siglo XX, los submarinos "S" pasaron a la condición de inactividad, peldaño previo de la baja definitiva.

Alemania, tanto en la Primera como en la Segunda Guerra Mundial, demostró una gran capacidad para el diseño y construcción de submarinos de excelente calidad. Dividida después de la destrucción del III Reich, Alemania Federal se recuperó rápidamente en todos los aspectos y su poderosa industria comenzó a producir maquinaria, artefactos, etc., que muy pronto alcanzaron lugar de privilegio en todos los mercados del mundo. Su producción bélica, sin embargo, estaba sujeta a limitaciones impuestas por los Aliados. La Guerra Fría hizo necesario descartar muchas de esas limitaciones y Alemania demostró a propios y extraños que su brillante tradición como constructora de submarinos no había decaído sino que alcanzaba cotas de óptima calidad. Destacaba dentro de la producción germano-occidental el submarino modelo "209", que según el Almirante Salmón de la Jara "llenaba las aspiraciones de nuestros submarinistas". Así, pues, en marzo de 1971 se comenzó a construir en los astilleros de Howaldswerkw Deutsche Werf R.G., en Kiel, el primer submarino que arribó al Callao el 2 de noviembre de 1974. Este buque recibió el nombre de "Islay" y los que lo siguieron fueron el "Arica", el "Casma", el "Antofagasta", el "Chipana" y el "Pisagua", que llegó en 1983. En total, seis.

Estos submarinos trajeron nuevos adelantos, producto de una industria deseosa de recuperar nuevamente el lugar de privilegio que siempre tuvo. Eran buques ciento por ciento de ataque, que cumplieron brillantemente las más difíciles maniobras y ejercicios. Obviamente sus dotaciones también eran de lujo. En el mantenimiento de estas unidades el S.I.M.A. demostró su alto grado de capacidad y el gran profesionalismo de sus diversos especialistas. Otras adquisiciones de submarinos fueron los norteamericanos de tipo "Guppy".

"La Escuela de Submarinistas es el emporio de talento, esfuerzo y patriotismo donde se forman los submarinistas de nuestra patria. Data del 1° de marzo de 1939 y fue la primera de América Latina. Más de 70 promociones de oficiales y también más de 90 promociones de personal subalterno son cifras que dan cumplida cuenta de la exitosa continuidad y constante superación de esta Escuela".

Se compraron dos: el BAP "La Pedrera" y el BAP "Pacocha". El primero llegó en diciembre de 1976 y el segundo, reacondicionado en el S.I.M.A, entró en funciones en 1978.

Los submarinos alemanes "209" nos han permitido participar exitosamente en importantes ejercicios internacionales con diversas marinas continentales, como la ya mencionada "Unitas" y la "Passex". Con la Marina de Guerra Norteamericana efectuamos los ejercicios "Subdiex" y "Siforex". Los detalles técnicos de estos ejercicios los conoce minuciosamente el distinguido auditorio.

La Escuela de Submarinistas es el emporio de talento, esfuerzo y patriotismo donde se forman los submarinistas de nuestra patria. Data del 1° de marzo de 1939 y fue la primera de América Latina. Más de 70 promociones de oficiales y también más de 90 promociones de personal subalterno son cifras que dan cumplida cuenta de la exitosa continuidad y constante superación de esta Escuela, que también abrió generosamente sus puertas para que se formaran en ella marinos de varios países de América del Sur. Nuestra Escuela de Submarinos cuenta desde el año 2004 con un Simulador de Ataque y un Simulador de Trimado, elementos de gran utilidad en la formación de los submarinistas.

Nuestra Marina de Guerra posee al presente seis submarinos con alto nivel de alistamiento. Sigue siendo la mayor fuerza de América Latina y podemos confiar en su capacidad disuasiva. Chile ha incorporado a su Armada dos submarinos de la clase "Scorpene", de tecnología franco-española. Son prototipos y se los cataloga como los mejores submarinos convencionales de la región. Uno de ellos fue afectado por el maremoto del 2010. Brasil es quien anuncia grandes novedades en lo que atañe a submarinos. En noviembre del año pasado el Comandante de esa Fuerza, Almirante Julio Moura Neto, anunció

que se planeaba contar con una flota de seis submarinos nucleares y veinte convencionales, que serían empleados para garantizar la defensa de los gigantescos recursos de petróleo que poseen ante la amenaza de "agresiones potenciales". El plan de articulación y equipamiento de la Marina brasileña ha previsto sumar los submarinos nucleares desde el presente al año 2047. Cada uno de ellos costará aproximadamente 550 millones de euros y serán construidos en el astillero "Itaguaí", en el Brasil, pero la tecnología se la venderá Francia. Venezuela, por su parte, gestiona la adquisición en Rusia de nueve submarinos, cuyo costo total será de 1.500 millones de dólares.

Distinguido público:

Con orgullo de peruano plenamente identificado con nuestra Marina de Guerra, hago llegar mi modesta pero muy profunda felicitación a la Fuerza de Submarinos en su primer centenario. Ella nunca ha descendido del alto sitial de profesionalismo que siempre la caracterizó. Jamás decayó tampoco la moral, la vocación, la mística y la entrega de nuestros submarinistas. Hombres de honor unidos por una lealtad imbatible y austera, conforman una fuerza compacta de principios y rectitudes que se han transmitido de generación en generación. Por todo ello, en esta auspiciosa fecha centenaria, merecen que se les reitere el cariño, el apoyo y la gratitud de todos los peruanos.

Centenario submarinista en el Perú



Capitán de Fragata
JUAN CARLOS LLOSA PAZOS

Es el submarino una de la maquinas más complejas y poderosas que ha inventado el hombre. Desde principios del siglo XX los Estados los emplean para preservar sus intereses y garantizar su soberanía, contribuyendo en la actualidad a afianzar la paz en el planeta. Dominar las entrañas de este buque requiere de hombres de mar, audaces, templados y pacientes, que se mimeticen con la sorpresa y velocidad del tiburón.

El Perú puede enorgullecerse de poseer la más antigua y prestigiosa fuerza naval de submarinos de la región sudamericana, misma que cumple este año el primer centenario de su creación. Su añeja e impecable reputación trasciende nuestras fronteras, ya que en nuestra Fuerza de Submarinos no sólo se han formado marinos peruanos, sino también submarinistas de Argentina, Brasil, Colombia y Venezuela.

La aventura en las profundidades del mar de los submarinistas peruanos se inició con el afirmado del Pabellón Nacional sobre la cubierta de los sumergibles "Ferré" y "Palacios", el 19 de agosto de 1911. Ambas unidades fueron diseñadas por el ingeniero naval Máxime Laubeufen, por encargo del presidente Augusto B. Leguía. En su segundo mandato, Leguía adquirió cuatro submarinos "R", construidos por la firma norteamericana Electric Boat Division, los que llegaron al Callao entre 1926 y 1927. Estos buques constituyeron la más moderna y compleja maquinaria de defensa que poseía el Estado peruano por aquel tiempo. A lo largo de las casi cuatro décadas que estuvieron en servicio los "R", se formaron a bordo muchas generaciones de submarinistas. Los "R" desempeñaron importantes tareas en la campaña naval de 1941 de la guerra con el Ecuador y en la protección de puntos críticos en nuestro litoral norte, como la Refinería de Talara, durante la Segunda Guerra Mundial. Los continuos y exigentes patrullajes durante esos años permitirían que las dotaciones de los submarinos "R" acumularan gran experiencia en su operación y tácticas de ataque. Terminado el ciclo de su vida útil, fueron remplazados por cuatro submarinos norteamericanos a partir de 1954, gracias a la visión del Vicealmirante Roque Saldías, quien, sopesando las lecciones aprendidas de la Segunda

Guerra Mundial, apostó por el submarino y por los destructores, dotados del centro de información de combate como elementos capitales para la defensa marítima del Perú.

Años más tarde se integrarían a la Fuerza de Submarinos dos unidades más, de fabricación norteamericana. Entre mediados de 1970 y 1980 nuestro poder subacuático se completaría con seis unidades Tipo "209", construidas en Alemania, haciendo un total de doce submarinos, constituyéndose una fuerza naval sin paralelo en la región. Los seis submarinos "209" se hallan en servicio activo en la actualidad, y a pesar de sus años, gozan de gran prestigio a nivel mundial entre sus pares, debido al profesionalismo del submarinista peruano. Los "209" constituyen una de las armas más poderosas con que cuenta la Marina de Guerra del Perú para cumplir su misión constitucional. Su permanente presencia en las profundidades del Mar de Grau es garantía de nuestra soberanía.

La vida a bordo en un submarino es una experiencia inolvidable. Dentro de su casco habita, más que un equipo, una familia, que puede convivir semanas bajo el agua, con las limitaciones que ello implica. Su propósito no es otro que estar listos en todo sentido para convertirse en un arma letal cuando los intereses del país o la vida de nuestros compatriotas estén en peligro. Es este poder —el que nuestros submarinistas saben manejar con reconocido talento— absolutamente indispensable para salir airosos en la defensa marítima.

Para quienes alguna vez nos hemos sumergido en el Mar de Grau, sabemos bien que "una vez submarinista, siempre submarinista".

Vidas Ejemplares

Vicealmirante
Alberto Indacochea Queirolo

Publicado en la Revista Snorkel, Setiembre 2011



El Vicealmirante José García Castaños, presidente del Consejo Directivo de la Asociación de Oficiales Submarinistas, rindió un homenaje a los hombres ilustres que han tripulado y formado parte de nuestra larga tradición submarinista. Para ello, asistió el 14 de junio, en compañía del Vicealmirante Julio Pacheco Concha y de una comisión de Oficiales del Consejo Directivo, a la residencia del Vicealmirante Alberto Indacochea Queirolo, nuestro oficial submarinista más antiguo, para rendirle un homenaje a él y a todos nuestros consocios y compañeros de armas.

La cita fue en una fría mañana de junio que contrastaba con la cálida bienvenida que nos brindó su familia, conformada por Rosita (su esposa y compañera de toda la vida), y sus hijos Alberto, Cecilia, Anita y José Luis. Fue realmente gratificante compartir momentos extraordinarios y traer al presente recuerdos inolvidables de la experiencia del Almirante, desde su ingreso a la vida submarinista, abordando luego su largo y fructífero servicio en nuestros queridos buques.

El Almirante nos contó que pertenecer a la Fuerza de Submarinos fue una aspiración que siempre tuvo, y que lo que más le asombraba era el hecho de que unidades tan pequeñas pudieran haber tenido tanto éxito, como el alcanzado por la Marina alemana en la Primera y Segunda Guerra Mundial. Nos recordó que cuando ingresó al servicio de submarinos, lo hizo sin haber pasado previamente por la Escuela de Submarinos. A ella asistió posteriormente, debido a que en 1942, cuando servía en el BAP "Guise", un destructor proveniente de Estonia, que efectuaba patrullaje de rutina en la zona norte, con base en el puerto de Talara, como parte del sistema de defensa de objetivos estratégicos de los aliados en la II Guerra Mundial, tomó conocimiento de que la División de Submarinos requería oficiales para dotar sus unidades. En esa época, nuestros submarinos tenían prolongados patrullajes que databan desde el conflicto con el Ecuador en el año 1941.

En esas circunstancias solicitó su incorporación a la Fuerza de Submarinos. Luego de ser nombrado, fue destacado al BAP "R2". El Almirante Indacochea nos confió que su primer contacto con el cetáceo de acero, y como les debe de haber pasado a muchos, fue paralizante: se encontró con mil llaves, manómetros y equipos que pensó no podría operar nunca. Sin embargo, aquí es donde nuestro personal subalterno siempre ha jugado un papel muy importante. La dedicación, el cariño y el convencimiento de la necesidad de forjar a aquellos bisoños oficiales que en un futuro iban a comandar, es lo que sienta las bases sólidas de intercambio profesional y de amistad que perdura con los años. "Guardo gratos recuerdos de muchos técnicos y oficiales de mar que me enseñaron todos esos detalles del conocimiento integral de armas submarinas", contó el Almirante Indacochea.

El Almirante nos dijo que el momento más importante de su carrera se dio cuando tuvo la suerte de ser nombrado Comandante del BAP "R1" y luego del BAP "Abtao".

A continuación, queremos compartir algunos pasajes de la entrevista y de esos gratos momentos que pasamos con la familia Indacochea.

> *Todo oficial de submarinos que haya sido Comandante, ha sentido la enorme satisfacción que ello significa. Es la culminación de su carrera, donde aplica todo lo estudiado y aprendido por años. Esto conlleva una enorme responsabilidad que nos pone en prueba permanentemente y nos plantea situaciones difíciles que tenemos que afrontar en forma solitaria [...].*
>
> *Una anécdota que recuerdo, ocurrió cuando me encontraba patrullando en el "R2" frente a las costas de Talara. De noche, con una oscuridad casi total, sólo se contaba con la vista y el oído como elementos de detección. No existía ni el sonar ni el radar. Yo estaba de guardia en el puente, con el submarino regresando a puerto. Cuando me encontraba escudriñando el horizonte para ubicar Punta Pariñas como punto de recalada, detectamos una silueta oscura que repentinamente comenzó a crecer; vimos un barco petrolero inmenso, que nos pasó muy cerca por babor, e hizo tambalear al submarino y sacar de sus literas a casi toda la tripulación. El petrolero no nos había avistado. El Comandante subió sobresaltado al puente, y al ver la gigantesca popa del navío, no tuvo mejor expresión que decir que "Dios era marino y peruano".*
>
> *Con esta anécdota he querido graficar los riesgos a los que estuvimos expuestos por la falta de medios tecnológicos que nos brindaran un*

mínimo de seguridad. Estas fueron las constantes de las operaciones de los submarinos de esa época, los cuales desempañaron una labor sobredimensionada a sus capacidades, tareas poco reconocidas a veces. Poco se ha difundido de la labor que tuvieron los submarinos en el conflicto contra el Ecuador en 1941, y en los patrullajes efectuados en el norte del Perú durante la Segunda Guerra Mundial. Tal vez esta haya sido una buena oportunidad para haberlo rememorado [...].

La profesión del submarinista es apasionante y demanda todo de nosotros. Sin embargo, muchas veces sentimos que no somos retribuidos ni reconocidos. Durante toda la existencia de los submarinos hemos vivido periodos de asignaciones escasas de recursos que merman las capacidades operativas de nuestras unidades, ante la inmovilidad de las autoridades políticas que nunca han entendido la importancia de las Fuerzas Armadas, de la Marina de Guerra y de los submarinos. A pesar de ello, siempre hemos tratado de mantener el espíritu y la operatividad de nuestros buques. A los jóvenes oficiales submarinistas quiero decirles que son los portadores del espíritu submarinista forjado con el paso de los años por muchas generaciones que dieron todo de sí, sin mediar mayor motor que el amor y la vocación por nuestra Marina de Guerra y nuestros submarinos. En los tiempos actuales, su vocación va a ser puesta a prueba y van a necesitar redoblar sus esfuerzos para conseguir sus objetivos. Todas las generaciones pasadas de submarinistas estaremos con ustedes.

El Consejo Directivo de nuestra Asociación expresa su agradecimiento al Almirante Alberto Indacochea por el honor de tan extraordinaria reunión submarinista en la que la invalorable presencia de su familia nos demostró una vez más cómo nuestro servicio en los inolvidables submarinos trasciende y se hace parte de la vivencia familiar.

Quedamos complacidos de estrechar la mano y confundirnos en un submarinista abrazo, con un maestro del arma submarina peruana recordado y reconocido como tal por muchas generaciones, y cuya experiencia y sabiduría forman parte de la historia viviente de nuestros submarinos.

¡Una vez submarinista, siempre submarinista!

Nota del director: *La revista "Snorkel" agradece sinceramente la asistencia del Vicealmirante Julio Pacheco Concha Hubner a la visita documentada en este artículo.*



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

Para sugerencias y comentarios sobre la *Revista de Marina*
escríbanos al e-mail: revismar@marina.mil.pe



REVISTA DE MARINA AÑO 104 / NÚMERO 2 - 2011

EDITORIAL

5 CALM. ERNESTO LERMO RENGIFO / DIRECTOR

ESPECIAL

9 CELEBRACIÓN POR EL CENTENARIO DE LA FUERZA DE SUBMARINO
CALM. CESAR PRADA UGAZ

INFORMATIVO

21 UNA FUERZA CENTENARIA AL SERVICIO DEL PERÚ
VALM. (R) PEDRO ALFONSO PANIZO ZARIQUEY

27 CIEN AÑOS DE SUBMARINOS PERUANOS
VALM. (R) JOSÉ GARCÍA CASTAÑOS

PANORAMA

33 TECNOLOGÍA PARA EL CORTE DE CASCO RESISTENTE DE LAS UNIDADES SUBMARINAS
C. DE N. LUÍS ENRIQUE SACO-VÉRTIZ PORTAL

41 EL SUBMARINISTA Y EL ESTRÉS EN COMBATE
TTE. 1° GABRIEL DONAYRE MONTESINOS

HISTORIA

49 RESEÑA SOBRE LA VIDA DEL CREADOR DEL HIMNO DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ, UN MARINO EMBLEMÁTICO
TTE. 2DO (R) RAFAEL QUIRÓS QUIÑONES

63 CENTENARIO DE LA FUERZA DE SUBMARINOS DEL PERÚ
VALM. (R) GUSTAVO BARRAGÁN SCHENONE

NACIONAL

77 NOTICIAS NACIONALES
LIC. TATIANA FIGUEROA LÓPEZ

INTERNACIONAL

87 NOTICIAS INTERNACIONALES
C. DE F. JORGE E. ANDALUZ ECHEVARRÍA

COMENTARIOS Y PUBLICACIONES

93 **PUBLICACIONES**
SRA. ESPERANZA NAVARRO PANTAC
COMENTARIOS

102 CENTENARIO SUBMARINISTA PERUANO
VALM. ALFREDO PALACIOS DONGO

104 DISCURSO EN EL CENTENARIO DE LAS FUERZAS SUBMARINOS
DR. HÉCTOR LÓPEZ MARTÍNEZ

118 CENTENARIO SUBMARINISTA EN EL PERÚ
C. DE F. JUAN CARLOS LLOSA PAZOS

120 VIDAS EJEMPLARES: VALM. ALBERTO INDACOCHEA QUEIROLO

Año 104 / número 3 - 2011

REVISTA DE MARINA

Especial:
Reflexiones y propuestas para la gestión educativa y académica institucional



REVISTA DE MARINA

Año 104 / número 3 - 2011

REVISTA DE MARINA

Año 104 / número 3 - 2011

Dirección editorial
Calm. Ernesto Lermo Rengifo

Edición general
C. de N. Joel Garay Roncal

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

Comité editorial
Calm. Ernesto Lermo Rengifo
Calm. Fernando Casaretto Alvarado
Calm. Francisco Yábar Acuña
C. de N. Jhon Rodríguez Asti
C. de F. Juan Llosa Pazos
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

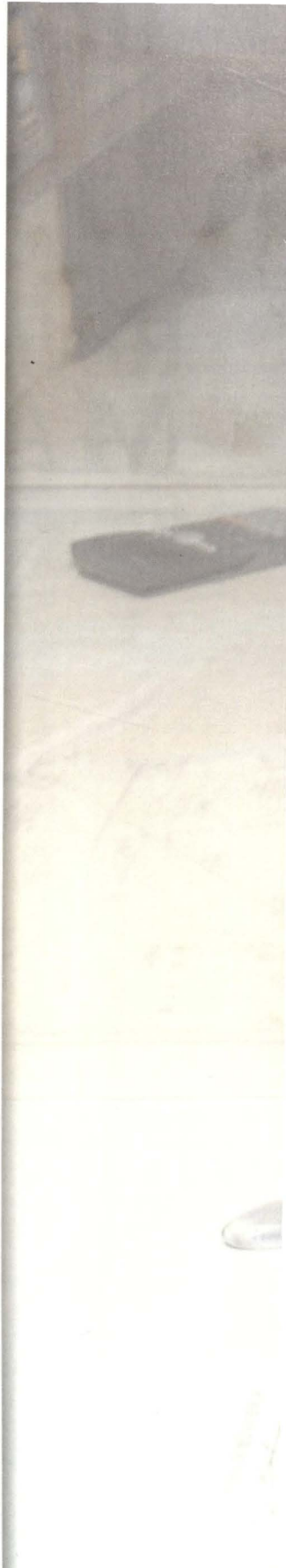
Hecho el depósito legal en la Biblioteca Nacional del Perú Nº 1995-1033
Tiraje: 3.000 ejemplares

Cuidado de edición: R.P. Efrén A. Alcántara
Diseño y diagramación: Fabiola Odiaga Pinto

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 ERNESTO LERMO RENGIFO / DIRECTOR

ESPECIAL

7 "REFLEXIONES Y PROPUESTAS PARA LA GESTIÓN EDUCATIVA Y ACADÉMICA INSTITUCIONAL

CAPITÁN DE FRAGATA JUAN CARLOS LLOSA PAZOS

INFORMATIVO

33 CULTURA ORGANIZACIONAL. COLUMNA VERTEBRAL DE TODA INSTITUCIÓN.

CAPITÁN DE NAVÍO FERNANDO VALERIANO-FERRER GONZÁLEZ

39 GOBERNANZA MARÍTIMA E INTERESES NACIONALES: POLÍTICAS PÚBLICAS COMPARADAS, RUMBO A UNA EFICAZ POLÍTICA MARÍTIMA DE ESTADO.

CONTRALMIRANTE (R) JEAN JESU DOIG CAMINO

47 MECANISMOS DE VARADA Y DESVARADA DE EMBARCACIONES UBICADAS EN EL LITORAL PERUANO PARA CARENA Y MANTENIMIENTO.

CAPITÁN DE FRAGATA JORGE CALIZAYA PORTAL

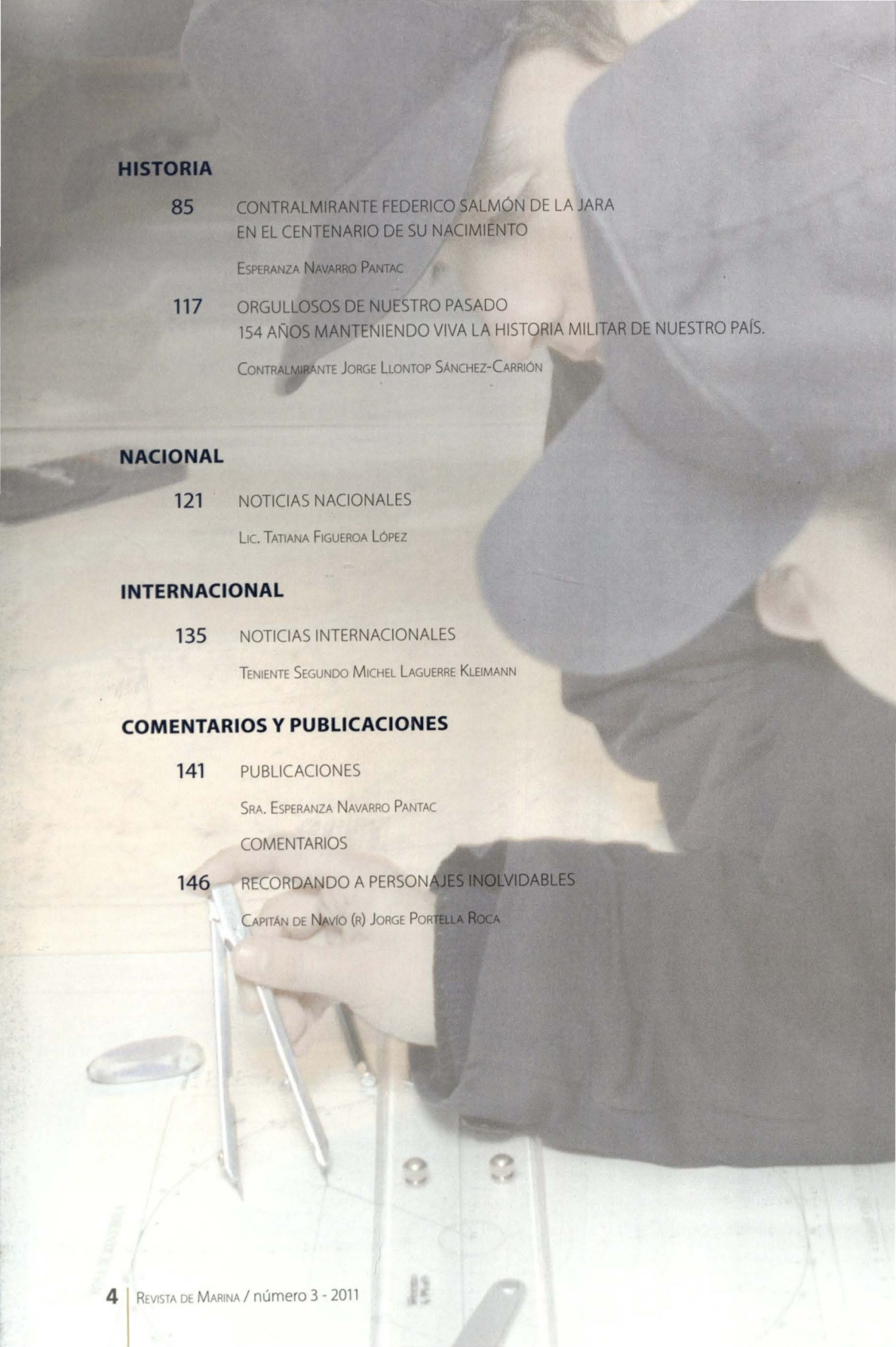
55 EL NUEVO CÓDIGO PROCESAL PENAL PERUANO Y EL DEBIDO PROCESO EN LAS OPERACIONES DE SEGURIDAD MARÍTIMA.

CAPITÁN DE CORBETA EDUARDO ZAMORA CHUNG

PANORAMA

75 ACCIONES SUBMARINAS EN EL PASO DE LAS ISLAS PALAWAN. PRIMERAS ACCIONES EN LA BATALLA DEL GOLFO DE LEYTE.

TENIENTE PRIMERO MIGUEL ÁNGEL FLORES CANCINO



HISTORIA

85 CONTRALMIRANTE FEDERICO SALMÓN DE LA JARA
EN EL CENTENARIO DE SU NACIMIENTO

Esperanza Navarro Pantac

117 ORGULLOSOS DE NUESTRO PASADO
154 AÑOS MANTENIENDO VIVA LA HISTORIA MILITAR DE NUESTRO PAÍS.

Contralmirante Jorge Llontop Sánchez-Carrión

NACIONAL

121 NOTICIAS NACIONALES

Lic. Tatiana Figueroa López

INTERNACIONAL

135 NOTICIAS INTERNACIONALES

Teniente Segundo Michel Laguerre Kleimann

COMENTARIOS Y PUBLICACIONES

141 PUBLICACIONES

Sra. Esperanza Navarro Pantac

COMENTARIOS

146 RECORDANDO A PERSONAJES INOLVIDABLES

Capitán de Navío (r) Jorge Portella Roca



Contralmirante
ERNESTO LERMO RENGIFO
Director

La educación está adquiriendo una importancia cada vez mayor en todo el mundo, pues es considerada como el elemento clave para abatir la pobreza, aumentar la productividad y coadyuvar a la formación de personas autónomas, así como ciudadanos honestos y responsables.

Es un proceso de sociabilización y endocultura de las personas a través del cual se desarrollan capacidades físicas e intelectuales; habilidades, destrezas, técnicas de estudio y formas de comportamiento ordenadas a un fin social.

Sin lugar a dudas, la base del desarrollo en cualquier país del mundo es la educación, la cual representa el verdadero motor de cualquier política económica y social. Esta política está llamada a ser un elemento serio y responsable que genere un mayor conocimiento y viabilice un cambio hacia la modernidad; además de procurar eficiencia en el bienestar y generar la calidad de vida que requieren nuestros pueblos.

Es este un proceso que persiste a lo largo de la vida; por lo tanto, es continuo. La Marina de Guerra del Perú es consciente de ello; es por esta razón que su preocupación también está orientada a la capacitación académica de su personal; pero a una capacitación entendida también en la vivencia de experiencias que ayuden a la búsqueda y expresión del aprendizaje.

La Marina de Guerra cuenta con cinco centros de educación: la Escuela Naval, el Instituto Superior Tecnológico – CITEN, la Escuela Superior de Guerra Naval, la Escuela de Grumetes y la Escuela de Enfermeras; todos estos centros tienen la misión de brindar mayores accesos a la información, con mejoras sustanciales y cerrando brechas educacionales.

Bien se dice que la educación en nuestro país va hacia buen puerto; la idea es revirar hacia una propuesta real e integral, puesto que en el aprendizaje se condicionan y articulan diferentes elementos, como son: infraestructura, presupuesto, docentes, directivos, padres de familia, entre otros.

Sí queremos una educación de calidad, necesitamos educadores de calidad, capaces de liderar las transformaciones necesarias. Ninguna reforma educativa ha triunfado en el mundo sin que los educadores hayan asumido con entusiasmo y creatividad el compromiso que la sociedad y nación demanda.

De ahí la nobleza de la educación, que debe llegar a ser la tarea humanizadora por excelencia, el medio privilegiado para que cada persona aspire a una vida en plenitud y pueda, con la necesaria abnegación y esfuerzo, hacerla factible.

La fortaleza de un país radica en el grado de educación de sus habitantes. Esta educación es la suprema contribución al futuro del mundo actual, porque tiene que ayudar a prevenir la violencia, la intolerancia, la pobreza, el egoísmo y la ignorancia. Una población bien educada e informada es crucial si se quiere tener democracias prósperas y comunidades fuertes.

La educación es el pasaporte a un mañana mejor.

El Director



Especial:
Reflexiones y propuestas
para la gestión educativa y académica institucional



Reflexiones y propuestas para la gestión educativa y académica institucional



Capitán de Fragata
JUAN CARLOS LLOSA PAZOS

"... la verdadera lealtad a nuestros superiores se demuestra mejor al mostrar el valor moral de ofrecer puntos de vista y las opiniones disidentes en el lugar y cuando sea apropiado"

Almirante Michael Mullen,
Presidente de la Junta de Jefes de Estado Mayor de EE. UU., 2007-2011.

Introducción

En el año 2011 se llevaron a cabo importantes avances en el campo de la educación en nuestra Institución, siguiendo los lineamientos del Plan Estratégico Institucional, emitido por el Comandante General de la Marina, y el respectivo Plan Estratégico de la Dirección General de Educación. Uno de estos trascendentales avances corresponde a los procesos de acreditación de programas de la Escuela Naval y de la Escuela Superior de Guerra Naval ante el Consejo de Evaluación, Acreditación y Certificación de la Calidad de la Educación Superior Universitaria (CONEAU). Entre los logros alcanzados se cuenta la autorización de la inscripción en el Registro Nacional de Grados y Títulos de la Asamblea Nacional de Rectores (ANR) de los grados académicos de Maestro, a las Escuelas Superiores de Guerra del Ejército, Marina de Guerra y Fuerza Aérea.

En todo sistema de educación eficiente y de tan antigua data como el nuestro, se requiere de continua revisión y actualización curricular que permita proveer ininterrumpidamente a la Institución de capital humano altamente calificado para responder con eficacia a las exigencias de la defensa marítima de nuestra Patria.



Recibiendo instrucción práctica.

En este artículo es mi intención plantear algunas reflexiones y propuestas que podrían ser de utilidad para la gestión institucional que corresponde a la educación y, dentro de ella, a la actividad académica que se realiza, aun cuando en algunos casos existan decisiones o procesos en ejecución, ya que algunos de los puntos a tratar podrían sumar en la dirección tomada.

La Escuela Naval: *Excelencia en el liderazgo*[2]

La Escuela Naval del Perú es un referente de la educación institucional que se enraíza en la Academia Real Náutica de Lima, fundada en 1793, de donde egresaron marinos tan notables como el Contralmirante y educador naval don Eduardo Carrasco, así como los Capitanes de Navío José Boterín y Manuel Sauri, quienes cumplieron importantes roles en la joven Armada republicana. La sociedad peruana tiene desde siempre en la Escuela Naval un potencial enorme para formar ciudadanos de bien. Nuestra *Alma Mater* gradúa líderes navales que en el devenir de sus carreras, y de acuerdo con las especialidades que escojan, habrán de convertirse en comandantes de unidades, flotillas, batallones de Infantería de Marina, aeronaves, grupos de operadores especiales, grupos de tareas y de fuerzas operativas, entre otros. Su función principal es tomar decisiones para la acción. En ese sentido, y aunque los marinos no tengamos ninguna duda al respecto, tengo la convicción de que la sociedad, y en particular las instancias políticas, no pueden, bajo ninguna circunstancia, perder la perspectiva de que en los centros de educación de la Marina y las FF. AA. en general, se deben formar siempre hombres y mujeres de armas que esten listos para la guerra, aun cuando suene duro para algunos el término, o para otros, que la posibilidad de ese fenómeno político no sea ya posible que se produzca para el Perú del tercer milenio, al menos en su sentido convencional.

Lo que ofrece la Escuela Naval al país, por su antigua tradición y solvente prestigio, se ve reflejado en el comportamiento del Alférez de Fragata, que

desde sus primeras guardias en el portalón de un buque de guerra, demuestra responsabilidad, iniciativa para la acción y predisposición para la maniobra.

Tal vez, influenciadas por la vorágine de acusaciones, condenas e ímpetus reformadores sin brújula, ciertas políticas públicas de los últimos gobiernos han buscado colocar sobre la educación militar un "velo democratizador" desde los primeros días del presente siglo, como si las profesiones militares de por sí —y durante toda su existencia en el país— hubiesen estado reñidas con la democracia como sistema de gobierno.

En efecto, las políticas públicas mencionadas han establecido en las escuelas militares, el desarrollo de asignaturas que, aunque son muy interesantes, como la filosofía, la antropología, el derecho constitucional, entre otras, han venido a restar horas electivas a asignaturas relacionadas con los sistemas de armas, el liderazgo naval, la navegación, los conocimientos de buques, aeronaves, vehículos de combate y la cinemática naval. Pienso que la magnitud de los efectos de estas políticas públicas se verá en el largo plazo.

El probable origen de estas políticas se puede desprender del texto del Informe Final de la Comisión para la Restructuración Integral de las FF. AA. del año 2002, el mismo que concluyó entre otros puntos, que se debía "reestructurar la currícula de los Centros Académicos de las Fuerzas Armadas con el fin de *garantizar una educación en democracia* de los Oficiales y Sub Oficiales". Curiosamente, el informe fue firmado por oficiales retirados de las Fuerzas Armadas, que en los hechos, estaban reconociendo que ellos mismos no habían sido *educados en democracia*. Pero, ¿qué significa ser *educado en democracia*? Ya que no se define el concepto en el informe, es de suponer que probablemente ni los firmantes hayan tenido una idea consensuada del mismo en relación con las FF. AA. La democracia puede ser entendida y practicada de distintas maneras, según se tenga visiones conservadoras, liberales o socialistas de ella. En Occidente, la democracia representativa —hija predilecta de la democracia liberal— es la gran dominante en la actualidad, y debe ser bien entendida y mejor cuidada por todos los ciudadanos. Su triunfo o su fracaso es responsabilidad de la sociedad misma. Si gobierna la democracia, la educación, como sea que esta, se gestionase dará bajo su manto. Entonces, ¿qué se buscaba con la sentencia que subrayo? ¿No será que la intención de algunos comisionados fue la de llevar las particularidades de esa forma de gobierno al interior de las FF. AA.? ¿No será entonces que los efectos de ese *velo democratizador* los estemos viviendo no sólo en la educación militar sino también en

el mismo régimen disciplinario de las Fuerzas Armadas[3], con los riesgos que ello implica?

Pienso que el accionar de los miembros de las FF. AA. respecto a la democracia se puede resumir en una frase del actor norteamericano Gene Hackman, en la película "Marea Roja", interpretando al Capitán de Navío Frank Ramsey, Comandante del submarino nuclear USS "Alabama": "Nosotros estamos para proteger la democracia, no para practicarla". Y para protegerla de la misma manera que a nuestro país, a nuestras familias, vecinos, compatriotas en general, y a los extranjeros que nos necesiten en el alcance de nuestra jurisdicción, es necesario formar excelentes profesionales de la guerra.

Esto ultimo tenia relación que la carga académica de la carrera naval se basó siempre en la lógica matemática e ingeniería que le permitía al cadete comprender el funcionamiento de equipos y sistemas, soportar sus habilidades y destrezas combativas en los valores y principios que alimentan la identidad de la Armada del Perú, y que a su vez se refuerzan en actividades militares y deportivas.



Educación, capacidad integral a nuestro capital humano.

Más adelante, durante el ejercicio de la profesión, esta se complementaba con otras asignaturas, materias y disciplinas de la gestión institucional y del estudio de la guerra, de la táctica y de la estrategia naval. Así ha sido por generaciones. Sin embargo, para muchos oficiales que empezamos nuestras carreras sin celular, sin correo electrónico, sin Internet, el contenido educativo de ayer ya no es suficiente en estos tiempos. Y no falta razón, porque los futuros comandantes del siglo XXI tendrán que lidiar con escenarios que apenas hace unos pocos decenios resultaban impensables, como ocurrió en su momento con el fenómeno terrorista de principios de los ochentas con respecto a los líderes navales de aquella época.

Haciendo un parentisis aquí, es importante recordar que aquellos líderes se graduaron varias décadas antes de que nuestra Armada poseyera misiles o computadores analógicos para sus sistemas de armas. Sin embargo, con inteligencia, y sobre todo con claridad de objetivos, tomaron decisiones en un contexto muy distinto al de la convencionalidad militar posterior a la Segunda Gran Guerra en la que se formaron, tal vez no siempre obteniendo resultados exitosos inmediatos, como también les sucedió a ingleses y franceses con anterioridad al Perú, en las guerras irregulares que libraron en sus antiguas colonias. Nuestros líderes de aquellos difíciles años, más allá de las percepciones o juicios internos individuales, tuvieron claro que su misión era salvar a nuestra sociedad de la endemoniada locura marxista-totalitaria-asesina. La perseverancia y la adecuación organizacional interna y la resolución combativa otorgaron finalmente la victoria. La Nación sigue estando en deuda con ellos y sus pares, a pesar de los años transcurridos.

Retomando, lo expresado más arriba, hoy en día un marino de guerra está obligado a actuar considerando muchos efectos colaterales a las operaciones navales, tales como la protección del ecosistema marino, el derecho de la población a estar informada, y muchos más. No sólo debe saber respetar el derecho de las personas —como siempre lo ha hecho— como norma de conducta básica, sino que ahora tiene que hacer notar que lo hace. Eso plantea ciertos conocimientos y actitudes, que llamaremos extracurriculares, que les deben ser expuestos a los futuros oficiales, pero no como asignaturas o cursos, sino como seminarios y conferencias, para que no sea afectada la esencia de la profesión.

Por ello, insisto en que no se debe olvidar que la nuestra es una profesión de las armas, y aunque la premisa sea elemental —lo señalo porque en estos tiempos en que parece afincarse un relativismo social heredero de Gramsci, todo está en riesgo de ser desnaturalizado—, los principales esfuerzos deben

orientarse al domino de las armas. De nada nos servirá inculcar la defensa del ecosistema, de los derechos humanos o la práctica de la responsabilidad social, si no estamos en la capacidad de operar con destreza los sistemas de combate que permitan alcanzar la victoria estableciendo anillos de seguridad que posibiliten el libre desarrollo de cualquier actividad lícita.

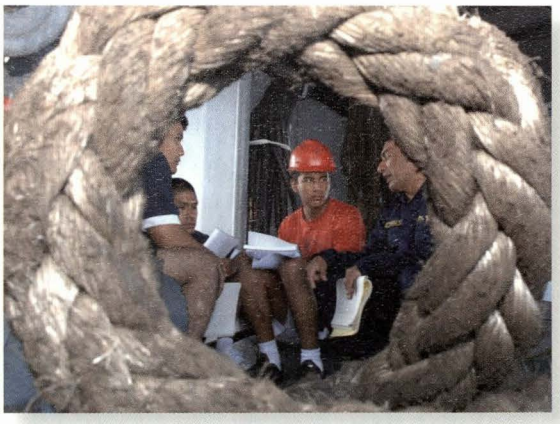
La racionalidad que da el derecho humanitario y demás instrumentos jurídicos, busca aplacar los efectos de sangre en las batallas, y está bien que así se haga. Nuestro Gran Almirante es el gran paradigma de ese respeto a la vida en medio del fuego y la metralla, que separa a los hombres de las hienas. Sin embargo, debe tenerse en cuenta, como no lo hizo la Comisión de la Verdad y Reconciliación en su sesgado juicio del rol de las FF. AA. en la lucha contra el terrorismo, que son consecuencias lógicas del accionar del profesional militar, circunstancias como las que a continuación recojo:

> *"Los Hombres que han vivido suficiente tiempo en una zona de combate como para llamarse veteranos, están poseídos a veces por una furia que les hace capaces de cualquier cosa. Cegados por la ira de la destrucción y soberbiamente despreocupados por sus consecuencias, atacan al enemigo hasta vencer, morir o caer de agotamiento. Es como si estuviesen poseídos por un demonio y no tuviesen ya ningún control sobre sí mismos. Desde el relato homérico del asalto a Troya, hasta la conquista de Dien Bien Phu, la literatura occidental está llena de descripciones de soldados actuando como basiliscos y como locos destructores".*[4]

En mi opinión, una vez consolidado el cadete como hombre diestro para la guerra, luego de cuatro años y medio de estudios de asignaturas de exclusiva incidencia en las ciencias marítimo-navales, para lo cual hay que retirar las que no lo sean, el último ciclo de la carrera debe incluir el dictado de seminarios y conferencias sobre lucha contra el terrorismo y el tráfico ilícito de drogas, sobre economía, intereses marítimos, inteligencia operativa, relaciones internacionales, derecho intencional humanitario, ética y ciencia política; sobre todo esta última materia, por su directa relación con el estudio del poder político, que abarca el militar, y que tiene en *El Soldado y el Estado*, de Huntington, un clásico indispensable para militares.

Adicionalmente a estas ideas, considero necesario incentivar la práctica de la lectura desde el año de aspirante. En ese sentido, podría tomarse como obligatorias y materia de evaluación obras como el *Arte del Mando Naval*, de la Academia Naval de Annapolis; la *Guía del Oficial de Guardia*; *Tácticas de Flota*,

del Capitán de Navío Wayne Hughes; *Historia Militar del Perú*, del General de Brigada Carlos Dellepiane; *El arte de la guerra*, de Sun Tzu; *Influencia del poder naval en la historia*, del Contralmirante Alfred T. Mahan, y *Poder Marítimo, una guía para el siglo XXI*, de Geoffrey Till, así como textos escogidos sobre las principales batallas navales de la historia y publicaciones sobre armas, sistemas de armas navales y las diferentes áreas de la guerra en el mar.



Parte importante de la educación es el trabajo en equipo.

Escuela Superior de Guerra Naval, nuevas oportunidades

Años antes de la inauguración de este centro de enseñanza del más alto nivel institucional, el entonces Capitán de Corbeta Manuel Jiménez[5], importante investigador de asuntos profesionales e institucionales, proponía la creación de la Escuela de Guerra Naval, con carácter urgente, dada su enorme trascendencia en la preparación de los jefes[6], *en la dirección técnica de la guerra y en la búsqueda de la resolución acertada en tiempo de paz de todos los complicados problemas militares que afectan o interesan a la seguridad y existencia de la patria, mediante el conocimiento y estudio de los principios fundamentales del arte de la guerra y su correcta aplicación.*

En efecto, desde su fundación, la Escuela Superior de Guerra Naval – ESUP, fue concebida para el estudio de la guerra en el mar, como fenómeno complejo que tiene muchas aristas, y su conducción a nivel operacional, basada en la investigación y en el dominio de la estrategia y de la táctica naval. Los estudios en esa Escuela de Guerra abarcan también *otros aspectos superiores de la profesión naval*, como reza su reglamento de 1944[7] (el primero fue de 1932[8]).

Con el tiempo, los programas académicos de perfeccionamiento de la ESUP contribuyeron a proveer a la Armada de estrategas navales y gestores institucionales, hasta el nivel de Alto Mando. En sus aulas, durante diferentes periodos de la carrera, se va germinando un hombre de Estado, quien siguiendo

el pensamiento de Mahan se debe convertir en valioso asesor gubernamental, en razón de su rápida imposición de los intereses de su país en caso de emergencia. Para ello considero importante que en el nivel de Alto Mando se profundice el estudio de disciplinadas como relaciones internaciones y política exterior del estado, recursos naturales y energéticos del país y de la región, de las operaciones de información y de la comunicación estratégica, análisis de la evolución institucional, análidis del sistema disciplinario, gestión del capital humano y del cambio, desarrollo de talento y macro economías.

Puede sostenerse que en una primera época las actividades académicas de la Escuela Superior de Guerra Naval se centraron en el estudio de la táctica naval. Más tarde, en las décadas de los setentas y ochentas, el estudio del poder naval y los intereses marítimos sellando una nueva época, acaso la más trascendental en cuanto a su producción académica, en la que se publicaron trabajos de destacados investigadores marítimos y navales, como los Almirantes Luis Ernesto Vargas Caballero, José Carcelén Basurto, Raúl Parra Maza, Julio de los Ríos, el Capitán de Navío Miguel Pérez Carmelino, entre otros.



Autoridades académicas y prácticas abordo.

Posteriormente, la implementación del Programa de Comando y Estado Mayor Conjunto de la Escuela Superior de las FF. AA. – E.S. FF. AA., así como la autorización de la Asamblea Nacional de Rectores para que la ESUP otorgue maestrías, estarían marcando una tercera época para este centro de capacitación superior. Este nuevo escenario puede traer consigo interesantes desafíos, como lo es la enseñanza de nuevos programas, no sólo dirigidos a marinos y militares en general, sino también a profesionales civiles.

La primera de las condicionantes de esta llamada tercera época corresponde al inicio de la E.S. FF. AA. en el año 2007, lo que conllevó a plantear la reformulación de algunos de los programas de las Escuelas de Guerra de las IIAA, en particular los de Comando y Estado Mayor.

Veamos antecedentes relacionados con los orígenes de esta condicionante viene teniendo mucha influencia en la educación militar contemporánea. Como sabemos, la caída del Muro de Berlín significó un drástico giro en las relaciones internacionales y en las políticas de seguridad, así como en los asuntos militares de fines del siglo XX. Este fenómeno obligó principalmente a los países de la OTAN a replantearse sus roles consuetudinarios, proceso signado por el quiebre de paradigmas. Nuevos escenarios, como la proliferación de conflictos de carácter asimétrico, demandaban una mayor integración a nivel operativo entre las instituciones armadas. Es así que surge en los investigadores de defensa y los estrategas militares el concepto de transformación de los asuntos militares, que consiste, *grosso modo*, en la conversión de la organización, de las doctrinas, de los procesos y de la mentalidad de las FF. AA., lo que va más allá de la modernización del equipamiento con tecnología de punta. Visiblemente influenciados por esta corriente, en varios países se crearon o se potenciaron sus escuelas de guerra conjuntas. Esta conversión de la mentalidad militar enfatiza el accionar conjunto, como condición *sine qua non* para alcanzar más eficientes resultados de las operaciones militares, y tiene como piedra de toque la capacitación académica de los mandos medios institucionales (Capitanes de Fragata, de Corbeta, y sus equivalentes) a través del Programa de Comando y Estado Mayor Conjunto.

Este programa busca contribuir a una mayor eficiencia en la conducción militar, mediante la generación de un pensamiento estandarizado para el planeamiento y la ejecución de las operaciones. Vale decir, hablar un mismo idioma, cosa nada sencilla después de siglos de férreas y cerradas identidades, y hasta de no pocas rivalidades de carácter profesional e incluso político. Como sostiene el Contralmirante Juan Polo Wood, primer director de la E.S. FF. AA., *una escuela conjunta coherente, además de racionalizar la instrucción, inculca en los*

oficiales la responsabilidad primordial de trabajar en equipo en las operaciones, así como sus actitudes y perspectivas. Logra que interactúen fomentado el accionar conjunto en un solo sentido, que fortalece la integración y los lazos de camaradería[9].

Para el mejor funcionamiento de la E.S. FF. AA., es indispensable que esta continúe dependiendo del Comando Conjunto de las FF. AA., como lo ha venido haciendo con éxito durante los últimos cuatro años. Esta dependencia funcional permite una constante interacción entre las aulas y el principal usuario final del capital humano capacitado, es decir, el CC. FF. AA. El más alto nivel del comando militar debe imprimir su sello en la formación conjunta, como sucede con las instituciones armadas respecto de sus cadetes, alumnos, grumetes y equivalentes. Las cosas como son, si no mañana o más tarde a alguien se le podrá ocurrir que tampoco las instituciones armadas eduquen a su personal en ningún nivel, con cualquier pretexto, lo que llevaría sin duda a la pérdida de identidad y de mística individual, que es precisamente la clave del éxito de la "conjuntez" que se profesa.

La subordinación de las escuelas conjuntas al comando estratégico militar, el CCFFAA como sucede en nuestro país, se da también de manera análoga en países como España, donde su Escuela Superior de las Fuerzas Armadas (E.S. FF. AA.) forma parte del Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional (CESEDEN), cuyo director —Teniente General o Almirante de los Cuerpos Generales de los Ejércitos— depende del Jefe del Estado Mayor de la Defensa. Lo mismo ocurre con la Escuela Superior de Guerra de Colombia, cuyo director —Vicealmirante o Mayor General del Ejército o de la Fuerza Aérea— se encuentra bajo las órdenes directas del Comandante General de las Fuerzas Militares de ese país; o con la Escuela Superior de Guerra Conjunta de Argentina, que depende del Jefe de Estado Mayor Conjunto de las FF. AA.; o con la educación y doctrina conjunta de las FF. AA. de EE. UU., cuya responsabilidad recae en la Junta de Jefes de Estado Mayor.

El funcionamiento de la E.S. FF. AA. está comprendido en el artículo 79 del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Defensa, en el que se establece que el Comando Conjunto de las FF. AA., entre otras funciones[10], es el encargado de asegurar la capacitación y entrenamiento conjunto de las FF. AA. Más aún, para su fortalecimiento considero que es indispensable la construcción de la sede de las E.S. FF. AA., como está previsto desde su creación, en un terreno del Cuartel General de Ejército, en San Borja[11]. Con la misma lógica y normativa legal esto alzanza al centro de entrenamiento conjunto de operaciones de paz donde se entrena y capacita.

En la Armada este escenario ha devenido en que para el año 2012, el Alto Mando Naval disponga que el Programa de Comando y Estado Mayor Naval, dirigido a los

oficiales superiores de Comando General del grado de Capitán de Corbeta, quede en receso, siendo muy probable que sea reemplazado de manera permanente por el Programa de Comando y Estado Mayor Conjunto de la E.S. FF. AA. Si ese fuera el caso, el Programa Regular Básico de Estado Mayor podría convertirse en un programa táctico-operacional naval dirigido a los Tenientes Primero de las sub clasificaciones de operaciones marítimas y operaciones anfibias y especiales. Parte de la malla curricular de ese programa podría extraerse del COEM naval, lo que incluiría asignaturas como fundamentos de estrategia, estrategia naval, realidad nacional, teoría política del Estado, análisis de la realidad marítima, inteligencia operacional, planeamiento naval operativo, cultura organizacional, oratoria, introducción a las operaciones conjuntas, con la finalidad de que queden expeditos para cursar con éxito el COEM Conjunto. Su duración podrá ser de un año y seis meses en aulas, y el resto del año a tiempo parcial dos o tres veces por semana, en el que la mayor parte de la carga consistiría en seminarios y conferencias. Los periodos electivos de ese programa, más los del COEM conjunto, le permitirán acceder al grado de Magister, que dentro de poco otorgará la ESUP.



Nuestro horizonte es una gestión educativa óptima.



Evaluaciones efectivas y permanentes a nuestro personal.

Para obtener mejores resultados en el programa propuesto, se podría desarrollar un plan de lectura a seguir desde Alférez de Fragata, lo cual podría considerarse como parte del contenido del examen profesional de ascenso a Teniente Segundo y a Teniente Primero.

Paralelamente al programa antes mencionado, se podría dictar uno de *Gestión Institucional y recursos de Estado Mayor,* dirigido a los Capitanes de Corbeta de las sub clasificaciones especialistas, técnicos y especialistas ejecutivos. Este programa se enfocaría en la gestión institucional de las áreas que soportan las Fuerzas Navales, es decir, personal, material, finanzas y presupuesto, educación, intereses marítimos. Tendría adicionalmente como dicentes a los oficiales de servicios, e incluso a profesionales civiles de Marina, que por su tiempo de servicios y sus méritos profesionales puedan ser seleccionados para seguir el programa, como manera de estímulo y a su vez para brindarles nuevas herramientas que favorezcan su capacidad de gestión en sus áreas de labores.

Este programa remplazaría al de Estado Mayor especial y duraría un año a tiempo parcial, teniendo como pre-requisito un programa básico introductorio, que sería paralelo al táctico-operacional naval que propongo, de medio año también, a tiempo parcial.

Para ambos programas se podría invitar a participar a profesionales del sector público, dependiendo del nivel jerárquico del funcionario, principalmente de los Ministerios de Relaciones Exteriores, Interior, Economía y Finanzas.

En cuanto al segundo condicionante de esta llamada tercera época de la ESUP a la que me refiero, es importante recordar que la enseñanza de postgrado en la Marina data de mucho antes de que en el Perú hicieran su aparición en la educación nacional las escuelas de postgrado con sus respectivos diplomados, maestrías y doctorados. Es amplia la experiencia con que cuenta la ESUP, en cuyas aulas han dictado cátedra destacados profesionales civiles y militares como el doctor Francisco Tudela y el Contralmirante jorge Brousset.

Esta experiencia, ahora en sintonía con la educación de posgrado universitario, podría ser volcada al campo académico público y privado. Esto se podría concretar en un mediano plazo, mediante la organización de maestrías abiertas a la civilidad. A ello contribuiría la creación de una facultad anexa a la ESUP, destinada a impartir programas de postgrado de participación mixta —es decir, compuesta por marinos y civiles—, que podría funcionar en una de las casas que el Fondo de Indemnización de Retiro - FIR posee en San Isidro, mediante un convenio, cuyo decanato se encargaría a un catedrático civil de reconocida trayectoria en el mundo académico, dentro y fuera del país.

Los temas de la maestría que se podrían organizar tendrían que tener una clara utilidad, tanto para el funcionario público como para el profesional civil independiente. Estos podrían ser: liderazgo y conducción de organizaciones, inteligencia, operaciones y seguridad de la información, historia naval o comunicación estratégica. Este último tema, que en la actualidad tienen mucha resonancia en la comunicación social, el Coronel May fiel, Jefe de la División de Planeamiento (G-3) del Comando del Ejército de EE. UU. en Europa, dice lo siguiente:

> *En todo el mundo, los medios sociales se están convirtiendo en herramientas comunes para el activismo político y social. Si los líderes militares no entienden estas herramientas, pueden pasar por alto su significativo impacto sobre la naturaleza de los conflictos en el futuro. Los enemigos potenciales de Estados Unidos están utilizando estas tecnologías, ya que redoblan sus esfuerzos. El Ejército de EUA puede, ya sea participar seriamente en el ambiente de los medios de comunicación social, o cedérselo al enemigo. La elaboración de estrategias que toman en cuenta el impacto que surten los medios de comunicación social será una de las claves del éxito en las operaciones futuras.* [12]

Esta interacción civil-militar en el ámbito académico está bien desarrollada —en el grado de maestrías— en la Escuela Superior de Guerra Naval de la Armada Argentina, como en la maestría en Estudios Estratégicos; en la Academia de Guerra Naval de Chile, se dicta la maestría en Gestión de Organizaciones —en alianza con la Universidad Adolfo Ibáñez, con sede en Viña del Mar—; o en la Escuela de Guerra Naval-Centro de Estudios Superiores Navales de la Armada de México, con la maestría de Seguridad Nacional.

Para reforzar esta propuesta podría tomarse en cuenta la siguiente la siguientes ideas:

- Promoción desde el ámbito académico de los intereses marítimos, realizando la organización de foros, seminarios, conferencias y otras actividades en el ámbito académico nacional e internacional, público y privado.
- Desarrollar temas marítimos y navales para ser dirigidos en la Academia Diplomática.
- Formación de redes académicas de búsqueda de talentos civiles, como hacen las universidades norteamericanas con los deportistas, que habrán de convertirse en nuestros Geofrey Till o Milan Vego.
- Promover convenios de intercambio académico con centros e institutos de investigación, escuelas y facultades de educación superior.
- Identificar a oficiales con habilidades y aptitudes para que se desempeñen como docentes de la ESUP.

Un centro de investigación de asuntos profesionales e institucionales

En la actualidad, los centros académicos superiores de mayor prestigio y solvencia en el mundo, incluyen en su organización oficinas o direcciones destinadas a la investigación, a apoyar la gestión educativa y fomentar la investigación científica de sus facultades profesionales. Este tipo de organismos ha sido propuesto en nuestra Marina por los Contralmirantes Andrés Chiarella y Fernando Palomino, entre otros. La idea es crear un *Think-Tank*[13] que genere ideas sobre asuntos profesionales y marítimos, teniendo entre otras consideraciones que existen varios fenómenos políticos, sociales y culturales que pueden afectar, y de hecho afectan, el entorno institucional, su cotidiano quehacer y hasta sus proyecciones estratégicas. Un *Think-Tank* requiere de una continua observación, análisis y estudio para la generación de propuestas de solución surgidas de inteligentes estudios e investigaciones en el campo político, social, militar y económico, con la finalidad de poder identificar oportunamente riesgos para la seguridad naval y nacional. En otras palabras, este Centro serviría de fuente renovable del pensamiento naval, y podría formular informes o propuestas para el diseño de una política naval cada vez más eficiente.

El citado Centro cumpliría las siguientes funciones:

- Organizar, realizar y fomentar investigaciones científico-sociales que coadyuven a la solución integral de los problemas que afronta y afrontará la profesión naval y la Institución.

- Difundir y divulgar a través de publicaciones los resultados de las investigaciones realizadas (creación de una página web y empleo de blogs).
- Contribuir al desarrollo de las ciencias marítimo-navales.
- Fomentar la creación de espacios que promuevan entre los oficiales la actividad investigativa.
- Implementar una memoria corporativa institucional y realizar análisis de casuística.
- Estudiar y analizar las fortalezas, debilidades, amenazas y oportunidades en torno a la profesión en el tiempo que vivimos, así como su proyección al futuro, problemática de captación, establecimiento de parámetros de eficiencia profesional en términos comparativos con décadas anteriores, entre otros.
- Estudiar y analizar la trayectoria institucional, hacer comparaciones del rol que cumple en la actualidad con otras épocas, así como los niveles de identificación del profesional naval con su Institución.
- Reclutar profesionales del área de ciencias sociales, en particular de ciencia política y sociología, como investigadores y analistas que trabajen en equipo con los investigadores navales.
- Formar una red de Expertos o Consultores, con aquellos oficiales superiores egresados de los cursos de perfeccionamiento que tengan dominio de uno o varios de los temas, como intereses marítimos, ciencias sociales, estrategia marítima, estrategia naval y relaciones internacionales, como soporte para el Estado Mayor General de Marina, y que se mantenga permanentemente enlazado con esta dependencia.
- Efectuar investigaciones sobre temas marítimos para instituciones públicas o privadas que lo soliciten.

Un departamento de historia marítima y naval

La investigación, promoción y difusión de la historia naval y marítima ha sido una actividad importante para la Marina de Guerra a lo largo de su existencia, principalmente a partir de las primeras décadas del siglo XX. Oficiales de Marina, reconocidos historiadores y personalidades de la cultura nacional, así como instituciones afines a la Marina, como el Instituto de Estudios Histórico-

Marítimos del Perú, han realizado una destacada labor en el campo de la historia naval y marítima, que se ha traducido en obras de gran valor, que a su vez han contribuido a enriquecer el estudio de la historiografía de nuestro país.

A nivel institucional la Secretaría General de Marina, el Museo Naval, luego la Dirección de Intereses Marítimos, y finalmente la Dirección de Intereses Marítimos e Información, han tenido la responsabilidad de promover la conciencia marítima fuera y dentro de la Marina, utilizando como uno de sus principales estrategias la difusión de la historia naval y marítima.

El Departamento de Historia y Cultura Naval de la Sub Dirección de Intereses Marítimos de la Dirección de Intereses Marítimos e Información, según el reglamento orgánico de la dependencia, establece que ese Departamento debe proveer información histórica y asesorar a Unidades y Dependencias de la Marina de Guerra del Perú, a historiadores, investigadores, estudiantes y público en general, interesados en la consulta del archivo histórico de Marina y del sistema de bibliotecas, además de participar en congresos, seminarios y eventos académicos de índole nacional e internacional sobre este tema.

Las actividades que realiza este Departamento de Historia y Cultura Naval se centran en el fomento y la difusión del patrimonio histórico institucional, de los héroes, combates y acciones navales, con el propósito principal de identificarlos y conmemorarlos, así como de contribuir a fortalecer la imagen de



Prácticas abordo, importante para el desempeño profesional.

la Marina de Guerra del Perú, y no tanto en la enseñanza de la historia naval y marítima, que es importante para la educación del personal naval y de sus familiares que cursan estudios en los liceos navales.

Dada la trascendencia que tiene la enseñanza de la materia mencionada, creo importante implementar el Departamento de Historia Naval y Marítima en la Dirección General de Educación de la Marina, el cual estaría a cargo de un oficial superior, especialista en historia naval y marítima, cuya misión sería planear, organizar y dirigir la enseñanza de historia naval y marítima en los centros de formación de cadetes, alumnos y reclutas, y en las escuelas de capacitación y perfeccionamiento del personal superior y subalterno de la Marina de Guerra del Perú, respectivamente, así como en los liceos navales, exceptuando las Escuelas de Calificación, porque en ellas es indispensable que todas las asignaturas de sus programas tengan exclusiva incidencia en la operación, gestión del mantenimiento, habilidades y capacidades para el uso de módulos, armas, sistemas y equipos. Las principales tareas que cumpliría este Departamento podrían ser las siguientes:

- Desarrollar los contenidos de los cursos, conferencias y seminarios de historia naval y marítima en todos los niveles de educación de la Marina.
- Promover la edición de textos de historia naval, para los diferentes niveles educativos.
- Dictar seminarios y conferencias sobre historia naval y marítima.
- Desarrollar ayudas virtuales para la enseñanza de la historia naval y marítima del Perú.
- Efectuar las investigaciones sobre historia naval y marítima que sean necesarias para incrementar los conocimientos para la enseñanza en la Institución.
- Establecer y mantener estrecho contacto con organizaciones académicas e instituciones educativas nacionales e internacionales que tengan relación con la educación en historia naval y marítima peruana.

Un departamento de enseñanza marinera

La adquisición de un Buque Escuela a vela es un viejo anhelo institucional que, pese a los esfuerzos desplegos por muchos años, aún no se ha podido cristalizar. En la actualidad, el BAP "Unión" (ex BAP "Mollendo") cumple las funciones de Buque Escuela de la Marina de Guerra del Perú, en tanto no se concrete la

adquisición de un buque a vela para cumplir esa misión. Las gestiones continúan y ojalá a un mediano plazo podamos contar con una unidad de ese tipo.

En las unidades que han sido designadas como Buque Escuela, tales como el BAP "Independencia", así como el actual "Unión", el planeamiento, preparación y conducción de los cruceros de instrucción al extranjero han sido comúnmente realizados por la Escuela Naval, en coordinación con la unidad a bordo de la cual las actividades correspondientes a la enseñanza son asumidas en forma colateral por los departamentos, ya que en su estructura organizacional no existe un departamento que se encargue de todas las actividades relacionadas con el crucero, y que tenga que ver con enseñanza y difusión de la cultura peruana que se realiza en puertos extranjeros.

Es por ello que creo importante considerar en la planta de nuestro próximo Buque Escuela, el funcionamiento de un departamento de enseñanza marinera, a cargo de un Capitán de Corbeta. En este departamento sería necesario contar con una planta permanente de instructores navales en las áreas técnicas más importantes de a bordo, como lo son motores, máquinas, radares, señales, artillería y maniobras. Es recomendable que ese personal sea seleccionado entre los técnicos supervisores en actividad de la Marina de Guerra del Perú. Sus funciones podrían ser las siguientes:

- Programar, coordinar y supervisar las actividades académicas referentes a los cruceros de instrucción, de acuerdo con las disposiciones vigentes y con las instrucciones dadas por el Director de la Escuela Naval.
- Funcionamiento de todas las instalaciones del Buque Escuela destinadas a la enseñanza, habitabilidad, bienestar y la habilitación de cadetes navales, módulos de control de averías, módulos de maniobras y biblioteca para cadetes.
- Realizar coordinaciones con la Comandancia General de Operaciones y con la Dirección General de Educación de la Marina, para el embarque y desembarque de oficiales y cadetes de Instituciones nacionales y Armadas de países amigos.
- Realizar coordinaciones con la Dirección General de Educación de la Marina, para el embarque de estudiantes universitarios que realizan prácticas pre-profesionales en la Institución, como premio estímulo, la misma que estará a cargo de efectuar la selección respectiva.
- Dotar cada una de las aulas acondicionadas a bordo de material didáctico y de apoyo a la instrucción.

- Preparar en forma adecuada y oportuna a los cadetes navales para que participen como elementos activos en las actividades de difusión de la oferta exportable y cultural del país, para lo cual efectuará las coordinaciones del caso con la Escuela Naval y con la Dirección de Intereses Marítimos e Información.

El educador naval como empleo

En relación a lo que mencionamos al principio de este artículo, el Plan de Largo Plazo de la Marina de Guerra del Perú establece en su área de educación, que la Institución debe contar con un sistema de calidad educativa que le permita acreditar sus programas académicos ante el Consejo de Evaluación, Acreditación y Certificación de la Calidad de la Educación Superior Universitaria - CONEAU. El modelo de calidad de la CONEAU considera al ejercicio de la docencia, como uno de los aspectos más relevantes a ser valorados, teniendo como indicadores de gestión el número apropiado de docentes, la carga horaria de los mismos para el más eficaz desarrollo de los procesos de enseñanza-aprendizaje, la investigación y producción intelectual difundida en libros, revistas y ponencias, entre otros.

Debido a los escasos recursos disponibles para la contratación de oficiales y personal subalterno en situación de retiro como docentes a dedicación exclusiva, se podría considerar en los cuadros orgánicos institucionales el empleo de educador naval a dedicación exclusiva para oficiales y personal en servicio activo, a partir de los grados de Capitán de Corbeta para los oficiales, y de Técnico Tercero para el personal subalterno. Este personal, que reuniendo las condiciones, competencias y habilidades requeridas, formaría parte de las dotaciones de los centros de enseñanza de la Institución, en los niveles de postgrado principalmente, en los que realizaría tareas de docencia, asesoría, tutoría, investigación, conducción de la enseñanza de las fases prácticas, difusión, además de otras tareas conexas.

Una oficina editorial de la Marina

La Marina, desde sus primeros tiempos, ha publicado libros y textos educativos de diferentes materias inherentes a su quehacer profesional e institucional. Siguiendo ese interés tradicional, se creó de manera experimental la Oficina de

Desarrollo Bibliográfico, a iniciativa del Contralmirante Santiago Llop. Esta oficina funciona desde el año 2006 por disposición del Comandante General de la Marina, con el concurso de un grupo de oficiales que hasta el momento han logrado proporcionar a los centros de educación institucional valiosos textos sobre estrategia operacional, inteligencia básica, plantas de propulsión e historia marítima y naval. Poco después, en el año 2009, y luego de diez años, la ESUP volvió a editar su revista académica, con la idea de contribuir al esfuerzo institucional para fomentar la conciencia marítima en el país.

Al cabo de este tiempo, tal vez sería más apropiado dar el nombre a este organismo experimental de Oficina Editorial de la Marina, responsable de editar, reeditar y publicar libros y textos para uso del personal naval y para la comunidad académica nacional e internacional.

En ese sentido, todo libro o texto que publique la Marina deberá hacerse a través de esa oficina, con el sello editorial de "Ediciones de la Marina de Guerra del Perú". De ello estarían exceptuados la Revista de Marina, Monitor y la Revista de la Escuela Superior de Guerra Naval, aunque se les incluiría el sello editorial de Marina. Asimismo, se tendría que registrar en el Instituto Nacional de Defensa de



El personal, elemento clave para la gestión educativa.

la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI) y en la Biblioteca Nacional el sello de "Ediciones de la Marina de Guerra del Perú". Considerando las disposiciones establecidas en la directiva de la Oficina de Desarrollo Bibliográfico, las funciones de la oficina propuesta podrían ser las siguientes:

- Catalogar todos los libros y textos que ha publicado la Marina.
- Centralización de la compra de libros en el país y en el extranjero, de acuerdo con los requerimientos de las bibliotecas institucionales.
- Efectuar la búsqueda continua de libros y textos en el país y en el extranjero que, por la importancia de su contenido, puedan ser editados por Ediciones de la MGP, previo pago de derechos de autor.
- Centralizar las suscripciones a revistas profesionales en el país o en el extranjero, a requerimiento de las bibliotecas institucionales.
- Administrar un Fondo Editorial de la Marina.
- Firmar convenios con editoriales públicas y privadas

Finalmente cuales sean los retos que afronte la Institución respecto de la educación en las próximas décadas, estoy seguro de que aquellas serán siempre signos de distinción y de reconocimiento a los marinos peruanos dentro y fuera del país, y de la Institución que los acoge y les da el privilegio de vestir su uniforme y de ser parte de su destino.

Bibliografía

- Título de un artículo publicado por el autor en el diario "El Comercio", el 5 de septiembre de 2011.
- LLOSA PAZOS, Juan Carlos. "¿Navega nuestro régimen disciplinario hacia buen puerto?". En: Revista de Marina, 104, N° 1, Octubre 2011.
- GRAY, J. Glen (2004). *Reflexiones del hombre en la Batalla*. Barcelona: Inédita Editores, S. L.
- POLO WOOD, Juan. "Escuela Superior de las FF. AA.". En: Revista del Comando Conjunto de las FF. AA., Septiembre 2008, año 2, N° 2.
- Editorial de la Revista del Comando Conjunto de las FF. AA., diciembre de 2010, año 4, N° 3.
- MAYFIELD III, Thomas D. "La estrategia de un comandante para los medios de comunicación social". En: Military Review, Edición hispanoamericana, julio-agosto 2011.
- JIMENEZ SALDÍAS, Manuel. "Consideraciones generales sobre algunas necesidades de la Armada". En: Revista de Marina, N° 6, noviembre-diciembre 1926, págs. 743-772.
- HUNTINGTON Samuel (1995). *El Soldado y el Estado, teoría y política de las relaciones cívico-militares*. Buenos Aires: Grupo editorial Latinoamericano.
- Plan Estratégico de la Dirección General de Educación, 2012-2016, de fecha 1 de octubre de 2011.

- Plan Estratégico Institucional, emitido por el Comandante General de la Marina, aprobado por la Resolución/ CGM, 9 de diciembre de 2010.
- Resolución Nº 0815-2011-ANR Lima, 20 de julio de 2011, de la Presidencia de la Asamblea Nacional de Rectores.

Enlaces

- http://www.esup.edu.pe/ Escuela Superior de Guerra Naval, Perú.
- http://www.esgcff.aa.mil.ar/ Escuela Superior de Guerra Conjunta, Argentina.
- http://www.cesnav.edu.mx/ Escuela de Guerra Naval-Centro de Estudios Superiores Navales, Mexico.
- http://www.escuelasuperiordeguerra.iese.edu.ar/ Escuela Superior de Guerra "Teniente General Luis María Campos", Argentina.
- http://www.esgn.edu.ar/ Escuela de Guerra Naval, Argentina.
- http://www.acanav.mil.cl/agn/ Academia de Guerra Naval, Chile.
- http://www.ceseden.es/esfas/index.htm Escuela Superior de las Fuerzas Armadas (E.S. FF. AA.), España.
- http://www.ceseden.es/esfas/index.htm Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional. (CESEDEN), España.
- http://www.esdegue.mil.co/ Escuela Superior de Guerra, Colombia.
- http://digitalndulibrary.ndu.edu / "Análisis y desarrollo de programas de capacitación de civiles en la Escuela de Guerra Naval", capitán de navío Roque Bonastre, Argentina, octubre 2003, Santiago, Chile.

Referencias

1 El Comandante Jiménez (1890-1948) fue un destacado oficial naval que realizó importantes trabajos de investigación sobre temas de interés profesional e institucional, gracias a los cuales ganó importantes premios en los concursos que por los años veinte del siglo pasado organizaba la Revista de Marina entre los oficiales. Entre sus trabajos se puede citar: "Algunas consideraciones importantes para el estudio de la guerra naval", "Operaciones combinadas", "Comentarios al proyecto de la ley orgánica de la Marina", "El Perú y la Marina de Guerra, frente a su situación internacional en el pasado, presente y porvenir", entre otros. El Comandante Jiménez prestó servicios en varias unidades de la Escuadra. Como Capitán de Fragata fue Comandante del BAP "Pariñas" y Sub Director de la Escuela Naval. Ascendió a Capitán de Navío en enero de 1942, siendo su último cargo el de Jefe de la Zona Naval de la República. Falleció estando en actividad.

2 Antigua denominación que se les daba a los oficiales superiores.

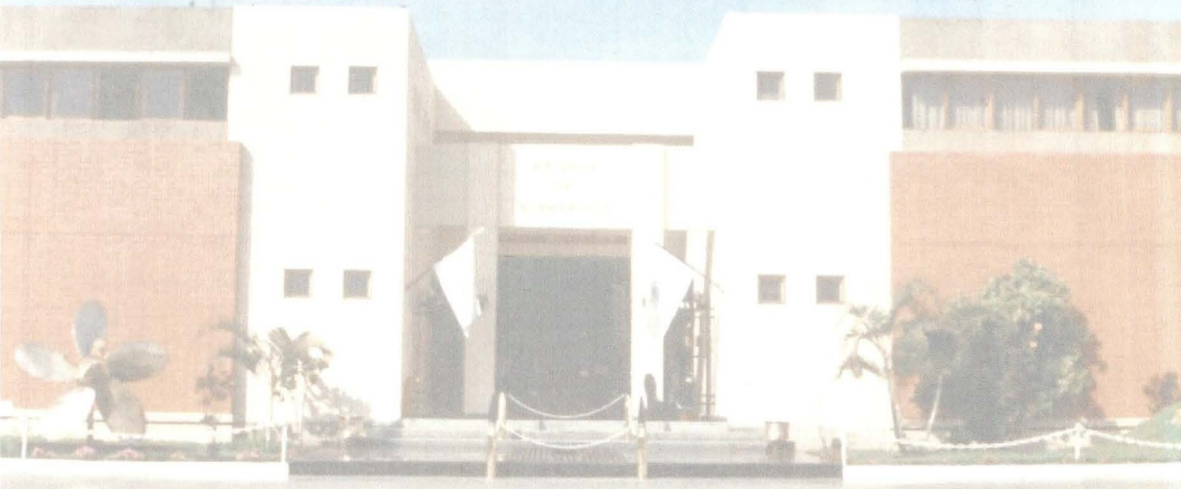
3 Resolución Ministerial del 23 marzo de 1944, dada por el ministro de Marina, Contralmirante Federico Díaz Dulanto.

4 Resolución Ministerial del 16 marzo de 1932, dada por el ministro de Marina, el abogado y diplomático Alfredo Benavidez Diez Canseco

5 Decreto Supremo N° 001-2008-DE. Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Defensa, 2 de enero de 2008.

6 http://es.wikipedia.org/wiki/Think_tank: Es una expresión inglesa muy utilizada en español, traducible literalmente como "tanque de pensamiento", y que se ha intentado adaptar con distintas expresiones que no han alcanzado un uso extenso ("laboratorio de ideas", "fábrica de ideas", "centro de pensamiento", "depósito de ideas", etc.). Se refiere a un tipo de institución de naturaleza investigadora en el ámbito de las ciencias sociales, vinculada o no a partidos políticos o grupos de presión, pero que se caracteriza por algún tipo de orientación ideológica marcada de forma más o menos evidente ante la opinión pública; dado que su actividad consiste en la reflexión intelectual (orientada desde algún supuesto ideológico) sobre asuntos estratégicos de política y economía nacional e internacional, que resultan en consejos o directrices que posteriormente los partidos políticos u otras organizaciones pueden o no utilizar para su actuación en sus propios ámbitos.

Los "tanques de pensamiento" a menudo están relacionados con laboratorios militares, empresas privadas, instituciones académicas o de otro tipo. Normalmente se trata de organizaciones en las que trabajan varios teóricos e intelectuales multidisciplinares que elaboran análisis o recomendaciones políticas. Un "tanque de pensamiento" tiene estatus legal de institución privada, normalmente en forma de fundación no comercial. Los "tanques de pensamiento" defienden diversas ideas. Sus trabajos tienen habitualmente un peso importante en la política, también en la opinión pública, particularmente en Estados Unidos.





Cultura Organizacional:
Columna vertebral de toda institución



Capitán de Navío
FERNANDO VALERIANO-FERRER GONZÁLEZ



Las megatendencias que actualmente están en boga y oímos a diario son las referidas a conceptos como calidad total, productividad, excelencia, pero a pesar de ello también tenemos problemas que están creciendo de una forma avasallante, como son el hambre, miseria, explotación, abandono, dejadez, apatía; la pregunta es ¿Por qué? Porque en el inconsciente colectivo de algunos seres humanos existe un individualismo radical que se manifiesta en actuar según su yo, dejando de ser conscientes, que es parte fundamental de una organización, de un sistema familiar, laboral, y más bien desequilibrando con su actitud el orden existente en ellos. Se debe entender que nuestras actitudes, pensamientos y expresiones afectan de manera sustancial la organización o sistema en el que vivimos, y que nosotros nos debemos a ella, para lo cual debemos tener el compromiso de proceder según reglas y normas de una sociedad de bien, más aún si ejercemos un grado de poder o administración del personal, es decir, ser conscientes de que practicar un comportamiento organizacional eficiente va a permitir que la organización logre la excelencia.

> "Levantarnos cada vez que fracasamos, prometiéndonos a nosotros mismos desarrollar todas nuestras potencialidades para encontrar la superación".

Entonces surge la pregunta sobre qué actividades debo realizar dentro de lo que una cultura organizacional exige: esto es muy simple; hay que pensar, actuar y expresar lo siguiente:

Hacer lo que se tiene que hacer y no buscar razones para no hacerlas; desterrar la frase: "Mañana lo hago".

Comprender que la vida no se nos da hecha, sino que debemos trabajar para producir oportunidades de transformarla y hacerla mejor; no criticar permanentemente nuestra situación actual, como si nosotros tuviéramos el derecho de haber recibido todo sin ningún esfuerzo.

Tener el valor de, cualquiera que fuere nuestro cargo o lugar en la organización, saber decir "me equivoqué", y prometer no volver a cometer el mismo error, porque ello se convertiría en una negligencia.

Levantarnos cada vez que fracasamos, prometiéndonos a nosotros mismos desarrollar todas nuestras potencialidades para encontrar la superación.

Ejercer nuestra libertad y ser responsables de las consecuencias que demande nuestra falta de criterio para manejarla. Para muchos, el concepto de libertad se entiende como la capacidad de hacer lo que les venga en gana; actuar, pensar y expresarse sin tener en cuenta el mundo en que se vive. Vivir sin reglas, parece ser el paradigma de esta modernidad, como un James Dean de los 50 –cabe citar que murió a los 24 años de edad–. Como un Elvis de los 60, o como ocurrió con las patéticas muertes de dos estrellas de los años 70 y 80, respectivamente, como fueron David Carradine, sin que se haya podido aclarar si lo asesinó una secta secreta o se excedió en juegos eróticos, y Michael Jackson, por una sobredosis de morfina.

Alguna vez escuché a un gran amigo referirse a la libertad de la siguiente manera: "Supongamos que tenemos a los 22 mejores jugadores de fútbol del mundo en una inmensa área verde, sin arcos, sin árbitro, sin límites, con solamente una pelota y simplemente les digo: 'jueguen al fútbol y que gane el mejor'. ¿Podrían hacerlo? Claro que no, porque sencillamente no existen reglas, normas y disposiciones para jugar". Del mismo modo, nuestra vida será exitosa en

la medida que metamos goles cumpliendo las reglas, normas éticas y morales que nos ha dado una sociedad de bien, y tener, como en un cuento de hadas, un final feliz y no finales patéticos, como el de las personas que anteriormente cité.

Ser creador de algo edificante y constructivo. Existe gran temor al cambio, a la innovación, y a veces nos gusta arrastrar ideas anacrónicas y desestimamos o criticamos a aquella persona que, de muy buena intención, desea mejorar la organización.

Trazarse planes a corto, mediano y largo plazo. Sin visión, la organización se desenfrena. En el caso de la Marina, tiene una visión clarísima de hacia dónde vamos a ir; esto se ve materializado en el Plan Grau.

Entender que sólo a través del trabajo podemos alcanzar la excelencia en todo campo, sea laboral, sentimental, profesional, económico, etc.

Es por eso importante para toda organización tener integrantes idealistas. Esto significa ser dueños del presente y estar preparados para transformar el futuro. No creo en la frase "cada uno es dueño de su destino", porque el destino se define como una circunstancia favorable o desfavorable que le puede suceder a una persona de forma fortuita; por ello, esa situación es imposible de manejar; lo que sí podemos programar es nuestro porvenir; es decir, cómo podemos desafiar día a día el quehacer para crear nuestro futuro. Ejemplos como el de la familia Añaños y su gran empresa de bebidas gaseosas, las pinturas ANYPSA, los Wong y demás peruanos de éxito, son algunos ejemplos a seguir. Son personas que con lo que el destino les legó han logrado transformar su porvenir en algo mucho mejor; en otras palabras, gracias a su cultura organizacional han logrado la excelencia.

Saber decir "me equivoqué", sin importar el cargo o responsabilidad que ejerzamos; para ello hay que tener valor. Observamos que existen organizaciones donde el "jefe nunca se equivoca", no escucha ni oye a sus subordinados, sea por lo que sea: arrogancia, vehemencia, soberbia. Lo que ocurre es que este "jefe" desea personalizar el cargo que ejerce, pues cree que así ha de trascender en la organización, con el fin de lograr un protagonismo egoísta que solo llevará a tal organización al fracaso, cree que, como el logro de un determinado trabajo es parte del mismo, está de más una felicitación, un reconocimiento o una palmada en el hombro a los subordinados que refuercen su trabajo.

Una persona que posee cultura organizacional, por el contrario, se promete a sí misma desarrollar todas sus potencialidades productivas para encontrar su superación, e inclusive, si ejerce un cargo y administra personal, posee la



capacidad de determinar la potencialidad de sus subordinados y motivar, con el ejemplo, la explotación de la misma. Aquella persona que ejerce el poder debe servir y no ser servido, es decir, servir como ejemplo, modelo, paradigma; ese es el buen uso del poder, encontrando legitimidad en los suyos, desterrando de llano la frase retrógrada y abusiva que muchas veces he oído: "autoridad que no abusa, se desprestigia". Esta sentencia sólo convertirá a la organización en un conjunto de cobardes o tiranos.

Pero la responsabilidad radica no sólo en los que ejercemos cierto grado de poder o influencia en nuestro personal, sino que se debe entender que todos debemos empezar por ser semillas desde un principio y no frutos. Muchos quieren las cosas servidas, ya hechas, obtener el éxito sin compromiso.

Los mediocres siempre esperan que suceda un milagro; sin hacer nada para que este suceda, se pasan el tiempo pidiéndole a Dios que Él haga lo que el mediocre tiene que hacer. Por eso dice el refrán: "A Dios rogando y con el mazo dando". Gracias a Dios, en la Marina se nos ha enseñado siempre a cada uno de nosotros lo que tenemos que hacer y cómo lo tenemos que hacer.

Poseer cultura organizacional constituye el conocimiento, pero también consiste en poner en práctica una conducta, una forma de vida donde no hay espacio para el anacronismo ni el anatopismo; es decir, debemos enfocar todos nuestros esfuerzos para actuar siempre en relación con nuestro tiempo y espacio que nos toca vivir. Solo a los irresponsables y a los niños (hasta los cuatro años) se les puede permitir estas actitudes. Es ahí donde el orden juega un rol protagónico en el comportamiento organizacional; por ello, cuando damos una orden, esta no consiste simplemente en mandar sino en ser conscientes de que el fin último de ella debe ser ordenar, arreglar, construir, edificar un lineamiento acorde a la cultura organizacional.

Para algunos existe una confusión entre los conceptos éticos y morales, y por ello algunas personas ni siquiera se preocupan en conocerlos, y menos saben

para qué sirven. La ética es la ciencia que estudia los actos del hombre, catalogándolos de forma correcta o incorrecta a luz de la razón; es decir, si actúo dentro de la ley, tengo una actitud éticamente correcta. Toda actitud es calificada como éticamente correcta o éticamente incorrecta, pero ética al fin.

La moral es la capacidad que posee el hombre de actuar, pensar y hablar de forma buena o mala, a la luz de la fe. Un ejemplo que explica claramente estos conceptos, sucede en Holanda, donde existe la posibilidad de practicar abortos selectivos, lo cual faculta a muchas mujeres alemanas y francesas a viajar a este país para practicarse abortos si el sexo del hijo no es de su agrado. Bajo los conceptos anteriormente citados, el aborto es una acción, en el contexto holandés, éticamente correcta, pero moralmente mala. Otro ejemplo claro es el doble discurso que recibimos en la televisión, donde, por una parte, la organización DEVIDA promueve una cultura de vivir sin drogas, y por otro lado vemos por la televisión a un conductor de programas diciendo que él no tiene honor y que este no sirve, mostrando una vasta ignorancia al referirse a las FF. AA. como instituciones venidas a menos; en adición a ello habla de su afición al consumo de cocaína, de la forma más desvergonzada.



El personal, elemento clave para la gestión educativa.

En relación a lo anteriormente citado, corremos el peligro de ser masificados por una cultura light, donde la dinámica consiste en vivir sin compromisos, sin ética; como aprender inglés en un mes o durmiendo, bajar de peso solamente con cremas reductoras. Esos mensajes encierran la idea de vivir sin esfuerzo, sin compromisos, y si a ello le agregamos frases que encierran solamente mediocridad, como: "lo importante es competir" o "permitirnos sentir envidia sana", vamos a ir socavando una cultura organizacional adecuada, porque lo que verdaderamente es importante no es competir sino ganar y por la forma correcta, y porque no existe envidia sana sino admiración, porque la envidia como tal, se define como la admiración con odio.

Muchas organizaciones y hogares están condenados al fracaso, porque quieren recibir sin dar. Debemos entender que el que no da, no va a recibir. No debemos ser miserables; solamente el miserable invierte en miseria y va a recibir miseria. Víctor Hugo, en su obra Los Miserables, representa en cada uno de sus personajes, como los Thenardier, el inspector Javert y otros, los diferentes aspectos de miseria existente en el espíritu humano. Busquemos ser un Jean Valjean de esta novela en la vida, trascender en el tiempo, traspasar en él y ascender en valores.

Trascender significa tocar a un ser humano y ayudarlo a mejorar con una vida llena de valores y buenos ejemplos. Cada ser humano que nace es un gran potencial, una persona que puede cambiar el universo. Solamente tenemos que rescatarla y llevarla a que sea un ser superior; caminamos con un ancla muy pesada cuando no perseveramos, cuando no nos educamos ni educamos; por eso, escuchamos quejas, lamentos, mortificaciones. Ante ello, lo que necesitamos cada vez más son compromisos, entrega total, perseverancia, y no vivir en una cultura light.

Apoyar desinteresadamente lo que es éticamente correcto y moralmente bueno, amar a nuestra familia; debemos siempre mantener la esperanza por encima de todo. No dejemos de esforzarnos para llegar al triunfo; no todos podrán ser líderes, pero el que no lo es debe ayudar al que lo lidera en la organización.

Esperanza es decidir triunfar en cada circunstancia que nos toca vivir; por ello, nuestra Marina merece lo mejor de nuestros esfuerzos, para que, pese a los embates del medio, arribemos siempre a puerto seguro. La vida nos presenta diariamente los ejemplos más valiosos para reflexionar.

Gobernanza Marítima e Intereses Nacionales:

políticas públicas comparadas, rumbo a una eficaz política marítima de Estado.



Contralmirante (R)
JEAN JESU DOIG CAMINO

> *"Pensar sin comparación es impensable."*
> (Swanson, citado por Ragin 1987: 1)

Introducción

El estudio del fenómeno político en estrecha relación con la administración pública, como principal herramienta de gestión de políticas públicas, exige el uso de estrategias comparativas caracterizadas por ser reflexivas y críticas.

Este breve ensayo académico pretende superar la concepción tradicional de resolver problemas de políticas públicas por sectores; se empeña en la aplicación del método comparativo de la ciencia política al estudio de políticas y organizaciones, con particular interés en la realidad marítima nacional.

La contrastación de experiencias externas con las propias en el campo de los intereses marítimos nacionales, de directa relación con políticas marítimas públicas aplicadas, favorece la búsqueda de estructuras administrativas, a fin de resolver carencias e ineficiencias de gobernanza en una necesaria reforma del Estado.

En resumen, el presente trabajo aborda el método fundamental para el estudio e investigación de la ciencia política aplicada a los intereses marítimos nacionales, y se empeña con la propuesta que presenta en motivar y estimular al ciudadano diligente y responsable en los intereses nacionales.

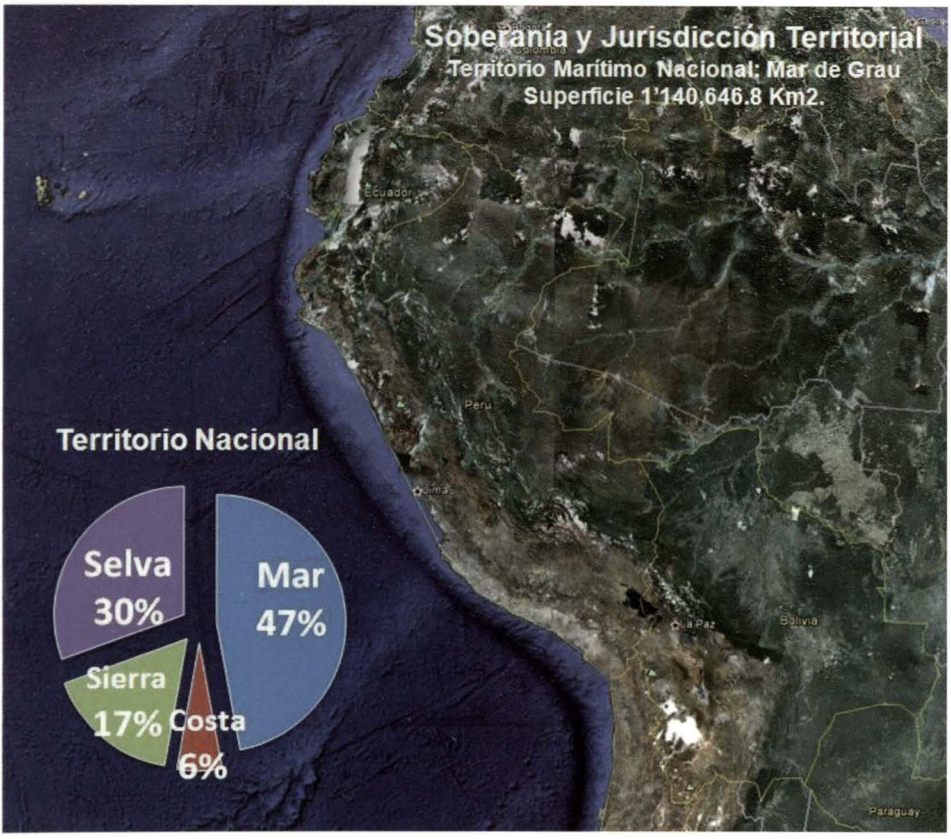


Figura 1.- Un orden constitucional para una eficaz política marítima de Estado. Fuente: Elaboración propia, (Google Maps 2011) (Wikipedia 2011).

1. Relaciones conceptuales: gobernanza e intereses

Gobernanza es el arte o manera de gobernar que se propone como objetivo el logro de un desarrollo económico, social e institucional duradero en el ámbito nacional, promoviendo un sano equilibrio entre el Estado, la sociedad civil y el mercado de la economía. (DRAE 2011). La gobernanza nacional comprende el concepto de gobernanza marítima, término definido en este ensayo como ejercicio del poder público con soberanía y jurisdicción sobre el territorio marítimo nacional.

Por otro lado, los intereses nacionales están constituidos por necesidades y aspiraciones, amplias y duraderas, que posee la Nación, traducidas en objetivos nacionales —expresión formal de los intereses nacionales— (MINDEF 2005).

En este contexto se inscriben los intereses marítimos de nuestro país —no sólo marítimo, sino andino, amazónico, antártico y aeroespacial, esto es, de un todo integrado y global—.

Sin embargo, desde un enfoque dialéctico y dinámico, los intereses nacionales son relaciones de tensión generadas por necesidades y aspiraciones expresadas en beneficios requeridos para satisfacerlas; tal es el caso del territorio nacional y sus recursos naturales a proteger por la defensa, o el caso de bienes ajenos a obtener mediante inversiones económicas y financieras, para el desarrollo sustentable del país.

El elemento esencial que establece la semejanza entre gobernanza e intereses es la política, variable dependiente que centra su accionar en el recurso poder para la promoción y protección de los intereses nacionales. El elemento determinante que marca la diferencia de la relación entre ambos conceptos se ubica en los actores estatales y sociales intervinientes en el proceso de formulación e implementación de políticas públicas, variables independientes que permiten configurar oportunidades y amenazas —tanto para la gobernanza como para los propios intereses—.

El Estado, actor principal en la relación entre gobernanza e intereses, ejerce soberanía y jurisdicción en el territorio nacional —terrestre, marítimo y aéreo— (CPP 1993: Art. 54º), y las Fuerzas Armadas tienen la misión tutelar de garantizar la independencia, la soberanía y la integridad territorial de la República (CPP 1993: Art. 165º). Prevalece el reconocimiento nacional e internacional del derecho de los Estados al monopolio de la violencia, en resguardo de los intereses nacionales.

El dominio marítimo del Estado, denominado "Mar de Grau" por Ley 23856 del 24/05/1984, representa el 40% del territorio nacional; es la cuarta región natural del país, con una extensión superficial mayor a 1'140.646,8 km2 (Wikipedia 2011), que cobija en la costa de 136.232,8 km2 (6%) a más de 14'973.264 habitantes —más del 54% de la población nacional— (INEI 2007: 9), requiere de una norma constitucional que reconozca el deber del Estado de establecer y ejecutar políticas públicas de ordenamiento territorial del país —terrestre, marítimo y aéreo—, a fin de promover y proteger en forma eficaz los intereses nacionales.

El ordenamiento territorial marítimo del país responde a una política marítima pública, cuyos alcances comprenden actividades en el Mar de Grau y las cuencas hidrográficas de ríos y lagos navegables, que cubren extensas áreas

geográficas ribereñas de la Amazonía, de 739.676 km2 (30%), y del Altiplano, de 404.842,9 km2 (17%) del territorio nacional, por la naturaleza del medio acuático estrechamente vinculado con los intereses marítimos nacionales, por actividades de transporte, puertos, comercio, recursos naturales, industria, ciencia y tecnología, y educación y cultura.



El Libro Azul de la Unión Europea es una experiencia valiosa en procesos de políticas marítimas comparadas. Fuente: UE, 2011.



Una oficina de asuntos marítimos en la Presidencia del Consejo de Ministros. Fuente: PCM, 2011.

2. Intereses nacionales: políticas marítimas públicas y organizaciones

Los intereses marítimos nacionales se materializan en diversas actividades relacionadas con el mar, ríos y lagos navegables, que tienen por característica común su sectorización al regularse en la administración pública por áreas ministeriales, y su fragmentación en la conducción política del Estado por los diferentes niveles de gobernanza al interior del país —local, regional y nacional— que intervienen en su promoción y protección.

Promover y proteger los intereses marítimos pasa por una planificación centralizada y ejecución descentralizada del desarrollo nacional, mediante una política integral del Estado, aplicada en forma horizontal intersectorialmente, y transversal intergubernamentalmente entre los diversos niveles de gobierno para un desarrollo duradero (sostenible) (Doig 2010: 78), porque el "Estado planifica por medio de la política pública" (Bulcourf 2008: 33) al implementarla en la administración pública y al intervenir sobre la sociedad civil y el mercado de la economía.

3. Experiencias externas: políticas marítimas comparadas

Existen cuatro métodos clásicos para el estudio e investigación de la ciencia política: El método experimental (1), muy poco empleado por su dificultad en obtener las condiciones ideales —técnicas y éticas— para la simulación, así como por lo costoso de su implementación. El método estadístico (2), poco aplicable por la falta de cuantificación de variables y la escasez de casos analizables. El método histórico (3), valioso en su momento contextual, pero no así fuera del mismo.

Por último, el método comparativo (4) es una herramienta fundamental aplicada al estudio e investigación de la ciencia política en el marco de políticas públicas y políticas sectoriales, pues posibilita corroborar empíricamente la validez de hipótesis, proposiciones generales o teorías, con el propósito de examinar cada caso directamente y compararlo con otros relevantes aplicando el análisis cualitativo, e interrelacionar dos o más variables mientras las otras se mantienen constantes (Ceteris paribus), mediante el análisis cuantitativo, usando en forma complementaria el método estadístico. (Ragin 1987: 16)

"La política marítima es un proceso de política pública en diversos niveles: supra nacional o regional, nacional, sub nacional, y de política sectorial a través de los diferentes órganos de la administración pública".

La política marítima es un proceso de política pública en diversos niveles: supra nacional o regional, nacional, sub nacional, y de política sectorial a través de los diferentes órganos de la administración pública; por tanto, es objeto de estudio e investigación científica por el método comparativo que analiza semejanzas y diferencias de procesos políticos similares en cada caso —sincrónicos por simultáneos—, o el mismo proceso en un caso observado en diferentes momentos —diacrónicos por sucesivos—, evaluando experiencias políticas en niveles geográficos y períodos históricos. (Bulcourf 2008: 11-17)

Estudiar las políticas públicas supra nacionales o regionales formuladas por organismos gubernamentales de bloques regionales, que tienen una relación



Figura 4.- Una comisión interministerial de asuntos marítimos de la Administración Pública. Fuente: PCM, 2011.

de interdependencia con el nivel nacional de los Estados involucrados, facilita aplicar el método comparativo de políticas entre Estados como unidades de análisis, toda vez que la implementación de tales políticas públicas se hacen a través de los Estados por estudios de administración pública comparada. El proceso de política marítima pública de la Unión Europea (UE 2007) es un referente valioso para el estudio de políticas marítimas comparadas entre países marítimos —como es el Perú—.

Tenemos las siguientes experiencias de políticas marítimas, implementadas en estructuras adoptadas en la administración pública, en el mundo contemporáneo: En USA, la Comisión de Política Oceánica y la Oficina Ejecutiva del Presidente; en Australia, el Ministerio de Medio Ambiente y Patrimonio y la Oficina de Océanos Nacionales; en Canadá, el Ministerio de Pesca y Océanos; en Japón, la Oficina Central de Política Marítima del Primer Ministro y el Ministerio de Política Oceánica. (UE 2008)

4. Política marítima pública: interdisciplinaria e interinstitucional

Una propuesta de política marítima pública, formulada para nuestra realidad nacional, corroborada con experiencias de países de la Unión Europea, que se sintetiza en cuatro objetivos: sostener constitucionalmente la política marítima nacional (1), usar sosteniblemente el mar (2), promover calidad de vida en la población marítima nacional (3) y fomentar la identidad marítima nacional (Doig 2010: 78-82), tiene estrecha relación con la formulación de políticas sectoriales que se implementan en la administración pública por interacción interdisciplinaria e institucional.

La aplicación de políticas sectoriales independientes, que tienden a compartimentar la gobernanza marítima, ha impedido la coordinación administra-

tiva por reparto de competencias y la cooperación por principio de subsidiaridad en políticas públicas, experiencias en nuestra realidad nacional que aconsejan adoptar estructuras de coordinación en asuntos marítimos, en la administración pública por comisiones interministeriales temporales asistidas de un organismo permanente del más alto nivel nacional, y en lo político mediante un órgano parlamentario ordinario, a fin de alcanzar una eficaz política marítima de Estado.



Una comisión ordinaria de asuntos marítimos del Congreso de la República. Fuente: CR, 2011.

5. Política integral del Estado: estratégica y sistémica

Se puede concluir que, con un enfoque estratégico y sistémico, centrado en el desarrollo sustentable del país mediante una política integral del Estado, conviene a los intereses nacionales contar con una adecuada estructura administrativa en políticas sectoriales, consistente en una oficina permanente de asuntos marítimos en la Presidencia del Consejo de Ministros (PCM), que brinde el soporte político y técnico a una Comisión Interministerial de Asuntos Marítimos, así como la coordinación necesaria con el Congreso de la República a través de una Comisión Ordinaria de Asuntos Marítimos, en razón a tratarse de uno de los asuntos más relevantes del país. (CR 2005: 45)

Bibliografía

- Bulcourf, Pablo, y Nelson Cardozo (2008). "¿Por qué comparar políticas públicas? Documento de Trabajo Nº 3", Octubre 2008. Consulta 19/10/2011. http://www.flacsoandes.org/web/imagesFTP/1252898778.politica_comparada_A.pdf http://www.politicacomparada.com.ar/
- Congreso de la República (CR) (2005). *Reglamento del Congreso de la República*. Lima: Edición Oficial. Imprenta del Congreso de la República. Consulta 20/11/2011. http://www.congreso.gob.pe/documentos/REGLAMENTO-CONGRESO-20-11-11.pdf

- Constitución Política del Perú (CPP) (1993). Lima: Edición Oficial. Consulta 18/10/2011: http://www.tc.gob.pe/legconperu/constitucion.html
- Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española (DRAE) (2011). Consulta 20/10/2011. http://buscon.rae.es/draeI/
- Doig, Jean (2010). Pensamiento estratégico marítimo: retos y posibilidades. Revista de Marina. 103(1), 67-87.
- Google Maps (2011). Mapa del Perú. Consulta 20/11/2011: http://maps.google.com/
- Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI) (2007). Censos Nacionales del 2007: XI de Población y VI de Vivienda. Perfil Sociodemográfico del Perú. Consulta 20/10/2011: http://censos.inei.gob.pe/Anexos/Libro.pdf
- Ministerio de Defensa (MINDEF) (2005). Libro Blanco de la Defensa Nacional. Consulta 20/10/2011. http://www.mindef.gob.pe/menu/libroblanco/pdf/Capitulo_III.pdf
- Ragin, Charles (1987). The comparative method. Moving beyond qualitative and quantitative strategies. California: University of California Press. Berkeley and Los Angeles.
- Unión Europea (UE) (2008). Orientaciones para un planteamiento integrado de la política marítima: hacia mejores prácticas de gobernanza marítima integrada y consulta de las partes interesadas. Bruselas: UE. Consulta 20/10/2011. http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2008:0395:FIN:ES:PDF
- Unión Europea (UE) (2007). Libro Azul. Una política marítima integrada para la Unión Europea. COM (2007) 575 final. Bruselas: UE. Consulta 20/10/2011. http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2007:0575:FIN:ES:PDF
- Wikipedia (2011). Mar de Grau. Consulta 18/10/2011. http://es.wikipedia.org/wiki/Mar_de_Grau



Mecanismos de Varada y Desvarada de embarcaciones ubicadas en el Litoral Peruano para carena y mantenimiento



Capitán de Fragata
JORGE CALIZAYA PORTAL



Vista de los Servicios Industriales de la Marina donde podemos apreciar el dique seco y diques flotantes.

Introducción

En el litoral peruano operan una diversidad de embarcaciones pesqueras, mercantes y unidades de la Armada, cuyos planes de planes de mantenimiento y carena son programados con la finalidad de garantizar un ciclo de vida operativo de las plataformas.

Existe un universo de embarcaciones dedicadas a la pesca y al comercio; es por eso, la importancia del cumplimiento de los planes de mantenimiento.

En la costa peruana se hallan los siguientes mecanismos de varada para realizar la ejecución de las actividades de carena:

- Dique flotante y/o seco.
- Plataforma o elevador marino.
- Riel marino.

Dichos dispositivos pertenecen a las empresas SIMA PERÚ S.A, VARADEROS MAGGIOLO, VARADEROS INASA y ASPA S.A. Los diversos varaderos realizan actividades de calderería, soldadura, maestranza, montaje, arenado y pintado en la carena de las diversas embarcaciones.

Descripción de los dispositivos y conceptos empleados



Unidades de nuestra marina efectuando sus trabajos de carena en el patio de construcciones en las instalaciones del SIMA CHIMBOTE empleando el Sincrolift o elevador marino.

A continuación se realizará una breve explicación de los mecanismos y conceptos empleados para el presente análisis.

Desplazamiento.- Peso de la cantidad de agua desalojada por la parte sumergida de un buque o una embarcación, que corresponde al peso de dicho buque o nave. El desplazamiento varía en función de la carga y pesos embarcados a bordo. En el sistema métrico, el desplazamiento se mide en toneladas métricas (1.000 k), mientras que en el sistema inglés, se mide en toneladas inglesas (1.016 k).

Desplazamiento en Rosca.- Peso del buque cuando se encuentra sin carga, sin pertrechos, sin combustible y sin víveres a bordo (tal y como es entregado por el astillero constructor o de reparación).

Desplazamiento en Lastre.- Peso del buque cuando se encuentra sin carga a bordo, pero con combustible, pertrechos y víveres en cantidad suficiente para emprender la travesía, además de la cantidad de lastre requerida para que la nave sea estable en el mar por el efecto de estar vacío, sin carga.

Desplazamiento en Carga.- Peso del buque cuando se encuentra plenamente cargado y provisto con el combustible, pertrechos y víveres, presto para la navegación.

Dique Seco o de Carena.- Construcción hecha a la orilla del mar u agua navegable que permite la puesta en seco de una o varias naves. Por lo general es una excavación por debajo del nivel del mar y acabada superficialmente con un muro de concreto armado. Se separa del mar por una compuerta flotante de cierre estanco, que una vez puesta en sitio permite el achicado del interior del dique con bombas, quedando en seco la nave; mismo concepto aplicado a los diques flotantes.

Elevador Marino.– Opera bajo el principio de motores eléctricos, los cuales controlan unos winches mecánicos para el izado y arriado de una plataforma metálica en forma sincronizada, donde se ubican y son estibados los coches

cuna en que van adecuadas las camas de varada de acuerdo con la eslora, manga y puntal de la embarcación.



Mecanismo de riel ubicado en la costa norte de los E.E.U.U y su similar en el puerto de Chimbote.

Grada.- Obra marítima civil de tipo plano inclinado, que puede o no seguir el perfil de la orilla de la costa, hecha de concreto armado de alta resistencia. Sobre ella se sacan los buques o naves a tierra para pintura y reparación, empleando para ello medios adecuados, tales como varaderos. También sobre la grada se inicia la construcción de una nave. En los diques secos, se llama grada al piso o base del dique.

Riel Marino.– Trabaja bajo el principio de una grada, empleando un winche que funciona en forma vertical, el cual introduce o retira un coche cuna que opera sobre los rieles que ingresan al mar para la varada de una embarcación.

Varada.- Operación que se efectúa para poner en seco, en la orilla del mar o en un dique seco, un barco o nave cuyos fondos o casco (obra viva) precisan ser reparados, limpiados o pintados.

Varadero - Construcción parecida a la grada, en la que se ponen en seco, embarcaciones o buques de medianas o pequeñas dimensiones, para la reparación y limpieza de sus fondos o reparaciones del sistema propulsor o de timón.

Ventajas y desventajas

La selección de los criterios para la comparación de los distintos sistemas son los siguientes, de acuerdo con la experiencia del suscrito y consulta a usuarios del sector:

- Capacidad de levante o izado. En este concepto se considera el máximo desplazamiento en rosca al cual puede ser exigido el dispositivo.
- Flexibilidad. Se entiende como la capacidad de ejecutar trabajos en simultáneo en el astillero, sin afectar las carenas y construcciones en curso; es decir, que las maniobras de desvarado no generen rutas críticas.

- Tiempo de adecuación de cama. Para la recepción de la embarcación.
- Tiempo de inundación. Ayuda a que los dispositivos estén listos para la recepción de la embarcación y puestos para iniciar las actividades de mantenimiento.
- Facilidad para ejecutar los trabajos asignados.
- Control de la polución.

A continuación se realizará un análisis de cada una de las variables consideradas en los tres sistemas de varados seleccionados para el presente artículo.

Capacidad de levante o izado

Mecanismo	**Muy Bueno**	**Bueno**	**Regular**
Dique	X		
Syncrolift		X	
Riel Marino			x

En esta variable consideramos la capacidad máxima de levante, teniendo como referencia el desplazamiento en rosca. En este caso el litoral peruano contaría con el dique seco del SIMA PERÚ S.A. como el de mayor capacidad, siendo esta la de 25.000 toneladas; estaría seguido a continuación con capacidades máximas de los diques flotantes de 4.500 toneladas; de esta forma el elevador marino o ***Syncrolift*** estaría a continuación con una capacidad máxima de 2.000 toneladas, ocupando un tercer lugar el riel marino, con capacidades máximas de 350 toneladas. Lo expuesto anteriormente está analizado en función de la capacidad y no del mercado en el cual puedan competir.

Flexibilidad

Mecanismo	**Muy Bueno**	**Bueno**	**Regular**
Dique		X	
Syncrolift	X		
Riel Marino		X	

El análisis está orientado a la capacidad de no alterar los diferentes procesos que corresponden al desarrollo de los proyectos en curso; a no supeditar el avance de los mismos con respectos a otros no culminados, lo cual dificultaría

la entrega de los mismos. En esta situación, el dispositivo del elevador marino o *Syncrolift* se aproximaría más, debido a la versatilidad del mismo, al permitir desvarar embarcaciones sin comprometer al resto gracias a la losa o patio de producción con la cual cuenta. A continuación, el mecanismo del riel marino en iguales condiciones que los diques flotantes o secos; en estos últimos estamos supeditados a la culminación de todos los trabajos de aquel conjunto de embarcaciones que varen en simultáneo, lo que exigiría una óptima coordinación entre los jefes de proyecto y los talleres propios.

Tiempo de adecuación de camas de varado

Mecanismo	**Muy Bueno**	**Bueno**	**Regular**
Dique			X
Syncrolift	X		
Riel Marino		X	

En esta variable se efectúa el análisis, orientándolo a la eficiencia y eficacia en la preparación de los diferentes planos de varada correspondientes a las diferentes embarcaciones que ingresarán a realizar sus actividades de carena. El sistema *Syncrolift* presenta una mayor ventaja, debido a que al preparar las mencionadas camas cuenta con coches cuna, los cuales son movibles e intercambiables a la vez, agilizando así dicho proceso. Seguidamente, el riel marino cuenta con las mismas bondades; finalmente, el proceso a ser ejecutado en los diques es un poco más lento; ello por la instalación inicial de estructuras de concreto que actúan como cama de varada, lo cual demanda un mayor trabajo a ser ejecutado en mayor tiempo y el empleo de mayor maquinaria, lo cual se relaciona directamente con las dimensiones propias de las embarcaciones que harían su ingreso a dique.

Tiempo de inundación

Mecanismo	**Muy Bueno**	**Bueno**	**Regular**
Dique			X
Syncrolift	X		
Riel Marino	X		

En este proceso el elevador marino realiza una varada de la embarcación lista para iniciar sus actividades de carena en 40 minutos, mismas condiciones en

el riel marino; en contraparte, entre los diques podemos estar hablando en un promedio de seis (06) horas en el dique seco y ciento veinte (120) minutos, los correspondientes a los flotantes, lo cual demanda un mayor tiempo, relacionado directamente con las dimensiones propias de las embarcaciones que harían su ingreso a dique.

Facilidad para ejecutar los trabajos asignados.

Mecanismo	**Muy Bueno**	**Bueno**	**Regular**
Dique		X	
Syncrolift	X		
Riel Marino	X		

En lo concerniente a los diversos procesos que se efectúan en las carenas, la versatilidad del elevador marino permite amplias facilidades para el control de rutas críticas, lo cual facilita el cambio de posición de los proyectos cuando estos se interfieren entre ellos; mismas condiciones para el riel marino. En el caso de los diques debe tenerse en cuenta que los proyectos han de ser ejecutados en simultáneo, porque la demora de uno de ellos con respecto a los otros permitiría un retraso en la entrega de los mismos.

Control de la polución.

Mecanismo	**Muy Bueno**	**Bueno**	**Regular**
Dique		X	
Syncrolift		X	
Riel Marino		X	

Actualmente las exigencias relacionadas al control de la polución son inherentes a cualquier actividad comercial, siendo en los diferentes mecanismos, controlables aceptablemente los efectos de contaminación del medio ambiente.

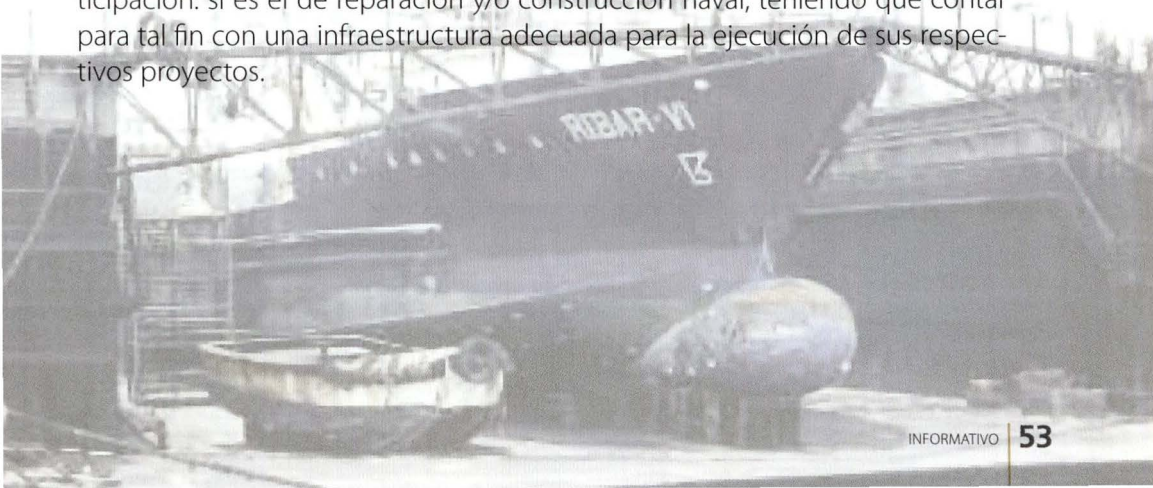
4. Conclusiones

Cada dispositivo cuenta con ventajas respecto a otros. Entre tales ventajas citamos a consideración las siguientes:

- La flexibilidad del sistema del elevador marino y riel marino sobre los diques flotantes o secos radica en que los trabajos en los proyectos en curso no estarían siendo supeditados por la culminación de los mismos para una operación de desvarada; así mismo, la distribución física de los talleres y maquinarias para la producción son más eficientes y polifuncionales.
- El control de la polución sería en ambos casos controlable en los aspectos de arenado y pintado, protegiendo las áreas de trabajo.
- La disposición de planta de un elevador marino permite un mejor control de la producción, debido a la movilidad de los diferentes proyectos, sin que se creen rutas críticas en los procesos productivos. Así mismo, favorece una mejor disposición de la maquinaria y material a ser transportados para su colocación en el astillero.
- Una ventaja de los diques secos en la costa peruana es que permiten varar embarcaciones de mucho mayor desplazamiento que los sistemas de rieles marinos y elevador marino; estos últimos limitados a un máximo de 2.000 toneladas. Este punto puede ser suplido con la adecuación y adquisición de un mayor número de winches, para poder potenciar y elevar la capacidad del elevador marino y de esta forma acceder a un mayor número de embarcaciones en el litoral y en tránsito por esta.

5. Reflexiones

Al efectuar la lectura y revisar los respectivos componentes, podemos afirmar que los distintos dispositivos o mecanismos empleados para efectuar los trabajos de mantenimiento y/o reparación, son eficaces según el nicho de mercado que pretendan atender; sin embargo, es importante que los diferentes astilleros decidan de qué segmento de mercado desean obtener la mayor participación: si es el de reparación y/o construcción naval, teniendo que contar para tal fin con una infraestructura adecuada para la ejecución de sus respectivos proyectos.





El Nuevo Código Procesal Penal Peruano y el debido proceso en las Operaciones de Seguridad Marítima: Alcances legales para el desarrollo de una Conciencia del Dominio Marítimo



CAPITÁN DE CORBETA
EDUARDO ZAMORA CHUNG

El 29 de julio del año 2004, mediante el Decreto Legislativo N° 957, fue publicado en el diario oficial El Peruano, el Nuevo Código Procesal Penal (NCPP), norma con la cual se lograría la ansiada reforma penal y por consiguiente "la transformación del Sistema Judicial Penal en el país".

El espíritu de dicha ley pretende modernizar la justicia penal en el país, equilibrándola a la de otros países de la región, tales como Argentina, Bolivia, Colombia, Costa Rica, Chile, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Paraguay y Venezuela, países que cuentan ya hace algunos años con códigos de proceso penal modernos (Rosas, 2005). Asimismo, se pretende garantizar los derechos fundamentales de las personas y realizar los actos jurídicos penales en el marco del debido proceso, tratando de solucionar los dos grandes males del sistema penal nacional: la falta de celeridad, puesto que existe una alta tasa de presos sin condena y de causas prescritas, así como la falta de eficacia, demostrada con la existencia de una gran impunidad y sus secuelas de falta de seguridad ciudadana (San Martín, 1988: 27).

De igual manera, con la implementación de este nuevo código en todos los distritos judiciales de la República, "se uniformizaría la legislación penal peruana",

"A diferencia del Sistema en que se basa nuestro antiguo código de 1940, el Sistema Acusatorio tiende a garantizar la independencia de las decisiones judiciales penales no solo en las investigaciones, sino también en las acusaciones y en los fallos judiciales".

ya que actualmente los procesos penales se tramitan bajo el amparo de tres código procesales: Código de Procedimientos Penales de 1940, Código Procesal Penal de 1991 y Nuevo Código Procesal Penal D.L. 957 (Vélez, n.d.).

Para lograr dicha implementación, se promulgó el Decreto Legislativo N° 958, a fin de lograr el diseño, conducción, coordinación y evaluación de la reforma penal antes mencionada, la misma que debería finalizar en el año 2012 con su implementación en la totalidad de los distritos judiciales del país.

Sistemas Penales Inquisitivos y Acusatorios

En términos de Derecho Penal, existen principalmente tres modelos Procesales, los mismos que rigen los tipos de Sistemas Judiciales Penales a nivel mundial y que nacieron prácticamente con el Derecho mismo: el modelo Inquisitivo, el modelo Acusatorio y el modelo Mixto.

Las diferencias sustanciales entre el antiguo y el NCPP en el país radican en los modelos procesales en los que basan sus normas. Así, el Código de Procedimientos Penales de 1940 se basa en un modelo procesal mixto, predominantemente inquisitivo y mínimamente acusatorio (Rosas, 2005), mientras que el NCPP se basa en el modelo procesal netamente acusatorio.

A diferencia del Sistema en que se basa nuestro antiguo código de 1940, el Sistema Acusatorio tiende a garantizar la independencia de las decisiones judiciales penales no solo en las investigaciones, sino también en las acusaciones y en los fallos judiciales, ya que goza de la separación de dichas funciones: "la policía investiga, el Ministerio Público acusa y el Juez acepta o rechaza la precedencia del caso". Asimismo, en este sistema la libertad de las personas es la regla general y la detención es la excepción. Se utilizan otras medidas cautelares que no privan necesariamente al acusado de su libertad, salvo expresa flagrancia, la cual debe estar debidamente demostrada.

Por otro lado, el Código de Procedimientos Penales de 1940, en el cual predomina el Sistema Inquisitivo, centraliza en una sola autoridad, el Juez, la conducción de las funciones de investigación, acusación y fallo, haciendo, a razón de los expertos jurídicos, que el proceso sea imparcial. Asimismo, el esfuerzo se orienta a castigar al culpable del delito, pero no necesariamente en resarcir el daño que sufrió la víctima.

Alcances generales del Nuevo Código Procesal Penal

En el Perú existen veintinueve (29) distritos judiciales, que no necesariamente coinciden con los límites geográficos de la limitación política del país. Dichos distritos judiciales han ido implementando progresivamente el nuevo Código, según la programación establecida, con prioridades determinadas a razón de una evaluación de los siguientes factores: manejo de carga procesal, recursos humanos, logística e infraestructura y costos. En la gráfica (1) se muestra el Mapa Judicial del Perú.

Asimismo, de acuerdo con la programación para dicha implementación, aún hay distritos judiciales que todavía utilizan el antiguo código, debido a que





todavía no les toca su implementación. En la gráfica (2) se muestra la programación para la implementación del NCPP.

En cuanto a las generalidades del NCPP, este establece para todos los delitos, sin excepción, un proceso común, y se elimina el inconstitucional procedimiento sumario-escrito, reservado y sin juicio oral. Ahora, por este último procedimiento es por el que se tramitan la mayoría de los delitos previstos en el código penal.

Asimismo, el NCPP separa claramente las funciones de persecución (Ministerio Publico con el apoyo técnico especializado de la Policía Nacional) y decisión (Poder Judicial) con la finalidad de dar pleno cumplimiento al principio acusatorio y a la garantía de imparcialidad del juzgador (Vélez, 2010).

Según la página web de la Fiscalía de la Nación, un punto que se considera de interés del NCPP es que prima la presunción de inocencia, que significa que "el imputado (por la comisión de un hecho punible) es inocente, y debe ser considerado como tal, mientras no se demuestre lo contrario o su responsabilidad no sea declarada por sentencia firme debidamente motivada". En caso de duda de responsabilidad penal, se resuelve a favor del imputado. Para que la sentencia sea firme (debidamente motivada), se requiere de suficiente actividad probatoria (pruebas), obtenida y actuada con las debidas garantías procesales. Ningún funcionario o Autoridad Publica puede presentar a un imputado como culpable, o brindar información en tal sentido, antes de una sentencia firme.

Otro punto importante es la interdicción de la persecución múltiple, que no es otra cosa que el hecho de que "nadie puede ser procesado o sancionado dos veces por un mismo hecho", siempre que se trate de un mismo sujeto, bajo un mismo fundamento. Esta situación no sólo rige para sanciones penales, sino también para sanciones administrativas.

Dentro de las medidas que limitan los derechos fundamentales (medidas de coerción), estas sólo pueden ser dictadas por la Autoridad Judicial en el modo, forma y garantías previstas por la Ley. Dichas medidas deben ser sustentadas en elementos de convicción, en atención a la naturaleza y finalidad de la medida, así como al objeto de limitación del Derecho Fundamental, debiendo

respetarse en todos los casos el principio de proporcionalidad.

Para el caso de las detenciones de las personas, "la Policía detendrá sin mandato judicial, únicamente a quien sorprenda en flagrante delito". Existe flagrancia de delito cuando la realización del hecho punible es actual, y en esa circunstancia el autor es descubierto; cuando es perseguido y capturado inmediatamente después de haber realizado el acto punible o cuando es sorprendido con objetos o huellas que revelen que acaba de ejecutarlo. Si se tratase de una falta o delito sancionado con una pena no mayor de dos años de privación de la libertad, el juez podrá ordenar una medida menos restrictiva o su libertad.

> "Asimismo, con el NCPP se introduce la figura legal del arresto ciudadano, únicamente en flagrancia delictiva, entregando a la persona imputada más las cosas que constituyan el cuerpo del delito, a la Policía".

En caso de que la persona haya cometido un delito sancionado con pena preventiva de libertad superior a cuatro años, el Fiscal solicitará al Juez de la investigación preparatoria su Mandato de Detención, el cual tiene una vigencia de seis meses, excepto para los casos de terrorismo, espionaje o trafico ilícito de drogas, para los cuales caducarán hasta la efectiva detención del requisitoriado.

"Las detenciones de las personas, de oficio por parte de la Policía, o la detención preliminar, sólo durarán 24 horas", al término el Fiscal decidirá si ordena la libertad del detenido, o en su defecto solicita al Juez de la Investigación preparatoria la prisión preventiva u otra medida alternativa.

"Para los casos de Terrorismo, Espionaje y/o Tráfico ilícito de Drogas, las detenciones no podrán durar más de 15 días naturales". Para estos casos, el Fiscal podrá solicitar al Juez de la Investigación preparatoria, la incomunicación del detenido por un plazo no mayor de 10 días.

Si vencido el plazo de la detención preliminar, el Fiscal encuentra razones que determinen la detención de la persona, la pondrá a disposición del Juez de la Investigación preparatoria, quien Convalidará la detención por un plazo adicional de duración de siete días naturales, a cuyo vencimiento el Juez determi-

"La mayoría de publicaciones internacionales define las operaciones de seguridad marítima como aquellas orientadas a combatir las amenazas, por lo general de carácter internacional, provenientes de los actos ilegales en el mar, tales como los actos de terrorismo, piratería, secuestros, tráfico de drogas y tráfico de armas de destrucción masiva".

nará si dicta prisión preventiva o comparecencia simple o restringida.

Asimismo, con el NCPP se introduce la figura legal del arresto ciudadano, únicamente en flagrancia delictiva, entregando a la persona imputada más las cosas que constituyan el cuerpo del delito, a la Policía.

Por último, en cuanto a la legitimidad de la actividad probatoria, "todo medio de prueba será valorado sólo si ha sido obtenido e incorporado al proceso por un procedimiento constitucionalmente legitimo", por lo que carecen de todo efecto legal las pruebas obtenidas directa o indirectamente, con violación del contenido esencial de los derechos fundamentales de la persona.

Operaciones de Seguridad Marítima: Tareas nuevas para Armadas viejas

La frase parafrasea los títulos de los capítulos ocho y nueve (Tareas viejas para armadas nuevas y Tareas nuevas para armadas nuevas, respectivamente) del libro del académico e historiador inglés Geoffrey Till (1987), *"Estrategia Marítima y la era nuclear"*, mediante el cual nos presentaba la evolución de la estrategia marítima a lo largo de la historia contemporánea, relacionando las tareas tradicionales del poder naval con los avances tecnológicos de la época impulsados por la guerra fría, quizás sin imaginar aún las nuevas amenazas y los nuevos roles con que las armadas iban a tener que enfrentarse y cumplir con el devenir de los años. "Esas nuevas amenazas y nuevos roles son los que la actual doctrina internacional de operaciones navales denomina operaciones de seguridad marítima ".

La mayoría de publicaciones internacionales define las operaciones de seguridad marítima como aquellas orientadas a combatir las amenazas, por lo ge-

neral de carácter internacional, provenientes de los actos ilegales en el mar, tales como los actos de terrorismo, piratería, secuestros, tráfico de drogas y tráfico de armas de destrucción masiva. A estas se les puede añadir las amenazas de carácter regional o nacional, tales como la pesca ilegal, contrabando, tráfico de armas, robos, crimen organizado o las relacionadas con los delitos ecológicos.

El mismo G. Till (2009), en su libro *"Seapower: A Guide for the Twenty First Century"*, contribuye con la evolución del conocimiento de la estrategia marítima y desarrolla el concepto de la Seguridad Marítima, relacionándolo directamente con la protección de los recursos marítimos, los medios de transporte y el comercio internacional.

Es así que las clásicas tareas de las fuerzas navales, como son el control del mar, la negación del uso del mar, la protección de las líneas de comunicaciones marítimas, el proyectar el poder sobre la costa o la disuasión estratégica, debieran combinarse con los tradicionales roles en las operaciones guardacostas: reprimir las actividades ilícitas, preservar la vida humana en el mar y prevenir la contaminación marina, fusionándose en tareas operacionales nuevas, las mismas que se podrían resumir en el "negar el uso del mar para la realización de actividades ilícitas".

Sin embargo, este tipo de operaciones, tanto en su planeamiento como en su ejecución, deben primero resolver otro tipo de problemas, no sólo los relacionados a las limitaciones y obsolescencia del material, equipamiento y tecnología, como mal endémico de nuestras Fuerzas, sino también el ocasionado con las restricciones del tipo legal (Adawi, 2009:27).

Internacionalmente se tienen tres normas legales a las que se puede recurrir para el desarrollo de operaciones de seguridad marítima: la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (Convemar), la Convención para la represión de actos ilícitos de violencia contra la seguridad de la navegación marítima (SUA Convention) de 1988 y su protocolo del 2005, y la Convención de las Naciones Unidas contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas de 1988 (artículo 17º).

En el ámbito nacional, la Autoridad Marítima Peruana, Dirección General de Capitanías y Guardacostas, es la entidad autorizada y que tiene la atribución para desarrollar operaciones en represión de las actividades ilícitas dentro de su jurisdicción, entendiéndose por represión la intervención inmediata y necesaria para conjurar la prosecución del delito, y su consiguiente comunicación a la Policía Nacional y Ministerio Público para los fines de ley, según

"En cuanto al uso de la fuerza, para el ámbito internacional se manejan las reglas de enfrentamiento derivadas del Derecho Internacional Humanitario, la Constitución Política del Perú y de una Directiva interna de la Comandancia de Operaciones del Pacífico; para el ámbito nacional se manejan las Reglas de empleo y uso de la fuerza, prescritos en el Decreto Legislativo Nº 1095".

lo prescrito en los artículos A-010801 y A-020101 del reglamento de la Ley 26620, "Ley para el control de las actividades marítimas, fluviales y lacustres" y su reglamento.

Es importante tener en consideración el artículo A-010108 del reglamento en mención, que dice "[...] los Comandantes de Unidades Guardacostas [...] representarán a la Autoridad Marítima en su respectiva jurisdicción, asumiendo las funciones que el reglamento les señala" y el artículo A-020102, que prescribe: "Para el cumplimiento de esta función (represión de actividades ilícitas), la Autoridad Marítima cuenta con [...] Unidades Guardacostas y otros medios que le sean asignados".

Es bajo el amparo de estos dos artículos de la norma legal mencionada, que los componentes de las Fuerzas Navales (entiéndase no Guardacostas) estarían facultados legalmente para realizar operaciones de policía marítima, las mismas que en la práctica devienen en Operaciones de Seguridad Marítima, "si es que previamente cumplen con las condiciones de operar bajo el control operacional de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas y siendo el personal de guardacostas asignado a dichas Fuerzas, los encargados de ejecutar las operaciones tácticas propias de estas operaciones".

Con referencia a los procedimientos operativos, la Autoridad Marítima cuenta con directivas internas, las cuales incorporan muchos de los conceptos plasmados en la Convemar. La mayoría de dichos procedimientos se encuentran actualmente en proceso de reformulación, con la finalidad de adecuarlos a la nueva doctrina internacional.

En cuanto al uso de la fuerza, para el ámbito internacional se manejan las reglas de enfrentamiento derivadas del Derecho Internacional Humanitario, la Constitución

Política del Perú y de una Directiva interna de la Comandancia de Operaciones del Pacífico; para el ámbito nacional se manejan las Reglas de empleo y uso de la fuerza, prescritos en el Decreto Legislativo Nº 1095 de fecha 31 de agosto de 2010 y puntualmente, para las Operaciones dentro del ámbito de jurisdicción y competencia de la Autoridad Marítima, se tienen los procedimientos establecidos en una Directiva Interna de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas. Para efectos prácticos es preciso recordar la jerarquía jurídica de las normas legales, es decir, la estructura jerárquica del Sistema jurídico normativo en el Perú, en el que no tendrán los mismos efectos jurídicos el aplicar normas prescritas en la Constitución, Decretos Legislativos o Directivas Internas de la Marina, que son las que finalmente vendrían a proporcionar los respaldos legales a las Operaciones que se realicen.

Considerando que en el Perú las Operaciones de Seguridad Marítima se realizan, en la gran mayoría de los casos, dentro del ámbito nacional y empleando únicamente a fuerzas nacionales, realizándose dichas operaciones básicamente para prevenir las actividades ilícitas en el ámbito de jurisdicción, "es imprescindible revisar o cambiar los procedimientos en uso, adecuándolos a la legislación vigente, entre ellas el NCPP, que es la norma nacional de máxima jerarquía en lo que a materia de delitos penales propiamente dichos se refiere".



El Nuevo Código Procesal Penal y su relación con las Operaciones de Seguridad Marítima

Si partimos de que el Nuevo Código Procesal Penal está basado en un modelo Acusatorio, el cual tiene como características principales respetar los derechos fundamentales de las personas, basarse en la actividad probatoria para dar las sentencias firmes y actuar bajo el debido proceso, es decir, respetando los principios de legalidad, inocencia, objetividad y defensa integral; asimismo, considerando la pronta implementación del referido Código en la totalidad de los distritos judiciales de la República, "es imperiosamente recomendable que las Operaciones de Seguridad Marítima adecúen sus procedimientos operativos al NCPP, de tal forma que alinee los propósitos de su misión con los objetivos que busca esta nueva legislación penal".

Es importante recordar que dentro de las Operaciones de Seguridad Marítima que se realizan en el ámbito de jurisdicción de la Autoridad Marítima Nacional, la misma que incluye determinadas áreas terrestres (50 metros desde la línea de más alta marea), los delitos que se realizan, tales como robo de combustible, de material y de equipos diversos, tráfico ilícito de drogas, trata ilegal de personas, tráfico ilícito de madera, delitos contra la ecología (pesca con explosivos, extracción de recursos prohibidos, contaminación, tráfico de especies prohibidas), delitos aduaneros y demás, los mismas que están tipificadas en el Código Penal y en muchos casos se relacionan con mafias organizadas que cuentan con vastos recursos, el personal interviniente debe ejecutar sus procedimientos operativos (derechos de visita, interdicciones, inspecciones, capturas, toma de manifestaciones a personas, uso de la fuerza, incautación de material), de una manera adecuada y eficiente, lo cual implica necesariamente mejorar los actuales procesos y darle a los procedimientos, la jerarquía legal necesaria.

El incumplimiento a este NCPP podría ocasionar que por ejemplo, durante una intervención en la mar a personas implicadas en tráfico ilícito de drogas, si es que se superan los derechos de los involucrados, se contaminan las pruebas, se hace uso indebido de la fuerza o incluso únicamente no se siguen los procedimientos básicos adecuados previamente establecidos, se esté favoreciendo inconscientemente o no a los individuos implicados en las actividades ilícitas, generando en el mejor de los casos la "caída" del juicio por no cumplir con el "debido proceso legal" o incluso la denuncia penal del personal, que aun mal capacitado y mal entrenado, intenta cumplir con su deber.

Es a la luz del NCPP, que durante la ejecución de los procedimientos propios de las Operaciones de Seguridad Marítima, surgen preguntas que debería conocer al detalle el personal autorizado a ejecutar este tipo de operaciones, preguntas como: ¿Cuáles son los requisitos de la flagrancia?, ¿cuál es el término (tiempo) para colocar al capturado en flagrancia ante la autoridad competente?, ¿qué pasa cuando, por fuerza mayor no es posible llevar al capturado ante la Autoridad Competente durante ese término?, ¿cómo se preserva la cadena de custodia?, ¿cómo se realiza el procedimiento de interdicción marítima?, ¿los miembros de la Marina de Guerra u Operadores guardacostas están investidos de funciones de Policía Judicial y/o para embalar los hallazgos en las embarcaciones?

"En materia de Derecho Comparado, la Autoridad Marítima Colombiana es un buen ejemplo de cómo con la mejora de sus procesos operativos no sólo cumple con alinearse a su Nuevo Código de Procedimientos Penales basado en el Sistema Acusatorio, sino también, gracias a sus procedimientos mejorados, ha incrementado sus incautaciones de drogas en el ámbito de su jurisdicción".

Mejora de Procesos Operativos

En materia de Derecho Comparado, la Autoridad Marítima Colombiana es un buen ejemplo de cómo con la mejora de sus procesos operativos no sólo cumple con alinearse a su Nuevo Código de Procedimientos Penales basado en el Sistema Acusatorio, sino también, gracias a sus procedimientos mejorados, ha incrementado sus incautaciones de drogas en el ámbito de su jurisdicción, le ha dado la legalidad necesaria a sus operaciones y ha reducido las denuncias que tenía su personal en temas de derechos humanos e incumplimientos con el debido proceso, los cuales a su vez han aumentado el número de personas implicadas en actividades ilícitas tras las rejas, lo que es un buen indicador de la productividad de sus operativos y que se evidencia en el impacto positivo y gran nivel de aceptación de la Armada colombiana no sólo con los niveles político-estratégicos, sino también con la población civil.



Paralelamente a estas acciones de la Autoridad Marítima, la Fiscalía colombiana ha incorporado a su legislación, procedimientos comunes a todas las autoridades que fungen de Policías Judiciales , entre ellos el personal guardacostas de la Armada colombiana, los mismos que se recopilan en el Manual Único de Policía Judicial. Con esta medida se estandarizan dichos procedimientos, creando manuales de operación y listas de verificación, de tal manera que existen formatos comunes a todas las autoridades implicadas en materia penal, uniformizando criterios, minimizando vacíos legales y evitando que cada autoridad con sus propios procesos, dificulte el proceso penal. Entre los formatos establecidos se tienen, por ejemplo, los procedimientos de la cadena de custodia, formato de actas de lectura de derechos y buen trato de los detenidos, así como un formato de procedimientos para el Primer Respondiente Judicial , quien es la primera autoridad que tiene contacto con las personas implicadas en actividades ilícitas y con los medios probatorios o evidencias en el lugar de los hechos (el primero que abordaría una embarcación a intervenir, por ejemplo).

Al respecto, "nuestro NCPP no contempla normas que regulen y prescriban lo correspondiente a la Policía Judicial ni al Primer Respondiente Judicial, lo cual se convertiría en un obstáculo en la ejecución de las Operaciones, ya que bajo ese contexto, el personal guardacostas carecería de la legalidad adecuada , acorde al nuevo sistema procesal penal". Quizás fue debido a las experiencias vividas por las Autoridades colombianas en su lucha durante largo tiempo contra el tráfico ilícito de drogas, el terrorismo y sus capos, que han podido legislar conjuntamente en materia penal, "involucrando no solamente a las tradicionales autoridades de seguridad interna, sino también a las Fuerzas Armadas colombianas y organismos de inteligencia, logrando leyes con procedimientos comunes a todas las autoridades involucradas", lo que se puede resumir para nuestro tema tratado, en "una coordinación directa y cooperación permanente entre el Ministerio Público y la Armada", hecho que debería ser imitado en nuestro país.

Por otro lado, para el éxito de las operaciones sería necesario "contar con procedimientos adecuados y propios, con la jerarquía legal necesaria para el em-

pleo de la fuerza en las Operaciones de Seguridad Marítima", considerando que este tipo de operaciones lo realiza personal de las Fuerzas Armadas (Guardacostas) en cumplimiento de sus funciones legalmente constituidas (Ley 26620 y su reglamento), contra miembros delincuenciales de la población civil en el ámbito de las Operaciones Militares de no Guerra y en represión de las actividades ilícitas, lo cual no está contemplado en la actual norma legal que prescribe las Reglas de empleo y uso de la fuerza por parte de personal de las Fuerzas Armadas, ya que esta última norma tiene otras motivaciones.

Asimismo, "debería estar normado que todas las operaciones cuenten con mecanismos y procedimientos de registro digital en video de lo actuado", a fin de que se pueda verificar y comprobar, por ejemplo: el cumplimiento del debido proceso, la flagrancia, el respeto a los Derechos Humanos, así como también serviría como medio probatorio que podría reforzar la denuncia fiscal.

"Para el éxito de las operaciones sería necesario *"contar con procedimientos adecuados y propios, con la jerarquía legal necesaria para el empleo de la fuerza en las Operaciones de Seguridad Marítima"*, considerando que este tipo de operaciones lo realiza personal de las Fuerzas Armadas (Guardacostas) en cumplimiento de sus funciones legalmente constituidas".

En cuanto a la cadena de custodia, la misma que se relaciona con los procedimientos previstos en caso de incautación de material, establecidos en las actuales directivas de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, sería importante que estos se adecúen al Reglamento de cadena de custodia de elementos materiales, evidencias y administración de bienes incautados, aprobado mediante Resolución de la Fiscalía de la Nación Nº 729-2006-MP-FN (como este tema ha sido tocado de manera tenue en el NCPP en sus artículos 220º y 221º, se ha tenido a bien expedir esta norma de menor orden), mediante la cual, considerando que el tema probatorio dentro del nuevo código es de vital importancia, se pretende según su artículo 7º "[...] garantizar la individualización, seguridad y preservación de los elementos materiales y evi-

dencias, recolectados de acuerdo a su naturaleza o incorporados en toda investigación de un hecho punible, destinados a garantizar su autenticidad, para los efectos del proceso" (Hermoza, 2007).

"El Perú, que es un país que desde antes de su creación como Estado soberano se ha desarrollado con una relación estrecha con el mar, y que en la actualidad ese mar es una de sus principales fuentes de riqueza y recursos, "tiene la obligación de utilizar en forma positiva su Poder Naval en beneficio de sus intereses marítimos".

Conciencia del Dominio Marítimo

Esta frase es un intento de traducción de la frase en inglés *Maritime Domain Awareness* (MDA), que es una doctrina que forma parte de la Política de Seguridad Marítima de los Estados Unidos de América. Conceptualmente es la comprensión efectiva de todo lo asociado con el Dominio Marítimo que puede impactar en la protección, seguridad, economía o medio ambiente. Es parte del esfuerzo en seguridad marítima de varias agencias estadounidenses y con gran influencia a nivel global (OTAN y demás aliados). Dentro del concepto se incluyen todas las áreas y cosas sobre, bajo, en relación con, al lado o al borde del mar, incluyendo también todas las actividades marítimas relacionadas con la infraestructura, personas, carga, mercancías, naves y otros medios de transporte. La Secretaría de Marina es la organización ejecutiva del Departamento de Defensa estadounidense la encargada oficial de todo lo relacionado con el MDA.

El Perú, que es un país que desde antes de su creación como Estado soberano se ha desarrollado con una relación estrecha con el mar, y que en la actualidad ese mar es una de sus principales fuentes de riqueza y recursos, "tiene la obligación de utilizar en forma positiva su Poder Naval en beneficio de sus intereses marítimos, de tal manera que se logre un Poder Marítimo efectivo, capaz de explotar sosteniblemente los atributos de nuestro mar" (Till, 2009:

23), siendo consecuente con el rol que deben cumplir las Armadas en el siglo XXI y logrando integrar a toda la sociedad y Estado en el tan anhelado pensamiento "Perú, país marítimo" (Garfias, 2009).

La Conciencia del Dominio Marítimo estadounidense (MDA) es un buen ejemplo a tomar respecto a la coordinación conjunta que debe existir entre todos los estamentos del Estado en apoyo a la efectividad de su Poder Marítimo. Para ello, "todo esfuerzo en aras de conseguir ese Poder Marítimo efectivo, necesariamente debe iniciarse con la prescripción de bases legales sólidas, capaces de soportar el accionar del Poder Naval en sus tareas tradicionales y nuevas".

Sin embargo, mientras acá en el Perú continúan los provechosos e importantes, pero no muy difundidos debates para intentar llamar la atención y lograr convencer a los decisores políticos de que efectivamente somos un país marítimo y alcanzar a fijar los estamentos para establecer políticas marítimas adecuadas, propias de un país marítimo que se respete, "las Operaciones de Seguridad Marítima deben continuar, en salvaguarda de los atributos de nuestro mar, debiendo lograr que se ejecuten igualmente, con bases legales sólidas".



"El mayor reto que tiene la Autoridad Marítima Nacional en relación al tema tratado, es el de *"formular proyectos legales adecuados que motiven su firma por parte de las Autoridades competentes, de tal manera que se consiga darle el nivel jerárquico legal necesario a los procedimientos que se establezcan""*.

Conclusiones

Con la finalidad de mejorar el cumplimiento de la misión asignada en el ámbito de las Operaciones de Seguridad Marítima y lograr una contribución eficiente a la represión de las actividades ilícitas en el ámbito de la jurisdicción, ante la próxima entrada en vigor, ya a nivel nacional del Nuevo Código Procesal Penal, "es necesario trabajar estrechamente con el Ministerio Público". De esta manera se lograría diseñar procedimientos adecuados, los mismos que permitirían facilitar el trabajo de nuestro personal. Asimismo, se lograría dar herramientas adecuadas a los Fiscales para que al momento de efectuar sus denuncias correspondientes ante los órganos jurisdiccionales del Poder Judicial, se consiga evitar vacíos legales que impidan a los Jueces ordenar detenciones efectivas a las personas involucradas en actividades ilícitas.

Dichos procedimientos operacionales tendrían que quedar bien definidos; asimismo, deberían incluir formatos adecuados, listas de verificación estandarizadas y reportes de lecciones aprendidas, de tal manera que en el cumplimiento de sus funciones, el personal designado demuestre permanentemente la ejecución a cabalidad de esos procedimientos, evitando así el incumplimiento al debido proceso.

Asimismo, "es importante que se cuente permanentemente con asesoría legal especializada en la ejecución de este tipo de Operaciones, lo que hoy en día en los ámbitos militares se conoce como Derecho Operacional" (Humphries, 1993), el cual le daría la legitimidad necesaria a las mismas y las enmarcaría en el respeto a los Derechos Humanos y al Debido Proceso, en todas las actividades que se requieran, tales como el ciclo de inteligencia, proceso de planeamiento, pasando por el despliegue de personal y medios, hasta la ejecución misma de las operaciones.

Quizás el mayor reto que tiene la Autoridad Marítima Nacional en relación al tema tratado, es el de "formular proyectos legales adecuados que motiven su firma por parte de las Autoridades competentes, de tal manera que se consiga darle el nivel jerárquico legal necesario a los procedimientos que se establezcan", en el que también se incluyan reglas de enfrentamiento y de uso de la fuerza específicamente diseñadas para estas complejas Operaciones y que difieren en gran medida del empleo tradicional de la fuerza por parte del personal de las Fuerzas Armadas.

Finalmente, "las Operaciones de Seguridad Marítima junto con las Operaciones Navales tradicionales son las acciones de las que se vale el Poder Naval, las que ejecutadas en forma óptima ayudarían a lograr un Poder Marítimo efectivo", para lo cual, tomando las experiencias colombianas y estadounidenses, por citar algunas de ellas, basan su éxito en políticas adecuadas y normas legales claras.

Referencias

1. Si bien es cierto que dichas amenazas no son nuevas, el impacto que en la actualidad ocasionan, debido a la globalización de prácticamente todas las actividades, es mucho mayor al de hace unos años atrás.
2. El Nuevo Código de Procedimientos Penales de Colombia (Ley 906 del 2004) define a la policía judicial. Se entiende la función que cumplen las entidades del Estado para apoyar la investigación penal y, en ejercicio de las mismas, dependen funcionalmente del Fiscal General de la Nación y sus delegados. El artículo 201 define a los órganos de policía judicial permanente; quienes ejercen permanentemente las funciones de policía judicial son los servidores investidos de esa función, pertenecientes al Cuerpo Técnico de Investigación de la Fiscalía General de la Nación, a la Policía Nacional y al Departamento Administrativo de Seguridad, por intermedio de sus dependencias autorizadas. Asimismo, indica que en los lugares del territorio nacional colombiano donde no hubiere miembros de policía judicial de la Policía Nacional, estas funciones las podrá ejercer la Policía Nacional. Por otra parte, el artículo 202 define a los Órganos que ejercen funciones permanentes de policía judicial, de manera especial dentro de su competencia, quienes ejercen permanentemente funciones especializadas de policía judicial

dentro del proceso penal y en el ámbito de su competencia, siendo estos los siguiente organismos: La Procuraduría General de la Nación, la Contraloría General de la República, las autoridades de tránsito, las entidades públicas que ejerzan funciones de vigilancia y control (aquí se puede incluir a la Autoridad Marítima), entre otros.

3. Los manuales de la Fiscalía General de Colombia definen a la Primera autoridad interviniente o Primer respondiente: es la que llega al lugar de los hechos y/o cadáver una vez estos han sido informados, como por ejemplo las patrullas de la Policía Nacional, Ejército, Alcalde, Inspectores, entre otros; también pueden ser los servidores públicos, trabajadores oficiales o particulares pertenecientes a organismos de socorro como Defensa Civil, Bomberos, personal de las entidades de salud, que tienen el primer contacto con el lugar de los hechos y/o cadáver; los cuales deben responder por su protección, preservación y entrega a la policía judicial correspondiente.
4. El artículo A-020207 del Reglamento de la Ley 26620, Ley de Control y Vigilancia de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres prescribe que las Unidades Guardacostas o personal de las Capitanías que en el ejercicio de sus funciones detectasen actividades ilícitas, tales como tráfico ilícito de drogas, custodiarán los bienes que son materia del delito, comunicando de inmediato el hecho a la Capitanía para efectos de dar aviso a la Policía Nacional y el Ministerio Público para los fines de ley, quienes levantarán el acta de decomiso, incautarán la droga o insumos y llevarán a cabo las investigaciones correspondientes.

Bibliografía

- Adawi, L. (2009). "Operaciones de Seguridad Marítima. La dificultad de operar en un entorno operacional no tradicional". *Revista de la Escuela Superior de Guerra Naval*, pp. 27.
- Alfaro, L. (2009). *Perú: país marítimo*. Lima, Perú: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú
- Consejo Nacional de Policía Judicial de la Fiscalía Nacional de Colombia. (n.d.). Manual Único de Policía Judicial. Obtenido el 15 de octubre de 2011, de http://www.fiscalia.gov.co/sistpenal/sistemapenal/manualpolicia.pdf
- Hermoza, P. (2007). La cadena de custodia en el nuevo proceso penal. Obtenido el 15 de octubre de 2011, de http://reformaprocesal.blogspot.com/2007/12/la-cadena-de-custodia-en-el-nuevo.html
- Humphries, J. (1993) El Derecho Operacional y el Reglamento de Combate. Obtenido el 15 de octubre de 2011, de http://www.airpower.au.af.mil/apjinternational/apj-s/1993/2trimes93/humphries.html

- National Maritime Domain Awareness Coordination Office. (n.d.). The Maritime Domain Awareness Wiki. Obtenido el 16 de octubre de 2011, de http://www.gmsa.gov/twiki/bin/view/Main/WebHome
- Rosas, J. (2005). El Sistema acusatorio en el Nuevo Código Procesal Penal. Obtenido el 15 de octubre de 2011, de http://www.mpfn.gob.pe/ncpp/files/dfbaaa_articulo%20dr.%20rosas%20yataco.pdf
- San Martín, C. (2004). La Reforma del Derecho Penal Peruano. *Revista Peruana del Derecho Procesal II*. (pp. 227).
- Till, G. (1988). *Estrategia Marítima y la era nuclear* (2da. ed.). Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales del Centro Naval.
- Till, G. (2009). *Seapower*: A Guide for the Twenty First Century (2da. ed.). Abingdon, Oxon: Routledge.
- Vélez, G. (n.d.). El Nuevo Código Procesal Penal: la necesidad del cambio en el Sistema Procesal Peruano. Obtenido el 15 de octubre de 2011, de http://www.justiciaviva.org.pe/informes.htm
- Vélez, G. (2010). Las etapas en el Nuevo Código Procesal Penal. Obtenido el 15 de octubre de 2011, de http://weblcv.com/ls/e.html





Acciones submarinas en el paso de las islas Palawan.

Primeras acciones en la Batalla del Golfo de Leyte



Teniente Primero
MIGUEL ÁNGEL FLÓRES CANCINO



Submarino norteamericano de la clase Dace, responsable de las primeras acciones contra la armada japonesa en la Batalla del Golfo de Leyte.

Introducción

La Batalla del Golfo de Leyte, desarrollada en el archipiélago de las islas Filipinas, fue quizás el último gran desenlace y confrontación naval que se llevó a cabo entre la Armada Imperial de Japón y la norteamericana, durante la campaña naval en el Pacífico en la Segunda Guerra Mundial. En las operaciones previas, los norteamericanos se encontraban avanzando y conquistando gran cantidad de posiciones estratégicas (islas y territorios) por el Pacífico Sur; como consecuencia, realizaron un gran despliegue de modernas unidades navales, como lo eran los nuevos acorazados de la Clase "Missouri" y los portaviones de la Clase "Essex".

Los japoneses, en cambio, con ese temperamento, voluntad y orgullo que los caracteriza, planificaron las últimas acciones para poder defender y mantener aquellos territorios donde se encontraban sus fuentes de recursos energéticos, desplegando finalmente lo último de su poder naval, con la consigna de interponerse a toda costa al avance norteamericano.En esta batalla, la Armada japonesa introdujo el uso de los *pilotos suicidas "kamikaze"* (viento divino), causando graves daños a las unidades navales norteamericanas.

"Grandes y modernas unidades de superficie fueron desplegadas entre ambos bandos, pero la supremacía y protagonismo la tendrían una vez más los portaviones de ataque".

Grandes y modernas unidades de superficie fueron desplegadas entre ambos bandos, pero la supremacía y protagonismo la tendrían una vez más los portaviones de ataque. El submarino, un arma importante debido a sus características y *modus operandi* para el ataque y la sorpresa del enemigo, jugaría un papel transcendental como instrumento de alarma temprana en un medio geográfico, como lo son los canales de paso obligado, al interponerse ante una imponente formación de acorazados y cruceros de superficie, poseedores de un poder de fuego inigualable. El ataque de un submarino puede influir en la moral del enemigo, llegando incluso a desorientar el avance y el estado de formación de una fuerza compuesta por unidades de superficie.

La Batalla del Golfo de Leyte se desarrolló en cuatro etapas: "La Batalla del Mar de Sibuyan", "La Batalla del Estrecho de Surigao", "La Batalla del Cabo de Engaño" y "La Batalla de Samar". En este artículo vamos a mencionar el inicio de la contienda, considerando las acciones submarinas en el paso de las islas Palawan. La Batalla del Golfo de Leyte es considerada como una de las más grandes de todos los tiempos, al punto que es comparada con el Combate Naval de Jutlandia, desarrollado entre las Armadas de Inglaterra y Alemania durante la Primera Guerra Mundial. Quedará evidenciado que Norteamérica continuaba con su maquinaria de guerra, su logística trascendental y eficaz, que alimentaba su sed de triunfo hasta la victoria final.

Operaciones iniciales

Se puede mencionar que en octubre de 1944 existían dos líneas principales en el avance de la Armada norteamericana en el Pacífico:

1) Las fuerzas del General Douglas MacArthur, por el Pacífico Sur
2) Las fuerzas del Almirante Chester Nimitz, por el Pacífico Central

En realidad, se pretendía volver a conquistar las islas Filipinas, con la finalidad de establecer una serie de bases de avanzada y poder proyectar ataques aé-

reos contra el Japón continental, limitando el abastecimiento de los suministros en materias primas y combustible. La fuerza de invasión norteamericana estaba compuesta por las siguientes flotas:

Séptima flota (Task Force 77): Estaba compuesta por el grueso de unidades de desembarco anfibio y una agrupación de acorazados antiguos y pequeños portaviones de escolta; tenían la misión de desembarcar en la isla de Leyte. Esta flota estaba bajo el mando del Almirante Thomas Kinkaid.

Tercera flota (Task Force 38): Estaba integrada por los acorazados y portaviones más modernos de la época; tenían la importante misión de brindar cobertura y protección a la flota de desembarco del Almirante (USN) Thomas Kinkaid. Esta flota estaba bajo el mando del famoso y temperamental Almirante William F. Halsey, representando el grueso principal para el combate.



Almirante (USN) Thomas Kinkaid, tenía la responsabilidad de realizar el desembarco anfibio en la isla Leyte



Task Force 77, estuvo a punto de ser destruida por los acorzados del **Almirante (IN) Takeo Urita.**

Plan defensivo japonés

Los japoneses prepararon tres planes defensivos ante la posibilidad del ataque de las fuerzas norteamericanas:

1) SHO-1: Defensa de las islas Filipinas

2) SHO-2: Defensa de las islas Okinawa y Formosa

3) SHO-3: Defensa de los territorios metropolitanos del Japón

El alto mando de la Armada japonesa, después de haber analizado el desarrollo y la posible proyección en las acciones de la Armada norteamericana, seleccionó el plan defensivo SHO-1, en el cual participarían todas las fuerzas navales y aéreas disponibles, con la finalidad de evitar la invasión y los desembarcos norteamericanos, forzando un combate naval de superficie de gran poder destructivo.

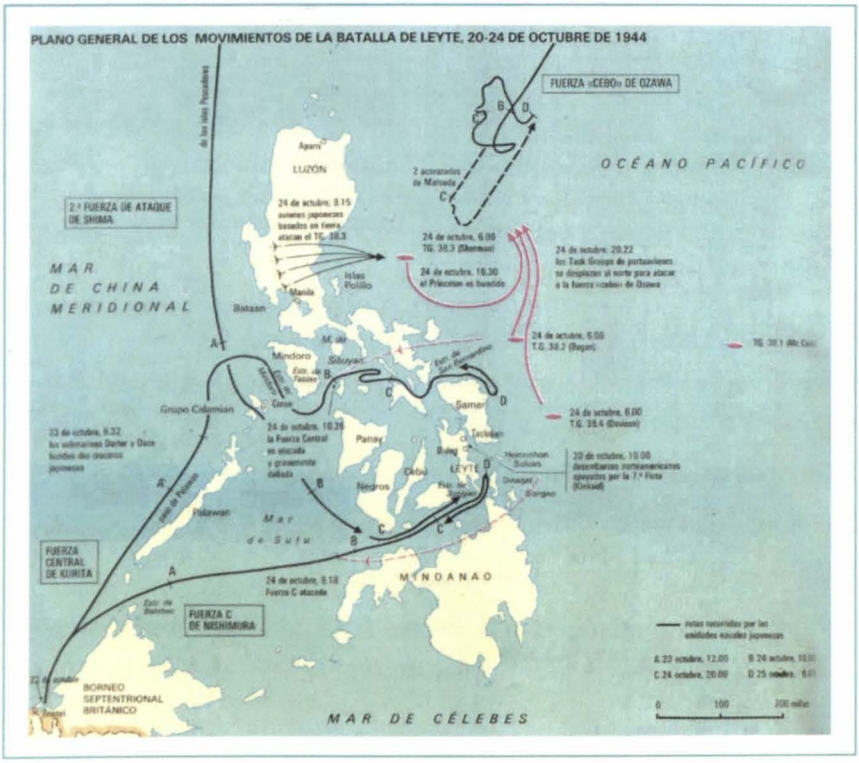


Almirante (USN) William F. Halsey, fue responsable de atacar y destruir los últimos portaviones de la armada imperial japonesa.

La denominación *SHO* en japonés significa "VICTORIA", y el plan de defensa SHO-1, se organizó de la siguiente manera:

1) Defensa terrestre: Por intermedio del General Yamashita, con el ejército del Área 14.

2) Defensa aérea: El componente aéreo desplegado en las Filipinas sería reforzado con aviones y dotaciones de pilotos provenientes de Japón, China, Formosa, Indochina y Malaya. Estas unidades deberían realizar misiones de exploración, con la finalidad de prevenir la aproximación de la flota invasora y atacar a las unidades de desembarco anfibio.



Mapa de las Islas Filipinas, qe muestra el teatro de las operaciones navales en la Batalla del Golfo de Leyte.

3) Defensa naval:

3.1) Primera fuerza de ataque:

Esta fuerza estuvo compuesta por grandes acorazados y la mayor parte de los cruceros pesados existentes. Fue comandada por el Almirante (IJN) Takeo Kurita, y quedaría estacionada inicialmente en el puerto de Lingga Roads, cerca de Singapur, muy próxima a los suministros de combustible. Esta gran flota navegaría inicialmente hasta Brunei, donde se dividiría en dos fuerzas:

3.1.1) La Fuerza "A" (fuerza central): Estuvo compuesta por cinco (05) acorazados (incluidos los súper acorazados "Yamato" y "Musashi"), diez (10) cruceros pesados, dos (02) cruceros ligeros y quince (15) destructores, todos ellos bajo el mando del Almirante (IJN) Takeo Kurita, con su insignia en el crucero pesado "Atago". Esta fuerza (ver mapa) navegaría muy próxima a las islas Palawan, en su aproximación hacia el estrecho de Mindoro, enrumbando por el Este hacia el estrecho de San Bernardino, y finalmente hacia la isla de Leyte.

3.1.2) La Fuerza "C": Estuvo formada por dos (02) acorazados, un (01) crucero pesado y una cortina de cuatro (04) destructores; todos ellos bajo el mando del Almirante (IJN) Shoji Nishimura.

Esta fuerza (ver mapa) navegaría hacia el Este por el mar Sulu, continuando por la isla de Negros en su proyección hacia el estrecho de Surigao, y llegaría finalmente a la isla de Leyte. Estas dos (02) fuerzas (ver mapa) atenazarían a



Almirante (IJN) Takeo Kurita, tenía el mando de la fuerza central de acorazados y cruceros pesados, estuvo a punto de forzar una acción de superficie y destruir las unidades de desembarco del **Almirante (USN) Thomas Kinkaid.**



Super acorazado Yamato, era una de las mejores unidades de la armada imperial japonesa, poseía un temible poder de fuego con artillería de 18 pulgadas.



Acorazado Fuso, buque insignia del **Almirante (IJN) Shoji Nishimura.**



Los últimos potaviones de ataque de la armada japonesa fueron destruidos por la **Task Force 38** del **Amirante (USN) Willian Halsey.**



Almirante (IJN) Jizarburo Ozawa, tuvo nuevamente la responsabilidad y el mando de las fuerzas japonesas en la Batalla del Golfo de Leyte.



Desembarco anfibio del **General Douglas Mac-Arthur** al finalizar la Batalla del Golfo de Leyte.

las fuerzas de desembarco norteamericanas en la isla de Leyte, una por el Norte y otra por el Sur.

3.2) Segunda fuerza de ataque: Constaba de tres (03) cruceros pesados, dos (02) cruceros ligeros y ocho (08) destructores, bajo el mando del Almirante Kihoyide Shima. Esta fuerza navegaría (ver mapa) desde el Japón, para unirse a la Fuerza C, del Almirante (IJN) Shoji Nishimura, en su proyección hacia la isla de Leyte.

3.3) Tercera fuerza de ataque:

Compuesta por los portaviones principales de ataque (supervivientes de numerosas batallas) y bajo el mando del Almirante (IJN) Jizaburo Ozawa (notable estratega), quedando estacionada en las aguas metropolitanas del Japón, donde esperaría la capacitación y entrenamiento de nuevas dotaciones de pilotos de combate.

Esta fuerza (ver mapa), una vez con sus nuevas dotaciones en aviones y pilotos, navegaría hacia las islas Filipinas, con la difícil misión de ser un señuelo y atraer a la fuerza principal de portaviones norteamericana.

Inicio de las operaciones

"¡Volveré!, ¡Volveré!", fueron palabras pronunciadas a viva voz, con gran determinación y coraje, por el General norteamericano Douglas MacArthur, quien tuvo que abandonar las islas Filipinas en marzo de 1942, debido a la ocupación y expansión japonesa, dejando muy en claro su retorno triunfante en el futuro. Dos años, siete meses y nueve días después, cum-

pliría su promesa, desembarcando en la bahía de San Pedro, entre las islas de Leyte y Samar.



Desembarco anfibio del **General Douglas Mac-Arthur** al finalizar la Batalla del Golfo de Leyte.

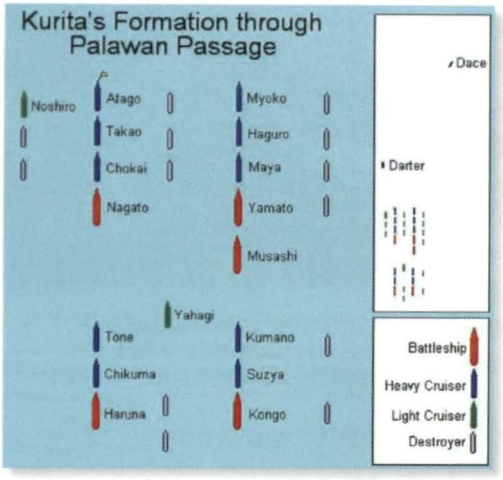
Los aviones de reconocimiento japoneses fracasaron en su intento por descubrir a la fuerza de desembarco del Almirante (USN) Thomas Kinkaid, quien se dirigía para realizar la invasión de la isla de Leyte. Fue recién el 17 de octubre de 1944 cuando los vigías japoneses desplegados en puestos de observación en tierra detectaron e informaron acerca de la aproximación de las unidades de avanzada de la flota de desembarco norteamericana.

El 20 de octubre de 1944 las fuerzas norteamericanas comenzaron a desembarcar sus tropas en la isla de Leyte, siempre bajo la atenta mirada y cobertura de la Tercera Flota (Task Force 38) del Almirante William F. Halsey. El 22 de octubre (ver mapa), la Fuerza A (fuerza central) del Almirante (IJN) Takeo Kurita zarpó de Brunei, formando dos columnas con las cortinas de destructores a cada flanco, lista para gobernar y dirigirse al paso de las islas Palawan.

La Fuerza C, del Almirante (IJN) Shoji Nishimura(ver mapa), zarpó por la tarde del mismo 22 de octubre, mientras que la fuerza del Almirante (IJN) Kihoyide Shima zarpó de las islas Pescadores (Taiwán), para dirigirse hacia la península de Bataan, en las Filipinas. Por el Norte, desde el mar interior del Japón (ver mapa), zarpó la Fuerza "señuelo" del Almirante (IJN) Jizaburo Ozawa, con sólo un centenar de aviones y sus dotaciones parcialmente adiestradas, y navegó sin ser detectada hacia el Sur, en demanda de la parte norte de la isla de Luzón (Filipinas). El preámbulo de la contienda recién empezaba; mientras tanto, describiremos las acciones realizadas por los submarinos norteamericanos USS "Darter" y USS "Dace", que patrullaban la zona desde aproximadamente el 1 de octubre.

Operaciones submarinas

Durante el día 23 de octubre, ambos submarinos se encontraban desplegados en zonas de patrullaje muy cercanas al paso de las islas Palawan. Mientras se encontraban navegando en superficie y cargando sus baterías, sus respectivos comandantes ordenaron realizar un barrido con el radar de superficie (recordemos que para aquella época el sistema mage de las unidades de superficie



no se encontraba desarrollado), obteniendo numerosos contactos en sus pantallas TRC.

A una distancia de 15 millas, los submarinos confirmaron los contactos como una gran fuerza de superficie, y decidieron salir a interceptarlos a la máxima velocidad. Se aproximaron cautelosamente y a una distancia prudente para no ser detectados; observaron que era una gran formación de unidades pesadas y que poseía una cortina impenetrable de destructores. Ávidos por el triunfo, ambos comandantes, dotados de gran pericia y experiencia marinera, decidieron realizar el ataque submarino. El USS "Darter" informó del avistamiento a las 06:20 horas a la Task Force 38.

La Fuerza A, del Almirante Takeo Kurita, navegaba en formación de dos columnas, separadas por 4.000 metros de distancia. A primeras horas del amanecer redujo su velocidad a 18 nudos y empezó a navegar en zigzag, desarrollando un plan antisubmarino. Ambos submarinos entraron en inmersión por delante de ambas columnas, situándose en una posición privilegiada: uno por babor y el otro por estribor. No había ningún impedimento para que realizaran un ataque contundente con la mayor cantidad de torpedos disponibles.

A las 06:32 horas, a una distancia aproximada de 1.000 yardas, el USS "Darter" disparó seis torpedos con sus tubos de proa hacia el crucero insignia del Almirante (IJN) Kurita, el "Atago", para luego virar de lado. Dispararon también cuatro torpedos con sus tubos de popa contra el crucero pesado "Takao", el siguiente en la línea. Al cabo de algunos minutos del primer torpedo, el crucero pesado "Atago" fue embestido por cuatro impactos directos, quedando envuelto en una bola de fuego de proa a popa, por lo que se fue al fondo con 3.600 hombres. Inmediatamente, el Almirante (IJN) Kurita y parte de su estado mayor tuvieron mucha suerte y evitaron la muerte nadando rápidamente hacia un destructor que se había abarloado con la finalidad de salvar a los supervivientes.

El crucero "Takao" fue embestido por dos torpedos y resultó gravemente averiado, por lo que tuvo que salir de la formación. Luego del gran triunfo de su compañero, el USS "Dace" disparó también sus torpedos de proa, acertando

cuatro impactos directos en el crucero pesado "Maya", destruyéndolo por completo y mandándolo al fondo del mar con toda su dotación, dejando sólo un rastro de aceite en la superficie.

Conclusiones

Este ataque submarino originó pánico y una gran incertidumbre en la formación japonesa; inmediatamente se adoptaron medidas preventivas y se realizaron acciones evasivas, mientras los destructores de escolta disparaban cargas de profundidad a discreción, para lo cual se desplegaron algunos hidroaviones, con el fin de que efectuasen una mejor vigilancia y pudiesen tal vez descubrir algún periscopio en superficie. Sin embargo, ya no existía la sorpresa: la flota central del Almirante (IJN) Kurita había sido descubierta y se esperaba que el Almirante Halsey enviara numerosos ataques aéreos en pocas horas.

El Almirante (IJN) Kurita (ver mapa) trasladó su insignia al súper acorazado "Yamato" y continúo con su aproximación a través del estrecho de Mindoro, hacia el mar de Sibuyan. Los Almirantes Shima, Nishimura y Ozawa aún no habían sido descubiertos. Kurita trataría de aproximarse lo máximo posible hacia la isla de Leyte y soportar la embestida de los ataques aéreos del Almirante (USN) Halsey.

Japón arriesgó lo último que le quedaba de su gloriosa Armada Imperial; quizás estuvo a punto de poder evitar el desembarco en las islas Filipinas, ya que el Almirante (USN) Halsey, en un momento de descoordinación en la toma de decisiones, desplegó toda su flota para destruir a la fuerza "señuelo" del Almirante (IJN) Ozawa, dejando sin protección a las unidades de desembarco del Almirante (USN) Kinkaid. De otro lado, el Almirante (IJN) Kurita tuvo que soportar grandes y numerosos ataques en su retirada hacia el Oeste; sin embargo, se mantuvo firme y decidido en su navegación, aun cuando perdió al súper acorazado "Musashi" (gemelo del "Yamato"). Finalmente, pudo cambiar de rumbo nuevamente y navegar hacia el Este, con la finalidad de forzar una acción nocturna de superficie contra las fuerzas norteamericanas de desembarco y destruirlas definitivamente.



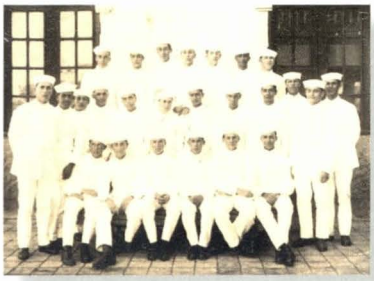


Contralmirante Federico Salmón de la Jara

en el centenario de su nacimiento



ESPERANZA NAVARRO PANTAC



Con su promoción, en la Escuela Naval. El cadete Salmón es el 5º de la segunda fila, empezando por la izquierda. Año 1928.

Solo cuando alguien desaparece del escenario de la vida, emerge nítida la imagen de la persona que en realidad fue. Es ahora cuado se aprecia el entramado completo de su existencia y se reconoce el hilo conductor que la guiaba. Y es que la mejor manera de conocer a una persona es repasando, observando en conjunto la sucesión de sus actos, gestos, sueños, amores, inquietudes, pesares, logros, ideales, obras, que marcaron su paso por la vida. El cúmulo de sus huellas concentra lo que ese ser humano representa; solo ahora podemos trascender la forma exterior, lo conocido, para llegar a la esencia de su personalidad. Así, quien examine los pasos del Almirante Salmón, desde su ingreso a la Marina de Guerra a la temprana edad de quince años, podrá valorar que dedicó su vida y sus esfuerzos a darle preeminencia ("brillo, lustre y esplendor") a la Institución naval. En la misión o responsabilidad que le cupo cumplir, él supo ponerle el plus de la excelencia, con honor, generosidad y bondad. Y es que él pertenecía a esa rara especie de hombres destinados a provocar el cambio, cuya sola presencia mejora el entorno, torna una empresa en gesta heroica, bizarra.

Ese sino le tocó a Federico Salmón de la Jara: creció con el siglo XX y creció con la Marina de Guerra, siendo muchas veces el protagonista de los hitos que significaron su resurgimiento, modernización y desarrollo de su sólido prestigio.

La Marina en la que se va a formar

La vida institucional de la Marina peruana de la posguerra, 1884-1920, estuvo marcada por la dolorosa experiencia de la guerra. Percy Cayo, en su tomo de la *Historia Marítima del Perú*, manifiesta que los marinos de esa etapa se formaron en una marina muy pobre. Fue esa dura escuela la que imprimió en sus oficiales características especiales, que a falta de vida naval, hombres como Melitón Carvajal, Camilo Carrillo, Germán Stiglich, Manuel Vegas, Teodosio Cabada, Carlos Rotalde, Roque Saldías y Federico Dulanto, se insertaron en diversos campos de la actividad nacional. Cuando la situación fue propicia, todos ellos contribuyeron desde su campo al renacer de la Institución. Contra todo pronóstico, la Marina de Guerra y el Perú, cual ave fénix, surgieron de sus cenizas. La situación mundial les fue favorable, así como la gestión, polémica es cierto, del presidente Leguía, quien con una clara concepción de lo que debe ser una marina moderna, sabe que sin ella resulta imposible mantener la soberanía del Estado.

La presencia militar extranjera en el Perú empieza en 1896, cuando los gobiernos de París y Lima, para darle profesionalismo al ejército, suscriben un acuerdo para traer una misión militar extensiva a la Armada. En 1905 se solicita al Teniente de Navío Paul de Marguerye para dirigir la Escuela Naval. Por entonces, la Marina no tenía el respaldo de ningún dispositivo legislativo ni reglamento; a bordo de sus pocas y desmedradas naves, el comandante es quien, a su manera, se encarga de la instrucción de los subalternos. Nuestra pequeña fuerza naval, sin base ni servicios en tierra, se mantiene a duras penas en la rada del Callao, sin apoyo logístico. No hay quién represente a la escuadra: los fondos y créditos los tienen que gestionar personalmente los comandantes ante el Gobierno.

La primera disposición de la Misión Francesa es preparar el proyecto de ley orgánica de la Marina y darle en el año 1909 un reglamento orgánico para el servicio de los buques de la Armada. La Revista de Marina, como órgano de profesionalización, nace también por su iniciativa. La Misión se mantiene por nueve años, hasta agosto de 1914, en que retorna a Francia al desatarse la Primera Guerra Mundial.

En los inicios del siglo XX, el Perú se hallaba en proceso de definir fronteras con sus países vecinos, los que desembozadamente desarrollaban una agresiva política internacional de amedrentamiento, razón de peso para que Leguía, en su primer gobierno (1908-1912), pusiera empeño en mejorar la situación de las

Fuerzas Armadas. Ya desde 1906 había una definida intención de reconstituir la fuerza de superficie de la Marina. En Europa, sin embargo, se centraba la atención en una nueva arma de ataque contra las unidades de superficie: los sumergibles y submarinos, que imponían una concepción diferente de la guerra en el mar.



Cadete naval a los 16 años de edad.

La Marina peruana había arribado al nuevo siglo con una sola unidad naval: el crucero "Lima", ex "Sócrates" –cuya construcción, junto con el "Diógenes", que finalmente se perdió, se había encargado en 1880 y tuvo su arribo al Perú recién en 1890–; luego adquirió, en 1906 y 1908, respectivamente, los cruceros "Grau" y "Bolognesi". En marzo del año 1910, a tono con los tiempos, se ordenó la adquisición de dos sumergibles, y en mayo del mismo año se firmaba el contrato de construcción de los mismos. Para enero de 1911, las baterías del "Ferré" recibían su primera carga, y en abril se hacía lo propio con el "Palacios". De esa manera, en el año 1911 nacía la Fuerza de Submarinos. Por una rara coincidencia, el 17 de febrero del mismo año nacía en Ayacucho, Federico Salmón de la Jara, quien habría de ser el más arquetípico submarinista de la Marina de Guerra peruana. Él iba a formar parte de la nueva hornada de marinos que se formarían bajo la advocación de la Misión Naval Americana. Era la generación que encarnaba el renacimiento de la Marina de Guerra del Perú.

Al asumir la presidencia en el año 1919, Leguía se enfoca en la modernización de la Marina. Crea el Ministerio de Marina el 13 de octubre de ese mismo año, separándolo del Ministerio de Guerra y Marina, y firma un convenio con el Gobierno de los Estados Unidos para establecer una misión naval. Los miembros de esa Misión, jefes y oficiales superiores de la Marina de Guerra de los Estados Unidos, llegaron para asumir los más altos puestos en tierra y a bordo, y hasta la Comandancia General de la Escuadra. La oficialidad naval no opuso ningún reparo, dado el estado de retraso de la Marina en relación con las otras del continente.

Con la Misión Naval Americana, la Institución entra en una decisiva fase de modernidad. Se incorporan nuevos reglamentos, directivas y sistemas de Estado Mayor. Se crea la Escuela Superior de Guerra Naval, la Escuela de Aspirantes para marineros; se inician los cruceros de verano a lo largo del litoral

y aun hasta el Golfo de Panamá. En general, la oficialidad y el personal subalterno pueden adquirir profesionalismo y práctica en el mar. Uno de los actos más trascendentes de la Misión es la formación académica de los oficiales, tremenda tarea que asumió el Capitán de Navío USN Charles Gordon Davy, cuando el 9 de febrero de 1921 se hizo cargo de la dirección de la Escuela Naval. Bajo su gestión, en el corto periodo que va de 1921 a 1930, se modernizan los programas, técnicas, sistemas y aun bibliografía, que eran los mismos que se aplicaban en la Academia Naval de Annapolis. Ese lapso bastó para sentar las bases de la nueva educación naval. Aun cuando el año 1930 la caída de Leguía motiva el retorno de Davy a los Estados Unidos, en la Escuela Naval no se altera el modelo patrón instaurado, ni su marcha regular.

Sus antepasados. Los padres



Retrato familiar. El joven Federico Salmón en uniforme de alférez de fragata, de pie, al extremo derecho. Año 1932.

La prosapia de marino le viene de sus raíces familiares. Siguiendo su línea genealógica, vemos que el Contralmirante Salmón proviene de una familia vinculada a la Marina y a las armas. El antecesor conocido más remoto es el Almirante Francisco Salmón Rebentuh, de la Armada Española. El hijo, Federico Salmón y de Alvear, llega al Perú en 1698; miembro del Tribunal del Consulado de Lima, está casado con Carmina de Haya. Ambos, nacidos en Santander, son padres de .Juan José Salmón y de Haya, casado con Josefa de Luna, peruana. De ese matrimonio nace Esteban Salmón y de Luna, casado con Bernarda Fernández de Villalta. Capitán de Navío de la novísima Marina del Perú, prócer de la Independencia, firmante del Acta de la Independencia, de la plana Fundadora de la Armada del Perú en 1821, subdirector de la Escuela Naval de Paita y luego de la de Bellavista. Es padre de Federico Salmón y Fernández de Villalta, casado con Santos Fosatti, Teniente Coronel del Ejército Peruano, aunque ha

egresado de la Escuela Naval como guardiamarina; benemérito de la Patria en grado heroico y eminente, condecorado por el Perú y Bolivia por su actuación en el Combate del 2 de Mayo de 1866, en la Torre de la Merced, de donde fue rescatado gravemente herido. Concurre a la Guerra con Chile. Muere en 1884, cuando desempeñaba el cargo de Director de Guerra.

El padre de nuestro biografiado, Pablo Tulio Salmón Fosatti, es hijo del anterior. Nace en Lima el año 1861. Siendo Subteniente es ascendido a la clase inmediata por acción heroica en San Juan de Miraflores; en dicha batalla muere el que hubiera sido su suegro, el Capitán Adolfo de la Jara. En diciembre del año 1882, acompaña al presidente Miguel Iglesias, como Capitán del escuadrón escolta presidencial. Después de retiradas las fuerzas chilenas, prosigue su carrera militar en diferentes destacamentos del norte de la República, y más adelante se vinculará a las fuerzas del orden civil. Contrae matrimonio con doña Clemencia de la Jara Larriva, hija de la escritora Lastenia Larriva de Llona, casada en primeras nupcias con Adolfo de la Jara (1872). Es prefecto de varios departamentos del Perú, entre ellos Ayacucho, donde nace su segundo hijo, Federico (1911). Después de 1914, con el gobierno del presidente Óscar R. Benavides, el Teniente Coronel Pablo Salmón se establece con su familia en Lima. Aquí van a nacer los otros hijos, además de Pablo y Federico: José, Rafael, Daría, Soledad, Lola y Josefina. Es llamado a desempeñar importantes cargos políticos, entre ellos, Subprefecto e Intendente de Guerra y Policía de Lima y prefecto accidental de la misma.

Sus primeros años

El año 1915, el pequeño Federico, de cuatro años de edad, ingresa al jardín de infantes en el Colegio de los Sagrados Corazones de Belén, y el año 1918 empieza sus estudios primarios en el colegio SS. CC. de la Recoleta, donde, con los rudimentos de la lengua francesa, recibe también una formación humanista que enriquecerá su visión del mundo y la sociedad, y robustecerá su natural inclinación a las letras, que, como digna herencia de su abuela Lastenia Larriva, le llevará por caminos de la innovación cultural dentro del país y la Institución naval.

Transcurren sus años escolares en el local de plaza Francia, que en su memoria evoca: "con sus esbeltas torres en las que, nos decían, había cruzado en audaz vuelo el Teniente Romanet, de la Misión Naval Americana en el Perú", como solía recordar. "En el viejo patio donde los sacerdotes, terminado el almuerzo, se paseaban en amena conversación formando dos filas que se daban frente, lo que los obligaba a caminar sucesivamente de espaldas para mirarse durante su reco-

rrido; en el patio con sus hermosas columnas y frondosos árboles... Las columnas y los árboles eran nuestros mejores aliados en nuestros tradicionales encuentros de fútbol entre nuestro colegio y el de la Inmaculada de los padres jesuitas". Añadía a sus remembranzas: "... el chocolate-desayuno después de la comunión, con pequeñas galletas con dulce encima". Recordaba que los obligaban a hablar en francés durante el recreo, para dar gusto a sus profesores, los padres Armel, Atanasio y Pedro, que hasta habían ideado darles la boule a los renuentes a la lengua gala, acreedores de un castigo al final del recreo. Evocaba "la misteriosa huerta que imaginábamos enorme y llena de árboles de sabrosos frutos que nunca pudimos alcanzar, la leyenda del túnel entre nuestro colegio y el de las madres del Belén...".

Cadete en la Escuela Naval del Perú

El joven Salmón, terminada la secundaria, ahora con 16 años de edad, se presenta en marzo del año 1927 al concurso de admisión de la Escuela Naval del Perú. Después de rigurosos exámenes, el 25 de marzo es aceptado; le quedan siete días para preparar su equipo personal; debe presentarse el 2 de abril en la severa casa de La Punta, donde con veinticuatro jóvenes entusiastas, es dado de alta como cadete naval. La Escuela, será su hogar en los siguientes cuatro años. Se trata del "Edificio Grau", diseñado en forma de "C", con una fachada que en la parte central, entre los dos pisos, lucía una escultura en forma de la proa de un buque. Allí forjará su carácter y cultivará amistades con carácter de hermandad. Entre los condiscípulos más cercanos se encuentra su gran amigo Enrique León de la Fuente, recoletano de su promoción, pacasmayino, quien lo recuerda así: "Desde muchacho fue muy educado, elegante, impecable; incapaz de hacer una broma de mal gusto o de mortificar a nadie, de comportamiento muy correcto...".

El director de la Escuela, Comandante Charles Gordon Davy, al recibirlos los arenga con estas palabras: "Estáis dando el paso más importante que jamás hayan dado, se están entregando a la Armada Peruana, la primera línea de la defensa nacional." Es enfático al resaltar que la misión de la Escuela es hacer de ellos "caballeros instruidos, adoctrinados en el honor, la rectitud y la verdad". Bajo los nobles principios de esa alma máter, empieza una etapa que va a marcar su vida.

El año 1930, como cadete de cuarto año, a bordo del "R-3" hace la travesía con destino a Valparaíso. Ese año, bajo los gobiernos de los presidentes Augusto B. Leguía y Carlos Ibáñez, de Perú y Chile, respectivamente, a raíz de un arreglo diplomático, se hace posible –por primera vez desde la Guerra del Pacífico– el viaje de prácticamente toda la escuadra peruana (BAP "Almirante Grau", BAP "Coronel Bolognesi"

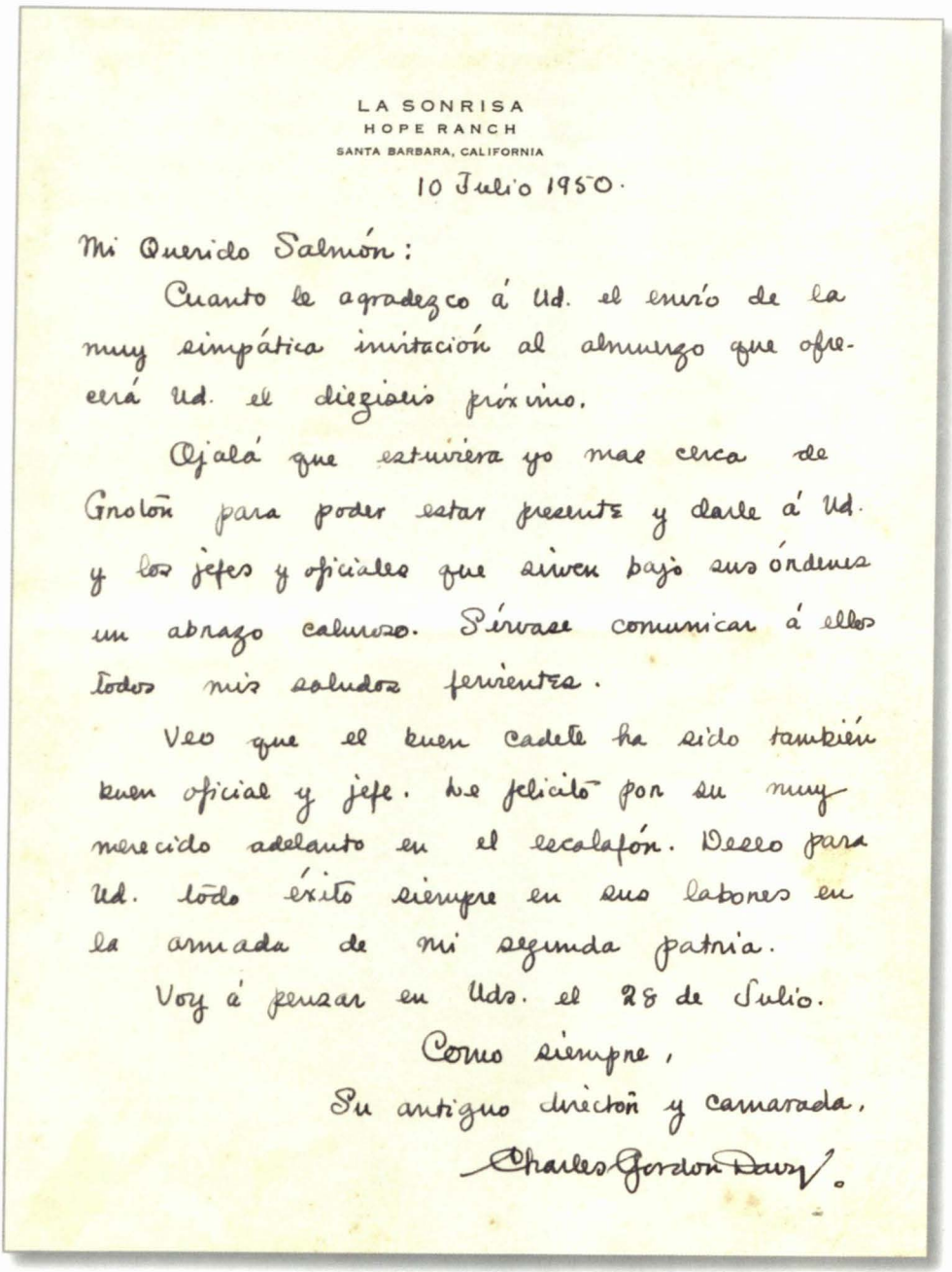
y los cuatro submarinos "R") al puerto de Valparaíso. Por razones obvias, resulta un acontecimiento de gran trascendencia para las relaciones internacionales. Salmón es testigo de las espontáneas muestras de afecto con que los recibe el pueblo chileno, las autoridades y la propia Marina chilena, situación inimaginable antes de 1929. La presencia de los submarinos "R", por su novedad, se convierte en un verdadero suceso, especialmente por su manifiesta superioridad sobre los viejos submarinos chilenos; el personal naval chileno no disimula su interés.

En abril de ese año conoce a la mujer de su vida, la joven dama iqueña Francisca Navea Brea. El encuentro ocurre en la Escuela Naval, con ocasión de la ceremonia del juramento de los nuevos cadetes, entre los que se encuentra Alfonso Navea Brea, hermano de Panchita. Los presenta doña Amelia Salmón de Navea, tía de Federico y anfitriona de la niña en Lima. Muy pronto entablan una relación romántica que va a durar ocho años, hasta culminar en el altar el año 1938. Ambos conforman una carismática pareja; ella, vivaz y encantadora, reconocida como la mujer más bella de Ica; él, apuesto y atildado caballero, de fino bigote, hermosos ojos con evocaciones de galán latino. La unión va a durar nada menos que sesenta y dos años.

En diciembre de 1932, junto con quince cadetes más, se gradúa en una ceremonia presidida por el presidente de la República, General Luis M. Sánchez Cerro.



Alumnos de la Escuela Naval con su director, el Comandante Charles Gordon Davy. El cadete Salmón en la tercera fila, a la izquierda, entre los dos Tenientes Primeros. Año 1930.



LA SONRISA
HOPE RANCH
SANTA BARBARA, CALIFORNIA

10 Julio 1950.

Mi Querido Salmón:

Cuanto le agradezco á Ud. el envío de la muy simpática invitación al almuerzo que ofrecerá Ud. el dieziseis próximo.

Ojalá que estuviera yo mas cerca de Groton para poder estar presente y darle á Ud. y los jefes y oficiales que sirven bajo sus órdenes un abrazo calurozo. Sírvase comunicar á ellos todos mis saludos ferientes.

Veo que el buen cadete ha sido también buen oficial y jefe. Le felicito por su muy merecido adelanto en el escalafón. Deseo para Ud. todo éxito siempre en sus labores en la armada de mi segunda patria.

Voy á pensar en Uds. el 28 de Julio.

Como siempre,

Su antiguo director y camarada,

Charles Gordon Davy.

Carta de Charles Gordon Davy, (Director de la Escuela Naval) durante sus años de cadete de naval: Maestro inolvidable.

En el Crucero "Lima". El Conflicto con Colombia

Con su despacho de Alférez de Fragata, desde el 6 de enero de 1933, toma posesión de su primera plaza: Oficial de Armamento del crucero "Coronel Bolognesi". Su estadía va a ser corta, pues en mayo es destacado al crucero "Lima" como oficial de navegación, Está a punto de participar de un episodio histórico con ribetes de hazaña, del cual dará testimonio años más tarde, cuando la entrañable nave sea una reliquia en riesgo de desaparecer.

En setiembre de 1932 se había producido el conflicto con Colombia por la toma de Leticia. Nuestra Fuerza Avanzada del Atlántico, integrada por el crucero "Grau" y los submarinos "R1" y "R2", debe movilizarse hacia el Amazonas, pues las fuerzas colombianas se aprestaban a remontar el Gran Río para desalojar a los peruanos. La veterana "Lima", es requerida para utilizar sus cañones como fortaleza a flote.

La "Lima", coloquialmente conocida como "cañonera", que se venía desempeñando como nave madrina de los submarinos, toma ahora un rumbo inédito. El 1 de octubre de 1933 se hace a la mar en el puerto del Callao, en demanda de Pará, con destino a Iquitos. Integrando la plana mayor del Primer Comandante, Capitán de Fragata don Carlos Pfeiffer, se encuentra el Alférez Salmón, además de otros cuatro alfereces, entre ellos dos compañeros de promoción, José Gregorio del Castillo A. y su entrañable amigo Juan Manuel Castro Hart. Ponen rumbo al Norte, con destino a Balboa, Panamá. Tocará Puerto España, en la isla Trinidad, sobre el Caribe, y de ese puerto hacia Belem do Pará. El 9 de noviembre, en la desembocadura del gran río, la "Lima" da encuentro a los destructores "Almirante Guise" y "Almirante Villar", procedentes de Estonia, al cazatorpedero "Rodríguez" y el "Perené", buque de la CPV, estos últimos procedentes del Callao. La fuerza naval es espectacular, aun con unidades disímiles con muchos años de vida y, en el caso de los destructores, con instalaciones y sistemas operados por primera vez y en una larga travesía.

Ya en el Amazonas, el joven oficial de navegación, "marino de agua salada", delega el gobierno del buque a los prácticos, eximios conocedores de los vericuetos, vados y obstáculos del gran río. El 19 de noviembre, arriban al puerto de Manaos; quedan aún por delante 1.200 millas hasta el punto de destino, Iquitos. La cañonera, vapor a carbón de piedra, no tiene más remedio que consumir leña en grandes cantidades –por su menor poder calorífico–; en las riberas se amontonan grandes rumas de capirona para la "Lima". Por fin en aguas peruanas el 12 de diciembre, con el puerto de Leticia a la vista y el Pabellón Nacional ondeando en el puesto militar "Ramón Castilla", los hombres de la guarnición



A bordo de uno de los submarinos "R". New London, EE. UU. Año 1950

los saludan, pañuelos en alto; en respuesta, la vieja nave hace sonar la sirena. El 15 de diciembre de 1933, junto con los destructores y el cazatorpedero, llegan a Iquitos. Desde el muelle la multitud da vivas a la poderosa fuerza naval. Horas después, por la embanderada ciudad, circulan orgullosos los marinos, entre ellos, nuestro Alférez Salmón, vistiendo el impecable uniforme blanco de la Marina de Guerra del Perú. Iquitos florecía entonces bajo la romántica leyenda de los años dorados del auge cauchero. Prosperaban los negocios de empresarios italianos y judíos, y el vínculo de la ciudad puerto con Estados Unidos y Europa permitía disfrutar en plena selva de lujos y exquisiteces de allende los mares, por decir, helados ingleses, perfumes franceses, sedas y porcelanas de la China, pianos austriacos, sombreros y sombrillas de Londres y Manila. Encantadoras jovencitas educadas en París, vestidas de etamina, lucían su belleza en las calles loretanas, o, al piano, dejaban oír los sones de las melodías en boga en Londres y París. El joven Salmón va a permanecer allí un año, siempre en la "Lima".

La veterana cañonera ha cubierto 3.810 millas en aguas del Pacífico, Caribe y Atlántico, y remontado dos mil millas del colosal río-mar Amazonas, gran hazaña para llegar a su último puerto de destino.

A bordo de los Submarinos "R"

Destinado al BAP "Marañón", pasa, en julio de 1935, siempre como jefe de navegación, al "R3". Será un largo periodo en los "R", hasta el mes de marzo de 1945. Va a adquirir pericia, conocimiento del arma y una entrañable relación afectiva con los estas naves. En 1936 viaja a Filadelfia, EE. UU., en el "R-3", que junto con el "R-4" regresa a su casa constructora, "The Electric Storage Battery Co." para el primer cambio de baterías. Se diploma en la Casa Sperry Gyroscope, Brooklin N.Y., EE. UU. Después de conseguir en 1937 su calificación en submarinos, tras un severo examen ante la junta integrada por el Comandante de la División de Submarinos,

Capitán de Fragata José R. Alzamora, y los Capitanes de Corbeta Guillermo Tirado Lamb y Juan F. Torres Matos, Comandantes del "R-1" y "R-3", respectivamente, empieza una serie de travesías y patrullajes a bordo del "R3", hasta marzo de 1938.

El 5 de noviembre de este último año, ahora con el grado de Teniente Primero, contrae matrimonio con su adorada Panchita. La ceremonia, en la iglesia de la Recoleta en la Plaza Francia, es oficiada por su amigo y condiscípulo recoletano R. P. Gustavo Habersperger. De esa unión van a venir al mundo cuatro hijos: Federico, Enrique, Ana María y María Francisca.

La década del 40: Conflicto con el Ecuador. Segunda Guerra Mundial

En mayo de 1939 es nombrado instructor de la Escuela de Submarinos que funcionaba en el Arsenal Naval del Callao, la misma que organizara el Contralmirante Roque Saldías. Junto con Carlos Espinoza Illich, van a ser los primeros instructores. Más adelante es nombrado jefe de la Escuela de Submarinos.

La década del 40 marca una intensa actividad operativa en la mar. Los tiempos son críticos para el país –por el conflicto con Ecuador– y para el mundo, en plena conflagración mundial. De abril a julio de 1941, con el plan de operaciones de la campaña en el Ecuador, patrulla con la División de Submarinos la costa norte.

Asciende a Capitán de Corbeta el 2 de febrero de 1942, y ya como Comandante del "R-3", continúa el patrullaje en la costa norte, hasta el mes de setiembre, en que es designado ayudante del Jefe de Estado Mayor General de la Marina. En ese ínterin, el 27 de mayo, ha nacido su segundo hijo, Enrique, al que solo va a conocer tres meses después, a su regreso a Lima, cuando asume el cargo de Ayudante del jefe de Estado Mayor General de la Marina. En el mes de enero de 1943, vuelve a la mar, esta vez embarcado en la Fuerza de Tarea del Pacífico Sur (USN), en la que participa nuestra Armada en apoyo de las fuerzas aliadas en la Segunda Guerra Mundial. De febrero a mayo, con el comando del "R2", continúa el patrullaje en la costa norte, en resguardo de Talara, que es zona estratégica por el petróleo.

Con el comando del "R2" y de la Primera Sección de Submarinos, el año 1944 viaja a la Base Naval de Coco-Solo, en la Zona del Canal de Panamá para el cambio de baterías y reacondicionamiento del "R-1" y el "R-2". El excelente desempeño de sus submarinos lo hacen merecedor de las felicitaciones del Comandante del 15° Distrito Naval de los EE. UU. y del ministro de Marina peruano. Hasta marzo de 1945 continúa en el "R-2".





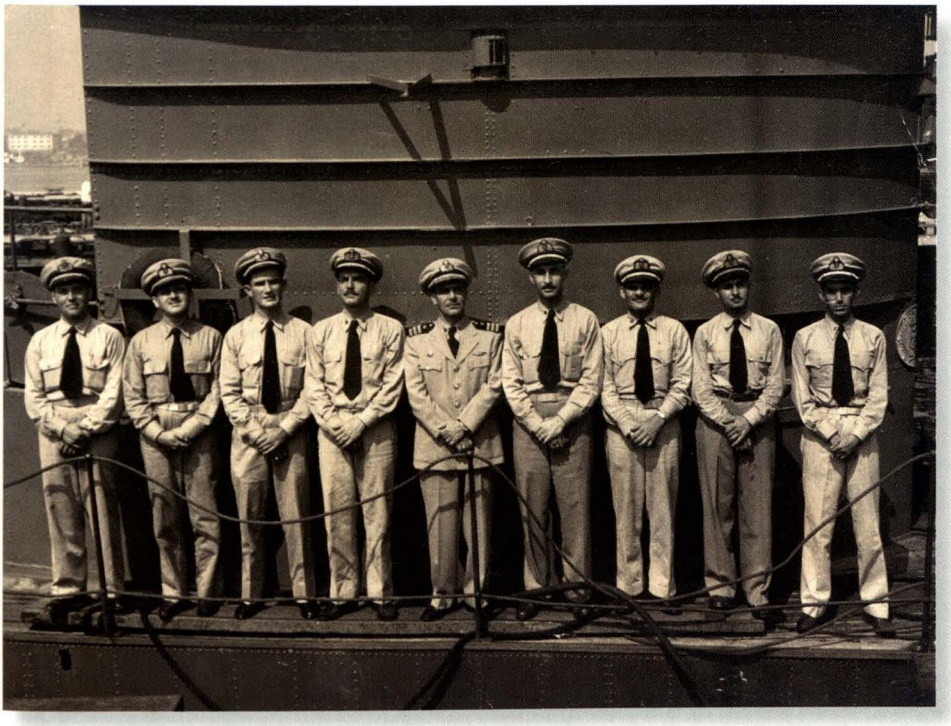
En la cubierta del submarino "R3", el año 1934, con la dotación de la nave. Sentados, de der. a izq.: Alféreces Enrique León de la Fuente y Federico Salmón; Capitán de Corbeta Alfonso Balaguer, Teniente Primero Juan Francisco Torres Matos, Alférez Óscar Carlín.

En abril de 1945, como jefe de la Proveeduría de la Armada en la Dirección General de Administración, donde se supone va a dedicarse a rutinarias tareas administrativas, el inquieto joven Capitán de Corbeta va a aplicar su ingenio creativo. En las inmediaciones del Arsenal Naval existe un terreno abandonado, un lote de treinta hectáreas cubierto de desmonte y en parte afectado por filtraciones, en el que muy bien se podría hacer allí un huerto que provea de verduras frescas a la Armada. Con la asistencia técnica de la Scipa, Servicio Cooperativo Interamericano de Producción de Alimentos, que a la sazón funcionaba como dependencia del Ministerio de Agricultura, implanta el "Huerto de la Marina". Las primeras cosechas se recogen el año siguiente: dos mil setenta kilos de hortalizas, nueve mil cuatrocientos kilos de camote, y se tiene una plantación de tres mil setecientas simientes de plátano. Se ha podido satisfacer el cincuenta por ciento de los requerimientos de hortalizas, lo que representa una economía de ciento setenta mil soles por año. Un interesante logro de Salmón en un rubro totalmente ajeno a sus quehaceres navales.

Al Comando de la Fragata "Gálvez" en la conmemoración del Centenario de la Marina Castellana

El año 1948, con el grado de Capitán de Fragata se encuentra al comando de la fragata BAP "Gálvez". El presidente de la República, José Luis Bustamente y Rivero personalmente, le encomienda la honrosa misión de llevar su nave en representación de la Marina de Guerra del Perú para asistir en España a las ceremonias conmemorativas del VII Centenario de la Fundación de la Marina Castellana. En Huelva, en los primeros días del mes de octubre de ese año, se iban a dar cita las marinas de todos los países iberoamericanos para la magna celebración.

El 4 de setiembre, a mediodía, la fragata "Gálvez" parte a Sevilla. Horas antes, el Comandante Salmón ha recibido a bordo al Presidente, sus ministros de Relaciones Exteriores, Marina y de Educación; al embajador de España, Fernando Castiella y Maíz; al ministro consejero, Marqués de Bogaraya; al embajador del Perú en España, Raúl Porras Barrenechea; al alcalde de Lima, Luis Gallo Porras, y a diversas autoridades civiles, militares y navales del Callao. El 2 de octubre el buque arriba a las costas de Cádiz y continúa su travesía por el río Guadalquivir hasta Sevilla, para acoderarse frente a la histórica Torre del Oro, para la revista internacional que va a presidir el Generalísimo Francisco Franco. En Huelva, cada uno de los 29 buques, españoles, lusitanos y extranjeros, toma su lugar en la barra. La presencia de la "Gálvez" no pasa desapercibida, representa dignamente al Perú; el buque más moderno de nuestra escuadra resulta ser también el mejor equipado de los quince buques visitantes. El Gobierno de España lo condecora el 17 de noviembre con la "Cruz del Mérito Naval" de Segunda Clase.



Durante la comisión con la División de Submarinos a New London, EE. UU., año 1950, para el recorrido integral de los submarinos "R". En la foto, al centro el C. de F. Federico Salmón; inmediatamente a su derecha, el C. de C. Luis Vargas Caballero y C. de C. Miguel Rotalde. A su izquierda, el C. de C. Alfredo Battistini.

Al asumir en diciembre del año 1949 la Comandancia de la División de Submarinos, le esperan tres importantes comisiones. En primer lugar, reafirmar el óptimo nivel de operatividad de las unidades submarinas. Aplicará un razonado y exigente régimen de entrenamiento en puerto y en la mar, y logra su cometido con largueza, pues el desempeño de la flota y de cada una de las naves alcanza su más alto nivel.

Luego, el año 1950, va a llevar la División de Submarinos a Groton, Conn., a los mismos astilleros donde se construyeron, The Electric Boat Co., para realizar trabajos de mejoramiento de la capacidad operativa de los "R". La llegada de las unidades que veinticuatro años después vuelven al lugar de su nacimiento, constituye un verdadero suceso en la Base de Submarinos norteamericana. Se elogia la exactitud del arribo en la fecha y hora anunciada veinte días antes. Los "R" llegaron primero a la Base de Submarinos de New London, que albergaba casi un ciento de submarinos americanos, tipo FLEET, GUPPY, BALAO Y GATO, y al día siguiente el Almirante US Navy James J. Fife, Comandante de la Fuerza de Submarinos del Atlántico, solicita que se extienda la estadía por 48 horas más, para que los comandos, oficiales y personal de su Fuerza visiten las unidades peruanas "para que comprobasen cómo se podía operar y mantener cuatro submarinos con casi tres décadas de vida y que parecían llegar para pasar revista y no para un recorrido integral". Durante dos días cientos de submarinistas de la más poderosa y moderna fuerza a flote, desfilan por los cuatro "R".

Ocho meses después, una remozada División de Submarinos se reincorporaba a la Armada peruana. La misión ha sido cumplida a cabalidad.

Por último, y no menos importante, Salmón, fiel a sus principios, impulsa los temas de bienestar de la División de Submarinos: las condiciones de habitabilidad, racionamiento, actividades sociales y deportivas. Se preocupa de que el submarinista se desarrolle tanto en lo personal y emocional, como en lo profesional.

En abril de 1953 cumple una delicada comisión a cargo del Grupo de Inspección de la Construcción de los Submarinos tipo "SIERRA" en EE. UU., "Lobo" y "Tiburón". Los trabajos tomarán un largo plazo, por lo que la familia Salmón Navea se traslada a Estados Unidos. Se instala en Groton, donde los niños son matriculados en la escuela de la localidad; muy pronto estarán desenvolviéndose fluidamente en inglés.

El Comandante Salmón presenta sus saludos a las autoridades navales del Atlántico y de la cercana base de submarinos, y de inmediato, el 11 de mayo, da comienzo a las labores en los astilleros de la New London Ship & Engine

Company, en Groton, Los otros miembros de la comisión, los capitanes de fragata Enrique León de la Fuente y Fernando Elías Aparicio se le reúnen poco después.

El 27 de octubre el "Tiburón" es lanzado al agua y el 6 de febrero del siguiente año se lleva a cabo la ceremonia de lanzamiento del "Lobo", que amadrina la señora Panchita Salmón.

Por fin, el 8 de julio de 1954 las dos unidades zarpan rumbo al Callao y arriban a la ensenada de Ancón once días después. Allí son inspeccionadas por el presidente Manuel A. Odría, quien se embarca en el "Tiburón" para dirigirse al Callao. Las dos flamantes unidades son escoltadas por la división de destructores ("Aguirre", "Castilla" y "Rodríguez") y por los cuatro submarinos "R". El 21 de julio los dos nuevos submarinos, bautizados BAP "Dos de Mayo" y BAP "Abtao", hacen su entrada triunfal en la rada del Callao conducidos por el Comandante de la división, el Capitán de Fragata Federico Salmón de la Jara.

"Después de su ascenso a Capitán de Navío, el año 1958 es designado Comandante de la Flotilla de Submarinos. Al mando de seis unidades, participa, de enero a febrero, en el crucero de verano que llega hasta Panamá".

Después de su ascenso a Capitán de Navío, el año 1958 es designado Comandante de la Flotilla de Submarinos. Al mando de seis unidades, participa, de enero a febrero, en el crucero de verano que llega hasta Panamá. En esta ocasión sostiene una entrevista con el Comandante en Jefe del XV Distrito Naval de los Estados Unidos, Contralmirante George H. Wales USN, en la que se pone en relieve la excelencia de la fuerza peruana. El prestigioso diario *La Estrella de Panamá* publica una nota sobre el arribo de la flotilla peruana, destacando el hecho de que es la primera vez, desde el término de la Segunda Guerra Mundial, que se reunía una fuerza submarina tan numerosa.

El compromiso de su cargo se va poner a prueba cuando el 18 de julio de 1958, se entera del inminente advenimiento de un dictamen desfavorable sobre la capacidad operativa de los submarinos "R". En ese momento, Salmón es quien mejor conoce esas unidades; está familiarizado con ellas desde larga data y sabe mejor que nadie de sus capacidades y posibilidades dentro de la escuadra. En su condición de Comandante de la Flotilla, toma una osada decisión, totalmente inédita dentro de los parámetros jerárquicos de la Institución.

Decide opinar y hacerlo tajantemente; lo mueve su profundo sentido ético y su responsabilidad moral ante la escuadra y el país. Eleva al Comandante general de la Marina, con clasificación de "estrictamente secreto", un detenido informe sobre los "R", que concluye con dos recomendaciones: a) Que cualquier decisión sea producto de un bien madurado estudio. b) Que se agoten todas las posibilidades de reacondicionamiento de las baterías, para resolver un problema que en verdad es inherente a cualquier armada que posea submarinos. c) Que la decisión final, en el caso de ser desfavorable a la supervivencia de los "R", no se lleve a cabo por ningún motivo, hasta asegurar su reemplazo –y procede a exponer los elementos de juicio– como también para salvar el momento internacional que vive el país, cuando una manifestación de debilidad naval podría tener desastrosas consecuencias para la seguridad de la nación.

En 1999, al desclasificarse el documento después de cuarenta años, el Almirante Salmón puede recién comentar al respecto; confesó que la respuesta que le dieron a su oficio significó para él "la más dura y amarga llamada de atención de toda su trayectoria naval", ya que su opinión fue considerada como una "rebeldía" ante una decisión del alto mando. Sin embargo, a la postre obtuvo su recompensa, pues finalmente sí se atendió su prudente recomendación: se conservaron las unidades, y un año después, el 31 de diciembre de 1958, cuando dejó el mando, pudo entregar la Flotilla con sus ocho unidades en plena operatividad.

Ha completado quince años y cinco meses de servicios prestados en forma efectiva en los submarinos de la Marina de Guerra del Perú, un récord excelente que le hace merecedor del reconocimiento de jefes, oficiales y personal naval, que con el tiempo van a tomar a Federico Salmón como el referente de una trayectoria naval y submarinista ejemplar.

El BAP "Almirante Grau"

Don Federico estuvo también presente en otro momento de gran significación para nuestra Armada peruana y para el Perú. El 27 de octubre del año 1959, por su experiencia y cualidades profesionales, el Gobierno le encarga la jefatura de la Comisión de adquirir, reacondicionar, recibir y traer de Inglaterra el nuevo buque Insignia de la escuadra, el BAP "Almirante Grau", ex HMS "New Foundland", una nave que el país entero espera con profunda ilusión y para cuya compra la Asociación Pro Marina y el diario *El Comercio* han movilizado a la ciudadanía en la gran colecta nacional.

Salmón arriba a Gran Bretaña el 31 de octubre, acompañado de un primer grupo de 18 oficiales y 46 oficiales de mar. De inmediato se trasladan a la Base Naval en Portsmouth, donde se encuentra amarrado el HMS "Newfoundland". A partir del día siguiente se da inicio a los trabajos, que deben ser concluidos en el plazo de 45 días, lapso que para los ingleses resulta inconcebible. Durante cinco semanas trabajan día y noche a ritmo acelerado, oficiales y tripulación en esforzada competencia, y finalmente el 15 de diciembre alcanzan la meta imposible. Después de las pruebas en muelle, en la mañana de ese día el buque se hace a la mar en aguas del English Channel, para efectuar durante 48 horas las pruebas programadas.



Comandante del "BAP" Grau, año 1961.

Al fin, el 30 de diciembre en la base naval de Portsmouth, con la ceremonia de afirmado del Pabellón se incorpora el buque a la escuadra peruana. La misión se ha cumplido a cabalidad. Ya en posesión del crucero y bendecido este, el embajador del Perú, Ricardo Rivera Schreiber confiere el mando del buque al Capitán de Navío Federico Salmón de la Jara.

La nave emprende viaje rumbo al Callao. El 31 de enero de 1960 hace su entrada a Ancón, donde abordan la nave el presidente de la República, Manuel Prado Ugarteche, el ministro de Marina y el alto mando naval. Ante la rada del Callao hace su aparición la silueta rotunda del BAP "Almirante Grau". El buque avanza, al tiempo que remolcadores y prácticos se aprestan para dirigir las operaciones para acoderar en muelle. El Comandante Salmón, en el puente de mando, es informado por su segundo: "Señor, los remolcadores esperan sus órdenes". Él, resuelto, responde: "No. Lo voy a hacer yo". Y da las órdenes, seguro, con nervio contenido, enérgico. El gigante, bajo su mando, se encamina con precisión matemática hacia el muelle y acodera suave, majestuosamente. Salmón respira fuerte y dice para sí mismo: "Alguien tenía que hacerlo por primera vez". El recibimiento es apoteósico, la multitud lo vitorea. La gallarda imagen de su Comandante, don Federico Salmón de la Jara, encarna el espíritu de la emblemática nave. En palabras de Joseph Conrad, "él es el Buque".



En febrero de ese año el BAP "Grau" participa en el Crucero de Verano. La partida es un suceso; en el muelle lo despide el ministro de Marina, Vicealmirante Guillermo Tirado. Acompaña al buque insignia la División de destructores escolta al mando del Contralmirante Gustavo Mathey, Comandante General de la Escuadra. La travesía obedece al clamor ciudadano que reclama conocer la poderosa unidad. A lo largo del periplo, de Tumbes a Tacna, en cada uno de los puertos se repite una y otra vez la emoción del recibimiento ciudadano, vítores, muestras de afecto.

El 8 de octubre de ese mismo año, al comando del BAP "Almirante Grau", participa en la más grande Revista Naval que registra la historia de la Marina. Doce unidades de la Armada realizan espectaculares maniobras a treinta millas al norte del Callao. A bordo del buque insignia "Almirante Grau" se encuentra el jefe del Estado, don Manuel Prado Ugarteche, y alrededor de trescientos invitados. Se trata del acto culminante del programa celebratorio del Día de la Marina; miles de personas espectan los ejercicios desde el puerto del Callao. Al año siguiente, participará otra vez en el Crucero de Verano, esta vez con destino a Panamá, integrando la división al mando del Comandante General de la Escuadra, Contralmirante Miguel Chávez Goytizolo, quien viaja a bordo del "Grau".

Agregado Naval en Chile

Agosto de 1961. Su carrera entra en una nueva etapa, con un matiz que va a hacer aflorar en él un carisma especial, tacto y cortesía que aplicará sabiamente en sus responsabilidades de agregado naval a la Embajada del Perú en Chile; su principal misión será actuar como emisario de buena voluntad de su Armada y su país. En Santiago se encuentra con el embajador don Manuel Seoane, más adelante reemplazado por el General don Armando Revoredo; con ambos va a sostener una amistad muy cercana y van a conformar un magnífico equipo para desarrollar una extraordinaria labor diplomática de acercamiento con el vecino país. Juan Miguel Bákula se encuentra también en la Embajada en calidad de Encargado de Negocios; con él va a entablar una amistad que se mantendrá a lo largo de los años; coincidirán después como miembros del Instituto de Estudios Histórico Marítimos y de la Academia Nacional de Historia.

La familia Salmón Navea viaja a Chile a bordo del barco de bandera italiana "Uso di Mare", y ya en Santiago se instalan en Las Condes, en la zona

de Apoquindo. Ana María y María Francisca son matriculadas en el colegio SS. CC. "Sophianum", para cursar los últimos años de media. Apoyado por su esposa Panchita, acogida incondicionalmente por la sociedad santiaguina, el Comandante Salmón va a cumplir su misión diplomática con excelencia. Entre sus aportes, destaca su labor para remozar el Club Peruano, de Santiago de Chile, del cual más adelante lo nombran presidente; y su brillante representación como delegado peruano en la III Conferencia Naval Interamericana que se celebra en Santiago, al año siguiente, a la que asisten los asesores navales de once países americanos.



Acompañado de su esposa Panchita, sus hijos Federico, Ana María y María Francisca, y su nieto Alfonso Magill Salmón. Año 2008.

En enero del año 1963 asciende al grado de Contralmirante. Aún se mantiene en la Agregaduría, hasta junio. Antes del retorno a la patria, los esposos Salmón son agasajados con un inolvidable viaje a los lagos del Sur, como invitados del Almirante Leopoldo Fontaine, Comandante en Jefe de la Armada de Chile.

Ha sido una experiencia memorable. Don Federico y doña Panchita han puesto todo su empeño en dar brillo a la imagen del Perú y de la Marina Guerra en el vecino país hermano, cumpliendo una admirable labor que estrecha lazos y cimienta amistades que durarán a lo largo de toda sus vidas.

Pasa a la situación de retiro el 30 de diciembre de 1967. El 3 de enero del año siguiente, junto con el Vicealmirante Fernando Lino Zamudio, ambos de la promoción 1932, reciben el homenaje de la Marina de Guerra por 35 años de servicio. La ceremonia tiene lugar a bordo del BAP "Bolognesi". El Almirante Salmón no puede evitar las lágrimas cuando recibe la insignia de manos de su hijo, el Teniente Segundo AP Enrique Salmón Navea. Las naves de la Armada surtas en el Callao izan la señal de "Bien hecho" y una salva de 19 tiros de cañón lo rubrica.

En la Compañía Peruana de Vapores

El presidente Fernando Belaunde Terry, quien entraba en su quinto año de gobierno, lo llama para pedirle que presida la Compañía Peruana de Vapores, flota mercante del Estado, por entonces muy venida a menos. Pedro Pablo Kuczynski, entonces joven y promisor empresario, va a formar parte del nuevo directorio de la corporación, junto con el General de División Julio Humberto Luna Ferreccio, el doctor Jorge Duarte La Rosa y el doctor Rodríguez Carpi, del Ministerio de Hacienda. Lo acompañará también en la gestión su amigo, el Capitán de Fragata Luis Felipe Villena Gutiérrez, como Jefe del departamento de personal. Cuenta Kuscynsky que el presidente les dijo: "Hemos comprado 18 nuevos barcos de carga, ¡encárguense!". El 5 de enero de 1968 el Almirante Salmón asumía formalmente el cargo de presidente del Consejo de Administración de la CPV. Empezaba un periodo de ardua tarea para llevar a cabo, de acuerdo a la ley N° 17044, la reestructuración y reorganización de la empresa estatal. Dice PPK: "Allí comenzó una verdadera aventura, dirigida con total honestidad, transparencia y capacidad por Fico Salmón". Primero decidieron vender seis de los barcos, aún no construidos, porque hubiera sido imposible conseguir carga para tantos buques. Hubo que rediseñar los 12 barcos restantes que el Estado había comprado sin pensar que el Perú era un país minero con puertos lentos. Añade: "Contratamos consultores para rediseñar las grúas y las tapas de las cargas. Tuvimos negociaciones muy duras con los astilleros españoles y finlandeses para hacer las modificaciones. Al final, una compra que había sido muy criticada salió enderezada y limpìa". Con su gran capacidad de liderazgo, el almirante Salmón logra que el personal de oficiales y tripulantes demuestren su alta capacidad profesional para recibir y poner en operación la flota en tan corto tiempo. El 3 de octubre de 1968, con el golpe militar de Juan Velasco Alvarado que depuso al presidente Belaunde, pareció que se ponían en riesgo los progresos que había logrado la CPV. Empero, el Gobierno Revolucionario ratificó a Salmón en el directorio. Sin embargo, el nuevo régimen tenía propensión a ejercer interferencias políticas en la Corporación, las cuales, como manifiesta Kuscynsky, no se toleraron mientras Salmón estuvo al mando.

En abril de 1970 es nombrado presidente del directorio de la CPV. Bajo su gestión la nueva Compañía nace como organismo público descentralizado del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. En mayo del año 1971, Salmón anuncia que el SIMA les construirá nueve graneleros de 25 mil toneladas cada uno. Apenas el 12 de diciembre se produce el lanzamiento del carguero BAP

"Rímac" desde las gradas del Servicio Industrial de la Marina, donde ha sido construido íntegramente, un verdadero acontecimiento para la industria local.

En el curso de ese año, para la inauguración de la línea al Japón con los cargueros peruanos de la CPV "Palma" y "Chocano", viaja a Tokio para presidir una recepción a la que asisten altos funcionarios del Gobierno japonés, de empresas navieras y de la embajada del Perú. Es una excelente oportunidad para ampliar el intercambio comercial naviero entre los dos países. El *barman* recibe la delicada y secreta receta de nuestro tradicional Pisco Sour, pero le queda pendiente resolver el "cómo" preparar tal volumen de bebida acorde con el gran número de invitados. El ingenio oriental sale del paso utilizando una coctelera por demás heterodoxa: una prosaica lavadora centrífuga de ropa.



Presidiendo una asamblea, el Valm. Salmón de la Jara.

El año 1972 la CPV se convierte en la primera entidad empresarial pública accionaria de la Corporación Financiera de Desarrollo (COFIDE) cuando su presidente, el Contralmirante Salmón, hace entrega a COFIDE de un paquete de acciones por valor de 897 millones con 937 mil de soles. El 8 de junio, al vencerse el plazo de su mandato para ejercer la presidencia del directorio de la CPV, pide ser relevado en sus funciones. Su exitosa gestión había dado un extraordinario impulso a la Marina Mercante nacional, estableciendo nuevos tráficos de operación en el norte de Europa y el Mediterráneo, Estados Unidos, Golfo de México, Japón, los puertos canadienses del Atlántico y la costa del Pacífico de Canadá: los buques peruanos están presentes en todos los mares del mundo.

Todavía lo aguardan nuevas responsabilidades. De la empresa privada es requerido por varias prestigiosas empresas para presidir sus directorios. En



Presidente Honorario y Vitalicio del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. Año 2008.

noviembre de 1986 viaja a Tokio, en compañía de su esposa Panchita, atendiendo una gentil invitación del señor Kiyoshi Kumagai, Chairman de la Kawasaki Kisen Kaisha Ltd., de cuya rama del Perú el Almirante es director desde hace una década. El viaje representa, además de la oportunidad de conocer el milenario país y de saludar a los buenos amigos de Kawasaki, cuya amistad cultivó desde la época en que ejercía la presidencia de la CPV, fungir de embajador de buena voluntad del Perú, llevando las expresiones de nuestra cultura, con muestras del Museo de Oro y de Armas, de su amigo Miguel Mujica Gallo. El encanto de su consorte, doña Panchita, cautiva a sus anfitriones, a quienes enseña a cantar los boleros de moda.

Cómo nace la Historia Marítima del Perú

En julio del año 1963, el Contralmirante Salmón se encuentra de vuelta de Santiago, ejerce el cargo de director general de Administración de la Marina y ha sido elegido presidente del Centro Naval del Perú. Coincide allí con su gran amigo Luis Felipe Villena, quien desempeñaba el cargo de presidente de la Comisión Cultural del Centro Naval, por ausencia del titular, José Valdizán Gamio. Villena venía de la Argentina, donde había tenido oportunidad de ver los trabajos que se hacían sobre historia naval bajo la dirección del Almirante Laurio Destéfani. Concibió entonces la idea de rescatar y continuar los trabajos históricos de la Marina, que en forma solitaria y en diferentes momentos habían emprendido Rosendo Melo, Manuel I. Vegas, Germán Stiglich y aun el Capitán de Navío Julio J. Elías Murguía. De las conversaciones de los dos amigos nació la idea, magnífica aunque utópica, de escribir la historia naval del Perú. El Almirante Salmón, en la sesión del Centro Naval de 27 de setiembre, expone el proyecto ante su junta directiva. Se encuentran presentes los oficiales de Ma-

rina más indicados para apoyarlo: el Capitán de Navío Julio J. Elías Murguía, director del Museo Naval del Perú, vecino al Centro Naval; el Comandante Francisco Quiroz, también submarinista, entusiasta, creativo, muy relacionado con los medios de prensa; su condiscípulo y gran amigo Juan Manuel Castro Hart, que cuenta con experiencia editorial; el Almirante Esteban Zímic Vidal, marino científico y oceanógrafo. La propuesta encuentra una gran receptividad en estas enérgicas personalidades; surgen nuevas ideas y sobre todo la convicción de que el proyecto debía abarcar no solo el aspecto naval, sino, más importante aun, que tratándose de un país marítimo, debe escribirse la historia marítima del Perú: sus hombres, sus naves, puertos, la gravitación de las actividades marítimas en la vida del país, desde las más remotas épocas, abarcando, en fin, todo lo que constituye la realidad marítima. Al elevarse la propuesta a las autoridades navales, la solvencia del Almirante Salmón es fundamental para que la Institución no dude en darle un abierto y generoso apoyo. Con el espaldarazo oficial, se convoca a un selecto grupo de destacados oficiales de Marina y eminentes historiadores para conformar la Comisión para Escribir la Historia Marítima del Perú, presidida por el Contralmirante Salmón. De inmediato se da comienzo a los trabajos de investigación histórica. El primer tomo vio la luz el año 1972, y hasta la fecha han aparecido trece tomos en 27 volúmenes, los tres últimos, en el 2006, 2009 y 2011, correspondientes al tomo XI, sobre la Guerra con Chile, de las autorías del Contralmirante don Melitón Carvajal Pareja y la doctora Miriam Salas Olivari; y el tomo XIII, *La República* 1906 a 1919, del doctor Percy Cayo Córdova. El sueño es hoy una realidad. La obra, única en su concepción dentro de la historiografía nacional, ha sido reconocida como obra de interés científico y cultural. Ha despertado la conciencia del Perú como país con un destino marítimo.

La Comisión, el 17 de octubre de 1973, por decreto supremo pasó a ser el Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, bajo la presidencia del Almirante Salmón. El 4 de octubre de ese mismo año el ministro de Marina, vicealmirante Carlos Tirado Alcorta, había distinguido a los gestores y autores de la *Historia Marítima del Perú*, imponiéndoles la Cruz Peruana al Mérito Naval, y al Contralmirante Salmón en el grado de Gran Oficial, por renovados méritos. El Almirante Salmón va a conducir su nave, el Instituto, en un periplo que dura casi treinta años, siempre acompañado por el Comandante Luis Felipe Villena. Juntos conforman una dupla imbatible: el timón y el motor. En la vieja casa de Nicolás de Araníbar en Santa Beatriz, con sus escaleras de mármol que tanto gustaban al Almirante, sube cada día a trancos rápidos, alegres, para reunirse con su secretario ejecutivo.

Gestión de Salmón, a favor de la familia naval: Urbanización Neptuno y balneario de Ancón

El Almirante Salmón mantuvo una constante preocupación por los proyectos de bienestar de la familia naval. Desde diciembre de 1966, como presidente del Proyecto Residencial para Oficiales de Marina (Urbanización Neptuno, en terrenos del fundo Monterrico Chico), consiguió el 6 agosto de 1975 la autorización para la construcción de aproximadamente 231 a 421 casas. El tesón de su directiva supera el plazo de tres años programado, pues en mayo del año siguiente las familias navales, entre ellas las del propio Salmón, establecen su residencia en la Urbanización Neptuno, y él es elegido presidente de la junta de propietarios.

Otro acariciado proyecto fue el del balneario para la Marina. Un día de julio de 1956, conversaba Salmón, quien era secretario del Comité Directivo del Centro Naval, con otros oficiales amigos sobre la posibilidad de conseguir un balneario para los socios. El capitán de Navío Donald McLean, de la Misión Naval Americana, asesor de la ESUP, quien se encontraba presente; invita al comandante Salmón para un vuelo de reconocimiento de la costa al norte de Lima a bordo de la avioneta de la Misión. Desde el aire avizoran la playa ideal detrás de Ancón, escondida entre acantilados y aparentemente inaccesible por carretera. El 24 de noviembre de ese año 1956 se le adjudica al Ministerio de Marina el área que comprende tres magníficas playas y más de trescientas hectáreas del predio que limita al este con la bahía de Ancón. Desde el año 1957, a partir de la vicepresidencia del Centro Naval y presidencia de la Comisión del Balneario, sigue trabajando en el proyecto, primero para construir la pista de acceso a las playas, en febrero de 1958, con la compañía Nordgreen & Velbedere. En 1965 ve por fin el fruto de sus esfuerzos cuando se ponen a disposición de los socios las primeras instalaciones y servicios del Balneario.

Sus últimos fructíferos años

Continuó ejerciendo la presidencia del Instituto hasta 1992, año en que cede la posta al Vicealmirante Alberto Indacochea Queirolo. El pleno del Instituto lo nombra su Presidente Honorario Vitalicio, y en esta nueva etapa continúa colaborando en los proyectos de la tercera parte de la *Historia Marítima* y la historia de los submarinos.

Su vida se encaminaba por un curso plácido y sereno en el calor de su hogar. Empero, lo aguardaba una terrible prueba. Su amado hijo Enrique, Vicealmirante en servicio activo, fallece trágicamente en Lima el 11 de marzo de 1995. Quienes lo querían temieron que no resistiera el golpe. El día del sepelio, cuando la Marina rendía tributo al joven Vicealmirante de brillante carrera naval, don Federico, en silla de ruedas, frágil, profundamente abatido, parecía lejano, ensimismado: todos los años que hasta entonces habían respetado su lozanía habían caído sobre él. Con el tiempo se recuperó, con mucha dificultad, es cierto, solo porque tenía que rescatar a Panchita de su profunda pena de madre.



En Torre Tagle, con el canciller Domingo García Belaúnde, durante la ceremonia en que le impuso la condecoración de la Orden del Sol en el grado de Gran Cruz. 13 de marzo de 2007.

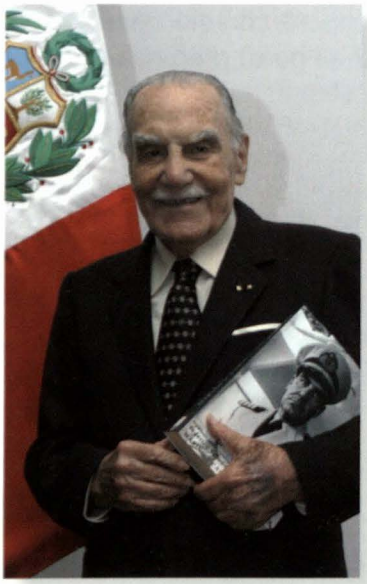
El año 1998 la Academia Nacional de la Historia lo incorpora como miembro de número. El 10 de diciembre, el doctor José Agustín de la Puente Candamo, presidente de la Academia, le impone la insignia; ambos son fundadores y protagonistas en la gesta de la *Historia Marítima del Perú*. Quien lo recibe, es el embajador Juan Miguel Bákula Patiño, su amigo desde la época en que ambos se desempeñaron en la Embajada del Perú en Chile. Su discurso de incorporación: "Teodosio Cabada González Prada, un ilustre peruano", rinde homenaje a un viejo amigo, también miembro fundador de la *Historia Marítima*.

El 13 de marzo del año 2007 el país lo honra con la condecoración de la Orden del Sol en el grado de Gran Cruz, en reconocimiento de su aporte en la concepción y dirección del proyecto de escribir la *Historia Marítima del Perú*, extraordinaria contribución a la cultura nacional. Días después, la Marina de Guerra, el Instituto y las más distinguidas personalidades de la sociedad y la cultura se dan cita en el Centro Naval del Perú para rendirle honores con motivo de la presentación del libro *Homenaje al Contralmirante Federico Salmón de la Jara, Marino y Gran Señor.*



Con su amada Panchita en Torre Tagle.

Ahora sí en el retiro, su casa de Neptuno, en la calle Mediterráneo 170, se convierte en punto de encuentro de oficiales de Marina de todos los grados: viejos amigos y colegas, así como los más jóvenes de las nuevas generaciones, que acuden a la tertulia con el más antiguo, longevo y distinguido Almirante de la Armada nacional, el patriarca. Era muy querido. Todo aquel que alguna vez trabajó bajo sus órdenes le guardaba gran cariño y respeto: era el jefe justo, bondadoso, generoso, profundamente responsable de su tripulación. Proverbialmente recibía la visita de antiguos marineros, oficiales de mar, mayordomos, choferes, que llegaban a saludarlo, muchas veces llevándole un cariñoso presente; otros le escribían y lo llamaban por teléfono aun desde otros países.



Don Federico el día de la presentación de su libro homenaje. 17 de marzo del 2007

El Almirante Salmón recordaba con especial cariño y orgullo que tuvo bajo su mando en el crucero "Grau" el año 1939 al marinero Lorenzo Alva Caballero, malabriguero de nacimiento; y que años más tarde, en 1966, en la naciente Comisión para Escribir la Historia Marítima del Perú, tendría al hijo, Julio Alva Flores, quien con Víctor Tipiana conformaban la única planta administrativa, con todas las funciones a su cargo, desde mensajeros, telefonistas, secretarios y, en general, impulsores de la obra. El Almirante contaba en su artículo en la *Revista de Marina*, "Semblanza al marinero peruano", cómo el destino quiso que tuviese a padre e hijo, a bordo de "sus buques".

Al cumplir los noventa y nueve años de edad, el año 2010, recibe en su casa el saludo de sus compañeros de carrera, los entrañables submarinistas. Sería la última vez que se reunieran. No alcanzó a cumplir los cien años que la Fuerza

de Submarinos esperaba para conmemorar con él su primer siglo de existencia, su testigo presencial por antonomasia.

El 23 de agosto del año 2010, entregó su alma al Señor, en paz, acompañado por su amada Panchita y su hija María Francisca.

Fuentes

- Cayo Córdova, Percy. *Historia Marítima del Perú*: La República, 1906 a 1919. Tomo XIII. Lima, Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, 2009.
- Kuczynski, Pedro Pablo. "Federico Salmón de la Jara". En: Diario *El Comercio*, 20 de setiembre, 2010.
- León de la Fuente, Enrique. "A mi amigo el Contralmirante Federico Salmón de la Jara". En: *Homenaje al contralmirante Federico Salmón de la Jara: Marino y caballero ejemplar.* Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 2007. pp. 141-143.
- Salmón de la Jara, Federico. "Recuerdos de una larga y fructífera vida". En: López Martínez, Héctor. *El periodista de la cultura: Alejandro Miró Quesada Garland*, 90 años. Lima, 2005. pp. 191-192.
- Salmón de la Jara, Federico. "Semblanza al marino peruano". En: *Revista de Marina*, Lima, jul.-dic., 2002. pp. 125-128.




SOCIEDAD FUNDADORES DE LA INDEPENDENCIA

Orgullosos de nuestro pasado

154 años manteniendo viva la historia militar de nuestro país



Contralmirante
JORGE LLONTOP SÁNCHEZ-CARRIÓN



La "Benemérita Sociedad Fundadores de la Independencia, Vencedores el 2 de Mayo de 1866 y Defensores Calificados de la Patria" (BSFI), a través de los años mantiene vivo el memorable recuerdo de los héroes, próceres y mártires de la Independencia, que inmolaron sus vidas en favor de la defensa y seguridad nacional. En su sede institucional, patrimonio histórico cultural de la nación, los salones principales de la casa museo se llenan de patriotismo al celebrar las principales efemérides cívico-militares, manteniendo encendida la llama del recuerdo en la memoria colectiva. A este templo de evocación del glorioso pasado de nuestra Nación, asisten representantes de las Fuerzas Armadas, Policía Nacional, socios beneméritos y asistentes invitados, comprometidos en inculcar a las generaciones siguientes los más nobles sentimientos patrióticos, logrando de esta manera que la historia no se vea atropellada por el inclemente día a día.

La BSFI es la primera y más antigua institución patriótica de nuestro país y de América, instituida el 28 de septiembre de 1857 y conformada originariamente por 140 Próceres de la Independencia, entre los que se encontraban tres Grandes Mariscales, y que por entonces fue presidida por el General Francisco





Vidal y Laos. Este gestionó la firma del Acta de Fundadores de la Sociedad, a cargo del Gran Mariscal Ramón Castilla, quien a su vez fue designado presidente nato de la Primera Junta Directiva. El nombre originario fue "Sociedad Humanitaria de los Fundadores de la Independencia de Perú", el que respondía a la necesidad de socorrer a sus miembros en sus enfermedades, brindándoles un nicho perpetuo y publicando los hechos distinguidos en su vida militar. Al transcurrir el tiempo, y con ocasión de las gloriosas victorias de las armadas peruanas sobre la escuadra española en los combates navales de Abtao y Callao, en 1866, el nombre cambió a "Sociedad Fundadores de la Independencia y Vencedores el 2 de Mayo de 1866". Ante esta situación, en 1937, el Presidente de la República Óscar Benavides, decretó la formación de una institución nacional, y mediante Decreto Supremo, a partir de ese momento el nombre final es "Benemérita Sociedad Fundadores de la Independencia, Vencedores el 2 de Mayo de 1866 y Defensores Calificados de la Patria".

La responsabilidad por perpetuar y honrar la memoria de nuestros héroes ha ido ameritando la incorporación de nuevos socios beneméritos; estos pueden ser descendientes de un Héroe, Prócer, Mártir o Defensor Calificado de la Patria, quienes luego de ser evaluados por la comisión calificadora, y cumpliendo los requisitos descritos en el estatuto, son condecorados en ceremonia oficial. Siendo parte de la Sociedad, los miembros participan activamente en las sesiones solemnes, reciben diversas publicaciones institucionales y tienen derecho a elegir mediante voto democrático al consejo directivo, el cual se desempeña durante un periodo de dos años. Actualmente, el presidente de la BSFI es el General de División en Retiro, señor Carlos Alfonso Tafur Ganoza, quien, acompañado por 16 miembros integrantes del Consejo Directivo, rige acertadamente el destino de la Institución.

La Casa Museo fue construida por el Presidente de la República Augusto B. Leguía para el Gran Mariscal Andrés A. Cáceres; en ella se preserva un variado y muy bien conservado patrimonio cultural y artístico, dentro del que destacan lienzos de precursores y héroes, como fuente de evocación de sus hazañas; originales y réplicas de sables y bastones de los principales héroes nacionales; una valiosa obra del reconocido pintor Daniel Hernández: "El paso de los Héroes"; así como 16 bustos que guardan celosamente el *hall* de entrada, en cuyo cielo raso, hecho de vitral, resalta el Escudo Nacional y un bosque de banderas, siendo las más llamativas las de las Fuerzas Armadas. En el Salón de Sesiones Solemnes, de enorme belleza armónica, se puede apreciar un vitral de la "Madre Patria.





Siguiendo el recorrido, se llega a la Sala de la Campaña Militar del 41, donde se puede apreciar la bandera ecuatoriana incautada en guerra. Asimismo, una hermosa y bien documentada biblioteca sirve como fuente de documentación al público en general; ella cuenta con publicaciones que van desde la guerra de la Independencia hasta la actualidad. Por otro lado, recordando las acciones de la guerra entre nuestro país y Ecuador, se encuentra habilitada una sala donde se exhiben uniformes utilizados en guerra. Es también interesante visitar la Sala de Presidentes, en la que se lucen, como testigos anónimos, los lienzos de los presidentes de la Benemérita Sociedad. Por su parte, la Sala del Consejo Directivo reluce por la majestuosidad de sus arañas, que datan del siglo 19, y por las pinturas de las principales batallas que adornan sus paredes. La Casa Museo recibe visitas, previa llamada al teléfono 4337662 (anexo 27), de lunes a viernes de 10:00 am a 2:00 pm. El ingreso y el guiado son gratuitos.



Licenciada en Ciencias de la Comunicación
TATIANA FIGUEROA LÓPEZ
Comentarista

oticias nacionales noticias nacionales noticias na
ticias nacionales noticias nacionales noticias nacional
ionales noticias nacionales noticias nacionales noticia
acionales noticias nacionales noticias nacionales
cionales noticias nacionales noticias nacionales noticias nac
cionales noticias nacionales noticias nacionales
oticias nacionales noticias nacionales noticias naci
ticias nacionales noticias nacionales noticias nacionales no
acionales noticias nacionales noticias nacionale
cionales noticias nacionales noticias nacionale
cionales noticias nacionales noticias nacionales notic
oticias nacionales noticias nacionales noticias na
oticias nacionales noticias nacionales noticias naci
ticias nacionales noticias nacionales noticias nacionales no
acionales noticias nacionales noticias nacionales noticias
oticias nacionales noticias nacionales noticias n
ticias nacionales noticias nacionales noticias nacional

Marina de Guerra del Perú y empresa Telefónica emprendieron campaña nacional de valores "Somos Grau, Seámoslo Siempre" y Premio Nacional "Almirante Grau"



La Marina de Guerra del Perú y la empresa "Telefónica", presentaron el 4 de octubre la Campaña "Somos Grau, Seámoslo Siempre", que tiene como principal objetivo inculcar en la población peruana los valores cívicos, patrióticos y morales que caracterizaron al máximo Héroe de la Marina de Guerra, Miguel Grau Seminario, propuesta que se mantendrá en el tiempo a través del Premio Nacional "Almirante Grau", y que será designado cada año a los compatriotas que destaquen en valores como la honradez, lealtad y dignidad.

La Campaña "Somos Grau, Seámoslo Siempre", busca generar en la sociedad un clima de confianza para favorecer el desarrollo de una sociedad inclusiva, humanista, democrática y productiva, con el objetivo de aportar al incremento de la Identidad Nacional y motivar los valores morales, para lograr una sociedad más justa e integrada por gente honesta y emprendedora, de todas las áreas de la dinámica nacional.

La presentación a la prensa se realizó en las instalaciones del Museo Naval "Casa Grau" de Lima, a la cual asistió el Director de Intereses Marítimos e Información de la Marina, Contralmirante Ernesto Lermo Rengifo, así como el Director de Relaciones Institucionales y Corporativas de "Telefónica", Ludwig Meier, quienes realizaron la explicación detallada a la prensa de una de las más importantes campañas en su índole que se ejecutará en el Perú.

Como apoyo audiovisual se ha creado un spot que se difundirá en todos los medios televisivos, canales internos de empresas y cines, para dar a conocer a toda la ciudadanía y generar expectativas en la participación de la población, así como la propuesta de candidatos. También se ubicarán paneles en las vías públicas y avisos publicitarios de gran alcance. Se conoció, además, que, así como se está promocionando y difundiendo en Lima, se realizará igualmente en 10 ciudades del interior del país.

El Consejo de Honor está integrado por el Cardenal Juan Luis Cipriani Thorne, José Agustín de la Puente Candamo, Graciela Fernández-Baca Calderón, Rosa María Graham, Antonio Zapata, Gustavo Mohme, José Miguel Morales, Luis Miró Quezada e Ilse Wisotzki, personalidades que tendrán la misión de presentar y consolidar en la sociedad los mencionados valores de la Campaña, así como aprobar las bases del

concurso nacional y ratificar a los ganadores. Los miembros permanentes de este Consejo de Honor lo integran el Comandante General de la Marina y el Presidente de "Telefónica".

Por otra parte, el Jurado Calificador está conformado por el Reverendo Padre Armando Nieto, Vicealmirante (r) Fernando D'Alessio, Inés Temple, Raúl Vargas de "RPP", Carlos Castro Cruzado de "La República", Jaime Bedoya de la Revista "Caretas" y Mario Cortijo de "El Comercio". Ellos asumirán la tarea de seleccionar a los postulantes y propondrán a los ciudadanos que se harán merecedores al Premio.

Esta primera etapa durará hasta octubre del 2012, en que se realizará una ceremonia donde se dará a conocer a los ganadores, a quienes se hará entrega de una estatuilla y se incluirá la foto de cada uno de ellos en el mosaico que caracteriza a este Concurso.

Cabe indicar que la iniciativa nació hace dos años, gracias a la idea de la empresa "Interforum", que inmediatamente fue tomada como viable por la Marina de Guerra del Perú, y encontrando en la empresa "Telefónica" el mejor aliado para la realización y puesta en marcha de la misma. Ambas instituciones desarrollaron la que hoy es una de las principales campañas de valores que se realiza en el Perú.

En la Plaza "Grau" del Callao se recordó epopeya del Combate de Angamos



El Combate de Angamos de 1879, en cuyos heroicos pasajes brilló el gran valor y patriotismo del Almirante Miguel Grau Seminario, fue evocado el 8 de octubre, durante una ceremonia cívico-patriótica que se realizó en la Plaza "Grau" del Callao.

El acto que conmemora el 190° aniversario de la Marina de Guerra de Perú y los 132 años del Combate Naval de Angamos, fue presidido por el jefe de Estado, Ollanta Humala Tasso, y contó con la presencia de ministros de Estado, presidentes de los Poderes del Estado y autoridades civiles y militares.

Durante la cita, representaciones diplomáticas extranjeras, instituciones representantes del primer puerto, así como entidades patrióticas y culturales, colocaron ofrendas florales ante el monumento del "Caballero de los Mares".

A continuación, se ejecutó el disparo del Cañón del Pueblo, y cuando el reloj marcó las 9:50 de la mañana, se rindió un minuto de silencio en homenaje al Héroe de Angamos, al coincidir con el instante en que se elevó a la inmortalidad.

Al igual que las diversas instituciones, el Comandante General de la Marina, Almirante Jorge de la Puente Ribeyro; el Jefe del Estado Mayor General de la Marina, José Cueto Aservi, y el Inspector General de la Marina, Vicealmirante Carlos Chanduví Salazar, colocaron una ofrenda floral ante el "Peruano del Milenio".

A su turno, hizo lo propio el presidente del Congreso de la República, Daniel Abugattás. Finalmente, el Primer Mandatario, Ollanta Humala, acompañado del ministro de Defensa Daniel Mora, colocaron la ofrenda del Presidente Constitucional de la República ante el "Caballero de los Mares".

Posteriormente, el Comandante General de la Marina dio lectura a la Proclama, a través de la cual hizo una reseña de la creación de la Marina de Guerra y resaltó además los valores de la figura del epónimo Almirante Miguel Grau Seminario. Asimismo, rindió homenaje a los héroes que entregaron su vida por la Patria y a favor de la pacificación nacional. Finalmente, la autoridad naval renovó su convicción de seguir trabajando en forma permanente por el engrandecimiento de la Institución y seguir velando por su personal.

El presidente del Gobierno Regional del Callao, Félix Moreno, por su parte, resaltó los valores y patriotismo que caracterizaron al "Caballero de los Mares", y que constituyen el legado que debe permanecer en la mente y en el corazón de todos los peruanos.

A continuación, el Presidente de la República reconoció el heroísmo de uno de los más grandes héroes que nos ha dado la historia, el mismo que debe perdurar como un vivo ejemplo en cada uno de nosotros.

El acto culminó con el desfile del Agrupamiento Naval y de las Delegaciones del Ejército, Fuerza Aérea y Policía Nacional del Perú.

Previo a la ceremonia central, el Presidente de la República, acompañado del Comandante General de la Marina, Almirante Jorge de la Puente Ribeyro, abordaron el Buque Insignia de la Marina, BAP "Almirante Grau", desde cuya cubierta lanzaron una ofrenda floral al mar, en memoria del Caballero de los Mares.

Entrega en custodia del revólver del Gran Almirante del Perú, Don Miguel Grau Seminario, al Batallón "Angamos"



En un trascendental acto, frente a la cripta del "Héroe de los Mares", el presidente de la República, Sr. Ollanta Hu-

mala Tasso, hizo entrega del revólver del Gran Almirante del Perú, Don Miguel Grau Seminario, a un Cadete del Batallón "Angamos", en la Escuela Naval del Perú.

Posteriormente, se colocó el revólver en una urna al interior de la cripta del Gran Almirante del Perú, en presencia de las diversas autoridades civiles y militares.

Este revólver fue fabricado por Chamelot Delvigni, modelo año 1862, en Francia. Tiene un cañón hexagonal, con una munición de seis cartuchos de 12 mm. Pesa 1,04 kg, tiene una longitud de 240 mm y un alcance efectivo de 509 metros.

Cabe destacar que la máxima autoridad naval recibió esta arma original que perteneció al Gran Almirante del Perú, Miguel Grau Seminario, de manos del señor Félix Navarro-Grau Hurtado, descendiente del Héroe de Angamos. Grandes fueron los esfuerzos desplegados para lograr traer de vuelta a casa una pieza que, más que un metal, trae consigo un valor inconmensurable.

Marina de Guerra recibió la donación de dos cañones del siglo XIX



La Marina de Guerra del Perú recibió de parte de la Sra. Rosana María Sologuren Chiappe la donación de dos cañones del siglo XIX, piezas históricas que han permanecido en poder de la mencionada familia por más de 40 años.

Estas reliquias, que constituyen para la Institución naval un invalorable aporte al fomento y fortalecimiento de la conciencia marítima, serán puestas en mantenimiento y posteriormente exhibidas en el Óvalo "El Monitor", del distrito de Santiago de Surco, en Lima.

En el referido óvalo, que recientemente fuera remodelado y reinaugurado el 7 de octubre de 2011, y en el que se erige la efigie del Gran Almirante del Perú, Don Miguel Grau Seminario, se adicionarán los dos cañones, que conformarán parte del conjunto histórico.

Fragata "Prairial" de la Armada Francesa visitó el Perú

La Fragata de Vigilancia francesa "Prairial", encargada de luchar contra el tráfico de drogas, contrabando, inmigrantes ilegales, y otros en alta mar, arribó el 24 de octubre al puerto del Callao, con el propósito de estrechar vínculos de amistad y cooperación con la Marina de Guerra del Perú.



La tripulación de la citada unidad, al mando del Capitán de Fragata Denis Camelin, realizó diversas actividades protocolares y sociales, entre ellas, visitas al Jefe del Estado Mayor de la Comandancia General de Operaciones del Pacífico, Contralmirante Jorge Moscoso Flores, y al Comandante de la Fuerza de Superficie, Contralmirante Víctor Pomar Calderón. De igual manera, al Comandante de la II Zona Naval, Contralmirante Carlos Zárate Cáceres, y al Capitán de Puerto del Callao, Capitán de Navío Joel Ganoza Garayar.

Como parte de su agenda, la dotación francesa se reunió con la tripulación del BAP "Quiñones", con quienes realizaron un intercambio de cámaras y entrega de placas recordatorias. Asimismo, llevaron a cabo un Ejercicio Passex, que se realizó el 29 de octubre, en el Mar de Grau.

Presidente del Consejo de Ministros inauguró busto del Gran Almirante del Perú, en Washington DC



En una singular ceremonia, el pasado 24 de octubre se develó el busto del Gran Almirante del Perú, Don Miguel Grau Seminario, en el ingreso a la Embajada del Perú en Estados Unidos, en Washington DC. En el acto estuvieron presentes la Embajadora de EE. UU. en el Perú, Rose Likins; el Embajador de Chile en EE. UU., Arturo Fermandois Vöhringer, y el Embajador del Perú ante la ONU, Armando Román Morey.

Estuvieron también los agregados navales de las Armadas de Colombia, Argentina, Chile, Ecuador, España y Bolivia. Así como representantes de la Marina de los Estados Unidos y Oficiales de la FAP y EP acreditados en la Embajada de Perú en EE. UU.

La develación del busto estuvo a cargo del Presidente del Consejo de Ministros; el Embajador del Perú en Estados Unidos; el Contralmirante Ernesto Lermo Rengifo, en representación del Comandante General de la Marina, y el Contralmirante Landson, representante de la Marina estadounidense.

El presidente del Consejo de Ministros, Salomón Lerner, describió a Grau como el "Peruano del Milenio", y resaltó la Campaña Naval que realizó en la Guerra del Pacífico contra la Armada de Chile, en 1879.

A su turno, el Contralmirante Ernesto Lermo rememoró la vida del Almirante, como persona, padre, demócrata, y como militar, en cuyas facetas siempre dio el ejemplo, y cuyas virtudes y valores han servido de ícono para lanzar la Campaña "Somos Grau, Seámoslo Siempre". Asimismo, agradeció el importante impulso que dio el embajador Harold Forsyth, quien fue el promotor de esta idea, y destacó que, a partir de la fecha, todo peruano que ingrese a la Embajada reconocerá la imagen del Gran Almirante Miguel Grau.

En el Perú se realizó el "V Foro Internacional sobre Protección Marítima y Portuaria – PBIP 2011"



El 31 de octubre, en las instalaciones del Hotel "Los Delfines", en San Isidro, el Ministro de Defensa, Daniel Mora Zevallos, inauguró el "V Foro Internacional sobre Protección Marítima y Portuaria – PBIP PERÚ 2011".

El evento internacional contó con la asistencia del Secretario de la Organización Marítima Internacional (OMI), Efthimios Mitropoulos, y de autoridades nacionales y extranjeras.

Durante el discurso inaugural, el ministro Daniel Mora señaló que el Perú aspira a integrar el Consejo de la Organización Marítima Internacional (OMI), en la próxima elección de la asamblea de la OMI, a realizarse a fines de noviembre próximo. Destacó también que nuestro país cuenta con altos niveles de protección y seguridad en servicios portuarios y rutas marítimas, estando esta labor a cargo de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas del Perú (DICAPI), Autoridad Marítima Nacional, y la Autoridad Portuaria Nacional (APN).

Agregó además que "las actividades portuarias y marítimas se desarrollan en forma libre, segura y compatible con el medio ambiente, permitiendo que el Perú mantenga la clasificación de país con puerto seguro en beneficio de su comercio exterior".

El Director General de Capitanías y Guardacostas del Perú, Vicealmirante Carlos Tejada Mera, en su intervención como Autoridad Marítima del Perú, dio la bienvenida a los

participantes nacionales y extranjeros, destacando que la realización del Foro es un esfuerzo compartido con la Autoridad Portuaria Nacional (APN).

A su turno, el Secretario General de la OMI, Efthimios Mitropoulos, expresó su agradecimiento por la invitación y luego dictó la Conferencia sobre "Organización Marítima Internacional y la protección marítima: Desarrollo normativo reciente para articular una mejor respuesta contra la piratería".

El evento se prolongó hasta el 2 de noviembre, tiempo durante el cual intercambiaron experiencias y aunaron esfuerzos entre autoridades y empresas, en torno a los estándares internacionales de seguridad marítima y portuaria aplicables a las naves e instalaciones portuarias, con el objetivo de alcanzar lecciones aprendidas que contribuyan a garantizar un contexto libre, seguro y protegido para el comercio exterior.

Dirección de Hidrografía y Navegación participó en Ejercicio Internacional de Tsunamis del Pacífico (PACWAVE-11)



La Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina de Guerra del Perú, como punto focal nacional del Sistema Internacional de Alerta de Tsunamis, el 9 noviembre, lideró y dirigió a nivel nacional el Ejercicio Internacional del Pacífico (PACWAVE 11), desde las 08:00 hasta las 17:00 horas.

En este ejercicio, que estuvo a cargo del Centro Internacional de Alerta de Tsunami del Pacífico (PTWC), se simularon nueve escenarios para que cada país participante responda ante un evento de tsunami de origen regional o local, siendo considerado para el caso del Perú, un tsunami destructivo de magnitud 9.0 Mw, de origen regional, frente a las costas de Chile.

La Dirección de esta dependencia de la Marina, como encargada del Sistema Nacional de Alerta de Tsunamis (SNAT), en cumplimiento de sus funciones, realiza periódicamente ejercicios nacionales, y, a su vez, cumple con participar en los ejercicios internacionales, con la finalidad de incrementar el nivel de entrenamiento en la operación de los sistemas de comunicación, pertenecientes a los integrantes de SNAT, así como de las unidades y dependencias navales.

Navío Escuela "Brasil" arribó al Perú



Para estrechar, reforzar y continuar las buenas relaciones entre la Marina de Brasil y la Marina de Guerra del Perú, el 17 de noviembre arribó en visita oficial al puerto del Callao, el Navío Escuela "Brasil".

Durante los cuatro días que la citada unidad permaneció en nuestro país, su tripulación realizó diversas actividades protocolares y sociales, entre ellas, visitas al Comandante de la Fuerza de Superficie, Contralmirante Víctor Pomar Calderón, y al Capitán de Puerto del Callao, Capitán de Navío Joel Benjamín Ganoza Garayar. De igual manera, presentó su saludo protocolar al Presidente de la Región Callao y al Alcalde de la Provincia Constitucional del Callao.

Los tripulantes del "Brasil" visitaron también el Museo Naval "Capitán de Navío Julio Elías Murguía".

Como parte de su apretada agenda en nuestro país, el 18 de noviembre los marinos brasileros participaron en una ceremonia de colocación de ofrenda floral ante el monumento del Gran Almirante Miguel Grau, erigido en la Escuela Naval del Perú. Dicho acto contó con la presencia del Ministro Consejero de la Embajada de Brasil en el Perú, Pedro Luiz Dulcero, y el Comandante del Navío "Brasil", Capitán de Navío Luis Octavio Barros Coutinho.

Vicealmirante Ricardo Galvis visitó dependencias de la Marina de Guerra del Perú



Entre las actividades protocolares y sociales que realizó en el Perú, el 22 de noviembre, el Segundo Comandante de la Armada Nacional de Colombia y encargado de la Jefatura de Operaciones Navales, Vicealmirante Ricardo Galvis Covo, visitó la Escuela Naval del Perú, el Centro de Entrenamiento Táctico Naval y la Dirección General de Capitanías y Guardacostas.

En el Alma Mater de la Oficialidad, la autoridad naval colombiana participó en una significativa ceremonia de colocación de ofrenda floral ante el monumento del Almirante Miguel Grau Seminario. Acompañado del Comandante General de Operaciones del Pacífico, Vicealmirante Carlos Weston Zanelli, y del Director de la Escuela Naval del Perú, Contralmirante José Paredes Lora, el Vicealmirante Ricardo Galvis se dirigió a la cripta donde reposan los restos del Héroe de Angamos.

El Segundo Comandante de la Armada Nacional de Colombia y encargado de la Jefatura de Operaciones Navales, recorrió diversas instalaciones del citado centro de estudios, entre ellas las aulas y talleres en donde se forman los futuros Oficiales de la Marina de Guerra del Perú.

Posteriormente, se dirigió al Centro de Entrenamiento Táctico Naval, en donde apreció la preparación de los marinos peruanos en los diferentes escenarios de la guerra contemporánea.

De igual manera, el Vicealmirante Ricardo Galvis visitó el Puesto de Comando de la Comandancia de Operaciones Guardacostas, en donde conoció la importante labor que realiza la Autoridad Marítima Nacional, brindando seguridad, dominio y vigilancia en el medio acuático. Finalizando la visita, el Vicealmirante Galvis intercambió presentes recordatorios con el Director Ejecutivo de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, Contralmirante Juan Carlos del Álamo Carrillo.

El distinguido Oficial de la Armada de Colombia, continuó su visita a bordo del BAP "Quiñones" (FM-58), en donde se reunió con el Comandante de la Fuerza de Superficie, Contralmirante Víctor Pomar Calderón, el mismo que brindó una exposición sobre la misión y organización de la Fuerza de Superficie.

XXIII Reunión del Comité Científico Regional del Programa para el Estudio Regional del Fenómeno "El Niño"



En la Dirección de Hidrografía y Navegación, el 29 de noviembre fue inaugurada la XXIII Reunión del Comité Científico Regional del Programa para el Estudio Regional del Fenómeno "El Niño" (ERFEN), en la cual participaron representantes de los países que integran este organismo internacional, como son Chile, Colombia, Ecuador y Perú, miembros del Comité Científico del citado programa.

En la cita inaugural, ante la presencia del encargado de la Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos del Ministerio de Relaciones Exteriores, Embajador Luis Sándiga Cabrera, y del Director de Hidrografía y Navegación, Contralmirante Javier Gaviola Tejada, el Secretario General de la Comisión Permanente del Pacífico Sur, Contralmirante (r) Héctor Soldi Soldi, destacó en su ponencia que el ERFEN es el Programa Científico más ambicioso que ha emprendido a lo largo de su historia la organización que lidera, y es el más exitoso por su capacidad para desarrollar las coordinaciones pertinentes con las instituciones científicas de los cuatro países, con una visión multidisciplinaria del evento "El Niño" y la Oscilación del Sur.

El Contralmirante Soldi, luego de señalar aspectos de la evolución histórica del organismo y la inclusión de los comités nacionales, agradeció al Gobierno del Perú por aceptar ser sede de esta Reunión, y a la Dirección de Hidrografía y Navegación, por ser el organismo anfitrión de esta cita.

Por su parte, el presidente del Consejo Directivo del Instituto del Mar del Perú y presidente del Comité Nacional del ENFEN, Contralmirante (r) Germán Vásquez-Solís Talavera, expresó que este organismo contribuye a la prevención y adopción de decisiones en uno de los ecosistemas más grandes y productivos del planeta, que produce entre el 10 y 15% de la producción pesquera mundial, y resaltó a su vez que los eventos de "El Niño", afectan las diferentes pesquerías del Pacífico Sudoriental.

Concluido el acto inaugural, las delegaciones integradas por funcionarios públicos de diferentes organizaciones, y acompañadas por el observador de la República de Venezuela, iniciaron las actividades programadas, que finalizaron el 1 de diciembre, incluyéndose un amplio trabajo de intercambio profesional que permitió, al final de la cita, elaborar las conclusiones finales.

Paralelamente, las delegaciones participaron de la IV Reunión de la Alianza Regional del Sistema Mundial de Observación de los Océanos para el Pacífico Sudeste-CRASP.

Presidente de la República 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 13 de diciembre, los Cadetes de 4to. Año de la Promoción 2012 se graduaron como Alféreces de Fragata, recibiendo de manos del presidente de la República Ollanta

Humala Tasso, sus respectivas espadas y despachos que los acredita como Oficiales de la Marina de Guerra del Perú.



En la ceremonia de clausura estuvieron presentes el presidente del Poder Judicial del Perú, César San Martín Castro; el Ministro de Defensa, Luis Alberto Otárola Pañaranda; congresistas de la República; embajadores de los países acreditados en el país; el Comandante General de la Fuerza Aérea, General del Aire Pedro Seabra Pinedo; el Director General de la Policía Nacional del Perú, General de Policía Raúl Salazar Salazar; el Presidente del Tribunal Militar Policial, Contralmirante (r) Carlos Meza Angosto; Oficiales Generales y Almirantes, rectores y representantes de universidades públicas y privadas, autoridades de las entidades públicas del Callao, entre otros.

El acto se inició con un minuto de silencio en homenaje a los caídos en acción de armas. Acto seguido, el Comandante General de la Marina, Almirante Jorge de la Puente Ribeyro, se dirigió a los flamantes Alféreces con estas palabras: "La espada que recibirán, representa el símbolo de mando militar, el cual deberá ser ejercido con carácter y temple; y portada con dignidad y honor, siempre respaldados por la justicia y la absoluta dedicación a sus responsabilidades".

Enseguida, el Presidente de la República entregó las espadas y despachos a los cadetes de 4to. Año que se gradúan como Alféreces de Fragata, Promoción 2012.

Finalmente, el Jefe de Estado entregó la "Espada de Honor" al cadete Pedro Rubén Hayden Salazar, quien ocupó el primer puesto de su promoción.

En esta ocasión se graduaron 82 cadetes, los mismos que constituyen un selecto grupo humano, integrado por 70 varones y 12 damas, dentro de los cuales se encuentran incluidos dos cadetes invitados de la República de Panamá y uno del Estado Plurinacional de Bolivia. Todos ellos, luego de cumplir con una exigente currícula, que abarcó su formación académica, física y moral durante sus años en la Escuela, han logrado a través de su desempeño personal, llegar a ser parte de la oficialidad naval.

Asimismo, en esta promoción existe un cadete becado en la Academia Naval de Annapolis, en los Estados Unidos de Norteamérica, y uno en la Academia Naval de Livorno, en Italia.

A su turno, el presidente de la República Ollanta Humala Tasso clausuró el año académico de este centro superior de estudios, instándolos a renovar su juramento, ya que la Marina de Guerra quiere oficiales que la enaltezcan, por lo cual es importante mantener la decencia y siempre hacer lo correcto. Remarcó luego: "Quiero decirles que a nombre del país esperamos mucho de ustedes. Esperamos sacrificio. Acá han

venido a esforzarse por contribuir por el desarrollo de su Patria. Ese es el mandato que hoy tienen para su vida".

"Lo que han estudiado es una profesión exclusiva del Perú. Es una profesión a dedicación exclusiva, y ustedes tienen esa misión, esa tarea, y les hago votos para que esa carrera sea exitosa. Les diría que es una carreta de largo plazo, de largo aliento, en la que es importante no perder el ritmo, la constancia, la admiración", agregó.

SIMA - Chimbote construye ocho Patrulleras de Costa para el resguardo marítimo



En el Centro de Operaciones N° 3 - SIMA CHIMBOTE, se llevó a cabo la ceremonia de puesta de quilla de la primera de ocho patrulleras de costa, de 12 metros de eslora, las mismas que serán asignadas a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas.

La ceremonia la presidió el Comandante General de la Marina, Almirante Jorge de la Puente Ribeyro, quien estuvo acompañado por el Director General de Capitanías y Guardacostas, Vicealmirante Carlos Tejada Mera, y el Director Ejecutivo de los Servicios Industriales de la Marina - SIMA PERÚ S.A., Contralmirante Jasón Saavedra Paredes.

La obra, que se realiza mediante el Convenio de Cooperación Interinstitucional entre el Ministerio de Defensa y los Servicios Industriales de la Marina S.A., permitirá la construcción de las Patrulleras de Costa, las que serán entregadas a las Capitanías Guardacostas Marítimas de Paita, Zorritos, Talara, Pimentel, Chimbote y Mollendo.

Las patrulleras serán construidas íntegramente en el astillero de Chimbote, y el proyecto demandará catorce meses de ardua labor para su construcción y acondicionamiento.

Marina de Guerra condecoró con la "Orden Cruz Peruana al Mérito Naval" a los Agregados de Defensa y Naval de las Embajadas de Bolivia y Argentina acreditados en el Perú

En una significativa ceremonia realizada el 22 de diciembre en el Salón "Grau" de la Comandancia General de la Marina, se ciñó la condecoración "Orden Cruz Peruana al Mérito Naval" en el Grado de Comendador y Oficial, Distintivo Blanco, al Agregado

Naval y de Defensa a la Embajada de Argentina, Capitán de Navío Roberto Augusto Ulloa; al Agregado de Defensa a la Embajada de Bolivia, Capitán de Navío Pablo Anibarro Marañón, y al Agregado Naval Adjunto a la Embajada de Argentina, Capitán de Fragata Fernando Daniel Terrible, acreditados en el Perú.



La ceremonia se inició con la llegada del Comandante General de la Marina, Almirante Jorge de la Puente Ribeyro, acompañado del Jefe del Estado Mayor General de la Marina, Vicealmirante José Cueto Aservi, y el Director General de Capitanías y Guardacostas, Vicealmirante Carlos Tejada Mera.

Enseguida se dio lectura a la Resolución Ministerial 622-2011 DE/MGP, que otorga la condecoración por haber contribuido al estrechamiento de los vínculos de amistad y cooperación con la Marina de Guerra del Perú, refrendada por el ministro de Defensa Luis Otárola Peñaranda.

De inmediato, el Almirante Jorge de la Puente dio lectura a la fórmula de imposición y prosiguió con la respectiva colocación de las condecoraciones. En su discurso, la máxima autoridad naval resaltó la gran labor que han cumplido los agregados navales y los felicitó por haber obtenido los logros y avances que las respectivas Instituciones Armadas han suscrito en su periodo de funciones.

Por su parte, en su condición de oficial más antiguo, el Agregado Naval y de Defensa a la Embajada de Argentina en el Perú, Capitán de Navío Roberto Ulloa, agradeció la distinción y resaltó el respeto y afecto con el que fueron acogidos en este país, y que gracias a ello aprendieron cada uno, junto con sus esposas e hijos, a amar al Perú.



Teniente Segundo
MICHEL LAGUERRE KLEIMANN
Comentarista

cias internacionales noticias internacionales noticias internacion
oticias internacionales noticias internacio
ticias internacionales noticias internacionales noticias intern
oticias internacionales noticias internacionales noticia
ernacionales noticias internacionales noticias internacionale
oticias internacionales noticias interna
ticias internacionales noticias internacionales noticias internacion
ternacionales noticias internacionales noticias internaci
ernacionales noticias internacionales noticias
oticias internacionales noticias internacionales noti
ternacionales noticias internacionales noticias internaci
ticias internacionales noticias internacionale
cionales noticias internacionales noticias internacion
oticias internacionales noticias internacionale
ernacionales noticias internacionales noticias intern
ticias internacionales noticias internacionale
ernacionales noticias internacionales noticias internac

CHILE

La Armada de Chile adquirirá el Buque de Asalto Anfibio francés "Foudre"

El Gobierno de Chile ha finalizado las negociaciones con su par francés para la adquisición del buque de desembarco anfibio, LSD "Foudre". Este navío reemplazaría al buque Clase Newport LST "Valdivia", retirado del servicio activo con la Armada de Chile el 14 de enero de 2011, tras 15 años de servicios.



FUENTE: <http://www.infodefensa.com/?noticia=la-armada-de-chile-adquirira-el-buque-de-asalto-anfibio-frances-foudre>

Según reporta *Jane's*, la Armada Francesa operaba dos buques de la Clase "Foudre", el "Foudre" (L9011), comisionado en 1990, y el "Siroco" (L9012), comisionado en 1998; ambos construidos por DCNS. Este buque es capaz de desembarcar un regimiento de caballería mecanizada, infantería en costas no preparadas; apoyar de manera móvil a la cadena logística, fungir como buque hospital con dos salas de cirugía completamente equipadas y 47 camas, así como asistir en misiones de ayuda humanitaria, en cuyo caso puede acomodar hasta 1.600 personas. La capacidad de permanencia en el mar es de aproximadamente 30 días.

En servicio con la Armada francesa, el "Foudre" contaba con los siguientes equipos: Sistema de gestión de combate SENIT 8, Sistema de soporte de comando OPSMER, Sistema de comunicaciones satelitales *Syracusse*, dos lanzadores gemelos de misiles *Simbad* (para misiles anti-aéreos Mistral), un cañón Bofors de 40 mm a proa y dos cañones GIAT de 20 mm, *Jammer* ARBB 36, *Salamandre* B2, Radar de búsqueda aérea y de superficie Thales DRBV 21 A Mars, Radar de búsqueda de superficie *Thales Defence* Model 2459, dos radares de navegación *Thales Defence* RM-1229

Defensa baraja un nuevo pedido a Navantia de más BAM, por 450 millones



Fuente: <http://www.infodefensa.com/?noticia=defensa-baraja-un-nuevo-pedido-a-navantia-de-mas-bam-por-450-millones&categoria=>

La Organización de Investigación y Desarrollo para la defensa de Canadá (DRDC) está trabajando conjuntamente con la empresa Cassidian en la incorporación de un sistema de detección de amenazas laséricas para las unidades de superficie de la marina Canadiense, que consistirá en la integración de sensores laséricos que cubrirán los 360°, de un procesador y las contramedidas necesarias. El sistema está orientado a proteger a las unidades de superficie tanto en el litoral como en puerto de cualquier tipo de amenaza que utilice el espectro lasérico tanto para el guiado de bombas, cohetes o misiles, como para la provisión de información de ubicación de la unidad, mediante el uso de binoculares, lentes y telémetros, que son utilizados especialmente por los espoters.

El Ministerio de Defensa está evaluando aprobar un pedido a los astilleros públicos Navantia por cinco Buques de Acción Marítima (BAM), con un valor cercano a los 450 millones de euros, y cuyo anuncio se podría hacer antes de las elecciones autonómicas andaluzas del próximo 25 de marzo.

La premura de este pedido, agrega el periódico, se debe a que los tres astilleros de Cádiz, Puerto Real y San Fernando están en una situación muy delicada, ya que teóricamente la carga de trabajo de estos astilleros finalizaría a mediados de este mes, según fuentes sindicales.

El pasado seis de febrero, Navantia hizo entrega a la Armada española del tercer BAM de la primera fase, y se prevé que el cuarto esté terminado y entregado durante julio.

La Armada presenta sus conceptos sobre la futura Fragata F-110



Fuente:<http://www.infodefensa.com/?noticia=la-armada-presenta-sus-conceptos-sobre-la-futura-fragata-f-110&categoria=>

"La "Fragata 110" debe ser operable con una dotación máxima de 120 personas, preparada para desenvolverse en escenario tanto de baja como de alta intensidad, "una embarcación capaz de actuar en ambos escenarios, de apoyar tanto al BAM como a la F-80", en palabras del Capitán de Navío Gregorio Bueno, de la División de Planes del Estado Mayor de la Armada, que impartió este miércoles la conferencia "F-110. La Fragata del Futuro. Un caso práctico. Desafíos de Diseño y Capacidades", en la Escuela de Ingenieros Navales de Madrid".

En el marco de las Jornadas Técnicas sobre Tecnología Naval Militar organizadas por la Universidad Politécnica de Madrid y la Armada española los días 27, 28 y 29 de febrero, el Capitán de Navío Bueno explicó cómo se están ideando los seis buques destinados a sustituir a las actuales fragatas F-80, de la Clase Santa María.

Entre otros aspectos, el oficial ha comentado que, para hacer realidad la nueva nave, se ha valorado la capacidad UAS (sistemas aéreos no tripulados), el tamaño del espacio multimisión, el establecimiento de un sistema de combate escalable, la interoperabilidad civil-militar y, todo ello, con costes de operación contenido.

Asimismo, se han analizado las posibilidades de establecer distintos equipos de armamento, tanto letales como no letales, estos últimos muy útiles para hacer frente a la amenaza asimétrica a la que el buque podría tener que enfrentarse, en opinión de Bueno.

A su juicio, la fragata deberá permitir que se disponga de "capacidad de configurar el buque en función de las misiones que vaya a desarrollar", porque la Armada del siglo XXI "busca buques más polivalentes".

Uno de los elementos más novedosos que se pretende incorporar a la F-110 es el mástil integrado, una nueva herramienta que se elevará en un espacio de entre tres y cuatro cubiertas, en el que se aglutinarán los radares phased array, el equipo de guerra electrónica (EW), el Data Link y los sistemas de comunicaciones satélitales.

Incluso, se prevé que este mástil lleve incorporadas armas no letales, así como ayudas a la navegación aérea.

Según este calendario, para el año 2022 podrían empezar a ser entregadas las primeras unidades.

Se inaugura exposición temática "Armada Española, una inversión segura"

La Armada ha inaugurado la exposición "Una inversión segura" en el Museo Nacional de Arqueología Subacuática (ARQUA), en Cartagena, y en la que destaca los beneficios de la construcción naval militar, coincidiendo con los recortes a los que se enfrenta el Ministerio de Defensa.



Fuente: <http://www.infodefensa.com/?noticia=la-armada-inaugura-una-exposicion-en-la-que-defiende-que-es-una-inversion-segura&categoria=armada>

Esta iniciativa responde al interés de la Armada de dar a conocer y fomentar la importancia de la dimensión marítima de España, no sólo en el ámbito de la seguridad y defensa, sino también en el campo económico, académico y cultural.

El Almirante Jefe de la Fuerza de Acción Marítima, Vicealmirante Javier Franco Suanzes, inauguró la exposición, acompañado por el tercer teniente de alcalde del Ayuntamiento de Cartagena, el presidente de la autoridad portuaria de Cartagena, y otras autoridades civiles y portuarias, así como delegaciones de Navantia.

La exposición temática, bajo el título "Armada Española, una inversión segura", ofrece una profunda visión de la industria naval española, desde una perspectiva histórica, económica y social.

Permite al visitante, asimismo, realizar un recorrido por la construcción naval, sus antecedentes históricos, la evolución en el diseño de buques, la industria actual, su impacto económico y los principales programas de construcción naval.

INGLATERRA

"Los Ojos de la Flota", regresan a casa después de 15 meses de operaciones en el mar".



Fuente: <http://www.royalnavy.mod.uk/News-and-Events/Latest-News/2012/March/05/120302-Baggers-Home>

Los "Ojos de la Flota", el 854 Escuadrón Aeronaval de la Armada Británica (854 NAS, por sus siglas en inglés), regresó a Conwall luego de más de 15 meses en Helmand. El escuadrón de Sea Kings ayudó a capturar millones de libras en drogas y toneladas de explosivos durante más de 2.500 horas de vuelo sobre el sur de Afganistán.

Este Escuadrón desempeñó un papel clave en los esfuerzos de vigilancia en apoyo a la Fuerza Internacional de Asistencia para la Seguridad (ISAF, por sus siglas en inglés) en Afganistán.

omentarios y publicaciones comentarios y
mentarios y publicaciones comentarios y publicaciones co
ublicaciones comentarios y publicaciones comentarios y pu
omentarios y publicaciones comentarios y publicac
ublicaciones comentarios y publicaciones co
publicaciones comentarios y publicaciones comentarios y publicac
omentarios y publicaciones comentarios y publicac
mentarios y publicaciones comentarios y publicaciones comentari
blicaciones comentarios y publicaciones comentar
blicaciones comentarios y publicaciones comentarios y publicac
omentarios y publicaciones comentarios y
mentarios y publicaciones comentarios y publicaciones comentari
blicaciones comentarios y publicaciones comentar
blicaciones comentarios y publicaciones comentar
blicaciones comentarios y publicaciones comentario
ublicaciones comentarios y publicaciones comentar
publicaciones comentarios y publicaciones comentarios
ublicaciones comentarios y publicaciones comentarios y pu
omentarios y publicaciones comentarios y publicac
blicaciones comentarios y publicaciones co
publicaciones comentarios y publicaciones comentarios y publicac
mentarios y publicaciones comentarios y publicac



Señora
ESPERANZA NAVARRO PANTAC
Comentarista

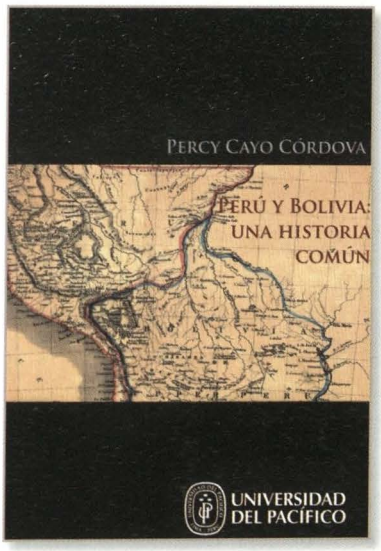
Cayo Córdova, Percy

Perú y Bolivia: una historia común

Tomo XI, v. 4

Lima, Universidad del Pacífico, 2010.

266 pp.



La Universidad del Pacífico publica esta obra póstuma de Percy Cayo, constituida por los artículos que escribió sobre las siempre complejas y a veces espinosas relaciones entre Perú y Bolivia, dos países hermanados por un origen común, que a lo largo de los años republicanos han compartido vicisitudes y tragedias. Los ensayos fueron recopilados por Pedro Guibovich.

Percy Cayo mantuvo siempre un permanente interés en esas relaciones con el vecino hermano. El Alto Perú le llamó la atención de historiador y fue profundizando sus estudios acerca de la marcha paralela de las dos repúblicas, desde su fundación por voluntad de Bolívar y mano ejecutora de Sucre. Estableció contacto con los historiadores bolivianos, la que se mantuvo a lo largo del tiempo y que hicieron de él un caro amigo, puente del país del altiplano; no olvidemos que fue miembro correspondiente de la Academia Nacional de Historia de Bolivia. Empero, esta cercanía amical no fue óbice para juzgar con objetividad y muchas veces con crítica la posición del otro. Como en el caso del Tratado de 1873, origen y pretexto de la guerra entre Chile, Perú y Bolivia. Al respecto, el libro presenta dos trabajos fundamentales: "El tratado peruano-boliviano de 1873", estudio publicado en la *Historia Marítima del Perú*. Tomo IX,

"El autor no deja de mencionar que en vísperas de la firma de la alianza, Chile había procurado arrastrar a Bolivia a hacer alianza común para arrebatar a Perú sus territorios del sur".

vol. 1. *La República de 1870 a 1876* (1993); y el artículo "Algunas reflexiones acerca del tratado peruano-boliviano de 1873". Chile, para justificar la declaratoria de guerra al Perú, en represalia por la alianza defensiva que consideraba ofensiva al tercer país vecino, acusaba a Perú de haber buscado y propiciado el tratado; dice Cayo que a pesar del abundamiento de pruebas del origen de la alianza, los historiadores chilenos presentan a Bolivia como víctima de las malas artes de los gobernantes peruanos, cuando era evidente el avance chileno a lo largo del litoral boliviano, lo que debió despertar la inquietud de algunos lúcidos políticos bolivianos. Esa era la razón poderosa por la que Bolivia solicitaba el tratado. Aunque también expresa que la voluntad en Lima estaba a favor de la alianza, cita a Modesto Basadre, diputado por Tacna, quien refiere que en el encarnizado debate para aprobar el tratado, solo unos cuantos se opusieron, aunque de nada valieron sus argumentos, pues el presidente quería la alianza (Pardo). Por todos los votos, menos nueve, se aprobó el funesto tratado.

El autor no deja de mencionar que en vísperas de la firma de la alianza, Chile había procurado arrastrar a Bolivia a hacer alianza común para arrebatar a Perú sus territorios del sur. El litoral desde Moquegua hasta Camarones pasaría a poder de Bolivia, quien cedería a Chile los territorios situados al sur de la quebrada de Camarones. Cayo le hace justicia a Bolivia reconociendo que procedió con lealtad al no aceptar la desdichada oferta.

La parte primera de la obra examina los orígenes de la República de Bolivia, que a los ojos contemporáneos aparece como un cercenamiento de nuestro territorio del Alto Perú que le achacamos al Libertador; sin embargo, nos recuerda que desde al creación del Virreinato del Río de la Plata, durante la administración de Manuel de Guirior, virrey del Perú, ya se había separado el territorio de la jurisdicción de la Audiencia de Charcas. Por otra parte, los altoperuanos abrigaban un legítimo deseo de autonomía. Sucre convocó la Asamblea Constituyente de Chuquisaca, que se reunió en julio de 1825. Las tres posibilidades a discutirse eran: la unión con la República Argentina, la unión al Bajo Perú y la erección en Estado soberano. La votación fue casi unánime a favor de constituirse en un Estado independiente. Bolivia nació desde las raíces del Perú, pero

como reconoce Cayo, los ancestrales vínculos desaparecieron; era una realidad vital, fruto de siglos de convivencia, en la que los sucesos posteriores contribuyeron a encrespar las pasiones. Un tema recurrente desde los lejanos días del nacimiento de la nueva República sería el anhelo boliviano por el puerto —entonces peruano— de Arica; Cobija no llenaba sus aspiraciones. No lo menciona Cayo, pero Bolívar desoyó el discreto reclamo de los altoperuanos. Aún ahora Bolivia pide infructuosamente su salida al mar por Arica.

En la tercera parte de la obra, el autor se refiere a los nexos entre ambos pueblos, como son los héroes comunes: Andrés de Santa Cruz, Eduardo Avaroa (el héroe de Calama, 1879) y Miguel Grau.

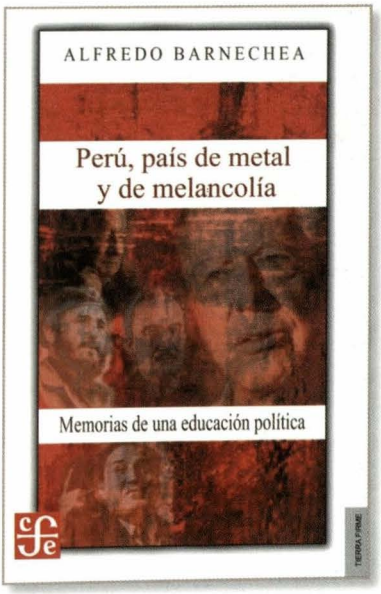
La cuarta parte ofrece la sustanciosa bibliografía que manejó Percy Cayo, excelente referencia para el estudioso que desee adentrarse en los recovecos de esta relación de dos pueblos llamados a mantenerse ligados en sus destinos.

Barnechea, Alfredo

Perú, país de metal y de melancolía: memorias de una educación política

Lima, Fondo de Cultura Económica, 2011.

319 pp., fotos



Alfredo Barnechea, político, escritor, periodista, entrevistador y sagaz analista político, sorprende con este libro que desde su apertura, con los versos epónimos de García Lorca, se desliza con fina y sutil pluma a lo largo del último medio siglo, no ya solo del Perú sino de Latinoamérica. Un testimonio de primera mano con un testigo de excepción, nos lleva al secreto mundo de los personajes que titilaron en nuestro universo, nos encandilaron o apasionaron —para bien o para mal— y aparecen ahora como por arte de magia, como si asistiéramos a un programa extraordinario de entrevistas en el que vemos de cerca y oímos de primera mano a las figuras legendarias del poder —poder intelectual, poder carismático y, claro, poder político—.

"Dicen que lo más sabroso se guarda para más tarde; sin embargo, apenas en las primeras treinta páginas nos depara un bocato di cardenale: su ´Tres días con Fidel´, a solas, en conversación privada y con ribetes de intimidad, Barnechea le espeta a quemarropa la pregunta que todos se hacen, refiriéndose al mítico Camilo Cienfuegos".

No se trata de una autobiografía; el título ya lo dice: son memorias, que el autor estructura para configurar el derrotero de su formación política. El autor quiso que el eje de la obra fuera Mario Vargas Llosa —a quien conoce desde el año 1971—, el escritor emblemático peruano, cuya obra interpreta reiterativamente al Perú país, como dice Barnechea, aun cuando trata de temas ajenos, como La guerra del fin del mundo o La fiesta del chivo. Sin embargo, la obra trasciende al personaje, y el recorrido por todos los hitos de nuestro imaginario con los personajes señeros, a estas alturas legendarios. Es un retrato de ese que fue nuestro mundo, cuyo meollo ubicamos en los sesenta-setenta, los hippies, los Beatles, los desplantes de Jean Paul Sartre, Fidel, Nikita, Belaúnde, Hugo Blanco, los universitarios limeños frente a Nixon, Elena Távara.

Dicen que lo más sabroso se guarda para más tarde; sin embargo, apenas en las primeras treinta páginas nos depara un bocato di cardenale: su "Tres días con Fidel", a solas, en conversación privada y con ribetes de intimidad, Barnechea le espeta a quemarropa la pregunta que todos se hacen, refiriéndose al mítico Camilo Cienfuegos: "Dicen que lo mataste". Dice que Fidel en su círculo más íntimo era un sultán, y concluye: "La naturaleza profunda del régimen castrista ha sido, en efecto, la de un sultanato".

Le dedica un capítulo íntegro a Haya de la Torre. El retrato que de él hace es extraordinario, con agudas observaciones que iluminan la personalidad y trayectoria de Haya: "Era un emperador pagano, misterioso y complejo, cuya vida no tenía un centro compacto, un eje diamantino, sino que se eludía en múltiples facetas diversas, y en esa ausencia de centro quizá debamos encontrar una de las razones de que jamás capturara el poder del todo". Indiscutiblemente, Barnechea interpreta al personaje desde el cristal de un hombre para quien el fundador aprista es parte de la historia, de una historia de la cual él

ya conoce el final y el peso real de la influencia del líder sobre un país y varias generaciones de hombre. Ese hombre era historia.

El capítulo referido a la campaña presidencial de Mario Vargas Llosa es una nueva versión, otra faceta para contrastar con El pez en el agua, no necesariamente diferente, pero sí la historia vista desde otros ángulos inteligentes y perspicaces, que nos lleva a preguntarnos otra vez por qué no quisimos a Vargas Llosa de presidente.

Pérez de Cuellar es el otro personaje que gravita tácitamente. No lo dice el autor, pero se adivina que es el maestro. Aparece aquí y allá como una pincelada, con ternura, con respeto, finalmente, mostrándonos una arista desconocida del personaje que enriquece nuestra percepción personal. Lo encontramos, por fin, en el último capítulo, cuando cuenta los entretelones de su gestión en la ONU y las confidencias de la campaña presidencial. Naturalmente desemboca en la gran pregunta: ¿por qué se dio el fenómeno Fujimori?

A través de las memorias de Barnechea transcurre medio siglo de vida del Perú, en comparsa con el universo latinoamericano, a su vez engastado en un mundo que en ese periodo sobrellevó los cambios más radicales e inusitados que el hombre pudo concebir al entrar al siglo XIX. Una obra lúcida, amena, entrañable.

Recordando a personajes inolvidables



Capitán de Navío (R)
JORGE PORTELLA ROCA



A lo largo de mi vida he valorado la experiencia que me ha dejado el ser Oficial y pertenecer a esta maravillosa Institución, la Marina de Guerra del Perú. Son años gloriosos, en los que he conocido oficiales profesionales, marinos ejemplares y buenos amigos. Las vivencias son muchas, pero sólo quisiera compartir con ustedes las más especiales; bien dicen que el recordar trae a la mente vivencias únicas e inolvidables, como los personajes que citaré en el presente artículo.

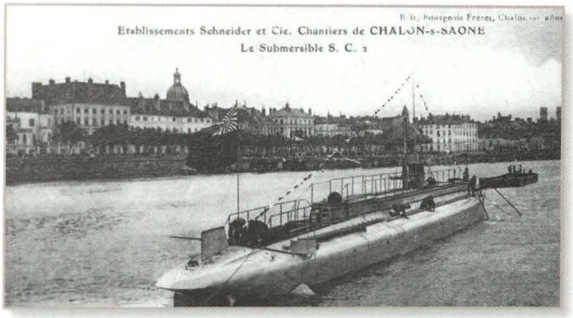
Como viejo submarinista, empezaré rindiendo un justo homenaje a quien es considerado el pionero en el uso del arma submarina: Federico Blume, quien nació en 1831 en la isla de Santo Tomás. Sus estudios los realizó en la Escuela Industrial de Berlín y en el Politécnico de Hannover, donde se graduó de Ingeniero Hidráulico y de Ferrocarriles.

Blume llego al Perú y participó en la construcción de los ferrocarriles de Arica a Tacna, Arequipa a Mollendo, Ancón a Chancay, de Paita a Piura; además construyó los puentes de Chillón y Pacasmayo.

En 1866, Federico Blume, conocedor de la falta de recursos de la Armada Peruana, y ante la amenaza española, que se encontraba posicionada en las islas de Chincha, hizo entrega al entonces presidente de la República, General Pezet, de un informe detallado de un submarino de su invención. Lamentablemente, por cuestiones ajenas a la presidencia, el proyecto no se llegó a concretar.

El 12 de octubre de 1879, una vez terminados de afinar detalles de su diseño, lo lanza al mar, efectuando una inmersión dos días después. Esta embarcación estaba operado por cuatro pares de hélices. Se realizaron las pruebas necesarias, y una vez que el presidente Nicolás de Piérola verificó su funcionamiento, dispuso que se asignara presupuesto para la construcción de una nave de

mayores dimensiones y con un torpedo de ataque.



Transcurrieron muchos sinsabores en la estancia de Blume en el Perú, pero eso no hizo que dejara de ofrecer su ingenio. Por ello es considerado el pionero de los sumergibles en el Perú; sin duda, Blume fue un personaje singular que, no siendo peruano, tuvo un decidido apego por nuestro país, en el que dejó plasmadas sus obras, su capacidad y todo el conocimiento y experiencia adquirida en el tiempo.

Si bien empecé este artículo citando la importante labor y gestión del inventor Federico Blume durante su permanencia en el Perú, es momento de rendir un justo y merecido homenaje a la Fuerza de Submarinos, que ha cumplido cien años de creación.

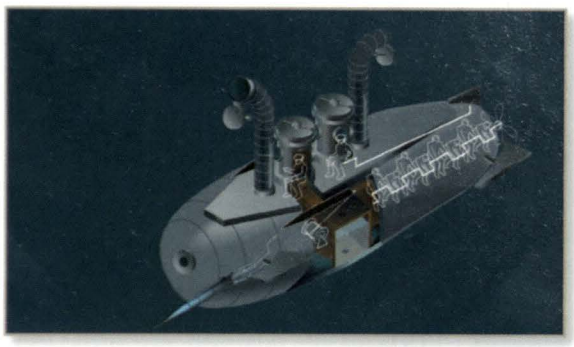
Existe una larga travesía submarinista, que ha estado marcada por limitaciones y dificultades; aspectos que no han detenido las expectativas de nuestro personal naval, que ha ido adquiriendo conocimientos de las largas navegaciones, la convivencia en inmersión, pero sobre todo, del alto sentido corporativo de los oficiales y tripulantes calificados en ese servicio.

Los primeros sumergibles de nuestra Armada fueron el "Ferré" y el "Palacios". Luego de diez años de actividad fueron retirados del servicio en 1921. Tres años después, el gobierno del presidente Augusto B. Leguía autorizó la construcción de los primeros submarinos "R"; paralelamente se inicia en el Callao la construcción de la Base de Submarinos. Durante un tiempo de 30 años, estos submarinos prestaron un invaluable servicio a los intereses del Perú.

La historia de nuestra Fuerza de Submarinos está escrita también por los submarinos tipo "Guppy", adquiridos en el Perú en el año 1974 e incorporados a la Marina un año después, con los nombres de "Pacocha" y "La Pedrera".

Para efectos de renovar los submarinos "R" se recurrió a la Electric Boat Co., que con diseños aprobados por los submarinistas peruanos, se suscribió un contrato por los dos primeros submarinos, que fueron denominados "Lobo" y "Tiburón".

Una comisión a cargo del Capitán de Fragata Federico Salmón de la Jara, fue designada para controlar la construcción de los dos submarinos contratados.



Los miembros de la comisión de inspección fueron los Capitanes de Fragata, Enrique León de la Fuente y Fernando Elías Aparicio.

El "Tiburón" fue lanzado al agua el 27 de octubre del año 1953, en una ceremonia presidida por el Almirante Roque A. Saldías, Ministro de Marina. El "Lobo" fue lanzado al año siguiente, en presencia de diversas autoridades navales norteamericanas y del astillero.

El espíritu submarinista está presente en cada oficial y tripulante que ha tenido el honor de pertenecer a esta fuerza llena de coraje, cooperación y valor. Una vez submarinista, ¡Siempre submarinista!

Esta es la oportunidad, para también rendir homenaje al señor Almirante Federico Salmón de la Jara, quien ingresa a la Marina de Guerra del Perú a los 16 años de edad. Su primer contacto con la Flotilla de Submarinos la tiene cuando aún era cadete de cuarto año, cuando fue comisionado a viajar a bordo del Submarino "R-3", con destino a Valparaíso. Esta comisión era parte de una fuerza de tarea, conformada por personal que pertenecía a la Escuadra peruana del BAP "Almirante Grau", el BAP "Bolognesi" y los cuatro submarinos "R"; cuya misión estuvo orientada a realizar operaciones combinadas.

Es aquí cuando nace el sentimiento y pasión submarinista en el Almirante Federico Salmón de la Jara. Destinado al BAP "Marañón" en 1935, como jefe de navegación del "R-3". Son 11 años los que el Almirante Federico Salmón de la Jara se sumerge en los submarinos tipo "R", donde adquiere pericia y una entrañable relación con estas unidades.

Su desempeño como oficial de la Marina de Guerra del Perú fue brillante y ejemplar; y así lo recordaré siempre, como el hombre justo, generoso y profundamente responsable de su tripulación.

Para sugerencias y comentarios sobre la *Revista de Marina,*
escríbanos al e-mail: revismar@marina.mil.pe



EDITORIAL

5 CONTRALMIRANTE ERNESTO LERMO RENGIFO / DIRECTOR

ESPECIAL

7 REFLEXIONES Y PROPUESTAS PARA LA GESTIÓN EDUCATIVA Y ACADÉMICA INSTITUCIONAL
CAPITÁN DE FRAGATA JUAN CARLOS LLOSA PAZOS

INFORMATIVO

33 CULTURA ORGANIZACIONAL. COLUMNA VERTEBRAL DE TODA INSTITUCIÓN.
CAPITÁN DE NAVÍO FERNANDO VALERIANO-FERRER GONZÁLEZ

39 GOBERNANZA MARÍTIMA E INTERESES NACIONALES: POLÍTICAS PÚBLICAS COMPARADAS, RUMBO A UNA EFICAZ POLÍTICAMARÍTIMA DE ESTADO.
CONTRALMIRANTE (R) JEAN JESU DOIG CAMINO

47 MECANISMOS DE VARADA Y DESVARADA DE EMBARCACIONES UBICADAS EN EL LITORAL PERUANO PARA CARENA Y MANTENIMIENTO.
CAPITÁN DE FRAGATA JORGE CALIZAYA PORTAL

55 EL NUEVO CÓDIGO PROCESAL PENAL PERUANO Y EL DEBIDO PROCESO EN LAS OPERACIONES DE SEGURIDAD MARÍTIMA.
CAPITÁN DE CORBETA EDUARDO ZAMORA CHUNG

PANORAMA

75 ACCIONES SUBMARINAS EN EL PASO DE LAS ISLAS PALAWAN. PRIMERAS ACCIONES EN LA BATALLA DEL GOLFO DE LEYTE.
TENIENTE PRIMERO MIGUEL ÁNGEL FLORES CANCINO

HISTORIA

85 CONTRALMIRANTE FEDERICO SALMÓN DE LA JARA EN EL CENTENARIO DE SU NACIMIENTO
ESPERANZA NAVARRO PANTAC

117 ORGULLOSOS DE NUESTRO PASADO 154 AÑOS MANTENIENDO VIVA LA HISTORIA MILITAR DE NUESTRO PAÍS.
CONTRALMIRANTE JORGE LLONTOP SÁNCHEZ-CARRIÓN

NACIONAL

121 NOTICIAS NACIONALES
LIC. TATIANA FIGUEROA LÓPEZ

INTERNACIONAL

135 NOTICIAS INTERNACIONALES
TENIENTE SEGUNDO MICHEL LAGUERRE KLEIMANN

COMENTARIOS Y PUBLICACIONES

141 PUBLICACIONES
SRA. ESPERANZA NAVARRO PANTAC
COMENTARIOS

146 RECORDANDO A PERSONAJES INOLVIDABLES
CAPITÁN DE NAVÍO (R) JORGE PORTELLA ROCA