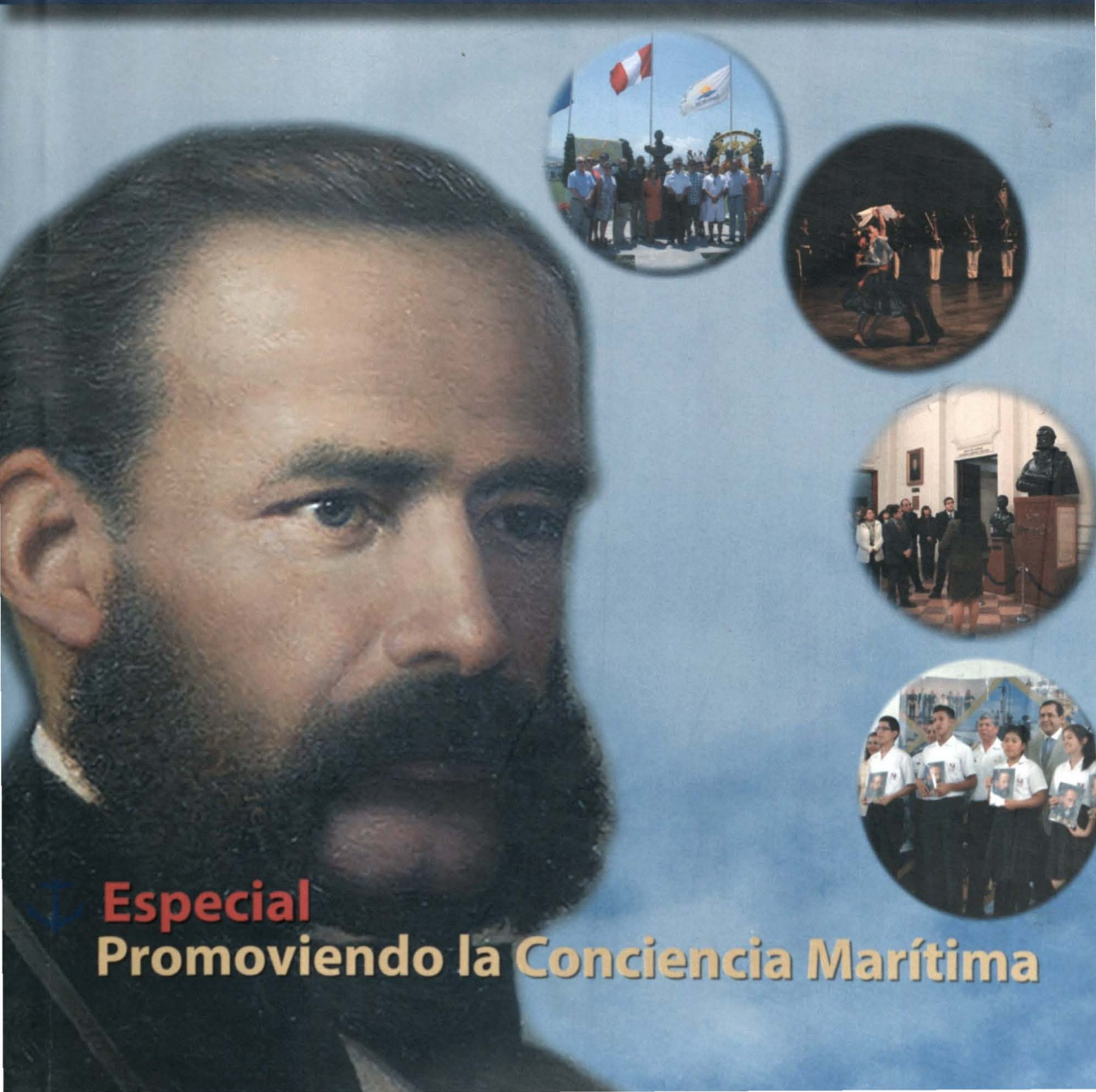
Año 110 / número 1 - 2017

Revista de Marina



Especial
Promoviendo la Conciencia Marítima

REVISTA DE MARINA

AÑO 110 / número 1 - 2017



Año CX Callao, abril de 2017 Núm. 1

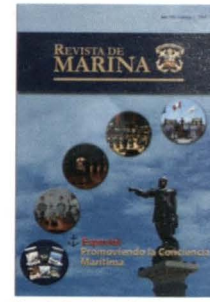
La *Revista de Marina* es una publicación profesional, de periodicidad cuatrimestral, especializada en temas navales y marítimos, fundada en el año 1907, y tiene como propósito constituirse en un medio para difundir, promover e informar sobre materias de interés para el desarrollo y empleo del poder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

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

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

REVISTA DE MARINA

Año 110 / número 1 - 2017



Portada: Conciencia Marítima

Director
Calm. Ernesto Colunge Pinto

Editor general
C. de N. John Rodríguez Asti

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

Comité editorial y científico
Dr. Héctor López Martínez, Academia Nacional de Historia
Valm. (r) Carlos Gamarra Elías, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú
Calm. (r) Jorge Brousset Barrios, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú
Mg. Ernesto Morales Erroch, Universidad Nacional Mayor de San Marcos
Calm. (r) Rodolfo Reátegui Rodríguez, Escuela Superior de Guerra Naval, Marina de Guerra del Perú
C. de N. y Mg. John Rodríguez Asti, Escuela Superior de Guerra Naval, Marina de Guerra del Perú
Calm. (r) Francisco José Yabar Acuña, Escuela Superior de Guerra Naval, Marina de Guerra del Perú
Mg. Hugo Pereyra Plasencia, Pontificia Universidad Católica del Perú
Mg. Carlos Ernesto Ausejo Castillo, Centro Peruano de Arqueología Subacuática

© 2017, Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos

Av. La Marina cdra. 36 (cruce con la Av. Insurgentes s/n), La Perla - Callao, Perú

Telf. 207 8900, anexo 2334
E-mail: revismar@marina.pe
Web: www.marina.mil.pe

Hecho el depósito legal en la Biblioteca Nacional del Perú Nº 1995-1033
Tiraje: 3.000 ejemplares

Traducción oficial: Teniente segundo CC Elvis Santiago Ochara Calderón
Cuidado de edición: Juan Carlos Bondy
Diseño y diagramación: Dipublisa
Impresión: Optimos Editores Impresores S.A.C.
ISSN: 1012-8247

Todos los derechos reservados.
Las ideas y opiniones publicadas en los artículos de la revista son responsabilidad de sus autores. Ni la Marina de Guerra del Perú ni la Revista de Marina se identifican necesariamente con ellas. El material puede ser citado indicando la fuente. Los artículos no pueden ser utilizados sin el consentimiento por escrito del Fondo de Publicaciones.
Para sugerencias y comentarios escríbanos al e-mail: **revismar@marina.pe**

Revista de Marina. -
Año 110, n. 1 - 2017. -
Lima: Fondo Publicaciones, Dirección de Intereses Marítimos, 1907 - 2017
V.; 23.5cm. X 17.5cm.
Cuatrimestral
ISSN: 1012-8247
1. Perú. Marina de Guerra - Revistas.
I. Perú. Marina de Guerra.
II. Dirección de Intereses Marítimos, Fondo de Publicaciones.



Contraportada: Campaña "Somos Grau" en Centros Educativos

SUMARIO

EDITORIAL

7 Contralmirante Ernesto Colunge Pinto

SECCIÓN ESPECIAL: PROMOVIENDO LA CONCIENCIA MARÍTIMA

10 ¿QUÉ LE OFRECE AL PERÚ EL USO DE SU MAR? REFLEXIONES SOBRE NUESTROS INTERESES MARÍTIMOS,
Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú

22 DEBEMOS FORTALECER LA CONCIENCIA MARÍTIMA PERUANA
Contralmirante (r) Jorge Brousset Barrios

28 ¿QUE PASÓ EN LA ISLA EL FRONTÓN ENTRE EL 18 Y EL 19 DE JUNIO DE 1986?
Contralmirante (r) Carlos Sarmiento Dupuy

SECCIÓN ARTÍCULOS

42 EL NIÑO COSTERO 2017 Y LAS CONDICIONES OCEANOGRÁFICAS
Vicealmirante (r) Javier Gaviola Tejada

58 ¿LAS ÁREAS MARINAS PROTEGIDAS PODRÍAN REDUCIR LOS IMPACTOS DE FENÓMENOS CLIMÁTICOS COMO EL NIÑO?
Master ambiental Alfredo Gálvez Ballón

66 "IMPLEMENTACIÓN SGC: LECCIONES APRENDIDAS PARA COMPARTIR"
Contralmirante (r) Jorge Luis Pedro Díaz Nieri

84 EXPERIENCIAS DE UN COMANDANTE DE SUBMARINO
Capitán de Fragata, Percy Isaac Suárez Cáceres

94 INTERDICCIÓN FLUVIAL COMO PARTE DE LAS OPERACIONES CONJUNTAS EN EL VRAEM
Capitán de Corbeta Juan Carlos ELIAS Vassallo

106 LA MARINA DE GUERRA Y LA OPERACIÓN DE RESCATE "CHAVÍN DE HUANTAR"
Teniente EP Jaime Miguel Taype Castillo

120 CONTROL DE OBESIDAD CON LA UNIDAD METABÓLICA DE LA DIRECCIÓN DE SALUD DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ
Capitán de Corbeta SN (MC) Alfredo García Urriaga

134 EL INCIDENTE GÁREZON DE 1909 Y LA MARINA DE GUERRA
Doctor Héctor López Aréstegui

140 LOS HERMANOS CÁRCAMO
Capitán de Fragata (r) Jorge Ortiz Sotelo

156 EL ARRÍBO DEL ALMIRANTE
Padre Francisco Javier Chávarry García

SECCIÓN NACIONAL

175 ACTUALIDAD NACIONAL
Tatiana Figueroa López, licenciada en Ciencias de la Comunicación

SECCIÓN INTERNACIONAL

189 ACTUALIDAD INTERNACIONAL
Víctor Manuel Torres Laca, magíster en Historia

SECCIÓN COMENTARIOS Y PUBLICACIONES

199 COMENTARIOS DE LIBROS Y PUBLICACIONES
Esperanza Navarro Pantac, bibliotecaria

EDITORIAL



Contralmirante
ERNESTO COLUNGE PINTO
Director

La *Revista de Marina* continuará promoviendo la conciencia marítima, presentando artículos académicos de interés, relacionados con el ámbito marítimo, desde el punto de vista tecnológico, cultural e histórico; asimismo, seguimos incentivados por una constante búsqueda de la excelencia académica, que se verá reflejada en una ágil e impecable edición.

Este número está dedicado a reflexionar en torno a una travesía por el mar peruano, su importancia en el proceso del desarrollo humano, las condiciones en las que se designa al Perú como un país marítimo y el rol de la Marina de Guerra del Perú como responsable de custodiar los intereses marítimos.

El vínculo del mar con los seres humanos es desde siempre; el mar ha constituido un factor determinante en la evolución el desarrollo de las civilizaciones. Esta es la razón de nuestro interés en abordar el surgimiento de los intereses marítimos y del poder naval; vistos desde una perspectiva estratégica para su mejor explotación, control y protección.

Somos conscientes que la vía acuática ha constituido la principal vía de comunicación para fines económicos, sociales y militares. Es así como un personaje histórico, ligado al mar y a la comunicación marítima se presenta imponente en el mascaron de proa del buque escuela a vela BAP *Unión*: el inca Túpac Yupanqui, quien empleo la mayor parte de su tiempo en realizar múltiples navegaciones en el ambiente marítimo; que lo habrían llevado a efectuar exploraciones a Galápagos por el norte, al río Maule por el sur; e inclusive en áreas cercanas a la Polinesia.

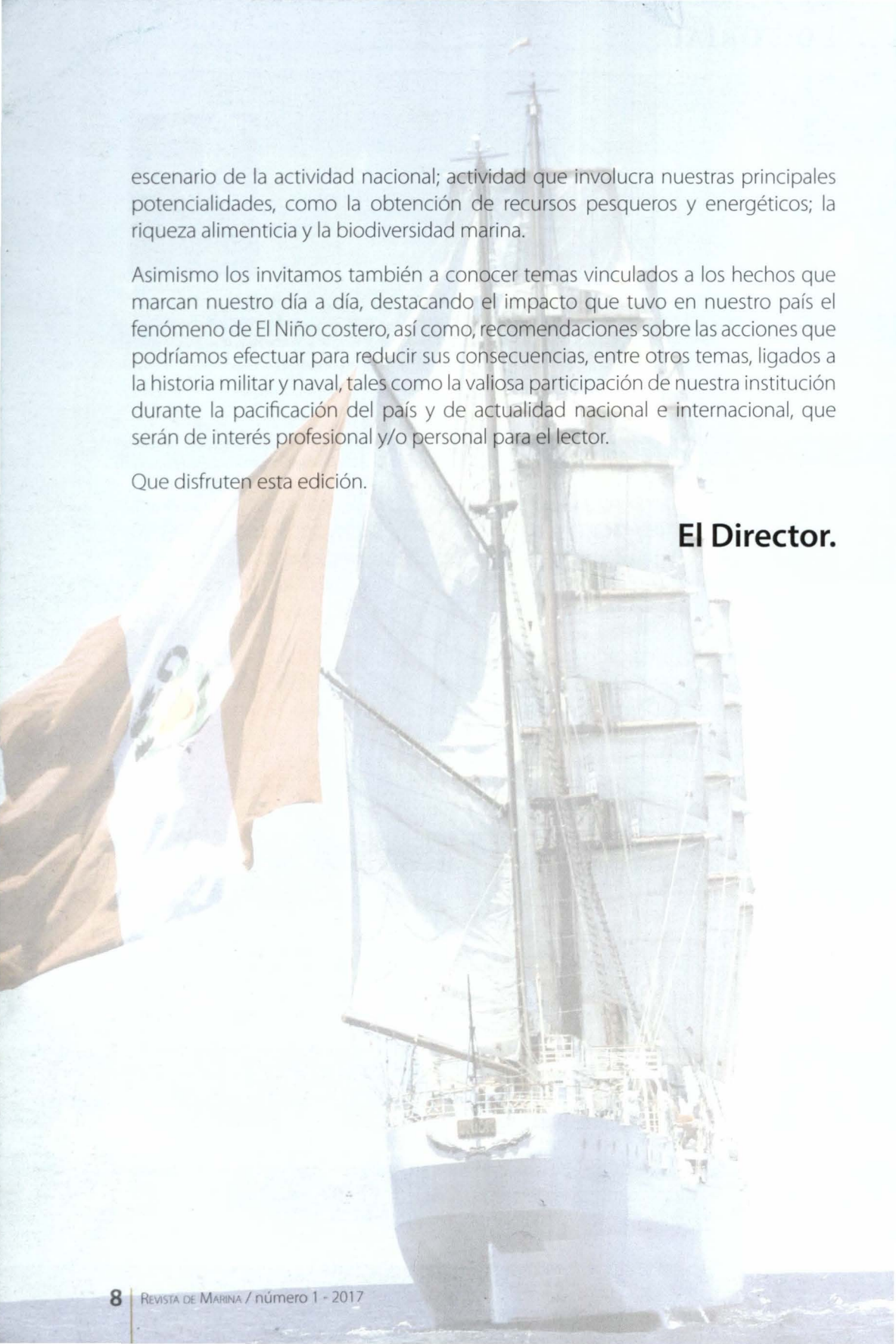
Las siguientes páginas de la *Revista de Marina*, narran detalladamente en visión estratégica del interés marítimo y del poder naval; considerando al mar, el principal

escenario de la actividad nacional; actividad que involucra nuestras principales potencialidades, como la obtención de recursos pesqueros y energéticos; la riqueza alimenticia y la biodiversidad marina.

Asimismo los invitamos también a conocer temas vinculados a los hechos que marcan nuestro día a día, destacando el impacto que tuvo en nuestro país el fenómeno de El Niño costero, así como, recomendaciones sobre las acciones que podríamos efectuar para reducir sus consecuencias, entre otros temas, ligados a la historia militar y naval, tales como la valiosa participación de nuestra institución durante la pacificación del país y de actualidad nacional e internacional, que serán de interés profesional y/o personal para el lector.

Que disfruten esta edición.

El Director.





ESPECIAL
Promoción de la Conciencia Marítima



¿Qué le ofrece al Perú el uso de su mar? Reflexiones sobre nuestros intereses marítimos

Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú

RESUMEN
La importancia del mar en el proceso de desarrollo humano ha sido una constante desde el inicio de los tiempos. Gracias a su situación geográfica, el Perú tiene condiciones que lo designan como un país marítimo y un actor preponderante en el ámbito de la cuenca del Pacífico. El Estado tiene acción directa en el cuidado del dominio marítimo, la pesca, la biodiversidad y el medio ambiente en general. En este escenario, la Marina de Guerra del Perú es responsable de custodiar los intereses marítimos del Perú.

PALABRAS CLAVE
Túpac Yupanqui, Mar del Sur, derecho marítimo internacional, 200 millas, poder marítimo.

ABSTRACT
The importance of the Sea in the process of human development has been a constant since the beginning of times. Thanks to its geographical situation, Peru has conditions that designate it as a maritime country and a preponderant actor in the Pacific Basin Theater. The State has direct action in caring the maritime domain, the fishery, the biodiversity and the environment in general. In this scenario, the Peruvian Navy is responsible of guarding the maritime interests of Peru.

KEYWORDS
Tupac Yupanqui, Southern Sea, Maritime International Law, 200 miles, Maritime Power.

Introducción

El planeta Tierra, a diferencia de otros astros de nuestra galaxia, se caracteriza por estar compuesto por agua en sus tres cuartas partes, y porque las masas que cubren las depresiones de la corteza terrestre formando los mares y océanos ocupan más del 70% de la superficie.

Desde su formación, hace miles de millones de años, han sido los océanos los que en su dinámica han determinado el clima y la vida del planeta. La Tierra nació y surgió en sus aguas, que han sido, son y serán indispensables para la supervivencia de los seres que la habitamos.

• Artículo recibido el 16 de abril de 2017, aprobado para su publicación el 22 de abril de 2017

Los océanos sirven de regulador climático, ya que absorben el exceso de calor del planeta y regulan los efectos del cambio climático en un intercambio con la atmósfera, a la vez que producen la mayor parte del oxígeno, incluso más que los bosques y selvas.

No es intención de este artículo el abundar respecto de las características de los océanos: físico-químicas, biológicas, sus recursos renovables y no renovables, etc., ni a su descripción geográfica en cuanto a profundidades medias, temperaturas, corrientes, mareas, ni especificar sobre los diferentes "mares", que no son otra cosa que áreas de estos océanos cercanas a costas, a las que por razones geográficas, históricas o culturales se les ha asignado nombre propio (mar Caribe, mar del Norte, etc.). Nuestra pretensión es llamar la atención de su importancia en el desarrollo de las naciones, del surgimiento de los intereses marítimos y del poder naval para su protección y control, así como en la necesidad de contar con una clara visión estrategia para su mejor explotación y preservación.

Influencia del mar en las naciones

La influencia del mar en el desarrollo de los pueblos está presente desde los inicios de la historia, cuando el hombre primitivo avanzó hasta las orillas de los océanos y mares en procura de recolectar alimentos, y, más tarde, por su espíritu de exploración se aventuró a sus aguas, a bordo de precarias embarcaciones, en búsqueda de riquezas de tierras desconocidas, así como para el intercambio comercial de sus excedentes de producción.

El vínculo del mar con el hombre representó un poderoso factor para la evolución y el desarrollo de las civilizaciones. La vía acuática se transformó en la principal vía de comunicación para fines económicos, sociales y militares. Su uso y aprovechamiento fue experimentando diferencias a lo largo de la historia, pero su ligazón ha sido decisiva en los grandes acontecimientos políticos mundiales. Veremos su evolución desde el primer concepto geopolítico de Mare Nostrum, esgrimido por las autoridades romanas para ejercer soberanía sobre el mar adyacente a sus territorios, como si el mar fuera parte de estos, hasta la Edad Media, cuando la soberanía se ejercía sobre las aguas adyacentes con fines específicos: vigilar a los piratas, reservarse el monopolio de la pesca, controlar la navegación, imponer contribuciones y exigir el saludo de las naves al pasar como demostración de acatamiento de soberanía.



No se puede negar que el factor que más influencia ha tenido en la política y la economía de los pueblos ha sido la comunicación marítima, en especial a partir de la era de los descubrimientos, cuando aparece la tesis del mar libre. "Ni la naturaleza ni el interés público justificaban la posesión exclusiva del mar, cuyo uso, al igual que el aire, debía ser común para todos", según Hugo Grocio, hasta mediados del siglo XVII, cuando las naciones logran conciliar los conceptos de mar cerrado y de mar libre, con nuevas zonas marítimas: el mar territorial y la alta mar.

Esta realidad de la vinculación de los pueblos con el mar no fue ajena a la historia del Perú. Desde los orígenes de las civilizaciones prehispánicas, el antiguo peruano estuvo ligado al mar. Sus recursos fueron fuente de sustento alimentación e insumo para sus trabajos de teñido de sus telares. De las islas costeras se extrajo el guano como abono natural para enriquecer la agricultura y en estas mismas islas se rindieron tributo a los dioses. Conocemos de leyendas vinculadas con el mar y con la navegación, como la de Naylamp, personaje mitológico que provino del mar, trayendo la civilización a las tierras de Lambayeque, donde fundó un importante señorío.

También existe la historia del inca Túpac Yupanqui, el sucesor de Pachacútec, cuya figura engalana el mascarón de proa de nuestro buque escuela BAP Unión. Según se narra en las crónicas, hacia 1450 Túpac Yupanqui realizó múltiples exploraciones marítimas que lo habrían llevado a alcanzar las islas Galápagos por el norte hasta la desembocadura del río Maule por el sur, y que habría llegado hasta islas cercanas a la Polinesia.

A través del la mar del Sur, llegaron el descubrimiento y la conquista española, que abrieron territorios a la civilización occidental cristiana, al comercio y a la comunicación con el Viejo Continente, haciendo interactuando la cultura europea con la indígena sudamericana. También por el mar vinieron las amenazas de potencias extranjeras que codiciaban los ingentes recursos naturales del naciente Virreinato de Lima.

Es así que nace la Armada del Mar del Sur, creada en 1580, y establecida en el puerto del Callao por la Corona española, para brindar la necesaria protección a las rutas marítimas en el océano Pacífico, especialmente entre el Callao y el istmo de Panamá. Con esta decisión se fue estableciendo un poder naval para mantener el control y la seguridad de las áreas marítimas de interés económico, desde cabo de Hornos a Centroamérica, por las que se transportaban cantidades de plata y oro a España.

Conjuntamente con la necesidad de esta Armada, se hizo necesario disponer de astilleros cercanos a los puertos para la construcción de los barcos, el desarrollo de industrias conexas para su reparación y mantenimiento, y para brindar los servicios complementarios que se requerían, como la preparación de las tripulaciones de las naves de la Armada. Posteriormente, y como consecuencia de un mejor control, se creó la Capitanía del Puerto del Callao y la Escuela Náutica. Aspectos importantes de lo que fueron los primeros intereses marítimos en el Perú que había que fomentar y desarrollar.

También por mar llegaron las fuerzas expedicionarias para luchar por la independencia del Perú. En este escenario se selló, con el combate naval del 2 de mayo de 1866, la total independencia americana del poder y las pretensiones españolas en las tierras americanas.

Nuestro mar tuvo una importancia vital en el desarrollo económico durante la República, desde cuando el control del mar tuvo un alcance de solo tres millas (alcance del cañón), y que equivalía a una legua marina 5.556 metros o la vigésima parte de un grado de latitud geográfica en el ecuador, pasando por el Código de Montevideo de Derecho Internacional Privado de 1889, en que



pactamos una extensión del mar territorial a las cinco millas, hasta 1909, cuando el Tribunal Permanente de Arbitraje acordó que "todos los Estados con litoral marítimo tienen la obligación, y no solo el derecho, de poseer un mar territorial mínimo, discutiéndose si debía ser de tres o más millas de alcance".

Recordemos que, iniciada la Segunda Guerra Mundial, en 1939, el presidente de Estados Unidos proclamó la extensión de sus áreas de jurisdicción marítima hasta las 200 millas marítimas, posición que fuera seguida años después por varios países americanos y que en nuestras áreas se destaca por la dación del Decreto Supremo 781 del 1 de agosto de 1947, que estableció el concepto de "dominio marítimo".

Como se sabe, el Perú posee, como consecuencia de su ubicación geográfica, extensión y características de su litoral, así como por los aspectos oceanográficos e hidrográficos presentes en su dominio marítimo, condiciones que lo potencian como un país marítimo. Ahora más que nunca, su ubicación geográfica en el océano Pacífico lo convierte en un actor principal en el contexto regional. La cuenca del Pacífico es el "granero del mundo", posee la reserva más grande del mundo en materias primas y es la región de los centros tecnológicos más adelantados.

En términos de población, la de la cuenca del Pacífico equivale aproximadamente al 43% del total mundial, un enorme mercado consumidor y productor.

La cuenca abarca, por otra parte, unos 76 millones de millas cuadradas, lo que la convierte en la cuenca más poblada y extensa de todas. Además, cuenta con cuatro de los siete pasos interoceánicos estratégicos más importantes: el canal de Panamá, el paso Drake y los estrechos de Magallanes y de Malaca.

En este contexto, el Perú se encuentra en un lugar privilegiado de esta cuenca, que baña nuestros más de 3.000 kilómetros de litoral. El mar sigue siendo el escenario principal de la actividad nacional. Representa para nuestro pueblo una vocación eminentemente marítima que nos conduce a la explotación y el uso adecuado de nuestro "dominio marítimo". Por él se transporta cerca del 92% del comercio exterior peruano, y también de él obtenemos ricos recursos pesqueros y energéticos. La riqueza alimenticia y la biodiversidad que existen en nuestro mar constituyen una de nuestras principales potencialidades. Incluyen la riqueza mineral del lecho y el subsuelo marino, así como la gran cantidad de energía solar almacenada en el mar, la energía de las olas, las corrientes, las mareas y los vientos.

Visión estratégica del interés marítimo y el poder naval

Dentro de los elementos y factores que han influenciado en los pueblos para desarrollar su poder marítimo están los considerados por el contralmirante USN Alfred T. Mahan en su obra Influencia del poder naval en la historia, 1660-1783. En él se establecen las principales características que a su criterio intervienen para crear en los pueblos la imperiosa necesidad de ver el mar como un medio para alcanzar su desarrollo. Estas pueden enumerarse del modo siguiente:

a. Características de la población referidas a su aptitud comercial. Es un aspecto bueno el poseer un pueblo con cualidades negociantes, de productores y comerciantes, que permiten el desarrollo marítimo.

b. Extensión del territorio, que influye en el desarrollo de una nación como potencia marítima y que depende de las riquezas naturales que guarda.

c. Configuración física, que establece la importancia de poseer adecuados puertos y facilidades para acceder a ellos, a fin de permitir la comunicación con el resto del mundo.

d. Situación geográfica de una nación, que puede influir positiva o negativamente en la manera de utilizar el mar para su desarrollo.

e. Características del Gobierno, considerando la influencia de los Gobiernos, las instituciones y el carácter de los gobernantes, para impulsar y direccionar las políticas hacia el uso del mar.



En el caso del Perú, creemos que el habitante de la costa tiene una íntima relación con el ámbito marítimo, debido a que existe una simbiosis con el mar. Debemos comprender y aprovechar de la mejor manera el beneficio que ello significa. En su devenir histórico, el Perú se ha caracterizado por un comportamiento político, económico y social desde una visión y perspectiva eminentemente continental.

Con el objeto de disponer a plenitud del mar y proyectar las acciones apropiadas, es importante para nuestra nación establecer las posibilidades que le ofrece su uso y, sobre todo, las capacidades que posee o puede desarrollar para tal fin. A partir de ello, se hace necesario determinar cómo hacer el mejor uso, control y protección del mar, maximizando su contribución al desarrollo nacional, para lo cual debemos conocer nuestra realidad marítima, determinar los factores que la afectan y establecer los intereses marítimos.

Los intereses marítimos son definidos como la expresión del deseo colectivo de la nación de usar y proteger el medio marítimo y aprovechar sus recursos, mediante el desarrollo de actividades en los campos político, social, económico, jurídico, científico, cultural y otros, con el fin de contribuir al bienestar y seguridad nacional en forma permanente. Por tanto, podríamos enumerarlos como los espacios, recursos, actividades y factores de diversa índole vinculados al ámbito marítimo, que forman un conjunto integrado e interrelacionado que es preciso conocer cualitativa y cuantitativamente, para establecer y evaluar apropiadamente sus efectos e influencia en la vida nacional.

Desde la época republicana, la sociedad peruana en su conjunto ha desarrollado sus actividades de espaldas a las potencialidades y riquezas de nuestro mar, se ha aprovechado indiscriminadamente de sus recursos (el guano de las islas, la pesca indiscriminada de la anchoveta, la contaminación de sus aguas por vertimientos y desagües). Todo ello ha motivado una pobre conciencia marítima dentro de nuestra población en general, razón por la cual, dentro del contenido de los planes y programas de desarrollo económico y social de los sucesivos Gobiernos, no se han delineado objetivos nacionales orientados al desarrollo de nuestros intereses marítimos.

El conocimiento de todos los elementos que afectan e influyen en el poder marítimo (entendido como la sumatoria de los intereses marítimo y del poder naval) es impostergable. Nos debe servir para determinar nuestros objetivos.

La ocupación efectiva de nuestro mar y la racional explotación de sus riquezas y facilidades deben constituir un objetivo nacional y formar parte de la estrategia de desarrollo y de proyección del ser nacional, en los albores del tercer milenio y del siglo XXI.

La Marina de Guerra del Perú como fuente del poder naval tiene la gran responsabilidad de custodiar, fortalecer e impulsar los intereses marítimos nacionales. En este amplio concepto debemos preguntarnos: ¿cuáles son los intereses marítimos del Perú?

Según la doctrina interna naval, abarcan la totalidad de recursos y actividades que se dan en el ámbito marítimo. Entre sus principales actividades se pueden mencionar: el transporte marítimo, fluvial y lacustre, la Marina Mercante Nacional, las infraestructuras y servicios portuarios, la industria naval, la seguridad para la navegación, la investigación científica, la acción cívica en las poblaciones ribereñas, la presencia e investigación peruana en la Antártida, la protección ecológica del medio marítimo, fluvial y lacustre, la pesca, la protección de la riqueza ictiológica, la explotación de minerales e hidrocarburos en el zócalo continental y fondo marino, así como la seguridad de la vida en el mar y la represión de actividades ilícitas, como el contrabando de combustible y productos en general, la pesca ilegal, la trata de personas, la tala, la minería ilegal, la piratería, el tráfico ilícito de drogas en todo el ámbito marítimo, entre otras muchas actividades.

La "fotografía" instantánea, es decir, en un tiempo dado, del devenir de estas actividades es lo que conocemos como la realidad marítima. Dentro de esta amplísima realidad, tendremos las siguientes situaciones:



- Evaluación de los recursos naturales vivos y no vivos
- Investigación científica, tecnológica e innovación marítima
- Protección y conservación del medio ambiente marítimo
- Conciencia marítima y desarrollo humano
- Manejo integral de zonas costeras
- Vigilancia y control marítimo
- Comercio marítimo (transporte marítimo, puertos y aduanas)
- Industria de la construcción y reparaciones navales
- Turismo, recreación y deportes náuticos
- Industria pesquera, hidrocarburos y minería
- Derecho del mar, derecho marítimo internacional y derecho marítimo nacional
- Marcos jurídicos sectoriales e institucionales que regulan el ámbito marítimo

Asociada con esta realidad, tendremos que contrastar si existe una política nacional vinculada con los intereses marítimos.

En la actualidad, las políticas de Estado relativas al ámbito marítimo son aisladas. Existen esfuerzos multisectoriales para el logro de ciertas actividades, en especial para conseguir una preservación del medio ambiente marítimo. Dentro de cada sector involucrado en temas marítimos, se identifican organismos encargados de plantear y modificar las respectivas políticas.

Todas estas actividades esencialmente marítimas tienen un ordenamiento legal y normativo para su desarrollo, en cuyo cumplimiento intervienen, de acuerdo con las facultades y reglamentaciones que les otorga la legislación pertinente, diversos sectores de la actividad nacional. Por estas razones, y con la finalidad de hacer el mejor uso del medio acuático y obtener el máximo beneficio de las acciones que se desarrollan en dicho medio, de forma coherente y armónica, es indispensable el establecimiento de objetivos de desarrollo marítimos integrales, que fijen el destino que deseamos alcanzar bajo lineamientos de política debidamente articulados y concordantes con los objetivos nacionales y la política general del Estado.

Hablamos de una política nacional marítima enfocada en obtener el máximo beneficio posible para la nación, con el uso del mar, los ríos y los lagos navegables, así como en zonas de interés más allá de nuestro dominio marítimo, mediante el conocimiento pleno de nuestra realidad marítima y el desarrollo apropiado de las diferentes actividades que se realizan en este ámbito o están relacionadas con él, racionalizando su ejecución a través de una adecuada articulación y coordinación horizontal entre los diferentes sectores y estamentos que intervienen.

Debemos insistir en obtener mecanismos de coordinación que posibiliten:

- Realizar y mantener actualizado el diagnóstico de la situación de las actividades que se desarrollan en los ámbitos marítimo, fluvial y lacustre, identificando los intereses nacionales vinculados a estas actividades.
- Articular interinstitucionalmente las políticas sectoriales y públicas vinculadas con la protección y el uso sostenible y la explotación ordenada del mar, los ríos y los lagos navegables.
- Proponer mejoras a los objetivos específicos de las políticas sectoriales y públicas vinculadas con la protección, el uso sostenible y la explotación ordenada del mar, los ríos y los lagos navegables.



- Elaborar, sobre la base de estudios prospectivos, una política nacional marítima, que incorpore las aguas continentales navegables (ríos y lagos), por el carácter transversal de las actividades que en esos ámbitos se desarrollan, a fin de realizar su seguimiento y evaluación.

Cómo debe ser la acción del Estado en el mar

La acción del Estado en el dominio marítimo comprende aspectos tan diversos como el ejercicio de soberanía; las actividades relacionadas con la pesca, la minería, los hidrocarburos y la energía; la protección de la biodiversidad marina y su medio ambiente; el control de la navegación; la vigilancia en la mar, etc., que, en conjunto, son actividades que forman parte de los intereses marítimos de un Estado.

Para llevar a cabo dichas actividades se precisa una administración marítima que englobe al conjunto de organismos con competencias en el ámbito marítimo. Esta administración se caracteriza, en los países de esta parte de la región, por su creciente complejidad, dado el enorme número de actores, por lo que no siempre resulta sencillo delimitar sus competencias, lo que suele dar lugar a problemas de descoordinación y duplicidad en el empleo de medios para su consecución.

Debemos ser conscientes de que, en países de nuestra región, del hemisferio y de Europa, principalmente, ya se han establecido gobernanzas marítimas que engloban al conjunto de organismos con competencias en el ámbito marítimo, por la complejidad del medio y variedad de actores involucrados, que son un ejemplo de cómo actuar con visión de futuro.



Debemos fortalecer la conciencia marítima peruana

Contralmirante (r) Jorge Brousset Barrios
Especialista en Ciencias del Ambiente, magister en Relaciones Internacionales PUCP, Alta Gerencia Universidad de Piura, presidente de la Comisión Técnica Peruana para la culminación de las obras en Arica según el Tratado de 1929 Perú-Chile, jefe de la Primera y Segunda Expedición Peruana a la Antártida, director de Hidrografía y Navegación, director de la Escuela Superior de Guerra Naval, miembro de la Delegación Peruana para la Discusión de los *impasses* subsistentes y firma de los acuerdos de Paz con Ecuador, director de Intereses Marítimos, agregado naval en Francia, miembro del Consejo Consultivo del Ministerio de Relaciones Exteriores durante el inicio de la demanda ante la CIJ por los límites marítimos con Chile, vicepresidente del Instituto de Estudios Históricos Marítimos, presidente del Instituto del Mar, asesor en Asuntos Marítimos.



RESUMEN
Para la Marina de Guerra del Perú, la conciencia marítima constituye el conocimiento de la población de un país marítimo acerca de su caudal marítimo y sus posibilidades de uso. Esta conciencia se obtiene mediante un proceso educativo e informativo tutelado por el Estado y dirigido a todos los niveles sociales, con el propósito de impulsar en la identidad marítima en la nación.

PALABRAS CLAVE
Conciencia marítima, intereses marítimos, dominio marítimo, comunidad marítima, identidad marítima, cultura marítima.

ABSTRACT
For the Peruvian Navy, the maritime awareness constitutes the knowledge of the population of a maritime country about its maritime flow and its possibilities of use. This awareness is obtained through an educational and informational process under the tutelary of the State and addressed to all social levels, with the purpose of fostering the maritime identity of the nation.

KEYWORDS
Maritime awareness, maritime interests, maritime domain, maritime community, maritime identity, maritime culture.

En la Armada Peruana, se entiende que la conciencia marítima es el conocimiento profundo que posee la población de un país marítimo, sobre su patrimonio marítimo y las posibilidades para el uso, la explotación y la protección de los recursos disponibles de ese bien, constituido no solo por el mar, sino también por ríos y lagos, con el fin de que la nación alcance su desarrollo y sustente la seguridad nacional.

A su vez, los intereses marítimos son conceptuados como los espacios, recursos, actividades y factores de diversa índole vinculados al ámbito marítimo,

• Artículo recibido el 13 de marzo de 2017, aprobado para su publicación el 20 de marzo de 2017

que forman un conjunto integrado e interrelacionado, que es preciso conocer cualitativa y cuantitativamente, para establecer y evaluar apropiadamente sus efectos e influencia en la vida nacional, así como para orientar las acciones que permitan proyectarse hacia una contribución efectiva para el logro de los objetivos nacionales relacionados con los espacios del dominio marítimo del Perú, ríos y lagos navegables, espacios marítimos de otros Estados, altamar, zona internacional de los fondos marinos, Antártida y otros. También se expresa como el deseo colectivo de la nación de usar y proteger el medio marítimo y aprovechar sus recursos con acciones proactivas en los campos político, económico, social, jurídico, científico, cultural y otros, con el fin de contribuir al bienestar y seguridad nacional en forma permanente, fortaleciendo la gestión del Estado en el ámbito marítimo, constituido por nuestro dominio marítimo, las zonas costeras de influencia y las aguas interiores de interés.

La doctrina establecida en la Marina de Guerra del Perú nos dice que la conciencia marítima se logra a través de un proceso en los distintos niveles de la sociedad, para lograr el desarrollo armónico de las actividades relacionadas con los intereses marítimos, dentro de los objetivos y políticas definidos por el Estado, en coordinación con aspectos culturales, educativos, informativos, históricos, deportivos, de acción cívica y otros de interés, con el fin de cultivar la identidad y cultura marítima.

Así, tenemos que los componentes antes mencionados podrían definirse:

a) Comunidad marítima, compuesta por el conjunto de personas vinculadas por características o intereses comunes al mar.

b) Identidad marítima, como la expresión de libre voluntad o deseo de los integrantes de una comunidad marítima de mantenerse unidos por un vínculo social, jurídico y político, sobre la base del sentido de pertenencia a un país marítimo, sustentado en raíces históricas, de cultivo de costumbres, tradiciones, intereses y aspiraciones comunes.

c) Cultura marítima, a través de la cual la población conoce, evalúa y enjuicia el desenvolvimiento de la acción política y social, de un país marítimo, y frente a ello plantea y opta por alternativas de soluciones razonables y fundamentadas sobre los problemas comunes.

Esto se logra, básicamente, con el desarrollo humano, mediante una apropiada educación que, bajo la tutela del Estado, convoque a participar a todos los actores de la comunidad, en razón de sus actividades, en los siguientes frentes:



a) El sistema cultural y educativo de nivel primaria, secundaria escolar y universitario, público y privado, con programas curriculares y extracurriculares.

b) Mediante la acción cívica, para materializar las relaciones cívico-marítimas.

c) Una adecuada difusión de la historia marítima, el desarrollo de actividades culturales e investigación científica, así como la protección del patrimonio histórico cultural y subacuático.

El hombre peruano posee una antigüedad aproximada de diez mil años. La relación de nuestros ancestros con el mar, los ríos y los lagos se extiende también a lo largo de este periodo. Desde aquellos primeros momentos hasta hoy, ese vínculo ha ido cobrando diversos sentidos: como fuente de recursos desde el primer atisbo de la civilización; como espacio sagrado y de culto en la etapa precolombina; como medio de comunicación y transporte de recursos y hombres a gran escala en la época colonial; como base de nuestra soberanía desde los inicios de la República; y, actualmente, además, como medio de investigación, bienestar y fundamento de nuestra identidad. Por todos estos aspectos, nuestro país tiene bien ganada para sí la condición de país marítimo.



El dominio marítimo del Perú comprende 200 millas desde sus costas en el Pacífico sur, el cual, junto a nuestros ríos y lagos, conforman las cuencas marítimas e hidrográficas del país, y constituyen un ámbito natural que representa no solo una fortaleza económica, sino también un valor de desarrollo social y político para todos los peruanos. Esta consideración está definida en el artículo 54 de nuestra Constitución Política, como una institución privativa del derecho peruano para caracterizar el espacio marítimo nacional, el cual considera el lecho, el subsuelo y el espacio aéreo como parte integrante de nuestro dominio marítimo, donde el Estado ejerce soberanía y jurisdicción sin perjuicio de las libertades de comunicación internacional, de acuerdo con la ley y los tratados ratificados. Además, nuestra geografía física y el derecho internacional nos permiten integrar a este concepto, los ríos y lagos navegables que conforman las aguas interiores y/o continentales. Siendo una nación marítima por excelencia, con presencia en la cuenca del Pacífico, la Antártida y con proyección bioceánica a través de nuestra Amazonía, la sociedad peruana requiere fortalecer la conciencia marítima de su población.

Es necesario internalizar en nuestra población que el Perú es un país marítimo, amazónico y antártico, para lo cual debemos arraigar el conocimiento sobre nuestra vasta geografía acuática y la potencialidad que se tiene para el uso y

usufructo de estas capacidades marítimas, a fin de contribuir al fortalecimiento del bien común, la seguridad y la identidad nacional. Debemos promover, difundir, fortalecer y profundizar la conciencia marítima nacional a través de los centros de básicos de formación escolar, especialización técnica y universitaria y perfeccionamiento de posgrado.

Nuestro objetivo nacional debería ser: fortalecer la conciencia marítima nacional con el desarrollo humano como medio impulsor de la identidad marítima, mediante la aplicación de políticas de educación y otras pertinentes, así como la capacitación de la población local, para favorecer la gestión y el aprovechamiento racional, diverso y productivo de los recursos de nuestros espacios marítimos, fluviales y lacustres, de manera que coadyuve al fortalecimiento de la gobernanza marítima nacional.





¿Que pasó en la isla El Frontón entre el 18 y el 19 de junio de 1986?

Calm. (r) Carlos Sarmiento Dupuy

Oficial de Marina graduado en 1968, calificado como Infante de Marina en 1971 y licenciado en Ciencias Marítimas Navales. Jefe del Estado Mayor de la Comandancia de la Sub Zona de Seguridad del Litoral Centro, comandante de la Brigada de Protección y Seguridad Naval, comandante de la Cuarta Zona Naval, comandante de la Fuerza de Tarea 100, jefe del Comando Político Militar del Frente Ucayali, comandante de la Fuerza de Infantería de Marina, agregado naval del Perú en los Estados Unidos de América, Canadá y México, director General de Educación de la Marina. Pasó al retiro a su solicitud en diciembre de 2000.



RESUMEN

A mediados de 1986, durante el primer Gobierno de Alan García Pérez, delincuentes terroristas recluidos en penales de Lima se amotinaron, tomaron rehenes y emitieron un pliego de reclamos. En el penal San Juan Bautista de la isla El Frontón el motín fue preparado minuciosamente, lo que motivó la acción de la Guardia Republicana y, luego, de la Infantería de Marina.

PALABRAS CLAVE:

El Frontón, Alan García, Sendero Luminoso, Infantería de la Marina, Guardia Republicana.

RESUMEN

In mid-1986, during the first Government of Alan Garcia Pérez, delinquent terrorists imprisoned in penitentiaries in Lima mutinied, took hostages and released a bill of complaints. In the San Juan Bautista Penitentiary of El Fronton Island the mutiny was prepared in detail, which triggered the action of the Republican Guard and, then, the Naval Infantry.

PALABRAS CLAVE:

El Fronton, Alan Garcia, Shining Path, Naval Infantry, Republican Guard.

1. Antecedentes

En 1917, durante el segundo Gobierno del presidente José Pardo y Barreda, se construyó una prisión en la isla El Frontón, para recluir a los delincuentes más peligrosos. Fue utilizada en algunas ocasiones para confinar a presos políticos, como el expresidente Fernando Belaunde Terry, que fue acusado de una "deliberada actitud de prepotencia subversiva". Anteriormente, en 1934, estuvieron detenidos varios dirigentes apristas. El penal San Juan Bautista de El Frontón se mantuvo cerrado por muchos años, pero fue reabierto en 1983.

• Artículo recibido el 20 de abril de 2017, aprobado para su publicación el 28 de abril de 2017

Los delincuentes terroristas de mayor peligrosidad fueron recluidos en ese lugar, por considerarse el más seguro, aunque se les alejó de los presos comunes, alojados en el Pabellón Azul. Se confió su seguridad a la entonces denominada Guardia Republicana del Perú.

La madrugada del 18 de junio de 1986, delincuentes terroristas se amotinaron de manera simultánea en los penales El Frontón, Lurigancho y Santa Bárbara (mujeres). Tomaron rehenes y alcanzaron un pliego de reclamos único con 26 demandas, la mayoría relacionadas con las condiciones de vida de los presos y la disolución del Instituto Nacional Penitenciario (INPE).

Según la información que recoge el Informe de la Comisión de la Verdad, el 23 de marzo de 1986 se llevó a cabo la IV Plenaria del Comité Central de Sendero Luminoso, presidida por Abimael Guzmán, donde se demostró el desprecio senderista por la vida humana, aun de sus correligionarios, pues se acordó que sus militantes debían inducir al genocidio. Se señaló: "Hay que volarles su plan. Cuanto más volemos su plan: ¡aplicarán genocidio!".

a. Sendero Luminoso

En 1970, tras ser expulsado Abimael Guzmán del Verdadero II Pleno del Partido Comunista del Perú (PCP) por "traición a la línea proletaria y deserción de las filas del partido", él y sus seguidores crean el cuarto PCP, liderado por Guzmán, que convierte la Universidad Nacional San Cristóbal de Huamanga en su plataforma principal de acción política. El Frente Estudiantil Revolucionario (FER), que agrupaba a los estudiantes universitarios seguidores de Guzmán en las universidades, establecen como lema "Por el luminoso sendero de José Carlos Mariátegui". Por ello, fueron conocidos desde entonces como PCP-Sendero Luminoso.

En julio de 1973 el PCP-SL realizó el III Pleno de su Comité Central, en el que se acordó establecer "las bases políticas para su reconstitución". Al año siguiente, el IV Pleno decidió "desarrollar el trabajo de masas tomando como centro el partido". A fines de 1975, en el V Pleno se acordó "impulsar la reconstitución partidaria" y declarar a Ayacucho como Comité Regional Principal y a Lima como Comité Metropolitano. En 1976 el VI Pleno decidió "desarrollar la construcción del partido en función de la lucha armada". Dos años más tarde, entre el 10 de julio y el 2 de setiembre de 1978, el VII Pleno ampliado aprobó las bases para iniciar la lucha armada. A partir de esa fecha, el PCP-SL pasó a la clandestinidad.



Reclusas senderistas realizan un homenaje a su líder Abimael Guzmán en uno de los pabellones del penal de Canto Grande, en Lima. Revista Caretas.

b. Movimiento Revolucionario Túpac Amaru

El Movimiento Revolucionario Túpac Amaru (MRTA), fue fundado en 1982 a partir de la unión de dos grupos de la llamada Nueva Izquierda marxista, el Partido Socialista Revolucionario Marxista-Leninista (PSR-ML) que dirigía Luis Varesse Scotto, y el Movimiento de Izquierda Revolucionaria facción El Militante (MIR-EM), cuyos dirigentes eran Hugo Avellaneda, Víctor Polay Campos, entre otros.

El MIR-EM era uno más de varios MIR que existían en los años 80 y que se reclamaban el "auténtico heredero e intérprete de Luis de la Puente Uceda", creador del primer MIR. De la Puente encabezó en 1959 una facción disidente del Partido Aprista, autodenominada APRA Rebelde, que reivindicó los orígenes insurreccionales de ese partido. En 1962 aquel grupo adoptó la ideología marxista-leninista, influido por el triunfo de la Revolución cubana, y fundó el MIR, que inició en 1965 la primera guerrilla comunista en el Perú, derrotada en solo seis meses por el Ejército.

En 1978, Víctor Polay Campos, un exmilitante aprista radicalizado, se afilió al MIR-EM convencido de que había que iniciar la revolución armada en el Perú. Años después, en 1982, el Comité Central del PSR-ML y el MIR-EM se reu-

nieron y acordaron emprender la "guerra revolucionaria" y adoptar para ello el nombre de Movimiento Revolucionario Túpac Amaru (MRTA). EL cabecilla del MRTA, desde sus inicios y luego de pugnas internas, era Víctor Polay Campos, cuyo nombre de guerra era Comandante Rolando.

c. Acciones terroristas

Las acciones terroristas en el Perú en la década de 1980 se iniciaron la víspera de las elecciones generales promovidas después de 11 años de gobierno militar, el 17 de mayo de 1980. Se asaltó un local de votación y se quemaron las ánforas electorales en el pueblo de Chuschi, en la provincia de Cangallo del departamento de Ayacucho. La primera acción terrorista en la ciudad de Lima se realizó el 13 de junio de 1980 al incendiarse la Municipalidad de San Martin de Porres con bombas molotov. A esta acción devendrían en el trascurso de los años otras acciones terroristas de miembros del PCP-SL y del MRTA, como la quema de locales comerciales y edificios públicos; voladuras de torres de alta tensión, que dejaban a las ciudades sin energía eléctrica por horas y días; la colocación de coches bomba; los asesinatos de miles de autoridades, dirigentes comunales, inofensivos ciudadanos, policías y militares; destrucción de puentes, edificaciones y propiedades públicas y privadas; todo lo cual ocasionó miles de millones de soles en pérdidas y, sobre todo, causó el temor y la zozobra en toda la población.



Atentado terrorista con bombas colocadas en unidades de transporte público.

2. Seguridad de los penales

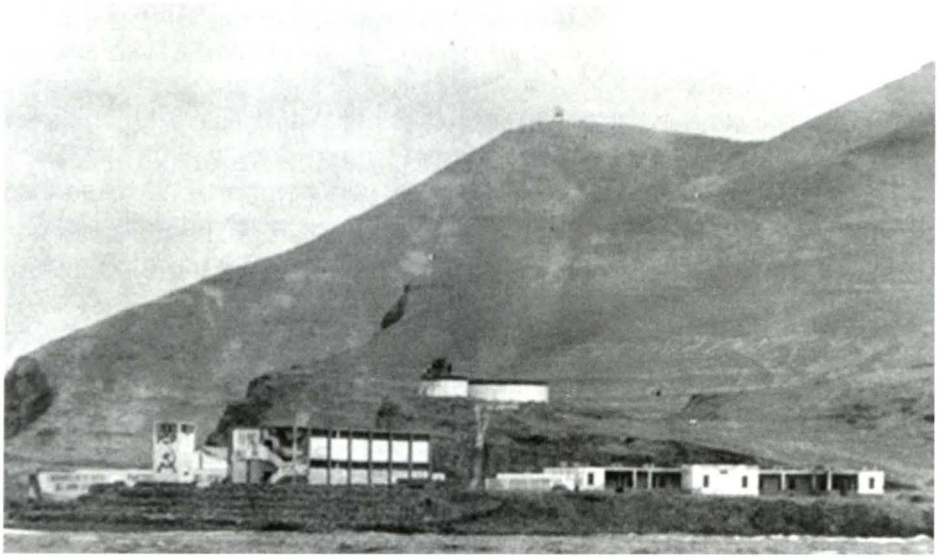
En la ciudad de Lima se habían dispuesto tres penales para la reclusión de los delincuentes terroristas: el de Santa Bárbara para mujeres, y el de San Pedro (Lurigancho) y San Juan Bautista de El Frontón para hombres. El 13 de abril de 1985, los delincuentes terroristas realizaron un motín exigiendo mejoras carcelarias. Tres meses después, el 13 de julio, se amotinaron simultáneamente y tomaron como rehenes a policías y empleados penitenciarios. El 4 de octubre de 1985 los senderistas del penal San Pedro se resistieron a una requisa de armas, se amotinaron y denunciaron hábilmente un supuesto plan de "aniquilamiento" en su contra, lo que fue ampliamente difundido por su aparato de prensa.

Ante la situación insostenible por la cantidad de atentados terroristas que se ejecutaban en la ciudad de Lima, el Gobierno emitió el Decreto Supremo 002-86-IN, de fecha 17 de febrero de 1986, mediante el cual se declaró el Estado de Emergencia en Lima y el Callao, al haberse agudizado las acciones terroristas. Diez días después se dictó el toque de queda en la capital de la República, situación que continuó por meses.

El 21 de mayo de 1986 los terroristas de Sendero Luminoso presos en los tres penales de Lima presentaron una acción de amparo ante el Poder Judicial exigiendo mejores condiciones carcelarias. La acción de amparo fue admitida y concedida, lo que originó la toma el control de los pabellones de las cárceles donde estaban recluidos, al extremo de no permitir el ingreso a ninguna autoridad del penal a lo que ellos llamaban su "luminosa trinchera de combate". Los agentes del INPE o de la Policía no podían hacer el recuento diario de internos, ni inspeccionar las celdas de manera inopinada en busca de armas, explosivos o propaganda. Para ingresar debían pedir permiso a los terroristas. .

3. Penal San Juan Bautista

Según el periodista Juan Cristóbal, en su libro *¿Todos murieron?* (1987), en el Pabellón Azul los presos prepararon su defensa durante meses. Contaban con todo tipo de herramientas y equipos. Construyeron parapetos de cemento y fierro en los pasadizos, escaleras internas, reforzaron las paredes para ser usadas como refugio y cavaron túneles dentro y por fuera del perímetro del pabellón. Edificaron un compartimento subterráneo suficientemente grande para albergar de pie a unas 150 personas, que contaba con varios respiraderos



Penal San Juan Bautista "El Frontón".



El llamado "Pabellón Azul" del Penal San Juan Bautista "El Frontón"

muy bien disimulados. Reforzaron las puertas de ingreso con planchas de fierro y piedra. Confeccionaron chalecos antibala rudimentarios con costales vacíos de polipropileno cubiertos con piedras planas cosidas a manera de malla. Asimismo, fabricaron armas rudimentarias, lanzas con los ángulos de hierro de las camas; flechas y dardos; miniescopetas hechas con tubos de PVC, trampas para ratas y trozo de madera rectangular; lanzallamas con tubos de desagüe y un mechero en un extremo; y bombas caseras, bombas molotov y quesos rusos (granadas artesanales). Algunas ventanas fueron parcialmente pavimentadas, para convertirlas en troneras (orificios a través de los cuales se disparan las armas). Además, habían ingresado de manera subrepticia al penal pistolas, revólveres, escopetas, fusiles y gran cantidad de explosivos. Tenían almacenadas cajas con alimentos no perecibles, agua embotellada y artículos de primeros auxilios para resistir por más de treinta días. En otras palabras, se habían preparado minuciosamente para amotinarse y enfrentarse a la Policía.

Tenían amenazados de muerte a las autoridades del INPE y la Guardia Republicana, quienes no podían verificar las identidades de las visitas y menos registrarlas en los cuadernos de control, mucho menos inspeccionarlas cuando embarcaban en las lanchas para dirigirse a la isla. Solo se limitaban a "verificar" que el número que se embarcaban a la ida y al regreso fuera el mismo. Esta modalidad posibilitaba que algunas visitas permanecieran en la prisión en lugar de los internos, lo que se conocía como el "carrusel de los internos".

4. Situación política

El presidente de la república decretó el viernes 7 de febrero de 1986 el estado de emergencia en Lima y en el puerto del Callao, para hacer frente a lo que denominó "un nuevo tipo de terrorismo de orientación ideológica reaccionaria y muy profesionalizado". Simultáneamente, comenzó a regir un toque de queda nocturno, desde la medianoche hasta las seis de la mañana. El Ejército se hizo cargo del control del orden público en Lima y la Marina de Guerra lo hizo en el Callao. Se restringieron las libertades de reunión, de tránsito y se suspendió la inviolabilidad del domicilio. El estado de emergencia fue decidido después de una serie de explosiones de bombas simultáneas en las madrugadas del 20, 22 y 24 de enero y 3 de febrero. Las bombas afectaron a entidades bancarias, locales del partido gobernante (APRA) y restaurantes.

El jefe del gobierno que había asumido la Presidencia de la República el 28 de julio de 1985, era miembro de la Organización Internacional de Partidos

Socialdemócratas, Socialistas y Laboristas, había ofrecido al Perú para la sede del XVII Congreso de la Internacional Socialista, que debía realizarse al año siguiente. Sus líderes aceptaron realizar su Congreso en Lima del 20 al 23 de junio de 1986, con la asistencia de personalidades y representantes de partidos políticos de más de 50 países y una gran cobertura de la prensa internacional.

5. Directivas del Gobierno y el Comando Conjunto

El 18 de junio, tomados por sorpresa el presidente y su Gobierno, se reunieron de urgencia, a las 10:00 horas, en una sesión del Consejo de Ministros, con los mandos militares. Acordaron restablecer el orden en los penales con la máxima energía que permite la ley, preservando en lo posible la vida de los rehenes y rescatar el principio de autoridad. Asimismo, se decidió emitir un comunicado informando a la ciudadanía y encargar la estrategia para la recuperación de los penales al Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas y el Ministerio del Interior. Finalmente, se dispuso que la Comisión de Paz se trasladara a los penales, a fin de persuadir a los subversivos amotinados. Se dio un tiempo prudencial para que los subversivos pudieran atender el requerimiento de la Comisión de Paz. Si transcurrido ese tiempo no se hallaba respuesta positiva, las fuerzas del orden deberían actuar inmediatamente con rigor, pero dentro de la ley, para restablecer el orden.

El Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas encargó a la Marina de Guerra la conducción de las operaciones de rescate en el penal El Frontón. La responsabilidad de apoyar y conducir las acciones fue encargada al comandante de la Subzona de Seguridad Nacional del Litoral Centro (comandante de la Segunda Zona Naval), quien activó el Plan de Operaciones COMZODOS 01-83 para Apoyo Externo en caso tentativo de evacuación del CRAS El Frontón APEFON, al igual que el sistema de vigilancia y seguridad marítimo, áreas vitales de la Isla San Lorenzo, vigilancia aérea y transporte marítimo del personal de refuerzo de la Guardia Republicana. Tras el requerimiento del Ministerio del Interior, se dispuso el desplazamiento de personal de la Fuerza de Operaciones Especiales, para apoyar las acciones de demolición que solicitó la Guardia Republicana, con orden de intervenir solo si esta no podía retomar el control del penal.

En previsión, se dispuso que la Fuerza de Infantería de Marina preparara dos pelotones para tomar el Pabellón Azul. La Brigada de Infantería de Marina fue designada para hacerse cargo de la misión. Así, una compañía reforzada con

personal de médicos y enfermeros de la Sanidad Naval partió a la Base Naval del Callao en espera de órdenes. Al arribo a la Base Naval del Callao, los infantes fueron embarcados y trasladados a la isla San Lorenzo, donde permanecieron aguardando a ser conducidos a la isla El Frontón.

Al fracasar la comisión negociadora enviada para apaciguar el motín de El Frontón, el Gobierno promulgó el Decreto Supremo 006-86-JUS, por medio del cual se declararon a los establecimientos penales como "zonas militares restringidas".

6. Desarrollo de las operaciones

a. Acciones de los organismos conciliadores

La orden gubernamental para actuar escalonadamente se empezó a cumplir a partir de la 1 de la tarde del 18 de junio, con la presencia en el penal del juez provincial provisional del Callao y el fiscal provincial de turno del Callao. Ellos coordinaron con el director del penal y el coronel de la Guardia Republicana, y acordaron dialogar con los internos. No lograron su objetivo por la negativa de los amotinados.

A las 14:30 horas llegaron en helicópteros los miembros de la Comisión de Paz, un senador integrante de la Comisión de Derechos Humanos del Senado, el viceministro del Interior, el jefe de la Segunda Región de la Guardia Republicana y cuatro reporteros. Las invocaciones de estas autoridades, presenciadas algunas por toda la ciudadanía a través de la televisión, no obtuvieron por parte de los reclusos ningún resultado en la deposición de su rebeldía. En consecuencia, por orden del viceministro Mantilla, la Guardia Republicana procedió a incursionar en el Pabellón Azul y solicitó el apoyo de efectivos de Operaciones Especiales, a fin de abrir una vía de ingreso a través de las paredes del mencionado pabellón.

A las 17:15 horas del 18 de junio, utilizando un megáfono, se comunicó a los amotinados que se iban a realizar explosiones y que se rindieran. La respuesta fueron insultos y arengas contra el Gobierno.

A las 23:00 horas llegó el juez de instrucción del Callao, acompañado de auxiliares y un médico legista, quien comunicó que su presencia obedecía al hábeas corpus presentado ante su despacho. El juez intentó dialogar por me-

gáfono, pero no tuvo resultados satisfactorios. Levantó el acta respectiva y se retiró a las 00:02 horas del 19 de junio.

El día 19, al promediar el mediodía, se hicieron presentes en el penal altas autoridades y miembros del Congreso y de la Comisión de Paz, quienes fueron testigos de la resistencia que oponían los internos y las bajas que habían causado a las fuerzas del orden.

b. Debelación del motín

El personal de la Fuerza de Operaciones Especiales trató de abrir un boquete en la pared y puerta del lado sur del pabellón con el uso de lanzacohetes, pero no logró su objetivo. El personal fue repelido con armas de fuego y flechas lanzadas con ballestas artesanales. Un oficial de Mar fue herido de bala en la cabeza. Luego se colocaron cargas explosivas en la pared sur oeste y se logró abrir una pequeña brecha. El jefe de los Guardias Republicanos solicitó ampliar el paso abierto para ingresar. En la segunda carga se abrió la brecha y se derribó el extremo oeste del pabellón. Uno de los internos, Francisco Morán Guillén, salió con las manos atadas y múltiples heridas punzocortantes. Manifestó que se las habían infringido los cabecillas del motín por su intención de rendirse. Informó que existían trincheras y reductos subterráneos, así como armas y pertrechos para una prolongada resistencia.

El Comando Conjunto dispuso que la Marina de Guerra asumiera el control de las operaciones. De esa forma, a las 3:40 horas del 19 de junio desembarcaron en El Frontón el personal de Infantería de Marina y relevaron a los Guardias Republicanos. A partir de ese momento las operaciones militares en la isla quedaron a cargo de la Marina de Guerra.

Con las primeras luces del día iniciaron su aproximación desde diversos puntos, mientras se escuchaban disparos al interior del pabellón. A las 6:22 horas, cuando un grupo de infantes se dirigía a una mejor cubierta, fue impactado en el tórax al técnico de segunda IMA Marino Palacios David y falleció casi instantáneamente. Alrededor de las 7:20 horas, otro grupo de ataque al mando de un oficial incursionó por el lado sur del pabellón y alcanzó el pasadizo junto a la escalera. El oficial fue herido de un disparo procedente del segundo piso. Minutos después, a las 7:28 horas, el OM1 IMA Edilberto Jiménez Guardia, que cubría el frente del edificio, fue impactado por un proyectil que lo mató instantáneamente. El alumno IMA Marco Antonio Ramírez Gómez, mientras escalaba sobre los escombros del edificio, fue impactado por una bala y falleció en el acto.

A las 13:55 horas nuevamente se conminó a los senderistas a rendirse, lo que motivó que siete delincuentes terroristas salieran con las manos en alto. Poco después, a las 14:20 horas, lo hicieron 17 delincuentes subversivos y ubicaron delante de ellos a sus dos rehenes de la Guardia Republicana, que tenían heridas punzocortantes. Los rehenes manifestaron que los delincuentes terroristas al interior del Pabellón Azul mataban a todos los que tenían intención de salir y rendirse. A las 14:30 horas salieron los últimos siete delincuentes terroristas, que confirmaron la noticia de los asesinatos al interior del edificio. Sostuvieron asimismo que los atrincherados no se iban a rendir y, por lo contrario, iban a demoler el edificio y cumplir con la promesa hecha al comenzar el motín. De los 31 delincuentes terroristas rendidos, fallecieron tres a consecuencia de las heridas producidas por los subversivos al momento de salir.

El alto al fuego se produjo alrededor de las 15:00 horas. Se inició la búsqueda de sobrevivientes entre los escombros y se constató la existencia de cadáveres en lugares inaccesibles, tanto por los escombros como por la existencia de explosivos. Igualmente se observó la existencia de llamaradas que salían del subsuelo. Al enfrentar riesgo a su integridad, se ordenó la evacuación inmediatamente de todo el personal del área del edificio.

A las 15:50 horas arribó en helicóptero el fiscal de la Nación en compañía de un vocal supremo, periodistas y fotógrafos. Se le informó de la situación y se exhortó a rendirse a los delincuentes terroristas que pudieran estar escondidos. No se logró el objetivo. Minutos después se escuchó una fuerte explosión seguida de otra de menor intensidad. De acuerdo con la versión de los delincuentes terroristas rendidos, correspondería a las trampas cazabobos colocadas en la parte interior del edificio, preparadas contra el personal militar. A fin de concluir con la inspección por las últimas explosiones y encontrar a sobrevivientes, se decidió abrir un forado en la parte noreste del edificio. Al accionar la carga para despejar los obstáculos, se produjo una explosión bastante más fuerte de la esperada, al parecer por la reacción en cadena de los explosivos almacenados en el interior por los propios terroristas, que ocasionó el desplome instantáneo del edificio.

A las 17:00 horas se retiró el fiscal de la Nación en el helicóptero. Una hora después se replegó el personal naval, el personal de la Guardia Republicana y los 28 delincuentes terroristas rendidos, que se embarcaron en el buque cisterna que los esperaba frente a la Estación Naval de San Lorenzo para trasladarlos a la Base Naval del Callao.

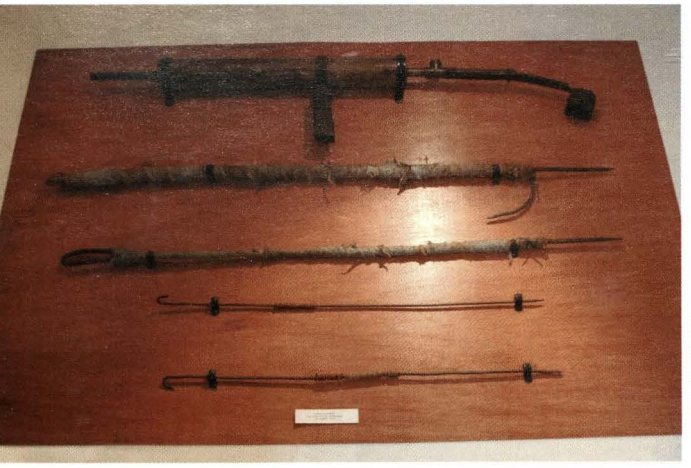
7. Resultados del develamiento del motín

Como resultado de la intervención de las fuerzas del orden, se tuvieron las siguientes bajas: en la Marina de Guerra del Perú, tres fallecidos y 14 heridos; en la Guardia Republicana, un fallecido y cinco heridos; y en el INPE un herido. De todos los heridos, seis requirieron internamiento hospitalario por la gravedad de sus heridas. En el caso de los delincuentes terroristas, al término de las operaciones hubo 29 rendidos en el operativo, uno el 18 de junio y 28 el día diecinueve. Los días siguientes, se hallaron entre los escombros del edificio, los sótanos y los túneles a cinco internos con heridas leves y 118 cadáveres.

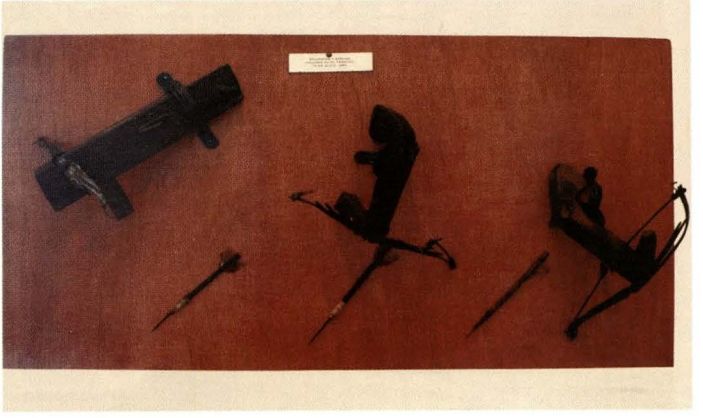
También durante la remoción se logró incautar una pistola ametralladora FMK-3, una escopeta de cartucho 12 cañón corto, un fusil Máuser recortado 7,65, tres fusiles HK-G3, una granada, un mortero casero, una pistola de cartuchos, una pistola 7,65, cien cartuchos de dinamita, una bolsa de 50 cartuchos de dinamita, 30 paquetes de tres cartuchos de dinamita, un fusil casero, 32 ballestas, 10 lanzallamas rústicos, seis explosivos conocidos como queso ruso, cartuchos, municiones, mecha lentas, lanzas, cuchillos, verduguillos, machetes, dardos, chalecos antibalas, etc.



Fusiles y escopetas, pistola ametralladora en base a un trozo de madera, una trampa ratonera.



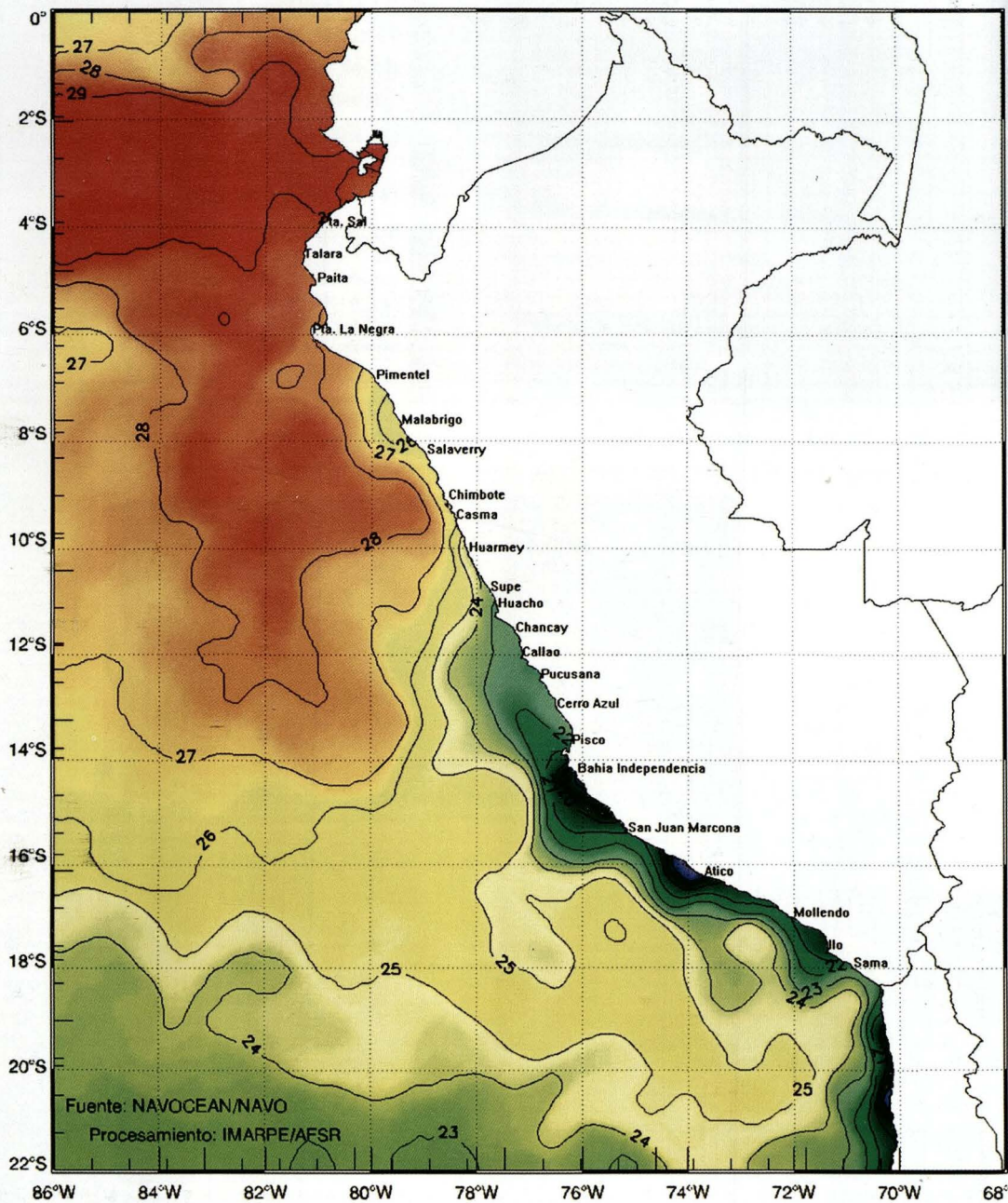
Lanzallamas confeccionado con un tubo de las cañerías de PVC y un mechero extremo.



Ballesta confeccionada en base a láminas de tubo PVC y madera.



Machetes y cuchillos confeccionados con los fierros angulares de los catres.


0°
2°S
4°S
6°S
8°S
10°S
12°S
14°S
16°S
18°S
20°S
22°S
86°W
84°W
82°W
80°W
78°W
76°W
74°W
72°W
70°W
68°
Pta. Sal
Talara
Paita
Pta. La Negra
Pimentel
Malabrigo
Salaverry
Chimbote
Casma
Huarmey
Supe
Huacho
Chancay
Callao
Pucusana
Cerro Azul
Pisco
Bahia Independencia
San Juan Marcona
Atico
Mollendo
Sama
27
28
29
26
25
24
23
Fuente: NAVOCEAN/NAVO
Procesamiento: IMARPE/AFSR

El Niño costero 2017 y las condiciones oceanográficas

Vicealmirante (r) Javier Gaviola Tejada
Graduado en la Escuela Naval del Perú. Es graduado en la maestría de Ciencias del Mar de la Facultad de Oceanografía y Pesca de la Universidad Nacional Federico Villareal; de Administración Marítima, Portuaria y Pesquera de la Escuela Nacional de Marina Mercante; de Estrategia Marítima de la Escuela Superior de Guerra Naval; y de Política Marítima también de la Escuela Superior de Guerra Naval. Ha sido director ejecutivo de Capitanías y Guardacostas, director de Intereses Marítimos, y director de Hidrografía y Navegación, y ha sido comandante del BAP Stiglich, el BAP Carrasco y el BIC Humboldt. Asimismo, ha ejercido la vicepresidencia del Instituto del Mar del Perú y comandante general de Operaciones de la Amazonía. Se desempeña como presidente del Consejo Directivo del Instituto del Mar del Perú.



RESUMEN
El Niño costero que se manifestó en el verano de 2017 tuvo una magnitud moderada y una duración relativamente corta, pero debido a lo imprevisible de su aparición y a la velocidad con que se desarrolló, originó desastres tan catastróficos como los fenómenos de 1982-1983 y de 1997-1998, que duraron casi un año.

PALABRAS CLAVE:
El Niño costero, Enfen, Imarpe, calentamiento costero, biovolumen.

ABSTRACT
The Coastal El Niño that showed up on summer 2017 had a moderated magnitude and a relatively short lasting, but due to its unpredictable appearance and speed of development outburst disasters so catastrophic like the ones in 1982-1932 and those of 1997-1998, which lasted one year.

KEYWORDS:
Coastal El Niño, ENPHEN, IMARPE, Coastal warming, Biovolume.

INTRODUCCION

A finales de enero de 2017, la temperatura de la superficie del mar se incrementó abruptamente contra todos los pronósticos y modelos climáticos previos, hasta alcanzar valores por encima de 28 °C en varios puntos de la costa norte del país, mientras que en el Pacífico ecuatorial central aún ocurría la transición de La Niña a una condición neutra. Esto, a su vez, activaría la segunda banda de la Zona de Convergencia Intertropical (ZCIT) en forma temprana e intensa frente a la costa de Perú, lo cual propició la ocurrencia de lluvias muy fuertes en toda la zona norte hasta la latitud 10°S. Además, las condiciones atmosféricas tipo La Niña en el Pacífico central y el ingreso de humedad del norte propiciaron lluvias fuertes en los Andes occidentales.

• Artículo recibido el 21 de abril de 2017, aprobado para su publicación el 28 de abril de 2017

El calentamiento costero se habría iniciado por el debilitamiento de los vientos alisios del sur en enero, mientras que la intensificación de la segunda banda de la ZCIT al sur de Ecuador activó un mecanismo de retroalimentación positivo que mantuvo los alisios del sur débiles en la banda ecuatorial y temperaturas elevadas frente a la costa norte hasta abril. Luego, por la reducción estacional de la radiación solar, las temperaturas se redujeron, se desactivó la banda secundaria de la ZCIT y se inició la rápida declinación del evento.

Desarrollo

Durante un evento El Niño, con una duración aproximada de un año, estamos acostumbrados al aumento de la temperatura superficial del mar en toda la franja ecuatorial del océano Pacífico, hasta la costa norte de Estados Unidos, y que los efectos no solo se manifiesten en nuestra región, sino también en el resto del mundo: lluvias débiles en India, inviernos más fríos en Europa, tifones en Asia, sequías en Indonesia y Australia, entre otros desastres naturales.

Pero cuando el calentamiento ocurre solo en la zona costera del Perú y Ecuador, los efectos (lluvias torrenciales) se restringen a estos territorios. Los expertos han llamado a este proceso El Niño costero, término que ahora es igualmente empleado por el Comité Multisectorial para el Estudio del Fenómeno El Niño (Enfen) y por organismos internacionales como la NOAA (USA).

El evento del verano de 2017 calificó formalmente como El Niño costero de magnitud moderada, con condiciones neutras en el Pacífico ecuatorial central. Sin embargo, lo abrupto de su aparición y rápido desarrollo en menos tiempo de lo habitual (alrededor de ocho semanas) causó efectos tan devastadores como los eventos extraordinarios de 1982-1983 y 1997-1998 de más larga duración (ocho a diez meses). Hay evidencias de que ya antes hubo uno bastante similar en 1925.

Por su manifestación, lluvias e inundaciones, el evento El Niño costero 2017 se puede considerar como el tercer fenómeno El Niño más intenso de al menos los últimos cien años para el Perú. En cuanto a sus impactos en el ecosistema marino, la reducción del afloramiento costero ocasionó una disminución significativa de la productividad marina frente a la costa norte y la costa central. La anchoveta se desplazó hacia el centro y sur, y se replegó en la costa. Por otro lado, se detectó un incremento de la disponibilidad de recursos asociados a aguas cálidas, como caballa, bonito y atunes, y se desplazó hasta el sur entre febrero y marzo.

Componente oceanográfico

Luego del evento El Niño 2015-2016 (de mayor manifestación en el Pacífico ecuatorial central), que culminó en junio de 2016 (Enfen 2016), las condiciones oceanográficas en el litoral peruano tendieron a normalizarse y exhibieron mayormente valores de temperatura superficial del mar (TSM) dentro del rango neutro y, luego, entre neutro y ligeramente frío (> -1 °C) en diciembre de 2016. No obstante, fuera de las 100 millas, persistieron anomalías ligeramente cálidas (< +1 °C) frente a la costa central y sur del Perú, cuya área de cobertura se expandió hacia el norte en diciembre. Por otro lado, en la capa subsuperficial sobre los 100 metros, se presentaron anomalías térmicas negativas de hasta -2 °C que se extendieron desde Paita hasta el Callao durante la primavera 2016, asociadas a la normalización e intensificación del afloramiento costero. En paralelo, la concentración de clorofila-a satelital en la superficie mostró máximas anomalías positivas en relación con el registro histórico.

Como ya mencionamos, en enero de 2017 se detectó un rápido incremento de la TSM frente a la costa, asociado al debilitamiento del anticiclón del Pacífico Sur (APS) en hasta -2hPa (figura 1) y de los vientos costeros del sur. El debilitamiento del APS y de los vientos costeros del sur (con anomalías negativas de hasta -3,0 m/s) persistió hasta mediados de marzo (figura 2). A estas condiciones se sumó el debilitamiento de los vientos alisios en la zona ecuatorial próxima a Sudamérica, e incursiones de viento norte (N) a noroeste (NW), que alcanzó los 07-09°S (figura 2). La alteración de la circulación regional de los vientos fue determinante en el incremento sostenido de la TSM en la zona norte y centro del Perú y el desarrollo del evento El Niño costero 2017 hasta una magnitud de moderado (Comunicado Enfen 06-2017).

El aumento de la TSM en valores por encima de los 28 °C frente a la costa central y norte alimentó a su vez el desarrollo de la banda secundaria de la Zona de Convergencia Intertropical próxima al litoral, a la vez que retroalimentó las condiciones anómalas y propició las graves precipitaciones e inundaciones en las zonas medias y bajas de la costa norte y central de nuestro país durante marzo. Por otra parte, la alteración de los vientos alisios en el Pacífico Ecuatorial Oriental generó la rápida propagación de ondas Kelvin cálidas desde enero de 2017, que también contribuyeron al calentamiento. Para marzo, el calentamiento local, el desplazamiento de aguas ecuatoriales superficiales (AES) hacia el sur y aguas subtropicales superficiales (ASS) hacia la costa, propiciadas por la alteración de los vientos, más el arribo de una onda Kelvin cálida, ocasionaron el máximo desarrollo de El Niño costero, con anomalías de la TSM que alcanzaron +8 °C

en la zona costera frente a Salaverry y Huanchaco hacia la quincena del mes (figura 3).

A partir del 20 de marzo se reactivó el APS y se intensificaron los vientos costeros del sur, con anomalías positivas de hasta +2,5 m/s, ocasionando el desplazamiento de las aguas más cálidas hacia el norte y también la disminución de la TSM frente a la costa, cuya tendencia a la normalización se fortaleció desde inicios de abril (figuras 1, 2 y 3).

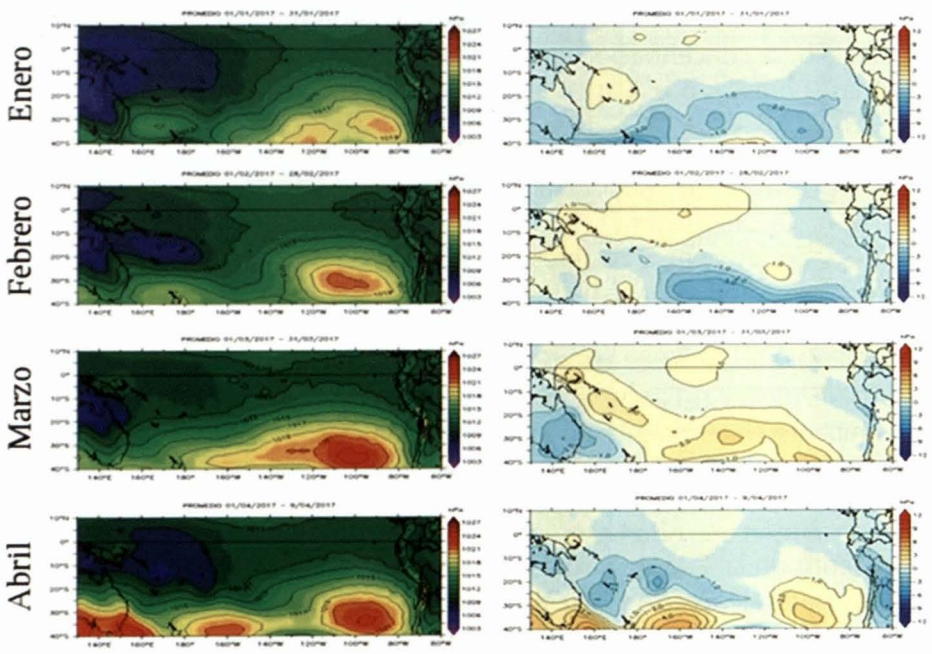


Figura 1. Promedio mensual de la presión atmosférica a nivel del mar (izquierda) y anomalías correspondientes (derecha). Para el mes actual se usaron datos del 1 al 9 abril. Datos del reanálisis NCEP/NOAA (Kalnay et al. 1996).

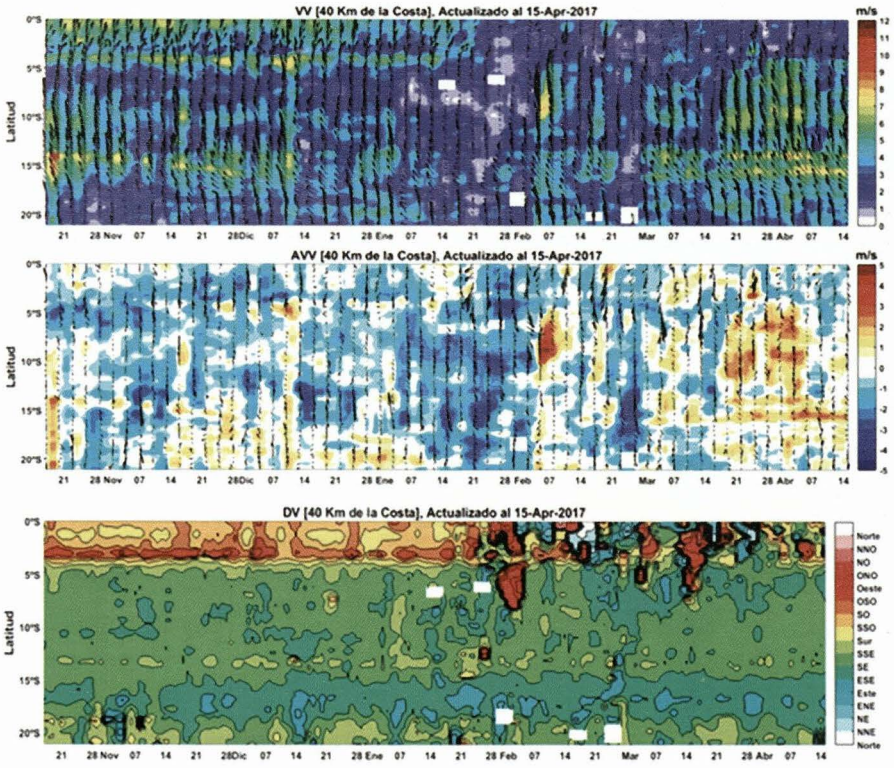


Figura 2. Diagramas Hovmöller de la velocidad del viento (arriba), anomalía del viento (medio), dirección del viento (abajo) de la a lo largo y en la franja de 40 km frente de la costa peruana, en los últimos seis meses (Fuente: ASCAT, elaborado por Imarpe).

Con la aparición repentina del evento y previo al inicio de la normalización de las condiciones, se programó en Imarpe un crucero que permitiría ver el estado de las condiciones oceanográficas y de los principales recursos vivos.

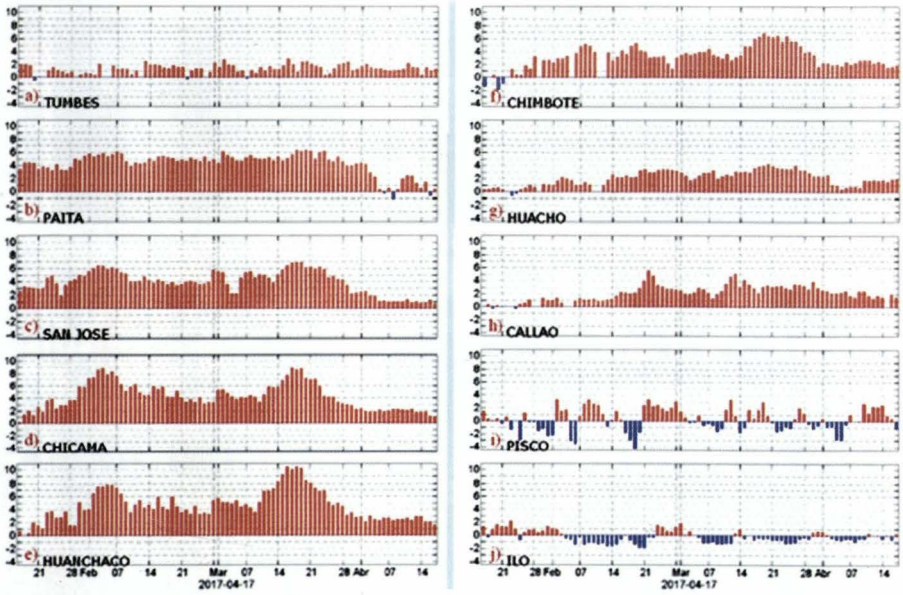


Figura 3. Anomalías diarias de la TSM registradas por los laboratorios costeros del Imarpe entre febrero y abril de 2017 (Fuente: IMARPE).

Condiciones oceanográficas durante el crucero 1702-04

Condiciones físicas superficiales

La TSM varió de 16,1 °C a 27,9 °C con un valor promedio para el área evaluada de 23,01 °C. Valores mayores de 27 °C se presentaron por fuera de las 30 millas náuticas de Salaverry a Casma, mientras que los valores más bajos (< 20 °C) se localizaron en la franja costera dentro de las 15 millas náuticas frente a Morro Sama y de Atico a bahía Independencia (figura 4). Las anomalías térmicas (ATSM) variaron de -3,3 °C a +7,2 °C, con un promedio para el área evaluada de +2,40 °C. Se encontró un predominio de condiciones cálidas al norte de Punta Caballas, con un núcleo con anomalías mayores a +6 °C frente a Chimbote, en tanto al sur de Punta Caballas se encontraron anomalías negativas frente a Chala-Ocoña e Ilo-Morro Sama (-2 °C frente a Atico), y valores superiores a +3 °C por fuera de las 30 millas náuticas de San Juan a Quilca (figura 4).

Debido a la influencia de las aguas de los ríos que incrementaron significativamente su caudal, la salinidad superficial del mar (SSM) entre Morro Sama y Talara varió entre 30,252 ups a 35,734 ups. A su vez se encontraron

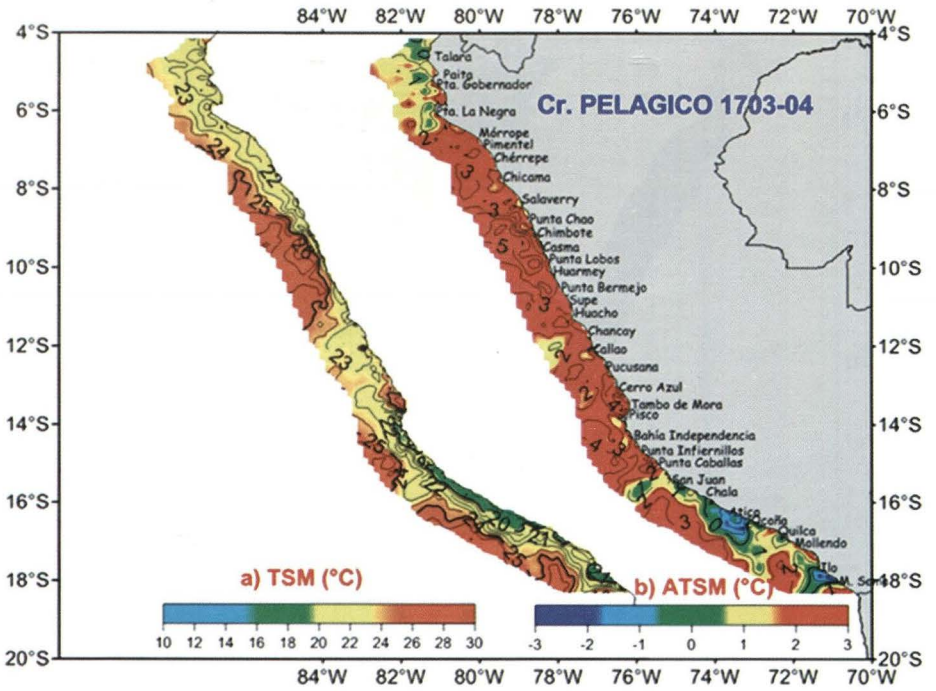


Figura 4. Distribución de la temperatura superficial de mar SSM (°C) y anomalías de la TSM (°C). La climatología de base es del periodo 1981–2010 a 0,1 x 0,1 grado de resolución (Fuente: Imarpe).

masas de agua tropicales superficiales ATS ubicadas al norte de Talara, aguas ecuatoriales superficiales AES desplazadas inusualmente hasta Chimbote y aguas costeras frías ACF en una franja de amplitud variable dentro de las 40 millas náuticas, debido a la fuerte presión de las aguas cálidas y salinas del oeste hacia la costa. Las anomalías halinas (ASSM) variaron de -3,9 ups a +0,7 ups en el área cubierta para el crucero. Anomalías positivas se observaron en el 80% del área evaluada como producto de la presencia de las ASS; en cambio, las anomalías negativas estuvieron asociadas a la presencia de las AES al norte de Chimbote y a la influencia del agua continental en la franja costera, como frente a Pucusana, Cerro Azul y Pisco (figura 5).

Oxígeno y pH en superficie

Las concentraciones de oxígeno disuelto (OD) en la superficie del mar se encontraron entre 2,6 mL/L a 15,3 mL/L. El afloramiento costero estuvo delimita-

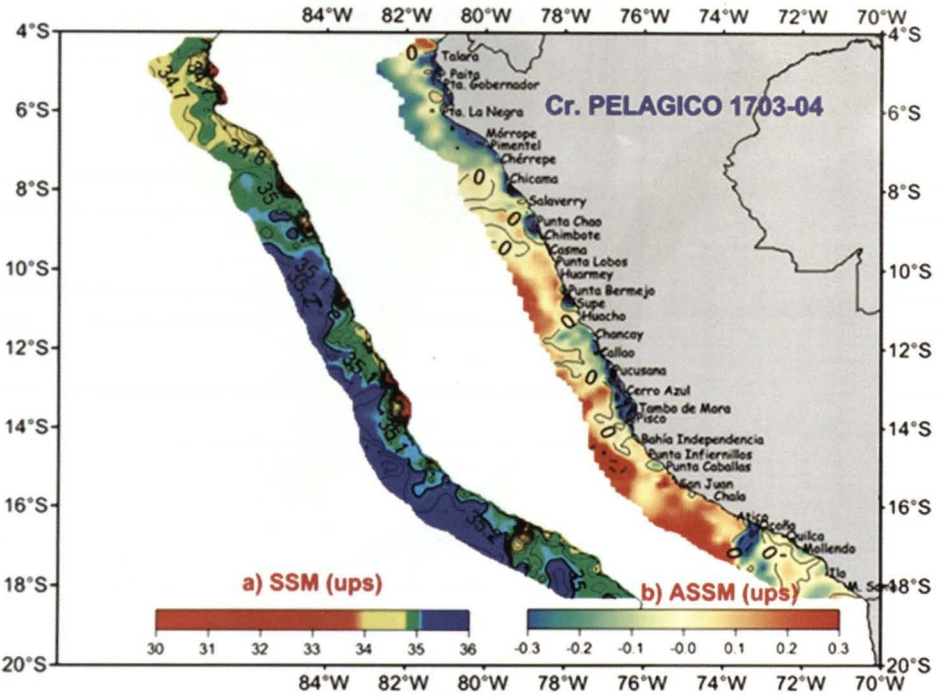


Figura 5. Distribución de la salinidad superficial de mar SSM (ups) y anomalías de la SSM (ups). La climatología de base es del periodo 1981–2010 a 0,1 x 0,1 grado de resolución (Fuente: Imarpe) .

do por valores cercanos a 4,0 mL/L, y estuvo restringido a áreas costeras frente a Chicama, Salaverry y Chancay, y en mayor extensión entre Pisco y Atico. Por otro lado, al norte de Supe se registraron concentraciones de OD bastante homogéneas de alrededor de 5,0 mL/L, asociadas a valores de TSM entre 23,0 °C a 26,0 °C.

Los valores de acidez pH en superficie estuvieron por encima de 7,79, con una relación directa con los valores de oxígeno. Eventos altamente productivos se relacionaron con valores superiores de 8,3, a diferencia de las zonas de afloramiento costero, donde el pH varió en un rango de 7,8 a 8,0. Las ASS estuvieron mayormente asociadas a valores de pH cercanos a 8,2 (figura 6).

Clorofila "a" satelital (µg/L)

Usando información del satélite MODIS a una resolución espacial de 9 km, se obtuvo una distribución superficial de clorofila-a en cuatro etapas del 1 al 15

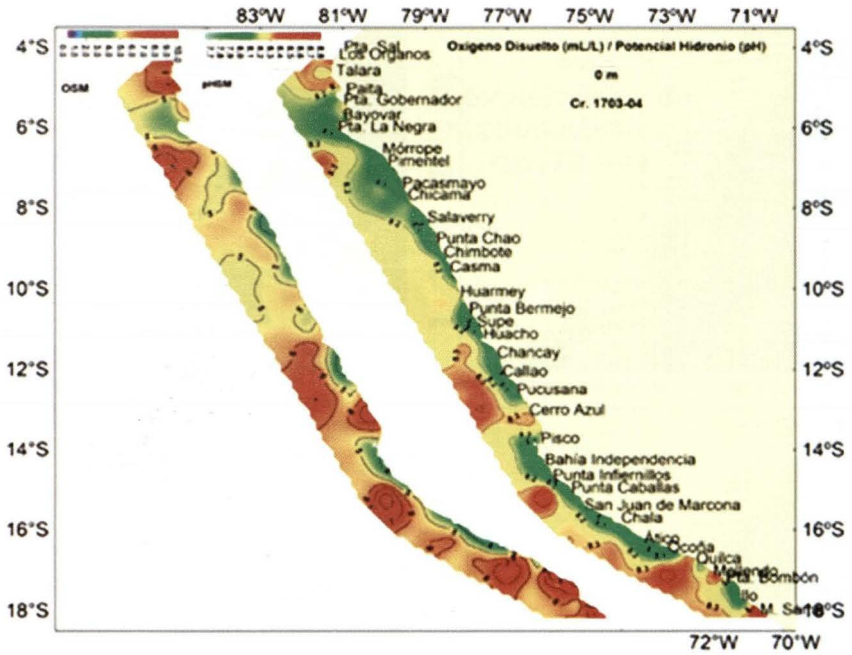


Figura 6. Distribución superficial de oxígeno disuelto (mL/L) y potencial hidronio (pH). Cr. Pelágico 2017-0304, BIC Flores / BIC Olaya.

de marzo, del 16 al 31 de marzo, del 1 al 31 de marzo y del 1 al 11 de abril de 2017, con el objetivo de apreciar la evolución de la productividad en el periodo del Crucero afectado por El Niño costero 2017. En ese sentido, durante marzo la presencia y el predominio de aguas cálidas al norte de Chimbote generaron una diminución de la clorofila-a, que alcanzó valores de 1,0 µg/L a 3,0 µg/L en la región costera desde Chicama a Los Órganos, y fueron aún más críticos a inicios de la segunda quincena de marzo. Sin embargo, en la costa central, a pesar de incursión de las aguas cálidas, se mantuvieron valores mesotróficos superiores a 5,0 µg/L. Durante abril, con el descenso de las temperaturas, también se observó un incremento de la clorofila, frente a las costas del Perú. Destacaron las concentraciones de 5,0 µg/L a 10,0 µg/L, lo que sugirió una tendencia a la normalización de la productividad frente a la costa peruana (figura 7).

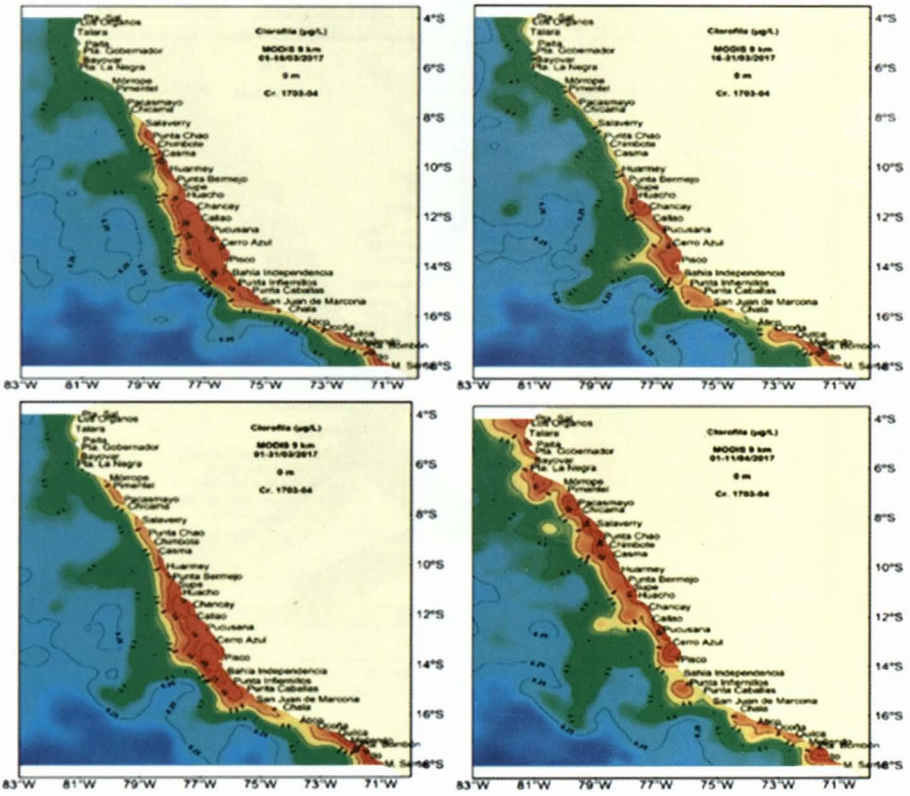


Figura 7. Distribución Superficial de Clorofila-a (µg/L), información procedente del Satélite MODIS-AQUA - resolución 9 km. En tres etapas: a) 01-15/03/2017 b) 16-31/03/2017, c) 01-31/03/2017 y d) 01-11/04/2017.

Biovolúmenes de zooplancton

Los biovolúmenes de zooplancton fluctuaron entre 0,1 mL/muestra y 100,0 mL/muestra, con un predominio de biovolúmenes mayores a los 5,0mL/muestras. Los biovolúmenes menores a 5,0 mL/muestra se localizaron muy cerca de la costa. Se presentaron entre Los Órganos y Huarmey dentro de las 5 millas, mientras que entre Callao y Morro Sama tuvieron una mayor extensión hasta 20 millas náuticas de la costa. Es importante destacar la presencia de biovolúmenes mayores a 20 mL/muestra dentro de la plataforma entre Mórrope y Huarmey, característica inusual para otros veranos (figura 8).

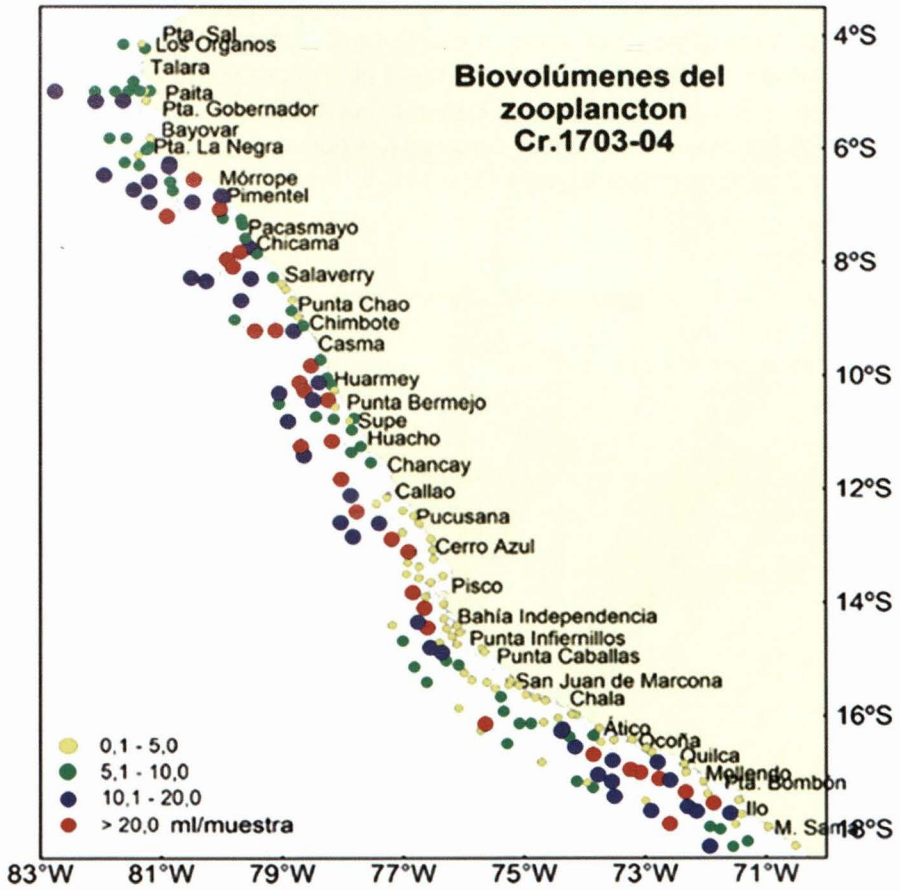


Figura 8. Distribución cualitativa de los biovolúmenes del zooplancton (Fuente: Imarpe).

Distribución de huevos y larvas de "anchoveta"

La distribución de huevos y larvas de anchoveta mostraron una distribución diferente a la que se observa en otros veranos. En esta oportunidad el desove se localizó al sur de Pimentel. De manera general, los huevos de anchoveta se distribuyeron muy cerca de la costa, aunque frente a Morro Sama y entre San Juan de Marcona y Bahía Independencia tuvo una extensión hasta las 30 millas y hasta las 40 millas náuticas frente a Tambo de Mora. Se observó un núcleo con alta concentración de huevos en estadio III y IV reportados frente a Ático y entre Pisco y Cerro Azul, asociado a la presencia de hembras hidratadas en estas

zonas. De otro lado, las larvas tuvieron una mayor distribución por fuera de la costa, aunque cubrieron una menor extensión latitudinal. Al sur de Chancay estuvieron dentro de las 30 millas náuticas y alcanzaron las 60 millas náuticas frente a Ilo y San Juan de Marcona. Esta distribución de los huevos y larvas de anchoveta estuvo asociada a ACF cercanas a la costa y aguas de mezcla (ACF, ASS y AES) con temperaturas menores a 24,0 °C (figura 9).

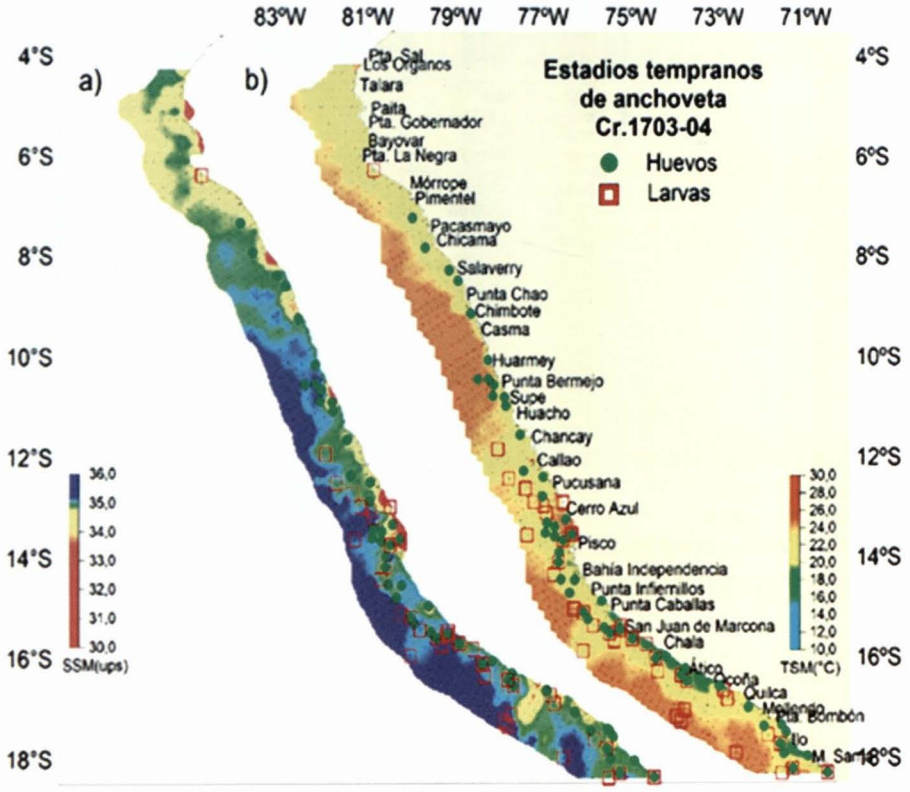


Figura 9. Distribución de los huevos y larvas de *Engraulis ringens* (anchoveta), asociados a las condiciones ambientales: SSM (a) y TSM (b) (Fuente: Imarpe).

Indicadores de masas de agua superficiales

Los copépodos Eucalanus inermis y Centropages brachiatus, indicadores de ACF, fueron observados principalmente entre Huarmey y Morro Sama. Llegaron hasta las 60 millas náuticas frente a Punta Caballas y el sur de Ocoña, mientras que al norte de Punta La Negra se localizó por fuera de la plataforma. Asimismo, los copépodos Acartia danae, Mecynocera claussi, Calocalanus pavo y Ischnocalanus plumulosus, relacionados con ASS, presentaron una distribución más homogénea al sur de Pisco y fuera de la plataforma, aunque más dispersa al norte del Callao. Se halló cerca de la costa en agua de mezcla entre ASS y AES. La presencia de Centropages furcatus, copépodo indicador de AES, estuvo distribuido entre Paita y Chancay, desde la costa hacia fuera de la plataforma, donde hubo áreas de aguas de mezcla con ASS y ACF (figura 10).

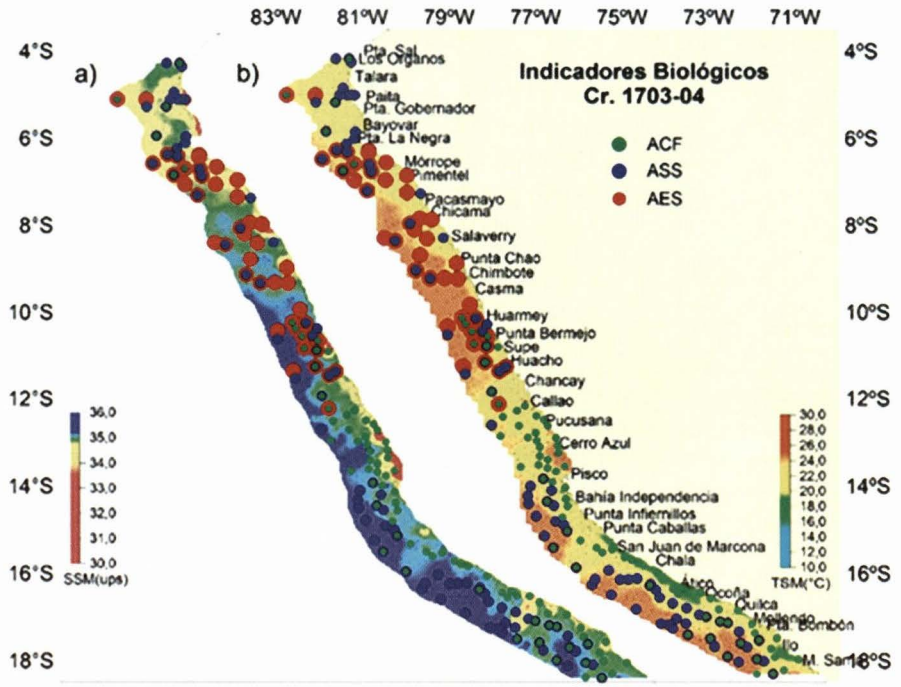


Figura 10. Distribución de los indicadores biológicos asociados a las condiciones (Fuente: Imarpe)

Conclusiones

- Las condiciones oceanográficas superficiales en general mostraron un predominio de condiciones cálidas con excepción de áreas frente a San Juan, Ático e Ilo, donde se presentaron condiciones frías.
- Las masas de agua presentes fueron: ATS al norte de Talara, AES al norte de Chimbote, ACF en una franja de amplitud variable dentro de las 40 millas náuticas, ASS de Chimbote al sur, aguas de mezcla en la zona costera debido a la descarga de los ríos y aguas de mezcla por la interacción de las AES y ASS en la zona norte y por la interacción de las ACF y ASS en la zona centro sur, con influencia de las ATSA al sur de San Juan.
- Los huevos y larvas de anchoveta se localizaron principalmente en ACF (en aguas de mezcla de ASS y ACF en algunos casos), quienes la restringieron principalmente cerca de la costa a una temperatura máxima de 24°C.

Colaboradores del presente artículo

Agradecimiento a los profesionales del Instituto del Mar del Perú que aportaron la información respectiva de la parte física, química y biológica del presente artículo, Ingeniero Dimitri Gutiérrez y los biólogos Luis Vásquez, Octavio Morón y Patricia Ayón.

Referencias

ENFEN. Comunicado Oficial Enfen 02-2017, 2017. [Consulta: 21 de julio de 2017]. Disponible en: http://www.imarpe.pe/imarpe/archivos/informes/imarpe_comenf_comunicado-oficial-022017.pdf

ENFEN. Comunicado Oficial Enfen 04-2017. [Consulta: 21 de julio de 2017]. Disponible en: http://www.imarpe.pe/imarpe/archivos/informes/imarpe_comenf_comunicado-oficial-042017.pdf

ENFEN. Comunicado Oficial Enfen 05-2017. [Consulta: 21 de julio de 2017]. Disponible en: http://www.imarpe.pe/imarpe/archivos/informes/imarpe_comenf_comunicado-oficial-052017.pdf

ENFEN. Comunicado Oficial Enfen 06-2017. [Consulta: 21 de julio de 2017]. Disponible en: http://www.imarpe.pe/imarpe/archivos/informes/imarpe_comenf_comunicado-oficial-062017.pdf

ENFEN. Comunicado Oficial Enfen 07-2017. [Consulta: 21 de julio de 2017]. Disponible en: http://www.imarpe.pe/imarpe/archivos/informes/imarpe_comenf_comunicado-oficial-072017.pdf

IMARPE. Informe "Evaluación hidroacústica de recursos pelágicos". Crucero 1703-04-Morro Sama-Los Órganos, del 3 de marzo al 13 de abril de 2017, 2017. [Consulta: 21 de julio de 2017]. Disponible en: http://www.imarpe.pe/imarpe/archivos/EvaluacionHidroacusticaRecPelagicosCrucero170304.pdf





¿Las Áreas Marinas Protegidas podrían reducir los impactos de fenómenos climáticos como El Niño?



Máster ambiental Alfredo Gálvez Ballón
Abogado de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, con especialidad en Manejo y Conservación de Recursos Naturales por la Universidad Autónoma de Yucatán (México). Máster en Espacios Naturales Protegidos por la Universidad Autónoma de Madrid, la Universidad Complutense de Madrid y la Universidad de Alcalá (España). Se desempeña como consultor y asesor legal en la Oficina de Asesoría Jurídica del Servicio Nacional de Áreas Naturales Protegidas por el Estado (Sernanp) desde 2009. Es especialista en legislación sobre Áreas Naturales Protegidas de ámbito continental y de ámbito marino-costero, así como en conservación privada, regional y comunal.

RESUMEN
El presente artículo tiene por objetivo presentar brevemente diversos aspectos clave que deben tomarse en cuenta para entender las implicancias del establecimiento de Áreas Marinas Protegidas como mecanismos de conservación que permitirían reducir los impactos negativos producidos por fenómenos climáticos como El Niño. Asimismo, explica br evemente la importancia y la diversidad de servicios ecosistémicos que brindan estos importantes espacios de conservación de vida marina.
En ese sentido, el artículo se enfocará en responder preguntas relacionadas con la importancia y los beneficios del establecimiento de Áreas Marinas Protegidas desde distintos puntos de vista, el estado actual de la conservación marina en el Perú, y algunos retos o siguientes pasos para mejorar la conservación en nuestro país a través de mecanismos legales que permitan darle un enfoque ecosistémico y de sostenibilidad a nuestro mar.

PALABRAS CLAVE: Conservación, biodiversidad marina, áreas marinas protegidas, costa, mar, fenómeno de El Niño, maricultura, pesca, reservas marinas.

ABSTRACT
The hereby article has as objective to briefly introduce the different key aspects that must be taken into account to understand the implications of the establishment of Marine Protected Areas as conservation mechanisms that would allow to reduce the negative impacts produced by the environmental phenomena like El Niño. Likewise, it briefly explains the importance and the diversity of ecosystem services that provide these important spaces of conservation of the sea life.
In this sense, the article will focus in answering questions related with the importance and benefits of the establishment of Maritime Protected Areas from diverse points of view, the current state of maritime conservation in Peru, and some of the legal mechanisms that enable to give an ecosystem approach and of sustainability of our sea.

KEYWORDS: Conservation, marine biodiversity, maritime protected áreas, coast, sea, El Niño phenomenon, mariculture, fishery, marine reserves.

Introducción

En estos últimos meses hemos oído hablar en diversos medios sobre el fenómeno de El Niño y sus implicancias en distintos rubros y actividades productivas a nivel nacional. Algunas de las más afectadas son la actividad pesquera y la agrícola. Así, se generan grandes pérdidas económicas, incremento de enfermedades, destrucción de carreteras y viviendas, pérdida de cultivos en

• Artículo recibido el 5 de marzo de 2017, aprobado para su publicación el 12 de marzo de 2017.



Pelícanos en isla guanera. Imagen: Sernanp.

terrenos agrícolas, además de una notable reducción en el PBI. Sumado a ello, en el ámbito costero existe una gran cantidad de familias dedicadas a la pesca y a la maricultura que se verían afectadas por este fenómeno.

El panorama actual no pinta del todo bien cuando se trata de un fenómeno que tiene impactos muy fuertes. Las medidas precautorias implementadas no deben ser adoptadas tardíamente, sino antes que se confirme la presencia del fenómeno. Por lo tanto, la estrategia adoptada por el Gobierno para el ámbito marino costero no debería depender estrictamente de disponer medidas con efectos instantáneos o de corto plazo, que no trasciendan en el tiempo. Por el contrario, una de las respuestas consiste en utilizar mecanismos de conservación de los recursos a largo plazo dentro de las 10 millas, que sean adecuados al contexto y la realidad de cada zona costera en particular, de manera que los usos se realicen sobre la base de una regulación especial y bajo criterios de sostenibilidad. De esta manera, se asegura mitigar futuros eventos e impactos y se asegura un *stock* de alimentos con medidas duraderas y presentes en el tiempo. Una de estas herramientas de conservación para el caso del ámbito marino son las Áreas Marinas Protegidas.

Desarrollo

¿Por qué conservar a través de Áreas Marinas Protegidas?

Al conservar la biodiversidad y restaurar los ecosistemas podemos reducir en gran medida su vulnerabilidad y aumentar su resiliencia[1]. Por ello, implementar una estrategia de conservación a través de Áreas Marinas Protegidas es importante en la medida en que generan grandes beneficios desde distintos puntos de vista; aquellos que llamamos servicios ecosistémicos[2]. En términos generales, las Áreas Marinas Protegidas desempeñan un papel importantísimo en la regulación del clima y en el secuestro del carbono. Asimismo, brindan diversos servicios ecosistémicos que se muestran en el siguiente cuadro:

Servicios ecosistémicos que brindan las Áreas Marinas Protegidas

TIPOS DE SERVICIOS	MARINO/COSTEROS Y DE MAR ABIERTO
Servicios de provisión	• Pesquerías y maricultura • Energía renovable alternativa • Productos naturales • Fuente genética y farmacéutica • Fuente de minerales • Espacios para puertos y transporte
Servicios de regulación	• Regulación del clima • Secuestro de carbono • Estabilización de las costas • Protección contra desastres naturales • Regulación de nutrientes • Eliminación de desechos
Servicios de soporte	• Formación del suelo • Fotosíntesis • Ciclo de nutrientes • Producción primaria
Servicios culturales	• Turismo • Recreación • Valores espirituales • Educación • Estéticos / paisaje

Fuente: Elaboración propia basada en Millennium Ecosystem Assessment. Ecosystems and Human Well-being: Synthesis. 2005. [Consulta: 6 de abril de 2017]. Disponible en: http://www.millenniumassessment.org/documents/document.356.aspx.pdf

1. La resiliencia es la capacidad de las comunidades y ecosistemas de absorber perturbaciones sin alterar significativamente sus características de estructura y funcionalidad. Pueden regresar a su estado original una vez que la perturbación ha cesado.
2. Para entender un poco más a profundidad en qué consisten los servicios ecosistémicos se recomienda revisar la Evaluación de los Ecosistemas del Milenio: http://www.millenniumassessment.org/documents/document.356.aspx.pdf



Desembarcadero pesquero artesanal en Lagunillas, Reserva Nacional de Paracas. Imagen: Sernanp.

Asimismo, las Áreas Marinas Protegidas son probablemente las únicas figuras legales que permiten la participación de la sociedad civil en las acciones de conservación de ecosistemas marinos, pues no es posible la figura legal de propiedad en el ámbito marino, en tanto este es patrimonio natural de la nación de conformidad con lo dispuesto en la Constitución Política de 1993. En este sentido, existen grandes oportunidades de gestionar estos espacios desde diversos niveles, generando así la participación activa de la población, según la regulación actual sobre Áreas Naturales Protegidas y de acuerdo con los mecanismos comprendidos en la Ley de Áreas Naturales Protegidas (Ley 26834) y su reglamento aprobado por Decreto Supremo 038-2001-AG.

¿Cuál es el estado actual de la Áreas Marinas Protegidas en el Perú?

A la fecha, el Perú cuenta con solo tres Áreas Marinas Protegidas, que comprenden un porcentaje de costa y un porcentaje de mar: la Reserva Nacional de Paracas, establecida en 1975; la Reserva Nacional Sistema de Islas, Islotes y Puntas Guaneras, establecida en 2009; y la Reserva Nacional de San Fernando, categorizada en 2011. Estas áreas forman parte de la Red Iberoamericana de

Reservas Marinas (RIRM)[3], a la cual se suman áreas marinas de países como Ecuador, Colombia, Venezuela, Panamá, Costa Rica, México y España.

Es importante señalar que a la fecha el Perú no cuenta con áreas que protejan solo espacios de mar distanciados de la línea costera. La tendencia de la conservación marina en nuestro país ha incorporado desde sus inicios un componente terrestre, que busca la conectividad entre los ecosistemas terrestres y marinos relacionados con la corriente Peruana o de Humboldt[4]. Actualmente existe una propuesta de Área Marina Protegida en camino de ser establecida formalmente por el Gobierno: la Reserva Marina del Pacífico Tropical, la cual incorpora, entre sus áreas priorizadas, una zona que contempla solo el ámbito marino, denominada Banco de Máncora. Si como país logramos establecer esta nueva área marina, estaríamos no solo asegurando los servicios ecosistémicos antes mencionados, sino también protegiendo un ecosistema aún no representado en nuestro país, como el perteneciente a la provincia biogeográfica del Pacífico Tropical.



Islote ubicado camino a las islas Ballestas. Imagen: Sernanp.

3. La Red Iberoamericana de Reservas Marinas es una iniciativa de diversos gestores en Áreas Marinas Protegidas, americanos y españoles, que adoptaron la decisión de poner sus experiencias en común y abrir caminos para la realización conjunta de proyectos. Esta decisión fue tomada en las I Jornadas Internacionales sobre Reservas Marinas que tuvo lugar en Murcia (España) en 1999.
4. Esta corriente marina subantártica es una gran masa de agua fría originada por el ascenso de aguas profundas, que viene desde la costa central de Chile y se extiende hasta la costa norte del Perú, lo cual genera una gran biodiversidad (es decir, muchas formas de vida) que se manifiesta por la presencia de una diversidad de especies de peces, mamíferos, aves, vegetación marina, etc.

Ideas finales

Los siguientes pasos en la conservación de espacios en el ámbito marino y Áreas Marinas Protegidas en el Perú serían los siguientes:

- Establecer nuevas Áreas Marinas Protegidas en el norte del país, empezando por la Reserva Marina del Pacífico Tropical, así como priorizar medidas de protección dentro de las cinco millas, donde la pesca artesanal puede ser desarrollada legalmente, pero que en la realidad se presenta desordenada, y dentro de las 10 millas, donde el recurso pesquero es más vulnerable.
- Incorporar en las normas sobre pesca el enfoque ecosistémico, que se traduce en una utilización sostenible de los recursos junto con una conservación más eficaz de estos. Por ello, resulta prioritario que dichas normas contemplen la protección y conservación de especies diferentes de la anchoveta y que ocupan un lugar primordial en la cadena trófica o alimenticia en el mar.
- Dentro de las Áreas Marinas Protegidas, establecer zonas intangibles o herramientas de manejo pesquero —conocidas como fish boxes— y, de esta manera, a través de la prohibición del uso de artes de pesca o del esfuerzo pesquero, proteger las agregaciones de juveniles de las especies de peces comerciales, para asegurar el mantenimiento de la cadena trófica y la consecuente provisión de alimento[5].
- Trabajar con las bases sociales, las asociaciones pesqueras y la población local, a fin de generar empoderamiento y, de esta forma, impulsar nuevas propuestas de establecimiento de Áreas Marinas Protegidas.
- Generar procesos sociales y políticos, con la finalidad de transparentar la información de las propuestas de Áreas Marinas Protegidas, en conjunto con las asociaciones pesqueras, gobiernos locales, empresas turísticas, así como otros actores importantes que dependen directamente de los beneficios y servicios ecosistémicos que estos espacios les brindan.
- Incorporar en los instrumentos de manejo de las Áreas Marinas Protegidas[6] mecanismos para la gestión sostenible de los recursos pesqueros, así como promover una unidad de gestión para el otorgamiento de derechos relativos al aprovechamiento de estos recursos. Dentro de estos mecanismos contemplar la utilización de artes y métodos de pesca más selectivos y sostenibles.

5. En 2009 se aprobó el Plan Director de las Áreas Naturales Protegidas, que incluye en su anexo 2 elementos para el diseño de una estrategia de la red de áreas naturales protegidas en el ámbito marino y costero: http://spij.minjus.gob.pe/Graficos/Peru/2009/setiembre/03/DS-016-2009-MINAM_Anexo2-%C3%81reas_marinas_protegidas.pdf
6. Los documentos de gestión de las Áreas Naturales Protegidas son documentos de planificación de carácter general y específicos por tipo de recurso y actividad, aprobados por el Sernanp con participación de los sectores competentes correspondientes. Estos documentos de gestión pueden ser: plan maestro, plan operativo, plan de uso público, entre otros.

Bibliografía

- Millennium Ecosystem Assessment. *Ecosystems and Human Well-being: Synthesis*. 2005. [Consulta: 6 de abril de 2017]. Disponible en: http://www.millenniumassessment.org/documents/document.356.aspx.pdf
- Ministerio del Ambiente. Plan Director de las Áreas Naturales Protegidas. [Consulta: 6 de abril de 2017]. Disponible en: http://spij.minjus.gob.pe/Graficos/Peru/2009/setiembre/03/DS-016-2009-MINAM_Anexo2-%C3%81reas_marinas_protegidas.pdf




TRUE
VARIATION
CODIGO INTERNACIONAL

Implementación SGC: lecciones aprendidas para compartir

Contralmirante (r) Jorge Luis Pedro Díaz Nieri
Se desempeñó como comandante de la IV Zona Naval, capitán del puerto del Callao, comandante del BAP *Villavicencio*, de la División de Corbetas Misileras y del BAP *Larrea*. Doctorando en Ciencias Marítimas, magíster en Estrategia Marítima y en Dirección de Empresas Marítimas en España, y licenciado y bachiller en Ciencias Marítimo-Navales. Siguió los cursos de Alto Mando-Guerra Naval, Comando y Estado Mayor, Básico de Estado Mayor. Expositor en el Centro Hemisférico de Estudios de Defensa de la Universidad Nacional de Defensa de Estados Unidos. Calificado en Guerra de Superficie e Ingeniería de Armas de Superficie I y IV (Artillería y Misiles). Actualmente ejerce la Docencia y la gestión docente en el IESTPN Citen.



RESUMEN
Objetivo: Implementar el sistema educativo de calidad en educación superior tecnológica para acreditar y establecer planes de mejora.
Métodos utilizados: Planeamiento estratégico, análisis FODA, cambio cultural.
- Generar cambios en organigrama y MOF para lograr continuidad de procesos y mejora continua con oficinas de acreditación, titulación, investigación, coordinación académica.
- Establecer comités de calidad por carrera profesional técnica.
- Otros.

Resultados obtenidos. Participación exitosa en:
- Acreditación de carreras profesionales técnicas.
- Convocatorias de financiamiento de planes de mejora.
- Cierre de convenios terminados de ejecutar.

Impacto de resultados general:
- Gran efecto multiplicador y motivacional institucional.
- Optimiza el trabajo por convicción y en equipo.
- Ser referente en instituciones pares e interés por pasantías para conocer la gestión.

Lecciones aprendidas para compartir:
- Todo proceso de carrera profesional técnica tiene efecto multiplicador y motivacional en sus pares.
- Internacionalización del IESTPN Citen es parte fundamental en el proceso del camino hacia la excelencia.

Conclusión:
Implementar el SGC para gestionar la mejora continua, es iniciar el cambio y la vía correcta para alcanzar la excelencia académica como visión de futuro compartida.
Sugerencias:
- Revisar la misión y visión.
- Evaluar la conveniencia de establecer un comité de calidad institucional.

PALABRAS CLAVE:
Sistema educativo de calidad, educación superior tecnológica, Planeamiento estratégico, carrera profesional técnica, calidad institucional.

ABSTRACT
Objective: To implement the educational system of quality in Higher Technological Education to credit and establish improvement plans.
The Methods Used: Strategic planning, SWOT analysis, cultural change.
- Generate changes in the flow chart and MOF to manage continuity of process and continuous improvement with accreditation offices, certification, research, academic coordination.
- Establish quality committees for the technical professional career.
- Others.

Results obtained. Successful participation in:
- Accreditation of Technical Professional Careers.
- Convocations of funding for planning improvement.
- Closing of conventions completed to execute.

Impact of general results:
- Great multiplier and institutional motivational effect.
- Optimize the work for conviction and teamwork.
- To be reference of institutions of interest and partners of internship to know the management.

Lessons learned to share:
- Every process of Technical Professional Career has multiplier and motivational effect on its partners.
- Internationalization of the IESTPN (CITEN) is a fundamental part in the process of the way through Excellency.

Conclusion:
To implement the QMS to manage the continuous improvement, it is to initiate the change and the right path to achieve the academic Excellency as a shared view of the future.
Suggestions:
- To Review the mission and view
- Assess the convenience of establishing a committee of Institutional quality.

KEYWORDS:
Educational system of quality, higher technological education, strategic planning, technical professional career, institutional quality.

• Artículo recibido el 21 de marzo de 2017, aprobado para su publicación el 30 de marzo de 2017

1. Introducción. Presentación del ensayo, de la Ley 29394, del Sistema Nacional de Evaluación, Acreditación y Certificación de la Calidad Educativa y de ProCalidad

Ensayo

El presente artículo tiene como finalidad emitir la opinión del autor, de la forma más simple posible, sobre las experiencias obtenidas en el IESTPN-Citen durante el periodo 2013-2016 en los procesos de acreditación ante el Sistema Nacional de Evaluación, Acreditación y Certificación de la Calidad Educativa (Sineace), participación en financiamientos de planes de mejora por ProCalidad y cierre de convenios de financiamiento terminados de ejecutar desde la perspectiva de la metodología usada, la aplicación de planeamiento estratégico y el uso del análisis FODA. Asimismo, acerca de cómo lograr un cambio cultural, los resultados obtenidos y el impacto de los resultados. Finalmente, se establecerán las lecciones aprendidas a compartir con IESTP similares y que busquen una guía simple a aplicar, así como una gran conclusión final sobre el Sistema de Gestión de la Calidad (SGC) y algunas sugerencias particulares. Este proceso permite establecer el sumario propuesto.

Ley 29394, Ley de Institutos y Escuelas de Educación Superior del 31 de julio de 2009

Su objetivo es normar y regular el funcionamiento de institutos y escuelas de educación superior públicos o privados. Es oportuno mencionar que en el *artículo 39 del capítulo II, sobre personal docente, establece que en su jornada laboral cumple funciones de enseñanza, investigación, producción, actualización científica-técnica, administración del sistema educativo, asesoramiento y supervisión*. Esta ley estuvo vigente hasta noviembre de 2016.

Sineace

Finalidad: Garantizar a la sociedad que las instituciones educativas públicas y privadas ofrezcan un servicio de calidad. Su objetivo es implementar un sistema educativo de calidad en educación superior tecnológica para acreditar y establecer planes de mejora.

Acreditación: Reconocimiento formal de la calidad demostrada por una institución o programa educativo, otorgado por el Estado, a través del órgano operador correspondiente, según el informe de evaluación externa emitido por una entidad evaluadora, debidamente autorizada, de acuerdo con las normas vigentes. *La acreditación es temporal y su renovación implica un nuevo proceso de autoevaluación y evaluación externa*.

ProCalidad, Proyecto de Mejoramiento de la Calidad de Educación Superior

Proyecto de inversión pública financiado por el Gobierno y el Banco Mundial, implementado por Sineace, que, en marco de políticas del Ministerio de Educación, apoya y fortalece el sistema en general de instituciones de educación superior. Posee estructura básica de tres componentes:

- Consolidar herramientas metodológicas, instrumentales, normativas y promoción de procesos de evaluación y acreditación.
- Desarrollar y consolidar un Sistema de Información del Aseguramiento de la Calidad (SIAC).
- Fondo de Mejoramiento de la Calidad.

2. Objetivo

Implementar un sistema educativo de calidad en educación superior tecnológica para establecer la mejora continua, acreditar y establecer los respectivos planes de mejora a ejecutar en cada carrera profesional técnica seleccionada.

Actividades

Para alcanzar el objetivo de implementar el sistema educativo de calidad y desarrollar el tema propuesto, presentamos cuatro definiciones básicas aplicables al tema y personalizadas por el suscrito: a) conceptualizar el proceso de acreditación en cuatro pasos; b) definir el sistema de gestión de calidad deseado; c) aplicar e internalizar el proceso de mejora continua y establecer el plan de mejora requerido; d) revisar la misión y visión compartida del IESTPN-Citen.

Proceso de acreditación

Proceso de cuatro pasos sucesivos:

- **Sensibilización:** brindar información y motivar a la comunidad educativa (grupos de interés) en relación con ***la importancia de la acreditación en la búsqueda de la calidad***. En particular, internalizar, involucrar y comprometer a todos los grupos de interés en el proceso de mejora continua.
- **Autoevaluación:** conformar comités de calidad para cada carrera profesional técnica, ***realizando la autoevaluación de la carrera que permite elaborar el respectivo plan de mejora***.
- **Evaluación externa:** es solicitada voluntariamente. La realiza una entidad evaluadora externa autorizada por el Sineace.

- **Acreditación:** brindada por Sineace en reconocimiento a la calidad educativa demostrada. *En el caso del IESTPN-Citen, a diciembre de 2016, y habiendo cumplido cada paso del proceso en mención, presenta seis carreras profesionales técnicas acreditadas* y está pendiente la correspondiente resolución de la carrera profesional técnica de Motores Navales.

SGC

Presenta dos acepciones aplicables para trabajar el modelo de acreditación y prepararse para las convocatorias de ProCalidad:

- Conjunto de actividades coordinadas realizadas sobre un conjunto de elementos para lograr la calidad de productos o servicios ofrecidos al cliente. Planear, controlar y mejorar los elementos de una organización que influyen en el cumplimiento de los requisitos del cliente y lograr su satisfacción.
- Conjunto de elementos del programa de estudios o institución interrelacionados o que interactúan para establecer políticas, objetivos y procesos para lograr estos objetivos, relacionado con la calidad.



Sistema de Gestión de la Calidad (SGC): Serie de actividades coordinadas realizadas sobre un conjunto de elementos para lograr la calidad de productos o servicios ofrecidos al cliente. Planear, controlar y mejorar los elementos de una organización que influyen en el cumplimiento de los requisitos del cliente y lograr su satisfacción.



Sistema que describe los factores claves de la Organización Ciclo PHVA de la calidad (Deming)

Proceso de mejora continua y plan de mejora

Se desarrollaron ambos, proceso y plan, como actividades mutuamente relacionadas para logar un resultado exitoso frente al modelo de acreditación y a las convocatorias de ProCalidad:

- **Mejora continua:** actividad recurrente para mejorar resultados medibles. Es el proceso continuo de establecer objetivos y encontrar oportunidades para la mejora, mediante el uso de hallazgos de la autoevaluación. Generalmente, conduce a una acción correctiva o una acción preventiva. Se ha debido internalizar como valor dentro del cambio cultural del IESTPN-Citen.
- **Plan de mejora:** se establece a partir de la autoevaluación y el diagnóstico actual (real situación del momento) para alcanzar la situación ideal futura

planteada. Este documento despliega las acciones de las unidades (direcciones, oficinas y similares) a fin de lograr las metas propuestas, considerando los recursos necesarios para su ejecución.

Misión y visión del instituto de Educación Superior Tecnológico Público Naval Citen

Se revisaron la misión y la visión para verificar su coherencia en relación con el proceso de acreditación.

- **Misión:** formar militar, profesional, técnica y físicamente a los alumnos para lograr un alto grado de instrucción, elevada moral y preparación físico-mental, y puedan así desempeñarse eficientemente en el Servicio Naval, al graduarse como oficiales de mar de la Marina de Guerra del Perú. Además, proporcionar capacitación y perfeccionamiento al personal, en los niveles correspondientes, de acuerdo con las reglamentaciones vigentes.
- **Visión compartida:** ser un instituto de educación superior tecnológico público en permanente innovación y de reconocido prestigio, que permita garantizar una formación continua al personal técnico naval, con el fin de satisfacer las necesidades presentes y futuras de la Marina de Guerra del Perú.

De no haber estado acordes al Proceso de Acreditación, deberían haberse reformulado.

Proceso de implementación del actual sistema educativo de calidad en educación superior Tecnológica del IESTPN-Citen.

Desde 2013, el IESTPN-Citen está en proceso de implementar una de las políticas asociadas de largo plazo de la Marina de Guerra del Perú, cuyo objetivo es "contar con un sistema educativo de calidad en la educación superior tecnológica". Este esfuerzo institucional debe materializarse con la participación en dos procesos:

- *Acreditación de carreras profesionales técnicas ante el Sineace.*
- *Participación en concursos de financiamiento de planes de mejora de carreras profesionales técnicas convocados por ProCalidad*, organismo componente del Sineace, cuya misión es "fortalecer e incentivar a los institutos de educación superior tecnológico públicos en la búsqueda de la calidad y excelencia educativa".

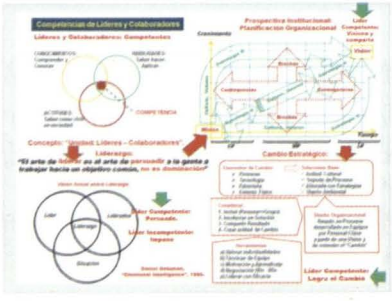
3. Métodos utilizados

Para implementar el SGC del IESTPN-Citen y plantear el cambio cultural, se han empleado y aplicado estrategias y herramientas del planeamiento estratégico y del análisis FODA. En adición, para alcanzar el éxito en la consecución de cualquier objetivo institucional, es necesario ejercer un liderazgo proactivo dirigido a gestionar el gran cambio.

Planeamiento estratégico

Proceso realizado con el propósito de prever el futuro institucional y desarrollar procedimientos y operaciones necesarios para alcanzarlo y crear el futuro. Se evaluó lo siguiente:

- **Misión:** las tareas de la misión deben fijarse desde la perspectiva del "qué hacemos", el "cómo lo hacemos", el "para quién lo hacemos" y el propósito del "por qué lo hacemos". Con particular atención en el "cómo lo hacemos", para que esté alineado con los conceptos de mejora continua en la calidad educativa hacia la excelencia y el "por qué lo hacemos", para contribuir con los intereses nacionales y marítimos del Perú y las institucionales de la Marina de Guerra.
- **Visión:** establece una visión compartida y da sentido al trabajo en equipo. Determinar "cuánto queremos crecer" y en "qué periodo" permite la visión y construcción del futuro común, verificando que esté alineado con los conceptos de mejora continua en la calidad educativa camino hacia la excelencia.
- **Trabajo en equipo:** debe desarrollarse como un conjunto de personas con capacidades que se complementan y están comprometidas con un propósito común, un conjunto de metas de resultado, con la perspectiva de ser responsables los unos con los otros.
- Las posibles barreras, brechas y contingencias que se pudieran presentar.



Análisis FODA

Auditoría	Oportunidad	Amenaza
Fortaleza	Potencialidad	Riesgo
Debilidad	Reto	Limitación

Análisis FODA

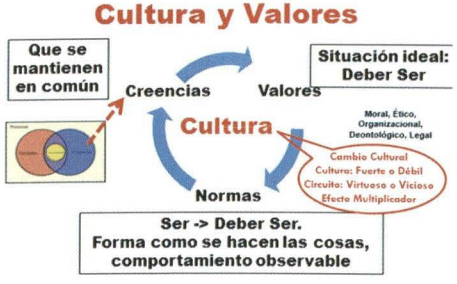
Se analizó y evaluó lo siguiente:

- Cuán involucrados y comprometidos están los grupos de interés internos y externos en la aplicación de la "mejora continua". Se decidió trabajar para apoyar el sistema de gestión de la calidad educativa. Los grupos de interés van desde los Ministerios de Defensa y Educación, el Gobierno Regional del Callao, la Contraloría General de la República, el Alto Mando Naval y las direcciones y comandos operativos, la sociedad peruana en general, hasta la Alta Dirección del IESTPN-Citen, sus jefes y colaboradores, docentes, administrativos, egresados y al alumno mismo de la carrera profesional técnica.
- Las fortalezas y debilidades inherentes a los recursos, la organización, la misión y la visión. Se evaluaron los puntos en el organigrama que debían reforzarse. ***Se establecieron cuatro puntos críticos relacionados con aspectos de acreditación, investigación, coordinación académica y titulación*** que permiten (o no) la continuidad de los procesos del SGC educativa e incluirlas en el manual de organización y funciones (MOF).
- La oportunidad de participar plenamente o la amenaza de quedar fuera de todos los procesos de acreditación del Sineace y del financiamiento de los planes de mejora de las carreras profesionales técnicas propias a través de las convocatorias de ProCalidad.

Cultura y cambio cultural

- La cultura se evaluó desde la perspectiva del conjunto de "creencias, valores y normas de la organización": dónde somos fuertes y dónde se debe reforzar.
- El cambio cultural se evaluó desde la perspectiva de internalizar la "mejora continua" como un valor organizacional, reforzando el circuito virtuoso cultural y considerando el impacto en la cultura naval y social vigentes.
- Ambos, cultura y cambio, se evaluaron desde la perspectiva del "circuito virtuoso" y del "circuito vicioso"; se analiza cuál prevalece en la cultura naval y el "efecto multiplicador" esperado que debería tener la mejora continua en el futuro profesional a nivel del instituto y, en lo personal, a nivel familiar y social.





Estilo de liderazgo

- Se evaluó el estilo de liderazgo practicado al interno de la institución. Se concluyó que ***se requiere un liderazgo proactivo para gestionar el cambio y compartir la visión de futuro***. No es solo a nivel de la alta dirección del instituto, sino en todo nivel de responsabilidad, como jefes de departamento y oficina, docentes, administradores, hasta llegar al alumno en cada aula, taller o laboratorio donde se presenta el proceso de enseñanza-aprendizaje.
- Se estableció que principalmente se debe buscar el cambio cultural en la actitud para internalizar el concepto de "mejora continua", gestionar por procesos, adaptar la estrategia a los cambios en el organigrama y el MOF.

Gestión del proceso

Se explica con gran simplicidad los pasos seguidos desde la perspectiva de un proceso:

- **Evaluar la misión y la visión de futuro compartida:** en nuestro instituto se evaluó la misión existente y se establecieron las actividades que permitieran el logro de la visión de modo conjunto, entre los diferentes miembros de la comunidad educativa. Si fuera necesario, una o ambas deberían ser reformuladas. En el presente caso no ha sido necesario.
- **Compromiso:** se realizaron talleres de sensibilización y actividades para que las autoridades, docentes, administrativos, alumnos y egresados del IESTPN-Citen se involucraran, internalizaran y se comprometieran con la importancia y la necesidad de establecer planes de mejora. Asimismo, para iniciar los procesos de acreditación y, potencialmente, alistarse adecuada y oportunamente para las convocatorias de ProCalidad.
- **Ley 29394, capítulo II, artículo 39:** citada en la introducción al presente ensayo. Para estar acorde a la ley, se efectuó la revisión de documentos de gestión como el MOF, pues se requiere tener personal a cargo de las Oficinas de Gestión de Procesos y Calidad Educativa; Investigación Científica y Desarrollo Tecnológico; títulos y diplomas y áreas educativas. Es necesario resaltar que estas oficinas son de reciente implementación y buscan dar continuidad a los procesos y mantener los logros de la mejora de la calidad educativa en nuestra institución, dando valor agregado a todos los procesos internos.
- **Comités de calidad por carrera profesional técnica:** se establecen con particular atención a las carreras seleccionadas para acreditar y a la actualización permanente de cada carrera ya acreditada. Es oportuno mencionar que se ha realizado un trabajo en equipo coordinado entre los

miembros del Comité de Calidad y jefes de los diferentes departamentos y oficinas.

- **Indicadores:** se verificaron los indicadores de gestión para establecer los planes de mejora.

4. Resultados obtenidos

En el periodo 2013-2016, el IESTPN-Citen ha logrado implementar con éxito la política de largo plazo de la Marina de Guerra del Perú de "contar con un sistema educativo de calidad en la educación superior tecnológica".
Este esfuerzo institucional ha logrado alcanzar el éxito en su participación en los diferentes procesos de acreditación del Sineace y de las convocatorias de financiamiento de ProCalidad, incluyendo el cierre de cada convenio ejecutado para el cierre respectivo y la transferencia de los bienes.

4.1. Acreditación de carreras profesionales técnicas

En el periodo 2013-2016, el IESTPN-Citen acreditó siete carreras profesionales técnicas, que se mencionan a continuación en orden cronológico:

2014

- **CPT de Electrónica:** recibió su Resolución de Acreditación el 30 de enero de 2014, con una vigencia de tres años, al haber obtenido 327 puntos en la evaluación externa realizada en 2013. Se debe iniciar su proceso de reacreditación en el primer trimestre de 2017, bajo el nuevo modelo de acreditación.
- **CPT de Enfermería Técnica, Foránea:** recibió su Resolución de Acreditación el 22 de diciembre de 2014, con una vigencia de dos años, al haber obtenido 292 puntos en la evaluación externa. Se debe iniciar su proceso de reacreditación en el primer trimestre de 2017, bajo el nuevo modelo de acreditación.

ACREDITACIÓN: CCPPTT

CCPPTT	RESOLUCIÓN	VIGENCIA	CPT	RE ACREDITACIÓN
Electrónica	30 Ene 2014	3 años 327 puntos	Nata	30 Ene 2017
Enfermería Técnica	22 Dic 2014	2 años 292 puntos	Foránea	22 Dic 2016
Sensores	09 Ene 2015	3 años 337 puntos	Nata	09 Ene 2018
Telemática	09 Ene 2015	3 años 334 puntos	Nata	09 Ene 2018
Administración Naval	18 Nov 2015	3 años 325 puntos	Nata	18 Nov 2018
Electricidad	18 Nov 2015	3 años 330 puntos	Nata	18 Nov 2018
Motores Navales	En proceso	3 años 324 puntos	Nata	

Toda CPT Acreditada debe presentar un Informe de Seguimiento Anual en la fecha de la Resolución de Acreditación.



2015

- **CPT de Sensores y CPT de Telemática:** recibieron su Resolución de Acreditación el 9 de enero de 2015, con una vigencia de tres años, al haber obtenido 337 puntos y 334 puntos, respectivamente, en la evaluación externa.
- **CPT de Administración Naval y CPT de Electricidad:** recibieron su Resolución de Acreditación el 18 de noviembre de 2015, con una vigencia de tres años, al haber obtenido en la evaluación externa 325 y 330 puntos, respectivamente.

2016

- **CPT de Motores Navales:** al haber obtenido 324 puntos en la evaluación externa, debe recibir su Resolución de Acreditación en diciembre de 2016, con una vigencia de tres años.

4.2. Participación en convocatorias de financiamiento de planes de mejora

El IESTPN-Citen cuenta con seis carreras beneficiadas con el financiamiento de planes de mejora de ProCalidad, cuatro en la modalidad "Camino hacia la Excelencia", al estar acreditadas, y dos en la modalidad de "Iniciación al Cambio", con el compromiso de acreditarse dentro de los siguientes seis meses de ganada la convocatoria. Se mencionan en orden cronológico:

2015

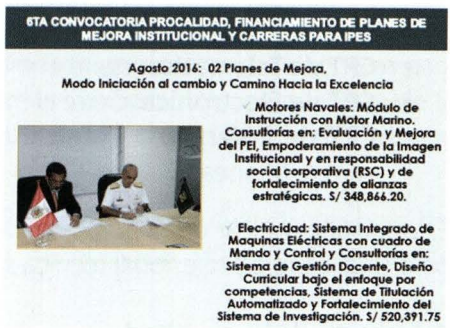
- **CPT de Telemática en la modalidad "Iniciación al Cambio":** en enero de 2015 se firmó el convenio perteneciente a la primera convocatoria realizada por ProCalidad, que aprobó su Plan de Mejora y permitió, por ejemplo, la adquisición del Laboratorio de Tecnología de Radar y del Laboratorio de Tecnología de Telecomunicaciones por el monto de S/ 325.080,92.
- **CPT de Electrónica en la modalidad de "Camino hacia la Excelencia":** en julio de 2015 se firmó el convenio perteneciente a la tercera convocatoria y se obtuvo el financiamiento para su Plan de Mejora, que permitió, por ejemplo, adquirir equipos de laboratorio, implementar el taller de investigación y capacitar a docentes por S/ 421.487,29.
- **CPT de Sensores en la modalidad de "Camino hacia la Excelencia":** en julio de 2015 se firmó el convenio perteneciente a la tercera convocatoria y se obtuvo el financiamiento para su Plan de Mejora, que permitió implementar, por ejemplo, el Laboratorio de Automatismos

con plantas de control de presión, temperatura, caudal y nivel por S/ 388.240,02.

- **CPT de Enfermería Técnica (Foránea) en la modalidad de "Camino hacia la Excelencia":** en julio de 2015 se firmó el convenio perteneciente a la tercera convocatoria y se obtuvo el financiamiento para su Plan de Mejora, que permitió la remodelación y repotenciación del Laboratorio de Cómputo por S/ 475.407,10.

CCPPTT Beneficiadas: Convocatorias de Pro Calidad

CCPPTT	Condición	Concursos		Financiamiento Planes de Mejora	Cierre
		Postulados	Ganados		
Telemática	Nata	1ro	1ro Enero 2015	Iniciación al Cambio	Sí
Electrónica	Nata	1ro y 3ro	3ro Julio 2015	Camino hacia la Excelencia	Sí
Sensores	Nata			Camino hacia la Excelencia	Sí
Enfermería Técnica	Foránea	3ro		Camino hacia la Excelencia	Sí
Motores Navales	Nata	6to	6to Agosto 2016	Iniciación al Cambio	
Electricidad	Nata			Camino hacia la Excelencia	



2016

- **CPT de Motores Navales en la modalidad "Iniciación al Cambio":** en agosto de 2016 se firmó el convenio perteneciente a la sexta convocatoria realizada por ProCalidad, que aprobó su Plan de Mejora y permitió la adquisición de un Módulo de Instrucción con Motor Marino, capacitación y consultorías en evaluación y mejora del PEI, empoderamiento de la imagen institucional y en responsabilidad social corporativa (RSC) y fortalecimiento de alianzas estratégicas, entre otras mejoras, por un monto de S/ 348.866,20.
- **CPT de Electricidad en la modalidad de "Camino hacia la Excelencia":** en agosto de 2016 se firmó el convenio perteneciente a la sexta convocatoria realizada por ProCalidad, que aprobó su Plan de Mejora y permitió la adquisición de un sistema integrado de máquinas eléctricas con cuadro de mando y control, capacitaciones y consultorías en sistema de gestión docente, diseño curricular bajo el enfoque por competencias, Sistema de titulación automatizado y fortalecimiento del sistema de investigación, entre otros, por un monto de S/ 520.391,75.

4.3. Cierre de convenios terminados de ejecutar (2016)

Al haber finalizado la ejecución de los planes de mejora de cuatro de las carreras profesionales técnicas en mención, se realizaron los respectivos cierres

demostrando que se han desarrollado las distintas capacitaciones, y que tanto docentes como alumnos de las respectivas carreras fueron correctamente inducidos en el uso y explotación de los diversos equipos y sistemas recibidos en calidad de transferencia de bienes:

- **CPT de Sensores:** cierre el viernes 13 de mayo de 2016, presidido por el Alto Mando Naval y el director ejecutivo de ProCalidad, demostrando el involucramiento y compromiso en este cambio cultural hacia la mejora continua camino a la excelencia.
- **CPT de Telemática:** cierre el martes 28 de junio de 2016.
- **CPT de Electrónica:** cierre el miércoles 21 de setiembre de 2016.
- **CPT de Enfermería Técnica:** cierre el viernes 7 de octubre de 2016, carrera foránea.

Es oportuno indicar que el proceso de transferencia de los bienes adquiridos para cada carrera profesional técnica se encuentra en proceso.

5. Impacto de los resultados

Todos los logros alcanzados en el camino emprendido para la mejora de la calidad educativa en nuestro instituto han generado un cambio en los mecanismos de trabajo:

- Han tenido un efecto multiplicador y han servido (y continúan sirviendo) como una motivación institucional.
- Han reforzado el trabajo en equipo por convicción y motivación,
- Es un trabajo que ha requerido de tiempo, pero está dando sus frutos. Ya no es una labor de islas independientes e incomunicadas, sino un trabajo coordinado, interdisciplinario, intercomunicado e interactivo de todos los elementos de nuestra comunidad educativa.





Ser un IESTP referente

En 2016, el IESTPN-Citen fue considerado como referente para instituciones, nacionales e internacionales, que deseen intercambiar experiencias y conocer la gestión que se realiza en pos de la mejora de la calidad educativa camino a la excelencia:

a. 30 de mayo a 1 de junio de 2016: pasantía de tres docentes del Instituto de Educación Superior Tecnológico Nueva Esperanza de Trujillo (La Libertad).

b. 1 de julio de 2016: visita del comisionado presidencial de Honduras para la Calidad de la Educación, señor Marcial Solís Paz, acompañado de la tercera secretaria de la Embajada de Honduras en el Perú, señorita Lesny López Fuentes.

c. Del 7 al 11 de noviembre de 2016: pasantía de cuatro docentes del Instituto de Educación Superior Tecnológico Honorio Delgado de Arequipa.



Visita del Comisionado Presidencial de Honduras para la Calidad de la Educación, Sr. Marcial Solís Paz y el 3er Secretario de la Embajada de Honduras en el Perú, Srta. Lesny López Fuentes, 01 Julio 2016



Celebraciones por Semana de FFAA 22 Setiembre 2018: IESTPN – CITEN organiza tradicional reunión de confraternidad entre alumnos de IESTPM.

6. Lecciones aprendidas para compartir

Lo siguiente es un un resumen de lo expuesto:

Se alcanza la calidad educativa aplicando la mejora continua en la gestión de procesos:

- Para el IESTPN-Citen es una prioridad el aseguramiento de la calidad demostrada por algunas carreras profesionales técnicas, como ejemplo a seguir para todas las otras carreras brindadas en nuestro instituto.
- Se brindan medidas y se establecen políticas que permitan la implementación de una gestión por procesos, lo que es beneficioso para la

institución en general, ya que no solo se asegura la calidad, sino que sirve de mecanismo para la mejora continua.

El éxito de la gestión solo se logra con la participación de todos los grupos de interés mediante procesos continuos y permanentes de revisión y mejora:

- El camino hacia la excelencia a través de la mejora continua de la calidad educativa no es un camino simple ni sencillo. Requiere la colaboración y el compromiso de todos los miembros de la comunidad educativa, de todos los grupos de interés. Cada uno debe ser consciente y estar comprometido con los objetivos permanentes planteados para alcanzar el deseado éxito.
- Durante el periodo 2013-2016, se evidenció cómo el involucramiento del personal en el instituto se ha ido incrementando paso a paso. Se aprecia una gran diferencia entre el primer proceso de acreditación y el último realizado en 2016, pues cada vez son más y mejores los aportes, las iniciativas, las autoevaluaciones y las propuestas de mejora.

Se requiere un liderazgo proactivo para gestionar el cambio y compartir la visión de futuro, no solo a nivel de la Alta Dirección del IESTPN-Citen, sino en todo rango de responsabilidad hasta el alumno en cada aula, taller o laboratorio donde se brinda el proceso de enseñanza-aprendizaje.

Organigrama y MOF:

- De requerirse, realizar cambios en el organigrama y MOF, para dar continuidad a procesos.
- Los documentos de gestión rigen las actividades realizadas en el instituto, pero tienen un periodo de vigencia. En consecuencia, es necesario que sean revisados periódicamente para evaluar si se han dado cambios que deberían ser reflejados en ellos. Los documentos de gestión no deben encasillar nuestras acciones, sino deben adecuarse a ellas.
- Nuestro organigrama evidenciaba puntos débiles críticos, por razones propias de ser una institución castrense. El personal tiene alta rotación y su permanencia es no mayor a dos años y a veces menos en los diferentes departamentos y oficinas, lo que genera la necesidad de crear algunas oficinas y designar como encargados a personal permanente para darle continuidad. Al ser percibidos no como cargo principal sino como cargo colateral, muchas veces no son atendidos prioritariamente. Las oficinas

de Gestión de Procesos y Calidad Educativa, Investigación Científica y Desarrollo Tecnológico, Títulos y Diplomas y Áreas Académicas fueron creadas desde 2013 hasta la fecha.

Todo proceso de acreditación y financiamiento de una carrera profesional técnica tiene efecto multiplicador y motivacional en sus pares.

- Es percibido directamente y puede ser reforzado a través de charlas de sensibilización a estudiantes, docentes, administrativos y egresados, para dar a conocer el proceso de acreditación de sus respectivas carreras. Mediante los medios de comunicación internos y externos (página web, intranet, periódicos murales, banners, etc.), los administrativos, docentes, egresados y estudiantes en general toman conocimiento del proceso de acreditación y se les genera expectativa. Con la difusión de los logros obtenidos se despierta el interés sobre el tema en las carreras que aún no han pasado por ese proceso.

Visión de futuro compartida e internacionalización del IESTPN-Citen:

- La internacionalización del IESTPN-Citen se considera parte fundamental y básica para el proceso de acreditación y mejora continua en su camino hacia la excelencia. Por ese motivo, se ha presentado al Alto Mando Naval para su consideración en reunión de los Estados Mayores de la Armada de la República de Colombia y la Marina de Guerra del Perú los siguientes temas de interés incluidos en el Acta de Reunión entre la Escuela Naval de Suboficiales de ARC Barranquilla y el IESTPN-Citen durante la pasantía en noviembre de 2016:

- *Iniciar la gestión para la acreditación internacional institucional del IESTPN-Citen* ante el Consejo Nacional de Acreditación de Colombia, proceso a iniciarse a través de la Escuela Naval de Suboficiales de la ARC de Barranquilla.

- Coordinar y establecer los procedimientos requeridos para viabilizar el intercambio entre docentes y alumnos de ambas escuelas en carreras profesionales técnicas afines.

- Coordinar y establecer los procedimientos requeridos para viabilizar la investigación científica combinada entre las escuelas de ambos países en carreras profesionales técnicas afines.

- Establecer un cronograma para la acreditación y reacreditación de las carreras profesionales técnicas más aptas.



Pasantía del IESTPN CITEN a ENSB Colombia por 6ta Convocatoria de Planes de Mejora de ProCalidad del 14 al 18 Noviembre2016



7. Conclusión

La gran conclusión final es: *"Implementar el SGC para gestionar la mejora continua es el inicio del cambio y la vía correcta para alcanzar la excelencia académica como visión de futuro institucional compartida".*

8. Sugerencias

Para quienes tengan situaciones similares a las del IESTPN-Citen se sugiere:

- Revisar el organigrama, el MOF, la misión y la visión de futuro, que deben ser compartidos por todos los grupos de interés de la propia comunidad educativa, para verificar que estén alineados con los conceptos de mejora continua en la calidad educativa.
- Evaluar la conveniencia de establecer un comité de calidad institucional y no solo comités de calidad para cada carrera profesional técnica, a fin de facilitar la toma de decisiones y lograr el involucramiento de todos los actores del SGC.


INSTITUTO DE EDUCACIÓN SUPERIOR
TECNOLÓGICO PÚBLICO NAVAL-CITEN
BASE NAVAL DEL CALLAO
LEYENDA
CANCHA DE FUTBOL
CAMPO DE MANIOBRAS
ESPLANADA PRINCIPAL
ÁREA TOTAL: 423,165 m2





BAP *Angamos* zarpando, el 20 de julio de 2016, para participar del despliegue operacional Subdiex-2016.

Insignia del comando en la Marina de Guerra del Perú, representada por la proa del glorioso monitor *Huáscar*.

Experiencias de un Comandante de Submarino

Capitán de fragata Percy Isaac Suárez Cáceres
Magíster en Dirección Estratégica y Liderazgo por la Pontificia Universidad Católica del Perú. Calificado como submarinista desde enero de 1999, ha sido dotación de varias unidades submarinas pertenecientes al Escuadrón de Submarinos, fue comandante del BAP *San Lorenzo* y segundo comandante y comandante del BAP *Angamos*. Con esta nave participó en la 13.ª edición del desplazamiento Subdiex de 2016. Fue capacitado en el Centro de Formación de Submarinistas de la Marina Alemana, donde siguió el curso de sonares de baja frecuencia. Fue el primer oficial extranjero que aprobó el curso de Comandantes de Unidades Submarinas en el Escuadrón de Submarinos Alemán. Trabaja en los Servicios Industriales de la Marina, a cargo del área de Submarinos.



RESUMEN
Ser comandante de una unidad de combate es la cúspide de la vida operativa de un oficial de Marina. Comandar una unidad submarina requiere sinergia entre la experiencia navegando en inmersión, los conocimientos procesados por el comandante y su liderazgo. El capitán de fragata Percy Suárez Cáceres relata en este artículo su experiencia como comandante de una unidad submarina e incide en la importancia del *crew resource managment* como herramienta de gran utilidad durante el desarrollo del comando.

PALABRAS CLAVE
Liderazgo, capital humano, SHELO, programa Desi, Kallpa.

ABSTRACT
Being a Commander of a Combat Unit is the Summit of the operational life as a naval officer. Commanding a submarine unit requires a synergy between the experience sailing in immersion, the knowledge processed by the Commander and its leadership. The Commander Percy SUAREZ Caceres tells in this article its experience as a Commander of a Submarine Unit and it stresses the importance of the Crew Resource Management as tool of great utility during the development of the Commando.

KEYWORDS
Leadership, Human Resource, SHELO, DESI Program, KALLPA.

Inicié mi comando con un primer reto, el submarino en periodo de mantenimiento, en el dique flotante, a cargo de los Servicios Industriales de la Marina (SIMA). En ese periodo tuve la oportunidad de afianzar aún mas el concepto del operario simista, capital humano con amplia experiencia en materia de reparación y mantenimiento, al ver cómo el BAP *Angamos*, submarino que comandé, iba recuperándose día a día. Las destrezas desarrolladas por dicho astillero son dignas de reconocimiento en el área de submarinos, encabezados por el ingeniero Víctor Marquesado, quien posee una experiencia de vida en submarinos tipo 209, desde que estos arribaron, procedentes del puerto de Kiel, en Alemania, al puerto del Callao, hace ya 36 años.

• Artículo recibido el 14 de marzo de 2017, aprobado para su publicación el 20 de marzo de 2017.

Las tareas eran muchas y las ansias por recuperar la operatividad y el nivel de entrenamiento eran aún mayores. Teníamos que desarrollar un planeamiento similar a un juego de ajedrez, no podían haber errores, desde la misión hasta la visión. Sin embargo, uno de los objetivos en la ruta cambió el 13 de agosto de 2015, cuando recibimos oficialmente un segundo reto: preparar la unidad con la finalidad de participar en la decimotercera edición del programa DESI[1], que se llevaría a cabo en la costa este de Estados Unidos de América de julio a diciembre de 2016.

Contábamos con menos de 11 meses para encontrarnos listos, no solo en el aspecto del material sino también en el aspecto del entrenamiento del capital humano. Recuperar el nivel de entrenamiento a fin de representar a la patria en un evento de tal magnitud era nuestro objetivo primario.

El modelo SHELO[2], tal como lo desarrolló el psicólogo inglés Elwin Edward en 1972, y que fue perfeccionado en 1975 por Frank Hawkins al añadir el elemento humano, fue una de las guías para el cumplimiento de los objetivos encomendados durante mi comando. Este modelo propone a la persona como referencia central, sabiendo las limitaciones que posee para el cumplimiento de sus tareas. Uno debe adecuar los demás componentes del modelo con la finalidad de mejorar la eficiencia del individuo al querer alcanzar un objetivo. El entorno y la máquina deben adecuarse al individuo, nunca en sentido inverso.

El *software* está referido al soporte logístico, que incluye la información, los pedidos de material, los procedimientos, las listas de chequeo, la tramitación documentaria, los cronogramas de actividades, etc., es decir, los cimientos para el cumplimiento de mis objetivos durante el periodo como comandante de unidad.

El *hardware* es representado por los equipos y sistemas que conforman la unidad submarina. Para el caso del BAP *Angamos* el *hardware* en parte nuevo, debido a que, entre otros sistemas, contábamos con nuevos sonares y sistema de control de tiro, en su conjunto denominado Kallpa, desarrollado completamente en la Fuerza de Submarinos del Perú, mediante el apoyo e interés de jóvenes universitarios e ingenieros y, por supuesto, de altas autoridades de la institución.

---

1. *Diesel Electric Submarine Initiative* es un programa desarrollado por la Marina de Estados Unidos para incrementar su capacidad antisubmarina.
2. *Software, Hardware, Environmet, Lifeware and Others* es un modelo relacionado con el *crew resource managment*, que tiene la finalidad de hacer más eficiente el desempeño en el entorno laboral y social

El *environment* incluye no solamente las condiciones ambientales, como la temperatura y la adecuación a lugares confinados, sino también las condiciones psicológicas como el estrés y el clima laboral, factores importantes para el cumplimiento de los objetivos propuestos.

El *lifeware* o ser humano es el centro de gravedad de este modelo. Por eso considero de vital importancia la inteligencia emocional, que permite alcanzar el dominio propio, la confianza, la concentración, la motivación, la empatía, la conciencia social y el liderazgo. Este último aspecto es lo más importante durante el ejercicio del comando, y llegar a convertirse en un líder transformacional y no transaccional.

El *others* está representado por los *stakeholders* primarios y secundarios de mi "Empresa", como lo fueron mi dotación, mis superiores en la cadena de mando, el SIMA, la Dirección de Alistamiento Naval, la Dirección de Contrataciones de Material de la Marina, la Agregaduría Naval del Perú en Estados Unidos y los proveedores. Todos ellos, lógicamente, jugaron un rol importante en el cumplimiento de los objetivos durante mi comando. Además, se relacionaron con los demás elementos del modelo; como comandante de unidad, debí velar por que la relación de ellos con los otros elementos del modelo fuera cada vez más eficaz.



BAP *Angamos* efectuando maniobras, en el Atlántico Norte, con Helicóptero *Seahawk* SH60R.

Luego de casi seis meses de impecable y ardua labor en el astillero, quedamos a flote en el muelle de submarinos de la Base Naval del Callao. Nos quedaban cinco meses para llegar a un nivel óptimo de entrenamiento para hacer frente a la flota antisubmarina mas poderosa del mundo, tremendo reto en nuestra carrera profesional como submarinistas. La institución había apostado por el BAP *Angamos*. El modelo SHELO debía continuar implementándose, pero el objetivo final demandaba mucho más esfuerzo aún.

Iniciamos nuestro periodo de pruebas, en puerto y en la mar, luego de la etapa de mantenimiento de la unidad. Con el pasar de los días la relación con el hardware se tornó cada vez más amigable. El sistema Kallpa[3] ha sido diseñado exactamente a requerimiento del submarinista peruano y las nuevas amenazas que hoy afrontan las unidades submarinas han sido disminuidas por las nuevas capacidades de este sistema.

Llegó el día del zarpe, 20 de julio de 2016, fecha memorable para los que se encontraban bajo mi comando en el BAP *Angamos*, pues ese día concluimos con el largo, estresante y difícil camino de preparar la unidad y el capital humano, para cumplir la tarea que la Marina de Guerra del Perú nos había encomendado.



BAP *Angamos* amarrado en la Estación Naval de Mayport, durante el desplazamiento SUBDIEX-2016

3. KALLPA(Vocablo quechua que significa Fuerza): Nuevo sistema de sonares y control de tiro, para submarinos, desarrollado completamente en Perú.



BAP *Angamos* zarpando, el 20 de julio del 2016, para participar del despliegue operacional Subdiex-2016

Ese día, dejar por la banda de babor la boya de separación de tráfico marítimo en el puerto del Callao, para luego entrar en inmersión, con dirección a Estados Unidos, generó sentimientos encontrados en varios tripulantes de la dotación. Habíamos logrado cumplir con la preparación de la unidad, pero la familia se quedaba en el muelle, esperanzada en nuestro pronto retorno.

Orgullosos de haber cumplido con nuestro primer hito en el desplazamiento hacia Estados Unidos, iniciamos nuestra singladura, cuyo destino era la península de La Florida, exactamente al puerto de Mayport, a 3.900 millas náuticas del Callao.

El tránsito dentro del territorio nacional fue netamente para afianzar la relación *software, hardware, lifeware.*

En ese periodo utilizamos una herramienta valiosa para la evaluación de los señores oficiales, durante los tránsitos a profundidad de periscopio: la ventana de Johari, usada en *crew resource management*, que permite al comandante de la unidad submarina evaluar comportamientos y reacciones de los oficiales de guardia, bajo condiciones de estrés permanente. Por ejemplo, la presencia de varios contactos a profundidad de periscopio, sin tener que bajar a profundidad de seguridad, siempre y cuando el oficial en el periscopio maniobre para que los contactos de superficie no ingresen al círculo de seguridad de la unidad, empleando intervalos de observación, lo que incrementa la incertidumbre y la responsabilidad del oficial de guardia. El área de la ventana de Yohari, que está

referida a la zona oculta, describe la zona que "yo no conozco" y que "los demás tampoco conocen" y se logra descubrir en momentos de estrés máximo. Tal como lo señala Daniel Goleman en su libro *La inteligencia emocional*, la amígdala, localizada en las profundidades de los lóbulos temporales del cerebro, procesa y almacena reacciones emocionales, es decir, activa un dispositivo de seguridad ante situaciones de emergencia o de peligro de manera instintiva, de tal forma que no se pierde tiempo en raciocinios. Con esto se consiguió que los oficiales de guardia, luego de maniobrar en situaciones complejas a profundidad de periscopio, desarrollaran esa destreza y que efectuaran cálculos matemáticos inmediatos para determinar si los contactos ingresarían al "círculo de seguridad"[4] de la unidad, así como el calculo de los intervalos de observación de los diferentes contactos, maniobrando de manera automática ante la presencia de contactos amenazante.. Luego de 24 días de navegación en inmersión (solo salimos a superficie para cruzar el canal de Panamá), arribamos a la Base Naval de Mayport, que alberga a la Cuarta Flota de la Marina de Estados Unidos.



Ventana de Johari: Herramienta de *crew resource management*, utilizada para evaluar comportamientos en estado de estrés.

4. Círculo de seguridad: círculo cuyo centro es la unidad submarina y cuyo radio está determinado por la máxima velocidad desarrollada por una clase de unidad sumada a 7 nudos desarrollado por la nave, multiplicado por el tiempo que le toma llegar desde la profundidad de periscopio hasta la profundidad de seguridad.



Avión antisubmarino P8A, detectado por el BAP *Angamos* durante los ejercicios efectuados en el Atlántico Norte.

Durante la maniobra para nuestro primer ingreso a la Estación Naval de Mayport, observamos una gran cantidad de unidades de superficie y submarinas con las cuales íbamos a interactuar en los próximos meses. Sabíamos que el reto era complicado, pero las ansias por efectuar operaciones con esa poderosa flota y el nivel de entrenamiento con el que contábamos era inmensamente mayor.

Fueron casi cuatro meses de interacción con la Marina de Estados Unidos. Aviones, helicópteros, submarinos, portaaviones, destructores y todo lo asignado a la Cuarta Flota de Estados Unidos interactuó con nosotros en ese tiempo. Fue una experiencia profesional formidable para nosotros, puesto que pusimos en práctica años de experiencia en inmersión y la capacitación brindada por la Marina de Guerra del Perú. Reconfortante fue también la prueba del sistema Kallpa. Sus resultados más que satisfactorios.

Sin duda la parte operativa es lo más importante en estos desplazamientos. Sin embargo, las actividades sociales en puerto jugaron un rol decisivo, para incrementar y afianzar los lazos de amistad con dotaciones operativas de la Marina estadounidense. Interactuar socialmente con pilotos de aeronaves Sea Hawk y aviones

P8A, unidades netamente antisubmarinas, fue realmente interesante y productivo, en el sentido de saber lo que piensa un piloto con gran experiencia antisubmarina al efectuar la búsqueda de unidades submarinas como las nuestras.

El huracán Mathew, que azotó la península de La Florida durante nuestro desplazamiento, fue excusa para que el marino peruano mostrara sus cualidades altruistas. Luego del paso del huracán por la ciudad de Mayport, la dotación del BAP *Angamos* efectuó labor comunitaria en un colegio primario de la ciudad de Mayport, que corría el riesgo de reanudar sus labores escolares. Esta acción permitió que el centro escolar continuara de manera normal el desarrollo de sus actividades.

Luego de casi cuatro meses de operaciones con la Cuarta Flota, iniciamos el retorno a la patria, donde nos esperaban los familiares y amigos. Nutridos con nuevas experiencias en la mar, satisfechos por la labor realizada y, lo más importante aún, haber plasmado la experiencia adquirida y la capacitación recibida a lo largo de los años a los jóvenes oficiales que serán los líderes de las futuras dotaciones de los submarinos peruanos modernizados, es verdaderamente lo más reconfortante durante el periodo de mi comando.

Considero que una unidad de guerra en la mar es un mundo aparte. La Marina de Guerra del Perú proporciona a los líderes que ejercen comando el encargo de sus unidades y el poder de las armas. Los comandantes, bajo la aparente soledad del comando, son responsables de una navegación segura, de la eficiencia de



Dotación del BAP *Angamos* realizando ayuda social, tras el paso del huracán Mathew por la ciudad de Mayport, en el Centro Escolar Mayport Middle School.



Dotación de oficiales del BAP *Angamos*, participante en el desplazamiento Subdiex-2016. De izquierda a derecha: Teniente segundo Diego Alfaro, teniente segundo Víctor Linares, teniente primero Renzo Plücker, capitán de corbeta Omar León, capitán de fragata Percy Suárez, teniente primero Carlos Montero, teniente segundo Arturo Muñoz, teniente segundo Jaime Donayre.

los medios asignados para la operatividad de la unidad, del bienestar del capital humano encargado, entre otras muchas cosas.

El comando de unidad es el más difícil y exigente empleo que se le confiere a un oficial de la Marina de Guerra del Perú. Durante su ejercicio no existe un minuto en el que se pueda eximir de la responsabilidad conferida y sus privilegios en relación con sus obligaciones son ridículamente exiguos; sin embargo, el comando constituye el mayor incentivo que la Marina de Guerra del Perú otorga a sus mejores hombres.

Agradezco a la Marina de Guerra del Perú por la oportunidad que me brindó aquel 1 de julio de 2015. El capital humano fue la clave del éxito. Las experiencias imborrables durante esta faceta de mi vida profesional me servirán de mucho en el futuro. El periodo de mi comando en el BAP *Angamos* ha sido la labor operativa mas reconfortante durante estos primeros 25 años de servicio a la patria.

Todas estas vivencias me animaron a escribir este breve artículo, que tiene la finalidad de dar a conocer mi paso como comandante de una unidad submarina, que, estoy seguro, brindará un aporte al oficial que esté próximo a asumir su comando y un grato recuerdo a quienes tuvieron el privilegio de serlo.

BAP *Angamos*: Gran Almirante del Perú, don Miguel Grau Seminario: ¡Seguimos su ejemplo, perseverantes y agresivos!



Interdicción fluvial como parte de las operaciones conjuntas en el Vraem

Capitán de corbeta Juan Carlos Elías Vassallo
Licenciado en Ciencias Marítimo Navales por la Escuela Naval del Perú. Calificado en Capitanías y Guardacostas. Posee una maestría en Administración Portuaria Marítima y Pesquera en la Escuela Nacional de Marina Mercante. Ha seguido los cursos de Operaciones Ribereñas, Equipo Especial de Reacción (Inter-American Air Forces Academy, Estados Unidos), Pilotos y Empleo Táctico de Unidades Hovercraft e Instructor de Pilotos de Unidades Hovercraft. Se ha desempañado como jefe de la Unidad de Interdicción Ribereña de "El Estrecho", oficial primer ayudante de la Capitanía de Puerto de Iquitos, jefe de la Primera Escuadrilla Fluvial del Vraem y subjefe de la Escuela de Operaciones Ribereñas. Actualmente es capitán de puerto de Puerto Maldonado.



RESUMEN
Las dotaciones del Escuadrón Fluvial del Vraem ejercen control y vigilancia permanente en su área de responsabilidad, mostrando valentía, compromiso y profesionalismo en la realización de Operaciones Conjuntas. La Marina de Guerra del Perú, asume nuevas estrategias militares en concordancia con la evolución de nuevas amenazas internas, especializando a su personal en nuevas doctrinas de interdicción fluvial.

PALABRAS CLAVE: Vraem, Unidad de Interdicción Fluvial, tráfico ilícito de drogas, artillero, Hovercraft.

ABSTRACT
The Crew of the Riverine Squadron of VRAEM exercises a permanent control and surveillance on its area of responsibility, showing braveness, commitment and professionalism in the carrying out of Joint Operations. The Peruvian Navy assumes new military strategies according to the evolution of new internal threats, by specializing its crew in new doctrines of Riverine Interdiction.

KEYWORDS: VRAEM, Riverine Interdiction Unit, illegal drug trafficking, artilleryman, Hovercraft.

El Escuadrón Fluvial del Comando Especial Vraem (CE-Vraem) es uno de los elementos operativos del componente naval y está formado por tres escuadrillas fluviales. Cada escuadrilla se compone, a su vez, por dos unidades tipo Hovercraft GH 2000 TD(M), de fabricación inglesa. Cada una de estas seis plataformas ha sido designada, para efectos operativos, como Unidad de Interdicción Fluvial (UIF) y constituyen la punta de lanza del componente naval para las operaciones de control e interdicción fluvial, así como para el apoyo a la Policía Nacional del Perú en la lucha contra el tráfico ilícito de drogas (TID) en esta región del país, conformada por los valles de los ríos Apurímac, Ene, Mantaro y Urubamba.

• Artículo recibido el 21 de abril de 2017, aprobado para su publicación el 27 de abril de 2017

Estas son naves anfibias bien equipadas, altamente maniobrables y versátiles. No tienen limitaciones para navegar en aguas someras, incluso sobre la superficie de playas e islotes en el río. Constituyen, por ende, un blanco de alto valor militar para el enemigo, lo que es bien sabido por nuestras tripulaciones.

El día a día del escuadrón fluvial

El Escuadrón Fluvial iniciaba operaciones casi siempre antes del amanecer, antes de que apareciera el primer rayo de sol sobre las cumbres de los cerros verdes de la selva cusqueña y cuando la densa neblina aún camuflaba a las UIF durante su partida de la Estación Naval de Pichari, ubicada en el distrito de Pichari, provincia de La Concepción, departamento de Cusco. Era indiferente si el área de operaciones para la misión asignada ese día se encontraba al sur, al norte o al oeste, ser en los ríos Apurímac, Ene o Mantaro, respectivamente. Lo que sí era evidente era la tensión entre los tripulantes a bordo de las UIF, que crecía junto al riesgo de ser atacados conforme se alejaban de su estación.

Eran estas situaciones de tensión en las que uno se apoyaba en sus compañeros de patrulla, sin mencionarse entre sí la función que debían realizar, sin señalar al fusilero contiguo el sector de fuego sobre el cual tenía responsabilidad. Cada uno sabía lo que tenía que hacer, a quién debía asistir y qué sector de fuego adicional debía asumir en caso cayera el compañero que tenía al lado (eso había quedado claro en los entrenamientos). Cada tripulante tenía la plena convicción de que podía contar con su colega con el que codo a codo, con las armas listas, escudriñaban minuciosamente esos traicioneros farallones verdes de la selva del Vraem.

Situación diferente era la que vivía el "artillero", el tripulante menos afortunado (por estar más expuesto) de la dotación. Confiábamos en que el tuviese el arrojo, la valentía y el temple para romper contacto acertada y decididamente, aun estando herido, si la situación así lo exigía al producirse una emboscada (probabilidad siempre muy alta). El artillero es el tripulante que, posicionado en una torreta al centro de la cabina de pilotaje, empuña el arma de apoyo con mayor poder de fuego e inspecciona meticulosamente cada recodo de los escarpados cerros que se alzan haciendo sombra al paso de las UIF, solo y expuesto, bajo el sol o lluvia, de día o de noche, con una gran responsabilidad sobre sus hombros: es la protección de la escuadrilla.



Escuadrilla Fluvial N.º 1 en operaciones. Río Apurímac, abril de 2011.



UIF 101 en ejercicios contra emboscada. Enero de 2011.

Guardo especial recuerdo, de entre los hombres del VII Componente Naval que desempeñaron esta función en 2011, del comando Víctor. No solo debido a la destreza en el empleo de las armas de apoyo y en su precisión para batir objetivos colocados en los cerros durante los ejercicios, sino también por su carácter mismo: serio, observador, desconfiado, algo callado, siempre preocupado hasta acercarse a la paranoia en ocasiones, pero lo cierto es que disciplinado, con gran compañerismo y muy eficiente en las tareas asignadas. Marcaba la diferencia su actitud en algunas circunstancias; por ejemplo, durante el ocasional acercamiento a la población. Él no se acercaba, bajo ninguna circunstancia. Él se quedaba en su torreta, empuñando su arma de apoyo, sin decir algo. Solo obsequiaba, mediante un compañero, las golosinas de su racionamiento de combate a los niños de las comunidades y permanecía atento a los posibles puntos desde donde era probable que nos atacaran.

Era frecuente observar a los niños de las comunidades como San Antonio, Puerto Cocos, Valle Esmeralda, así como de algunas comunidades asháninkas de los ríos Ene y Apurímac, aproximarse llenos de curiosidad a las playas adonde llegaban las escuadrillas fluviales. En ocasiones interrumpían las clases en los colegios próximos a la ribera, para que niños y adultos presenciaran el evento sin precedentes: el arribo de patrullas de las Fuerzas Armadas a bordo de unidades Hovercraft.



Acercamiento a la población Boca Mantaro. Mayo de 2011.



Despliegue de reconocimiento sur. San Antonio, río Apurímac. Febrero de 2011.

El periodo del VII Componente Naval concluyó exitosamente en julio de 2011, con un incremento exponencial en los resultados de las operaciones contra el tráfico ilícito de drogas, con capturas de varios kilos de pasta básica de cocaína y, sobre todo, con una considerable cantidad de pozas de maceración de hoja de coca destruidas (87 en total) y, por ende, varias toneladas de producción de PBC neutralizada.



Detección de drenado de residuos químicos. Palmapampa, río Apurímac. Junio de 2011.



Incursión en laboratorio de procesamiento de PBC. Río Apurímac. Junio de 2011.

Las tripulaciones de las Unidades Hovercraft están conformadas por personal naval capacitado y entrenado de manera especializada en la operación de estas unidades. La cantidad de este personal es reducida y por eso muchos de ellos han prestado servicios en varios periodos en el Componente Naval del CE-Vraem. Es el caso del comando Víctor, quien regresó con el XIII Componente Naval en enero de 2016, respaldado por su experiencia y conocimiento del área de operaciones, pero nunca confiado, siempre con la firme convicción de la gran responsabilidad que nuevamente asumía.

La emboscada

Corría la mañana del 9 de abril de 2016 y la nación esperaba ansiosa los resultados de sus elecciones presidenciales. Las tripulaciones del Escuadrón Fluvial esperaban solamente arribar a la Estación Naval de Pichari sin novedad, después de haber cumplido los objetivos de esa misión. Se tenía información de posibles ataques a las patrullas desplegadas, por parte de los remanentes de Sendero Luminoso, que aprovechaban la dispersión del personal que se había movilizado por motivo de las elecciones presidenciales —la situación era más tensa que en cualquier otro día—, tal como había sucedido en años anteriores durante fechas electorales.

La Escuadrilla Fluvial N.º 1 navegaba con rumbo sur, en demanda de Pichari. Se aproximaban a la "curva de Mayapo", lugar poco agradable y odiado

por las tripulaciones, donde ya habían ocurrido algunos incidentes, como intentos de emboscadas a las escuadrillas. Esta curva presentaba un gran farallón muy empinado, que fácilmente permitía —como ya lo habían detectado las patrullas de reconocimiento del Ejército Peruano— cavar un pozo de zorro donde un francotirador tuviese al alcance a las UIF cuando se alejaran con rumbo sur. Fue en este preciso lugar en que esa mañana, a máxima velocidad, pasa la UIF 101 artillada con una ametralladora Dillon Aero, de gran poder de fuego, seguida de la UIF 102 artillada también con armas de apoyo.

El ruido de la primera ráfaga proveniente del cerro Mayapo rompió la calma a las 11:45 horas y puso en situación de combate a la escuadrilla. Los tiros fueron dirigidos a la UIF 102 que venía a retaguardia. La reacción de la escuadrilla fue inmediata; el piloto de la UIF 101 inició un rápido viraje de 180° para darle frente al sector de donde provenía el ataque y neutralizar la amenaza con fuego puntual (según lo establecido en la doctrina de combate fluvial); el artillero reaccionó más rápido y, antes de que la nave completara el viaje, él ya había girado la torreta donde se emplazaba su arma para abrir fuego y romper contacto. Esta acción permitiría que la UIF 102 pudiera realizar maniobras evasivas y se alejara en zigzag de la zona de ataque. Asimismo, los atacantes habían cambiado de objetivo mientras se realizaba raudamente este procedimiento.

Las siguientes ráfagas se dirigieron a la UIF 101; una fracción de segundo antes de que el comando Víctor abriera fuego, mientras aún giraba en su torreta para direccionar su arma, advirtió una ráfaga proveniente del cerro que impactaba en el agua y se proyectaba hacia él. De manera inexorable el comando fue impactado, a la vez que, con determinación, precisión y coraje, batía con fuego sostenido el área de donde provenía el ataque.

La patrulla que se encontraba abordo hizo lo propio, e impactó el área de emboscada con ráfagas a discreción y granadas de 40 mm. La escuadrilla continuó con el procedimiento de evasión hasta alejarse de la zona de emboscada, sin abandonar al artillero herido de su ametralladora. Enseguida el paramédico se apresuró a atender las heridas provocadas por esquirlas sobre las piernas y pelvis del comando. La atención se realizó sobre el puesto mismo del artillero, ya que Víctor no aceptó dejar su puesto hasta llegar a su base. El comando tenía la idea de que no habría otro tripulante que pudiera operar esa arma (protección principal de la escuadrilla) mejor que él mismo. La tripulación compartía esa idea.

Los impactos de bala en las naves no alcanzaron componentes que limitaran su operación, por lo que la escuadrilla arribó rápidamente a la Estación Naval de Pichari y solo así el comando Víctor dejó su puesto para ser evacuado.

Asumiendo nuevas estrategias militares

Los conflictos armados han evolucionado en el tiempo. Las formas de hacer la guerra han variado tanto que es difícil darle una definición aproximada.

En la actualidad, los grupos armados e incluso algunos Estados presentan guerras no convencionales, asimétricas o híbridas. Debido a que la lucha contra los remanentes de Sendero Luminoso está enmarcada en estos tipos de nuevos conflictos, fue necesario hacer un análisis a fondo de esta organización terrorista, evaluar su interrelación con otras organizaciones dedicadas a diferentes ilícitos en su área de operaciones y establecer las formas más eficaces de combatirla.

Al tener presente que una de las nuevas fuentes de financiamiento de los remanentes de Sendero Luminoso, y la más importante para continuar su lucha armada, es el tráfico ilícito de drogas, resulta imprescindible realizar acciones militares efectivas para la lucha contra este delito.

Es así que el CE-Vrae, por medio de su componente naval, despliega tácticamente al Escuadrón Fluvial para realizar la interdicción fluvial al tráfico de drogas en los ríos de su jurisdicción, lo que se espera vaya mermando la logística de las columnas senderistas que operan en la zona.

Esfuerzos conjuntos, interoperabilidad e integración

Luego de la Segunda Guerra Mundial, se promovía con entusiasmo la doctrina de unidad de comando y las operaciones conjuntas, tal como lo sostuvo el presidente de Estados Unidos Dwight Eisenhower en 1958: "El poder militar de tierra, mar y aire separados se ha ido para siempre [...] Si alguna vez nos involucramos de nuevo en la guerra, la pelearemos con todos los servicios, como si fuera un solo esfuerzo concentrado". El trabajo en conjunto, argumentaba el mandatario y general retirado, es la llave de la unidad.

Tras citar a este ilustre militar, podemos añadir que la conclusión a la que llegó no sería aplicable solamente a conflictos interestatales, sino que iría más allá. Hoy las Fuerzas Armadas peruanas luchamos en el Vraem



Operación conjunta UIF 102 Naval con MI 17 Ejército Peruano. Inserción de patrullas en sector de Llochegua.

contra elementos subversivos en contubernio con organizaciones narcotraficantes, y confirmamos después de varios años que las operaciones conjuntas son tan necesarias como lógicas, según lo vaticinó el general estadounidense.

Los medios desplegados por cada uno de los componentes se vuelven interdependientes no solo operativamente sino también logísticamente. De esa manera, se vuelve imprescindible emplear una doctrina común, que nos permita un entendimiento rápido y simple en la conducción de las operaciones.

En los últimos años se ha apuntado a lograr una interoperabilidad principalmente en comunicaciones, lo que nos permitirá enlazar plataformas aéreas, fluviales y patrullas terrestres.

Asimismo, el entrenamiento conjunto es fundamental para lograr un accionar conjunto eficaz, al maximizar el logro de objetivos, minimizar cantidad de bajas y economizar los medios empleados.



Cobertura aérea de MI 35 Fuerza Aérea del Perú a UIF 102 Naval en paso por zona de emboscada. Marzo de 2013.

Conclusiones

Es propicio concluir este artículo haciendo una reflexión con respecto al relato de "La emboscada" expuesto líneas arriba. Se debe precisar la necesidad de lograr una mayor integración entre nuestras instituciones armadas y sistemas de inteligencia, que nos permitan neutralizar amenazas minimizando riesgos. Asimismo, es imperativo el reconocimiento a nuestro personal, acción que continuará alentando a nuestras tropas en la lucha.

No todos los actos heroicos deben ser reconocidos cuando sus egregios protagonistas caen en el fragor de la batalla, sino también cuando aquellos hermanos de armas logran sobrevivir para contarlo, producto de la voluntad de Dios y de un esforzado entrenamiento militar, sumados a cualidades personales que los distinguen como líderes.

Estos destacados efectivos de nuestras instituciones no solo han sobrevivido para relatar con orgullo estos incidentes propios de nuestra profesión, sino para verter en las nuevas generaciones esa invalorable expe-

riencia en combate, que constituye uno de los factores determinantes que nos permitirá dominar aquel infierno verde donde mora el enemigo furtivo del Estado, que en un futuro muy próximo claudicará ante la valentía y el profesionalismo de hombres de armas como el comando Víctor, como los héroes caídos y aquellos héroes que conservaron la vida, soldados, marinos y aviadores que seguirán luchando a todo costo por la pacificación nacional.





La Marina de Guerra y la operación de rescate Chavín de Huántar

Historiador Jaime Miguel Taype Castillo
Licenciado en Historia por la Universidad Nacional Federico Villarreal y magíster en Desarrollo y Defensa Nacional en el Centro de Altos Estudios Nacionales (CAEN). Obtuvo el primer puesto en el Concurso Nacional de Tesis en Historia 2013, organizado por la Asamblea Nacional de Rectores (ANR) y Concytec. Ha realizado el Curso Básico de Derecho Internacional Humanitario y Derecho Internacional de los Derechos Humanos del Ministerio de Defensa. Pública artículos de historia en *Revista de Marina, Expresión Militar, Documenta de Historia Militar* del Ejército del Perú y en la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana (España e Italia).



RESUMEN
Desarrollar una de las operaciones militares más exitosas en las últimas décadas solo puede ser posible por la conjunción de fuerzas, el conocimiento, la precisión y la valentía frente a la amenaza. Un grupo de hombres, entre los que se encontraban integrantes de nuestra Armada, pondrían a disposición sus conocimientos y vidas para salvar otras, poniendo fin a un largo cautiverio u demostrando al terrorismo y a su ideología que no tendrán lugar en nuestra sociedad mientras existan la Marina de Guerra y el resto de las Fuerzas Armadas del Perú.

PALABRAS CLAVE
Marina de Guerra, comandos, explosivistas, terrorismo, rehenes, rescate.

ABSTRACT
To develop one of the most successful military operations in the last decades, can only be possible by the conjunctions of forces, the knowledge, the accuracy and the braveness in front of the threat. A group of men in which there were members of our Navy, they would put at disposition their knowledge and lives to save others, putting an end to a long captivity or showing to the terrorism and to his ideology that they will not have place in our society, as long as the Peruvian Navy and the rest of the Armed Forces exists.

KEYWORD:
Peruvian Navy, commando, bomber, terrorism, hostages, rescue.

Introducción

Cuando los relojes marcaban las 20:19 horas del martes 17 de diciembre de 1996, durante una recepción organizada por el embajador Morihisa Aoki en su domicilio, con motivo del natalicio del emperador japonés, 14 miembros del Movimiento Revolucionario Túpac Amaru (MRTA), encabezados por Néstor Cerpa Cartollini, tomaron por asalto la residencia diplomática localizada en el distrito limeño de San Isidro y convirtieron en rehenes a más de 600 personas. En el transcurso de los siguientes días y semanas, los terroristas pondrían en libertad a numerosas personas, hasta que quedaron en sus manos 72 rehenes.

• Artículo recibido el 5 de enero de 2017, aprobado para su publicación el 9 de febrero de 2017.

Meses después, a las tres de la tarde del 22 de abril de 1997, nadie dentro de la residencia cautiva, ni el resto de la opinión pública que seguía las incidencias a través de los medios de comunicación, imaginaba que un equipo de militares, marinos y aviadores mantenía comunicaciones entre el puesto de comando y un almirante que permanecía como rehén, quien informaba si las condiciones al interior de la vivienda japonesa resultaban favorables para proceder con la intervención militar de rescate. Los despachos entre la residencia, los encargados de la operación y el Comando de Operaciones Tácticas (COT) —que se instaló en el Cuartel General de la Marina, a pocas cuadras de la residencia japonesa— se hicieron más intensos conforme trascurrían los primeros minutos de aquella hora "H". En los siguientes minutos se llevaría a cabo una de las operaciones más exitosas del hemisferio, que ha sido reconocida y estudiada por las diferentes Fuerzas Armadas del mundo.

En este artículo nos aproximaremos a la participación de la Marina de Guerra del Perú en la Operación Militar de Rescate, denominada posteriormente como "Chavín de Huantar". En 2017 se conmemoran 20 años de aquel suceso que marcaría la debacle del MRTA.

El inicio de un largo cautiverio

Mientras Cerpa y sus seguidores se apoderaban de la residencia japonesa la noche del 17 de diciembre de 1996, al otro lado de la ciudad un grupo de oficiales del Ejército se departían en el cumpleaños de un coronel. En plena reunión, el oficial agasajado decidió dar por concluida la recepción y ordenó a los militares concurrentes dirigirse a la Escuela de Comandos bajo la orden de inamovilidad. Esta actitud fue tomada por este oficial superior tras comunicársele que algo anómalo había ocurrido en una recepción diplomática en la capital y precisamente los asistentes a la reunión tenían la especialidad de comandos del Ejército.

Durante el desplazamiento a la dependencia en el complejo militar en el distrito de Chorrillos, los militares deducían que algo grave estaba sucediendo por la orden recibida a último momento. Cuando arribaron a la Escuela de Comandos del Ejército, ya se analizaban allí las imágenes que difundía la prensa apostada alrededor de la residencia y los primeros reportes de inteligencia. Hasta entonces no se conocía exactamente quiénes eran los ejecutores de tamaño secuestro.

Un buen número del personal militar que se encontraban allí venía de com-



Dos comandos tratando de ingresar a la embajada en la operacion de rescate, abril de 1997.

batir en la frontera con el Ecuador durante el conflicto de 1995. Otros habían enfrentado al terrorismo y el narcotráfico en las zonas de emergencia, mientras que el resto se desempeñaba como jefes políticos-militares en diversas regiones del país.

Al conocerse la misma noche del aquel 17 de diciembre que los captores de la residencia diplomática eran 14 terroristas del MRTA liderados por Néstor Cerpa, el alto mando militar, por órdenes del Poder Ejecutivo, tomaría una serie de acciones que se iniciarían en las primeras horas del día siguiente.

Conforme a lo dispuesto, a la mañana siguiente, muy temprano, el entonces comandante general del Ejército, junto con el jefe de la Brigada de Operaciones Especiales y su Estado Mayor, tuvo una reunión en las oficinas de esa brigada. A los pocos minutos de iniciada, salió un coronel a llamar a los entonces comandantes Benigno Cabrera y Hugo Robles, quienes ese mismo día serían designados como los jefes de los grupos que conformarían el Equipo de Asalto denominado "Patrulla Tenaz", que a su vez estaba integrado por los grupos "Alfa" y "Delta", a cargo de Cabrera y Robles, respectivamente. Durante los siguientes cuatro meses, las instalaciones del Batallón de Comandos N.º 19, y en especial la enorme explanada del patio Pachacútec, serían testigos de los intensos ensayos y preocupaciones de quienes participarían en la operación de rescate en abril de 1997.

La conformación de ambos grupos respondía a la necesidad de contar con personal que se encargaría específicamente de intervenir en los dos niveles del inmueble diplomático, teniendo en cuenta que poseía un área de 6.223 metros cuadrados. Por ello, al comenzar la crisis de los rehenes, el grupo de comandos "Alfa" tenía la misión de ingresar al primer piso, mientras que el grupo "Delta" entraría y ocuparía el segundo nivel de la casa. Cada uno de estos grupos estaba dividido en su interior en subgrupos o equipos de unos seis hombres con diferentes misiones específicas, a los cuales se unió, días después, personal de la Marina de Guerra, entre oficiales, técnicos y oficiales de mar, especialistas en explosivos y en aberturas de paredes, a quienes durante el planeamiento y ensayos se les denominaría como "los explosivistas".

La responsabilidad operativa recaía en el Equipo de Mando, conformado por dos primeros coroneles del Ejército y un capitán de navío de la Armada, quienes tenían la misión de diseñar el plan de ingreso al inmueble, evaluando las diferentes opciones que se presentaban e ir descartando las que conllevaban mayor riesgo para los rehenes.

Estos miembros coordinaban con el COT presentando los planes que se tenían para el rescate de los rehenes a los comandantes generales de las Fuerzas Armadas y al presidente de la República, quienes, después de evaluar la exposición, le daban el visto bueno o les sugerían agregar o tener en cuenta algunos detalles, para de inmediato proseguir con los ensayos de los comandos. Una vez afinado el plan de rescate, los integrantes de este equipo se encargarían de reunirse con los jefes de los equipos de asalto ("Alfa" y "Delta"), a fin de coordinar las misiones específicas de los comandos y los lugares en que se llevarían a cabo.

Un valioso aporte que brindaron para el desarrollo de la operación fue el proporcionado por el personal proveniente de la Armada Peruana. Los "explosivistas" estaban integrados por 44 marinos, todos infantes de Marina e integrantes de la Fuerza de Operaciones Especiales (FOES), quienes, al igual que sus pares del Ejército, habían participado en el conflicto del Cenepa, mientras que otros participaban hasta entonces en la guerra contraterrorista en la Amazonía de nuestro país. Según menciona el general (r) José Williams, la presencia de marinos en la operación de rescate se debió a la solicitud del mismo comando naval:

> El jefe de la unidad contraterrorista de la Marina de Guerra, me había solicitado no solo participar con material y equipos, conforme a lo ofrecido por su comandante general, sino también con

> personal. [Afirmó] que se encontraban capacitados para este fin, cosa que realicé con gusto, por cuanto de esta forma teníamos la posibilidad de mejorar las posibilidades de la Fuerza[1].

Definido el plan de rescate, que sufriría determinados ajustes según la forma en que se desarrollaban las incidencias al interior del inmueble del embajador japonés, los comandos de los grupos de asalto iniciaron los ensayos en diferentes escenarios y horas del día, teniendo en cuenta que la intervención militar podría ocurrir en cualquier momento. Al principio de la crisis de los rehenes, tanto los "Alfas" y "Deltas" compartían el mismo grado de responsabilidad --ya que aún el número de rehenes era bastante elevado--, por lo que ambos comandantes, según sus propias expresiones, andaban "cabezones" por cómo cumplir la misión[2].

Durante las semanas y horas de ensayos, se incluyeron los explosivos C4 que permitían dirigir la onda explosiva a fin de no afectar a los propios rehenes. El entrenamiento y las pruebas con los explosivos se realizaron en lugares como las playas La Chira y La Herradura, y en el desaparecido edificio La Siberia del colegio militar Leoncio Prado, con el propósito de entrenar en espacios reducidos, así como en el mismo complejo militar de Chorrillos[3]. El génesis de los entrenamientos para la intervención comenzó con sábanas y triplay para dividir los espacios en un principio, luego se hicieron ensayos en la primera construcción de material noble, y finalmente en la réplica completa, que se mantiene hasta hoy como lugar de entrenamiento de los comandos y como Museo del Ejército.

Durante los entrenamientos, en unas construcciones en la playa La Chira, se podía observar al desaparecido teniente coronel Juan Valer Sandoval ensayando con los "explosivistas" el uso, el alcance y la perforación que provocaba el C4 sobre el techo, exposición que quedaría grabada en una cinta de video y que hasta hoy se conserva. Fue difundida por los medios de comunicación tiempo después de ocurrido el rescate de los rehenes[4]. Posteriormente, durante la operación de rescate, el empleo de uno de los explosivos sería decisivo para poner fin a la resistencia terrorista.

---

1. WILLIAMS, José. *Chavín de Huántar. El Rescate. 22 de abril 1997-2007*. Lima. 2007, p. 24.
2. Entrevista al coronel EP Hugo Robles, jefe del grupo de asalto "Delta". 6 de julio de 2008.
3. COMISIÓN PERMANENTE DE HISTORIA DEL EJÉRCITO DEL PERÚ. *Operación militar de rescate de rehenes Chavín de Huantar: Versión oficial del Ejército del Perú*. Lima: Comisión Permanente de Historia del Ejército del Perú. 2010, p. 83.
4. Entrevista al Crl. EP. Hugo Robles DC, jefe del Grupo de asalto "Delta". 6 de julio del 2008. El comandante Juan Valer Sandoval fue ascendido póstumamente al grado inmediato de Coronel por acciones de armas, al entregar su vida en favor de los rehenes.



Operación Chavín de Huántar, el histórico rescate que acabó con el MRTA.

> Pero yo tenía mi grupo de asalto ["Delta"] y dentro de este, conformado por cuatro equipos, y con el de Valer, sumaban cinco, cada uno de los cuales hacía lo que le correspondía. Es en ese momento en que yo llamo a los entonces tenientes de la Marina, y les digo:
>
> —¡Han escuchado lo que ha dicho el coronel Williams. ¡Ha dicho que no llevemos la carga explosiva! [...] Esa carga la llevan al techo pero bajo mi responsabilidad, y se va a ejecutar bajo mi orden. Y así ocurrió[5].

Conforme transcurrían las semanas, el plan de operaciones sufriría ciertos cambios cuando los emerretistas, ya con 72 rehenes bajo su poder, decidieron enviarlos a ocupar el segundo nivel, tras percibir Cerpa los sonidos bajo el suelo producto de la construcción de los túneles. De este modo, la responsabilidad por la vida de los rehenes aumentó en mayor grado para los "Deltas".

Los comandos entrenaban y ensayaban todos los días, las 24 horas, buscando afinar en cada ensayo algún detalle que pudiera alterar la operación de res-

5. Entrevista al coronel Robles.

cate. Conforme se acercaba la Navidad y el Año Nuevo, más se exigía al personal el rápido desplazamiento y la precisión en los disparos. La exigencia de tener listo lo más pronto posible una intervención de rescate se debía al temor de que Cerpa comenzara a cumplir sus amenazas de asesinar a los rehenes. Si bien para esos primeros días no se contaba con los túneles ni mucho menos con una réplica de la residencia, al menos era urgente estar preparados para intervenir con lo que se tenía al alcance en esos momentos.

Si bien cada uno de los integrantes de los grupos de rescate se preparaba con denuedo para la misión encomendada, en el ámbito familiar la situación comenzaba a complicarse en el transcurso de los meses. Muchos de los militares que entrenaban habían sido cambiados de colocación y, al no presentarse en sus unidades de destino, comenzaron a ser sancionados. Sus jefes creían que habían abandonado sus puestos de trabajo y, por ende, no recibían sus sueldos, lo que afectaba el bienestar familiar. Además, el mes en que se llevaría a cabo el rescate era época de escolaridad y muchos de los hijos de los comandos que entrenaban en Chorrillos no habían sido matriculados en las "nuevas" colocaciones de sus padres.

Estas dificultades, que se prolongaban mientras seguía la crisis de los rehenes, iban afectando la concentración que debía tener el personal, más aún cuando alcanzaban el ámbito familiar. En el campo de la psicología militar se sabe que la familia ejerce una influencia notable sobre la vida y el comportamiento profesional del militar. Si la esposa, los hijos o los padres presentan apuros, era lógico que se generara cierta preocupación en el militar[6]. Esta situación hizo que algunos de los integrantes manifestaran esas inquietudes a los jefes de los grupos de rescate. Todo esto ocurría porque la operación de rescate se realizaba en el máximo secreto.

Pero la presión ante una pronta intervención militar comenzó a disminuir cuando, a mediados de enero, el MRTA aceptó la conformación de una comisión de garantes, que serían los intermediarios entre el gobierno y los terroristas, con el propósito de encontrar una posible solución pacífica al problema[7]. Para tal empresa, el gobierno peruano de entonces buscaría el respaldo político tanto dentro como fuera del país[8].

---

6. CHANDESSAIS, Charles. *La psicología en las fuerzas armadas*. Buenos Aires: Kapelusz. 1961.
7. *EL SOL. Chavín de Huántar: modelo de estrategia frente al tercer milenio*. Lima: *El Sol*. 1999, p. 28.
8. Los países que visitó el entonces presidente de la República fueron Canadá, Estados Unidos, República Dominicana, Inglaterra, Cuba y Bolivia. El entonces gobernante cubano Fidel Castro ofreció brindar asilo a los emerretistas a cambio de una solución pacífica.

Por otro lado, la necesidad de entrenar en instalaciones similares de la residencia, en cuanto a la distribución y estructura, llevó en principio a la construcción de una réplica de la segunda planta de la embajada en la Escuela de Comandos, que hasta hoy se conserva. Esta primera réplica fue hecha con cemento y ladrillo, usando las mismas medidas proporcionadas por los planos, con el mismo ancho y ubicación de las puertas y ventanas, al igual que el pasadizo, pero sin techo. Además, incluía la escalera que venía del primer piso, que hoy sirve como acceso a uno de los túneles que desemboca al interior de la réplica principal y completa.

Un día, cuando se observaba el desplazamiento de los comandos durante los ensayos, especialmente de quienes ingresarían por la parte frontal de la residencia, se pudo notar que estos dependían de la acción previa del equipo "Alfa", quienes saldrían de uno de los túneles laterales del inmueble. Ellos tenían la misión de derribar la puerta principal de la casa y luego dominar rápidamente la primera planta, para permitir el acceso al segundo piso de uno de los subgrupos "Delta" que vendría de la casa vecina "Unique".

Pero ¿qué ocurriría si los "alfas", por diversos motivos, demoraban en salir de los túneles o nunca salían de ellos? Esto obligó a que uno de los subequipos "Delta" elaborara un plan alterno frente a esta posible situación, que se confirmó durante la incursión del 22 de abril. Así, ese día se observó por de la televisión cuando un equipo del grupo "Delta" ingresó a toda prisa desde la calle Thomas Edison hacia el perímetro de la residencia por la parte frontal, cruzando el patio y apostándose en la puerta del *hall* principal, que sería derribada por "explosivistas" de la Marina, a fin de permitir al resto de comandos penetrar y dominar el interior del inmueble.

Se habían cumplido cuatro meses de encierro para las 72 personas al interior de la residencia, el mismo tiempo utilizado por los comandos para realizar los ensayos ante una posible intervención militar, opción que seguía su curso en paralelo a las negociaciones.

Acercándose al día "D" y la hora "H"

El viernes 18 de abril, cuando se daba inicio a un reunión organizada en las instalaciones de la División de Fuerzas Especiales en Chorrillos, el entonces comandante general del Ejército se comunicó con uno de los oficiales que estaba al mando de la "Patrulla Tenaz". Le manifestó que el presidente de la República había ordenado proceder con la operación militar de rescate, mo-

tivado por las tensiones que se vivía al interior del inmueble entre rehenes y terroristas. En horas de la tarde, todos los integrantes de la fuerza de intervención se reunieron en el coliseo ubicado al interior de este complejo militar y se confirmó la orden de intervención.

La fase de penetración de los comandos en las viviendas aledañas a la residencia cautiva se realizaría en las siguientes 72 horas. Se tomó la previsión de no ser captados por la prensa apostada en los alrededores del inmueble diplomático, ni por las mismas fuerzas policiales, que en una actitud despreocupada podrían hacer notar la presencia de los militares. Los comandos se trasladaron en vehículos que les permitían pasar desapercibidos, otros vestían como agentes policiales, como civiles, entre otros mecanismos de engaño.

Una vez ubicados todos los comandos en el interior de los referidos inmuebles de las calles Marconi y Thomas Edison, los integrantes de cada equipo comenzaron a acomodarse lo mejor que pudieron en las diversas habitaciones (que resultaron pequeñas por la cantidad de hombres participantes) colocando sus colchones sobre el piso, esperando solo la llegada de la hora "H" para ingresar a la residencia y rescatar a los 72 rehenes.

En el transcurso de las siguientes noches en que pernoctaron en las casas aledañas, cada comandos y cada miembro de las Fuerzas Especiales redactaron una carta, cuyo contenido solo ellos supieron. Esas cartas serían entregadas a sus familiares en caso que perdieran la vida durante la intervención militar. Solo dos de aquellas misivas llegaron lamentablemente a ser entregadas. La "infiltración" de la fuerza de rescate en las viviendas culminaría en la madrugada del día 21, aproximadamente a las tres de la madrugada.

Más o menos a la una de la tarde de aquel 22 de abril de 1997, se dispuso ocupar las posiciones señaladas bajo la superficie de la residencia japonesa. Los comandos de los grupos "Alfa" y "Delta" ingresarían hacia el interior de los túneles, mientras que otro de los equipos "Delta" se concentraba en la casa "Unique", en donde esperaban la señal de ingreso junto con sus francotiradores.

El rescate

Los relojes marcaban las tres de la tarde y para entonces ya se había iniciado la comunicación con el almirante rehén. La transferencias de mensajes codificados se hicieron más intensas conforme trascurrían los primeros minutos de aquella hora "H".

La señal que indicaría el inicio de la operación serían las explosiones subterráneas al interior de la residencia una vez terminada la cuenta regresiva. Por eso, aproximadamente a las 15:22 horas, uno de los integrantes del equipo de mando dio comienzo a la cuenta regresiva: 5, 4, 3, 2, 1, 0, y cuando todos esperaban la inmediata detonación, esta no ocurrió. Pasarían unos segundos para que se escuchara la primera explosión.

Aparentemente esta demora de algunos segundos puede resultar insignificante; sin embargo, para el caso de operaciones militares, puede ocasionar que se cambie todo el plan de operaciones. Estos segundos de demora fueron aprovechados por los subversivos para dejar de jugar su partido de fútbol en la sala principal, tomar sus armas y repeler la intervención militar, alertados también por un helicóptero policial que sobrevolaba la zona.

Al activarse los explosivos, los comandos salieron de los diferentes túneles y de las casas vecinas a la residencia. Se suponía que al llegar corriendo un grupo de "deltas" proveniente de la casa "Unique" hacia la puerta principal del hall que da acceso al interior del inmueble, esta debía estar ya abierta y dominada por el grupo "Alfa", lo cual no había ocurrido.

Ante la situación —en cuyo trayecto no se dejaba de apuntar hacia las ventanas repeliendo los disparos que hacían los emerretistas desde las ventanas de la parte superior de la casa, con dirección a la puerta que da a la calle Thomas Edison—, y al encontrarse con la sorpresa de que la puerta principal no estaba abierta, se procedió a ejecutar el plan alterno, conforme se había tomado en cuenta durante los entrenamientos. El personal de la Marina lo supo cumplir de manera impecable.

El encargado de este subequipo ordenó a los marinos hacer la brecha en la puerta. Adhirió de inmediato el explosivo en la superficie, lo sujetó con un rastrillo de jardín que estaba cerca, se alejó rápidamente y lo hizo detonar. La onda explosiva produjo que algunas cajas de gaseosas amontonadas junto a la entrada salieran disparadas.

> Un marino debía colocar el explosivo, pero nos dimos cuenta de que no teníamos el palo que debía sujetarlo de manera [vertical]. Lo único que vi cerca fue un rastrillo y se lo alcancé. El "explosivista" me dijo que eso no podría servir, pero al final lo puso y funcionó. Entonces entramos[9].

9. Entrevista al coronel Robles.

Los minutos transcurrían y el tiempo fijado para realizar toda la operación hace rato ya se había cumplido y aún no se tenía bajo control la residencia del embajador.

La situación más crítica se presentaba a lo largo del pasadizo del segundo piso, donde el combate entre comandos y emerretistas arreciaba. Estos últimos no dejaban de disparar sus fusiles AKM con dirección a donde aguardaban los comandos, quienes ocasionaron que casi todo un equipo fuera evacuado al hospital por las graves heridas y asfixia que sufrieron. En este encarnizado enfrentamiento perdió la vida el teniente EP Raúl Jiménez, mientras que por el lado izquierdo de la residencia también perdía la vida el comandante Juan Valer Sandoval, al proteger con su cuerpo la vida del entonces canciller de la República.

Los emerretistas, apostados en una habitación denominada "Cuarto G", donde concentraban la mayor cantidad de sus armas, repelían el ataque de los comandos. Frente a esta situación, el jefe del equipo "Delta" ordenó el empleo del explosivo sobre el techo del cuarto, desde cuyo forado lograrían neutralizar el ataque emerretista. El resto de terroristas había perdido la vida en diferentes puntos del inmueble diplomático al intentar repeler vehementemente la intervención de los militares. No dudaron en disparar contra los rehenes, una de cuyas balas le arrebató la vida al magistrado Carlos Giusti.

> A un lado del pasadizo pegado a la pared [...] es allí donde yo salgo por una de las ventanas y llamo al marino, quien estaba en el techo de la segunda planta [...] había subido por la pared, trepándose por una electrobomba instalada por ahí, y lo llamo:
>
> —¡Comando! ¡comando!... Este comando era teniente segundo de la Marina. Yo le había encomendado, acompañado por otro marino, llevar consigo la carga explosiva diseñada, tal y como cumplió durante la operación. Ante mi llamado se aparece por el techo sacando la cabeza y me dice:
> —¿Señor?
> —¿Y la carga? —le respondo.
> —La he dejado allá, señor.

¿Y por que la había dejado a un lado? Debía entenderse que en aquellos momentos de la operación comenzó también un incendio en la residencia, cuyas lenguas de fuego salían por las ventanas. Y como este comando se encontraba en el techo, con el intenso calor generado, pudo haber pensado:



Ejecución de la operación Chavín - Huantar.

> ¡Es muy probable que esta carga explote producto del calor y así desaparezco yo también!... Pero pronto hice recoger el explosivo. Rápidamente lo hizo el otro comando, que estaba por allí, quien la recogió y nuevamente se la entregó al explosivista, indicándole el lugar donde debía colocarla. La hicimos estallar... Esta carga hace un forado en el techo por donde dos comandos disparan hacia el interior. Luego esta imagen recorrió el mundo...[10] .

Detonar dicha carga explosiva resultó muy útil para lograr neutralizar el ataque de los terroristas que se habían atrincherado en el cuarto "G" y que provocaban numerosas bajas entre el personal militar, aprovechando que esos espacios estaban cubiertos por una espesa nube de humo. Además, los terroristas tenían la ventaja del marco de la puerta, que les permitía sacar solo los brazos y disparar sus fusiles AKM, a diferencia de los comandos, que debían exponer sus cuerpos a fin de evitar herir a un rehén que estuviera por esa zona.

El acto de un marino al arrancar y arrojar la bandera emerretista, que había sido colocada en la parte más alta de la residencia por los captores, significaba que la operación había concluido tras varios minutos. A ese acto se unió el canto del Himno Nacional de los comandos, mientras los rehenes eran evacuados rápidamente en buses con dirección al Hospital Militar Central del distrito de Jesús María.

10. Entrevista al coronel Robles.

Más de una veintena de militares que participaron en la operación de rescate que fue luego denominada como "Chavín de Huántar" sufrieron graves heridas y contusiones en sus cuerpos. Algunos sufrieron la amputación de sus miembros o la pérdida de los sentidos como la vista o la audición.

La impresión causada por el desarrollo de los acontecimientos en algunas familias de los comandos fue tan fuerte que provocaron luego divorcios, crisis nerviosas, la pérdida del bebé que esperaban o el no volver a ver al padre, esposo o novio, quienes perdieron la vida en la intervención militar. Para otros, el destino tuvo mejor suerte, al poder retornar y ver crecer a sus hijos recién nacidos.

Hemos podido apreciar, a través de los testimonios anteriores, cómo los integrantes de la Marina de Guerra del Perú contribuyeron decididamente en la operación militar de rescate "Chavín de Huántar". Este trabajo es una aproximación a los sucesos que marcaron nuestra historia, que destaca por las acciones de sus protagonistas, quienes no dudaron en poner a disposición sus vidas a favor de otras.

Bibliografía

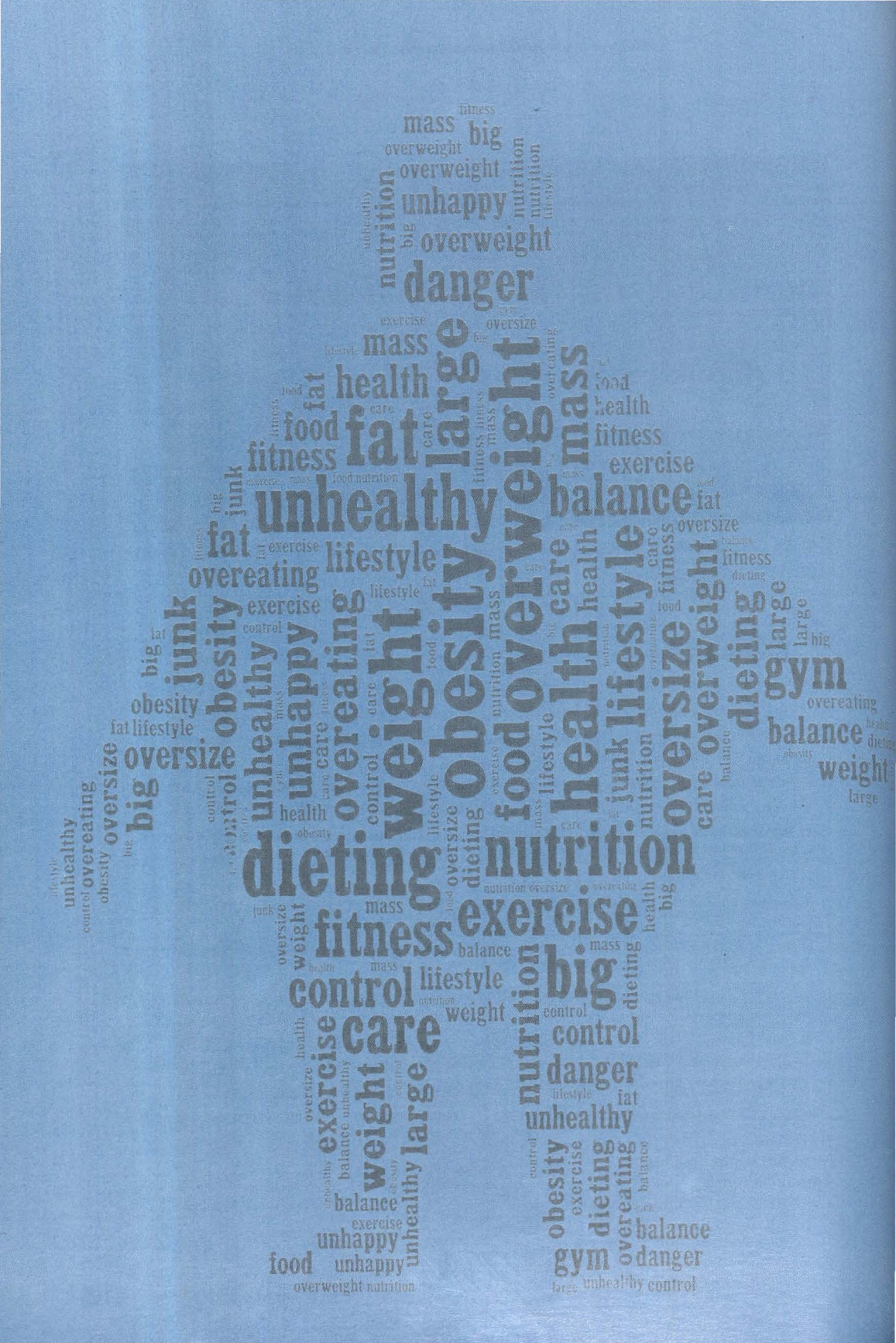
- AOKI, Morihisa. *La casa del embajador*. Lima: Editorial Apoyo. 1998.
- CHANDESSAIS, Charles. *La psicología en las fuerzas armadas*. Buenos Aires: Kapelusz. 1961.
- CIPRIANI, Juan. *Doy fe. Un testimonio sobre la crisis de los rehenes en la residencia del embajador de Japón*. Lima: Planeta. 2014.
- COMISIÓN PERMANENTE DE HISTORIA DEL EJÉRCITO. *Compendio de historia general del Ejercito del Perú: 3000 años de historia*. Vol. II. Lima: Editorial Industria Gráfica. 2001.
- COMISIÓN PERMANENTE DE HISTORIA DEL EJÉRCITO DEL PERÚ. *Operación militar de rescate de rehenes Chavín de Huantar: Versión oficial del Ejército del Perú*. Lima: Comisión Permanente de Historia del Ejército del Perú. 2010.
- EMPRESA EDITORA EL COMERCIO. *Base Tokio: la crisis de los rehenes en el Perú*. Lima: Editorial El Comercio. 1997.
- LOAYZA, Jorge. *El rescate, 10 años después*. En *Domingo*, revista del diario *La República*. 15 de abril de 2007.
- MASTERSON, Daniel. *Fuerza Armada y Sociedad en el Perú moderno: Un estudio sobre las relaciones civiles militares 1930-2000*. Lima: Editorial del Instituto de Estudios Políticos Estratégicos. 2001.
- WICHT, Juan; REY, Luis. *Rehén voluntario: 126 días en la residencia del embajador de Japón*. Lima: Grupo Santillana. 1998.
- WILLIAMS, José. *Chavín de Huántar. El Rescate. 22 de abril 1997-2007*. Lima. 2007, p. 24.

Entrevista

Entrevista al coronel EP Hugo Robles. 6 de julio de 2008.

Agradecimiento

Investigador y periodista Renzo Babilonia FB.


dieting
nutrition
weight
obesity
unhealthy
fat
fitness
exercise
control
care
danger
overweight
health
lifestyle
balance
oversize
gym
big
mass
large
junk
food
unhappy
overeating
weight
dieting
nutrition
obesity
fitness
exercise
control
care
danger
unhealthy
fat
lifestyle
balance
oversize
gym
big
mass
large
junk
food
unhappy
overeating
overweight
health

Control de obesidad con la unidad metabólica de la dirección de salud de la Marina de Guerra del Perú

Capitán de corbeta SN (MC) Alfredo García Urriaga
Médico Endocrinólogo, Jefe de la Unidad Metabólica de la Dirección de Salud de Marina (DISAMAR), Miembro de Academia Peruana de la Sanidad de las Fuerzas Armadas y Policía Nacional, Integrante de la Directiva de la Asociación Peruana de Obesidad y Ateroesclerosis (APOA)



RESUMEN

Introducción: La unidad metabólica constituye el ente encargado de la evaluación, el manejo, el seguimiento y el control multidisciplinario tanto médica como administrativamente de la obesidad en la Marina de Guerra del Perú, mediante el Programa de Obesidad que busca brindar al paciente obeso mórbido las herramientas psicológicas, nutricionales y acondicionamiento físico personalizados.

Material y métodos: El presente estudio es experimental, prospectivo y de análisis estadístico. Se inició el programa con 21 obesos mórbidos, con edad promedio de 45 años. Se encontraron 7 hipertensos, 3 diabéticos y 12 con dislipidemia. Con la participación del médico endocrinólogo, médico asistente, nutricionista, entrenador físico y de yoga, psicóloga y enfermera, el programa de seis meses de duración se desarrolló con controles multidisciplinarios.

Resultados: Se logró la meta significativa en disminución de peso, en un promedio de 10 kilogramos con el valor más alto de 22,3 kilogramos, esto se reflejó en el IMC con un promedio de disminución de 3,53 kg/m^2 y un perímetro abdominal de 9,98 centímetros, presión arterial media de 23,9 mmhg en los hipertensos, glicemias de 10 mg/dl y perfil lipídico en seis meses. No hubo lesiones significativas durante los seis meses del programa.

Discusión: Con las actividades del programa se logró la disminución de peso y otras variables antropométricas y serológicas. Con una buena progresión de la intensidad de la actividad física no se producen lesiones y se mejora la adherencia al tratamiento. Es necesario replicar estudios que cubran mayor población para tener mayor impacto.

PALABRAS CLAVE

Obesidad, unida metabólica, disminución de peso, variables antropométricas.

ABSTRACT

Introduction: the metabolic unit constitutes the entity in charge of the evaluation, management, follow-up and the multidisciplinary control both medically and administratively of obesity in the Peruvian Navy, through the Obesity Program that seeks to provide the morbidly obese patient with the psychological, nutritional tools, as well as personalized physical conditioning.

Material and Methods: The present study is experimental, prospective and of statistics analysis. The program began with 21 morbidly obese, with average age of 45 years old. 7 hypertensive patients were found, 3 diabetic, and 12 with dyslipidemia. With the participation of an endocrinologist, a physician assistant, nutritionist, physical and yoga trainer, psychologist and nurse, the program of six months of duration was developed with multidisciplinary controls.

Results: It was achieved the significant goal in reduction of weight, in an average of 10 kilos with the highest value of 22.3 kilos, this was reflected in the BMI with an average of reduction of 3.53 kg/m2 and an abdominal perimeter of 9.98 centimeters, average blood pressure of 23.9 mmhg in the hypertensive patients, glycaemia of 10 mg/dl and a lipid profile in six months. There were no significant damages during the six months of the program.

Discussion: With the activities of the program a reduction of weight was achieved and other anthropometric and serologic variables. With a good progression of the intensity of the physical activity there are no injuries and the adherence to the treatment is improved. It is necessary to reply studies that cover most of the population to have greater impact.

KEYWORDS

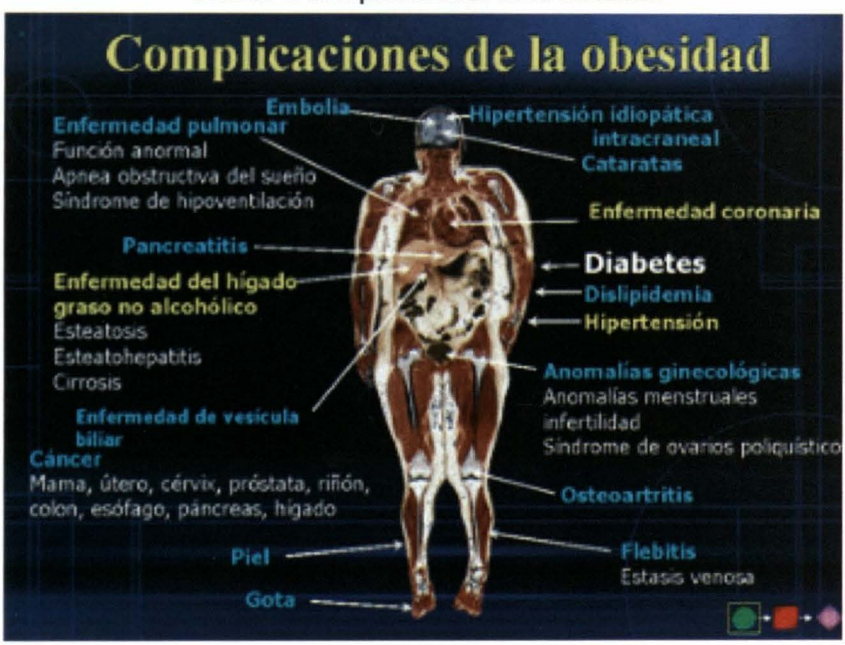
Obesity, Metabolic Unit, losing weight, anthropometric variables.

• Artículo recibido el 16 de marzo de 2017, aprobado para su publicación el 22 de marzo de 2017

En la actualidad las personas están constantemente bajo la amenaza se presentar obesidad y sufrir enfermedades crónicas, incluida el estrés, a causa del alterado estilo de vida que se vive[1].

No podemos dejar pasar el riesgo de cáncer que llega a duplicarse en el paciente obeso, de gota, diabetes, que producen más cambios en el organismo y hace que tenga más limitaciones irreversibles sobre las que ya tenía por la obesidad, además de la muerte por problemas coronarios que desencadenan en infartos cardiacos.

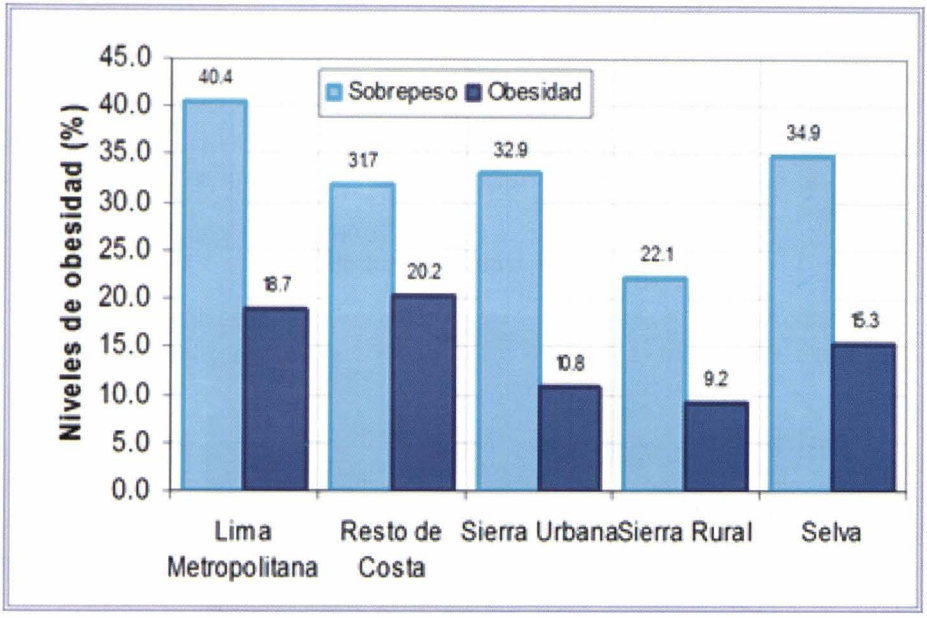
Gráfica 1. Complicaciones de la obesidad



Según la Encuesta Demográfica de Salud Familiar (Endes) de 2014, en el Perú el sobrepeso afecta al 34,7% de la población y la obesidad afecta al 17,5%. El 52,2% de la población peruana tiene exceso de peso. Además, "de una manera general podemos decir que el 50% de los niños obesos, mayores de 6 años, continuarán siendo obesos en la etapa adulta". Según la Encuesta Nacional de Hogares (Enaho) 2009-2010, la población con exceso de peso es el 24,4% de los peruanos entre 5 a 9 años.

1. KUMAR, Kamakhya y PATEL, Seema. Influence of yoga and diet control in managing the state of obesity. En: *Journal of Yoga & Physiotherapy*, octubre de 2016. Vol. 1, nro. 1.

Gráfica 2. Distribución de la obesidad en el Perú (Endes 2014)



El yoga se ha mostrado como una forma económica de terapia para tratar varias enfermedades. Esta terapia holística consiste en la purificación del cuerpo y mente[2]. Se sabe que el estrés oxidativo causa desequilibrios hormonales y químicos en el cuerpo humano. Todo ello puede alterar las funciones metabólicas y bioquímicas normales que desencadenan en enfermedad, en este caso obesidad[3]. Dado que la práctica de yoga puede reducir el estrés oxidativo, incluido el estrés psicológico, se introdujo como plan de la rutina de ejercicios para los pacientes del programa.

La Estrategia Sanitaria Nacional de Prevención y Daños no Transmisibles[4] tiene como objetivo principal fortalecer de las acciones de prevención y control de los daños no transmisibles, llevadas en forma interinstitucional e intersectorial con recursos técnicos posibles que faciliten la prevención y atención de la salud de las personas en el país, en el marco de la Atención Integral de Salud.

2. RIOUX, Jennifer y RITENBAUGH, Cheryl. Narrative review of yoga intervention clinical trials including weight-related outcomes. En: *Alternative Therapies*, mayo-junio de 2013. Vol. 19, nro. 3, pp. 23-46.
3. TUNDWALA, Vijay; Gupta, R.P.; KUMAR, Surendra; SINGH, V.; SANDEEP, B.; DAYAL, Prabdu; PRAKASH, Parul. A study on effect of yoga and various asanas on obesity, hypertension and dyslipidemia. En: *International Journal of Basic and Applied Medical Sciences*, enero-abril de 2012. Vol. 2, nro. 1, pp. 93-98.
4. MINISTERIO DE SALUD. Resolución Ministerial 771-2004. 27 de julio de 2004.

La directiva para el control del peso corporal y promover los estilos de vida saludable y estado físico en el personal naval comparte este objetivo y designa como organismo involucrado a la Dirección de Salud de Marina, que a su vez nombra a la Unidad Metabólica[5].

La Unidad Metabólica constituye el ente encargado de la evaluación, el manejo, el seguimiento y el control multidisciplinario tanto médica como administrativamente de la obesidad.

Figura 1. Unidad Metabólica



Esta patología, catalogada por la Organización Mundial de la Salud como pandemia por presentar un incremento geométrico exponencial, produce un incremento del riesgo de comorbilidades de larga evolución, riesgo de vida para el paciente y costos muy altos para la institución, debido a las patologías coronarias, traumatológicas, respiratorias, la diabetes mellitus, las neoplasias, entre otras.

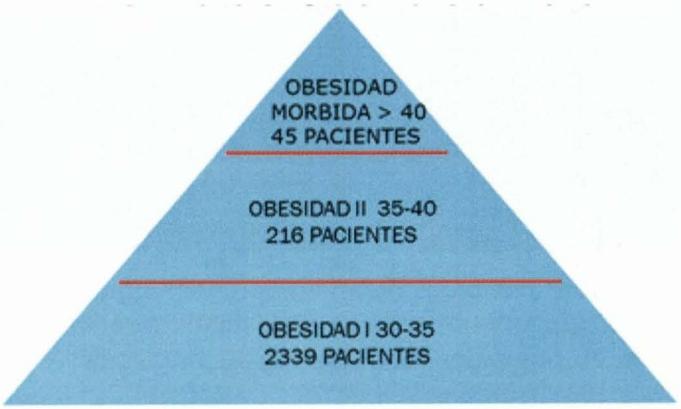
5. DIRECCIÓN DE SALUD DE MARINA. Orden Externa 048-2015.

Cabe mencionar que el paciente con obesidad, además, presenta disminución en la productividad, ya que no realiza las actividades diarias con una adecuada condición física y creará limitaciones, como problemas de movilidad, resistencia y estado anímico, que constituyan una "discapacidad"[6].

Todo este detrimento en la salud del paciente y en el desarrollo de la rutina laboral se exacerban de acuerdo con el grado de obesidad. Está más involucrado el obeso mórbido (IMC > 40), luego el grado II (IMC entre 35 y 40) y con menor compromiso la obesidad grado I (IMC 30 a 35). Esto se aúna a la carga genética individual[7].

La situación de la obesidad en la Marina de Guerra del Perú se describe en la pirámide (gráfica 3), que muestra un total de 2.600 pacientes, distribuidos entre obesidad grado I, obesidad grado II y mórbida.

Gráfico 3. Pirámide de la obesidad en la Marina de Guerra del Perú



En este contexto tan variado y complejo no se puede abordar el tratamiento con soluciones aisladas, sino mediante la formación de un programa multidisciplinario. Por ello la importancia concedida no solo se centra en la educación sobre nutrición y el aumento de la actividad física, sino también en la evaluación y modificación de las variables cognitivas y conductuales asociadas en el desarrollo y el mantenimiento del problema de la obesidad[8].

6. Jääskinen, abogado general del Tribunal de Justicia de la Unión Europea.
7. WHO EXPERT CONSULTATION. Appropriate body-mass index for Asian populations and its implications for policy and intervention strategies. En: *The Lancet*, 2004. Vol. 363, pp. 157-163.
8. SALDAÑA, Carmina y ROSELL, Rosa. *Obesidad*. Barcelona: Martínez Roca. 1998.

Apoyando esta línea multicausal de la obesidad, es importante en el diseño de un programa de intervención tener en cuenta toda una amplia gama de variables: hábitos de alimentación, cadenas conductuales, niveles de ansiedad, distorsión de la autoimagen, falta de recursos y estrategias para hacer frente a los problemas cotidianos, falta de habilidades sociales, y detección de pensamientos distorsionados relacionados con la comida y el peso[9].

Esto genera la preocupación del Alto Mando Naval y, al no estar la Marina de Guerra del Perú exenta de este incremento geométrico de la obesidad, creó la Unidad Metabólica, que busca brindar al paciente las herramientas psicológicas, nutricionales y acondicionamiento físico personalizados.

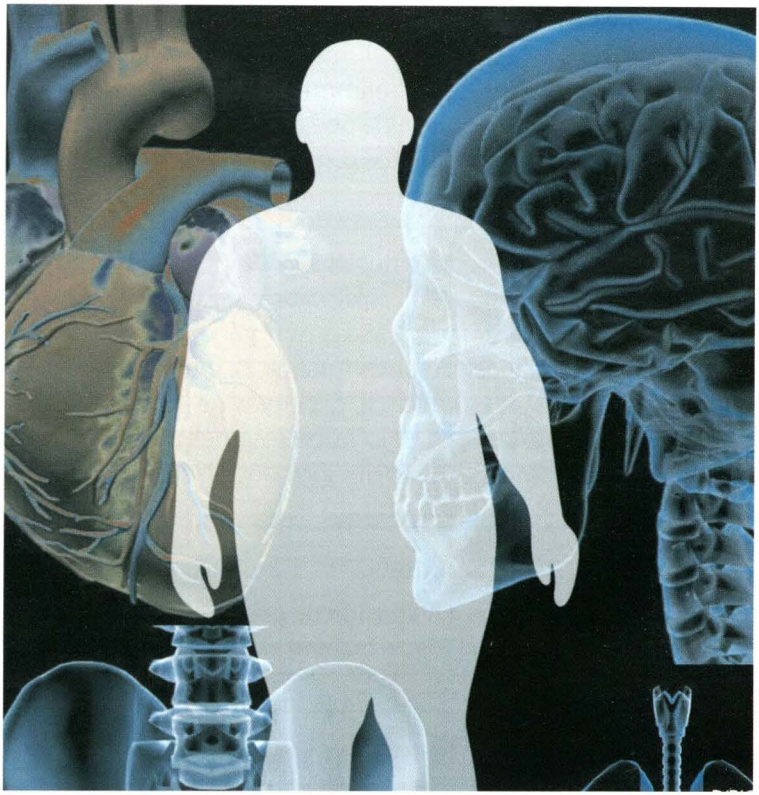
Material y métodos

El presente estudio es experimental, prospectivo y de análisis estadístico. El programa se inició con 21 obesos mórbidos, con edad promedio de 45 años, 20 masculinos y una femenina, entre ellos dos oficiales. Se realizaron las siguientes pruebas de ingreso a los pacientes: evaluación y diagnóstico antropométrico, psicológico y metabólico, anamnesis nutricional, prueba de esfuerzo, ecografía hepática y pruebas serológicas basales. En estos estudios basales se encontraron 7 hipertensos, 3 diabéticos y 12 pacientes con dislipidemia.

Entre las actividades realizadas durante el programa multidisciplinario, se contó con la participación del médico endocrinólogo, el médico asistente, el nutricionista, el entrenador físico y de yoga, la psicóloga y la enfermera, y se dispuso la realización de ejercicios funcionales aeróbicos y anaeróbicos tres veces por semana, ejercicios de relajación (hatha yoga) dos veces por semana, técnicas de relajación para control de ansiedad, talleres de autoestima, entrenamiento de técnicas conductuales y cognitivas para el manejo del autocontrol en la alimentación y entrenamiento de prevención de recaídas.

El programa de seis meses de duración se desarrolló con los controles descritos a continuación: controles de glucosa quincenal, con glucometría capilar, controles de bioquímica bimensual, consultas metabólicas dos veces al mes, coordinación con distintas especialidades por afecciones

9. KAPLAN, Carole; THOMPSON, Anne; SEARSON, Sheila. Terapia cognitiva en el tratamiento de la obesidad. 2005.



específicas, consultoría nutricional quincenal y monitoreo por redes sociales y charlas educativas físicas y mentales.
En cada sesión de práctica de yoga se utilizó una secuencia estándar de kriya, asanas, pranayamas y técnicas de relajación, tomando precauciones apropiadas para pacientes con lesiones.

Los kriyas y técnicas de relajación fueron yoganidra y agnisara, respectivamente. Las diversas asanas incluidas en el programa fueron swastikasana, vajrasana, suptavajrasana, tadasana, trikonasana, parshwakonasana, paschimotthanasana, pur vot thanasana, ardhabadha padmasana, janusirsasana, mahamudra, pavanamuktasana, bhujangasana, dhanurasana, viparitakarani y uttanapadasana. Además, las técnicas de pranayama empleadas fueron ujjayi, anuloma viloma y bhastrika[10].

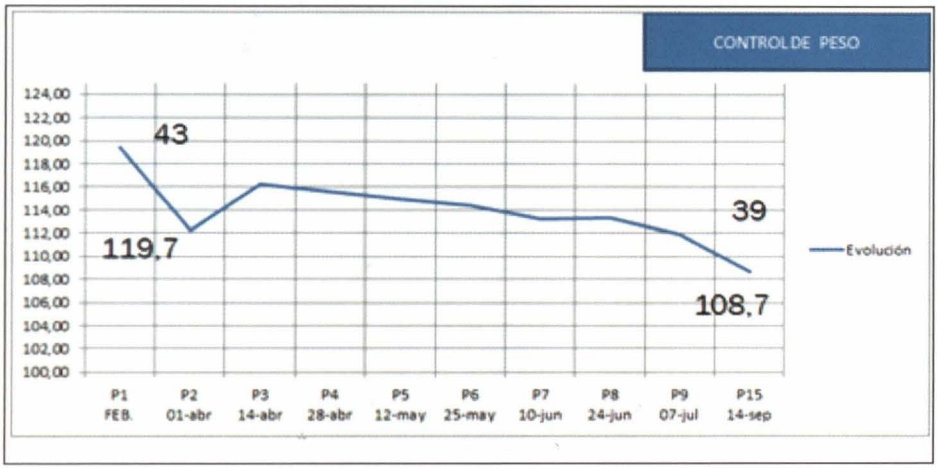
10. CENTRAL COUNCIL FOR RESEARCH IN YOGA & NATUROPATHY. Uni-Nostril yoga breathing and obesity: A study of efficacy and mechanisms. 2009.

De igual forma, los participantes asistieron a las charlas y los talleres psicoeducativos que se realizaban al mediodía una vez por semana, buscando modificar los hábitos de alimentación poco saludables y los factores psicológicos que predisponen a la obesidad (ansiedad, baja autoestima, estrés, falta de autocontrol, pensamientos distorsionados, etc.).

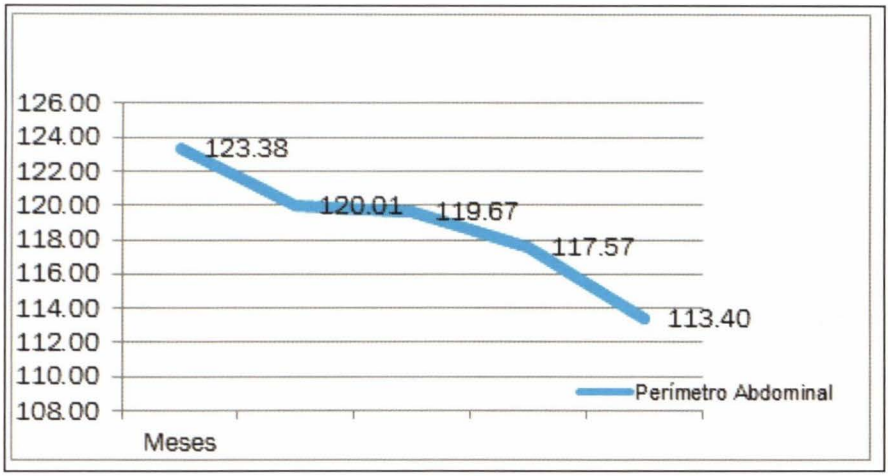
Resultados

Se logró la meta significativa en disminución de peso, en un promedio de 10 kilogramos con el valor más alto de 22,3 kilogramos. Esto se reflejó en el IMC, con un promedio de disminución de 3,53 kg/m^2 (gráfica 1 y figuras 1 y 2) y un perímetro abdominal de 9,98 centímetros (gráfica 2), presión arterial media de 23,9 mmhg en los hipertensos (gráfica 3), glicemias de 10 mg/dl (gráfica 4) y perfil lipídico en seis meses (tabla 1). No hubo lesiones significativas durante los seis meses del programa. Se logró mejor control de las comorbilidades metabólicas.

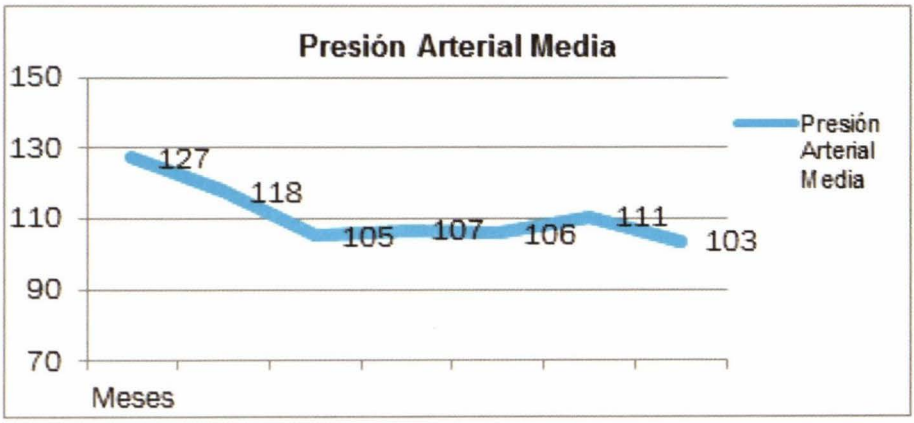
Gráfica 4. Variación de peso



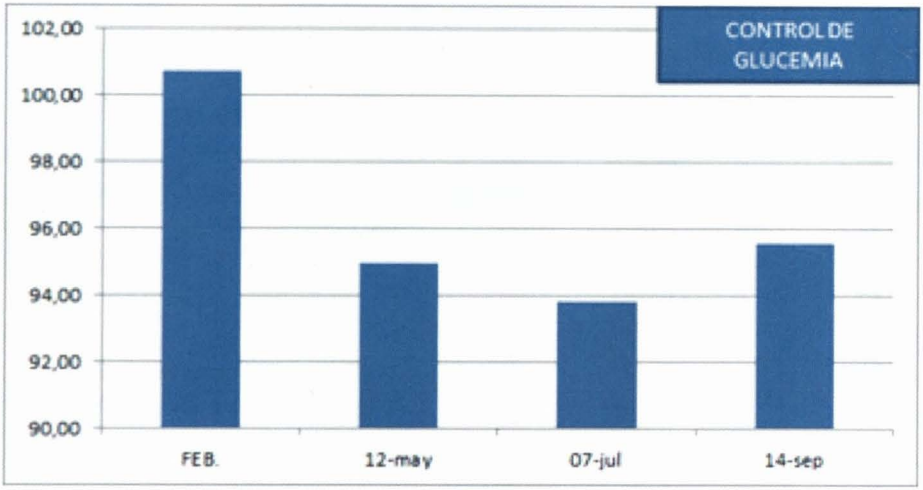
Gráfica 5. Variación de perímetro abdominal



Gráfica 6: Variación de presión arterial media en los hipertensos



Gráfica 7. Variación de la glucemia en los pacientes diabéticos



Gráfica 8. Consolidado de disminución de las variables metabólicas

Variables	Peso	IMC	Perímetro Abdominal	Glicemia	PAM	Colesterol Total	Triglicéridos
Media	10,73	3,53	9,98	5,14	23,9	16	10
Mediana	12	3,68	11	7	23,3	17	17
Valor mayor	22,3	7,63	25,5	31	38,3	79	128
Valor Menor	-1,6	-0,8	-3	-40	10	-57	-256

Discusión

El presente estudio demostró cómo con las actividades del programa se logró la disminución de peso y otras variables antropométricas y serológicas en 24 semanas. Con una buena progresión de la intensidad de la actividad física no se produjeron lesiones; por el contrario, se mejoró la adherencia al tratamiento.

Gadham[11] impartió una hora de yoga diaria por tres meses y consiguió mejoras en el IMC, que pasó de 27,040 ± 2,03 a un IMC de 26,278 ± 1,94. También mejoraron el resultado de colesterol HDL, que pasó de 42,12 ± 4,78 a 42,12 ± 4,78.

Suchitra[12] mostró que después de una hora diaria de yoga durante tres meses la tasa metabólica basal pasó de 1470 ± 160 a 1581 ± 189, al aumentar el gasto calórico.

Telles[13] presentó que a un grupo de personas se les impartió yoga durante seis días en un campamento. Se vio que el colesterol HDL bajó de 37,33 ± 4,74 el día 1, a 34,45 ± 4,72 el día 6.

Ross[14] dejó en consideración que la pérdida de peso inducida por el ejercicio reduce la grasa total y disminuye el riesgo cardiovascular significativamente más que la pérdida de peso inducida por dieta. Además, la reducción de la obesidad abdominal, la grasa visceral y la resistencia a la insulina fue similar en ambos grupos. Este estudio refiere que los ejercicios sin pérdida de peso son un método útil en la reducción de la grasa abdominal, y que 12 semanas con ejercicios diarios durante 60 minutos provocaban una sustancial pérdida de peso, de grasa total, abdominal y visceral.

La intervención cognitivo-conductual ha mostrado mejorías en cuanto a la modificación de hábitos de alimentación y el manejo del autocontrol ante

11. GADHAM, Jayaram; SAJJA, Srikanth; ROOHA, V. Effect of yoga on obesity, hypertension and lipid profile. En: *International Journal of Research in Medical Sciences*, mayo de 2015. Vol. 3, nro. 5, pp. 1061-1065.
12. DODDOLI, Suchitra; KULKARNI, Dattatraya; SHETE, Sanjay, BHOGAL, Ranjit. Effect of yoga training on resting metabolic rate (Rmr) and body fat metabolism in the context of body constitution. En: *International Ayurvedic Medical Journal*, enero de 2015. Vol. 3, nro. 1.
13. TELLES, Shirley; NAVEEN, Visweswaraiah; BALKRISHNA, Acharya; KUMAR, Sanjay. Short term health impact of a yoga and diet change program on obesity. En: *Medical Science Monitor*, 2009. Vol. 15, nro. 12.
14. ROSS, Robert; DAGNONE, Damon; JONES, Peter J.H.; SMITH, Heidi; PADDAGS, Anne; HUDSON, Robert; JANSSEN, Ian. Reduction in obesity and related comorbid conditions after diet-induced weight loss or exercise-induced weight loss in men: A randomized, controlled trial. Annals of Internal Medicine, July 2000.

situaciones estresantes, al hacer uso de las técnicas que buscan promover a los asistentes la motivación para gestionar un cambio[15],[16].

Es necesario replicar estudios que cubran mayor población, a fin de tener mayor impacto y así generar políticas con respecto a la alimentación y a la actividad física a nivel nacional.

Además, deben mejorarse las medidas preventivas para no llegar a los niveles de obesidad expuestos. Esto se logra al optimizar: los horarios de deporte dirigiéndolos a cada persona; la dieta, mejorando la calidad de alimentos, incrementando la fibra y reduciendo las calorías; el estrés, mejorando el clima laboral y con ello disminuir la ansiedad por comer. Pero, sobre todo, cada persona debe generar las ganas de evitar la obesidad con la fuerza de voluntad, cambiar el chip de la obesidad o por lo menos bloquearlo, ya que todos lo tenemos, pero unos más activados que otros

15. BAILE, José Ignacio. *Intervención y tratamiento psicológico*. Madrid: Universidad a Distancia de Madrid. 2011.
16. CABALLO, Vicente. *Manual de evaluación y entrenamiento de las habilidades sociales*. Madrid: Siglo XXI. 2002.

Bibliografía

- BAILE, José Ignacio. *Intervención y tratamiento psicológico*. Madrid: Universidad a Distancia de Madrid. 2011.
- CABALLO, Vicente. *Manual de evaluación y entrenamiento de las habilidades sociales*. Madrid: Siglo XXI. 2002.
- CENTRAL COUNCIL FOR RESEARCH IN YOGA & NATUROPATHY. Uni-Nostril yoga breathing and obesity: A study of efficacy and mechanisms. 2009.
- DIRECCIÓN DE SALUD DE MARINA. Orden Externa 048-2015.
- DODDOLI, Suchitra; KULKARNI, Dattatraya; SHETE, Sanjay, BHOGAL, Ranjit. Effect of yoga training on resting metabolic rate (Rmr) and body fat metabolism in the context of body constitution. En: *International Ayurvedic Medical Journal*, enero de 2015. Vol. 3, nro. 1.
- GADHAM, Jayaram; SAJJA, Srikanth; ROOHA, V. Effect of yoga on obesity, hypertension and lipid profile. En: *International Journal of Research in Medical Sciences*, mayo de 2015. Vol. 3, nro. 5, pp. 1061-1065.
- KAPLAN, Carole; THOMPSON, Anne; SEARSON, Sheila. Terapia cognitiva en el tratamiento de la obesidad. 2005.
- KUMAR, *Kamakhya* y PATEL, Seema. Influence of yoga and diet control in managing the state of obesity. En: *Journal of Yoga & Physiotherapy*, octubre de 2016. Vol. 1, nro. 1.
- MINISTERIO DE SALUD. Resolución Ministerial 771-2004. 27 de julio de 2004.
- RIOUX, Jennifer y RITENBAUGH, Cheryl. Narrative review of yoga intervention clinical trials including weight-related outcomes. En: *Alternative Therapies*, mayo-junio de 2013. Vol. 19, nro. 3, pp. 23-46.
- ROSS, Robert; DAGNONE, Damon; JONES, Peter J.H.; SMITH, Heidi; PADDAGS, Anne; HUDSON, Robert; JANSSEN, Ian. Reduction in obesity and related comorbid conditions after diet-induced weight loss or exercise-induced weight loss in men: A randomized, controlled trial. Annals of Internal Medicine, July 2000.
- SALDAÑA, Carmina y ROSELL, Rosa. Obesidad. Barcelona: Martínez Roca. 1998.
- TELLES, Shirley; NAVEEN, Visweswaraiah; BALKRISHNA, Acharya; KUMAR, Sanjay. Short term health impact of a yoga and diet change program on obesity. En: *Medical Science* Monitor, 2009. Vol. 15, nro. 12.
- TUNDWALA, Vijay; Gupta, R.P.; KUMAR, Surendra; SINGH, V.; SANDEEP, B.; DAYAL, Prabdu; PRAKASH, Parul. A study on effect of yoga and various asanas on obesity, hypertension and dyslipidemia. En: *International Journal of Basic and Applied Medical Sciences*, enero-abril de 2012. Vol. 2, nro. 1, pp. 93-98.
- WHO EXPERT CONSULTATION. Appropriate body-mass index for Asian populations and its implications for policy and intervention strategies. En: *The Lancet*, 2004. Vol. 363, pp. 157-163.



Dn. Pedro Garezon héroe del Huascar
Año 1879

El incidente Gárezon de 1909 y la Marina de Guerra

Doctor Héctor López Aréstegui

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



RESUMEN

La importancia de la comunicación en las instituciones es vital para que estas alcancen sus objetivos y satisfagan sus necesidades. El ideal es que sus miembros sepan comunicarse, interna y externamente, con eficacia y efectividad, pero esto no siempre ocurre. Un ejemplo de ello en nuestra historia naval fue protagonizado por el último comandante del monitor *Huáscar*, el contralmirante Pedro Gárezon Thomas. A propósito de cumplirse, el 27 de mayo próximo, 90 años de su fallecimiento, recordamos este incidente poco conocido, que tuvo su origen en la interpretación equívoca del orden jerárquico del Reglamento de Marina de 1890.

PALABRAS CLAVE:

Comunicación, Reglamento de Marina Militar de 1890, Pedro Gárezon Thomas, Augusto B. Leguía.

RESUMEN

The importance of communication in the Institutions is vital so that these achieve their objectives and satisfy their needs. The ideal is that their members know how to communicate internal and externally, with efficacy and effectiveness, however this does not always happen. An example of it in our naval history was personified by the last commander of Ironclad "Huáscar", Rear-Admiral Pedro GÁREZON Thomas. By the way, reminding of on next May 27th, 90 years since He passed away, recalling this little known incident that had origin in the wrong interpretation of a Hierarchical order of the Navy Regulation of 1890.

PALABRAS CLAVE:

Communication, Military Navy Regulation of 1890, Pedro GÁREZON Thomas, Augusto B. LEGUÍA.

La historia naval peruana cuenta con una pléyade de nombres que, por una u otra causa, han tenido una brillante actuación que los coloca como figuras señeras y ejemplos a seguir en los hombres y mujeres que hoy visten el glorioso uniforme del almirante Grau. Precisamente uno de estos personajes fue el contralmirante Pedro Gárezon Thomas (1851-1927), el último oficial de nuestra Armada que estuvo al mando del desmantelado pero jamás rendido monitor *Huáscar*, y quien, con el correr de los años, alternaría su profesión naval con el quehacer político durante el periodo de la ardua tarea de reconstruir nuestra Armada después de la guerra con Chile.

• Artículo recibido el 10 de marzo de 2017, aprobado para su publicación el 17 de abril de 2017

A propósito de cumplirse los 90 años de su fallecimiento, ocurrido el 27 de mayo de 1927, en este artículo recordamos un muy poco conocido incidente que tuvo como protagonista al último comandante del monitor Huáscar peruano.

A inicios de 1909, cuando ostentaba el alto grado rango de capitán de navío, Pedro Gárezon fue designado capitán de puerto del Callao y comandante principal de las Milicias Navales del Departamento Marítimo del Callao, sin pensar que, por razones políticas, jerarquía y protocolo naval, iba a tener un grave enfrentamiento con la oficialidad de la Escuadra que desencadenó en una crisis política[1].

1909 fue un año crítico en la historia de nuestra patria. El presidente Augusto B. Leguía había llegado a la primera magistratura del Estado contando solo con el apoyo de una fracción de su agrupación política, el Partido Civil, y enfrentaba una fuerte oposición en ambas Cámaras del Congreso de la República de liberales y demócratas. Asimismo, el jefe de Estado debía afrontar una serie de problemas tanto de carácter interno como externo. La crisis fiscal alcanzaba niveles desastrosos. El desempleo era masivo y había escasez aguda de alimentos. El Gobierno, para evitar revueltas callejeras, subsidiaba los alimentos de primera necesidad y brindaba menús para los desocupados y sus familias a un precio simbólico en diversos puntos de Lima. En el Callao se presentaban estos mismos problemas, con el agravante de la amenaza latente de una huelga de estibadores, situación que hubiera acrecentado el malestar social y la ya mencionada carestía de alimentos. Corrían rumores de un golpe de Estado, pues el alto mando del Ejército (conformado por oficiales de la Misión Militar Francesa) poco o nada podía hacer para controlar los mandos intermedios, de nacionalidad peruana, de dicha institución. Esta era la situación política y social del país cuando, el 2 de marzo de 1909, el presidente Leguía nombró al comandante Gárezon como capitán de puerto del Callao y comandante principal de las Milicias Navales, como ya se dijo. Este último cargo figuraba en el Reglamento de la Marina Militar de 1890, pero no estaba delimitado administrativa y jurisdiccionalmente porque no existía un comando institucional unificado ni subordinación entre los puestos de dirección del reglamento. El problema surgió porque, además de los cargos mencionados, en la resolución de nombramiento del comandante Gárezon también se le otorgaba el mando de los buques de la Escuadra, sin designársele comandante general de la institución.

1. LLOSA PAZOS, Juan Carlos: Contralmirante Pedro Gárezon Thomas, último comandante del Monitor Huáscar peruano. En: *Revista de Marina*, 2006. Año 99, nro. 2.



Presidente de la república Augusto B. Leguía.



Contralmirante Juan Manuel Ontaneda, ministro de Guerra y Marina.

A fines del mes de marzo de 1909 el comandante Gárezon comunicó a los oficiales al mando de las unidades de la Escuadra que pasaría inspección. Señaló, en la orden del día, todos los detalles del desarrollo de este acto, incluyendo el protocolo correspondiente. El 21 de abril tuvo lugar la inspección y Gárezon no fue recibido con los honores a la insignia que enarbolaba, la de comandante general de la Escuadra. La oficialidad de nuestros buques hizo saber que, según el reglamento, no le correspondían dichos honores. Gárezon convocó a los comandantes de las unidades y les informó que la objeción presentada era un formulismo, puesto que en su resolución de nombramiento se le daba formalmente el mando de los buques de la Escuadra.

La inspección se pospuso para el día siguiente y Gárezon esperaba que se desarrollara según lo previsto en su orden del día. Esto no sucedió así y Gárezon —quien creía que tolerar las faltas contra la disciplina era abrir la puerta para que se cometieran otras mayores— destituyó a los comandantes de la flota y ordenó su arresto inmediato. Esta crisis naval, motivada por discrepancias de jerarquía, no habría traspasado los límites de la vida institucional de no mediar la situación política que se vivía en el país. La crispación política y la actitud de la prensa fueron los hilos conductores de esta pugna. El Gobierno temía que el descontento existente en el Ejército se extendiera a la Armada, en particular porque esta había aumentado considerablemente su prestigio tras la

adquisición e incorporación de los cruceros Almirante Grau y Coronel Bolognesi en 1907. Por otro lado, la situación comprometía oficial y personalmente al ministro de Guerra y Marina, capitán de navío Juan Manuel Ontaneda, quien debía resolver un espinoso problema institucional sin herir sus vínculos con los involucrados en la controversia, que eran sus amigos y compañeros de armas. Ontaneda, en principio, aprobó las acciones de Gárezon y luego, por presiones políticas y mediáticas, terminó desdiciéndose de su apoyo al veterano de Angamos. El 26 de abril de 1909 Gárezon renunció a su cargo. Ese mismo día el ministro Ontaneda presentó su dimisión al presidente Leguía, por "delicadeza".

En este punto debemos remarcar el factor comunicación en el caso Gárezon. Cuando el asunto fue conocido por la prensa, muchos periódicos de la época tomaron partido por los comandantes de la Escuadra; se consideró la actitud del comandante Gárezon como vanidosa y pueril y su nombramiento, como oscuro y dudoso. El diario El Comercio, en su edición del sábado 24 de abril de 1909, tomaba responsable distancia del asunto y decía: "No es posible ya que perdure más una situación tan vidriosa. O el decreto del 2 de marzo en que se declaraba subordinados los comandantes de la escuadra al comandante de las Milicias Navales está ajustado al código de marina militar, o no tiene fundamento legal; en el primer caso, constituye un acto de indisciplina su falta de cumplimiento por los jefes de nuestros buques; en el segundo, convendría remover una causa de desacuerdo en la Marina; pero de todos modos urge que el Gobierno estudie seriamente el asunto y le busque solución inmediata y justa, pues se notan hoy síntomas de desorganización en la escuadra, por el efecto del estado de cosas que ha venido a crear la resolución del 2 de marzo, que interesa al país no sigan acentuándose".

Este extracto de la columna editorial del decano de la prensa nacional de hace un siglo es un claro ejemplo de la importancia de la comunicación para las instituciones públicas; en particular, las Fuerzas Armadas. Como nos lo recuerda el capitán de navío Juan Carlos Llosa Pazos, en su interesante artículo "Comunicación estratégica y fomento de la cultura de defensa"[2], existe una diferencia importante entre comunicar e informar: la forma en que se procesan los hechos. El comunicador busca que el receptor interprete adecuadamente los hechos. El informador solo transmite una noticia y deja a los receptores su interpretación. Vemos, pues, que comunicar requiere una elaboración previa de la información con el fin de que fondo y forma sean adecuados y tengan

2 LLOSA PAZOS, Juan Carlos: Comunicación estratégica y fomento de una cultura de defensa. En: *Revista del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas*, junio de 2008. Año 1, nro. 2.

el efecto deseado en los receptores. Esto es sumamente claro en el efecto de las omisiones del Reglamento de Marina Militar de 1890 y la resolución de nombramiento de Gárezon como comandante principal de las Milicias Navales.

La buena comunicación es el fundamento de una transparente imagen de las instituciones ante la opinión pública. Los vacíos u omisiones dejan espacio a la duda y a la mala interpretación del mensaje que se quiere transmitir. "Son las palabras —decía el filósofo romano Séneca (Córdoba, 4 a.C.-Roma, 65 d.C.)— el semblante del ánimo; por ellas se ve si el juicio es entero o quebrado". La palabra como herramienta es mucho más delicada e importante de lo que nos parece a primera vista. Esta es la lección que debemos extraer de este incidente protagonizado por el último comandante del monitor Huáscar, el contralmirante Pedro Gárezon Thomas.

Bibliografía

- LLOSA PAZOS, Juan Carlos. Contralmirante Pedro Gárezon Thomas, último comandante del monitor Huáscar peruano. En: *Revista de Marina*, 2006. Año 99, nro. 2.
- LLOSA PAZOS, Juan Carlos. Comunicación estratégica y fomento de una cultura de defensa. En: *Revista del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas*, junio de 2008. Año 1, nro. 2.



varon parduzca de las personas, y guardia
n debida, y p.r pagar al final D. Antonio Carcamo
no expida y parece p.r las clausulas de su
testamento y son siguientes = . .

F. SAVER.



mo á veinte y seis p.r don n.r Jue au es fiel y
el. Cuyta y Dic.a veinte y cinco de mil ochocientos
y don años = y lo firmo el Alc.e Testamentario =

Victoriano Carcamo

Los hermanos Cárcamo

Capitán de Fragata (r) Jorge Ortíz Sotelo
Doctor en Historia por la Universidad de St Andrews en Escocia. Ha sido director ejecutivo del Plan Binacional de Desarrollo Fronterizo Perú-Ecuador y del Instituto Peruano de Economía Social de Mercado. Actualmente, es presidente del Instituto Peruano de Economía y Política, y secretario general de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana.



RESUMEN
En 1821, dos hermanos Cárcamo capturaron la goleta correo española Sacramento, que pasó a ser la primera nave en enarbolar el pabellón peruano. El 2 de mayo de 1866, otros dos hermanos Cárcamo combatieron en el Callao y fallecieron días después a consecuencia de las heridas recibidas en esa acción. Los unos y los otros han merecido diversos homenajes en su natal Paita y en muchas otras localidades del país, pero poco es lo que se conoce sobre sus vidas. Sobre la base de diversas fuentes primarias, este artículo arroja luces sobre estas y, a la par, sobre las complejas épocas que a cada uno de ellos le tocó vivir.

PALABRAS CLAVE:
Historia marítima, historia naval, Perú, Paita, Andrés Cárcamo, Victoriano Cárcamo, Enrique Manuel Cárcamo, Raymundo Cárcamo.

RESUMEN
In 1821, two brothers CARCAMO captured the Spanish Schooner Sacramento, which became the first vessel hoisting the Peruvian National Flag. On May 2, 1866, other two brothers Carcamo were amongst the defenders of Callao and passed away a later as consequence of the wounds received on that action. All of them have received different homages on their birthplace, Paita, and in many other places of the country, however little is known about their lives. Based on different primary sources, this article shed light on the Carcamo and, at the same time, on the complex times that they had to deal with.

PALABRAS CLAVE:
Maritime history, Naval History, Peru, Paita, Andres CARCAMO, Victoriano CARCAMO, Enrique Manuel CARCAMO, Raymundo CARCAMO.

El 17 de marzo de 1821 los hermanos Andrés y Victoriano Cárcamo Franco, carpintero y contramaestre de la goleta correo *Sacramento*, alias *Fernando el Deseado*, capturaron dicha nave frente a Máncora y pocos días más tarde la entregaron al Libertador José de San Martín en el puerto de Supe. De ese modo, la pequeña goleta pasó a ser la primera nave en enarbolar la flamante bandera peruana, bajo el nombre de *Castelli*. Los detalles de este hecho han sido abordados por varios investigadores, pero es poco lo que conocemos sobre estos personajes[1].

1. VALDIZÁN GAMIO, José. El *Sacramento*: más luz sobre su historia. En: *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*, 1980. Nro. 3, pp. 47-55.

• Artículo recibido el 16 de marzo de 2017, aprobado para su publicación el 23 de marzo de 2017

Dos hijos de Victoriano, Manuel y Raymundo, sirvieron en la Armada y fallecieron a consecuencia de las heridas sufridas en el combate que el 2 de mayo de 1866 sostuvieran las defensas del Callao contra una fuerza naval española. Lamentablemente, al igual que su padre y su tío, es poco más lo que se conoce sobre ellos.

En mayo de 2016, con ocasión de conmemorar el centenario de la muerte de estos dos oficiales, investigué sobre ambos y pude preparar un corto discurso que pronuncié en Paita. Aprovechando mi breve visita a ese puerto, y gracias al apoyo del técnico Félix Pomalaya Villalobos, tuve acceso al archivo municipal. Como muchos otros repositorios documentales en nuestro país, su estado era lamentable, pero la gentileza de los encargados me permitió encontrar documentación desde 1710. Entre esos papeles hallé el testamento que Antonio Cárcamo Morales dictó el 5 de diciembre de 1822.

Encontrarlo me alentó a investigar más sobre esta familia paiteña, cuyos valiosos servicios al país y, en particular, a nuestra Armada, merecen justo reconocimiento.

Los primeros Cárcamo

Nacido hacia 1748 en Chiloé, desconocemos las razones y la fecha en la que Antonio Cárcamo se estableció en Paita, pero es muy probable que, como muchos otros chilotas, se haya dedicado tempranamente a las actividades marítima. En la década de 1780 contrajo matrimonio con la paiteña Liberata Franco, con la que tuvo siete hijos: María, Santos, José María, Andrés, Victoriano, Francisca y María Ignacia; pero al momento de testar solo quedaban vivos Andrés y Victoriano. Señaló, asimismo, que tenía cinco nietos: Lucía y Vicenta Ramírez, hijas de María Cárcamo; y Manuel Gregorio, José y Mariano Zorrilla, hijos de Santos Cárcamo[2].

Antonio se dedicó al comercio marítimo. En el ya citado testamento refirió al menos un viaje a Guayaquil para vender cordobanes. No le debió ir mal, pues logró poseer tres casas[3]:

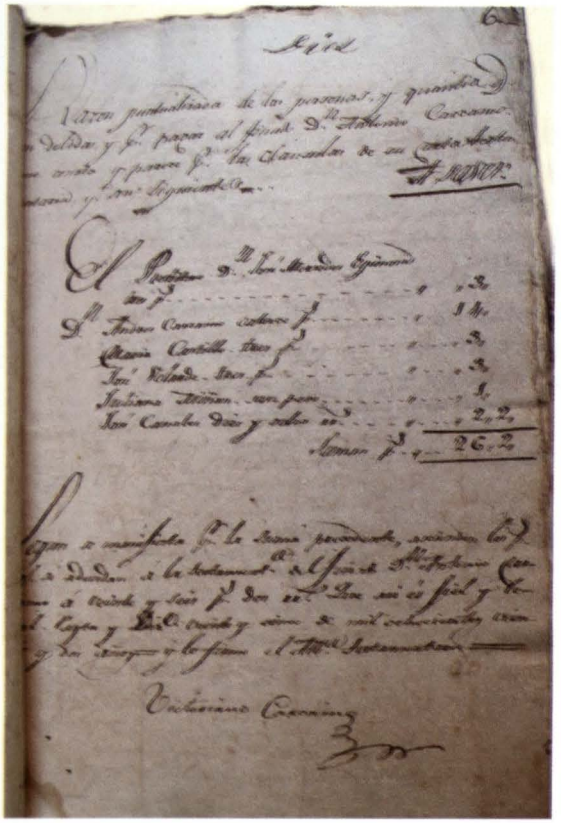
> una en que vivo, otra inmediata a esta, y otra que se halla frente a la de Melchora Aguilar. La primera de dichas casas consta de once y media varas de frontera y diez y nueve de fondo, gravando sobre ella el cargo de que se manden decir dos misas rezadas cada año por disposición y

2. Archivo Municipal de Paita, legajo 58, nro. 113. Contiene varios documentos públicos de 1822 a 1841 y el testamento de Antonio Cárcamo.
3. Ídem, f- 2v.

> encargo de la finada Antonia Franco, mi cuñada, para bien de su alma, con cuya única calidad me cedió la propiedad de la mitad del terreno en que se haya fabricada.

También declaró no tener deuda alguna, que dejaba en un baúl 474 pesos y 6 reales, y que debía cobrarse a varias personas un total de 26 pesos y 2 reales[4].
La casa paterna se la dejó a Victoriano, a quien también agració con el quinto de sus bienes "en correspondencia de la filial [de]terminación con que me ha mirado y tratado hasta el presente, y ayudádome en lo anterior a trabajar". Debió repartir el resto de la masa entre ambos hermanos y los cinco nietos mencionados.
Pocos días después de testar, Antonio falleció y su hijo Victoriano asumió las labores que como albacea le correspondían[5].
Es posible que entre los papeles que, sin orden alguno, se conservan en el Archivo Municipal de Paita, se pueda encontrar algo más sobre Antonio Cárcamo, pero en concreto lo antes mencionado es todo lo que a la fecha se conoce sobre él.
Sus hijos Andrés y Victoriano debieron gozar de cierto prestigio en la comunidad paiteña, posiblemente por su acción con la goleta *Sacramento*. Lo concreto es que en 1824, cuando Paita tenía 1.809 habitantes, de los cuales 126 eran considerados ciudadanos, ambos estaban en esta última condición. El año anterior, Andrés había sido electo regidor de Paita y volvió a serlo a principios de 1824, y en 1825 y 1827 tanto él como su hermano fueron escogidos por sus paisanos para conformar el colegio electoral de la provincia de Paita, que debía elegir a los diputados que representarían a la provincia en el Congreso[6].
Andrés Cárcamo debió dedicarse a alguna actividad comercial, pues figura en una lista de deudores que el capitán Manuel Herrera hizo el 30 de noviembre de 1837. Cinco años más tarde figura como marinero en la matrícula de Paita[7].
Sobre Victoriano Cárcamo Franco sabemos mucho más. Nacido hacia 1791, sirvió como sargento primero en el Batallón de Milicias de Piura y, a tenor de lo señalado por su padre, debió involucrarse en actividades marítimas muy tempranamente. Además de participar como integrante del colegio electoral

4. Ídem, f. 3-3v.
5. Ídem., f. 4; y razón puntualizada de las personas y cuantía de las deudas y por pagar del finado Antonio Cárcamo, Paita, 25 de diciembre de 1822.
6. ZETA DEL POZO, Rosa. El libro de cabildo de la ciudad de San Francisco de Paita y Puerto de Buena Esperanza (1821-1828). En *Pueblos, provincias y regiones en la historia del Perú*, 2006. Lima: Academia Nacional de la Historia, pp. 362-372.
7. Archivo Regional de Piura, Juzgado de Primera Instancia, legajo 34, ff. 1-3. Archivo Histórico de Marina, Capitanía de Puerto de Paita, 1842, fol. 3.



Pago de las deudas de Antonio Cárcamo (Archivo Municipal de Paita).

de Paita en 1825 y 1827, en el primero de esos años fue regidor de su ciudad natal[8]. Debió comenzar a navegar a finales de esa década, pues entre 1832 y 1849 lo encuentro al mando de diversos buques, todos ellos de pequeño porte y dedicados al cabotaje, pues eran los únicos que podía capitanear al no haber recibido una educación formal ni haber sido examinado como piloto[9].

La primera de estas naves fue la goleta *Guadalupe*, en la que arribó al Callao el 11 de abril de 1832, procedente de Paita y Huanchaco[10]; vino luego el bergantín goleta *General Gamarra*, llamado luego *Presidenta*, al mando de la cual estuvo por lo menos desde febrero de 1833 hasta el 17 de junio de 1834, y en la que realizó al menos un viaje a Pisco y otro a Paita[11]. Desde agosto de 1836 hasta abril de 1842 fue capitán de la goleta *María Jesús* y realizó diversos viajes entre Guayaquil y Valparaíso, algunos de ellos con bandera centroamericana, debido quizá a los riesgos que implicaba para buques con registro nacional la guerra de la Confederación[12]. Entre setiembre y noviembre de 1842 llevó a cabo un viaje a Arica y Quilca al mando de la goleta *Perú*[13]; y entre julio y setiembre del siguiente año figura como capitán de la goleta *Feliz*, de 81 toneladas, en la que realizó algunos viajes del Callao a los puertos del norte, hasta Guayaquil[14]. En noviembre de 1843 arribó al Callao al mando de la goleta chilena *Rosa*, procedente de Guayaquil; en enero del siguiente año completó un viaje de Arica al Callao en el bergantín *Soberano*[15]; al mes siguiente fondeó en el Callao

8. ZETA DEL POZO, op. cit., pp. 362-374.
9. Archivo Histórico de Marina, Capitanía de Puerto del Callao, Callao, 31 de marzo de 1842.
10. Ídem, Callao, 11 de abril de 1832.
11. Ídem, Callao, 23 de febrero de 1833. *Mercurio Peruano*, nro. 1620 (25 de febrero de 1833), p. 4, col. 1. *El Telégrafo de Lima*, nro. 559 (17 de junio de 1834).
12. *El Eco del Protectorado*, nro. 8 (14 de setiembre de 1836), p. 3. *El Comercio*, nro. 385 (29 de agosto de 1840), p. 4, col. 1-2; y nro. 847 (1 de abril de 1842), p. 5.
13. *El Comercio*, nro. 972 (6 de setiembre de 1842), p. 2, col. 1; y nro. 1031 (17 de noviembre de 1842), p. 2, col. 1.
14. Ídem, nro. 1241 (1 de agosto de 1843), p. 5, col. 2-3; nro. 1248 (9 de agosto de 1843), p. 2, col. 1; y nro. 1268 (4 de setiembre de 1843), p. 6, col. 2-3; p. 7, col. 1-2
15. Ídem, nro. 1319 (2 de noviembre de 1843), p. 5, col. 1-2; y nro. 1392 (1 de febrero de 1844), p. 5, col. 1-2.

procedente de Islay, al mando del bergantín *Dos Marías*; y en setiembre zarpó hacia Paita y Panamá con el bergantín *Josefina*[16].

Volvemos a tener noticias suyas en abril de 1847, cuando arribó al Callao procedente de Paita al mando del bergantín goleta *Teodoro*, y vuelve a zarpar en mayo hacia este último puerto[17]. A finales de ese año figura como capitán del bergantín goleta *Calderón*, de 156 toneladas; y en abril de 1848, de la barca *Susana*, antes *Alejandrino*, de 137 toneladas, que fue vendida en San Francisco en enero de 1849[18]. Como su condición de piloto práctico no le permitía mandar una nave en viajes al exterior, al arribar a San Francisco, el 11 de enero de 1849, se registra que está al mando del capitán Girondeau[19].

De regreso al Callao, en marzo de 1849 zarpó hacia Paita como capitán de la goleta *Adelaida*, antes *Margarita*, de 56 toneladas[20]; y en setiembre volvió a zarpar del Callao, esta vez hacia Paita y Guayaquil, al frente del bergantín *Infatigable*, de Juan Dartnell[21]. Es posible que por motivos de salud desembarcara en Paita el 7 de ese mes, pues cuando el bergantín continuó viaje hacia Guayaquil estaba al mando de otro capitán. Aquello fue una suerte para Cárcamo, pues al día siguiente, en medio de neblina y calma, la nave se perdió totalmente al encallar frente a Tumbes, aunque felizmente no hubo víctimas[22].

Después de esto, no se vuelve a tener noticia de él.

Casado con Sebastiana del Castillo, nacida hacia 1798 y conocida familiarmente como Petita, tuvieron al menos ocho hijos: Manuel Enrique, Raymundo, León, José María, Pío, Juan (Manuel), Rosario y Gertrudis[23].

Sobre los dos primeros, que son los que sirvieron en la Armada y fallecieron a consecuencia de sus heridas en el combate del 2 de mayo de 1866, trataré más adelante.

Poco es lo que he podido encontrar sobre los otros seis hermanos Cárcamo Franco, pero todo parece indicar que los hombres mantuvieron la tradición familiar, vinculándose de una u otra forma a las actividades marítimas, primero en su natal Paita y luego en el Callao, donde también se asentarían sus dos mujeres y eventualmente su madre. Al parecer, al menos en el caso de los

16. Ídem, nro. 1414 (1 de marzo de 1844), p. 4, col. 1-2; nro. 1588 (1 de octubre de 1844), p. 5, col. 1-2; y continuación del nro. 1607 (23 de octubre de 1844), p. 1, col. 1
17. *El Comercio*, nro. 2367 (17 de mayo de 1847), p. 2, col. 1; nro. 2375 (27 de mayo de 1847), p. 3, col. 3-4; y nro. 2402 (30 de junio de 1847), p. 4, col. 3-4.
18. Archivo Histórico de Marina, Capitanía de Puerto del Callao, 1847, C81, f. 65.
19. *Weekly Alta California*, nro. 3 (18 de enero de 1849), p. 3, col. 2.
20. Archivo Histórico de Marina, LC G, 2, nro. 17.
21. *El Comercio*, nro. 2917 (22 de marzo de 1849), p. 2, col. 1; y nro. 3054 (9 de setiembre de 1849), p. 2, col. 1.
22. Archivo Histórico de Marina, Capitanía de Puerto de Tumbes, 1849. *El Comercio*, nro. 3069 (27 de setiembre de 1849), p. 4, col. 2.
23. *El Comercio*, nro. 8966 (11 de mayo de 1866), p. 4, col. 5.

hombres, dicho desplazamiento al primer puerto peruano se habría producido en la década de 1850, pues ninguno de ellos figura en el registro cívico de Paita de 1855[24].

Uno de ellos, León, figura como aprendiz de carpintero de ribera en la matrícula de Paita de 1842[25]; contrajo matrimonio en el Callao con Eduarda Nestares, con quien tuvo al menos dos hijas: Ignacia y Juana, nacidas en 1864 y 1865, respectivamente[26].

Tanto él como su hermano Pío aún vivían en 1902[27]. Este último había nacido en 1832, trabajando en el Callao como carpintero al menos desde 1862, cuando nació el primero de los tres hijos que tuvo con su paisana Teresa Almendariz —Rosenda, Ignacia e Isidoro Artemidoro—, con quien contrajo matrimonio en diciembre de 1875[28]. Dos años antes, el 15 de octubre de 1873, fue nombrado subteniente de la cuarta compañía del batallón nro. 3 de la Guardia Nacional[29].

Juan Manuel vino al mundo en 1838, y se declaró calafate y residente en el Callao al contraer matrimonio con Manuela Olivos en mayo de 1863, con quien ya había tenido al menos una hija, María Guadalupe, nacida en diciembre de 1861[30]. Si bien no tengo certeza plena de que se trate del mismo personaje, es posible que Juan Cárcamo haya sido el padre de Tomasa, nacida en Paita en 1860, e hija de Dolores Calvo[31]. Al igual que sus otros dos hermanos, figura en el Callao en 1902[32].

Lo único que he logrado averiguar de José María Cárcamo Castillo es que en 1866 nació en el Callao su hija María Domitila Cárcamo Olivera[33].

Gertrudis Cárcamo Castillo nació en 1822 y falleció en el Callao en 1882; mientras que su hermana Rosario vivía aún en este puerto en 1902[34]. Ambas permanecieron solteras y es muy probable que, como solía suceder, hayan dedicado buena parte de su vida adulta a acompañar a su madre luego que esta enviudara[35].

---

24. Archivo Municipal de Paita, registro cívico 14 de abril de 1855. 25. Archivo Histórico de Marina, Capitanía de Puerto de Paita, 1842, fol. 2v.
26. Callao, Parroquia de San Simón y Judas, libro de bautizos, nro. 12, 3 de agosto de 1864; y parroquia de Santa Rosa, libro de bautizos n° 1, 24 de diciembre de 1865.
27. CALLE, Juan José. *Vistas fiscales*. Lima: Imprenta del Estado. 1918, III, pp. 245-247.
28. Callao, Parroquia de San Simón y Judas, libro de matrimonios, nro. 4, 5 de diciembre de 1875; libro de bautizos, nro. 11, 25 de diciembre de 1862; y nro. 13, 12 de enero de 1868.
29. Archivo Histórico Militar, año 1876, sobre 121.
30. Callao, Parroquia de San Simón y Judas, libro de matrimonios, nro. 4, 16/5/1863; libro de bautizos nro. 11, 19 de diciembre de 1861.
31. Ídem, libro de matrimonios, nro. 8, 12 de setiembre de 1897.
32. CALLE, op. cit., III, pp. 245-247
33. Callao, parroquia de San Simón y Judas, libro de bautizos nro. 12, 18 de setiembre de 1866.
34. CALLE, op. cit., III, pp. 245-247
35. Archivo Histórico de Marina, expediente personal de Raymundo Cárcamo, f. 46 y 48.

Enrique Manuel Cárcamo Castillo[36]



Enrique Manuel Cárcamo Castillo (lápida sepulcral).

Vino al mundo en 1818, y tanto él como su hermano Raymundo, así como varios otros jóvenes paiteños, fueron los primeros alumnos de la Escuela Náutica que comenzó a funcionar en ese puerto el 1 de setiembre de 1840, bajo la dirección del teniente segundo Francisco Carrasco Herrera. Por su edad, es posible que haya tenido alguna formación previa y que incluso haya acompañado a su padre en algunas de sus travesías; pero lo concreto es que en los exámenes del tratado de aritmética realizados en diciembre de ese año fue aprobado con nota sobresaliente[37].

Igual calificación obtuvo en los exámenes de abril y diciembre de 1841, así como en el de julio del siguiente. Meses antes, en enero de 1842, había sido nombrado guardiamarina, cuando por disposición de la comandancia militar de Piura se armó la goleta *Jesús* para patrullar las aguas del departamento ante la amenaza de una expedición revolucionaria encabezada por el coronel Justo Hercelles. Carrasco asumió el mando de dicha nave y dejó a Cárcamo a cargo de la escuela. En diciembre de 1842 Carrasco y sus tres alumnos más distinguidos, Cárcamo, José María García y José Becerra, viajaron a Lima para que estos fueran examinados por una junta presidida por el capitán de navío Eduardo Carrasco, director general de las Escuelas Náuticas de la República. Los tres fueron calificados sobresalientes y en febrero siguiente Enrique Manuel Cárcamo fue nombrado tercer piloto de la Armada[38].

Su primer destino fue la corbeta *Yungay*, en la que prestó servicios hasta el 19 de agosto de 1844, cuando se le otorgó licencia por razones de salud. Los 18 meses que sirvió en dicho buque no fueron fáciles, pues la Armada se vio envuelta en nuestras ya usuales turbulencias políticas. El 13 de noviembre de 1847 se reincorporó al servicio naval y sirvió durante tres años como segundo piloto de la goleta *Libertad*. Luego de permanecer dos meses en el Departamento de

36. Archivo Histórico de Marina, expediente personal de Manuel Cárcamo.
37. ORTIZ SOTELO, Jorge. *Historia de la Educación Naval en el Perú. Primera parte (1657-1845)*. Lima: Ministerio de Marina. 1980, pp. 202-211.
38. *El Comercio*, nro. 1106 (17 de febrero de 1843), p. 3, col. 1-2.

Marina, en marzo de 1851 se le destinó al bergantín *Almirante Guise*[39], en la que participó en la ocupación del puerto de Cobija, a fines de 1853, luego de una serie de incidentes que llevaron al Gobierno del presidente Echenique declarar la guerra a Bolivia.

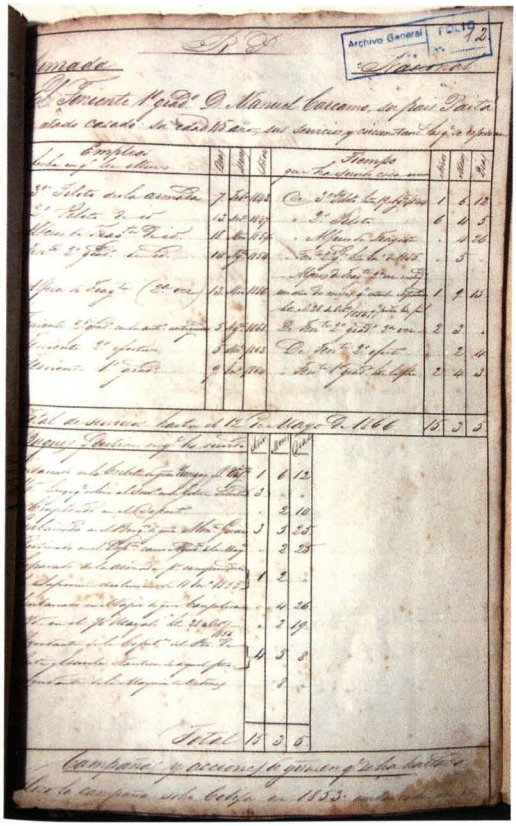
En 1854 se inició la llamada Revolución Liberal, que habría de terminar con el triunfo del general Ramón Castilla. Como todas las guerras civiles, esta dividió al país y también a su armada, siendo así que el buque de Cárcamo sostuvo al Gobierno de Echenique hasta su derrota definitiva en la batalla de La Palma, el 5 de enero de 1855. Ambos bandos incentivaron a sus seguidores con ascensos, lo que llevó a que en marzo y en agosto de 1854 Cárcamo fuese ascendido primero a alférez de fragata y luego teniente segundo graduado. Fue en esa última condición que se le encargó el mando de la goleta *Héctor*, aunque continuó revistando en el *Almirante Guise*[40].

Tras su triunfo en La Palma, Castilla estableció un Gobierno provisional, dando de baja a quienes habían apoyado a Echenique, y desconociendo los ascensos que este había conferido. Fue por ello que, cuando el 13 de marzo de 1856 Manuel Cárcamo fue reincorporado al servicio y destinado al vapor *Caupolicán*, lo hizo como alférez de fragata. Cinco meses más tarde pasó al vapor *Ucayali* y pidió su baja en octubre, por considerar que la nueva Constitución, preparada por la Convención Nacional y promulgada por Castilla, atentaba contra sus principios religiosos al permitir el ejercicio privado de otros cultos que no fueran el católico apostólico y romano[41].

Alejado del servicio, navegó en buques mercantes hasta el 5 de agosto de 1861, cuando fue readmitido al servicio como teniente segundo graduado y se le nombró ayudante del capitán de puerto de Paita y profesor de su restablecida escuela náutica. El ahora capitán de navío Francisco Carrasco, quien guardaba por Cárcamo la más alta estima, era el capitán de puerto y director de dicha escuela, y le asignó el dictado de los cursos de Aritmética y Geometría, mientras que él dictaba el de Trigonometría Plana[42].

Cuatro años y medio sirvió en dicho cargo, lapso en cual fue ascendido a teniente segundo efectivo, el 5 de noviembre de 1863 y a teniente primero graduado el 9 de enero siguiente. Pero al margen de esas promociones, debió

39. Archivo Histórico de Marina, LC E,2 G2, f. 43v.
40. Ídem, goleta *Héctor*, 1854.
41. Ídem, expediente personal de Manuel Cárcamo, f. 2. BASADRE, Jorge. *Historia de la República del Perú*. Lima: Editorial Peruamérica. 1964, pp. 1113-1115 y 1121-1122.
42. ORTIZ SOTELO, Jorge. *Escuela Naval del Perú (Historia ilustrada)*. La Punta: Escuela Naval del Perú. 1981, p. 33; ROMERO PINTADO, Fernando. *La República, 1850-1870*. En: *Historia Marítima del Perú*. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 1984-1985, t. VIII, vol. 2, p. 148.



Foja de servicios de Manuel Cárcamo (Archivo Histórico de Marina).

reencontrarse con viejos conocidos y parientes, y establecer nuevas relaciones. Una de ellas fue la joven paiteña Isabel Pérpoli Palomino, con quien contrajo matrimonio el 9 de noviembre de 1863 en la iglesia de Colán[43].

La relativa tranquilidad provinciana se vio interrumpida a principios de 1865, cuando estalló la llamada Revolución Restauradora, iniciada por el coronel Mariano Ignacio Prado en Arequipa, como airada reacción contra el tratado Vivanco-Pareja, que había puesto fin a la ocupación española de las islas Chincha. Tal como había sucedido durante la Revolución Liberal, parte de la Armada se plegó a los rebeldes, mientras que otra sostuvo al Gobierno del presidente Pezet. Cárcamo y los oficiales destinados en Piura se encontraron entre estos últimos, por lo que, cuando ese departamento se plegó a la revolución, se vieron obligados a dirigirse al Callao, arribando a dicho puerto el 18 de abril de 1865[44].

Destinado a la Mayoría de Órdenes del Departamento de Marina, en setiembre se le designó juez fiscal en comisión; y el 27 de octubre fue ascendido a capitán de corbeta, grado que no le fue reconocido por la triunfante Revolución Restauradora[45]. Dado de baja por el nuevo Gobierno, se encontraba en esa condición cuando se produjo el combate del Callao, el 2 de mayo de 1866, tema que abordaré luego del esbozo biográfico de su hermano Raymundo.

El repentino viaje que Manuel Cárcamo tuvo que hacer al Callao en abril de 1865 lo privó de asistir al nacimiento de su hijo Juan Manuel, que tuvo lugar en Paita apenas cuatro semanas después; fue madrina de bautizo su hermana

43. Archivo Histórico de Marina, personal, despachos, títulos y licencias, 1864, f. 6.
44. Ídem, LC C,2 nro. 35, p. 234.
45. Ídem, órdenes generales, 27 de octubre de 1865; LC C,2, nro. 36, 13 de setiembre de 1865.

Rosario Cárcamo Castillo[46]. Si bien no volvemos a tener noticias de este niño, sí las hay de otros cuatro hijos: Leonor, Teodomiro, Rosa y Leocadia, frutos de diversos compromisos[47]. Isabel Pérpoli sobrevivió a su esposo más de 40 años y pasó la etapa final de su vida en San Pedro de Lloc.

Raymundo Cárcamo Castillo[48]

Debió nacer en 1823 y, como ya señalé al tratar sobre su hermano, fue de los primeros alumnos en la Escuela Náutica de Paita. Pese a que no llegó a culminar sus estudios, en abril de 1842 fue admitido al servicio naval como meritorio al pilotaje en el bergantín *Constitución*, al mando del capitán de corbeta Diego de la Haza, y fue nombrado tercer piloto a principios del siguiente mes, en consideración a los servicios que su padre había prestado a la Armada. Algunos meses más tarde pasó a la goleta *Alerta*, luego a la de igual clase *Paquete Peruano* y, finalmente, a la barca *Limeña*. En sus primeros dos buques viajó en dos oportunidades a Panamá.

En agosto de 1844 se encontraba en la *Limeña*, una de las cuatro detenidas en Islay por los buques de la Estación Naval Británica, y llevó al Gobierno peruano a disponer su abandono el 16 de setiembre[49]. Debido a ello, en octubre fue dado de alta en el Ejército Constitucional como subteniente de la quinta compañía del batallón Cazadores de Tarapacá, al mando del coronel Segundo Leyva. Con dicha fuerza pasó a Lima, y a fines de enero de 1845 se le concedió licencia final por padecer de disentería.

En mayo de 1846 retornó al servicio como tercer piloto y fue destinado al pailebote *Vigilante* y ascendido a alférez de fragata a fines de julio de 1848. Asumió el mando interino de dicha nave a fines de noviembre de 1848, hasta que se presentara su comandante, el capitán de corbeta Juan Noel[50]. El *Vigilante* estuvo algo más de dos años estacionado en las islas Lobos, y pasó luego a cruzar entre Cobija y Arica, hasta octubre de 1849, cuando se dedicó a patrullar el litoral norte entre Huanchaco, islas Lobos y Tumbes.

Ascendiendo a teniente segundo efectivo el 5 de diciembre de 1851, sirvió en la goleta *Libertad*; y a mediados de abril del siguiente año retornó a Paita como ayudante del capitán de puerto. En esa localidad, fue uno de los comisionados para desarmar los cuatro buques con que el general Juan José

46. Ídem, expediente personal de Manuel Cárcamo, f. 18.
47. Callao, parroquia de Santos Simón y Judas, libro de bautizo nro. 12, 29 de julio de 1865. CALLE, op. cit., III, pp. 245-247.
48. Archivo Histórico de Marina, expediente personal Raymundo Cárcamo.
49. ORTIZ SOTELO, Jorge. Incidente peruano-británico en Islay 1844. En: *Derroteros de la Mar del Sur*, 2001. Nro. 9, pp. 87-96.
50. Archivo Histórico de Marina, personal, 1848, f. 19; órdenes generales, 24 de noviembre de 1848.



Raymundo Cárcamo Castillo (lápida sepulcral).

Flores había intentado retomar el poder en Ecuador: fragata *Leona* y bergantines *Esperanza, Almirante Blanco* y *Pájaro*, al mando del último de los cuales arribó al Callao con las otras naves[51].

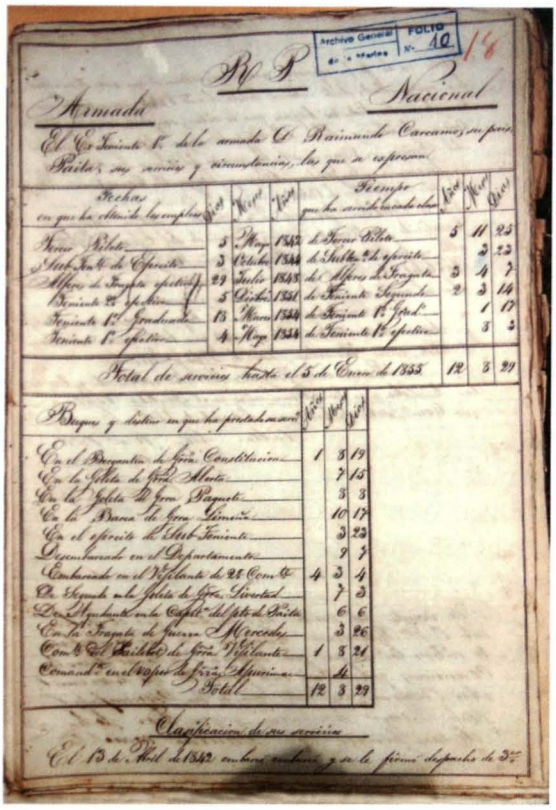
El 22 de setiembre de 1852 fue destinado a la fragata *Mercedes* y participó en las operaciones destinadas a proteger las islas Lobos ante las pretensiones de algunos comerciantes norteamericanos sobre la soberanía de esos territorios[52]. Conjurado este peligro, en enero siguiente se le dio el mando del *Vigilante*, con el cual estuvo estacionado en las Chincha. El 4 de mayo de 1854 fue ascendido a teniente primero y en agosto de ese año asumió el mando del vapor *Apurímac*.

Separado del servicio a raíz de la derrota de Echenique en La Palma, en febrero de 1855 zarpó hacia Panamá en el vapor *Bogotá*[53]. Navegó en buques mercantes hasta marzo de 1859, cuando reingresó al servicio, ocasión en la que el comandante general de Marina, capitán de navío Antonio de la Haza, señaló que Cárcamo "goza de la reputación de un valiente y hábil oficial de Marina"[54].

La crisis con Ecuador, por la cesión que dicho país pretendía hacer de territorios amazónicos peruanos, llevó a que parte de la escuadra bloqueara la costa de ese nación, pero la situación se deterioró en agosto de 1859 y motivó la preparación de una expedición militar encabezada por el propio presidente Castilla. Cárcamo participó en ella como primer ayudante del mayor de órdenes de la escuadra, capitán de navío Diego de la Haza[55].

El 6 de diciembre de 1860 se le nombró comandante del vapor *Huaraz*, con el que trasladó tropas y equipos a Pacasmayo y Paita, antes de seguir hacia Guayaquil con comunicaciones. En ese tránsito, entre el 2 y el 9 de enero, contribuyó

51. Archivo Histórico de Marina, barca *Esperanza*, 1852.
52. Romero, op. cit., vol. 2, pp. 377-378.
53. *El Comercio*, nro. 4660 (12 de febrero de 1855), p. 2, col. 1.
54. Archivo Histórico de Marina, personal, 1859, f. 8.
55. ELÍAS MURGUÍA, Julio J. *Conflicto Peruano-Ecuatoriano 1858-1859*. En: *Historia Marítima del Perú*. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 1977, t. VI, vol. 2, p. 624.



Foja de servicios de Raymundo Cárcamo (Archivo Histórico de Marina).

eficazmente al salvamento del vapor inglés *Bogotá*, que había varado en isla Verde, en el río Guayas. Luego ello, zarpó en demanda de Paita, de donde pasó al Callao para reparar sus calderas; arribó a este último puerto el 9 de abril[56].

Con el *Huaraz* realizó varias comisiones a Paita, Arica, Islay e Ilo; y en setiembre de 1861 pasó a ser indefinido al haberse rehusado, al igual que el capitán de navío Antonio de la Haza, capitán de corbeta Alejandro Muñoz y el teniente primero Juan Ortiz, a tomar el mando del bergantín *Almirante Guise* para conducir a Chile al expresidente Echenique, arbitrariamente deportado por el temperamental presidente Ramón Castilla[57].

A fines de 1862, luego que este último dejara el poder, el Congreso dispuso la rehabilitación de los mencionados oficiales[58], y el 23 de noviembre Cárcamo fue nombrado miembro de la junta de reconocimiento. Como se encontraba como capitán del *Micaela Miranda*, bergantín de 160 toneladas y 20 tripulantes[59], que había arribado al Callao dos días antes procedente de puertos del norte, pidió licencia para culminar un viaje que debía llevar a cabo a Valparaíso. Sin embargo, su nave fue fletada por la casa Larrañaga para realizar un viaje a Polinesia en busca de colonos canacas para las haciendas de la costa. El 9 de diciembre de 1862 zarpó del Callao y tocó las islas de Pascua, Rakahanga, Pukapuka, Atafu, Nukunonu y Fakaofo, pero no pudo conseguir colonos y retornó a nuestro primer puerto el 23 de

56. Archivo Histórico de Marina, vapor *Huaraz*, 1861, ff. 1, 33-37.
57. Ídem, LC D, nro. 24, f. 79. ROMERO, op. cit., vol. 2, pp. 408-409.
58. ROMERO, op. cit., vol. 2, p. 410.
59. Archivo Histórico de Marina, LC G,2, nro. 18, pp. 354-355.

abril siguiente, con solo una menor de edad[60].

Ascendió a capitán de corbeta en junio de 1863 y en diciembre fue promovido a capitán de fragata graduado[61]. A fines de abril del siguiente año fue nombrado segundo comandante del *Chalaco*, antes *Quito*, un veloz vapor adquirido por el Gobierno a raíz de la crisis con España por la captura de las islas Chincha[62]. Armado con cuatro cañones, con una velocidad de 14 nudos y al mando del capitán de fragata Alejandro G. Muñoz, realizó diversas comisiones. Llegó a operar en el golfo de Guayaquil y Panamá para vigilar a los vapores que cargaban víveres para la escuadra española.

En octubre de 1864 asumió el mando de la fragata *Callao*. Esta nave, que pronto recobraría su antiguo nombre de *Apurímac*, había estado sumergida desde 1860, cuando se volcó el dique flotante en que se encontraba; pero ante la creciente suspicacia con que el Gobierno del presidente Pezet veía la presencia de una escuadrilla española en el Pacífico, había sido reflotada y sometida a trabajos para volverla a poner operativa[63].

Entre el 2 de febrero y el 25 de noviembre de 1865 fue comandante del *Chalaco*, que eventualmente cambió de nombre a *Callao*[64], y llevó a cabo diversas comisiones en el esfuerzo del Gobierno del presidente Pezet por debelar la llamada Revolución Restauradora. Una de ellas fue transportar a Arica al batallón 8; arribó a dicho puerto el 11 de marzo. Allí se encontraban la fragata *Amazonas* y los vapores *Tumbes* y *Lerzundi*, que al mando del capitán de navío Lizardo Montero se habían sumado al movimiento revolucionario. Sospechando de este hecho, Cárcamo se acercó con cautela al fondeadero y encontró que las tres naves citadas estaban listas para zarpar. Salió inmediatamente del puerto, bajo el fuego de las baterías de tierra y de las tres naves mencionadas, y fue perseguido por más de un hora hasta que pudo dejarlas atrás[65]. El 30 de octubre, frente a Chilca, sostuvo otro enfrentamiento con las naves rebeldes, esta vez al lado de la fragata *Apurímac*, al mando del capitán de navío Alejandro Muñoz[66].

El 28 de setiembre de 1865 Cárcamo fue ascendido a capitán de navío graduado[67], pero, tal como le sucedió a su hermano, al triunfar la Revolución Restauradora,

---

60. Ídem LC G,1, nro. 22, registro del 24 de abril de 1863. MAUDE, Henry Evans. *Slavers in Paradise: the Peruvian Slave Trade in Polynesia, 1862-1864*. Stanford: Stanford University Press. 1981, pp. 187, 202 y 207.
61. Archivo Histórico de Marina, personal, despachos y títulos, 1863, f. 20. *Memoria Guerra y Marina* 1864, doc. 12, p.
62. Ídem, *Chalaco*, f. 5; Junta de Reconocimiento 1864, f. 1. ROMERO, op. cit., vol. 2, p. 284.
63. Ídem, LC C,2, nro. 36, 24 de octubre de 1864 y 18 de febrero de 1865; fragata *Callao*, 1864, ff. 231-232, 374-375, 457-458.
64. Ídem LC C,2, nro. 36, 2 de febrero de 1865; transporte *Chalaco*, 1865; órdenes generales, 2 de febrero de 1865.
65. PIZARRO ROJAS, Tomás. Los hermanos Cárcamo. En: *Revista de Marina*, marzo-abril de 1957. Pp. 212-213.
66. Archivo Histórico de Marina, LC B,1-b, nro. 9, p. 263. *El Comercio*, nro. 8780 (30 de octubre de 1865), p. 2, col. 2.
67. Ídem, órdenes generales, 28 de setiembre y 10 de octubre de 1865.

no se le reconoció dicho ascenso y fue dado de baja. Se encontraba en esa condición cuando se produjo el combate del 2 de mayo de 1866.
Tuvo al menos dos hijos con Felipa Pérez: Jacinto Victoriano, nacido en 1863, y Victoriano, venido al mundo dos años más tarde. Fueron padrinos de bautizo sus hermanos Juan y José María, respectivamente. En la declaratoria de herederos de su hermana Gertrudis, iniciada en 1892 y concluida diez años más tarde, figura su nieta Magdalena Moncada, lo que implica que Raymundo también tuvo una hija[68].

Epílogo

Al igual que muchos otros marinos y militares que habían sido separados del servicio por la triunfante Revolución Restauradora, que llevó al Gobierno al coronel Mariano Ignacio Prado, el 2 de mayo de 1866 los hermanos Cárcamo se presentaron como voluntarios para defender el Callao. Se les destinó al Cañón del Pueblo, pero luego que esta pieza quedara inoperativa pasaron a servir en la batería Maipú, donde sufrieron serias heridas al explotar algunos cartuchos de pólvora.

Llevados al hospital militar de San Bartolomé, Raymundo falleció el día 8 y su hermano, dos días después. Los funerales del primero tuvieron lugar en la iglesia de La Merced; y los del segundo, en la de Santa Ana. Invitaron a las ceremonias sus hermanos León, José María, Pío y Juan Cárcamo, y sus amigos Ramón Azcárate, Augusto Obín y Juan Márquez[69].

Enterrados uno al lado del otro, permanecieron en el cementerio Presbítero Maestro hasta el 30 de abril 1982, cuando se les exhumó, en el marco de una ceremonia a la que asistieron varios ministros, autoridades navales y descendientes. Recibidos con los honores reglamentarios a bordo del BAP *Independencia*, sus restos fueron llevados a Paita, donde el 2 de mayo fueron recibidos apoteósicamente por sus paisanos. Luego de una ceremonia de despedida en la plaza Hermanos Cárcamo, se les trasladó al cementerio San Francisco, donde reposan actualmente[70].

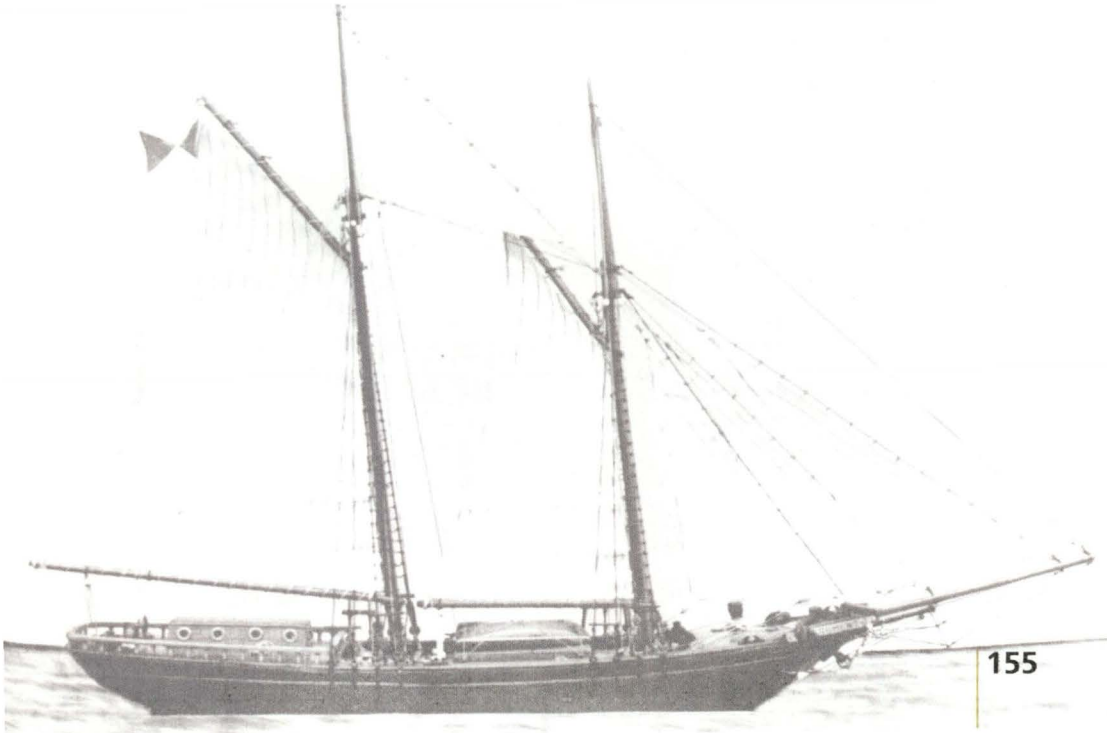
Hace 151 años estos dos paiteños nos legaron una bella página de honor, que estuvo a la altura de la que 40 años antes habían llevado a cabo su padre y su

68. Callao, parroquia de San Simón y Judas, libro de bautizos nro. 11, 23 de octubre de 1863, y nro. 12, 19 de enero de 1865. CALLE, op. cit., III, pp. 245-247.
69. *El Comercio* nro. 8964 (9 de mayo de 1866), p. 3, col. 1; y n° 8966 (11 de mayo de 1866), p. 4, col. 5
70 *El Monitor* XIV, nro. 128 (abril 1982), pp. 3-4.

tío al capturar la goleta *Sacramento*. Su ejemplo debe seguir alentando a los peruanos de hoy, pero mucho más a sus paisanos que, como los de ayer, se encuentran fuertemente vinculados a nuestra Armada.

Bibliografía

- BASADRE, Jorge. *Historia de la República del Perú*. Lima: Editorial Peruamérica. 1964.
- CALLE, Juan José. *Vistas fiscales*. Lima: Imprenta del Estado. 1918.
- ELÍAS MURGUÍA, Julio J. *Conflicto Peruano-Ecuatoriano 1858-1859*. En: *Historia Marítima del Perú*, t. VI, vol. 2, 1977. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.
- MAUDE, Henry Evans. *Slavers in Paradise: the Peruvian Slave Trade in Polynesia*, 1862-1864. Stanford: Stanford University Press. 1981.
- ORTIZ SOTELO, Jorge. Incidente Peruano Británico en Islay 1844. En: *Derroteros de la Mar del Sur*, 2001. Nro. 9, pp. 87-96.
- ORTIZ SOTELO, Jorge. *Historia de la Educación Naval en el Perú. Primera parte (1657-1845)*. Lima: Ministerio de Marina. 1980.
- ORTIZ SOTELO, Jorge. *Escuela Naval del Perú (Historia ilustrada)*. La Punta: Escuela Naval del Perú. 1981.
- ROMERO PINTADO, Fernando. *La República, 1850-1870*. En: *Historia Marítima del Perú*, t. VIII. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 1984-1985.
- PIZARRO ROJAS, Tomás. Los hermanos Cárcamo. En: *Revista de Marina*, marzo-abril de 1957. Pp. 207-214.
- VALDIZÁN GAMIO, José. *El Sacramento*: más luz sobre su historia. En: *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*, 1980. Nro. 3, pp. 47-55.
- ZETA DEL POZO, Rosa. El libro de cabildo de la ciudad de San Francisco de Paita y puerto de Buena Esperanza (1821-1828). En: *Pueblos, provincias y regiones en la historia del Perú*, 2006. Lima: Academia Nacional de la Historia, pp. 357-375.





"Miguel: Que esta santita nuestra te acompañe y si no te regresa con vida que te traiga lleno de gloria".

Monseñor José Antonio Roca y Boloña

El arribo del almirante

Padre Francisco Javier Chávarry García

Estudió en el Colegio Externado de Santo Toribio e inició su formación sacerdotal en el Seminario Conciliar de Santo Toribio de Mogrovejo. Se ordenó como sacerdote el 1 de enero de 1998 para la Arquidiócesis de Lima. Licenciado (equivalente al grado de maestro) en Teología Dogmática por la Facultad de Teología de la Universidad de Navarra (España). Licenciado en Filosofía por la Facultad de Teología Pontificia y Civil de Lima. Máster en Bioética por el Centro de Estudios Biosanitarios (Madrid), Cátedra "Jerome Lejuene". Profesor ordinario de la Facultad de Teología Pontificia y Civil de Lima con el grado de auxiliar, desde 2002. Actualmente se desempeña en el Programa de Doctorado en Teología Dogmática. Uno de sus libros más difundidos es *El secreto de la liturgia* (2015).



Al Contralmirante Oscar Penny Cabrera,
por su insuperable amistad en mis intensas jornadas de Capellán de la Universidad Ricardo Palma.
Al Padre Armando Nieto Vélez, S. I.,
por su ayuda espiritual durante mis años de seminarista y estudiante de la Facultad de Teología Pontificia y Civil de Lima.

RESUMEN
En este relato corto de ficción, el autor recrea los últimos momentos del almirante Miguel Grau al mando del monitor *Huáscar*, así como describe su permanencia eterna en el imaginario nacional tras la Guerra del Pacífico.

PALABRAS CLAVE:
Grau, *Huáscar*, Monitor, Guerra Naval, Guerra del Pacífico, Héroe.

RESUMEN
In this short fiction tale, the autor recreates the last moments of Admiral Miguel Grau under the command of Ironclad "Huascar", likewise it depicts the eternal permanence in the national imaginary after the Pacific War.

PALABRAS CLAVE:
Grau, Huáscar, Ironclad, Naval War, Pacific War, Hero.

PREFACIO

Cuando pienso en Miguel Grau (Paita, 1834-Angamos, 1879), me es inevitable dejar escapar mi fantasía y remontar las olas del tiempo que nos empujan a la orilla de la realidad. Antes que retroceder en la cronología, permanezco unido a ella y escapo a un mundo donde la caballerosidad y el honor siguen dando peso a las personas. En más de una ocasión he deseado "ver" a tan ilustre amigo,

• Articulo recibido el 6 de abril de 2017, aprobado para su publicación el 11 de abril de 2017

nuestro gran almirante, el peruano del milenio. La única motivación para tender este "puente" entre mi vida y la suya sería aprender de su humanidad —no exenta de errores— y de su entereza —no exenta de virtudes—, en medio de las dificultades y los ajetreos contemporáneos. La realidad que presentan seres humanos como Miguel Grau Seminario nos remiten a una vida interior muy rica. Esta presencia de cualidades y talentos humanos permiten redescubrir a la propia persona, sobre todo en la vivencia de la amistad.

"Ver" batirse a la tripulación del *Huáscar*, con su heroico comandante a la cabeza, me ha alentado en varias ocasiones a no rendirme en el combate espiritual de cada jornada.

A veces tengo la impresión de que las circunstancias de 1879 permanecen estáticas en el escenario del Perú y del mundo actual. Las batallas se dan en nuestro cada día contra enemigos más grandes que nosotros, sin ninguna seguridad humana y confiando solo en la fortaleza que el Señor de la existencia ha modelado en nuestra pobre experiencia.

Desearía antes del final de mi vida terrenal, cuando el cuerpo y el alma se despiden para reencontrarse en la Parusía, que el Señor me dejara volver al pasado de los hombres por unos instantes, y allí, siendo sacerdote, estar al lado de Grau y sus compañeros, zarpar a bordo del *Huáscar*, proa al sur, y amanecer en medio de la tensa madrugada de aquel 8 de octubre de 1879.

La inspiración que forja este relato corto que hoy tienes en tus manos de ávido lector brotó de una iniciativa entusiasta. Aún recuerdo aquel concurso de relato corto con tema histórico que el diario *El Comercio* convocara en 1993. Me tocó perder dicho certamen, pero nunca dejar de admirar que en el Perú innumerables hombres y mujeres han circulado por las calles de su historia, dejando más de una huella. Entre ellos, muchos son considerados auténticos personajes. Muy pocos han dado lugar a sentimientos más nobles que lindan con la humanidad desgarrada, que es capaz, en los momentos más críticos, de expresiones inéditas que muy pocos se han atrevido a cantar en las gestas antiguas y que tocan las puertas de otro tipo de gloria.

La Guerra del Pacífico (1879-1884) nos dejó un sinsabor nacional, que podríamos compararlo al de una terrible fractura o depresión. No se trata de despertar sinsentidos en la vida de los pueblos hermanos de Perú, Bolivia y Chile, sino de rescatar del olvido hábitos de seres humanos que han hecho de su itinerario por nuestros lares una verdadera muestra de lo mejor que tiene nuestra humanidad.

La lección que da esta contienda para nosotros, los peruanos de hoy, ha sido, como bien han dicho los entendidos, la honra de una vida conforme a principios y convicciones que encarnan la fe experimentada en los acontecimientos y que comunica —más allá del deber— una opción fundamental en medio de la cruda realidad. Esta lección nos la han dado algunos de nuestros compatriotas, que consideramos héroes, no en un sentido épico, sino más bien como los defensores de nuestra nación. Se concibe esta enseñanza como de tipo ética y moral, sin que esta puntualización agote todo lo que se ha podido redescubrir. De manera concreta, habría que expresar de modo claro que nuestro aprendizaje para el presente del Perú siempre necesita esta cuota de voluntad y sacrificio, que a veces olvidamos cuando no miramos la historia. Registrar esto nos hace falta a gritos. Tomar conciencia que somos más que una victoria o una derrota.

Muchos de nuestros connacionales han surcado un mar de infortunios y desgracias. Han sentido la soledad y el abandono de la patria, pero no han perdido la ley, no han salido del marco de la humanidad, no han transado con la mentira y han sabido no ahogarse en medio del remolino de la corrupción, llegando a puerto abrigado.

El presente relato —como si se tratara de los papeles sueltos de una bitácora de navegación que un "ángel" recopila— busca mostrar la permanencia de don Miguel Grau en el derrotero de la cultura peruana, marcando un antes y un después. Me permito señalar que este "respeto" que causa el Gran Almirante del Perú tanto a los extranjeros como a los nacionales se debe a esa "impronta mística" de la Gracia en él y a esa denominada "vida interior" tan propia de los seres singulares; puesto que alguien solo puede obrar así cuando asume su vocación de "guerrero cristiano"[1], frase con la que el canónigo Roque y Boloña inmortaliza la figura de un marino que supo estar a la altura de la situación y brincar todavía más arriba. Tal vez, esto último caracteriza de la forma más llamativa a las mujeres y hombres de nuestro país. Sin estar libres de carencias ni de un extraño etnocentrismo —el cual hiere de muerte nuestra autoestima patriótica—, saben sobreponerse, saben luchar, saben empezar y saben merecer un nuevo comienzo.

1. Monseñor José Antonio Roca y Boloña (Lima, 1834-1934), canónigo del Cabildo Metropolitano de la Basílica Catedral de Lima, es el autor del primer elogio fúnebre a Miguel Grau en las solemnes exequias realizadas en la catedral de Lima el 29 de octubre de 1879. Transcribo lo siguiente para darnos una adecuada dimensión de lo que sostengo: "Miguel Grau era, señores, un guerrero cristiano. Hombre de fe, toda su confianza se cifraba en Dios. A él atribuía el buen éxito de sus arriesgadas empresas. Lo alababa como el Profeta Rey [...]. De ahí nacía aquella imperturbable serenidad en medio de los mayores peligros, que imponía confianza en los que le obedecían". (DE LA PUENTE CANDAMO, José Agustín. *Miguel Grau*. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 2003, pp. 478-480).



"Miguel Grau era, señores, un guerrero cristiano. Hombre de fe, toda su confianza se cifraba en Dios".

Monseñor
José Antonio Roca y Boloña
Lima, 1834 - 1914

Y esto es lo que más me ilusiona al componer estas líneas sobre Grau y el *Huáscar*, pues no es legítimo separar el destino del comandante al de su buque. Murió el comandante, pero el buque no se hundió en el mar de la inconciencia de nuestra sociedad. Como sabemos, la reacción de sus subordinados ante la pérdida irreparable de su comandante podría parecerse a la resistencia que ofrecen los metales al fuego. Teniendo en cuenta la tradición naval de la época, sobresale la audacia de no rendirse y llegar a inmolarse. ¿Cuántas biografías de peruanos tienen capítulos como los de la vida de Grau? ¿Cuántos compatriotas podrían ser llamados con todo acierto "héroes"?

Describir al monitor *Huáscar*[2] (construido en 1865)[3] sin los conocimientos de un ingeniero naval de la segunda mitad del siglo XIX es muy temerario. Sin embargo, considero que puede decirse que el *Huáscar* es la unidad naval de superficie más emblemática en el imaginario del Perú. Su aparejo de bergantín y su velocidad inusual, sobre otras características muy particulares, grafican el tránsito entre los buques de madera y los llamados "blindados". Peritos en la guerra marítima opinan sustancialmente que la habilidad del almirante Grau hizo posible más de una hazaña contra todo pronóstico y que nadie antes ni después pudo conseguir de ese buque todo su potencial en una contienda. En muchas realidades que nos toquen vivir no solo nos permiten triunfar los instrumentos empleados, sino la destreza, innovación y capacidad de lo que cada uno atesora como talento propio y que hemos perfeccionado a punta de abnegación y sacrificio. ¡Cuántas veces desaprovechamos medios que la Providencia enlaza a nuestra travesía existencial por no conocerlos o por no estimarlos!

Si nos asombran las hazañas del Caballero de los Mares con la precariedad de aliada, ¡cuánto más nos admira una vida en la que nada se improvisa y todo se hace con dignidad!

Que las palabras que he plasmado en líneas anteriores te inviten a reflexionar sobre lo que significa saber vivir. Te lleven a mirar tu existencia con una misión y

2. "El primer blindado del mundo con torre giratoria de artillería fue construido con los planos del ingeniero sueco John Ericsson para los estados norteños. El 9 de marzo de 1862 se produjo el primer combate de la historia entre blindados: el sureño *Merrimac*, entre tanto bautizado con el nombre de *Virginia*, y el norteño *Monitor*. El combate, sin resultados decisivos concluyó con el retiro de ambas naves del escenario. En el trayecto de remolque del *Monitor* hacia Carolina del Norte, penetró agua en su interior durante una tempestad y acabó por hundirse el 31 de diciembre de 1862" (URBAN, Eberhard. 1000 barcos. Barcelona: NGB. 2007, p. 89). Esta precisión es útil para reconocer la procedencia y el uso naval que se diera al término.
3. El *Huáscar* fue ordenado por el gobierno peruano en el gobierno del general Pezet a los astilleros ingleses de los hermanos Laird. A comienzos de 1865 se empezó su construcción en Birkenhead Iron Works. La torre giratoria fue diseñada por el capitán de navío británico Cowper Coles. Para mayores detalles, vale la pena leer LÓPEZ URRUTIA, Carlos y ORTIZ SOTELO, Jorge. *Monitor Huáscar: una historia compartida (1865-2005)*. Lima: Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana. 2005).

responsabilidad únicas, en la que no puedes ser sustituido ni perturbado cuando te conduces con amor y fidelidad.

No me atrevo a concluir este prefacio sin agradecer a todos los que me han ayudado a plasmar la estética de esta sencilla prosa que hoy se ofrece al público lector. He dedicado la obra a dos amigos difuntos. Entran también en este franco agradecimiento: mis padres Segundo y Esther; mis hermanas Milagritos, Fabiola y Janett; el querido tío y amigo con quien compartimos la vocación sacerdotal, monseñor Carlos García Camader; mi hermano y marino de toda la vida José Miguel Paolillo Tapia; mis amigos de grandes jornadas Daniel Meza Kishaba, Roberto Álvarez y Oscar Rivera; mis queridos Olga y Ricardo Nugent; mis apreciadas Lourdes Calvo, Milagros Orbegoso, Alida del Castillo, Elena Uyema, Zoila Cueto y sus hijas Gracia y Jimena, Katherine Chang y sus hijas Camila y Fátima; y tantos compañeros de la tierra y del cielo que me dirigen sus miradas de aliento inconfundible por la misericordia del Señor.

Que esta ficción te mueva a contemplar la talla de un peruano bienhechor y lleno de una amalgama de expresiones, que trascienden el espacio y el tiempo y nos elevan como el humo que despedía la chimenea del *Huáscar* hasta la patria eterna.

Padre Francisco Javier Chávarry García
Santiago de Surco, Domingo 27 de julio de 2014
180° aniversario del natalicio del Almirante Miguel Grau



El arribo del almirante

Callao, al ancla, 5 de julio de 1879

Una gaviota caía y se elevaba por el viento delante de la proa. Planeaba silenciosa acompasando la tarde fría. Los pelícanos volvían, buscaban abrigo en las islas. El monitor *Huáscar* inmóvil en la rada del Callao esperaba a su comandante.

Infantes limeños y ayacuchanos, maquinistas ingleses y artilleros griegos, mozos franceses y asiáticos, marinos piuranos y chalacos, oficiales y todos, esperaban al capitán.

Días antes, el monitor había sido reparado. Cesaba ya el movimiento de carpinteros, operarios y herreros. El puente relucía como firme en desfile militar.

Nubes atracadas en la altura acompasaron los leves movimientos del buque anclado, creando un clima húmedo y gris.

Zarparían en la madrugada del día siguiente. Estaba por llegar la última travesía a puertos enemigos.

* * *

El cochero detuvo el ondular de las riendas. Las ruedas dejaron de raspar la pista.

La alameda de los Descalzos se entintó ante la usual embestida de polvo. Las palomas apostadas en una estatua se lanzaron en fuga, dejando restos de cal en la cabeza y los hombros de aquel dios efebo. Algunos árboles silbaron con los aires, que les arrebataba las hojas para echarlas a la calzada. El San Cristóbal acariciado por los vientos se erguía y daba sombra a la huerta sanfranciscana.

La tarde gris comulgó con los sentimientos del marino que descendió del carruaje. Sus botines empolvados apretaron el camino hacia el portón del convento de recoletos. Sus pasos mantuvieron el porte, impregnado en su existencia. Su mirada se fijó en el aldabón.

Dos toques eran suficientes. El portero apresuró en abrir. Su voz suave armonizó con su ancianidad. Por la ventanilla asomó la mirada, que a tientas exploró el rostro del visitante:

—¡Paz y bien, caballero!

Al instante, el cerrojo crujió y las bisagras chillaron hasta que la puerta se aquietó y acabó el lamento del óxido.

Una voz amable respondió al saludo:

—¡Gracias!, ¿el padre Gual?

Los dedos del hermano hicieron una seña. Lo guiaron por los empedrados del convento.

Una cruz de madera levantaba la atención hundida en el silencio. El patio desembocaba en una parra que tendía sus ramas en las paredes del claustro. La fragancia de la vid cosquilleaba la nariz del visitante y traía recuerdos. En el verano de 1865 *La Unión* cargaba vinos de Borgoña. Grau era su capitán y traía al Perú el arma de la esperanza: vencer a España en un combate naval.

Las flores de Amancaes. El olor a mixtura lo transportaba a la loma contigua, que desplegaba como escuadrón sus ortigas, hierbabuenas y girasoles. El altozano de San Juan atiborró su mente de verdor.

Los pasos presionaban las baldosas salientes, que resquebrajadas, hincaban el calzado rudo. El hermano indicó la puerta. La cadencia de la marcha aumentó hasta penetrar a la pequeña capilla. El pulgar de Miguel Grau trazó una cruz en su frente, que se repitió en su boca y se plantó en su corazón.



fraile Pedro Gual y Pujadas

El recinto rociό el ambiente con parafina. Velones formaron a los pies del lienzo, en donde otro Miguel, el de Santiago, retrató al Crucificado. La pintura tuvo por modelo a su aprendiz. El joven montado en la cruz no esculpió la rigidez mortecina del Salvador del Mundo. El pintor no encontró la satisfacción en su obra, hasta que con una lanza cortó el costado del discípulo. El alarido y la sangre corrieron. La inspiración plasmó la muerte a pinceladas pausadas. El artista inflamó el paño de espeluznante realismo. Los movimientos cesaron. La concentración culminó. El boceto terminó y estampó la corpulencia muerta. El colorista guayaquileño se liberó de su obsesión. La conciencia rasgó en un grito de horror el hecho irreversible. La locura salpicó su mirada. Sus pasos reflejaron la frenética huida...

La capucha marrón del fraile Pedro Gual enmarcaba su rostro. Sus manos dejaron el ocultamiento de las anchas mangas y soltaron la puertezuela del confesionario.

—Ave María Purísima —la voz serena descansó en los oídos agitados del capitán de navío.

—Sin pecado concebida —susurró el caballero al sabio padre.

Grau arrodillado era un niño mirando por la escotilla. La profundidad de un mar sin límites que sus ojos alcanzaban a contemplar. Un océano lleno de misericordia, sin naufragios ni maretazos, todo junto encerrado en un confesionario. Entre el puerto llamado Gracia y el marino penitente, otro hombre pecador.

Lo que mejor hacía fray Pedro era escuchar. De cuántos guardaba tesoros. El descalzo pasaba sus dedos por la barbilla. El hermano franciscano reposó las mejillas en sus nudillos.

La paz buscaba un rincón donde quedarse en el alma valiente. El miedo hacía guardia junto con ella. Asumir la preocupación dejaba quietud en medio del oleaje de borrascas. Sumergirse, dejándose arrastrar por la corriente de gracia no era ir al garete.

Gual sostenía como columna a la América del Sur en misión. Formador de evangelizadores, ahora extendía su rol a las almas de caballeros del mar pacífico. Y Grau era lo mejor de esta forja. La unión de corazones levantó la presencia de Dios:

—*Misereatur tui omnipotens Deus...* —la ligera pausa animó la piedad del marino, y con la musicalidad de la lengua sacra, el confesor alzó el tono—... *Ego te absolvo a peccatis tuis...*

El fraile marcó en el aire la absolución en cruz que limpió el espíritu, cortando la desesperanza. Un recíproco movimiento de Miguel Grau se unió al perdón prodigado de lo alto:

—Amén.

Gual dejó libre las bisagras de la portezuela. Su sayal áspero estiró las arrugas. Los ojos de Grau siguieron la pista de aquella mano callosa hasta que penetró en el bolsillo. Sus dedos extrajeron una medalla de la Purísima. Su rostro transparente se inundó de alegría. Una leve sonrisa, con cauces de vitalidad, se esculpió en su boca.

El amigo Pedro Gual extendió los brazos colgándole la medalla, que onduló brevemente en el porte. Los botones de nácar escoltaron la imagen en su espacioso pecho. El gesto de gratitud se tradujo en sencillas palabras:

—Gracias, padre.

Los pasos de Grau se despegaban del piso. Bajo ellos, los subterráneos acogían huesos de frailes y bienhechores. Las catacumbas jalaban al marino.

Las criptas pugnaban por tan ilustre huésped. Almas pérdidas hallaban un testimonio vivo. La fría parálisis fenecía. El movimiento se llevaba los pensamientos. El héroe andaba en paz.

Tras Miguel Grau un último haz traspasó el solitario tragaluz del oratorio. El brillo rojizo se tornó carmesí. La penumbra se arrinconó lentamente. La reminiscencia como padre guardián de Ocopa trasladó a Pedro Gual al cuartel misionero. Al atardecer, de regreso a la comarca, la hermana montaña que inspiró sus empresas evangelizadoras, se levantaba en su mente. En ese instante asoció el rubor del cielo al buen tiempo de la mañana siguiente.

* * *

La tarde se cernía en la altura. Los piqueros formaron y se replegaron al morro, custodio de la bahía. El monitor descansaba sobre la quieta espuma. Su silueta dibujaba una curiosa sombra en la alfombra de aguas verdosas.

El 8 de setiembre, Arica recibió a la nave capitana. Días antes el buque, pese a la superioridad del enemigo, había salido airoso del combate de Antofagasta.

El comandante reposó en su camarote. Las sombras penetraban en el pequeño recinto. El rústico velador contenía variadas fotografías, ceñidas por marcos de metal.

Frente al escritorio, Grau cogió papel de uno de los cajones entreabiertos. La pluma y el tintero aguardaban sus movimientos rítmicos en frases y sentimientos. Miguel Grau hizo a la pluma beber tinta, y comparó el brillo al rastro que las hélices trazaban en el agua.

Rápidamente escribió lugar y fecha. El vocativo de la carta expresó la unión íntima en amor y cariño. Su esposa traspuso el umbral de sus pensamientos. Sus hijos siguieron a la madre, y penetraron llenando con nostalgia el corazón del héroe nacional.

Recordaba las cartas anteriores de Dolores Cabero. La encomienda, enviada desde Lima por su familia, permanecía en su recuerdo. El primer sentimiento estampado respondió a la alegría de la salud en su hogar. Todos estaban bien: "...tuve el grato placer de recibir varias cartitas tuyas, las que me han proporcionado la dicha de saber que tanto tú, vida mía, como los niños se conservan, a Dios gracias, sin novedad...".



"A los niños mil cariños, diles mil cosas a nombre de su papá que tanto les quiere..." Confió Grau este anhelo a la amante esposa.

La próxima misión abrevió la misiva. Ese mismo día el *Huáscar* zarparía. El poco tiempo cortaba la efusión de afectos, aumentando la comunión en la distancia. El contralmirante pintó la fidelidad con rasgos de gratitud: "Te estoy muy agradecido por el interés que veo tomas en escribirme algo y con frecuencia. Así, pues, recibe un millón de cariños por lo fina que eres conmigo...".

Frenó la inspiración y disculpó sus pocas líneas: "...Desearía escribirte muy extensamente, y decirte lo mucho que te quiero, pero tengo que ser lacónico en razón de mis múltiples ocupaciones...".

Por reminiscencias infantiles no olvidaba nunca saludar a sus hermanas. Tampoco olvidó a su cuñado.

Un sentimiento de dolor enlutó su memoria. El teniente De los Heros surcó los aires hecho trozos de carne por la explosión de una bomba en el anterior combate.

El almirante cobijó en la hoja aquel dolor quieto y rasgado. La guerra se hacía en su mente más injusta con la muerte de marinos, que estrenaban su corto vivir en la contienda.

Una premura sacudió su fina delicadeza: "Tengo por lo menos cien cartas de felicitación que contestar, pero no tengo tiempo por ahora...".

Llegaba el momento de despedir la última emoción. Sus hijos, sus niños queridos, sembraban en aquel momento la voluntad firme de regresar lo más pronto a la casa de la calle Lescano: "A los niños mil cariños, diles mil cosas a nombre de su papá que tanto les quiere...". Confió Grau este anhelo a la amante esposa. No dudaba de que la singular misión familiar de su cónyuge tendría buen comienzo.



Dolores Cabero, esposa de Miguel Grau

Reiteró la despedida que se dilataba: "...recibe un abrazo de corazón de tu esposo que te idolatra".

La rúbrica del almirante empañó el amor hecho retazos. Miguel Grau escudriñó el mar inmenso, a través de la solitaria escotilla. Sus pensamientos permanecieron por extensas horas en el puerto hogareño de la calle Lescano 172.

* * *

Angamos, 8 de octubre, 1879

El *Huáscar* navegaba por el mar del sur, despertando al frío amanecer. El espolón de la nave parecía una tijera que abría la tela inmensa de agua salada...

Los tres humos avistados en la madrugada se convertían en un vago recuerdo...

Y de pronto, en el horizonte vuelven a verse. No eran los mismos... Uno de estos humos, el del buque más pesado y robusto, acortaba el paso. Era

inevitable el combate... Los ardides para evitar la desigual lucha de nada habían servido. La *Unión* con su andar rápido esquivaba este encuentro, no sin ser perseguida por los otros dos navíos.

En aquel momento las órdenes del comandante Grau siguieron una tras otra. La tripulación, forjada en medio de una contienda, lució la disciplina como el piso de madera recién encerado o los bronces brillantes como gemas. Se dispuso todo para dar batalla... Y con el pabellón nacional afianzado el buque mostraba su más vistoso uniforme.

En el puente, Grau devolvía los prismáticos a su ayudante Ferré... La mirada del contralmirante se perdía en la línea imaginaria que une el cielo y el océano... La ruta libre al noroeste estaba cerrada. El silencio se hacía largo.

En aquellos instantes los pensamientos del almirante Grau iban y volvían por el pasado y el presente de su existencia: Paita, la familia, los barcos, Dolores, sus hijos, Lima, Arica, Iquique, Angamos, el Perú, el mar...

La torre del monitor giró. Los cañones de 300 libras apuntaban al blindado enemigo, que a menos de una milla cerraba el paso al monitor.

En el corazón del marino: el deber y la pasión. La voz del capitán del buque profirió la orden, Grau y el *Huáscar* a una:

—¡¡¡Fuego!!!.

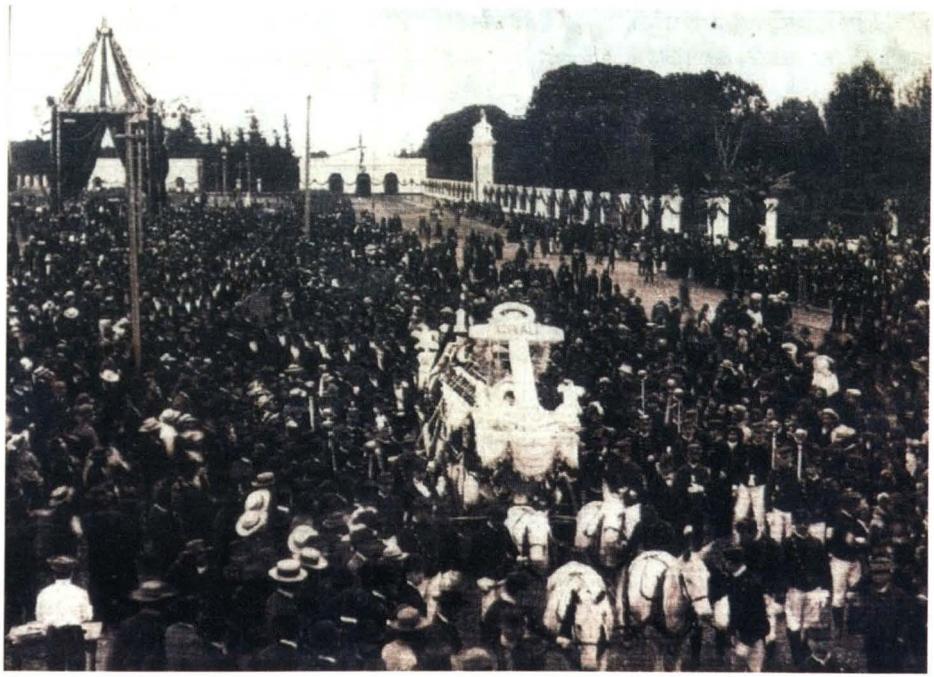
* * *

El 15 de julio de 1890, una ligera nave, el crucero *Lima*, resquebrajó la mar al soltar el ancla. El buque peruano arribaba después de visitar Iquique, trayendo los restos de muchos combatientes caídos en la Guerra del Pacífico.

Un tropel de guanayes perforó el humo que salía de la chimenea del barco. Sus palmoteos rasgaban el aire, mientras la brisa azuzaba la estación del primer puerto.

Un bote se desprendió del único barco de la escuadra nacional. El cortejo de oficiales, mandado por el capitán de navío Melitón Carvajal, escoltaba una urna de ébano con cruz de plata. La caja tenía en un costado una inscripción que jalaba las miradas: "Miguel Grau. *Huáscar.* 8 de octubre de 1879. En paz descanse". El almirante arribaba al Perú para nunca jamás partir.

El capitán de navío Melitón Carvajal tiñó por un instante su mente de recuerdos. El pasado permanecía quieto en su memoria. Grau era el amigo, antes que el superior. No olvidó el dolor, que con un zarpazo derribó su co-



Los restos del Almirante Miguel Grau son trasladados al cementerio Presbítero Maestro.

razón, al enterarse de la explosión en el puente de mando. Entre charcos de sangre trató de seguir el combate, totalmente desigual. Recordó el arrojo de tantos hombres triturados por balas y bombas. La lucha continuó mientras la conciencia lo fue abandonando poco a poco. En sueños contempló cómo la muerte se impregnó de gloria. Ahora ella conducía a la inmortal morada de la patria al paladín del mar. El marino Melitón mantuvo fijo el recuerdo, mientras una bandada de gaviotas estiraba su sombra en la falúa, de paso hacia la isla San Lorenzo, que se erguía mostrando su oscuro color en las aguas tranquilas.

Cientos de personas agolpaban el lugar del arribo. En el muelle desfilaba el batallón de guardiamarinas. El capitán al mando esperaba la llegada de la lancha. El cuerpo se abrió en dos columnas. La juventud del destacamento contrastaba enormemente. Los colores de sus rostros teñían de vitalidad los uniformes. Una riqueza insondable fluía en aquella generación sobreviviente del conflicto. Las caras se dieron las frentes acompañadas de marciales sonidos de corneta. El reloj del viejo faro marcaba el mediodía. El sol se abrió por entre las nubes que nublaban el fondeadero. Los rayos aca-

riciaron las siluetas de las embarcaciones, mientras radiaban los semblantes de las gentes.

Banderas ondeaban en todo el Callao. Los chalacos se unían a los sentimientos patrios. Ya pronto la falúa entraba al muelle de guerra. Salvas de fusilería rompían el aire fresco. El bote se pegó al muelle. Los oficiales cogieron de los aldabones el féretro. El comandante general abrigó con la rojiblanca bandera la urna del almirante. Los guardiamarinas saludaron con sus fusiles el paso de los restos, acompasados por la sonora marcial. El clarín lanzó un triste y largo alarido que hincó el silencio y armonizó con los sentimientos de marinos y gentes.

Los piqueros pululaban por el cielo. En el corazón de Melitón Carvajal navegaba una barca en mar sereno, con el timón dirigiéndose al ocaso, por un rastro dorado y rojizo, que transformaba la pena en una esperanza viviente.

* * *

Al día siguiente, de la calle Lescano 172, salían unos jóvenes con su madre viuda. Los transeúntes prodigaban a esa familia multitud de saludos. El portón de la iglesia de la Merced acogía la entrada de aquella parentela. Pronto empezaría la misa, llegados los restos de los combatientes. Dolores Cabero de Grau ocupó con sus hijos toda una banca. El pequeño Miguelito recostó su cabeza en el vientre de su madre.

Monseñor José Antonio Roca y Boloña escaló el púlpito. Pensó en aquellas palabras pronunciadas diez años atrás: "Miguel Grau, era, señores, un guerrero cristiano. Hombre de fe, toda su confianza la cifraba en Dios...". En esa mañana el canónigo de la Catedral Primada veía en Grau a todos los combatientes de triste destino.

Monseñor José Antonio cogió aire. Estaba emocionado. El nerviosismo lo dominaba. Por un momento buscó en su memoria el alma buena y generosa que encontró en el amigo almirante. Roca y Boloña recordó las confidencias plenas de humanidad. Hoy muchos esperaban de él una palabra eficaz y oportuna. Sus ojos como vidrios empañados escondían nostalgia...

La serenidad florecía lentamente. Las frases agitaron la iglesia, el eco repetía la sonoridad del discurso. Un deber le incitó a saludar a los héroes:

—¡Sombras ilustres de nuestros compatriotas, muertos en Iquique, An-

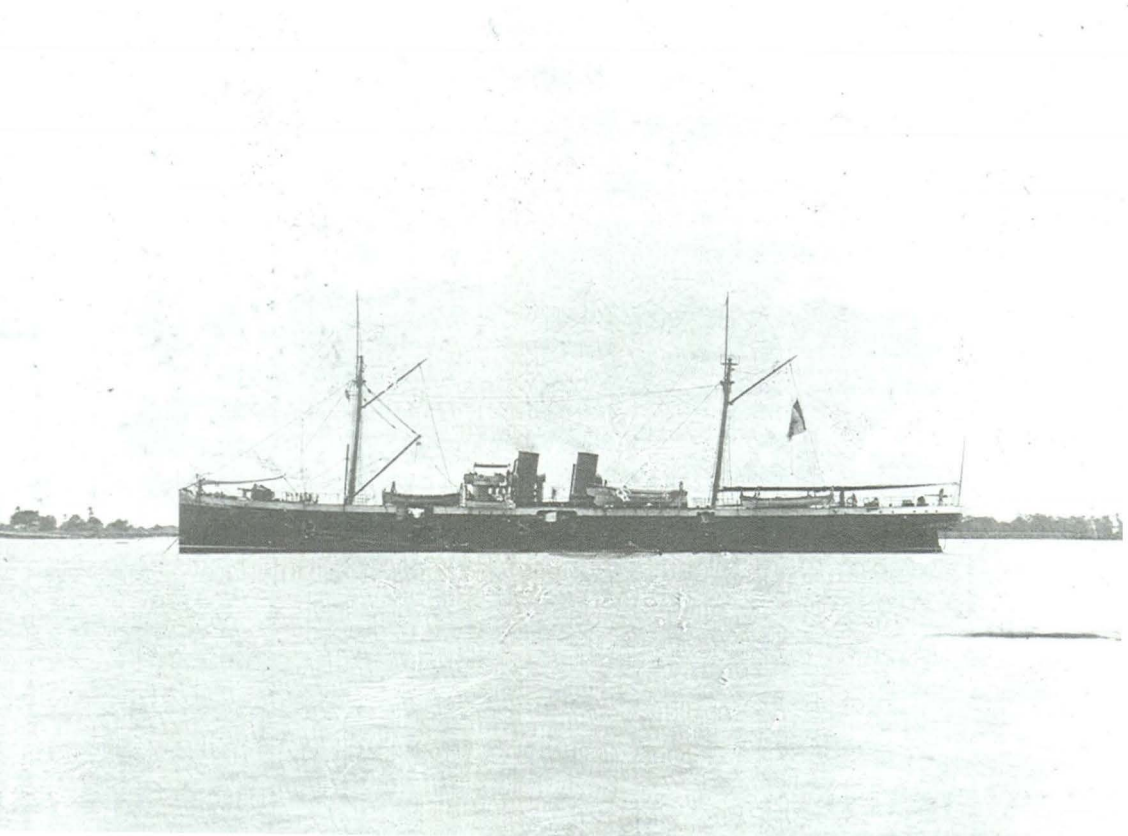
gamos, San Francisco, Tarapacá, Tacna, Arica, Huamachuco...! A vosotros dirijo mi primera palabra...

Más adelante su lengua se encendió y transparentó el corazón del pastor:

—Sí, sombras queridas, a quienes no me es lícito llamar por vuestros nombres, porque no debo separar lo que Dios juntó en el sacrificio y en el heroísmo, os saludo, adalides de una causa santa, como la que inflamó vuestros pechos, devoró vuestras vidas...

Miguelito despegó la cara del vientre de su madre. Reconoció las lágrimas que corrían por las mejillas y descendían al luto de su vestido. Contempló a su progenitora sufriente, sin soltarle la mano. Un espontáneo abrazo del vástago dio fortaleza a la viuda del almirante.

Doña Dolores miró el rostro del benjamín de la familia y descubrió los ojos que con agudeza miraban al mundo y que pertenecían a Miguel y que ahora eran los de su niño. Acarició la memoria de su esposo en la tez de aquel joven, y besó sus mejillas. En ese momento la existencia paterna del almirante, echó el ancla en el rostro de su hijo.





Licenciada en Ciencias de la Comunicación Tatiana Figueroa López

Licenciada en Ciencias de la Comunicación y egresada de la maestría en Relaciones Públicas por la Universidad San Martín de Porres. Redactora en órganos informativos de la Marina de Guerra del Perú, así como *community manager* y encargada de la página web institucional.

oticias nacionales noticias nacionales noticias nacion
noticias nacionalesnoticias nacionales no
acionales noticias nacionales noticias nacionales no
nacionales noticias nacionales noticias nacionales no
nacionales noticias nacionales no
nacionales noticias nacionales noticias nacionales noticias na
oticias nacionales noticias nacionales noticias nacio
noticias nacionales noticias nacionales
cionales noticias nacionales noticias nacionales noti
nacionales noticias nacionales noticias nacionales no
nacionales noticias nacionales noticias nacio
noticias nacionales noticias nacionales noti
cionales noticias nacionales noticias nacionales noti
cionales noticias nacionales noticias nacionales noti
cionales noticias nacionales noticias nacionales noti
onales noticias nacionales noticias nacionales no

Colombia y Perú intercambiaron experiencias científicas antárticas



Para intercambiar experiencias científicas antárticas con nuestro personal, el 17 de febrero arribó a la Base Naval del Callao el buque patrullero de zona económica exclusiva de la Armada de la República de Colombia ARC 20 de Julio, cuya tripulación realizó trabajos de investigación en la Antártida, durante su III expedición denominada Almirante Padilla.

En la ceremonia de arribo, la dotación de la unidad, al mando del capitán de navío Jorge Espinel Bermúdez, fue recibida por el comandante de la Fuerza de Superficie, contralmirante Alberto Alcalá Luna, quien estuvo acompañado por agregados navales, del Ejército y la Fuerza Aérea de Colombia.

Seguidamente, oficiales peruanos y colombianos se reunieron a bordo del ARC 20 de Julio para presenciar una importante conferencia, en la cual participaron representantes del Ministerio de Relaciones Exteriores de Perú, el Instituto del Mar del Perú (Imarpe), así como de la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina de Guerra del Perú, esta última representada por el capitán de navío Fernando Vegas Castañeda y el capitán de navío Carlos Guerrero Malpartida, jefe técnico de la Dirección de Hidrografía y Navegación y jefe del Departamento de Proyectos Especiales y Asuntos Antárticos, respectivamente.

Durante la conferencia, los oficiales y científicos colombianos explicaron detalles de los trabajos realizados en la Antártida, como la recolección de muestras biológicas, físicas, químicas, geológicas, avistamiento de mamíferos, entre otros. Asimismo, estudios del cambio climático, el fenómeno de El Niño, la biodiversidad de organismos, las adaptaciones al medio y la valoración de recursos, así como el relacionamiento entre Suramérica y la Antártida.



Por su parte, los representantes del Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú mostraron el programa nacional antártico (2017-2021), y los oficiales de la Dirección de Hidrografía y Navegación brindaron detalles del buque oceanográfico BAP *Carrasco*, unidad que realizará investigaciones oceanográficas en el dominio marítimo peruano y en la Antártida, donde el Perú cuenta con la Base Machu Picchu.

Destacada participación de oficial de Marina en curso de abordaje en el Centro de Entrenamiento Guardacostas de Yorktown (Estados Unidos)



El 16 de febrero, en las instalaciones del Centro de Entrenamiento Guardacostas de Yorktown, en Estados Unidos, se realizó la ceremonia de clausura del Segundo Curso Internacional de Oficiales de Abordaje en Español (IBOC), donde el teniente segundo Luis Alberto Cornejo Fiestas, de la Marina de Guerra del Perú, logró una destacada participación.

El curso tuvo una duración de cinco semanas y contó con la participación de 13 oficiales provenientes de Guatemala, México, Panamá, Paraguay, Perú y Uruguay.

Este curso está diseñado para que los integrantes del equipo de abordaje de las unidades "hagan cumplir la ley", para lo cual brinda fundamentos y con-

ceptos jurídicos básicos que regulan este tipo de operaciones, incluyendo experiencia práctica en procedimientos y técnicas de embarque, y poniendo énfasis en el trabajo en equipo y la seguridad de sus integrantes.

Durante la ceremonia, el segundo comandante del Área Atlántica de Guardacostas, contralmirante USCG Joseph A. Servidio, resaltó la integración de los oficiales discentes, lo cual contribuirá sobremanera al desarrollo de un pensamiento estratégico común, así como la interoperabilidad entre las naciones para contrarrestar las amenazas existentes, como el narcotráfico, la trata de personas, el tráfico ilegal, entre otras.

Comandante de la Unidad de Operaciones Especiales de la Armada de México realizó visita oficial en nuestro país

Con el fin estrechar lazos de amistad y camaradería, el comandante general de la Marina, almirante Gonzalo Ríos Polastri, recibió, el 23 de febrero, la visita protocolar del comandante de la Unidad de Operaciones Especiales de la Armada de México, almirante Marco Antonio Ortega Siu.



Durante la reunión, efectuada en el Salón Grau de la Comandancia General de la Marina, ambas autoridades intercambiaron temas referentes a las instituciones que conducen, a fin de renovar el compromiso de seguir fortaleciendo las relaciones de cooperación, confianza mutua y los vínculos de amistad entre ambas Armadas.

Cabe indicar que las Fuerzas Especiales, igualmente conocidas como FES, es una división de operaciones especiales de la Armada de México oficialmente establecida en 2001. Tiene la misión de desarrollar operaciones especiales anfibias, con el objetivo de proteger los intereses marítimos de la nación mexicana.

Conferencia Inicial de Planeamiento (IPC) del Ejercicio Multinacional Unitas Perú 2017



Como parte del Ejercicio Multinacional Unitas Perú 2017, el 7 de marzo se realizó la Conferencia Inicial de Planeamiento (IPC) en las instalaciones del Centro de Entrenamiento Táctico Naval, donde se realizaron reuniones de planeamiento, coordinación e integración entre las Marinas de los países participantes.

El comandante general de Operaciones del Pacífico, vicealmirante Fernando Cerdán Ruiz, dio la bienvenida, resaltó la importancia de este ejercicio y agradeció la presencia de todas y cada una de las delegaciones.

Asimismo, el comandante de la Fuerza de Superficie, contralmirante Alberto Alcalá Luna, quien se desempeñará como comandante de la Fuerza de Tarea Multinacional (CTF 401), resaltó que esta será la primera vez que se integrará la fase marítima (Unitas Pacífico) con las operaciones terrestres (Unitas Anfibio) en un solo escenario, lo que permitirá la sincronización de ambas fases, un reto que la Marina se ha autoimpuesto y que ha sido bien recibido por los países participantes.

Además, señaló que el trabajo que se viene realizando tiene el propósito hacer que este ejercicio Unitas se convierta en una oportunidad única en la región, para fortalecer aún más nuestros lazos de confraternidad, camaradería, y aprovechar este evento para compartir e intercambiar experiencias con los diferentes países en el tradicional operativo multinacional. También resaltó la presencia de las diferentes Armadas, y exhortó a cada uno de los participantes a brindar el máximo profesionalismo y compromiso para la realización del ejercicio.

Durante los diferentes encuentros se organizaron grupos de trabajo que tuvieron como objetivo principal revisar el plan básico de eventos y la propuesta

de ejercicios, que abarcaron temas relacionados con el concepto de la operación, organización de la fuerza, escenario, comunicaciones, reglas de enfrentamiento, operaciones aéreas, terrestres y anfibias, entre otros, los cuales fueron plasmados en el Memorándum de Entendimiento (MOU), que fue firmado por cada uno de los representantes de los países participantes.

La Marina de Guerra del Perú tiene el gran reto y compromiso de conducir el Ejercicio Multinacional Unitas 58-17. Por ello, las coordinaciones con cada uno de los grupos de trabajo fueron realizadas de manera exhaustiva, volcando la experiencia de los países participantes.

Comandante de la Flota del Pacífico de Estados Unidos realizó diversas actividades durante su visita oficial al Perú



Como parte de las actividades de cooperación recíproca en el ámbito institucional y en el fortalecimiento de las relaciones de amistad y camaradería entre la Marina de Guerra del Perú y la Armada de Estados Unidos, arribó al Perú en visita oficial el comandante de la Flota del Pacífico de Estados Unidos, Almirante Scott H. Swift.

A su llegada, la autoridad visitante se reunió con el comandante general de la Marina, almirante Gonzalo Ríos Polastri, con quien intercambio importantes temas de interés institucional.

Junto al almirante Scott Swift, estuvieron presentes una comitiva de oficiales estadounidenses integrada por los capitanes de navío Scott Johnson, Fredrick Luchtman y Charles Brown; el capitán de fragata Thomas Ogden, y los capitanes de corbeta Paul Nickell, Jimmy K. Wang y William Duff.

Posteriormente, el comandante de la Flota del Pacífico de Estados Unidos y la delegación estadounidense visitaron la Dirección de Salud de la Marina, la Escuela Naval del Perú en La Punta, la Fuerza de Superficie y la Fuerza de Submarinos en la Base Naval del Callao, donde intercambiaron experiencias profesionales.

XXIV Simposio Regional de Alumnos organizado por la U.S. Naval War College y la Escuela Superior de Guerra Naval



Con gran expectativa, del 21 al 23 de marzo, en las instalaciones del Auditorio de la Escuela Naval del Perú, se llevó a cabo el XXIV Simposio Regional de Alumnos Fortalecimiento de las Alianzas Marítimas Globales organizada por la U.S. Naval War College y la Escuela Superior de Guerra Naval, evento académico que congregó a expositores y panelistas de prestigio internacional.

El evento se inició con las palabras de bienvenida del jefe del Estado Mayor General de la Marina, vicealmirante Víctor Pomar Calderón, quien resaltó que: "Tras los desastres naturales que atraviesa nuestro país, los medios de defensa, y en particular los navales, juegan un rol relevante en apoyo a la población, como también el transporte estratégico de brigadistas y rescatistas". Señaló, además, que: "La acción coordinada e interagencial, la capacidad de respuesta del Estado y el carácter y resistencia de nuestros hermanos serán, sin duda, herramientas que nos harán salir de la crisis. En ese sentido, esta bienvenida toma un carácter especial, ya que, junto a los importantes temas a discutir en este seminario, existirá oportunidad para reflexionar con mayor énfasis en la demanda cultural de actuación y escenario de colaboración que la dinámica de los tiempos solicita".

Remarcó que: "La Escuela Superior de Guerra Naval del Perú los recibe con el mismo espíritu de cooperación, con renovados deseos de construcción de lazos, con los que los hombres y mujeres de mar sabemos cultivar y que sin duda recibe a los alumnos de los distintos países. En eventos como este, la cooperación, la confianza y los objetivos comunes entre nosotros son factor que constituyen herramientas que nos permitirán afrontarlas con confianza y éxito, y dan a este simposio regional singular valor."

Cabe destacar que la Escuela Superior de Guerra Naval y el U.S. Naval War

College están relacionadas desde la década de 1920 y mantienen estrechos lazos de amistad entre ambas armadas gracias al trabajo conjunto de una activa misión naval.

El director de la Escuela Superior de Guerra Naval, contralmirante Carlos Túpac-Yupanqui Bromberg, exalumno de la U.S. Naval War College, destacó la activa participación de la Marina de Guerra del Perú, y resaltó que "es un privilegio para nuestro país ser el anfitrión que, durante estos días de simposio, va a permitir la interacción e interrelación entre diferentes líderes de diferentes países de América".

"Seguí el Naval Staff College, un curso que específicamente lo siguen los oficiales con el grado de capitán de corbeta en 1999. Fue bastante riguroso, de mucha lectura durante seis meses. El aprendizaje y los temas fueron muy amplios: estrategia marítima, planeamiento, el arte de la guerra, entre otros que fortalecen nuestra enseñanza, además de una importante interacción cultural entre gente del Medio Oriente, Europa y Asia. De esta forma, se logró la mayor facilidad y el acercamiento entre las distintas Armadas y decisiones compartidas, cooperativas para bien de la región. Todo este conocimiento nos sirve para tomar decisiones de acuerdo con el grado que tenemos, desde el curso básico hasta el curso del Estado Mayor y de Alto Mando. Además, la preparación de la U.S. Naval War College se realiza en una de las mejores escuelas del mundo. En ese sentido, como director de la Escuela Superior de Guerra Naval, siempre aspiramos en enviar oficiales para prepararse, no solo al U.S. Naval War College, desde el punto de vista de planeamiento, sino también desde el punto de vista de guerra de superficie, cursos específicos técnicos y tácticos", finalizó el contralmirante Túpac-Yupanqui.

En el simposio, se trataron temas relacionados con el narcotráfico, la economía para la defensa, las nuevas amenazas emergentes en la región, la política, las estrategias con China, la ciberseguridad y la ciberdefensa.

La importante cita contó con la participación del decano de Programas Internacionales del U.S. Naval War College, profesor Thomas E. Mangold Jr.; el embajador de Estados Unidos en Perú, Brian A. Nicholson; el director de la U.S. Naval War College, Rear Admiral United States Navy Jeffrey A Harley, además del Comando Sur de las Fuerzas Navales de Estados Unidos Cuarta Flota, comandante de la USN, Rear Admiral Sean S. Bucks.

Comandante general de la Armada de Ecuador visitó a su homólogo peruano



Con la finalidad de fortalecer los lazos de confianza mutua y cooperación entre ambas naciones, el 23 de marzo el comandante general de la Armada de Ecuador, contralmirante Renán Ruiz Cornejo, visitó y presentó su saludo protocolar a su homólogo peruano, almirante Gonzalo Ríos Polastri.

Durante la citada reunión, que se llevó a cabo en el salón Huáscar de la Comandancia General de la Marina, ambas autoridades navales trataron diversos temas de interés, relacionados con la importancia de la cooperación binacional para la construcción naval e intercambio y asesoramiento técnico.

Asimismo, realizaron coordinaciones para incrementar el control y vigilancia de los espacios acuáticos de interés común. Se comprometieron a trabajar coordinada y sistematizadamente.

En cumbre internacional en Panamá se resaltó participación de la Marina de Guerra en tiempos de desastre

El comandante de la Fuerza de Infantería de Marina, contralmirante Manuel Bulnes Torres, brindó una amplia y detallada exposición de las acciones realizadas y el despliegue que la Marina de Guerra del Perú realizó en apoyo a la población damnificada por los desastres naturales ocurridos en nuestro país.

La conferencia fue desarrollada como parte de la Cumbre de Vigilancia Costera y Seguridad Marítima de la Cuenca del Caribe (Cabsec) y la Cumbre de Seguridad Sudamericana (Samsec), realizadas del 21 al 23 de marzo en el hotel The Westin Playa Bonita en Panamá.



Este evento internacional contó con la asistencia de 120 representantes de 27 países del hemisferio, y se desarrolló con la finalidad de evaluar todas las amenazas que afectan a las naciones, como narcotráfico, tráfico de personas, terrorismo, contrabando, corrupción, entre otros, a fin de establecer estrategias para combatir el crimen organizado.

Del mismo modo, este encuentro es una plataforma para establecer lazos de amistad entre los países asistentes, y fortalecer la cooperación para combatir las amenazas a la defensa nacional.

Marina de Guerra potenciará su misión de control y vigilancia en el dominio marítimo con la incorporación de las patrulleras marítimas BAP *Río Piura* y BAP *Río Quilca*



La incorporación de las patrulleras marítimas BAP *Río Piura* y BAP *Río Quilca*, embarcaciones de alto bordo construidas íntegramente en los Servicios Industriales de la Marina (SIMA Chimbote), permitirán realizar operaciones de control y vigilancia, así como de prevención, disuasión y represión de las actividades ilícitas en apoyo a las operaciones realizadas por las capitanías de puerto, lo que garantizará la defensa de los intereses nacionales y la mejora de la seguridad de la población.

La ceremonia de afirmado del pabellón de ambas unidades estuvo encabezada por el presidente de la República, Pedro Pablo Kuczynski Godard, quien

estuvo acompañado del ministro de Defensa, Jorge Nieto Montesinos; el jefe del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, almirante José Paredes Lora; el comandante general de la Marina, almirante Gonzalo Ríos Polastri, entre otras autoridades civiles y militares.



El obispo castrense del Perú, monseñor Juan Carlos Vera Plasencia, realizó una acción litúrgica y bendijo a las nuevas patrulleras marítimas y a su dotación.

Posteriormente, el comandante general de la Marina, almirante Gonzalo Ríos Polastri, se dirigió a la primera tripulación de las unidades y los exhortó a "alimentar, con sus virtudes y vocaciones individuales, el temple y la actitud que caracterizará a sus buques. A sus familiares, nuestro agradecimiento por su apoyo y permanente soporte durante el proceso de construcción y sus futuros despliegues operativos".

El almirante Ríos Polastri finalizó su discurso con esta palabras: "Señores comandantes que asumen responsabilidades, nuestros buques empavesados saludan su incorporación a la escuadra, y les desean el mayor éxito en la responsabilidad que hoy el Estado coloca en sus manos. Les entregamos una dotación capaz y buques alistados. Confío en que desempeñarán funciones con liderazgo y ejemplo de conducción, prestigiando el comando naval y efectivizando el control de la acción del Estado en el mar. ¡Buen viento y buena mar!".

Seguidamente, el presidente de la República resaltó "la labor que pueden hacer estas patrulleras en el trabajo de intersección de droga y pesca ilegal, pero también en el rescate y salvataje que corresponde a un país marítimo". Asimismo, resaltó "la importancia industrial de estos dos naves, construidos íntegramente en el SIMA Chimbote, y remarcó que habrá más, porque la tecnología y el empleo industrial es el futuro del Perú y tendremos muchas oportunidades que debemos aprovechar en los próximos años".

A continuación, el jefe de Estado entregó el Pabellón Nacional a los comandantes de las patrulleras marítimas BAP *Río Quilca* y BAP *Río Piura*, capitán de corbeta Leopoldo Luna Malpartida y capitán de corbeta Lister Samaniego

Armas, respectivamente, quienes acudieron a sus unidades acompañados de su tripulación, donde al toque de sirenas se enarboló la bicolor con los honores respectivos.



Finalmente, las autoridades se dirigieron a cada una de las unidades navales, donde develaron las placas recordatorias.

La Marina de Guerra del Perú a través de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, ejerce el control y vigilancia de las actividades que se realicen en el dominio marítimo peruano, así como la protección y la salvaguardada de la vida humana en el mar.

Buque multipropósito BAP *Pisco* responderá relevantemente ante la ocurrencia de fenómenos naturales

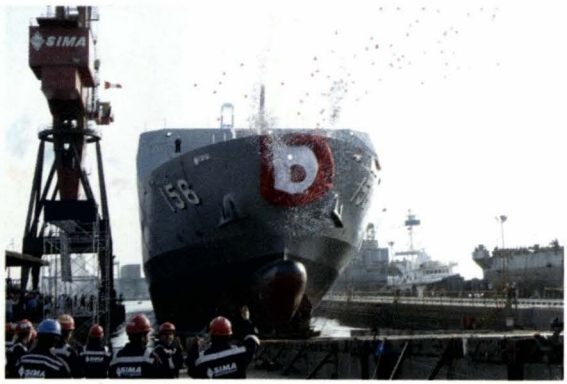
En una significativa ceremonia de ribetes navales, en el patio de construcciones del SIMA (grada de lanzamiento N.º 1) en la Base Naval del Callao, se llevó a cabo el bautizo y botadura del buque multipropósito BAP *Pisco*, en presencia del presidente de la República, Pedro Pablo Kuczynski Godard.

Durante la ceremonia, se dio lectura al dispositivo legal que le otorga el nombre al BAP *Pisco*, a fin de lograr su identificación al servicio de la Marina de Guerra del Perú, al señalar la categoría, la letra de clase, el número de casco y el indicativo internacional.

A continuación, el comandante general de la Marina, almirante Gonzalo Ríos Polastri, señaló: "Este es un acto protocolar de renovación y proyección al futuro, que consolida metas de continuidad institucional y el significado de salir adelante en momentos difíciles como el que nuestro país ha vivido". Además, sostuvo: "Este acto, más que un encuentro físico con el mar, marca la vida de la nave como instrumento nacional. Este buque forma parte de un proyecto emprendido con la finalidad de dotar a nuestra Armada de un medio fundamental en defensa".

Precisó que "la unidad responderá de modo relevante a las necesidades nacionales e internacionales, en caso de operaciones de asistencia humanitaria,

ante la ocurrencia de fenómenos naturales, para tener una respuesta efectiva del Estado frente a terremotos, huaicos, tsunamis, anomalías de temperatura, entre otros desastres, que golpean de modo muy particular a las poblaciones más vulnerables del país".



Acto seguido, la primera dama, Nancy Lange, bautizó a esta nave con el nombre de BAP *Pisco*, y rogó a Dios que cuidara de él y de su tripulación. Seguidamente, lanzó una botella de nuestra tradicional bebida nacional en el casco de la flamante unidad, con el sonido del ulular de las sirenas.

Prosiguiendo con la tradición naval, se realizó la botadura del casco del BAP *Pisco*, momento trascendental, ya que constituye la parte principal de la ceremonia de puesta en el agua por primera vez. Todo ello ocurrió ante la atenta mirada y expectativa de los asistentes.

El memorable momento contó con la presencia del ministro de Defensa, Jorge Nieto Montesinos; el jefe del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, almirante José Luis Paredes Lora; y el embajador de la República de Corea, Keun Ho Jang. Asimismo, estuvieron los comandantes generales de la Fuerza Aérea y Ejército del Perú, congresistas y ministros de Estado, autoridades civiles y militares, diplomáticos e invitados especiales.

Cabe precisar que el buque multipropósito BAP *Pisco*, unidad de alto bordo construida íntegramente por los ingenieros y personal técnico de SIMA-Perú, tiene como misión principal constituirse en un buque de proyección estratégica, mediante el cual se pueda desplegar rápida y eficazmente las distintas fuerzas operativas, además de realizar acciones de ayuda humanitaria dentro del dominio marítimo nacional o como parte de una fuerza de tarea internacional que brinde apoyo en caso de desastres naturales.

Entre las características de la unidad, resalta su capacidad para transportar 636 toneladas de combustible, 600 toneladas de agua, 360 m^3 de víveres secos, y 136 m^3 de víveres frescos. Tiene una habitabilidad para 557 personas, entre personal de dotación y tripulación asignada, lo cual lo convertirá en uno de los más grandes buques de su tipo en la región.

Marina de Guerra participó en Workshop 2017 del Western Pacific Naval Symposium



En la ciudad de Santiago de Chile, del 24 al 28 de abril, se realizó el Workshop 2017 del Western Pacific Naval Symposium (WPNS), que contó con la participación de delegaciones de 17 países miembros y seis países observadores de este importante foro internacional.

La comitiva peruana estuvo integrada por el capitán de navío Antonio Vildoso Concha, el capitán de navío Jorge Portocarrero Castillo, el capitán de navío Kurt Bottger Garfias y el capitán de fragata Oscar Garrido Lecca Hoyle.

Las reuniones del WPNS se establecieron desde 1987 con el fin de compartir información de interés en beneficio de las Armadas. Su objetivo principal consiste en aumentar la cooperación y la capacidad de operar conjuntamente, así como incrementar la confianza entre las Marinas de la cuenca del Pacífico, proporcionando un marco que permita la discusión de problemas marítimos de interés mutuo, el intercambio de información, la práctica y la demostración de capacidades, así como el intercambio de personal. En el Workshop se cumple la tarea de presentar y revisar las propuestas a ser presentadas en el Simposio, donde se aprueban las mismas.

El Perú es miembro del WPNS desde 2013. Es de suma importancia su participación activa en las reuniones de trabajo, a fin de conocer el entorno global, las tendencias de las Armadas y estar a la vanguardia con las propuestas y los proyectos de interés internacional.

Megister en Historia Víctor Manuel Torres Laca

Magister en Historia por la Pontificia Universidad Católica del Perú. Docente en la Universidad de Lima, en la Pontificia Universidad Católica del Perú y en la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas. Colaborador en las editoriales Norma y Santillana, en el diario *El Comercio* y en Ediciones Peisa.



ias internacionales noticias internacionales noticias internacionale
as internacionales noticias internacionale
nternacionales noticias internacionales noticias internacionale
oticias internacionales noticias internacionales noticia
nternacionales noticias internacionales noticias internacionale
cias internacionales noticias internacionale
rnacionales noticias internacionales noticias internacionales noticia
nales noticias internacionales noticias internacionales noticia
ales noticias internacionales noticias internacional
ticias internacionales noticias internacionales noticia
nacionales noticias internacionales noticias internacionale
nternacionales noticias internacionales noticia
onales noticias internacionales noticias internacionale
as internacionales noticias internacionales noticia
onales noticias internacionales noticias internacionale
nternacionales noticias internacionales noticia

ARABIA SAUDÍ

Ataque a la fragata *Al Madinah*

El 30 de febrero la fragata *Al Madinah* de la Real Armada Saudí fue impactada por una explosión mientras navegaba en el mar Rojo frente a las costas de Yemen. Aunque los reportes iniciales identificaron a los atacantes como embarcaciones suicidas, posteriores investigaciones de la Armada estadounidense indicaron que se trató de buques a control remoto cargados de explosivos. Los responsables del ataque fueron los rebeldes hutíes, quienes luchan contra el Gobierno de Yemen y sus aliados como Arabia Saudí. De acuerdo con el vicealmirante estadounidense Kevin Donegan, comandante de la Quinta Flota con sede en Baréin, se trata del primer uso confirmado de esta arma en combate lo que abre un nuevo espectro de amenazas a la navegación por el estrecho de Bab el-Mandeb. Por este lugar deben circular obligatoriamente todos los barcos que hacen el trayecto entre el mar Mediterráneo y el océano Índico a través del canal de Suez. También indicó que el desarrollo de un arma de este tipo no está al alcance de un grupo subversivo como los hutíes, sino que probablemente recibieron ayuda del Gobierno iraní[1].



El HMS *Vengeance* (S31) retornando a la base naval de Clyde en Escocia en una imagen del 2007. Crédito: Real Armada Saudí.

La *Al Madinah* (702) es la primera de cuatro fragatas de la clase homónima completadas en Francia entre 1985 y 1986 para la Real Armada Saudí. Con una eslora de 115 metros, una manga de 12,5 y un calado de 4,7, desplazan 2.610 toneladas a carga máxima. Cuentan con un sistema de propulsión Codad (combinado Diésel y Diésel) con cuatro motores SEMT-Pielstick 16PA6-BTC para un total de 32.500 caballos de fuerza. Alcanzan una velocidad máxima de 30 nudos y a una velocidad de crucero de 18 nudos pueden recorrer 6.500 millas náuticas. Su equipamiento electrónico original comprende un radar de exploración Sea Tiger, un radar de control de tiro Castor II, tres directores optrónicos

1. CAVAS, Christopher. New Houthi weapon emerges: a drone boat. En: *DefenseNews*, 19 de febrero de 2017. [Consulta: 22 de abril de 2017]. Disponible en: http://www.defensenews.com/articles/new-houthi-weapon-emerges-a-drone-boat

Naja, dos radares de navegación Decca 1226, un sonar de casco Diodon y uno remolcado Sorel. La información proporcionada por estos sensores es recogida por el sistema de mando y control Tavitac, el cual controla los siguientes sistemas de armas: un cañón Compact de 100/55 mm, cuatro cañones Breda/Bofors de 40/70 mm en dos torretas dobles, ocho misiles antibuque Otomat Mk2, un lanzador óctuple de misiles antiaéreos Crotale con 16 misiles de recarga para un total de 24, cuatro tubos lanzatorpedos de 550 mm y un helicóptero SA-365F Dauphin 2. La tripulación asciende a 179 hombres[2].

En agosto de 2013 se anunció la firma de un contrato por mil millones de euros entre el Reino de Arabia Saudita y la empresa estatal francesa ODAS, para la implementación de un programa de extensión de vida (LEX por sus siglas en inglés) en las cuatro fragatas de la clase Al Madinah y de dos buques tanqueros de la clase Boraida. En aquel entonces no se dio mayor detalle sobre qué cambios se planeaban hacer en estas unidades excepto que los trabajos serían realizados en la base naval de Yeda en el mar Rojo[3]. De acuerdo con fuentes francesas, cuando la *Al Madinah* fue atacada, aún no se habían completado los trabajos de renovación. El lanzador de misiles antiaéreos *Crotale* se encontraba vacío, aunque se dio a conocer que se planea reemplazarlo con dos lanzadores a control remoto Simbad-RC con misiles Mistral. Según las pruebas realizadas por la Armada francesa, estos últimos, con su sistema de guía infrarrojo son útiles no solo contra aeronaves, sino también contra embarcaciones pequeñas. La *Al Madinah* fue embestida por tres de estas embarcaciones; dos fueron neutralizadas, pero la tercera estalló a popa y obligó al buque a regresar a Yeda[4].

BRASIL

Se anuncia pase al retiro del portaaviones *São Paulo*

La Marina de Brasil anunció el pasado 14 de febrero su decisión de retirar de servicio al portaaviones *São Paulo* (A-12), debido a la elevada inversión en tiempo y dinero que demandaría la recuperación de su capacidad operativa.

2. NAVAL INSTITUTE PRESS. *Conway's All the World's Fighting Ships, 1947-1995*. Annapolis: United States Naval Institute Press. 1996, p. 328.
3. MER ET MARINE. Les industriels français vont moderniser les bâtiments saoudiens du programme Sawari I. En: *Mer et Marine*, 30 de agosto de 2013. [Consulta: 22 de abril de 2017]. Disponible en: http://www.meretmarine.com/fr/content/les-industriels-francais-vont-moderniser-les-batiments-saoudiens-du-programme-sawari-i
4. MER ET MARINE. Une frégate saoudienne frappée par une attaque suicide au large du Yémen. En: *Mer et Marine*, 1 de febrero de 2017. [Consulta: 22 de abril de 2017]. Disponible en: http://www.meretmarine.com/fr/content/une-fregate-saoudienne-frappee-par-une-attaque-suicide-au-large-du-yemen

Este buque es el antiguo *Foch* (R99) de la Marina Nacional francesa, adquirido en 2000 como reemplazo del portaaviones ligero *Minas Gerais* (A-11). Para entonces, ya había cumplido 37 años de servicio activo, pero su compra fue considerada una solución adecuada para mantener la capacidad de operar una aviación embarcada de ala fija. Tras la decisión de retirarlo, la adquisición de un nuevo portaaviones con su respectiva ala embarcada pasa a ocupar el tercer lugar en la lista de prioridades de la Marina. En primer lugar se encuentra el programa de submarinos nucleares y, en segundo, las corbetas de la clase Tamandaré[5]. De acuerdo con la revista *Jane's Navy International*, la condición del *São Paulo* es aún peor de lo admitido por la Marina oficialmente, pues desde su entrada en servicio no habría logrado estar operativo por más de tres meses entre periodos de mantenimiento y reparaciones[6].



El *São Paulo* (A-12) en alta mar, en diciembre de 2013. Crédito: Rob Schleiffert.

En una noticia relacionada, a inicios de abril, fuentes del Ministerio de Defensa del Reino Unido anunciaron de manera extraoficial que el portahelicópteros HMS *Ocean* (L12) podría ser vendido a Brasil. En noviembre de 2015, el Ministerio de Defensa había confirmado los planes de retirar del servicio a este buque en 2018, a pesar de haber terminado un programa de renovación valorizado en 65 millones de libras en 2014. Tal decisión ha sido motivo de con-



El HMS *Ocean* (L12) en el curso de la intervención militar en Libia en 2011. Crédito: Crown Copyright.

5. COMANDO DA MARINHA DA BRASIL. Desmobilização do NAe São Paulo. En: DefesaNet, 14 de febrero de 2017. [Consulta: 22 de abril de 2017]. Disponible en: http://www.defesanet.com.br/naval/noticia/24808/Nota-MB---Desativacao-NAe-A12-Sao-Paulo
6. GUEVARA, Inigo. Brazil seeking to modernise São Paulo aircraft carrier, extend life to 2039. En: IHS Jane's 360, 8 de diciembre de 2014. [Consulta: 22 de abril de 2017]. Disponible en: http://archive.is/20141213231658/www.janes.com/article/46794/brazil-seeking-to-modernise-sao-paulo-aircraft-carrier-extend-life-to-2039#selection-663.0-663.13

troversia, no solo por el dinero invertido, sino porque dejaría al Reino Unido sin ningún portaaeronaves hasta la puesta en operaciones del HMS *Queen Elizabeth* (R08) en 2023[7]. De acuerdo con informaciones de la prensa brasileña, el precio del buque ha sido fijado en 80,3 millones de libras y este habría sido considerado apropiado por el comandante de la Marina brasileña, almirante Eduardo Leal Ferreira[8].

COLOMBIA

Entra en servicio el tercer patrullero de altura

El pasado 30 de marzo la Armada colombiana aceptó oficialmente el patrullero de altura ARC *Victoria* (PZE-48), tercera unidad del diseño OPV80 de la alemana Fassmer construida en los astilleros de Cotecmar en Cartagena de Indias. Las características principales de estos patrulleros fueron descritas en esta sección en el segundo número de la *Revista de Marina* publicado en 2014. Por tanto, en esta ocasión solo se reseñarán los cambios introducidos en esta unidad. Mientras que las dos primeras unidades de la clase cuentan con un cañón doble Breda/Bofors de 40/70 mm, el *Victoria* será equipado con un Oto Melara Super Rapid de 76/62 mm. Tal instalación no ha sido hecha por Cotecmar, sino que ha quedado pendiente para ser realizada por la propia Armada. Una segunda diferencia importante es la cubierta de vuelo que ha sido alargada y reforzada para poder recibir helicópteros medios de 10,5 toneladas, como el S-70B Seahawk[9].

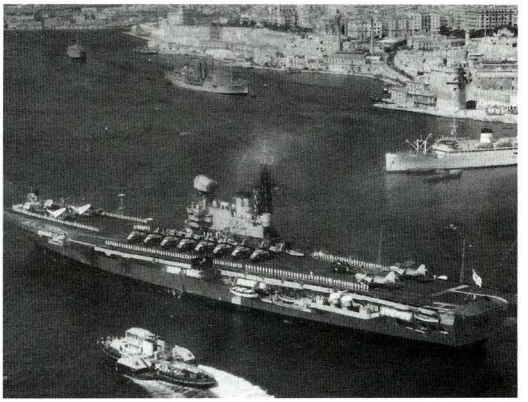
INDIA

El portaaviones INS *Viraat* es retirado del servicio

La Armada hindú retiró del servicio al portaaviones INS *Viraat* (R22), el más antiguo en servicio en el mundo, en una ceremonia realizada en la base naval de

7. MCDONALD, Gayle. Royal Navy's flagship HMS *Ocean* could be sold to Brazil. En: The Herald, 10 de abril de 2017. [Consulta: 22 de abril de 2017]. Disponible en: http://www.plymouthherald.co.uk/royal-navy-s-flagship-hms-ocean-could-be-sold-to-brazil/story-30258949-detail/story.html
8. ALLISON, George. Proposed sale price of HMS Ocean to Brazil revealed. En: *UK Defence Journal*, 12 de abril de 2017. [Consulta: 22 de abril de 2017]. Disponible en: https://ukdefencejournal.org.uk/proposed-sail-price-hms-ocean-brazil-revealed
9. CHERISEY, Erwan de. Colombian Navy receives new OPV.» En: *IHS Jane's 360*, 31 de marzo de 2017. [Consulta: 22 de abril de 2017]. Disponible en: http://www.janes.com/article/69199/colombian-navy-receives-new-opv

Cochín el pasado 6 de marzo[10]. Culmina así una larga e ilustre carrera que se remonta a los tiempos de la Segunda Guerra Mundial. Inició su construcción en 1944 como HMS *Elephant*, cuarta unidad de la clase Centaur, y fue rebautizado como *Hermes* tras la cancelación del buque homónimo en 1945. El trabajo en los astilleros de Vickers-Armstrong en Barrow-in-Furness avanzó lentamente, de manera que los tres primeros *Centaur* fueron botados al mar entre 1947 y 1948, pero el *Hermes* recién en 1953. Lo pausado del ritmo de construcción permitió un rediseño radical que incorporó una cubierta de vuelo angulada de 6°, el desplazamiento de uno de los dos ascensores ubicados en el centro hacia babor y la instalación de un radar de exploración en tres dimensiones tipo 984 asociado a un sistema de comando y control. Con estas innovaciones fue completado y admitido al servicio en 1959 con un ala aérea compuesta por 20 cazas *Sea Vixen* y aviones de ataque *Scimitar* (luego reemplazados por los *Bucaneer*), más ocho aviones antisubmarinos *Gannet*[11].



El HMS *Hermes* (R12) ingresando a puerto en Malta en 1962. Crédito: Crown Copyright.

El rápido avance de la tecnología afectó la carrera del *Hermes*, pues era demasiado pequeño para operar los F-4K *Phantom* que reemplazaron a los *Sea Vixen* a fines de la década de 1960. En 1971, fue retirado del servicio



El *Hermes* partiendo hacia las islas Malvinas en 1982. Crédito: Crown Copyright.

10. SIDHARDHAN, Sanjith. INS Viraat: Bidding adieu to the "mother" of all warships. The Times of India. 7 de Marzo de 2017. [Consulta: 22 de abril de 2017]. Disponible en: http://timesofindia.indiatimes.com/city/kochi/ins-viraat-bidding-adieu-to-the-mother-of-all-warships/articleshow/57496489.cms
11. NAVAL INSTITUTE PRESS. Conway's All the World's Fighting Ships, 1947-1995. Annapolis: United States Naval Institute Press. 1996, p. 499.

para ser convertido en un portaaviones de asalto. Ello implicó el retiro de sus catapultas, cables de arresto y del radar 3D. Ante el incremento de la amenaza submarina soviética, fue reconvertido en portaaviones antisubmarino con helicópteros *Sea King* en vez de Wessex, y con capacidad para operar un escuadrón de aviones de despegue vertical Sea Harrier. Para esta última función fue equipado con una rampa Ski-jump de 7° a proa y se extendió el ancho de la cubierta de vuelo. Los recortes de defensa de 1981 parecieron sellar su destino, pero al año siguiente estalló la Guerra de las Malvinas y esta unidad, junto al HMS *Invincible* (R05), eran los únicos portaaviones disponibles para reconquistar las islas[12]. El Hermes fue designado buque insignia de la fuerza de tareas y se le asignó como dotación aérea nueve helicópteros *Sea King* Mk5 del escuadrón 826 para lucha antisubmarina, nueve *Sea King* Mk4 del escuadrón 846 para transporte de tropas y 12 *Sea Harrier* del escuadrón 800 para la defensa aérea. Durante la campaña recibió cuatro *Sea Harrier* adicionales y seis *Harrier* GR3 de ataque a tierra[13].



El INS *Viraat* (R22) durante el ejercicio Malabar 2007. Crédito: US Navy.

Tras la guerra, el HMS *Hermes* fue pasado al retiro en 1984, pero dos años después fue vendido a la India sometido a trabajos en Devonport antes de ser puesto nuevamente en servicio en 1987. Arribó a su nuevo hogar en febrero de 1989, bajo el nombre de INS *Viraat* (R22), con un ala aérea compuesta por 12 *Sea Harrier* y nueve *Sea Kings*[14]. La modernización realizada en Inglaterra incluyó una extensión de la vida útil del buque por 10 años y la instalación de nuevos sistemas de control de tiro, radares de navegación, ayudas al aterrizaje, entre otras renovaciones. Sin embargo, en 1993, se inundó el cuarto de máquinas y las reparaciones lo mantuvieron fuera de servicio hasta 1995. De 1999 y 2001 se realizaron nuevos trabajos de extensión de vida útil que incluyeron nuevos sensores y sistemas de comunicación, y en 2003 recibió dos lanzadores

12. NAVAL INSTITUTE PRESS. Conway's All the World's Fighting Ships, 1947-1995. Annapolis: United States Naval Institute Press. 1996, p. 499.
13. FREEDMAN, Lawrence. The Official History of the Falklands Campaign. Vol. II, War and Diplomacy. Londres: Routledge. 2005, p. 43.
14. NAVAL INSTITUTE PRESS. Conway's All the World's Fighting Ships, 1947-1995. Annapolis: United States Naval Institute Press. 1996, p. 172.

óctuples de misiles antiaéreos Barak de corto alcance[15]. Para reemplazarlo, se adquirió en Rusia el portaaviones de la clase Kiev *Almirante Gorshkov*, en 2004, con entrega programada para 2008. Sin embargo, los trabajos en los astilleros rusos se prolongaron más de lo necesario y el nuevo buque recién arribó al océano Índico en 2014. Por esta razón, el *Viraat* debió ser sometido a nuevos trabajos para mantenerlo en servicio hasta asegurar la plena operatividad de su sucesor[16].

REINO UNIDO

El Gobierno habría ocultado una prueba fallida de un misil Trident



El HMS *Vengeance* (S31) retornando a la base naval de Clyde, en Escocia, en una imagen de 2007. Crédito: Crown Copyright

De acuerdo con información publicada por el diario británico *Sunday Times*, un disparo de pruebas de un misil Trident II D5 desde el submarino nuclear HMS *Vengeance* (S31) presentó novedades. El lanzamiento se produjo frente a las costas de Florida y el misil debía recorrer 9.000 kilómetros hasta una zona de impacto frente a la costa occidental africana. Sin embargo, poco después del disparo se detectó una avería por lo que se activó el mecanismo de autodestrucción. El reporte ha causado conmoción, pues el Gobierno británico mantuvo este incidente en reserva a pesar de que un mes después, en julio de 2016, el Parlamento debía votar la aprobación de un proyecto para la renovación de la fuerza de disuasión nuclear británica[17]. La información sobre el fallo fue confirmada a CNN por un funcionario estadounidense vinculado a la prueba[18].

15. SAUNDERS, Stephen (Ed.). Jane's Fighting Ships 2004-2005. Londres: Janes Information Group. 2004, p. 306.
16. DEFENSE INDUSTRY DAILY STAFF. INS Vikrant: India's New Carrier. En: Defense Industry Daily, 10 de diciembre de 2015. [Consulta: 22 de abril de 2017]. Disponible en: http://www.defenseindustrydaily.com/ins-vikramaditya-may-hit-delay-cost-increases-03283
17. BBC. Theresa May "faith" in Trident after test "malfunction". En: BBC News, 22 de enero de 2017. [Consulta: 22 de abril de 2017]. Disponible en: http://www.bbc.com/news/uk-38708823
18. STARR, Barbara y James MASTER. US official confirms Trident missile failure. En: CNN, 23 de enero de 2017. [Consulta: 4 de agosto de 2017]. Disponible en: http://www.cnn.com/2017/01/23/europe/trident-missile-failure-theresa-may/index.html

El Reino Unido es una de las cinco naciones reconocidas como "Estados nuclearmente armados" reconocidos por el Tratado de No Proliferación Nuclear (NPT, por sus siglas en inglés). A diferencia de los otros cuatro Estados (China, Estados Unidos, Francia y Rusia), la fuerza nuclear británica cuenta con un solo sistema de armas: el misil Trident, que equipa a los cuatro submarinos nucleares de la clase Vanguard. También, a diferencia de los otros Estados nucleares, el Reino Unido emplea un vector de origen extranjero, pues el misil Trident es de diseño y fabricación estadounidense. Cada uno puede llevar hasta 16 misiles, pero en la actualidad llevan un máximo de ocho con cinco cabezas nucleares cada uno, para un total de 40 por submarino. Según la política del Gobierno de Su Majestad, al menos uno de estos cuatro submarinos debe encontrarse en patrulla en todo momento, por si fuera necesario su empleo. Tal decisión recae enteramente en las manos del primer ministro[19].



Lanzamiento de prueba de un misil Trident II desde el HMS *Vanguard* (S28), ocurrido en el Atlántico Occidental en 2005. Crédito: Crown Copyright.

En julio de 2016 la Cámara de los Comunes del Parlamento británico sometió a votación la decisión de construir una nueva clase de submarinos bautizada como Dreadnought en reemplazo de los Vanguard para portar los misiles Trident. El Gobierno estimó en 31.000 millones de libras el costo de construir, probar y mantener en servicio estos cuatro nuevos submarinos a lo largo de 35 años. Tras un debate de cinco horas, el proyecto fue aprobado por 472 votos contra 117[20].

19. MINISTRY OF DEFENCE. UK nuclear deterrence: what you need to know. Gov.UK, 24 de marzo de 2016. [Consulta: 22 de abril de 2017]. Disponible en: https://www.gov.uk/government/publications/uk-nuclear-deterrence-factsheet/uk-nuclear-deterrence-what-you-need-to-know
20. BBC. MPs vote to renew Trident weapons system. En: BBC News, 19 de julio de 2016. [Consulta: 22 de abril de 2017]. Disponible en: http://www.bbc.com/news/uk-politics-36830923

Bibliografía

- ALLISON, George. Proposed sale price of HMS Ocean to Brazil revealed. En: *UK Defence Journal*, 12 de abril de 2017. [Consulta: 22 de abril de 2017]. Disponible en: https://ukdefencejournal.org.uk/proposed-sail-price-hms-ocean-brazil-revealed
- BBC. MPs vote to renew Trident weapons system. En: *BBC News*, 19 de julio de 2016. [Consulta: 22 de abril de 2017]. Disponible en: http://www.bbc.com/news/uk-politics-36830923
- BBC. Theresa May "faith" in Trident after test "malfunction". En: *BBC News*, 22 de enero de 2017. [Consulta: 22 de abril de 2017]. Disponible en: http://www.bbc.com/news/uk-38708823
- CAVAS, Christopher. New Houthi weapon emerges: a drone boat. En: *Defense News*, 19 de febrero de 2017. [Consulta: 22 de abril de 2017]. Disponible en: http://www.defensenews.com/articles/new-houthi-weapon-emerges-a-drone-boat
- CHERISEY, Erwan de. Colombian Navy receives new OPV.» En: *IHS Jane's 360*, 31 de marzo de 2017. [Consulta: 22 de abril de 2017]. Disponible en: http://www.janes.com/article/69199/colombian-navy-receives-new-opv
- COMANDO DA MARINHA DA BRASIL. Desmobilização do NAe *São Paulo*. En: DefesaNet, 14 de febrero de 2017. [Consulta: 22 de abril de 2017]. Disponible en: http://www.defesanet.com.br/naval/noticia/24808/Nota-MB---Desativacao-NAe-A12-Sao-Paulo
- DEFENSE INDUSTRY DAILY STAFF. INS Vikrant: India's New Carrier. En: *Defense Industry Daily*, 10 de diciembre de 2015. [Consulta: 22 de abril de 2017]. Disponible en: http://www.defenseindustrydaily.com/ins-vikramaditya-may-hit-delay-cost-increases-03283
- FREEDMAN, Lawrence. *The Official History of the Falklands Campaign*. Vol. II, War and Diplomacy. Londres: Routledge. 2005.
- GUEVARA, Inigo. Brazil seeking to modernise São Paulo aircraft carrier, extend life to 2039. En: *IHS Jane's 360*, 8 de diciembre de 2014. [Consulta: 22 de abril de 2017]. Disponible en: http://archive.is/20141213231658/www.janes.com/article/46794/brazil-seeking-to-modernise-sao-paulo-aircraft-carrier-extend-life-to-2039#selection-663.0-663.13
- MCDONALD, Gayle. Royal Navy's flagship HMS Ocean could be sold to Brazil. En: *The Herald*, 10 de abril de 2017. [Consulta: 22 de abril de 2017]. Disponible en: http://www.plymouthherald.co.uk/royal-navy-s-flagship-hms-ocean-could-be-sold-to-brazil/story-30258949-detail/story.html
- MER ET MARINE. Les industriels français vont moderniser les bâtiments saoudiens du programme Sawari I. En: *Mer et Marine*, 30 de agosto de 2013. [Consulta: 22 de abril de 2017]. Disponible en: http://www.meretmarine.com/fr/content/les-industriels-francais-vont-moderniser-les-batiments-saoudiens-du-programme-sawari-i
- MER ET MARINE. Une frégate saoudienne frappée par une attaque suicide au large du Yémen. En: *Mer et Marine*, 1 de febrero de 2017. [Consulta: 22 de abril de 2017]. Disponible en: http://www.meretmarine.com/fr/content/une-fregate-saoudienne-frappee-par-une-attaque-suicide-au-large-du-yemen
- MINISTRY OF DEFENCE. UK nuclear deterrence: what you need to know. Gov.UK, 24 de marzo de 2016. [Consulta: 22 de abril de 2017]. Disponible en: https://www.gov.uk/government/publications/uk-nuclear-deterrence-factsheet/uk-nuclear-deterrence-what-you-need-to-know
- NAVAL INSTITUTE PRESS. *Conway's All the World's Fighting Ships, 1947-1995*. Annapolis: United States Naval Institute Press. 1996.
- SAUNDERS, Stephen (Ed.). *Jane's Fighting Ships 2004-2005*. Londres: Janes Information Group. 2004.
- SIDHARDHAN, Sanjith. INS *Viraat*: Bidding adieu to the "mother" of all warships. The Times of India. 7 de Marzo de 2017. [Consulta: 22 de abril de 2017]. Disponible en: http://timesofindia.indiatimes.com/city/kochi/ins-viraat-bidding-adieu-to-the-mother-of-all-warships/articleshow/57496489.cms

Esperanza Navarro Pantac

Egresada de la Facultad de Letras y Educación de la Pontificia Universidad Católica del Perú. Bibliotecaria por la Escuela Nacional de Bibliotecarios. Fundadora de la Biblioteca del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. Integra la planta editorial del mencionado instituto.



Laguerre Kleimann, Michel

U. S. Naval War College & Escuela Superior de Guerra Naval del Perú. An Historical Partnership in Maritime Security Studies

Lima, Escuela Superior de Guerra Naval del Perú y U. S. Naval College, 2017.

127 p., fotos



El teniente primero Michel Laguerre Kleimann realiza un nuevo aporte a la historia naval, ampliando la visión de ese sugestivo periodo que significó el Oncenio de Leguía con la modernización de la Marina peruana y sus consecuencias en los años posteriores. El tema es la conexión que se entabla con la Marina de Estados Unidos a través de la Misión Naval Americana y que, aun después de la caída del régimen, se mantiene y llega a instaurar una institución de la importancia de nuestra Escuela Superior de Guerra Naval.

Se trata de una edición bilingüe financiada por el U. S. Naval War College. La parte I presenta el repaso histórico de ambas instituciones y el nexo que las une, hasta 1933. La parte II, desde la reapertura de la ESUP en 1944 hasta los tiempos actuales. Refiere el autor que el modelo de la Escuela peruana es la de Estados Unidos, la Naval War College, creada el 6 de octubre de 1884 "como un curso avanzado de estudio profesional". El orador principal en la ceremonia inaugural en 1885, contralmirante Daniel Ammen, señalaba que "era asunto de primera necesidad para la nación el tener oficiales que entendieran la naturaleza de la guerra". Y es que, a fines de siglo, el compromiso de Estados Unidos en el nuevo escenario mundial los lleva a recapacitar sobre el rol y las estrategias de su Armada, y sienten la necesidad de un instituto donde estudiar las materias de la ciencia y el arte de la guerra para estar "preparados para ella y así asegurar la paz", como sostenía el comodoro Stephen B. Luce, quien trabajó para que se creara este instituto.

No dudamos de que el nacimiento del Naval War College fue un factor





Edificio de la Escuela Superior de Guerra Naval y Servicio Hidrográfico, construido el año 1951-52.



Alumnos de la Escuela Superior de Guerra Naval, año 1945.

fundamental para la creciente supremacía del poder naval de Estados Unidos. En 1900, la Armada estadounidense ya era la tercera en el mundo y en 1908 pasaba a ser segunda.

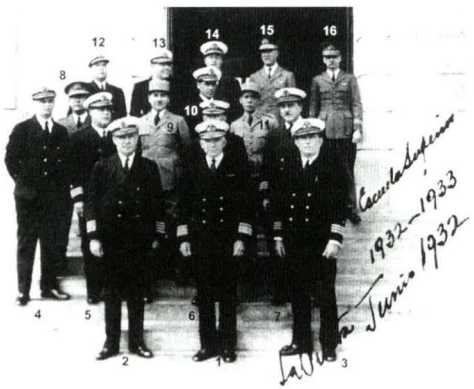
El Perú del Oncenio de Leguía, 1919 a 1930, había significado el crecimiento de su poder naval, a partir de la creación del Ministerio de Marina y la inmediata contratación de la Misión Naval Americana, que estimó que el primer paso era ocuparse de la parte humana: los oficiales de Marina. Así, el comandante Charles Gordon Davy, de la Misión, concentró sus esfuerzos en la educación. Se hizo cargo como director, de la Escuela Naval, llevando a cabo una obra fundamental que cambiaría la mentalidad del oficial de Marina.

Avanzando la década, se consideró un nuevo paso: ahora se trataba de la instrucción profesional de los oficiales, aunque ya desde 1921 se había visto la necesidad de una escuela superior para la Armada. Como lo dice el epígrafe que con mucho acierto incluye el autor, "Durante la guerra, una Armada sin dirección eficiente es como un barco sin timón. Es el deber de esta escuela superior, pues, ayudar a los oficiales en su preparación para el ejercicio del alto mando". Lo decía en 1930 William S. Pye, jefe de la Misión Naval Americana, después que el presidente Leguía hubiera sido derrocado. Pye se enfocaba en la creación de la Escuela Superior de Guerra Naval, lo cual se consigue el 17 de setiembre de 1930, por decreto supremo que firma el nuevo presidente, Luis M. Sánchez Cerro.

Se encarga de su organización a Pye, jefe de la Misión. Se señala que la escuela tiene el encargo de la instrucción profesional de los oficiales de la más alta jerarquía, precisamente los encargados de la conducción y utilización eficaz de las fuerzas navales en la guerra. Se dedicaría al estudio de "los principios de la guerra enunciados por los grandes maestros de este arte, y su aplicación práctica en la moderna guerra naval, preparándolos así para desempeñar eficientemente las funciones del Alto Comando", como se estipula en su reglamento interno.

El recién creado instituto funcionaría en la calle Estados Unidos n.° 4, en Chucuito, Callao, local que cedió la Compañía Peruana de Vapores y Dique. Nos relata Laguerre que W. S. Pye inaugura el 9 de octubre el primer curso con una conferencia sobre la importancia del Estado Mayor el planeamiento de la guerra. En 1933 se declara en receso la escuela. En 1944, en plena Segunda Guerra Mundial, se la restablece durante el Gobierno de Manuel Prado, por sugerencia de Estados Unidos, en ese momento deseoso de incrementar su influencia en la región, por lo que manifiesta su intención de efectivizar la cooperación militar, involucrarse en el entrenamiento e instrucción del personal de las Repúblicas sudamericanas, así como también administrar sus misiones navales. A partir de entonces la remozada Escuela Superior de Guerra Naval se desarrolla a lo largo de la segunda mitad del siglo XX creciendo en prestigio, siempre hermanada, como dice el autor, con su símil y primer referente, la Naval War College y, por ende, con la Armada de Estados Unidos.

Concluye el historiador que "los intercambios académicos de alumnos, bibliografía y experiencias ha enriquecido a ambos centros superiores, forjando una alianza estratégica regional muy acorde con los principios fundacionales de las mismas."



Cuerpo docente del III Curso de Guerra Naval, Promoción 1933.



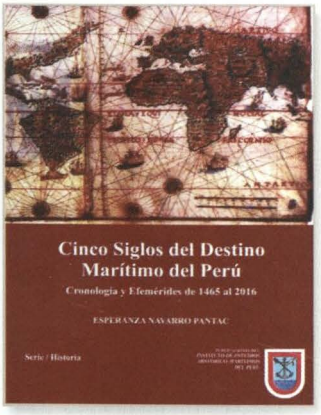
Placa en homenaje al vicealmirante U.S.N. William S. Pye, primer director de la Escuela Superior de Guerra Naval del Perú.

Navarro Pantac, Esperanza

Cinco siglos del destino marítimo del Perú. Cronología y efemérides de 1465 al 2016

Lima, Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, 2017.

492 p., ilus., fotos



Cinco siglos del destino marítimo del Perú, libro que acaba de publicar el Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, es una cronología que comprende desde 1465, cuando el joven príncipe Túpac Yupanqui emprende su atrevido viaje hacia la Oceanía, hasta el mes de noviembre de 2016, cuando nuestro buque escuela a vela BAP *Unión* retorna al puerto materno luego de cumplir con éxito su viaje inaugural de instrucción al extranjero. Aparece el panorama general de la historia marítima y naval del Perú: viene a ser la memoria de la ancestral relación del hombre peruano con su mar; es también el recuento historiado de la Marina: las acciones navales y los personajes que forjaron la Marina de Guerra y con ella contribuyeron a la defensa y al desarrollo del país: marinos que adquirieron un sitial de prestigio dentro de la sociedad por constituir arquetipos de honorabilidad y dedicación. La segunda parte corresponde a las efemérides navales, fechas dignas de tener presentes en una institución de tanta tradición como nuestra Marina.

El libro viene a satisfacer un anhelo de quienes conforman la institución naval: conocer su historia. Y es que la identificación requiere el conocimiento de sus orígenes, sus objetivos, sus tradiciones, símbolos, personajes y acontecimientos gloriosos, así como también de sus carencias y eventuales desventuras. Hasta comienzos del siglo XX poco se había escrito sobre la Marina. Rosendo Melo, con su *Historia de la Marina*, publicada en tres tomos, entre 1911 y 195 vino a llenar ese vacío. Luego, Manuel I. Vegas, con su *Historia de la Marina de Guerra del Perú*, que al publicarse en 1929, con el auspicio de la Institución Naval, se convirtió en lectura habitual del oficial de Marina, compañero inseparable y primero en su biblioteca. Es a partir de 1972 que aparece el primer tomo de la *Historia Marítima del Perú*, verdadera obra enciclopédica que aborda ese extenso y rico campo con rigurosa objetividad histórica. Esta cronología proviene de esa rica cantera. Diríamos que viene a ser el esqueleto del cuerpo institucional, una línea de tiempo, un derrotero de su evolución al compás del avance del mundo en los campos social, cultural, tecnológico y científico, de allí que la ubiquemos dentro del gran marco de los

acontecimientos mundiales, que en gran manera influencian y determinan el destino de los pueblos.

El Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú brinda esta cronología a la Marina de Guerra del Perú como un recordatorio de lo que la institución naval representa para la nación como presencia tutelar y protagónica en la historia del Perú. Está dirigida a los marinos, historiadores, estudiantes y a la colectividad en general, con el deseo de que contribuya a crear conciencia marítima, a comprender mejor lo que significa el mar para nuestro pueblo, y aprender a usufructuar y proteger sus recursos, preservando celosamente la soberanía sobre el dominio marítimo nacional.

El libro se encuentra a la venta en el local del instituto: calle El Pedregal de San Ángel 227, Monterrico, Surco.



El décimo Inga Topa Inga Yupanqui, hijo de Pachacútec. Siendo joven príncipe heredero emprendió un viaje de exploración por mar, habiendo llegado a las islas de la Polinesia, Auachumbi y Ninachumbi. (En *Nueva Corónica y buen gobierno*, Felipe Guaman Poma de Ayala, 1993).

Siendo joven príncipe heredero emprendió una expedición marítima a la Polinesia aproximadamente el año 1465.



Llegada del crucero BAP Grau al puerto del Callao el 31 de enero de 1960.

Rodriguez Asti, John
Schiaffino Cherre, Carlos
Castañeda Lavini, Carlos
Tordoya Zúñiga, Jorge

El Cuerpo Jurídico en la Marina de Guerra del Perú: apuntes para su historia.

Lima, Marina de Guerra del Perú, 2016.
73 p., fotos



La obra es un trabajo de la comisión ad hoc de oficiales integrantes del Cuerpo Jurídico, presidida por el capitán de navío John Rodríguez Asti, historiador naval. Se designó para dar un primer paso en la investigación de la historia del Cuerpo Jurídico de la Marina de Guerra del Perú. Como resultado de su trabajo presenta estos apuntes, un esbozo de lo que será una historia institucional, derrotero de futuras investigaciones para una documentada historia institucional, con el testimonio, para épocas más recientes, de quienes participaron con su trayectoria profesional en el crecimiento del Cuerpo a lo largo del siglo XX, paralelo con el desarrollo de la Marina moderna.

El trabajo, considerando que la normativa militar y naval peruana deriva de la española que se instauró en el Virreinato, dedica la primera parte a mostrar someramente los antecedentes y evolución de las normas y organización que rigieron en España y luego también en el Virreinato del Perú, desde los tiempos de la Conquista hasta la Independencia. Las ordenanzas navales se aplicaron en la Colonia, primero la de 1571, y sucesivamente hasta las "Ordenanzas del Rey Carlos III" de 1768, y la "Real Ordenanza Naval para el servicio de los baxeles de Su Majestad", de 1802, que se mantuvieron vigentes casi todo el siglo XIX; en el caso del Perú, hasta 1898, cuando se promulga el primer Código de Justicia Militar de 1898.

El Cuerpo Jurídico de la Marina de Guerra se crea con el Decreto Ley 11480 que entra en vigencia el 1 de setiembre de 1950. En 1950, a nivel de las tres instituciones de las Fuerzas Armadas, se crea un Cuerpo Jurídico Militar, con el código de Justicia Militar de aquel año. A partir de entonces se empieza a ordenar el cuerpo jurídico basado en el organismo judicial de la Armada, y se otorga grado militar a los abogados del área judicial de Marina, lo mismo fue para los organismos del Ejército, Fuerza Aérea y Policiales.

ORDENANZAS GENERALES
DE LA ARMADA NAVAL.

PARTE PRIMERA.

SOBRE LA GOBERNACION MILITAR Y MARINERA
DE LA ARMADA EN GENERAL,
Y USO DE SUS FUERZAS EN LA MAR.

TOMO I.



EN MADRID
EN LA IMPRENTA DE LA VIUDA DE DON JOACHÎN IBARRA.
MDCCLXXXXIII.

Portada de las Ordenanzas Generales de la Armada Naval, promulgada en Madrid en 1793

Con la constitución del Cuerpo Jurídico de la Armada, revisa la creación de la Dirección de Asuntos Jurídicos, así como la Secretaría; en 2008, la línea de carrera de los oficiales del Cuerpo; en 2015, la evolución del Nuevo Derecho del Mar y el Tratado Antártico, el Cuerpo Jurídico Naval en las zonas de emergencia y su rol en la investigación y juzgamiento en delitos de traición a la patria y terrorismo agravado.

Introducirnos en la historia del Cuerpo Jurídico de la Armada enfoca un aspecto de la historia marítima y naval que la enriquece. Por otra parte, le da significado a la institución jurídica naval y valora el aporte de cada uno de los profesionales que desarrollaron su trayectoria profesional y fueron creando precedentes en el Cuerpo y forjando su memoria. Como dice uno de sus más brillantes exponentes, el contralmirante CJ Julio Pacheco Gaige: "Una institución sin memoria histórica no tendría cómo afrontar el presente y avizorar con optimismo el futuro. La Marina de Guerra del Perú en ello tiene una gran historia que se incardina con la historia de la República".



Almirante Juan Soria Díaz Ministro de Marina, Capitán de Navío CJ. Alberto Rincón Monroy Primer Director de Asuntos Jurídicos y Oficiales CJ. En ceremonia de Instalación de la Dirección de Asuntos Jurídicos año 1987

Fe de Erratas:

En el ejemplar de la Revista de Marina Nro. 3 - 2016 en el artículo "Simulación como parte de la gestión de crisis" página 105 dice en la traducción del resumen del artículo:

ABSTRACT

This article starts from the problematic that organizations have to face to unexpected events that never experienced, and from knowing how serious it could be for the continuity of the business. At the same time it looks for the relation that exists between three concepts: The Crisis Management, Life simulation and the Knowledge Management. For such reasons it proposes the experiment of putting a group of members of each organization inside of an scenario that simulates a fictitious enterprise affected by the crisis, to then show acceptance or rejection of the simulation as a tool for the Crisis Management, as well as a tool to create and share knowledge in a dynamic way. In order to support the mission, some theories are presented and assertions of different authors related to concepts such as the forms of learning in the human being, crisis, crisis management, simulation, knowledge management and the model of acceptance of technologies denominated TAM III. The experiment was carried out in two banks of the City of Lima, which also were subjected to interviews and questions that enabled to know the perception of utility and easy use of technology.

Debe decir:

ABSTRACT

The principles of this paper are about the problematic that many organizations have, in order to face unexpected events that were never experimented. Furthermore, how severe those events could be for the business continuity. Thus, this study searches for the relation between three concepts: Crisis Management, Live Simulation and Knowledge Management. For those reasons, it purposes to set a group of members from each organization into an experimental scenario that simulates an enterprise in crisis. The idea after the experiment is to accept or reject the usefulness of the simulation as a tool for Crisis Management, likewise, as a dynamic way to share and create knowledge. In order to firm the mission, several theories and assertions are presented -from different authors in relation to concepts such as, human apprenticeship, crisis, crisis management, simulation, knowledge management and the technology acceptance model TAMIII. The experiment took place in two banks in Lima city, which were exposed to interviews and a questionnaire with the intention to obtain the perception to usefulness and easy of use related to technology.

Normas para la presentación de artículos

Las ideas y opiniones contenidas en los trabajos publicados son responsabilidad de sus autores. Ni la Marina de Guerra del Perú ni la *Revista de Marina* se identifican necesariamente con ellas.

La recepción de los trabajos remitidos por nuestros colaboradores no supone, por parte de la *Revista*, compromiso para su publicación. Los trabajos no publicados serán devueltos a solicitud de sus autores. El autor cede los derechos a la *Revista* desde el momento de la publicación del material remitido.

Los colaboradores deben tener en cuenta que los contenidos de los artículos deberán ser inéditos, y los temas tratados, relacionados con el ámbito naval y marítimo. De no ser el caso, debe citarse la fuente. Para artículos e ilustraciones publicados debe contarse con la carta de autorización del editor original y presentarla acompañado del manuscrito final.

Debe ser escrito en formato Word en hoja A-4, con letra Arial tamaño doce, interlineado sencillo y justificado, no debiendo exceder las diez páginas. Debe ser presentado en soporte digital o remitido por correo electrónico a: revismar@marina.pe

El autor debe consignar nombres y apellidos, profesión, institución a la que pertenece, correo electrónico, número de teléfono de contacto y acompañar con una breve hoja de vida y fotografía formal en tamaño carné. Los oficiales de Marina en situación de actividad deben presentar una fotografía en formato institucional.

Los artículos deben incluir un resumen y palabras clave del mismo, tanto en idioma español como en inglés.

En la estructura de los artículos se debe incluir una introducción, desarrollo, resultado, conclusión y bibliografía. Todo comentario o dato complementario debe escribirse en pie de página.

Las ilustraciones (tablas, gráficos y fotografías) pueden ir en blanco y negro o a color. Si es digital la resolución de imagen debe ser mayor a 300 dpi. Si es original debe ser escaneada, remitida o presentada en formato digital. Las tablas deben ser enviadas en formato Excel. Las ilustraciones deben estar enumeradas, tener nombre y texto que complemente la información, de ser el caso. Si no es original debe indicarse la fuente donde se obtuvo la ilustración.

Las ilustraciones creadas o redibujadas por el Fondo Editorial serán propiedad de la *Revista de Marina*.

La reseña bibliográfica (autor, título, lugar de edición, editorial, año, número de páginas e ISBN) deben ser presentadas conforme a la norma ISO 690 e ISO 690-2, para textos impresos y textos electrónicos.

Si el artículo se ha entregado en papel, deberá figurar su firma.

La *Revista* se reserva la inclusión de correcciones ortográficas o de estilo que considere necesarias.

Para sugerencias y comentarios sobre la *Revista de Marina*,
escríbanos al e-mail: revismar@marina.pe

EDITORIAL

7 CONTRALMIRANTE ERNESTO COLUNGE PINTO

SECCIÓN ESPECIAL: PROMOVIENDO LA CONCIENCIA MARÍTIMA

10 ¿QUÉ LE OFRECE AL PERÚ EL USO DE SU MAR? REFLEXIONES SOBRE NUESTROS INTERESES MARÍTIMOS,
COMISIÓN DE ESTUDIOS ESTRATÉGICO-MARÍTIMOS DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICO-MARÍTIMOS DEL PERÚ
22 DEBEMOS FORTALECER LA CONCIENCIA MARÍTIMA PERUANA
CONTRALMIRANTE (R) JORGE BROUSSET BARRIOS
28 ¿QUE PASÓ EN LA ISLA EL FRONTÓN ENTRE EL 18 Y EL 19 DE JUNIO DE 1986?
CONTRALMIRANTE (R) CARLOS SARMIENTO DUPUY

SECCIÓN ARTÍCULOS

42 EL NIÑO COSTERO 2017 Y LAS CONDICIONES OCEANOGRÁFICAS
VICEALMIRANTE (R) JAVIER GAVIOLA TEJADA
58 ¿LAS ÁREAS MARINAS PROTEGIDAS PODRÍAN REDUCIR LOS IMPACTOS DE FENÓMENOS CLIMÁTICOS COMO EL NIÑO?
MASTER AMBIENTAL ALFREDO GÁLVEZ BALLÓN
66 "IMPLEMENTACIÓN SGC: LECCIONES APRENDIDAS PARA COMPARTIR"
CONTRALMIRANTE (R) Y MAG. JORGE LUIS PEDRO DÍAZ NIERI
84 EXPERIENCIAS DE UN COMANDANTE DE SUBMARINO
CAPITÁN DE FRAGATA, PERCY ISAAC SUÁREZ CÁCERES
94 INTERDICCIÓN FLUVIAL COMO PARTE DE LAS OPERACIONES CONJUNTAS EN EL VRAEM
CAPITÁN DE CORBETA JUAN CARLOS ELIAS VASSALLO
106 LA MARINA DE GUERRA Y LA OPERACIÓN DE RESCATE "CHAVÍN DE HUANTAR"
TENIENTE. EP. JAIME MIGUEL TAYPE CASTILLO
120 CONTROL DE OBESIDAD CON LA UNIDAD METABÓLICA DE LA DIRECCIÓN DE SALUD DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ
CAPITÁN DE CORBETA SN (MC) ALFREDO GARCÍA URRIAGA
134 EL INCIDENTE GÁREZON DE 1909 Y LA MARINA DE GUERRA
DOCTOR HÉCTOR LÓPEZ ARÉSTEGUI
140 LOS HERMANOS CÁRCAMO
CAPITÁN DE FRAGATA (R) JORGE ORTIZ SOTELO
156 EL ARRÍBO DEL ALMIRANTE
PADRE FRANCISCO JAVIER CHÁVARRY GARCÍA

SECCIÓN NACIONAL

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

SECCIÓN INTERNACIONAL

189 ACTUALIDAD INTERNACIONAL
VÍCTOR MANUEL TORRES LACA, MAGÍSTER EN HISTORIA

SECCIÓN COMENTARIOS Y PUBLICACIONES

199 COMENTARIOS DE LIBROS Y PUBLICACIONES
ESPERANZA NAVARRO PANTAC, BIBLIOTECARIA


GRAU
GRAU

Año 110 / número 2 - 2017

Revista de Marina



Especial
Grau, una vida enmarcada en ejemplo y valores

BIBLIOTECA CENTRAL
DE MARINA
DIRINTEMAR

REVISTA DE MARINA

Año 110 / número 2 - 2017



Año CX Callao, agosto de 2017 Núm. 2

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

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

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

REVISTA DE MARINA

Año 110 / número 2 - 2017



Portada: Traslado de los restos mortales de Grau, por la plazuela de la Exposición. Año 1890.

Director
Calm. Ernesto Colunge Pinto

Editor general
C. de N. John Rodríguez Asti

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

Comité editorial y científico
Dr. Héctor López Martínez, Academia Nacional de Historia
Valm. (r) Carlos Gamarra Elías, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú
Calm. (r) Jorge Brousset Barrios, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú
Mg. Ernesto Morales Erroch, Universidad Nacional Mayor de San Marcos
Calm. (r) Rodolfo Reátegui Rodríguez, Escuela Superior de Guerra Naval, Marina de Guerra del Perú
C. de N. y Mg. John Rodríguez Asti, Escuela Superior de Guerra Naval, Marina de Guerra del Perú
Calm. (r) Francisco José Yabar Acuña, Escuela Superior de Guerra Naval, Marina de Guerra del Perú
Mg. Hugo Pereyra Plasencia, Pontificia Universidad Católica del Perú
Mg. Carlos Ernesto Ausejo Castillo, Centro Peruano de Arqueología Subacuática

© 2017, Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos

Av. La Marina cdra. 36 (cruce con la Av. Insurgentes s/n), La Perla - Callao, Perú

Telf. 207 8900, anexo 2334
E-mail: revismar@marina.pe
Web: www.marina.mil.pe

Hecho el depósito legal en la Biblioteca Nacional del Perú Nº 1995-1033
Tiraje: 3.000 ejemplares

Traducción oficial: Teniente segundo CC Elvis Santiago Ochara Calderón
Cuidado de edición: Juan Carlos Bondy
Diseño y diagramación: Dipublisa
Impresión: Optimos Editores Impresores S.A.C.
ISSN: 1012-8247

Todos los derechos reservados.
Las ideas y opiniones publicadas en los artículos de la revista son responsabilidad de sus autores. Ni la Marina de Guerra del Perú ni la Revista de Marina se identifican necesariamente con ellas. El material puede ser citado indicando la fuente. Los artículos no pueden ser utilizados sin el consentimiento por escrito del Fondo de Publicaciones.
Para sugerencias y comentarios escríbanos al e-mail: **revismar@marina.pe**

Revista de Marina. -
Año 110, n. 2 - 2017. -
Lima: Fondo Publicaciones, Dirección de Intereses Marítimos, 1907 - 2017
V.; 23.5cm. X 17.5cm.
Cuatrimestral
ISSN: 1012-8247
1. Perú. Marina de Guerra - Revistas.
I. Perú. Marina de Guerra.
II. Dirección de Intereses Marítimos, Fondo de Publicaciones.



Contraportada: Homenaje a Grau, héroe nacional.

SUMARIO

BIBLIOTECA CENTRAL
DE MARINA
DIRINTEMAR

EDITORIAL

7 Contralmirante Ernesto Colunge Pinto

SECCIÓN ESPECIAL: GRAU, UNA VIDA ENMARCADA EN EJEMPLO Y VALORES

9 GRAU, EN EL CONVENTO DE LOS DESCALZOS EN RECONOCIDO HOMENAJE POR SU NATALICIO.
Almirante Gonzalo Ríos Polastri

16 TRAS LA ESTELA DEL GRAN ALMIRANTE GRAU
Técnico Segundo William Chamorro Serrano

32 CAMPAÑA SOMOS GRAU EN PIURA: GRAU: UN CÚMULO DE VALORES QUE BIEN VALE UNA CRUZADA.
Almirante Gonzalo Ríos Polastri

38 ENTRE EL MAR Y LA GUERRA: HOMBRES DE VALOR
Lic. Milagros Romero Torres

54 HOMENAJE A GRAU: POEMAS

SECCIÓN ARTÍCULOS

56 LIDERAZGO Y GESTIÓN MILITAR: LA VERDAD NO ES LO QUE DICE A, SINO LO QUE ENTIENDE B
Capitán de Corbeta Gabriel Donayre Montesinos

66 LIDDELL HART Y SU PLANTEAMIENTO SOBRE LA APROXIMACIÓN INDIRECTA
Capitán de Corbeta Kendall Murillo Castillo

78 PERSPECTIVA E IMPORTANCIA DE LAS RELACIONES DE COOPERACIÓN DE DEFENSA ENTRE LAS REPÚBLICAS DEL PERÚ E INDONESIA
Capitán de Navío José Cabrera Ramírez

92 EL PROCESO GEOPOLÍTICO: UN ENFOQUE INTEGRADO DE PAÍS SOSTENIBLE
Contralmirante (r) Jean Jesú Doig Camino

118 PROSPECTIVA DE LA SEGURIDAD NACIONAL DEL PERÚ ANTE EL ACUERDO DE PAZ ENTRE COLOMBIA Y LAS FARC-EP
Teniente Primero Hernán Ponce Gálvez Durand

132 EXPERIENCIA EN LA BASE NAVAL DEL CALLAO A BORDO DEL BAP *LARREA* EN LOS EFECTOS DEL TERREMOTO DEL 2007
Capitán de Navío Enrique Arnáez Braschi

140 SIMA CALLAO, HACIENDO HISTORIA: LA BOTADURA DEL BAP *PISCO*.
Capitán de Navío Jorge Padilla Ramón

SECCIÓN NACIONAL

148 ACTUALIDAD NACIONAL
Lic. Tatiana Figueroa López

SECCIÓN INTERNACIONAL

166 ACTUALIDAD INTERNACIONAL
Mg. Víctor Manuel Torres Laca

SECCIÓN COMENTARIOS Y PUBLICACIONES

176 COMENTARIOS DE LIBROS Y PUBLICACIONES
Esperanza Navarro Pantac, bibliotecaria

180 HÉROES ANÓNIMOS
Dr. Ántero Flores-Aráoz Esparza

EDITORIAL

BIBLIOTECA CENTRAL
DE MARINA
DIRINTEMAR



Contralmirante
ERNESTO COLUNGE PINTO
Director

La presente edición está dedicada a conmemorar los 183 años del natalicio del Almirante Miguel Grau Seminario, desde una perspectiva enmarcada en las facetas del héroe de Angamos; facetas vinculadas estrechamente a sus valores y a su inquebrantable fe cristiana. Grau, es sin duda, un hombre de reconocimiento universal, que nos demuestra que, a pesar de las situaciones adversas que se presentan, se puede actuar con humildad y dignidad.

Es nuestra intención que, al recorrer las páginas de esta revista, los embargue un sentimiento heroico y de orgullo, de ser peruanos así como Grau; sentir que los marinos tenemos siempre, el ejemplo (la herencia) del Caballero de los Mares. Es así que su lectura nos llevará a conocer la Cruzada Nacional de Valores, denominada "Somos Grau, Seámoslo Siempre"; que tiene como objetivo reconocer a aquellos ciudadanos que llevan el espíritu del Almirante Miguel Grau en sus corazones y que mediante sus acciones contribuyen al bienestar de su comunidad.

Consideramos que Grau es un factor inspirador y corresponde ahora, en esta edición, resaltar la genialidad del marino peruano, que encarna la esperanza de todos los peruanos; es así que en una sucinta Sección Especial, los invitamos a conocer la tripulación del emblemático monitor *Huáscar*, a su comandante, que, en medio de la tragedia, emergería más heroico que nunca, siendo el mar su hogar y el coraje, su mayor fortaleza.

Grau es un líder, sin duda, y ha sido fuente motivadora para nuestros colaboradores, quienes mediante la presentación de artículos, narran el proceso de aprendizaje de los líderes, las estrategias más exitosas a desarrollar y aseverar que el liderazgo es una cualidad al alcance de todos. Definitivamente, el líder es el impulso, para dinamizar y optimizar los procesos de comunicación en una organización.



ESPECIAL
Grau, una vida enmarcada en ejemplo y valores

Continuando con nuestro objetivo de aplicar estándares académicos en nuestra línea editorial, les ofrecemos importantes aportes en el ámbito geopolítico, histórico, de seguridad y defensa nacional; así como de contribución al desarrollo; mediante el proceso de construcción del BAP *Pisco*, construido por el Servicio Industrial de la Marina (SIMA Callao); entendido desde una perspectiva de aporte ytransformación de la sociedad, orientado a mejorar las condiciones de vida de hombres, mujeres, profesionales, técnicos y todos aquellos que sientan que mediante el mar vamos surcando bienestar y progreso.

En un recorrido final, ponemos a su disposición una sección conteniendo información del que hacer en el ámbito marítimo y naval; nacional e internacional, así como comentarios sobre publicaciones recientes, que nos introducen en el fascinante mundo de la redes de la telecomunicación y a las infinitas posibilidades que la democratización de la información abren al ser humano.

¡Que disfruten esta edición!

El Director.


MUSEO
DESCALZOS
Aniversario
del Natalicio
del Gran
Almirante del
Perú
Miguel Grau
Seminario

Grau, en el Convento de los Descalzos en reconocido homenaje por su natalicio

Almirante Gonzalo Ríos Polastri
Se graduó de la Escuela Naval como Alférez de Fragata el año de 1982. Es calificado en Guerra de Superficie y en Electrónica y Comunicaciones. Ha realizado Cursos de Sistemas Navales y de Guerra Electrónica en Holanda, es graduado del Curso Básico de Estado Mayor y del Curso de Comando y Estado Mayor en la Escuela Superior de Guerra Naval, así como del Curso Superior de Defensa y Seguridad Hemisférica del Colegio Interamericano de Defensa en Washington DC. Posee el grado de magíster en Defensa y Seguridad Hemisférica de la Universidad del Salvador (Buenos Aires) y el grado de magíster en Estrategia Marítima de la Escuela Superior de Guerra Naval. En junio de 2015, asume el cargo de presidente del Consejo de Delegados de la Junta Interamericana de Defensa, hasta diciembre de 2016. El 26 de diciembre del 2016, mediante Resolución Suprema 511-2016-DE, el gobierno le confiere el cargo de Comandante General de la Marina.



RESUMEN
Recordamos normalmente a Grau como marino ejemplar, héroe de Angamos. En su aniversario de natalicio, el autor repasa, además, al ser humano, al padre de familia, al joven que se sobrepuso siempre ante las adversidades.

PALABRAS CLAVE
Marina, *Unión*, Roberto Hernández, José de la Puente Candamo.

ABSTRACT
We normally remember Grau as an exemplary seaman, hero of Angamos. On its birthday, the autor reviews, moreover, the human being, the father of family, the young man that always overcame before adversities.

KEYWORDS
Navy, Unión, Roberto Hernández, José de la Puente Candamo.

A muy temprana edad, con infancia recortada y difícil (pero sin amargura que marcase su espíritu, sino que lo vuelve comprensivo, como refiere José de la Puente Candamo), Miguel Grau se hace a la mar, al igual que su hermano Enrique, y naufraga. Imaginemos a nuestros propios hijos a los nueve años de edad zarpando a trabajar de aprendices de grumete y naufragando, e imaginemos a esos niños nuestros volviendo a embarcarse a pocos meses. La forja del espíritu que sobrepone adversidades familiares y la naturaleza ya había comenzado antes que la adolescencia.

• Artículo recibido el 20 de julio de 2017, aprobado para su publicación el 24 de julio de 2017

Durante los siguientes 10 años viviría Grau embarcado, navegando y siendo dotación de 12 diferentes naves en sus más de 100.000 millas navegadas a vela, tiempo en el que, según Basadre, "aprendió primero en la vida que en los libros, supo de galletas rancias, del agua podrida, de la carne salada, del escorbuto, del incendio, del temporal, del naufragio, de las peleas y de las juergas en los puertos". El joven de 20 años, autoinstruido y autocultivado, testigo de aventuras y forjado entre buques y mares de diversas naciones, es ya marino experimentado. Su padre lo presenta junto a Enrique para ingresar a nuestra Armada como guardiamarina y sin duda contribuye desde el primer día con su experiencia a mejorar la preparación que la Marina ofrecía a sus hombres.

Pero Grau ser humano sigue cultivándose: comparte su experiencia con otros y se destaca entre sus pares en diversos destinos iniciales. Da siempre muestras de integridad de pensamiento, de convicción plena en sus actos, sereno y responsable. Participa de agitados momentos de nuestra consolidación republicana y por ellos sale en dos ocasiones de la Marina, que en ambos casos reconoce la razonabilidad de sus actos y lo reincorpora.

Grau no es el rebelde en seguimiento del caudillo. Es en sus actos el consciente seguidor de sus principios anteponiendo el bienestar nacional. Aun contra el pedido paterno de apoyo a Pezet, no vacila entre la patria humillada y la veneración y respeto íntimo, porque la patria está primero.

Grau es ya el oficial naval reconocido por sus méritos profesionales y comisionado a incorporar la *Unión* desde Francia. Además, es quien va construyendo familia con valores y consolidándose como amantísimo esposo y padre ejemplar. La compilación de sus cartas editadas en 1979 lo muestran íntegramente. Su alimento en campaña eran las misivas que los "navíos correo" le portaban y mediante los que transmitía a esposa e hijos serena jovialidad y paternal dulzura. Hoy, su querida doña Dolores acompaña su sobria presencia en la cripta que la Marina ha erigido para su honra y es parte del mensaje de familia que se transmite a nuestros cadetes en formación.

Grau, el marino forjado a fuego de mar, Grau de convicciones, Grau padre y esposo, Grau practicante de fe y Grau miembro de la representación nacional, Grau oficial de Marina y líder naval, no podía tener sino el destino que la Gloria le tenía marcada para honra nacional y herencia de nuestra Armada coronada en Angamos.



Misa oficiada en homenaje al 183 aniversario del natalicio del Almirante Grau.



Participación de cadetes navales en misa en homenaje a Grau.



Recorrido guiado en el convento.



El Comandante General de la Marina entregó el libro *Grau* al fray Marco Saravia Orellana, como muestra de agradecimiento al apoyo brindado.



Importante participación de cadetes navales en el evento.

Es importante mencionar la descripción que de Grau hiciera Roberto Hernández en la *Revista de Marina de Chile*, con ocasión del centenario de su natalicio: "Juntó al valor la serenidad; al talento, la benevolencia; a la previsión, el arrojo; a la dulzura, el impulso; y a la magnanimidad, la idea abstracta del cumplimiento inmutable del deber".[1]

En la Armada Peruana nos sentimos privilegiados de contar con un paradigma como el almirante Grau, un ser humano de excepcionales virtudes que ilumina el rumbo a los hombres y mujeres de la Marina y se proyecta a toda la nación peruana. Hoy que celebramos su natalicio, no podemos sino congregarnos en torno al Creador para agradecer sus virtudes, para agradecer el ejemplo con el que ha forjado y seguirá haciéndolo, valores, integridad y ejemplo de conducción para todos los peruanos.

1. HERNÁNDEZ, Roberto (1934). "El Almirante Grau". En *Revista de Marina y Aviación*, nro. 5, setiembre - octubre, pp. 565 - 569. Originalmente publicado con el mismo título en la *Revista de Marina de Chile*, nro. 461, julio - agosto, pp. 493-497.



RODRIGO Y C.ia Fot.s

Tras la estela del Gran Almirante Grau

En el viejo monitor había un gran señor
Miguel Grau era su nombre, Huáscar su apellido...[1]

Técnico segundo William Eduardo Chamorro Serrano, historiador

Egresado del Centro de Instrucción Técnico Naval - CITEN, bachiller en Historia de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, donde también ha culminado los estudios de maestría en Historia. Encargado del Archivo Histórico de la Marina en la Dirección de Intereses Marítimos. Ha publicado el artículo "Tejido Social en la Marina de Guerra del Perú: 1821-1870" en la *Revista de Marina* y la recopilación histórica de "Himnos y marchas Navales", 2008. Actualmente realiza el Diplomado: "La Gestión Archivística y el Gobierno Electrónico" así como el Curso Avanzado en Archivos en la Escuela Nacional de Archiveros.



RESUMEN
El Almirante Grau es un héroe de fama internacional conocido mundialmente como el Caballero de los Mares. Ha sido resaltado por la pluma de muchos poetas y escritores. Se hace una reseña de sus seres queridos; se destacan la publicación de la partida de bautizo de su esposa Dolores, la travesía de la espada del Almirante Grau, y un extracto de la biografía de sus hermanos.

PALABRAS CLAVE
Memoria, paradigma, biografías, Caballero de los Mares.

ABSTRACT
Admiral Grau is a hero of international fame, known globally as the Gentleman of the Seas. It has been stood out by the pen of many poets and writers. A review of his loveones is done; the birth certificate of her wife, Dolores, is remarked, the trip of Admiral Grau's sword, and an extract of his brothers' biography.

KEYWORDS
Memory, Paragidm, Biography, Gentleman of the Seas.

La estela o huella se forma en el mar tras el paso de una embarcación; de la misma forma, el paso de nuestra presencia en la sociedad también deja una estela en la memoria colectiva de la sociedad. Claro que algunos formarán una estela más corta, y otros, una más larga y destacada. Como marinos, seguimos la estela formada por el Gran Almirante del Perú, Miguel Grau, como cada pueblo, país o región tiene un héroe o personaje memorable, alguien que sirve de paradigma de valores y virtudes.

1. Extracto de poesía ganadora del concurso organizado por el Liceo Naval C. de C. Manuel Clavero, año 2004.

• Artículo recibido el 21 de agosto de 2017, aprobado para su publicación el 28 de agosto de 2017.

Diversos escritores de nuestro han valorado la figura del Peruano del Milenio, como:

- Manuel González Prada: "Épocas hay en que todo un pueblo se personifica en un solo individuo: Grecia en Alejandro, Roma en César, España en Carlos V, Inglaterra en Cromwell, Francia en Napoleón, América en Bolívar. El Perú de 1879 no era Prado, La Puerta o Piérola: era Grau".
- El historiador Jorge Basadre escribió: "Miguel Grau Seminario fue un hombre comprometido con su tiempo, con su país y sus valores. Fue honesto y leal con sus principios, defendió el orden constitucional y fue enemigo de las dictaduras. El héroe de Angamos siempre estuvo en la línea de afirmación de las normas morales y las tradiciones de la república. Honrado en el camarote y en la torre de mando, lo es también en el salón y en el hogar [...] Como del carbón sale el diamante, así de la negrura de esta guerra sale Grau".
- Otro historiador, Raúl Porras Barrenechea, escribió: "Grau fue y será [...] el símbolo del Perú, el héroe peruano por excelencia, porque tuvo, entre sus virtudes cardinales algunas que eran suyas, como brote milagroso del genio heroico —salud, fortaleza, tenacidad, prudencia, robustez del cuerpo y del alma—, y otras que eran la impronta de nuestro espíritu y nuestro sino y cristalizaron en su mezcla de bravura y nobleza, en su humildad y ternura para el niño o para el enemigo, en su incapacidad para la violencia destructora y la saña vandálica, y, sobre todo, en su peruanísima lección de vencer sin odio y perder con honra".
- Don José Agustín de la Puente dijo sobre nuestro personaje: "su vida no es contradictoria con su desenlace heroico. Es más: en lo diminuto y en lo trascendente, en el paso de los meses y los años, Grau forja su personalidad al pie de firmes convicciones éticas, entre las cuales la fidelidad al deber y el servicio a la nación son expresiones naturales".
- Para concluir esta parte de los homenajes al almirante Grau, leamos parte de la "Oda a Grau", del poeta José Gálvez Barrenechea:

> Tú eras la patria sobre el mar,
> bajo el cielo
> y más allá del horizonte,
> y unías la leyenda y el cantar
> al ejemplo
> como un nuevo Quijote.
> Reflejo azul de la bondad divina,

por ti, la roja guerra tuvo;
hundías barcos y salvabas vidas;
aún al enemigo distes amor,
y entre la sangre y la metralla
puro pasaste, el alma erguida
por la mano de Dios...

En el caso peruano, el máximo héroe nacional es el almirante Miguel Grau Seminario, y no lo decimos nosotros, que somos marinos de profesión, porque nos sentimos comprometidos. Es por su trayectoria, es por sus hazañas que han quedado en la retina de todos los peruanos que vivieron dicha época de la infausta Guerra del Pacífico. Aquella experiencia vivida por nuestros ancestros fue transmitida de generación en generación. Aun los extranjeros que estaban en territorio americano escribieron acerca de la importancia del marino peruano. Es por esta trayectoria, por lo que su figura representaba en la sociedad peruana durante el conflicto con Chile en 1879, que fue elegido como el Peruano del Milenio.

La figura del almirante Grau es mundialmente famosa. También se le conoce como el Caballero de los Mares, por su accionar el 21 de mayo de 1879, ocasión del combate de Iquique, donde rescató a los náufragos de la corbeta chilena *Esmeralda* y posteriormente devolvió las prendas personales a la viuda del comandante de la nave chilena hundida. Son varios los estudiosos de su vida y obra, pero, como sucede muchas veces al observar demasiado a un personaje, dejamos de lado a quienes, de alguna u otra manera, influyen en la vida de aquellos; en otras palabras, miramos mucho el árbol y no vemos el bosque. Es cierto que se ha escrito bastante sobre el Peruano del Milenio, pero creemos que debemos también hacer un pequeño homenaje recordando la participación de sus seres más queridos, su familia.

Los padres

El almirante Miguel Grau nació en Piura el 27 de julio de 1834. Fue hijo del teniente coronel colombiano Juan Manuel Grau Berrio y de la dama piurana Luisa Seminario del Castillo. Fue bautizado en la iglesia Matriz de Piura el 3 de setiembre del mismo año[2]. Don Juan Manuel falleció el 30 de noviembre de 1865 en Valparaíso, víctima de una afección pulmonar que lo aquejaba hace algún tiempo. Había viajado desde Lima por encargo de su amigo el presi-

2. DE LA PUENTE CANDAMO, Agustín. *Miguel Grau*. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 2003, p. 16.

dente Pezet a fin convencer a su hijo, el comandante Grau, para que permaneciera fiel al gobierno. Sus restos fueron repatriados por este último en 1877. "El señor Juan Manuel Grau era padre de nuestro amigo el capitán de navío Miguel Grau. Fue un jefe valeroso de nuestro ejército, un ciudadano distinguido y muy sincero en sus relaciones de amistad y en sus opiniones políticas"[3].

La partida de defunción de Juan Manuel Grau, otorgada por la parroquia Matriz de El Salvador, de Valparaíso, dice: "se sepultó con oficio mayor en el cementerio de esta ciudad el cadáver del finado don Manuel Grau, que falleció el día de Dios natural de Nueva Granada de edad de 68 años. Se ignora si es casado, soltero o viudo. Recibió los sacramentos de penitencia y de extremaunción. El de eucaristía no lo recibió porque la enfermedad no lo permitió"[4].

Doña Luisa Seminario provenía de una de las familias más prestigiosas de Piura. En su testamento, realizado en diciembre de 1873, declaró tener 63 años de edad. Ello significaría que nació en 1810. Otras versiones dicen que nació en 1807[5]. Falleció cuatro meses después. Su partida de defunción está asentada el 22 de marzo de 1874 en la parroquia del Sagrario, en el libro de Defunciones 19 de 1872-1877, folio 177. En ella se indica que murió de cáncer. Fue sepultada en el cuartel San Pedro Nolasco, nicho 106-D, del cementerio Presbítero Maestro[6].

Los hermanos

El almirante Grau tuvo tres hermanos de padre y madre: Enrique Federico, María Dolores Ruperta y Ana Joaquina Gerónima del Rosario.

Enrique Federico fue el hermano mayor. Nació en Piura el 10 de agosto de 1831. Ingresó a la Marina de Guerra en agosto de 1854 como guardiamarina, y sirvió inicialmente en la fragata *Apurímac* junto a su hermano Miguel. Falleció en un accidente en La Merced, Chanchamayo, el 4 de noviembre de 1857. En ese lugar se había establecido el fuerte de San Ramón para asegurar una ruta de acceso a la Amazonía. Sus restos se encuentran en el cuartel San Lino, nicho A-17, del cementerio Presbítero Maestro. Cuarenta y dos años después su sobrino Ricardo Florencio fallecía en el mismo lugar[7].

---

3. *EL COMERCIO*. Sábado 5 de mayo de 1877.
4. DE LA PUENTE CANDAMO, op. cit., p. 33.
5. MOYA ESPINOZA, Reynaldo. Grau, el peruano del milenio. [Consulta: 5 de noviembre de 2017]. Disponible en: http://galeon.com/peruanodelmilenio/
6. DUNBAR TEMPLE, Ella. El Victorial de Grau. [Separata]. Universidad Nacional Mayor de San Marcos, p. 40.
7. Árbol genealógico elaborado por Francisco Javier Carbone Montes en la web www.geneanet.org. Otros autores como Ortiz Sotelo afirman que nació el 10 de octubre de 1831.



Familia de Miguel Grau. De arriba hacia a bajo y de izquierda a derecha: Rafael Grau, María I. Grau, Miguel Grau, Almirante Grau, Dolores Cabero de Grau, Enrique Grau, Victoria Grau, Oscar Grau, Ricardo Grau (fallecido) y Carlos Grau,

María Dolores Ruperta nació en Piura el 30 de marzo de 1833. Estuvo casada con el teniente coronel Manuel María Gómez, muerto en la batalla de Miraflores el 15 de enero de 1881. Falleció el 10 de diciembre de 1906. Sus restos se encuentran en el cuartel San Lucas, nicho C-80, del cementerio Presbítero Maestro.

Ana Joaquina Gerónima del Rosario nació el 1 de octubre de 1835 y falleció siendo soltera el 18 de julio de 1880.

El almirante Grau tuvo otros hermanos, tanto del lado paterno como del lado materno. Un hermano paterno, Manuel Albino, hijo de Matea Vega, se embarcó en buques mercantes a los 12 años, luego ingresó a la Armada y en 1862 fue pilotín en la fragata *Apurímac*. Después de la Guerra del Pacifico trabajó en la aduana del Callao. Falleció el 8 de octubre de 1918[8]; en 1979 sus descendientes donaron al Museo Naval del Perú un retrato de don Juan Manuel Grau y Berrío.

Un hermano materno llamado Manuel Emilio Díaz Seminario ingresó al Colegio Naval Militar en 1847. Navegó en la fragata *Amazonas* y, como comandante del *Izcuchaca*, participó en el bloqueo del puerto de Guayaquil en 1859. Como capitán de navío estuvo presente en el castillo de la independencia y el arsenal durante el combate del 2 de mayo de 1866[9].

La esposa

El almirante Grau contrajo matrimonio en la iglesia del Sagrario el 12 de abril de 1867 con doña Dolores Cabero y Núñez. Fruto de esa unión nacieron 10 hijos. La ceremonia fue realizada por el presbítero Manuel Fuente Chávez y los testigos fueron Miguel Medina, Luisa Núñez de Cabero, Aurelio García, Manuel Ferreiros y Lizardo Montero. El acto de velación, que generalmente se realizaba a continuación de la misa nupcial, se realizó el 17 de setiembre de 1873, y fueron testigos Joaquín Sanz, Felipe Cox y Francisco Sanz[10]. Doña Dolores fue hija de don Pedro Cabero y doña Luisa Núñez, y vivió con el héroe en una casa de la calle Lescano, que actualmente es el Museo Casa Grau. Después del combate de Angamos y la pérdida del Caballero de los Mares, la viuda vivió en París y posteriormente en la calle Sagástegui 609 de Lima. De su muerte se conoce

8. ORTIZ SOTELO, Jorge y CASTAÑEDA MARTOS, Alicia. *Diccionario biográfico marítimo peruano*. Lima: Asociación de Historia Marítimo y Naval Iberoamericana. 2007, p. 126.
9. ORTIZ SOTELO y CASTAÑEDA MARTOS, op. cit., p. 86.
10. ARCHIVO HISTÓRICO DE MARINA. Legajo del almairante Grau. Folio 14.



Dolores Cabero de Grau.



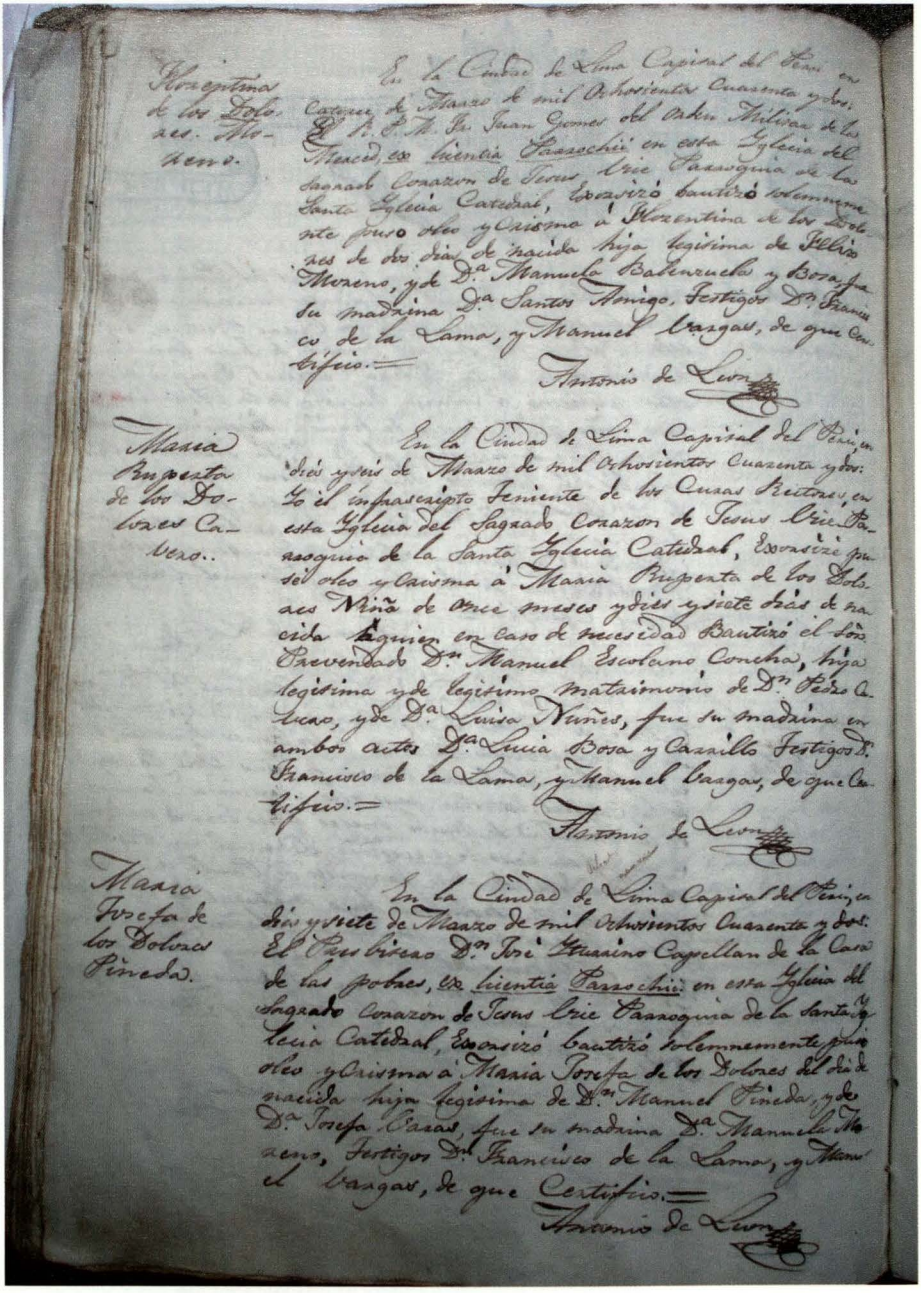
Nicho de Dolores Cabero de Grau, en el cementerio Presbítero Maestro.

bastante, mas no así de su nacimiento[11]. Todos sus biógrafos apuntan que tenía 23 años en la fecha de su matrimonio[12]. Hoy podemos indicar que su edad era 26, porque recientemente pudimos obtener algunos datos desconocidos:

- **El enigma de su nombre:** según se puede apreciar en su partida de bautizo, su nombre completo era María Ruperta de los Dolores Cabero Núñez y no simplemente Dolores, como se le conoce hasta hoy.
- **Fecha de nacimiento:** la misma partida indica que fue bautizada el 16 de marzo de 1842 con 11 meses y 17 días. De acuerdo con ello, su fecha de nacimiento habría sido el 27 de febrero de 1841.
- **Otros datos:** a raíz de la lectura de esa partida, se sabe que fue bautizada en la iglesia del Sagrado Corazón de Jesús, parroquia de la Santa Catedral, bautizada "en caso de necesidad" por el prevendado Manuel Escolano Concha. Su madrina doña fue Lucía Bosa y Carrillo. Los testigos fueron Francisco de la Lama y Manuel Vargas[13].
- **Su muerte:** doña Dolores vivía sus últimos años en la calle Abancay 209. Aproximadamente a las 8 p.m. del lunes 22 de febrero de 1926, mientras descansaba en un sofá acompañada por su hijo Enrique, su nuera Elena Price viuda de Rafael Grau, sus nietos Luisa y Filomena Grau Astete, y Miguel Grau Wiesse y Óscar Grau Astete, le sobrevino un paro cardiaco fulminante[14]. La partida de defunción fue asentada por su hijo Miguel, quien presentó como testigos al pintor José Sabogal y Abelardo Raymond. En ella se apunta que contaba con 80 años de edad[15].

El cadáver de doña Dolores fue colocado en una capilla ardiente y el sepelio se realizó el miércoles 24 a las 10 a.m. Fue enterrada en el cuartel San Jeremías, nicho B-12, del cementerio Presbítero Maestro. El jueves 18 de diciembre del 2013 fue desenterrada en una ceremonia oficial y colocada junto a los restos de su esposo, el almirante Grau. La misa de honras fúnebres fue realizada por el reverendo padre Guillermo Oviedo. Ambos, actualmente, están juntos en la cripta de la Escuela Naval del Perú.

11. Doña Dolores falleció en la noche del 22 de febrero de 1926, según informó el diario *El Comercio* en su edición de la mañana del día siguiente.
12. GRAU UMLAUFF, Fernando. Entorno familiar de Miguel Grau Seminario. [Discurso de incorporación al Instituto de Estudios Histórico–Marítimos del Perú]. 20 de febrero de 2014.
13. ARCHIVO ARZOBISPAL DE LIMA. Libro 10 de la Parroquia de Los Huérfanos. Folio 147v.
14. *EL COMERCIO*. Martes 23 de febrero de 1926. Edición de la tarde.
15. ARCHIVO HISTÓRICO DE MARINA. Legajo del almirante Grau. Folio 66.



Partida de bautizo de Dolores Cabero.

Los hijos

Nuestro héroe tuvo una gran descendencia: "Enrique (1868-1954); Miguel (1869-1877), sufre un accidente que ocurre en Chile; Juan Manuel Pedro Blas Oscar (1871-1929); Ricardo (1872-1899), también fallecido en un accidente; María Luisa (1873-1973); Carlos (1874-1940), muerto en París; Rafael (1876-1917); las mellizas Elena (1877), fallecida al poco tiempo de su nacimiento y Victoria (1877-1914), muerta en París; y finalmente Miguel (1879-1976)"[16].

- **Juan Manuel Enrique:** nació el 21 de marzo de 1868. Fue bautizado en la parroquia de San Marcelo el 24 de marzo por el cura Hilario Gómez. Su padrino fue Rafael Grau[17]. Una versión del escritor piurano Reynaldo Moya afirma que habría nacido el 24 de mayo y bautizado el día 27. Enrique permaneció soltero y fue cónsul del Perú en San Francisco, California. Falleció el 22 de julio de 1954 a los 86 años en Miraflores. Sus restos se encuentran en el cuartel San Ciro 11-A del cementerio Presbítero Maestro.
- **Miguel Gregorio:** nació en 1869 y falleció en 1877, a los 8 años de edad. Reynaldo Moya afirma que nació el 9 de marzo de 1869 y fue bautizado cuatro días después, en la parroquia de San Marcelo. Su padrino fue Pedro Cabero, quien era vocal jubilado del Tribunal Mayor de Cuentas. Acompañó a su padre en el viaje que este hizo a Chile para repatriar los restos de su



Juan Manuel Enrique.



Juan Manuel Pedro Blas Oscar.



Ricardo Florencio.

16. DE LA PUENTE CANDAMO, op. cit., p. 184.
17. ARCHIVO HISTÓRICO DE MARINA. Legajo del Almirante Grau. Folio 15.

abuelo Juan Manuel Grau. Falleció en un accidente en Valparaíso el 15 de julio de 1877. Nuestro héroe nacional debió traer los cuerpos de su padre y su hijo. Está enterrado en el cuartel Santo Domingo, nicho D-84, del cementerio Presbítero Maestro.

- **Juan Manuel Pedro Blas Oscar:** nació el 3 de febrero de 1871. Fue bautizado en la parroquia del Sagrario el 14 de febrero de ese año por el presbítero Pablo Toledo. Su padrino fue Francisco Sanz y los testigos fueron Pablo Vallejos y Gervasio Sánchez[18]. Se casó con María Carmela Astete y Concha, hija de Isaac Astete de Fernández de Paredes, un noble vecino del Cusco. Fue prefecto de Piura durante el gobierno de José Pardo, cargo al que renunció en protesta por el asesinato de su hermano Rafael. Falleció en Lima el 31 de julio de 1929 a los 58 años y está enterrado en el cuartel San Jeremías, nicho C-110, del cementerio Presbítero Maestro. Sus hijos fueron Dolores Filomena, nacida el 22 de mayo de 1903; Óscar Andrés, nacido el 30 de noviembre de 1905; y María Carmela, nacida el 20 de marzo de 1910.
- **Ricardo Florencio:** nació el 12 de febrero de 1872. Fue bautizado en la parroquia del Sagrario el 16 de febrero de ese año. Sus padrinos fueron Óscar Viel y Manuela Cabero de Viel, y en representación de ellos asistieron Simón Soyer y Cristina Cabero. Los testigos fueron Pablo Vallejos y Juan Blancas[19]. Era ingeniero y falleció mientras construía un puente sobre el río Seco en Chanchamayo el 7 de marzo de 1899. Su cuerpo nunca fue encontrado.
- **María Luisa:** nació el 25 de marzo de 1873. Fue bautizada el 28 de marzo de ese año en la parroquia del Sagrario por el presbítero Daniel del Corral. Su madrina fue Luisa Núñez de Cabero y los testigos fueron Pablo Vallejos y Ángel Zea[20]. Al morir su madre, fue la beneficiaria del montepío del almirante Grau, tras indicar su soltería en oficio enviado al alcalde de Lima. En ese documento señala que había nacido en Chorrillos en 1878 y que no existía registro de ello debido al incendio ocasionado por los chilenos en 1881[21]. Falleció el 8 de diciembre de 1973
- **Carlos Pedro:** nació el 30 de abril de 1874 y fue bautizado el 2 de mayo en la parroquia del Sagrario por el presbítero Juan de la Cruz Pacheco. Su padrino fue Juan Francisco Pazos y los testigos fueron Pablo Vallejos y Juan Blancas[22]. Murió en París en 1940.

---

18. ARCHIVO HISTÓRICO DE MARINA. Legajo del Almirante Grau. Folio 16.
19. ARCHIVO HISTÓRICO DE MARINA. Legajo del Almirante Grau. Folio 17.
20. ARCHIVO HISTÓRICO DE MARINA. Legajo del Almirante Grau. Folio 18.
21. ARCHIVO HISTÓRICO DE MARINA. Legajo del Almirante Grau. Folio 67.
22. ARCHIVO HISTÓRICO DE MARINA. Legajo del Almirante Grau. Folio 19.



María Luisa.



Carlos Pedro.



Rafael Leopoldo.

- **Rafael Leopoldo:** nació el 17 de enero de 1876 y fue bautizado el 20 de enero de ese año en la parroquia del Sagrario por el presbítero Antonio Escaró. Sus padrinos fueron Ricardo Ortiz de Zevallos y Manuela Cabero de Viel. Los testigos fueron Ramón La Rosa y Juan Quintanilla[23]. Fue asesinado el 4 de marzo de 1917 en Cotabambas, Apurímac, cuando se encontraba en campaña electoral. Fue abogado y político, fundador del Partido Unión Cívica. Fue miembro de la Junta de Gobierno, ministro de Justicia y Culto, y alcalde del Callao. Estuvo casado con Elena Price Argumaniz. Fue enterrado en el cementerio Baquíjano del Callao.
- **Elena:** fue melliza de Victoria. Falleció al nacer.
- **Victoria:** nació el 21 de enero de 1877 y fue bautizada el 25 de enero de ese año en la parroquia de Sagrario. Sus padrinos fueron Cristina Bustamante y Dionisio Derteano. El testigo fue Ramón La Rosa[24]. Fue soltera y falleció el 19 de marzo de 1914 en París[25]. Sus restos fueron repatriados y enterrados junto a su melliza Elena en el cuartel San Estanislao, nicho D-71, del cementerio Presbítero Maestro.

23. ARCHIVO HISTÓRICO DE MARINA. Legajo del Almirante Grau. Folio 20.
24. ARCHIVO HISTÓRICO DE MARINA. Legajo del Almirante Grau. Folio 21.
25. ARCHIVO HISTÓRICO DE MARINA. Legajo del Almirante Grau. Folio 69.



Victoria.



Miguel Raymundo (segundo con el mismo nombre).

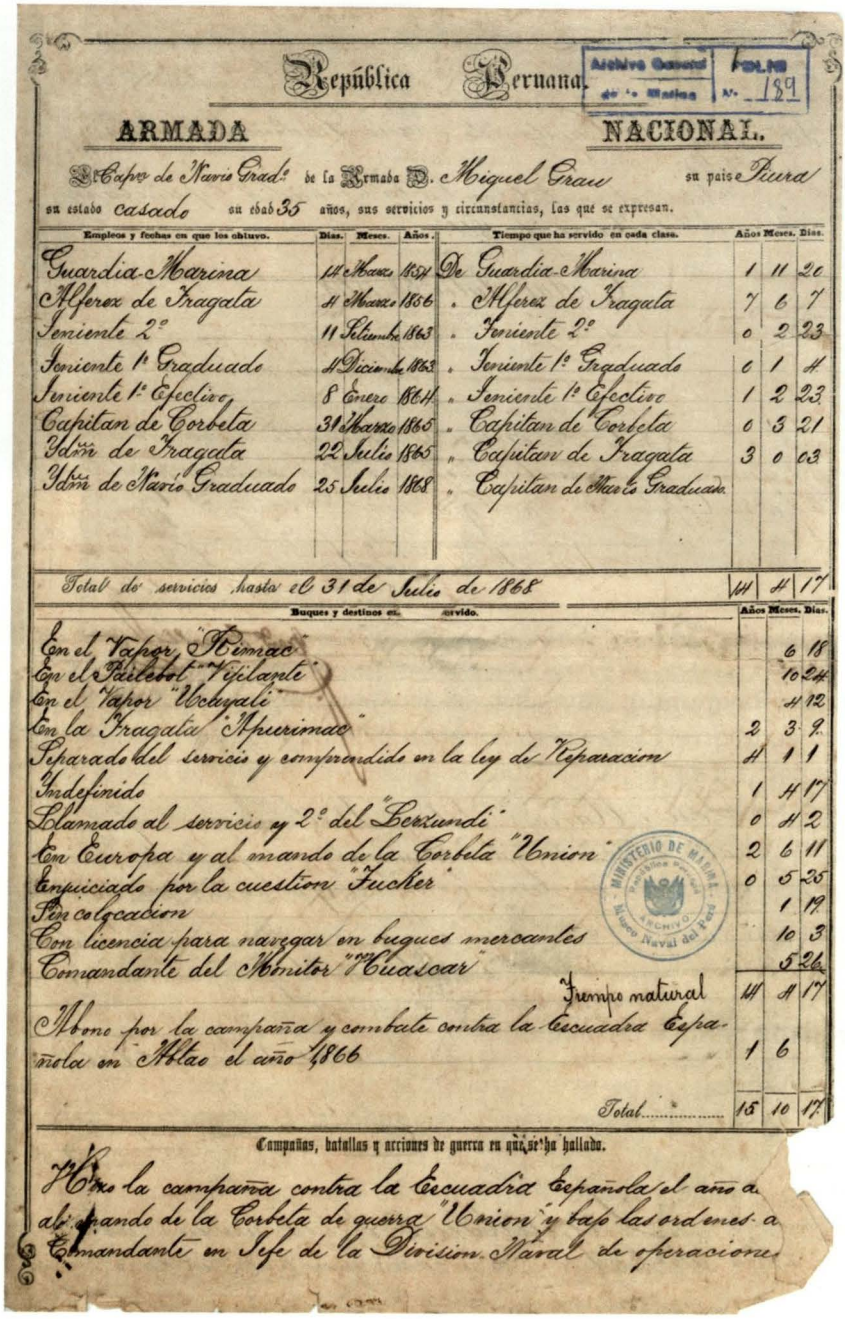
- **Miguel Raymundo:** último hijo del almirante, nació el 23 de enero de 1879. Fue bautizado el 25 de enero por el presbítero Daniel del Corral en la parroquia del Sagrario. El padrino fue Carlos Elías y el testigo fue Ramón La Rosa[26]. Fue senador por Amazonas en 1917 y, dos años después, por el Callao. Fue cónsul del Perú en Bruselas.

Los datos sobre el entierro de los hijos del almirante Grau fueron publicados en varias páginas de genealogía[27].

La espada perdida del almirante

La espada que había pertenecido al almirante tiene a su vez una larga y curiosa historia. Desde 1905, Rafael Grau era diputado por la provincia de Cotabambas en Apurímac y en 1917 se encontraba en plena campaña de reelección. El 14 de mayo, durante una trifulca en el puente Palcaro, fue asesinado por uno de los hermanos Montesinos, poderosos terratenientes dueños de muchas tierras en Apurímac. La población había sido azuzada por los Montesinos, al hacerse

26. ARCHIVO HISTÓRICO DE MARINA. Legajo del Almirante Grau. Folio 22.
27. Árbol genealógico elaborado por Francisco Javier Carbone Montes en la web www.geneanet.org



República Peruana

Archivo General de la Marina N.° 189

ARMADA NACIONAL.

Capn de Navío Grad.° de la Armada D. Miguel Grau su país Piura

su estado casado su edad 35 años, sus servicios y circunstancias, las que se expresan.

Empleos y fechas en que los obtuvo.	Días.	Meses.	Años.	Tiempo que ha servido en cada clase.	Años	Meses.	Días.
Guardia Marina	18	Marzo	1851	De Guardia Marina	1	11	20
Alferez de Fragata	11	Marzo	1856	" Alferez de Fragata	7	6	7
Teniente 2°	11	Setiembre	1863	" Teniente 2°	0	2	23
Teniente 1° Graduado	11	Diciembre	1863	" Teniente 1° Graduado	0	1	4
Teniente 1° Efectivo	8	Enero	1864	" Teniente 1° Efectivo	1	2	23
Capitan de Corbeta	31	Marzo	1865	" Capitan de Corbeta	0	3	21
Idem de Fragata	22	Julio	1865	" Capitan de Fragata	3	0	03
Idem de Navío Graduado	25	Julio	1868	" Capitan de Navíos Graduado			
Total de servicios hasta el 31 de Julio de 1868					14	4	17

Buques y destinos en que ha servido.	Años	Meses.	Días.
En el Vapor "Rimac"		6	18
En el Pailebot "Vijilante"		10	24
En el Vapor "Ucayali"		4	12
En la Fragata "Apurimac"	2	3	9
Separado del servicio y comprendido en la ley de Reparacion	4	1	1
Indefinido	1	4	17
Llamado al servicio y 2° del "Lerzundi"	0	4	2
En Europa y al mando de la Corbeta "Union"	2	6	11
Enpiciado por la cuestion "Tucker"	0	5	25
Sin colocacion		1	17
Con licencia para navegar en buques mercantes		10	3
Comandante del Monitor "Huascar"		5	26
Tiempo natural	14	4	17
Abono por la campaña y combate contra la Escuadra Española en Abtao el año 1866	1	6	
Total.....	15	10	17

Campañas, batallas y acciones de guerra en que se ha hallado.

Hizo la campaña contra la Escuadra Española el año a bordo de la Corbeta de guerra "Union" y bajo las ordenes de Comandante en Jefe de la Division Naval de operaciones

Foja de Servicios del entonces Capitán de Navío Miguel Grau. (Julio 1868)

público el proyecto de Rafael Grau de trasladar la capital de la provincia de Tambobamba a Chuquibambilla.

En el Cusco se realizaron revueltas a favor del castigo a los asesinos de Rafael Grau. Incluso el senador por Piura, Enrique Grau, renunció al cargo y acusó al gobierno de ser el autor intelectual del crimen. Doña Dolores vivía en París desde 1907 y, al enterarse de estos hechos, regresó al Perú. Muy pocos abogados tenían el valor de defender los intereses de la familia Grau, debido al miedo por las posibles represalias de los hermanos Montesinos. El encargado de defender a la familia Grau fue el joven abogado cusqueño Víctor J. Guevara.

El presidente Pardo, a raíz de estos acontecimientos, ordenó la destitución del prefecto de Apurímac, del subprefecto, del juez de paz de la provincia de Cotabambas, actual provincia de Grau, así como la prisión de los hermanos Santiago, Rufino y Aurelio Montesinos. En agradecimiento, y luego de recuperar todos sus bienes, doña Dolores Cabero entregó la espada del almirante Grau al abogado Guevara, quien en ese momento también era concejal del municipio del Cusco, por lo que otorgó la espada al alcalde Manuel Frisancho. Desde entonces, la espada fue guardada en una urna y exhibida en la municipalidad del Cusco, hasta que en 2012 se hicieron las gestiones para que la espada fuese donada a la Marina de Guerra y llevada a la cripta de la Escuela Naval, donde actualmente se encuentra. La espada simboliza esa unión que encarna toda la trascendencia de los Grau para la historia del Perú.

Bibliografía

- ARCHIVO ARZOBISPAL DE LIMA. Libro 10 de la Parroquia de Los Huérfanos.
- ARCHIVO HISTÓRICO DE MARINA. Legajo del almirante Grau.
- DE LA PUENTE CANDAMO, Agustín. *Miguel Grau.* Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 2003.
- DUNBAR TEMPLE, Ella. El Victorial de Grau. [Separata]. Universidad Nacional Mayor de San Marcos.
- *EL COMERCIO.* Sábado 5 de mayo de 1877.
- *EL COMERCIO.* Martes 23 de febrero de 1926. Edición de la tarde.
- GRAU UMLAUFF, Fernando. Entorno familiar de Miguel Grau Seminario. [Discurso de incorporación al Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú]. 20 de febrero de 2014.
- MOYA ESPINOZA, Reynaldo. *Grau, el peruano del milenio.* [Consulta: 5 de noviembre de 2017]. Disponible en: http://galeon.com/peruanodelmilenio/
- ORTIZ SOTELO, Jorge y CASTAÑEDA MARTOS, Alicia. *Diccionario biográfico marítimo peruano.* Lima: Asociación de Historia Marítimo y Naval Iberoamericana. 2007.


GRAU
GRAU

Grau: un cúmulo de valores que bien vale una cruzada[1]

Almirante Gonzalo Ríos Polastri
Se graduó de la Escuela Naval como Alférez de Fragata el año de 1982. Es calificado en Guerra de Superficie y en Electrónica y Comunicaciones. Ha realizado Cursos de Sistemas Navales y de Guerra Electrónica en Holanda, es graduado del Curso Básico de Estado Mayor y del Curso de Comando y Estado Mayor en la Escuela Superior de Guerra Naval, así como del Curso Superior de Defensa y Seguridad Hemisférica del Colegio Interamericano de Defensa en Washington DC. Posee el grado de magíster en Defensa y Seguridad Hemisférica de la Universidad del Salvador (Buenos Aires) y el grado de magíster en Estrategia Marítima de la Escuela Superior de Guerra Naval. En junio de 2015, asume el cargo de presidente del Consejo de Delegados de la Junta Interamericana de Defensa, hasta diciembre de 2016. El 26 de diciembre del 2016, mediante Resolución Suprema 511-2016-DE, el gobierno le confiere el cargo de Comandante General de la Marina.



RESUMEN
Existen en la historia de los pueblos seres que, en determinado momento de su desarrollo, encarnan lo que la sociedad quisiera tener en cada uno de sus miembros. Los seres humanos nos organizamos en sociedad para colectivamente buscar ser mejores. En esa búsqueda son necesarios referentes. Grau lo fue, y lo sigue siendo.

PALABRAS CLAVE
Miguel Grau, Cruzada Nacional de Valores, Piura, lealtad, honestidad, dignidad.

ABSTRACT
There are in history of the People characters that, in a determined time of its development, personifies what society would like to have in each one of its members. Human beings organize ourselves in society to collectively look for being the best. In that pursue references are necessary. Grau was one, and still is.

KEYWORDS
Miguel Grau, national crusade of values, Piura, loyalty, honesty, dignity.

Introducción

Hace poco reflexionábamos con algunos amigos compañeros marinos, a raíz del aniversario del nacimiento del almirante, el significado de Grau como hombre de familia y de fe. Coincidíamos en que fue grande en el combate y que, en razonable extensión, fue grande como hombre, como miembro de la sociedad, como padre, como representante de su pueblo y de la Marina, como ser íntegro, como lo que buscamos e identificamos: un referente para todos.

1. Palabras para el lanzamiento de la sexta campaña "Somos Grau, Seámoslo Siempre" y del Premio Nacional Almirante Miguel Grau en la ciudad de Piura.

• Artículo recibido el 17 de agosto de 2017, aprobado para su publicación el 21 de agosto de 2017

La querida tierra de Piura nos permitió tener, en uno de sus hijos más ilustres, las más altas cualidades. Nos dio el referente que quisiéramos que estuviera presente en todos para promover su emulación. En la Marina nos hemos empeñado en que nuestro personal, antes que profesional o técnico, tenga valores, y nos preciamos de ello. Tenemos a Grau como baluarte de todos los peruanos y, por ello, buscamos personas que hoy muestran en sus diarias actividades la aplicación de ese mensaje de vida.

Muchas son las virtudes y valores de Grau. Por ellas, desde hace seis años la Marina, Telefónica y la Fundación Grau, con un selecto grupo de peruanos, a través de la Cruzada Nacional de Valores "Somos Grau Seámoslo Siempre", agradecemos a los peruanos con tres de las cualidades de las muchas que nos dejó Grau: lealtad, honestidad y dignidad. A la fecha, ya son 16 personas que por su alto espíritu y valores han sido reconocidas con el Premio Almirante Miguel Grau.

Facetas de un héroe.

Grau siempre fue leal a sus ideales, a su Armada y a su país, hasta el sacrificio consciente. La campaña ha reconocido a peruanos que han mostrado la lealtad moderna, como José Carranza, quien como bombero voluntario participó combatiendo un siniestro y salvó vidas, pese a sufrir lesiones personales.

Grau fue honesto y no pedía otra herencia para lo poco que dejase que la educación de sus hijos. Este importante valor, en tiempos en que las noticias de corrupción llenan titulares, resulta de vital importancia para resaltar mensajes positivos. Tomemos el ejemplo de la madre Hermila Duárez, quien se mantiene leal a sus niños asháninkas, en su albergue en Mazamari y brinda atención a los pequeños huérfanos de la zona del Vraem.

Grau como hombre digno se nos muestra desde su modesta infancia, en su aprendizaje de la vida en el mar y su servicio en la Armada, al no aceptar servir subordinado a un comando extranjero, al deponer honores por servicio y al ser el mismo en el salón principal como en la interacción con la modesta familia de sus tripulantes. Similar dignidad humana nos ha mostrado el doctor Ricardo Pum, quien, mediante una ONG, otorga albergue a niños con cáncer terminal de escasos recursos, a la vez que les brinda atención y una mejor calidad de vida, con dignidad y transparencia en sus acciones.

Estos ejemplos de valores y vida son solo una muestra de las muchas acciones positivas que se realizan en nuestro país. Hagamos esfuerzos juntos por



Personal naval en apoyo a la gestión patrimonial.



Comandante General en emotivo discurso a estudiantes participantes.



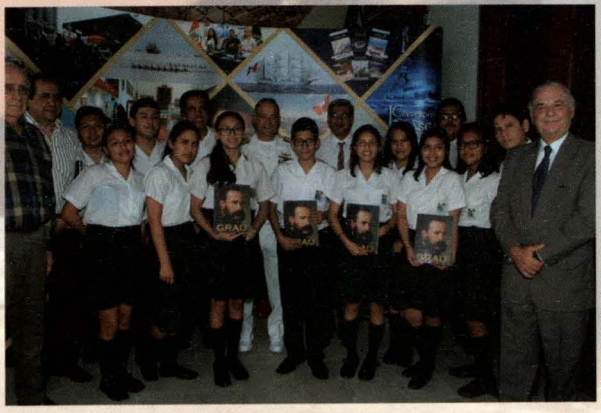
Retrato final que refleja el éxito de una cruzada.



Alumnos presentes en la cruzada de valores.



Entrega de libros *Grau* a los alumnos y representantes del Colegio San Agustín.



Alumnos del Liceo Naval Francisco Carrasco, con el Comandante General de la Marina, representantes de la familia Grau y distinguidas autoridades.

transmitir, para nuestra sociedad y principalmente para nuestra juventud, esos valores de honestidad, dignidad y lealtad que deberíamos tener como patrimonio y orgullo, para que nos identifiquen al igual que nuestra música, nuestra comida o nuestra inmensa cultura.

Cruzada Nacional de Valores

Este año, una vez más, nos juntamos esperanzados y motivados para lanzar la Cruzada Nacional de Valores "Somos Grau" y el Premio Nacional Almirante Grau. El lanzamiento se ha realizado en Piura, su tierra natal, en la casa que el Caballero de los Mares habitó de niño, la que, gracias a la Fundación Grau, ha podido ser recuperada luego de los estragos de los fenómenos naturales de los primeros meses de año. No puede ser más motivador y elocuente el hacerlo desde ese lugar.

Para quienes forman parte responsable del desarrollo de la Cruzada Nacional de Valores, es importante también la presencia y alcance de Grau en las diferentes zonas del país; en este sentido, Iquitos, capital de la Amazonía peruana, constituyó el escenario propicio para fomentar los valores del héroe de Angamos, aportando al fortalecimiento de la identidad nacional, como herramienta esencial para el desarrollo de una sociedad mas justa e integrada.

Juntos sigamos construyendo el país que deseamos para nuestros hijos, basado en valores, algo que trasciende niveles y clases.





Miguel Grau, Lizardo Montero, Aurelio García y García, y Manuel Ferreyros.
Los cuatro ases de la Marina.

Entre el mar y la guerra: hombres de valor

Licenciada Milagros Romero Torres, historiadora

Licenciada en Historia por la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, con especialidad en Gestión Pública por la Universidad Ricardo Palma. Cuenta con experiencia en estudios y gestión de patrimonio monumental en proyectos integrales de renovación y regeneración urbana en el Centro Histórico de Lima. Investigadora de los procesos urbanos y planificación territorial de Lima Metropolitana desde el enfoque histórico. Directora de Museo Naval Casa Grau, sede Lima, y presidenta del Instituto de Estudios Históricos.



RESUMEN

Hace 138 años, un 8 de octubre de 1879, una tripulación de hombres valerosos se embarcaron en el blindado monitor Huáscar y se pusieron bajo el mando del comandante Miguel Grau, navegaron hacia el sur para bloquear el ingreso de las fuerzas enemigas y defender el territorio patrio. Fueron en total 203 hombres, cada uno cumpliendo una misión, responsables de toda labor encomendada sin abandonar nunca sus puestos de batalla. Pero ¿quiénes fueron estos hombres? ¿Cuáles eran su especialidad y su preparación? ¿De qué partes del país se constituyeron? ¿Por qué eligieron enlistarse en una guerra sabiendo las desventajas navales y dificultades económicas por la que atravesaba el país? Responder estas preguntas nos llevaron a echar una mirada a los expedientes de la tripulación y, como resultado, presentar la exposición cultural en el Museo Naval Casa Grau, sede Lima.

Palabras clave

Combate de Angamos, dotación, plana menor, hombres del 8 de octubre.

ABSTRACT

138 years ago, on October 8th, 1979, a crew of brave men went on board of the Ironclad Huascar and placed themselves under the orders of Commander Miguel Grau, sailed south bound to block the entrance of enemy forces and to defend the homeland, they were 213 men in total, each one accomplishing a mission, responsible of each task delegated without ever leaving their battle positions. Although ¿Who were these men? ¿Which was their specialty and preparation? ¿From which parts of the country did they form up? and ¿Why did they choose to enlist into a war taking into account the naval disadvantages and economic difficulties the country was going through? Answering these questions took us to look round the documentation of the crew and as result to present the cultural exhibition at the Naval Museum Casa Grau headquartered in Lima.

KEYWORDS

Angamos Battle, Crew, Governing Body, Men of October 8th.

La dotación del *Huáscar* estuvo conformada por la plana mayor y la plana menor. Era comandada por el capitán de navío Miguel Grau Seminario, quien al recibir noticias sobre el estallido de la Guerra del Pacífico, solicitó permiso a la Cámara de Diputados[1], para enlistarse y tomar el mando de su nave. Partió de la casa donde tenía una vida familiar de 12 años, junto con su esposa Dolores Cabero y sus ocho hijos. La casa se ubicaba en la calle Lescano N° 22 (actual Jirón Huancavelica N° 170-172), y la tenía alquilada a la familia Osma.

1. Miguel Grau fue elegido diputado por la Provincia de Paita. Asumió su cargo el 4 de agosto de 1876, luego de estallada la guerra y, en su calidad de jefe de Marina, el 2 de agosto de 1879 solicitó licencia a la Cámara de Diputados para regresar al mando del monitor *Huáscar*.

• Artículo recibido el 21 de agosto de 2017, aprobado para su publicación el 28 de agosto de 2017.

Un 6 de julio salió de Lima rumbo al puerto del Callao, dejando a su último hijo de siete meses en brazos. Antes se había confesado en el convento de los Descalzos del Rímac y recibido de su amigo el monseñor José Antonio Roca y Boloña una estampita de Santa Rosa de Lima, que llevaba consigo en su camarote. La estampa de la santa tenía escrita una dedicatoria al reverso: *"Miguel, que esta santita nuestra te acompañe y, si no te regresa con vida, que te traiga lleno de gloria"*[2]. Vemos entonces que, para Grau, ir al frente del combate no era una orden que debía cumplir, era una consagración de hombre de principios, porque la defensa del territorio nacional era un honor de todo ciudadano.

El documento de contabilidad de la dotación del *Huáscar* fue realizado por Juan Alfaro, con el visto bueno del Capitán de Fragata Melitón Carbajal. Allí se detalla el resultado y las condiciones de los 214 hombres que formaron la tripulación, entre la plana menor y la plana mayor[3].

La plana mayor tenía la responsabilidad de liderar su tripulación y de operar las máquinas, la artillería y todos los equipos que dotaban al monitor. Estuvo a cargo del Capitán de Fragata Melitón Carbajal, que cumplía las funciones de secretario, y de José M. Ugarteche, comandante de las guarniciones de la columna Constitución y el batallón de Ayacucho N° 3.

Los maquinistas tenían diversas nacionalidades: había norteamericanos, franceses, ingleses. El equipo también lo conformaron 20 oficiales de mar y 26 artilleros, de preferencia contratados, la mayoría extranjeros que conocían el manejo del blindado y que reemplazaron a maquinistas chilenos que trabajaban en el monitor desde el combate del Callao. Asimismo, se embarcaron civiles afroperuanos, cholos y mestizos, venidos sobre todo de las haciendas del norte, y soldados de guarnición que tenían poca preparación en combate naval.

Todos ellos conformaban la plana menor del monitor *Huáscar* y tuvieron muchos motivos para enlistarse en la tripulación, como obtener un salario seguro para la canasta familiar o asegurar la subsistencia básica con una ración alimenticia. Sin embargo, hay un elemento que no se ha tomado en cuenta en el análisis de por qué estos hombres, con salario o sin él, entregaron sus vidas para la defensa del territorio. Nadie desconocía que la Armada naval tenía deficiencias, pues no contaba con armamento necesario, equipamiento básico, ni uniformes. El mismo Grau sabía las condiciones.

---

2. DE LA PUENTE CANDAMO, José Agustín, *Miguel Grau*, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 2003 Pág. 239.
3. ARCHIVO HISTÓRICO DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ. Dotación de la tripulación del *Huáscar*.

Para explicar ello, es necesario conocer la figura del comandante Miguel Grau y su desenvolvimiento en todas las esferas. Miguel se formó en el mar desde los 9 años. Desde entonces, aprendió a dominar los avatares en altamar, a resolver problemas y mantener la serenidad. Conocía muy bien las costas del Pacífico. Sabemos por sus amigos que era un hombre calmado, pensativo y de poco hablar. Era fuerte opositor de la anarquía política y fiel defensor de la legalidad, el orden y la democracia. Su historia familiar, con la ausencia de sus padres y sus hermanos, lo convirtió en un hombre devoto. Con su fe construyó una familia sólida, siempre preocupado por la formación de sus hijos y por demostrar amor y compromiso a su esposa. Así lo reflejan sus cartas a ella:

"Te aseguro esposa querida que tanto como tú, lamento la inseguridad que hay ahora en la venida y salida de los vapores, pues me parece, que cada siglo recibo carta tuya, (...) Sin embargo tú crees que no te extraño, (...) lo que te prometo no es exacto porque te tengo siempre presente en mi memoria y en mi corazón" [4]

Asimismo encomendó a su esposa la educación de sus hijos:

"A Enrique después de saludarlo, dile que espero que se esté portando bien, y estudiando con provecho para complacerme y estimulándome a que lo premie. A Oscar y Ricardo diles lo mismo, y en general hazles a todos ellos mil cariños a nombre de su papa".

Como marino, hizo sentir con firmeza la capacidad de los comandantes de la Armada al escribir una carta en señal de protesta, cuando el Gobierno nombró al marino norteamericano John Tucker como jefe de la escuadra peruana para atacar a España en sus posesiones en las Filipinas, después del combate del Callao.

Miguel Grau y sus amigos Lizardo Montero, Manuel Ferreyros y Aurelio García y García, conocidos como los Cuatro Ases de la Marina, renunciaron al mando de sus buques en señal de protesta, sin violencia ni resistencia, y fueron enviados como prisioneros a la isla San Lorenzo durante seis meses. Se les puso en libertad tras las acciones de su defensa legal. Luciano Benjamín Cisneros, abogado de Grau, señaló en su alegato: *"Los marinos no han cometido ni la más ligera falta. Si alguna hay, será efecto de un noble patriotismo, pero las exageraciones de patriotismo se disimulan, no se penan"*[5].

4. DE LA PUENTE CANDAMO, op. cit., p. 188
5. GRAU, Miguel. *Miguel Grau*, Callao: Centro Naval. 1979



Miguel Grau y su hijo Enrique.

Sobre la grandeza del Huáscar y de su comandante Miguel Grau, dan fe las diversas cartas que sus tripulantes escribían a sus familiares estando en comitiva y luego como prisioneros. En una carta, el aspirante Federico Sotomayor y Vigil comentaba a su padre que si navegaban al sur "faltaría el carbón y estarían perdidos". Si se decidían a combatir, sería "con la inseguridad de sucumbir antes que rendirnos y contando únicamente con la providencia y el heroísmo de los valientes jefes y tripulantes del Huáscar".

Francisco Retes, sargento primero de la columna Constitución, escribió una carta a su madre desde Chile, donde se encontraba prisionero:

Querida mamá:

(...) Es cierto que el Huáscar ha caído en poder del enemigo pero tenga Ud. la convicción que esto se debe puramente a una fatalidad.(...) Todos los oficiales se portaron heroicamente sobre todo el comandante Aguirre que nos hubiera llevado a mejor resultado sin la desgracia que nos ha perseguido en este combate. (...) En un buque tan cerrado como el Huáscar el humo tanto de los incendios como de las bombas que penetraba no tenía salida, de manera que la gente casi se asfixiaba. Me despido con un abrazo muy fuerte de Ud. y todas las hermanas. (...) Reciba Ud. el corazón de su hijo[6].

Otra de las fuentes de primer orden es el diario de bitácora del monitor *Huáscar*, donde se informaba sobre las acciones diarias. Existe el registro desde el 1 de

6. ARCHIVO HISTÓRICO DE LA MARINA, Colección Francisco Retes.

octubre hasta el 7 de octubre de 1879 a las 16.00 horas.

Junto con la corbeta *Unión*, formaron la quinta y última expedición de la campaña naval. Gracias a ello, podemos conocer las condiciones técnicas en que se encontraba el monitor:

> *El Huáscar se preparó para recibir carbón de la Unión. A las 9:00 a.m., cuando el GT-5 se encontraba a más de 60 millas de la costa, se detuvo y procedió al reabastecimiento de carbón del monitor usando su falúa y chinchorro. También realizó algunas reparaciones en máquinas. El comandante Grau fue a la Unión. A la 1 p.m. terminó la faena de carbón. Recibidos 300 sacos (25 toneladas), Grau regresó al monitor. Se izaron embarcaciones. A la 1:10 p.m. el GT-5 reinició viaje al norte. Velocidad 8 a 8,5 mph. A las 3 p.m., ejercicio de artillería.*
>
> *(El asiento de 12-4 p.m. del martes 7 de octubre, página 352, firmado por el teniente Palacios, es el último registro en el diario de bitácora)*[7].
>
> *"No importa que sus fuerzas sean superiores, porque tenéis un corazón aún mucho más fuerte, pues se halla blindado por el ardiente fuego del patriotismo; y venceréis porque nuestra causa es santa ...*[8] *"*

El liderazgo que infundía Grau a sus tripulantes está registrado en las crónicas de los corresponsales de la prensa peruana embarcados en la Armada naval. En la corbeta *Unión* se embarcaron José Rodolfo del Campo de *El Comercio*, M.F. Horta de *El Nacional* y B. Neto de *La Patria*. A bordo del *Huáscar* se encontraba el corresponsal de *La Opinión Nacional*, Julio Octavio Reyes, que no logró embarcarse días previos.

La personalidad de Miguel Grau era conocida por todo el Perú. Se convirtió en un verdadero líder, que sabía reconocer a todo su equipo, un maestro con objetivos claros, que supo navegar con rumbos definidos. Navegar a su lado constituía un honor. No es difícil comprender entonces por qué su tripulación confiaba en su comandante. Él ya era un héroe antes del 8 de octubre.

Volviendo al tema de la plana menor del monitor *Huáscar*, estuvo conformada por 173 tripulantes. De ellos, 46 eran soldados de guarnición pertenecientes a la Columna Constitución, todos afroperuanos, que provenían de la escuela de tripulantes o aprendices y del batallón Ayacucho N.° 3. Asimismo, formaban parte de la plana los grumetes, un grupo de 15 adolescentes afroperuanos.

---

7. CAM, Luis Enrique. *El Corresponsal del Huáscar*.Lima: Grupo Editorial Mesa redonda. Una copia facsimilar del Diario de Bitácora fue entregada al Gobierno peruano, Es el último testimonio que se tiene a bordo.
8. CAM, op. cit. Gracias al registro del corresponsal Julio Octavio Reyes, conocemos el sentir de Grau e información de primera mano sobre él, la tripulación y sus acciones.

Uno de los sobrevivientes más conocidos de la plana menor fue el grumete Alberto Medina Cecilia. Tenía 17 años cuando se embarcó en el monitor. Ante la orden de desembarcarse por sus superiores, Medina se dirigió al puesto de mando del comandante Grau y le solicitó: "Dispense, mi comandante, yo deseo quedarme en el *Huáscar*, ¡quiero morir con usted!". Fue el último sobreviviente y con orgullo portaba el Pabellón Nacional en todas las celebraciones cívico-patrióticas. Falleció en abril de 1948 a la edad de 86 años.

¿Qué pasó con la tripulación del *Huáscar* luego del 8 de octubre? Muchos sobrevivientes quedaron discapacitados por las heridas recibidas en combate. Por esta razón, efectuaron gestiones para que las autoridades de la época les reconocieran una pensión por invalidez. El 28 de octubre de 1879, el Estado, como medida inmediata, dictó la primera resolución legislativa, en cuyo artículo 3 se disponía que les correspondía "el percibo mensual del haber integro de la clase en que se combatió aumentado en un 25% en calidad de gratificación". Con fecha posterior, se dictaron varias leyes y, finalmente, el 1 de mayo de 1920 se promulgó la Ley 4076, Ley de Angamos, que brindó a los sobrevivientes de la guarnición del monitor *Huáscar*, y también a los que estaban fuera del servicio, el sueldo de la clase que tenían el 8 de octubre de 1879, con el abono de tres sueldos extraordinarios y el 25% de gratificación de su sueldo base.



Tripulantes de la plana menor de izquierda a derecha: Manuel Huamanchumo (Carbonero), no identificado, no identificado, Alberto Medina (Grumete), Feliciano Gonzales (Marinero), Dámaso León (Grumete), y José Encarnación Mantilla (Grumete).

El 7 de agosto de 1902, Alberto Medina, en el expediente personal que custodia la Marina, señala:

> *"Alberto Medina ex Grumete del monitor Huáscar en el combate de Angamos, ante vuestra excelencia con el mayor respeto expongo que de conformidad con la resolución legislativa del 31 de octubre de 1900, me ha pagado la Tesorería del Callao previa la comprobación de mi identidad personal los tres sueldos que la ley del 29 de octubre de 1879..."*[9]

Asimismo, el auditor letrado del Ministerio de la Marina, con respecto a Alberto Medina el 25 de mayo de 1927 señala que el recurrente Alberto Medina "... *es sobreviviente del combate de Angamos, al que concurrió como grumete del monitor "Huáscar". Está comprendido dentro de lo dispuesto por aquella Ley y tiene, por lo mismo, derecho a los beneficios que ella establece*".

El 30 de enero de 1941, Alberto Medina vuelve a dirigir una carta sobre sus derechos y pensiones, esta vez lo dirige al Presidente de la República Manuel Prado y Ugarteche y señala.

> *"Que como sobreviviente de la Guerra del Pacífico sólo percibo como pensión, la modesta suma de Lp. 12,500 la que no me alcanza para atender las necesidades de la vida actual encarecida en todos sus aspectos, (...) han obtenido mayor ascenso i por consiguiente mayor pensión, los Oficiales que tripularon la valerosa nave en referencia, (...) se me aumente S/. 210 soles mensuales mi pensión de premio que disfruto en la actualidad a mérito de las leyes 4076 y 5082 dictadas hace más de 20 años (...) por ser el único sobreviviente de la plana menor del monitor "Huáscar".*

En respuesta, el 3 de noviembre de 1945, según Ley 10250, promulgada el 20 de setiembre del mismo año, se dispuso en el artículo primero el aumento de un 50% mensual en la pensión de los sobrevivientes de la Guerra del Pacífico.

Es preciso señalar, que no todos los sobrevivientes recibieron la pensión. Fueron ganados por los trámites burocráticos y regresaron a sus lugares de origen sin el reconocimiento que merecían. No se tiene registro ni identificación de la suerte que corrió cada sobreviviente. Los expedientes fueron destruidos o perdidos en época de la ocupación chilena.

Los reconocimientos que se hicieron llegar durante la década de 1920, con el presidencia de Augusto B. Leguía, conocedor de la entrega patriótica de esos peruanos, porque él mismo se enlistó en la línea defensiva de Miraflores.

9. Expediente del ex grumete Alberto Medina. Archivo de la Marina, folio 2.



Sobrevivientes del *Huáscar* con los hijos de Miguel Grau.

Recientemente con motivo de conmemorar los 138 años del combate de Angamos, la Marina de Guerra del Perú rindió homenaje a la tripulación de la plana menor a través de sus descendientes. Estuvieron presentes Walter Menchola, sobrino .tataranieto de José Menchola, soldado de la columna Constitución; Luis Rojas Medina, bisnieto de Alberto Medina Cecilia, grumete del glorioso monitor; Pedro Spiell, sobrino nieto de Francisco Spiell Ramos, artillero de preferencia; y TS1 Héctor Valcárcel, sobrino bisnieto del grumete Miguel Valcárcel. Todos recibieron el reconocimiento por parte del contralmirante Ernesto Colunge Pinto, Director de Intereses Marítimos, y de la capitan de fragata Cristina Mendoza.



Foto: Archivo MGP, octubre 2017.

Queda pendiente el registro y la identificación de todos los descendientes de los valerosos hombres embarcados en el *Huáscar*, con miras a recuperar la memoria histórica hacia el Bicentenario, porque la historia la escriben los hombres que nos dejaron ejemplos de honor y gloria.

ANEXO

Plana Mayor dotación del monitor Huáscar, 8 octubre 1879

1	Miguel Grau Seminario	Comandante General de la Primera División
2	Manuel Melitón Carbajal	Secretario de la Primera División
3	José M. Ugarteche	Comandante de la Guarnición de la División

OFICIALES DE GUERRA - buque

4	Elías Aguirre Romero,	Segundo Comandante, Capitán de Corbeta
5	Diego Ferre,	Teniente Primero graduado
6	Pedro Garezón,	Teniente Primero graduado
7	José Melitón Rodríguez,	Teniente Primero graduado
8	Enrique Palacios,	Teniente Segundo

9	Gervasio Santillana ,	Teniente Segundo graduado
10	Fermín Diez Canseco,	Teniente Segundo
11	Ricardo Herrera de la Lama,	Alferez de Fragata

ASPIRANTES DE MARINA

12	Carlos B. Tizón
13	Federico Sotomayor
14	Manuel Elías Bonnemaison
15	Grimaldo Villavisencio
16	Manuel Villar
17	Domingo Valle-Riestra.

GUARNICIÓN COLUMNA CONSTITUCIÓN

18	Mariano Bustamante,	Capitán graduado de infantería
19	Manuel Arellano,	Capitan

OFICIALES MAYORES

20	Dr. Santiago Távara,	cirujano mayor
21	Dr. Felipe M. Rotalde,	cirujano de primera clase
22	José Ignacio Canales,	practicante de medicina
23	Juan Alfaro,	contador Oficial 1 cuerpo político

MAQUINISTAS

24	Thomas John Wilkins	(inglés)
25	Samuel Mc. Mahon	(norteamericano)
26	Thomas W. Hughes	
27	Ricardo Trenneman	(inglés)
28	Henry Lewer	(inglés)
29	Ernesto Molina	
30	MacCollum	
31	Augusto Matheus	(inglés)

OFICIALES DE MAR

32	Nicolás Dueñas	(primer contramaestre)
33	Charles Mc. Carthy Inglés	(primer condestable)
34	William Leonard	(primer condestable)
35	José Celendón	(segundo condestable)
36	José Hilario Morales	(buzo)
37	Tiburcio Ríos	(primer guardián)

38	Federico Noguera	(primer guardián)
39	Luis Landa	(primer carpintero)
40	Ignacio Martínez	(segundo carpintero)
41	Etesse Yeves	(francés, segundo carpintero)
42	José del Carmen Gómez	(primer calafate)
43	William Michel	(inglés, herrero)
44	Manuel Mejía	(maestre de víveres)
45	Rafael Hurtado	(despensero)
46	José Salas	(cocinero de segunda cámara)
47	Eduardo Ford	(norteamericano, cocinero de equipaje)
48	Manuel Pineda	(mayordomo de segunda cámara)
49	Ramón Tejeda	(boca-fragua)
50	Andrés Riglos	(cabo de luces)
51	José Flores	(farmacéutico)

ARTILLEROS DE PREFERENCIA CONTRATADOS

52	James Anderson,	(inglés, herido)
53	George Mathinson	(inglés)
54	Robert Rundle	(inglés)
55	Francisco MacMazé	(francés)
56	Alfred Strandt	(noruego)
57	Atanasio Bayosópolos	(griego)
58	Manuel Georgiades	(griego)
59	William Burns	(inglés)
60	John Grand	(inglés)
61	Manuel Panay	(griego)
62	Eduard Price	(inglés)
63	George Harris	(inglés, contuso)
64	Albert Avenell	muerto
65	Eduardo Perry	muerto
66	Michael Murphy	(norteamericano, herido)
67	Henry Otto	(alemán, herido)
68	John Backer	
69	Daniel MacCarthy	(Inglés)
70	John Devine	(Inglés, herido)
71	George Smith	(Inglés, contuso)
72	James Dovins	(inglés)
73	Federico Meiggs	(alemán, Herido)
74	Charles Box	(inglés)

75	John Dunnet	muerto
76	Samuel Varnisch	
77	Alberto Huerta	

ARTILLEROS DE PREFERENCIA

78	Atanasio Caloyeras	muerto
79	Alvaro Trelles	
80	Tomas Proaño	
81	José Gómez	
82	Francisco Espiell	
83	José Del Carmen Hernández	
84	Julio Felippe	muerto
85	Julio Pablo Herido	(alemán)
86	John Henry Hill	(inglés)
87	John Price	
88	John Lumby Contuso	(inglés)
89	Enrique Berguesse	muerto

ARTILLEROS ORDINARIOS

90	Eleodoro Dávila	
91	Ángel Quesquén	
92	Henry Smith	(inglés)
93	Tomás Salazar	contuso
94	Faustino Colán	contuso
95	Juan del Carmen Chunga	

MARINEROS

96	Aniceto Rivas	
97	Pedro Unánue	
98	Máximo Rentería	
99	José Suárez	
100	Santos Beltrán	
101	Pedro Rodríguez	
102	José Velásquez	

103 Aparicio Robles
104 Juan Manuel Cruz
105 Mercedes Carrasco
106 José Félix Torres
107 Andrés Araujo
108 Jacinto Medina
109 Manuel Maldonado
110 Tomás Esteves
111 Mariano Portales

GRUMETES

112 Francisco Aguilar
113 Dámaso León
114 Lizardo Eyzaguirre
115 Arturo Masías
116 Francisco Arciniega
117 Manuel Ramay
118 Alberto Medina Cecilia
119 Miguel Valcárcel
120 Basilio Rocabado
121 José Encarnación Mantilla
122 Manuel Fianco
123 Willian Norris (inglés)
124 Saturnino Mejía
125 Jose Santos Contreras
126 Juan Sifuentes
127 Melchor Cangas
128 Enrique Ramírez

CABOS DE FOGONEROS

129 James Mc. Carthy. (inglés)
130 John Johnson. (danés)
131 Adolfo Meyer. (alemán)

FOGONEROS

132 Alejandro Monroe (inglés)
133 Eduard Graham (inglés)
134 Gregorio Alzamora
135 Ramón Galicia
136 Carmen Vásquez
137 Thomas Furton (inglés)
138 Lino Urías
139 Andrés McCall (inglés)
140 Isidro Alcíbar muerto
141 Manuel Verdesoto
142 Joseph Chambers (inglés)
143 John Donovan (inglés)
144 John Broom
145 Apolinario Salazar
146 Bruno Gómez
147 John Keley
148 Manuel Balvino
149 José Antonio Guerra
150 George Williamson (inglés)

CARBONEROS

151 Alexander Herton
152 Jose Morales
153 Toribio Astudillo
154 Juan Dávila
155 Nieves Espinoza
156 Cipriano Gómez
157 Williams Martin
158 José Vallesillas
159 Gabino Noel

GUARNICION DEL BATALLON "AYACUCHO" N° 3

160	Juan Francisco Retes	(sargento primero, herido)
161	Miguel Salazar Muerto	(sargento segundo, muerto)
162	Apolinario Galiano	(sargento segundo)
163	Silverio Chuquiconsa	(sargento segundo)
164	Justo Payva	(cabo primero)
165	Manuel López	(cabo primero)
166	José Maria Estevan	(cabo segundo)
167	Anacleto Alarcón	(cabo segundo, muerto)
168	Fidel Calvo	(cabo segundo, contuso)
169	José Vargas	(corneta)
170	Agustin Salas	(tambor)

SOLDADOS

171	Faustino Falconí	
172	Mariano Unga	
173	Fidel Talavera	herido
174	Pedro Cevallos	
175	Benito Fernández	
176	Hipolito Beltran	herido
177	Guillermo Barrios	muerto
178	José Santos Calderón	contuso
179	Tomás Flores	
180	Mariano Zegarra	muerto
181	Pablo Soto	
182	Mariano Vilcahuamán	muerto
183	Manuel Borja	contuso
184	Víctor Vargas	
185	Ambrosio Fernández	muerto
186	Narciso Castillo	
187	Francisco Gutiérrez	muerto
188	Celestino Valdivia	

COLUMNA CONSTITUCION
SOLDADOS

189	Segundo Calderón
190	Basilio Chávez
191	José Menchola

192	Quiterio Gallardo	muerto
193	José Cortez	
194	Juan Chunga	
195	Darío San Jinés	
196	Modesto Ruidias Llamosa	contuso
197	Clemente Luna	
198	José Estrada	
199	José Rivera	
200	Juan Villarreal	muerto
201	Vicente Jiménez	muerto
202	Isidro Quiroz	
203	Manuel Aguila	
204	Isidro Orué	

Bibliografía

- ARCHIVO HISTÓRICO DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ. Colección Francisco Retes.
- ARCHIVO HISTÓRICO DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ. Dotación de la tripulación del *Huáscar.*
- CAM, Luis Enrique. *El corresponsal del Huáscar.* Lima: Grupo Editorial Mesa Redonda. 2016.
- DE LA PUENTE CANDAMO, José Agustín. *Miguel Grau.* Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 2003.
- ZANUTELLI ROSAS, Manuel. *El Almirante Grau y la plana menor del* Huáscar. Lima: Fondo editorial del congreso del Perú, 2002, pp. 149-153.
- Archivo histórico de Marina, Monitor Huáscar. 1879.



Homenaje a Grau

HÉROE ETERNO

Piura te vio nacer
ciudad del eterno sol
desde niño amaste el mar
¡Lo dictaba tu corazón!

Guardiamarina desde joven
cargos públicos ocupaste
tu destino estaba escrito
¡Ser un marino notable!

Modelo de esposo
padre y hermano
¡Gentil caballero!
¡Gran ser humano!

Noble, solidario
Íntegro, cabal
ejemplo de amor
a la patria
¡De grandeza y lealtad!

La guerra del Pacífico
selló su partida
con entereza luchó
¡Por el Perú dio la vida!

Resistió estoicamente
enfrentó al enemigo
protegiendo al Huáscar
¡Dio su último suspiro!

No volvió el buque insignia
tampoco el regresó
cual presagio y designio
¡Su promesa cumplió!

¡Qué hombre perdimos!
en el Combate de Angamos
aquel 8 de Octubre
¡Más que un héroe ganamos!

Miguel Grau Seminario
¡Eternas gracias te damos!
Caballero de los Mares
¡Te honramos y glorificamos!

Poeta y Declamadora: Mariana Flórez Carulla

HOMENAJE AL GRAN ALMIRANTE
DON MIGUEL GRAU

Don Miguel Grau Seminario
ejemplo de marino,
la gloria fue su destino.

Por los mares del mundo navegando
llevó en lo alto nuestro emblema,
Dios, Patria y familia fue su lema
y es lo que siempre nos está guiando.

Al surcar nuestras aguas vigilante
sabiendo que su riqueza es un milagro
pero que en su amplitud está el peligro
él jura defenderlo cual gigante.

Su misión fue muy clara y por urgente,
él la consideró noble y sagrada,
la cumplió con el Huáscar y su espada
hasta ofrendar su vida sobre el puente.

Grau, protagonista de la más bella tradición de la Marina,
por siempre rendiremos homenaje a su memoria,
Dios le guarde en su gloria
Siempre será ejemplo que nos ilumina.

Gracias Gran Almirante

Vicealmirante (r) Augusto Fernández



"El arte de la comunicación es el lenguaje del liderazgo"
James Humes

Liderazgo y gestión militar: la verdad no es lo que dice A, sino lo que entiende B

Capitán de corbeta Gabriel Donayre Montesinos
Egresó de la Escuela Naval del Perú en 2001. Ese mismo año comandó al Batallón de Cadetes Angamos. Es calificado en Submarinos por la Escuela de Submarinos. Es ingeniero mecánico-eléctrico por la Universidad Privada de Piura, con tesis calificada de sobresaliente. En la República Federal de Alemania realizó la calificación de Submarinos (2009) y el Curso de Comando y Estado Mayor (2014). Se ha desempeñado como segundo comandante del BAP *Antofagasta*. Actualmente ocupa el cargo de comandante de la Estación Naval de Pucallpa.



RESUMEN
Según el modelo del cuadrado de la comunicación o el modelo de las cuatro orejas de Friedemann Schulz von Thun, cada acto de comunicación contiene cuatro lados. Estos cuatro lados del mensaje son el contenido (dato o hecho objetivo), la revelación personal (lo que se muestra de sí mismo al emitir el mensaje; intereses, motivaciones, deseos o necesidades), la relación (los aspectos del vínculo y la forma de interacción entre quien emite el mensaje y quien lo recibe) y la apelación (lo que se desea conseguir con el mensaje). Los cuatro lados del mensaje constituyen una herramienta que permite reflexionar acerca de las formas de comunicarse y las diferencias entre el mensaje emitido y lo escuchado por su interlocutor.

PALABRAS CLAVE
Comunicación interpersonal, cuadrado de la comunicación, modelo de las cuatro orejas, mensaje, Friedemann Schulz von Thun.

ABSTRACT
According to the four-sides model by Friedemann Schulz von Thun. Every message has four facets though not the same emphasis might be put on each. The four sides of the message are matter layer: contains the objective fact, self-revealing: the speaker, tells something about himself, his motives, values, emotions etc., relationship: how the sender gets along with the receiver and what he thinks of him and appeal: the desire, advice, instruction and effects that the speaker is seeking for. The four sides of the message is a tool that allows us to reflect on the ways of communicating and the differences between the message sent by a person and what is heard by the other person.

KEYWORDS
Interpersonal communication, communication square, four-ears model, message, Friedemann Schulz von Thun.

"Los conflictos interpersonales surgen a menudo de malentendidos; los malentendidos a su vez, de una mala comunicación".

Introducción

Para tener éxito como líder de una organización, ya sea una institución armada o del ámbito civil, es requisito fundamental desarrollar y mejorar las destrezas que marcan la diferencia entre líderes y seguidores. Los líderes son aprendices y el proceso de aprendizaje es continuo, resultado de la disciplina y la perseverancia. En el presente artículo, se pone énfasis en el ámbito de la comunicación interpersonal, absolutamente necesaria para el crecimiento y la salud de nuestra organización.

• Artículo recibido el 12 de junio de 2017, aprobado para su publicación el 16 de junio de 2017

El proceso de la comunicación, tomado usualmente por nosotros como de sentido común, comprende ciertos elementos que, de no ser considerados de manera consciente, pueden llevar a un grupo humano al fracaso, en vez de unirlo y conducirlo al objetivo trazado en mente.

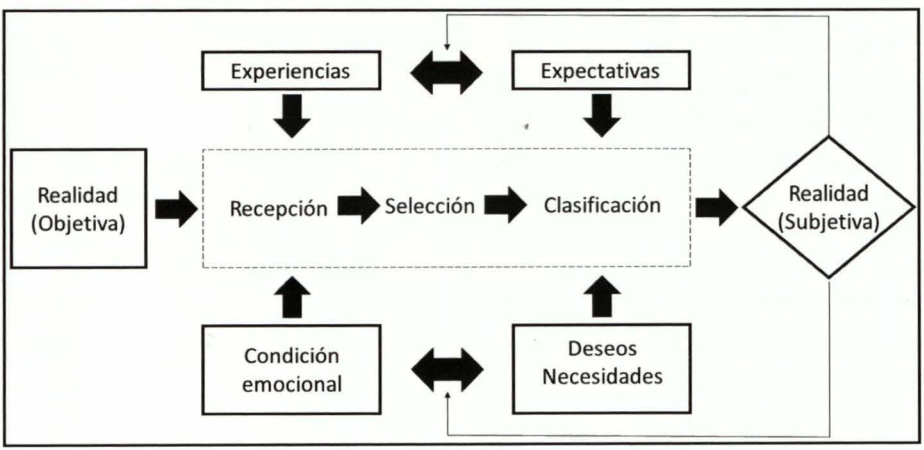
Esta línea de pensamiento toma poco sentido, cuando partimos erróneamente de que en la comunicación humana existe únicamente un lenguaje verbal.

Debemos prestar atención al modo en que nos comunicamos, a lo que irá incluido dentro de este paquete llamado mensaje, a no transmitir inconscientemente otros mensajes que nos lleven a conflictos, pues todo comportamiento es una forma de comunicación. En palabras de Paul Watzlawick: "Es imposible no comunicar algo"[1].

Percepción

Hay una razón principal por la cual no todos interpretamos un mensaje de la misma manera, y se llama percepción.

La percepción es la manera en que nuestro cerebro interpreta los estímulos sensoriales recibidos a través de nuestros sensores, los sentidos. Toma esta información, la relaciona con experiencias almacenadas y forma así una impresión de la realidad física del entorno. En otras palabras, el cerebro se hace una idea de lo que está sucediendo, pero no necesariamente reproduce un reflejo objetivo de la realidad.



Modelo de percepción.

1. WATZLAWICK, Paul; BEAVIN, Janet; y JACKSON, Don. *Teoría de la comunicación humana. Interacciones, patologías y paradojas*. Barcelona: Herder. 1985.

Esto se vuelve más complejo si observamos que, bajo la luz de la anatomía humana, son los sentidos de la vista y el oído los dominantes. Esto nos lleva a pensar que el cerebro no solo puede equivocarse en su interpretación, sino incluso ser manipulado o engañado, como lo hace, por ejemplo, la realidad virtual para la generación de su modelo: "Lo que los ojos ven y los oídos oyen, la mente se lo cree".



¿Qué ves? ¿Una mujer joven o una mujer vieja?.

Como enunciamos anteriormente, la simple respuesta a las sensaciones no resultará suficiente para el cerebro, sino que será además influenciado por las experiencias vividas. Procesamiento que se realizará de manera consciente y, con mayor fuerza, de manera inconsciente.

Este último punto resulta crucial, debido a que serán nuestras experiencias; buenas, malas, conocimientos, capacidades, actitudes, expectativas y prejuicios, las que marquen una diferencia durante la confección de esta interpretación.

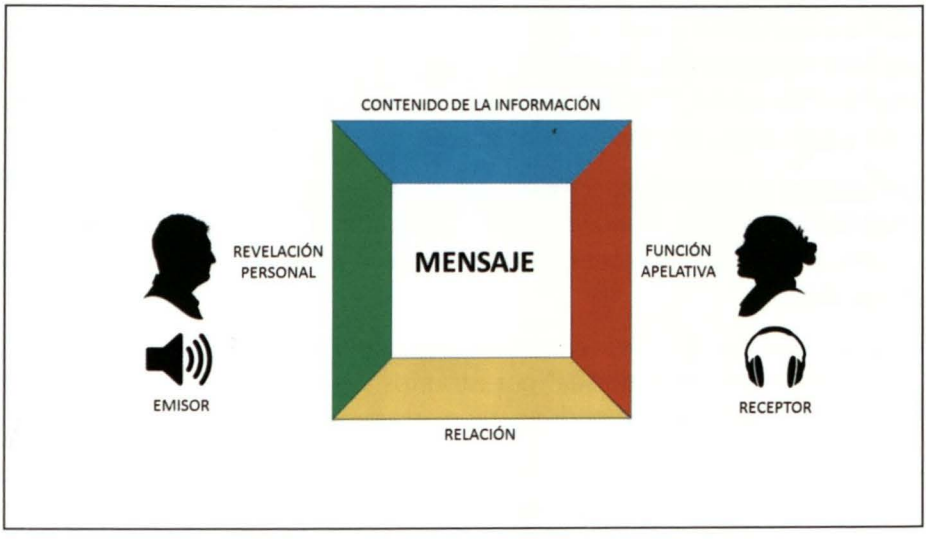
En otras palabras, la información o situación de una realidad objetiva será inconscientemente "reproducida" por nosotros. Se tornará así en una realidad subjetiva e individual, que podría estar marcadamente lejos de la realidad.

Como esto es absolutamente normal, es importante ser plenamente consciente de ello y tomar en cuenta todo el panorama de la situación de una realidad cuando nos comuniquemos y tomemos decisiones, sobre todo en circunstancias críticas.



"Lo más importante en la comunicación es escuchar lo que no se dice". Peter Drucker.

Anatomía de un mensaje



Cuadrante de la comunicación de Schulz von Thun.

El ser humano intercambia información, manifiesta pensamientos y sentimientos a través de la comunicación. Durante este proceso, actuarán emisor, receptor y el uso de un código de mutuo entendimiento. Así, cada mensaje transmitido portará un conjunto de diferentes submensajes y es precisamente esto lo que vuelve al proceso de comunicación interpersonal tan complejo y susceptible de errores.

Para diferenciar la pluralidad de estos submensajes, Schulz von Thun los clasificó en cuatro lados relevantes:

1. Contenido de la información: acerca de lo que informa el emisor

En un principio, el emisor informará sobre el contenido de una información. Hecho esto, podríamos suponer que el tema está resuelto, es decir, la transmisión del contenido de una información. Sin embargo, cada mensaje llevará implícitamente mensajes de revelación personal del emisor y que influirán en el receptor, para que haga o deje de hacer algo.

2. Revelación personal: cómo se presenta el emisor

Durante esta presentación personal, el emisor manifestará su actitud y condición emocional y va en dos niveles:

- Se presenta de manera voluntaria y consciente.
- Se presenta de manera involuntaria e inconsciente.

Como se presenta el emisor, es delicado desde el punto de vista psicológico, ya que aquí se anudan muchos problemas de la comunicación humana. Es determinante la técnica a emplear para transmitir el mensaje: las palabras a escoger, el tono de voz, todo ello acompañado de un coherente lenguaje corporal.

Por otro lado, así es también posible intentar dar una imagen de sí mismo que no corresponde a la realidad (autoenaltecimiento o intento de ocultar la verdadera personalidad).

3. La relación del emisor con el receptor del mensaje: qué opina el emisor del receptor y cómo define su relación

Se manifiesta también en las palabras y el tono de voz empleado, entre otras señales no verbales. El receptor tiene oído agudo para esta parte del mensaje. Aquí es donde registra si se siente valorado o maltratado como persona.

4. La función apelativa: aquello que el emisor quiere que el receptor haga

Casi todos los mensajes cumplen la función de conseguir que el receptor haga o deje de hacer algo. El intento de influenciar al otro puede ser evidente o hallarse escondido, en este último caso hablamos de manipulación.

Un emisor que manipula pone los otros lados del mensaje al servicio de la función apelativa. Parcializa intencionalmente la información para generar efectos determinados en el receptor del mensaje.

Cuando el contenido de la información, la revelación personal y el aspecto relacional son cuidadosamente manejados para conseguir que la función apelativa del mensaje sea más efectiva a nuestro interés, entonces se distorsiona la realidad y únicamente se transforma en un medio para lograr un fin.

Citemos el siguiente ejemplo para explicar los cuatro lados del mensaje:

En un ambiente laboral, se programa una reunión para tratar un tema de carácter urgente e importante. Quien realiza la convocatoria no puede iniciar la reunión, debido a que una de las personas responsables aún no llega.

Cuando finalmente la persona llega, con tardanza, emite el mensaje: "¡Se te pegaron las sábanas!".

¿Es esto lo que realmente quiere transmitir la persona? ¿Logrará esta frase el efecto esperado de que la persona que llega tarde sepa que su tardanza afecta la reunión?

Emisor

Contenido de la información:	Llegaste tarde a una reunión programada.
Revelación personal:	Para mí la puntualidad es un valor importante.
Relación emisor-receptor:	Tú tienes que ser puntual (yo mando aquí).
Función apelativa:	"No quiero que vuelvas a llegar tarde".

Receptor

Contenido de la información:	Llegué tarde a una reunión programada.
Revelación personal:	Le ha molestado mucho.
Relación emisor-receptor:	No sabe que tuve una emergencia porque nunca escucha.
Función apelativa:	"Quiero que renuncies".



Debemos ser conscientes de que los cuatro lados del mensaje actuarán siempre y de forma simultánea. El receptor escuchará exactamente el mensaje con sus cuatro lados, casi como si tuviera cuatro oídos, y el emisor actuará como si usara cuatro lenguas.

Vemos que el receptor escuchará: "Quiero que renuncies" y seguramente reaccionará con una actitud defensiva, lo que complicará aún más la situación.

Por otro lado, resulta interesante considerar, en este ejemplo, que los hombres nos solemos centrar en los hechos y las mujeres en lo relacional, y surgen malentendidos que desencadenan tensiones entre parejas y organizaciones.

Reflexión final

Sobre la base del análisis efectuado, debemos comprender que la verdad no es lo que dice A, sino lo que entiende B[2].

Entonces, es fundamental ser consciente y prestar cuidadosa atención a estos lados ocultos del mensaje, en vez de atender simplemente al aspecto de la transmisión de información.

Atender únicamente la parte del contenido del mensaje generará confusión. De nada servirá tener la razón de la situación, cuando, al mismo tiempo, no tomamos en cuenta de que la relación emisor-receptor es negativa.

2. BIRKENBIHL, Michael. *Formación de formadores, train de trainer. Manual práctico para educadores, profesores y directores de formación de personal de empresas*. Madrid: Paraninfo. 1990.

Atender únicamente la parte de la revelación personal será de poca ayuda. Podremos hacer una buena presentación personal, pero sin el contenido de un mensaje claro y objetivo, permanecerá sin ser entendido.

Aún más complejo es el aspecto del receptor. Él escuchará exactamente el mensaje con sus cuatro lados, casi como si tuviera cuatro oídos, y el emisor actuará como si usara cuatro bocas.

El receptor intentará entender el contenido de la información transmitida por el emisor. Prestará también atención a la presentación personal del emisor: con qué actitud y en qué condición emocional se encuentra. Del mismo modo, analizará la relación que tiene el emisor con él. Este lado es sensible, pues se generan malos entendidos y conflictos, debido a que el receptor reconoce (o cree reconocer) lo que opina o siente el emisor sobre él. Con respecto a la función apelativa, observará qué es lo que el emisor espera de él, si hace o deja de hacer algo.

Lo que hace aún más compleja la comunicación humana es el hecho de que el receptor, en principio, elegirá libremente ante cuál de los cuatro lados del mensaje reaccionar. En otras palabras, la conversación va a adquirir un curso muy diferente, según con cuál de los cuatro oídos el receptor escuche mejor. Muchos receptores, independientemente de la situación de la que se trate, privilegian la escucha de uno de los cuatro oídos, lo que puede generar problemas cuando el emisor privilegia uno distinto.

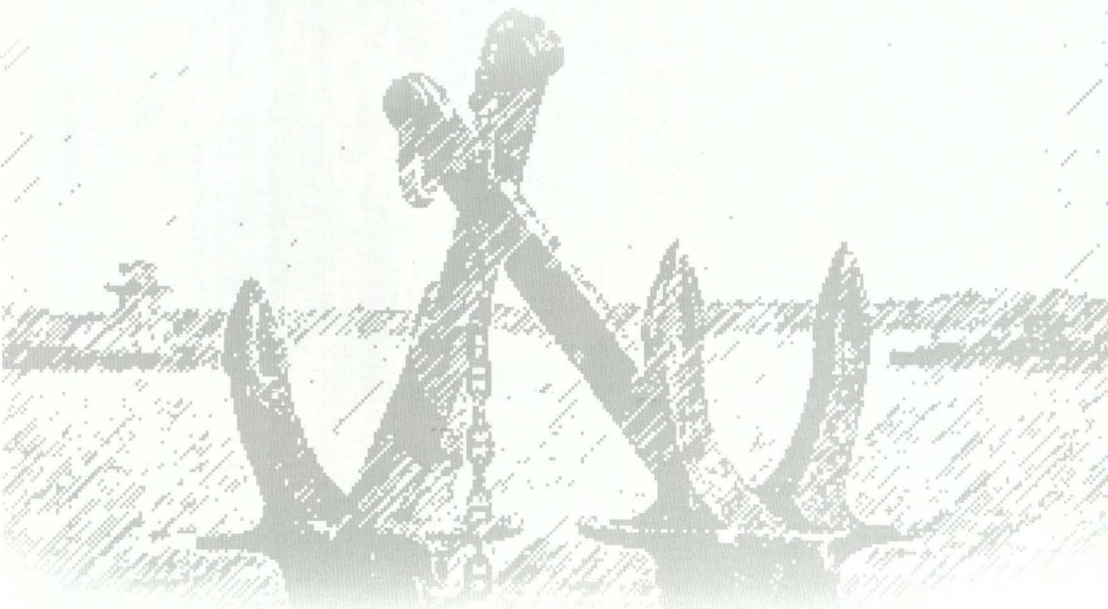
En todo caso, debemos procurar:

- Comunicar e interpretar de forma en que las cuatro vertientes comunicativas estén conscientemente equilibradas.
- Desarrollar el hábito de asegurarnos que seamos comprendidos, solicitando al receptor que nos explique lo que entendió.
- Ejercitar nuestra capacidad de emplear y leer el lenguaje no verbal.
- Cuestionar nuestras percepciones e interpretaciones, ya que es muy probable que estén distanciadas de la realidad.
- Como ejercicio de autoanálisis, seleccionar un comentario que nos hayan hecho y después preguntarnos qué ha percibido cada uno de nuestros cuatro oídos, evaluando así nuestra interpretación inicial.

Finalmente, no olvidemos que no somos máquinas programadas, sino seres humanos, y por ello en toda comunicación humana se creará un vínculo emocional. Hagamos que este vínculo se fortalezca y así conseguiremos mejores resultados. En otras palabras, tengamos siempre en cuenta que: "La gente no recordará lo que dijiste, sino como la hiciste sentir con lo que dijiste".

Bibliografía

- BIRKENBIHL, Michael. *Formación de formadores, train de trainer.* Manual práctico para educadores, profesores y directores de formación de personal de empresas. Madrid: Paraninfo. 1990.
- CONDE FERNÁNDEZ, Ana. Las cuatro orejas de la escucha. 13 abril de 2012. [Consulta: 6 de mayo de 2017]. Disponibleen: http://manuelgross.bligoo.com/20120413-las-4-orejas-de-la-comunicacion-interpersonal-el-modelo-de-schulz-von-thun#.WQ4cptLTfIU
- ESCUELA DE MANDO DE LA REPÚBLICA FEDERAL DE ALEMANIA. *Guía de liderazgo y gestión militar.* Hamburgo. 2014.
- SCHULZ VON THUN, Friedemann. *Miteinander Reden 1 und 2.* Hamburgo. 1998.
- SCHULZ VON THUN, Friedemann. *El arte de conversar.* Barcelona: Herder. 2012.
- WATZLAWICK, Paul; BEAVIN, Janet; y JACKSON, Don. *Teoría de la comunicación humana. Interacciones, patologías y paradojas.* Barcelona: Herder. 1985.
- WITTE, Miguel y MOLINA, Manuela. Apuntes sobre pedagogía: las cuatro partes de un mensaje. Un modelo de la comunicación interpersonal. [Consulta: 30 de mayo de 2017]. Disponible en: http://www.miguelwitte.com/apuntes/comunicacion_interpersonal.html





En Ulm, durante la tercera coalición (1805) para derrocar al Imperio francés, Napoleón empleó una estrategia de aproximación indirecta contra el ejército austriaco al mando del general Mack Von Leiberich, cortándole su línea de comunicación con el ejército ruso, lo que generó su rendición. Óleo de Charles Thévenin.

Liddell Hart y su planteamiento sobre la aproximación indirecta

Capitán de corbeta Kendall Murillo Castillo[1]
Licenciado en Ciencias Marítimas por la Escuela Naval del Perú. Título en Ingeniería Mecánica-Eléctrica por la Universidad de Piura. Oficial calificado en operaciones especiales. Ha seguido el Programa de Comando y Estado Mayor en la Escuela Superior de Guerra Naval. Actualmente se desempeña como segundo comandante del Grupo de Operaciones Especiales Nº 2.



RESUMEN
Liddell Hart, como producto del estudio de las más importantes campañas militares de todos los tiempos, llegó a determinar la superioridad de la aproximación indirecta frente a su contraparte directa, por considerarla más apropiada para enfrentar a un enemigo. Para ello se deben crear condiciones ventajosas que le generen un dilema al adversario, empleando el binomio movilidad y sorpresa, a través de acciones desconcertantes, para desequilibrar su dispositivo antes de atacarlo. Esto permitirá limitar la libertad de acción contraria y potenciar la nuestra. Este artículo tiene por finalidad analizar el planteamiento de Liddell Hart sobre la estrategia de la aproximación indirecta a través de su comparación con otros autores para su mejor comprensión.

PALABRAS CLAVE
Aproximación indirecta, articulación, concentración, dispersión, dislocación psicológica, libertad de acción, sorpresa, movilidad.

ABSTRACT
Liddell Hart, based on his studies of the most important military campaigns, came to determine the superiority of the indirect approach in comparison to its counterpart - the direct approach. He considered the former more appropriate to confront the enemy based on creating advantageous conditions with a combination of mobility and surprise, which results in disconcerting actions that take the enemies out of balance and creates to them a tactical dilemma. With this, enemies will find limitations to they freedom of action while of our forces will increase. This article is aimed to analyze the Hart's Strategy of Indirect Approach comparing several authors in an attempt of contribute with a better understanding on this matter.

KEYWORDS
Indirect approch, articulation, concentration, dispersion, psychological dislocation, freedom of action, surprise, mobility.

Sir Basil Liddell Hart, en su obra *Estrategia de aproximación indirecta*, señala que "el objeto de la estrategia deberá ser el liberar esta batalla bajo las circunstancias más ventajosas. Y cuanto más ventajosas sean esas circunstancias, proporcionalmente menores serán los combates"[2]. De estas palabras se puede determinar el concepto del carácter indirecto que plantea Liddell Hart sobre la estrategia, considerando que ese tipo de aproximación es el medio más sensato y apropiado para enfrentar una campaña, cuando se busca desequilibrar al oponente antes de atacarlo de manera decisiva y de ese modo reducir el desgaste de las fuerzas propias.

1. El presente artículo corresponde a una revisión del trabajo final que el autor presentó en la asignatura Introducción a la Estrategia, en el Curso de Comando y Estado Mayor de 2015. Agradece los comentarios del capitán de fragata (r) y doctor Jorge Ortiz Sotelo, a cargo de dicha asignatura.
2. LIDDELL HART, Basil H. *Estrategia de aproximación indirecta*. Buenos Aires: Editorial Rioplatense. 1973, p. 346.

• Artículo recibido el 10 de junio de 2017, aprobado para su publicación el 26 de junio de 2017

Para profundizar sobre el tema debemos definir ciertos conceptos que plantea Liddell Hart.

- Articulación: este concepto nace del estudio de las diferentes campañas de Napoleón Bonaparte y de su habilidad para determinar objetivos trascendentales del enemigo, sobre los cuales direccionaba su poder militar con la finalidad de crear una brecha y su posterior desequilibrio. Una articulación es, a su vez, vital y vulnerable; y su destrucción o neutralización repercutirá de manera directamente proporcional en el desarrollo de la batalla, e incluso de la guerra.
- Concentración: para una mayor eficiencia de este principio fundamental, Liddell Hart menciona que las fuerzas propias deben concentrarse y aplicarse contra el enemigo cuando este se encuentre disperso, lo cual se logra mediante la dispersión organizada de las fuerzas propias.
- Dislocación psicológica: es aquella que paraliza al enemigo para reaccionar frente a una acción propia. Se logra utilizando la línea de menor expectativa, lo cual, por lo inverosímil de su realización, afectará principalmente al comandante enemigo.

Marco teórico

Napoleón Bonaparte es uno de los más grandes estrategas militares de todas las épocas. Su mayor virtud fue el poder determinar, dentro del caos que produce la guerra, el punto sobre el cual descansaba el equilibrio físico y/o moral de su adversario. Sobre este aspecto de sus campañas se han generado largas discusiones sobre si lo que buscaba era un punto débil donde concentrar su fuerza para quebrar al enemigo, ya que un punto escasamente protegido carece de carácter estratégico; o si era el punto más fuerte donde buscaba concentrarse para obtener resultados decisivos. De estas discusiones se puede inferir que Napoleón no buscaba un punto, sino una articulación, que permitía la transmisión y multiplicación de la fuerza hacia otros puntos. El carácter vital de dicha articulación hacía que esté bien protegida, pero su caída haría temblar los cimientos de todo el despliegue contrario. Este concepto fue muy bien empleado por Napoleón al momento de enfrentar a adversarios más fuertes, maniobrando a fin de obtener ventajas estratégicas y tácticas antes de llegar al enfrentamiento. Tal fue el caso de su primera campaña italiana (1792-1797), en la que evitó que austriacos y piamonteses pudieran reunirse, y se concentró en estos últimos, el más débil de los dos, para luego caer sobre las fuerzas austriacas.



Napoleón Bonaparte logró integrar correctamente los conceptos de articulación, concentración y dislocación psicológica en sus diferentes campañas.

Por otro lado, el general prusiano Carl von Clausewitz, contemporáneo de Napoleón, desarrolló su propia teoría de la guerra desde una perspectiva metafísica. Una de sus mayores contribuciones fue la introducción del concepto de guerra absoluta. En su libro *De la guerra* la define como "un acto de fuerza destinado a obligar a nuestro enemigo a hacer nuestra voluntad". Este concepto involucra el empleo de todos los medios disponibles por parte de los Estados beligerantes, así como la decisión de llegar hasta el límite con la finalidad de derribar e inmovilizar a su adversario[3].

Al analizar las campañas napoleónicas, Clausewitz propuso algunos conceptos pertinentes al arte operacional e identificó el punto de equilibrio como el centro de gravedad, al que definió como el centro de poder y de movimiento del cual todo depende. Profundizando en este concepto, se puede decir que es una fuente de poder desde donde una fuerza militar obtiene mayor libertad de acción y poder combativo, e incrementa su voluntad de lucha, y al que tiene que dirigir el golpe concentrado de sus elementos. Ambos teóricos militares, Liddell Hart como Clausewitz, a pesar de plantear diferentes ideas, avizoraron un punto sobre el cual deben converger todas las fuerzas, ese algo que le daba el balance a toda su organización y que, de ser golpeada, caería toda como un castillo de naipes.

Liddell Hart señala que "La verdadera concentración es el fruto de una dispersión calculada"[4]. Esta frase refleja la íntima relación que existe entre concentración y dispersión, ya que una es producto de la otra; o también podría ser considerado que mientras una es la causa, la otra es el efecto. En ese sentido, podemos mencionar que es importante la aplicación de nuestro poder combatiente relativo (PCR) en condiciones que sean superiores a la del enemigo. Por ello, se debe integrar a la maniobra los conceptos de concentración y dispersión para crear condiciones favorables antes de buscar la batalla. Esto se consigue realizando una dispersión concentrada de las fuerzas propias contra objetivos predeterminados del enemigo, lo que inducirá a la dispersión de estos últimos.

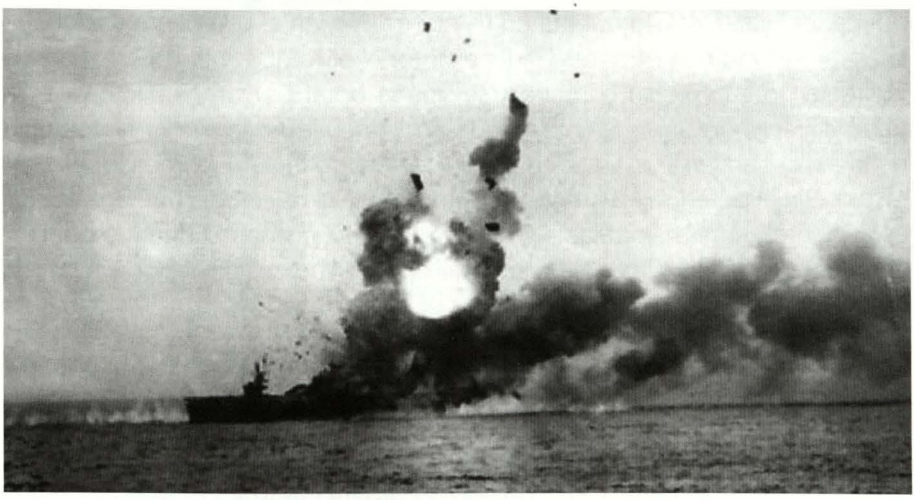
En la última gran ofensiva alemana en 1918, el general Oskar von Hutier, al frente del XVIII Ejército, abrió una brecha entre el V Ejército británico, al Norte, y el III Ejército francés, al Sur. Pero el general Erich Ludendorff, en lugar de explotar esa brecha en profundidad, concentrando a sus fuerzas, optó por dispersarlas en tres direcciones distintas. Este es un claro ejemplo de la mala interpretación de este principio militar.

3. TOLMOS, Yuri. *Clausewitz, concepto, historia y realidad.* Callao: División de Publicaciones de la Escuela Superior de Guerra Naval. 2014.
4. LIDDELL HART, op. cit., p. 358.

Roberto Pertusio expresa:

> "la masa se dispersa en el tiempo y el espacio, o en ambas simultáneamente. La masa en sí es afectada al cumplimiento de un objetivo, cualquiera sea la cantidad de fuerzas que la constituyen, las dimensiones tiempo y espacio, en su vinculación con el empleo de la masa, materializan la dispersión y la concentración"[5].

Añade que los conceptos de concentración y dispersión han sido empleados generalmente en el nivel táctico y no han sido analizados con profundidad en los niveles estratégico operacional y estratégico militar. En ese sentido, menciona que "en el nivel estratégico operacional la dispersión de la masa, en el tiempo y espacio, estará en la combinación de los esfuerzos, indicando el grado de concentración de la maniobra estratégica operacional"[6]. Por otro lado, al referirse al nivel estratégico militar, explica que la concentración está implícita en este nivel si es que existe un solo teatro de operaciones (espacio), donde opera una fuerza (masa) en un determinado periodo (tiempo). "De haber más de un teatro aparecerá una dispersión espacial; pero tal dispersión existe solo al más alto nivel de la conducción militar, que debe atender u optar en una pluralidad de teatros"[7]. Un ejemplo de esto, a nivel teatro de operaciones en la Segunda Guerra Mundial, fue la batalla del golfo de Leyte, para la



Hundimiento del portaviones USS *Saint-Lo* tras ser impactado por un kamikaze durante la batalla del golfo de Leyte, considerada como una de las más grandes batallas navales de la historia.

5. PERTUSIO, Roberto L. *Estrategia operacional*. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales. 2005, p. 143.
6. Op. cit., p. 144.
7. Op. cit., p. 144.

cual se concentraron las fuerzas navales de dos teatros de operaciones, la del Pacífico Sur, al mando del general Douglas MacArthur, y la del Pacífico Central, a cargo del almirante Chester Nimitz.

Tanto Pertusio como Liddell Hart analizan el principio de concentración y dispersión a través de la naturaleza y características propias de la guerra terrestre y la naval. Pero ambos coinciden en que este principio es dinámico y no se limitan a una definición clásica. Por el contrario, le dan una nueva dimensión donde su correcto empleo, integrado a la maniobra, le permitirá obtener condiciones favorables para romper el balance en una batalla.

La dislocación psicológica, menciona Liddell Hart, se produce fundamentalmente de la impresión que se cause en el comandante enemigo el ver limitada peligrosamente su libertad de acción. Es producto del movimiento, el cual, para conseguir el objetivo deseado en la mente del enemigo, debe ser inesperado, a través de un modo de aproximación indirecta, ya sea por un flanco o a la retaguardia, pero no de manera directa, ya que esto consolida su equilibrio físico y moral, y lo hace más resistente.

En *Estrategia de la acción*, Beaufre afirma que la acción psicológica es un campo inagotable de fuerzas tangibles e intangibles[8]. Asimismo, menciona que a través de la psicología se puede compensar teóricamente todas las inferioridades materiales, lo que da un valor decisivo, en el plano internacional, a la estrategia indirecta. Por otro lado, el autor explica que cuando la estrategia indirecta no cumple su cometido, se puede optar por un conflicto prolongado a través de una maniobra de lasitud, la cual busca mellar la voluntad de lucha del adversario. Se puede inferir que tanto Beaufre como Liddell Hart reconocen el potencial existente en el ámbito de la psicología humana, la cual es evidentemente manipulable, y a través de ella se puede adherir o quebrar voluntades con la finalidad de aumentar nuestra libertad de acción y limitar la del adversario.

Análisis crítico

El autor, a través del análisis de algunas de las campañas militares más importantes de la historia, considerando a la guerra como un fenómeno cíclico donde los principios que la gobiernan se mantienen constantes en el tiempo, pudo determinar la superioridad de la aproximación indirecta sobre la directa.

8. BEAUFRE, André. *Estrategia de la acción*. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales. 1975, p. 140.

Para ello se requiere romper paradigmas, lo cual se apoya en el conocimiento del arte y de la ciencia que la guerra implica, utilizando herramientas fundamentales para la maniobra, como la movilidad y la sorpresa, y de ese modo alcanzar una conmoción emocional tal que permita llegar al efecto deseado.

La estrategia de aproximación indirecta considera que, antes de atacar al enemigo, se debe debilitar su resistencia para luego intentar vencerla. Por ello, el conflicto armado es el balance de poder entre dos o más actores involucrados, donde cada uno de ellos intentará desequilibrar la fuerza del oponente de la manera más rápida. Para ello, Liddell Hart propone el uso de acciones paradójicas, aquellas que toman la línea menos esperada, explotando la maniobra y la sorpresa para causar el colapso temporal del enemigo. Estas son las condiciones favorables que se deben alcanzar antes de atacar a un enemigo que se encuentra paralizado momentáneamente, lo que aumenta exponencialmente las posibilidades de éxito.

Para realizar una aproximación indirecta contundente se debe armonizar dentro de la maniobra los criterios de tiempo, espacio, niebla, fricción e inteligencia, a fin de encontrar un punto de aplicación adecuado para golpear con un PCR superior al del enemigo. La aplicación de este tipo de aproximación ocurre cuando las fuerzas que se enfrentan están equiparadas y tienen las mismas probabilidades de vencer o, en el peor de los casos, cuando una fuerza es menor que la oponente. Entonces se requiere formas de acción desconcertantes, que no sean consideradas como posibilidades para el enemigo, por lo que no estará preparado para reaccionar.

Nuestra realidad no ha sido ajena a este tipo de aproximación; tal es el caso de la Primera Expedición Restauradora (1836-1837), donde Chile, con apoyo de un grupo de peruanos exiliados en el extranjero, declaró la guerra a la Confederación Perú-Boliviana por considerarla una amenaza. La expedición del almirante chileno Blanco Encalada partió de Valparaíso y desembarcó tropas en Quilca, desde donde se adentraron hacia Arequipa de acuerdo con el plan establecido. Pero, debido a la distancia, la línea de comunicaciones del Ejército Restaurador con su escuadra se vio vulnerada. En ese sentido, el supremo protector de la confederación, mariscal Andrés de Santa Cruz, ordenó al general Vigil, al mando de una división en la costa, que cortara esta línea de comunicaciones; mientras que en Puquina y en la pampa de Usuña, en los alrededores de Arequipa, se concentraba un ejército poderoso lo que generaba un dilema a los mandos chilenos limitando su libertad de acción, lo que los obligó a firmar el Tratado de Paucarpata (17 de noviembre de 1837) con la única finalidad de retirarse sin ser aplastados.

Carlos Dellepiane menciona:

> "El ejército invasor, cada vez más abatido, temía un ataque de su poderoso enemigo, no podía retirarse a sus barcos porque se había internado demasiado y su repliegue, sin elementos, por una zona hostil y acosado de cerca por el adversario, que ya aparecía sobre su retaguardia, hubiera sido un desastre peor que la más dura derrota en una batalla formal"[9].

Una articulación, de acuerdo con la definición y descripción realizada anteriormente, es vital para los planes del enemigo. Por ese motivo, podemos inferir que por su importancia estará fuertemente resguardada. Este concepto históricamente ha sido integrado al planeamiento militar con el propósito de darle un golpe letal al enemigo al menor costo posible. Si intentamos llegar a la articulación por forma directa, sufriremos un gran desgaste, debido a que se consolidará su defensa y nada nos podrá asegurar que la alcancemos o destruyamos. Esta articulación, que en esencia es lo mismo que el centro de gravedad, amerita un gran esfuerzo para identificarla, llegar a ella y destruirla. Si bien conocemos de su trascendencia, tenemos que determinar cuáles son sus vulnerabilidades y, en función de ellas, identificar objetivos alternos, de menor importancia, pero que sirvan para engañar al enemigo e inducirlo a empeñar medios que lo desgasten antes de golpear su punto de equilibrio. Para ello deberá explotar la movilidad a través de la concentración y dispersión de las fuerzas, con una ejecución sorpresiva que le genere una conmoción psicológica y, consecuentemente, reduzca su libertad de acción. Entonces, debido a lo difícil de poder alcanzar una articulación, es más aparente el empleo de una aproximación indirecta para llegar a él, destruirlo o neutralizarlo y posteriormente explotar esa posición ventajosa para la obtención de los próximos objetivos.

Lograr la dispersión de las fuerzas enemigas debe ser un objetivo básico, pero Liddell Hart menciona que existe una paradoja, pues para lograrlo es necesario que las fuerzas propias estén dispersas[10]. Asimismo, explica que la evolución de las armas de fuego y de los medios de transporte, como el ferrocarril, variaron la aplicación del principio de concentración y dispersión de las fuerzas al nivel táctico y estratégico. Un ejemplo de la correcta aplicación de la aproximación indirecta, basada en la concentración y dispersión, fue la invasión alemana a Francia en mayo de 1940. El plan alemán era simple y atrevido, integrando a los

9. DELLEPIANE, Carlos. *Historia militar del Perú*. Lima: Biblioteca Militar del Oficial. Vol. 1. 1964, p. 335.
10. LIDDELL HART, op. cit., p. 357.





La guerra relámpago o Blitzkrieg integró los medios terrestres mecanizados con la aviación, lo cual, para la época, no tenía precedentes en la forma de hacer la guerra.

tanques y la aviación en el desarrollo de la guerra terrestre, lo cual les permitía profundizar su movilidad y concentración. Los alemanes conocían bien este nuevo concepto de guerra, mientras que los franceses confiaban la defensa de su país en la línea Maginot. Los alemanes se dividieron en tres grupos. El Grupo de Ejército B golpearía los Países Bajos para hacer creer a los aliados que su ataque se concentraría en ese frente. El Grupo del Ejército C se establecería en la línea Maginot para retener a las divisiones francesas. Por su parte, el Grupo A llevaría el peso del ataque, dirigiéndose sorpresivamente por el bosque de las Ardenas, que era la línea de menor expectación, para luego marchar hacia el canal de la Mancha y encerrar a los aliados que estarían luchando con el Grupo de Ejército B.

Esta maniobra sorpresiva generó un efecto psicológico contundente, de tal forma que abrió una brecha en el dispositivo contrario y lo obligó a replegarse para replantearlo. La dislocación psicológica tuvo el efecto deseado, ya que limitó la libertad de acción del oponente tras romper su equilibrio estratégico.

Edward Luttwak considera que "muchas decisiones paradójicas quedan justificadas si se trata de enfrentar a un enemigo con la ventaja de que no pueda reaccionar porque ha sido sorprendido y no se haya preparado, o al menos no es capaz de reaccionar con la rapidez y contundencia necesarias"[11]. La acción paradójica de la línea de menor expectativa se opone al sentido común o el mínimo esfuerzo, que generalmente es empleada por los comandantes que dirigen ejércitos que consideran poderosos, mientras que los ejércitos más limitados en medios y personal evitan el enfrentamiento directo, y actúan más creativamente para lograr la conmoción psicológica a través del binomio movilidad y sorpresa.

Conclusiones

- Es trascendental el estudio de la historia en cualquier campo de la actividad humana, especialmente en el militar, enfocado como un proceso cíclico donde los principios que la rigen son perdurables, aunque se ven afectados por la tecnología. Conociendo las experiencias de otros, un comandante podrá tener un panorama más amplio para su proceso de toma de decisiones.
- La aproximación indirecta es la forma más prometedora y económica de la estrategia, la cual se puede resumir en no buscar el enfrentamiento directo y buscar el desequilibrio del enemigo antes de atacarlo.

11. LUTTWAK, Edward N. *Strategy, The Logic of War and Peace*. Massachusetts: The Belknap Press of Harvard University Press. 1987, p. 8.

- Existe un predominio de los factores morales y psicológicos frente a los físicos. Por ello, la aproximación indirecta está estrechamente relacionada con la influencia que tiene una mente sobre otra, lo cual viene a ser el factor más influyente en la historia humana.
- La creatividad y el ingenio del ser humano son recursos infinitos, y nos permiten desarrollar acciones y planes que rompen esquemas establecidos con la finalidad de obtener un objetivo. Son estas ideas revolucionarias las que han marcado la pauta en la historia militar, y han sido decisivas para el surgimiento de grandes imperios, que tienen en común en el campo militar variadas formas de la estrategia de aproximación indirecta.

Enseñanzas aplicables a nuestra realidad

Considero que actualmente en el Vraem se está desarrollando una estrategia ofensiva de aproximación directa sobre los remanentes de Sendero Luminoso. La articulación o centro de gravedad subversivos son sus mandos político-militares y sus columnas armadas. Esto no hace más que aumentar la capacidad de resistencia y voluntad de lucha subversiva, a través de una guerra prolongada, donde ambos bandos luchan por ganar las voluntades y mentes de la población local.

Para variar, esta situación se requiere de la presencia de todos los sectores del Estado con la finalidad de llevar desarrollo a esas zonas olvidadas de nuestro país, lo que permitirá la identificación y adhesión de la población y sus autoridades locales con nuestra causa. Solo esto permitirá aislar a los terroristas, creando condiciones favorables para su desequilibrio antes de buscar el enfrentamiento. De ese modo se aumentarán nuestras posibilidades de éxito.

Bibliografía

- BEAUFRE, André. *Estrategia de la acción*. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales. 1975.
- DELLEPIANE, Carlos. *Historia militar del Perú*. Lima: Biblioteca Militar del Oficial. Vol. 1. 1964.
- LIDDELL HART, Basil H. *Ensayos obsequiados al cap. B. H. Liddell Hart. Teoría y práctica de la guerra*. Buenos Aires: Círculo Militar. 1965.
- LIDDELL HART, Basil H. *Estrategia de aproximación indirecta*. Buenos Aires: Editorial Rioplatense. 1973.
- LUTTWAK, Edward N. *Strategy, The Logic of War and Peace*. Massachusetts: The Belknap Press of Harvard University Press. 1987.
- PERTUSIO, Roberto L. *Estrategia operacional*. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales. 2005.
- TOLMOS, Yuri. *Clausewitz, concepto, historia y realidad*. Callao: División de Publicaciones de la Escuela Superior de Guerra Naval. 2014.


331

Perspectiva e importancia de las relaciones de cooperación de defensa entre las Repúblicas del Perú e Indonesia

Capitán de navío José Cabrera Ramírez
Calificado en Guerra de Superficie e Ingeniería Naval. Siguió los cursos Básico de Inteligencia, Básico de Estado Mayor, Comando y Estado Mayor, y Alto Mando, y el curso de Dirección Estratégica para la Defensa y Administración de Crisis (Cedeyac). Asimismo, las maestrías en Ingeniería con mención en Ciencias Energéticas en la Universidad Nacional de Ingeniería, en Administración Marítima Portuaria en la Escuela Nacional de la Marina Mercante, y en Política Marítima en la Escuela Superior de Guerra Naval. Ha sido segundo comandante de los BAP *Amazonas*, *Supe* y *Velarde*, comandante del BAP *De Los Heros*, comandante de la Base Naval de Chimbote, subinspector interno de la Comandancia General de Operaciones del Pacífico, subdirector de Administración de Bienes e Infraestructura Terrestre, agregado de Defensa y Naval de la Embajada del Perú en la República de Indonesia y concurrente con Singapur. El 1 febrero de 2017 asumió el cargo de comandante del BAP *Guardiamarina San Martín*.



RESUMEN
En 2014 se iniciaron las tratativas diplomáticas para inaugurar una Agregaduría de Defensa y Naval peruana en Indonesia, país asiático con el que mantenemos relaciones desde 1975. Se trató de un proceso dificultoso, debido a las diferencias culturales, religiosas y de muchos aspectos entre nuestras naciones, que sin embargo se llevó a cabo con éxito. El Perú es desde entonces el tercer país latinoamericano en contar con una agregaduría militar en Yakarta, luego de Brasil y México.

PALABRAS CLAVE
Indonesia, sudeste asiático, Yakarta, estrecho de Malacca, Simposio Naval del Océano Índico.

ABSTRACT
In 2014 started the diplomatic treatments to settle down a Peruvian Office of Defense and Naval Attaché in Indonesia, Asian country we have relationship with since 1975. It was a difficult process, due to the cultural, religious and other differences between our nations, that, despite of it was carried out successfully. Peru is since then the third Latinamerican country that counts on a Military Attaché in Yakarta, after Brasil and Mexico.

KEYWORDS
Indonesia, south-east Asia, Yakarta, strait of Malacca, Naval Symposium of the Indian Ocean.

Introducción

Las Repúblicas del Perú e Indonesia cuentan con relaciones diplomáticas desde el 12 de agosto de 1975.

Indonesia es un país exótico y de escasa familiaridad en esta parte del hemisferio occidental. Sin embargo, cuenta con gran potencial de desarrollo en diferentes áreas, como el económico, tecnológico o el de infraestructura.

• Artículo recibido el 16 de mayo de 2017, aprobado para su publicación el 22 de junio de 2017

En un esfuerzo coordinado y mancomunado multisectorialmente en 2014 entre la Embajada del Perú en Yakarta (Indonesia), a través del jefe de esa misión diplomática (en aquel entonces el embajador Roberto Seminario Portocarrero), el Ministerio de Relaciones Exteriores, el Ministerio de Defensa y la Marina de Guerra del Perú, se inició con visión de futuro el proyecto que emprendería el camino para la apertura de una Agregaduría de Defensa y Naval en el país del sudeste asiático, de cara a incrementar la proyección y presencia del Estado peruano en esa zona geográfica, vista comúnmente como una región remota y conocida como el Extremo Oriente.

Es evidente que, a lo largo de la historia, el continente asiático ha sido y continúa siendo un actor con un rol preponderante sobre las otras regiones, en aspectos culturales, económicos, tecnológicos, intercambio de mercancías, etc. Más aún en la actualidad, cuando los grandes mercados emergentes del mundo están concentrados en esa parte del planeta. Así tenemos a China, el gran proveedor mundial, India, Pakistán, Filipinas, Vietnam, Indonesia, entre otros, con aproximadamente el 44% de la población mundial, que son creadores de un inmenso volumen de comercio que fluye en su gran mayoría por vía marítima por la región Indo-Asia-Pacífico.

Todo ello hace que hoy en día los reflectores apunten hacia Asia como una región prometedora y con vastas oportunidades a tener en consideración en las relaciones e intereses entre los Estados, en adición a los tradicionales continentes americano y el Viejo Mundo.

También es cierto que en la referida región existen los llamados "puntos calientes", los cuales sin duda afectan la estabilidad de la paz regional, como la disputa de áreas marítimas entre China y ciertos países del sudeste asiático en el mar del Sur de China, dentro del cual se encuentran las islas Spratly y la región Natuna, esta última en la jurisdicción de Indonesia, rica en pesca, yacimientos de gas natural y petróleo. También se aúnan, entre otros problemas, la piratería en el estrecho de Malacca y el proyecto de Corea del Norte referido a su ambicioso programa de misiles balísticos nucleares y, por supuesto, la condena mayoritaria de los países integrantes de las Naciones Unidas, como también sanciones y bloqueos por parte de las potencias mundiales.

Durante el Simposio Naval del océano Índico llevado a cabo en enero de 2016 en la ciudad de Daca (Bangladesh), la Marina de Guerra del Perú tuvo participación como país invitado a través de la Agregaduría en Indonesia. En esa ocasión el profesor de Estrategia de la Academia de Guerra Naval de la Armada de Estados Unidos, Toshi Yoshihara, sostuvo durante su ponencia que la región

Indo-Pacífico constituía una extensa zona marítima y vital, que tomará cada vez mayor peso en los asuntos políticos, económicos y militares del mundo. Por ejemplo, potencias como Estados Unidos han buscado reequilibrar sus compromisos y recursos especialmente hacia el Asia.

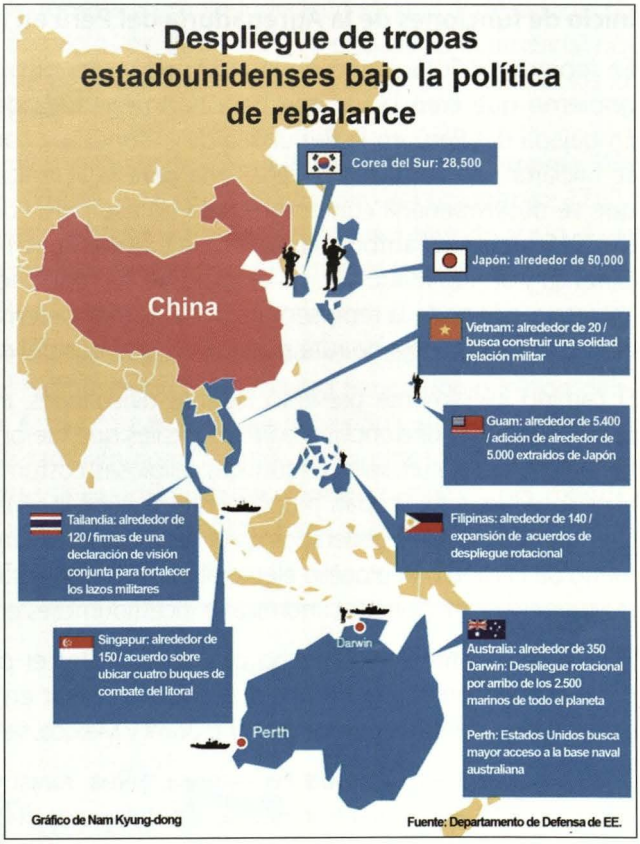


Figura 2. Visión estratégica del Indo-Asia-Pacífico. Fuente: Sea Power Centre Australia.

Aproximadamente 70.000 buques cruzan el océano Índico cada año con sus rutas, lo que constituye las más importantes líneas de comunicaciones marítimas del mundo. En ellas se encuentran importantes estrechos como Ormuz, Bab-el-Mandeb y Malacca.

A través de esos estrechos circulan los buques tanqueros más grandes del mundo transportando hidrocarburos del golfo Pérsico hacia los más grandes centros de consumo de Asia y también una gran cantidad para el comercio global. Cerca de 40% del mencionado tráfico pasa por el estrecho de Malacca. Cada día aproximadamente 15,5 millones de barriles de crudo o casi el 40% del crudo mundial proviene del estrecho de Ormuz[1].

1. BANGLADESH NAVY JOURNAL. *Challenges and Cooperation in the IOR*. 2016, pp. 2-3.

Inicio de funciones de la Agregaduría del Perú en Indonesia

En febrero de 2015, luego de la publicación del dispositivo legal a nivel del gobierno que creó la vacante para la Agregaduría de Defensa y Naval a la Embajada del Perú en la República de Indonesia y concurrente en Singapur, se iniciaron los trámites en Cancillería para la acreditación del primer oficial que se desempeñaría como agregado en ese país. Fue así que el 11 de abril de 2015, luego del arribo a la capital de Indonesia, se informó al Ministerio de Defensa y al Alto Mando Naval el inicio de las funciones de la agregaduría en Yakarta, y por ende la representación del sector Defensa y la Institución, y con ello se generó la hoja de ruta que marcó los hitos del rumbo a seguir.

El camino inicialmente presentó algunas dificultades, influenciado sobre todo por las marcadas diferencias y barreras locales que fueron manifestándose con el tiempo, como las culturales, lingüísticas, religiosas, costumbres y, de forma general, al estilo de vida de un país propiamente musulmán. A ello se aunaban factores internos coyunturales generados en el Perú, como la alarma preventiva del fenómeno de El Niño o el proceso electoral presidencial existente en aquel entonces, que generó restricciones económicas e incertidumbres en los diferentes niveles.

El Perú se constituía con mucho orgullo en el tercer país latinoamericano en contar con la presencia de una agregaduría militar en Yakarta, luego de que países líderes de América Latina, como Brasil y México, se instalaran el año previo.

Brasil tenía una agregaduría de defensa, aérea, naval y militar; mientras que México contaba con una representación del sector defensa y aéreo.

A continuación, se presenta una reseña general sobre Indonesia, especialmente sobre su rol e importancia.

Importancia de Indonesia en el contexto del sudeste asiático

Indonesia es un país islámico localizado en el sudeste asiático y dentro de una excelente posición en el anillo del océano Pacífico suroccidental. Comparte la cuenca del océano Pacífico e Índico, lo que lo convierte en un Estado bioceánico con fronteras terrestres con Papúa Nueva Guinea, Timor Oriental y Malasia. Es multicultural, tropical y con abundante biodiversidad, poseedor de una riqueza lingüística particular (existen entre 150 y 200 dialectos). El idioma común que lo unifica es el bahasa o lengua indonesia. Por otro lado, alberga una importante diversidad de población de países asiáticos, como China, India, Corea, Malasia y Filipinas.

Apelando a la historia, Indonesia logró su independencia el 9 de agosto de 1945, luego de más de tres siglos de dominación y explotación comercial holandesa, lo cual lo hace un país relativamente joven, próximo a celebrar los 72 años de vida independiente.

Indonesia cuenta con una superficie de 1.919.440 km^2, aproximadamente 31% más grande que el Perú. El país está conformado por un conjunto de 17.502 islas y por ello es el Estado archipiélago más grande del mundo y, sin duda alguna, en un país marítimo por excelencia, con los retos y oportunidades que le confiere tal condición.

Las líneas costeras de ese país asiático están bañadas por las aguas de dos importantes océanos, el Pacífico é Índico. Indonesia ocupa una posición geoestratégica privilegiada. Actúa como punto de conexión y especie de bisagra entre ambos océanos y también con Oceanía. Es su entorno geográfico se circunscriben importantes líneas de comunicaciones marítimas del mundo. Desde el siglo VII la ruta de la seda y especias tuvo gran importancia cuando

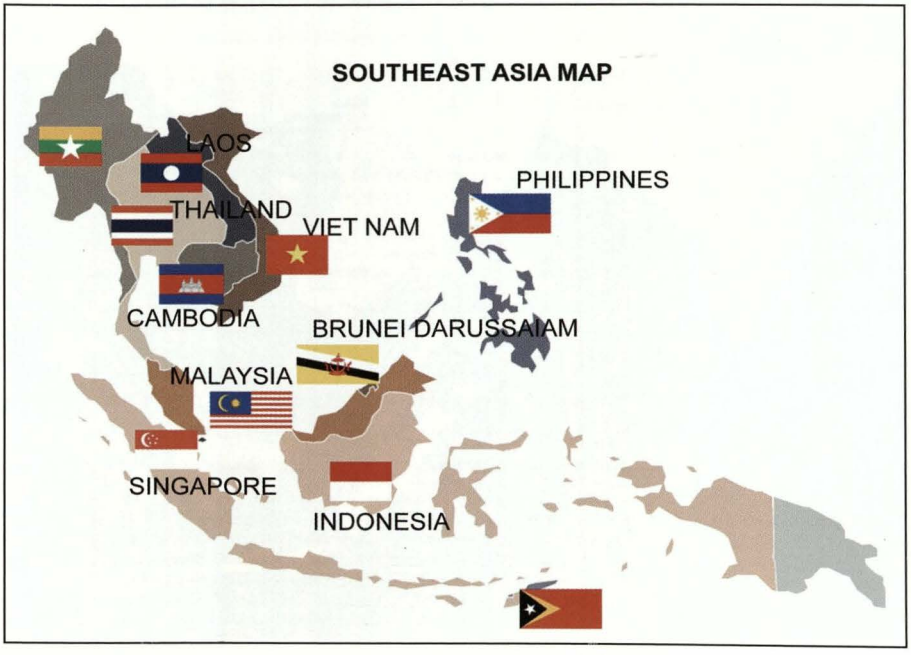


Figura 3. Mapa de la región del sudeste asiático. Fuente: *Libro Blanco de Defensa de Indonesia.*

2. MINISTERIO DE DEFENSA DE INDONESIA. *Libro Blanco de Defensa.* 2015, p. 7.

se comenzó a comerciar con China e India. Hoy estas rutas continúan siendo relevantes y con certeza lo seguirán siendo en los años venideros.

Las aguas de Indonesia también conforman parte del mar del Sur de China, conjuntamente con la de otros países de la región. "Esta región tiene una estratégica posición geográfica y un alto valor económico en recursos naturales"[2].

En ese orden de ideas, el actual Gobierno indonesio viene impulsando una política nacional para crear nuevas y mejores infraestructuras marítimas y portuarias. Para ello, demanda mayores construcciones navales e inversiones, tanto nacionales como internacionales.

Por otro lado, la presencia en aguas jurisdiccionales indonesias del estrecho de Malacca, que comparte geográficamente con Malasia, le otorga un valor estratégico también importante desde el punto de vista del transporte del comercio marítimo.

Así, por ejemplo, de acuerdo con el Simposio Naval del Océano Índico 2016, existen cifras que indican que el 70% del petróleo importado por China proveniente del golfo Pérsico es transportado por el referido estrecho, y que para 2020 la cifra aumentaría a 76,8%, según información de la Armada de Bangladesh.



Figura 4. Estrecho de Malacca. Fuente: Google.

3. SEA POWER CENTRE-AUSTRALIA. *Protecting the Ability to Trade in the Indian Ocean Maritime Economy*. 2014, p. 65.

Asimismo, grandes descubrimientos de reservas de gas natural provenientes de Mozambique y Tanzania podrían eventualmente convertir al este de África en el tercer más grande exportador de ese combustible a nivel mundial, con destinos primarios a países como India y China. "Esto podría permitir un nuevo y potencial flujo de gas natural líquido proveniente de Mozambique o Tanzania hacia India y el este de Asia vía el estrecho de Malacca"[3].

Indonesia cuenta con extensas líneas costeras que suman 54.716 km y un vasto dominio marítimo. Ello conlleva, sin duda, a grandes desafíos por parte de los Gobiernos de turno respecto a la seguridad marítima que lo vincula, dado que la tarea de resguardar sus importantes recursos marinos vivos y no vivos (como la pesca, el petróleo y el gas natural, así como las amenazas tradicionales y no tradicionales existentes) lo convierte en altamente vulnerable.

La cantidad de población indonesia lo posiciona como el cuarto país más populoso del planeta y con la mayor población musulmana a nivel mundial, un mercado interno cercano a 259 millones de personas, y una tasa de crecimiento poblacional de 1,4%. Destaca un papel clave en el sostenimiento y crecimiento de la economía interna del mayor archipiélago del mundo, que experimenta una tasa promedio de 5% anual durante la última década.

En los campos político, militar y económico, Indonesia es el país referente del continente del sudeste asiático:

1. Campo político: Indonesia es miembro fundador de la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN) desde el 8 de agosto de 1967. La sede del bloque se encuentra en Yakarta e integra a economías importantes de esa región, como Filipinas, Malasia, Singapur, Tailandia, Vietnam, Brunéi Darussalam, Camboya, Laos y Miambar.

   Desde el punto de vista político, su importancia radica en el rol que juega al articular el diálogo e integración en la región Asia-Pacífico a través de iniciativas como ASEAN+3, que incluye a actores mundiales como China, Japón y Corea, y la ASEAN+6, y que considera adicionalmente a India, Rusia, Australia, Nueva Zelanda, otros.

2. Campo económico: Se considera a Indonesia, después de China y Japón, y junto a la India, como uno de los países con mayor interés actual y futuro en el contexto asiático.

   Indonesia cuenta con un PBI aproximado de 870.000 millones de dólares americanos en términos nominales. Se trata de la mayor economía del sudeste asiático, la quinta de Asia, y decimosexta a nivel mundial.

3. Campo militar: las tres fuerzas armadas fueron creadas a 1945 de 1946, luego que Indonesia lograra su independencia tras la colonización holandesa y ocupación japonesa, con la finalidad de preservar su soberanía e integridad territorial. Cuenta aproximadamente con 476.000 efectivos y una reserva militar de 400.000 personas, características que la convierten en la más grande y poderosa del sudeste asiático.

Perspectivas de cooperación en el campo de la defensa

Como parte del inicio de las relaciones cooperativas entre el sector Defensa del Perú e Indonesia, en abril de 2015 se presentó, a través de la Agregaduría de Defensa y Naval en Yakarta, un Proyecto de Acuerdo Interinstitucional propuesto por la Marina de Guerra del Perú a la Armada de Indonesia. El proyecto quedó pendiente de negociación hasta la firma de un Acuerdo de Cooperación a nivel de Ministerios de Defensa, el cual proporcionaría el marco legal.

Fue así que en julio de 2015 se priorizó y propuso a la contraparte indonesia, de forma coordinada entre la Agregaduría, el Ministerio de Defensa y la Cancillería del Perú, un proyecto de acuerdo de cooperación en el cual se establecían las materias de cooperación entre ambas partes; entre ellas, operaciones de paz, industria militar, I+D, educación y entrenamiento, intercambio de visitas.

Las negociaciones se iniciaron a través de un Proyecto de Carta de Intención de Cooperación en Defensa, la cual sería celebrada en una primera etapa, para luego orientar el esfuerzo hacia un Memorándum de Entendimiento.

Después de casi dos años de haberse iniciado el proceso de negociación, este se encuentra en su etapa final. Una delegación del sector Defensa de Indonesia visitaría próximamente el Perú, con la finalidad de celebrar el acuerdo. Restaría luego iniciar el camino de las negociaciones del proyecto de Acuerdo Interinstitucional con la Armada del país asiático.

Como consecuencia de las buenas relaciones ya alcanzadas con la Armada de Indonesia, la Marina de Guerra del Perú fue invitada a participar en el Segundo Ejercicio Multilateral Naval Komodo, llevado á cabo en Padang-Sumatra del Oeste, entre el 11 al 17 de abril de 2016. La Marina de Guerra del Perú participó como observador a bordo del KRI *Makasar* por primera vez, en un ejercicio operacional en el área de las islas Siberut y Sipora (Mentawai), en esa parte de la región del sudeste asiático. El objetivo del ejercicio multilateral estuvo orientado a incrementar la confianza, interoperabilidad y coordinación



Figura 5. Industria militar indonesia. Fuente: *Libro Blanco de Defensa de Indonesia.*

entre las Armadas de los países que conforman el Simposio Naval del Pacífico Occidental (WPNS), especialmente en maniobras navales, interdicción marítima, operaciones de mantenimiento de paz, ayuda humanitaria, entre otros aspectos. Participaron 33 buques y 19 aeronaves de 18 Armadas del mundo, entre ellas Indonesia, Estados Unidos, Francia, Rusia, Japón, China, Singapur, Filipinas, India, etc.

A su vez, la Marina de Guerra del Perú ha invitado a su par indonesio para participar en el Ejercicio Multinacional UNITAS Pacífico y Anfibio 2017. Indonesia ha aceptado la propuesta y confirmado su participación.



Figura 6. Astillero PT PAL Indonesia. Fuente: *Revista Astillero PT PAL.*

En el área de la industria militar, y como parte de la política de defensa, Indonesia trabaja en su objetivo de alcanzar una industria fuerte, independiente y competitiva, con la finalidad de soportar la defensa nacional, la seguridad y el desarrollo del crecimiento económico del país. La prioridad de los programas está orientada al desarrollo de submarinos, buques de guerra, misiles, radares, jets de combate, tanques medianos, vehículos anfibios, entre otros. Para ello cuentan con un Comité de Políticas de la Defensa Industrial, encargado de formular y evaluar las políticas de dicha industria.

En el área de las construcciones navales y en relación con uno de los campos de cooperación considerado en la Carta de Intención y en el Proyecto del Acuerdo Interinstitucional entre la Armada de Indonesia y la Marina de Guerra del Perú, aquel país cuenta con el Astillero PT PAL Indonesia (Persero), localizado en la cuidad de Surabaya (Java), segunda ciudad en importancia de Indonesia, arsenal dependiente del Ministerio de Defensa y que se constituye como el más importante de la región del sudeste asiático.

Este astillero ha construido dos buques LPD multipropósito clase Makasar para la Armada de ese país, con transferencia tecnológica coreana, similares al proyecto LPD Clase Pisco de la Marina de Guerra del Perú, construcción a cargo del Servicio Industrial de la Marina (SIMA).



Figura 7. Submarino *209/1400*, Armada indonesia. Fuente: Google.



Figura 8. Fragata misilera *Sigma 10514* (KRI Hasanuddin). Fuente: Google.

Se pudo contar con la autorización de la Armada y del Ministerio de Defensa de Indonesia en octubre de 2015 para realizar una visita técnico-operacional de cinco días al LPD KRI *Surabaya* con un representante del SIMA y de tres días al astillero PT PAL. Se recibió el apoyo indonesio en la obtención de importante información para el proyecto en ejecución del LPD Clase Pisco.

Asimismo, PT PAL ha exportado a la Armada de Filipinas una unidad del mismo tipo con algunas mejoras y variantes operacionales, la cual fue entregada durante el primer semestre de 2016 al referido país.

Por otro lado, el Gobierno indonesio ha ordenado la construcción de tres submarinos del tipo 209/1400 al astillero coreano Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering (DSME). Dos de ellos serían entregados a finales de 2018 y el tercero será construido en el astillero PT PAL Indonesia, bajo la supervisión coreana. Se ha negociado el traspaso de transferencia tecnológica entre ambas partes y capacitado en Corea a un grupo importante de ingenieros y personal calificado del referido astillero indonesio.

PT PAL estaría concluyendo próximamente el proyecto de construcción de facilidades de talleres para el proyecto de construcción y mantenimiento mayor de submarinos convencionales tipo 209, de los cuales la Armada de Indonesia cuenta con dos unidades.

También el astillero indonesio viene participando en la construcción de dos fragatas misileras Clase Sigma 10514 de diseño modular, en asociación con el astillero holandés Damen Schelde Naval Shipbuilding.

Otras unidades navales de diferentes tipos y propósitos, diseñadas y construidas enteramente en el referido astillero indonesio, son las unidades misileras rápidas de ataque de 60 metros de eslora, patrulleras rápidas de 57, 38, 28 y 14 metros de eslora, barreminas, buques mercantes hasta 50.000 DWT, entre otras.

Conclusiones

Indonesia constituye una economía emergente y un actor político, económico y militar importante a nivel del Asia. Asimismo, cuenta con un mercado relevante en el mundo, y está orientado a través de sus políticas de defensa a desarrollar una industria militar pujante soportada por capacitación, entrenamiento y transferencia tecnológica a través de la cooperación.

Dado los beneficios y oportunidades que podrían alcanzarse y presentarse en el tiempo, producto de las relaciones cooperativas ya iniciadas y orientadas con el sector Defensa y la Armada de Indonesia (como en las construcciones navales u otras que puedan explorarse en el futuro con ese Estado insular), resulta conveniente orientar el esfuerzo institucional para mantener la proyección y presencia internacional de la Marina de Guerra del Perú en esa parte importante de la región asiática, continente donde se encuentra concentrada la mayor población del planeta, y donde el comercio y la tecnología proveniente de esa región juega cada vez un rol más preponderante e influyente sobre otras regiones del mundo, aunado al reforzamiento del prestigio que gana la Institución y el Perú, alineado con la política exterior del Estado peruano.

Bibliografía

- BANGLADESH NAVY JOURNAL. *Challenges and Cooperation in the IOR*. 2016.
- REPÚBLICA DE INDONESIA. PT PAL Indonesia Persero. 2015.
- MINISTERIO DE DEFENSA DE INDONESIA. *Libro Blanco de Defensa*. 2015.
- SEA POWER CENTRE-AUSTRALIA. *Protecting the Ability to Trade in the Indian Ocean Maritime Economy*. 2014.
- SIMPOSIO NAVAL DEL OCÉANO ÍNDICO IONS. 2016.




TUMBES
PIURA
LAMBAYEQUE
LA LIBERTAD
ÁNCASH
CAJAMARCA
AMAZONAS
LORETO
SAN MARTÍN
HUÁNUCO
UCAYALI
CERRO DE PASCO
JUNÍN
LIMA
HUANCAVELICA
MADRE DE DIOS
CUSCO
APURÍMAC
ICA
AYACUCHO
PUNO
LAGO TITICACA
AREQUIPA
MOQUEGUA
TACNA
OCEANO PACÍFICO

El proceso geopolítico: un enfoque integrado de país sostenible

JEAN JESU DOIG CAMINO
Bachiller en Ciencias Marítimo Navales y Licenciado en Ciencias Marítimas Navales por la Escuela Naval del Perú. Graduado del Centro de Altos Estudios Militares. Magíster en Estrategia Marítima por la Escuela Superior de Guerra Naval, Escuela de Posgrado de la Marina de Guerra del Perú. Candidato al doctorado en Políticas Públicas, Seguridad Nacional y Desarrollo Sostenible por la Universidad Particular Alas Peruanas. Bachiller en Derecho y abogado por la Pontificia Universidad Católica del Perú. Docente de la Escuela de Posgrado de la Marina de Guerra del Perú en las asignaturas de Realidad Marítima, Estrategia Marítima y Política Marítima. Miembro de número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.



"... la determinación de los elementos, factores y circunstancias que concurren en el dominio de un espacio dado, es hoy día una ciencia autónoma. La sistematización de tales factores y elementos, tiene la denominación de Geopolítica."[1]

RESUMEN
Este ensayo desarrolla un ejercicio de razonamiento intuitivo, dialéctico y sistémico empeñado en contribuir a la formación del criterio geopolítico, con un enfoque integrado de país sostenible comprometido con la seguridad y el desarrollo. Expone las bases teóricas que sustentan el desarrollo práctico del proceso geopolítico, mediante la sistematización de factores y elementos que concurren en el dominio de un espacio dado. De especial importancia es el tratamiento metódico que emplea para operativizar el concepto de intereses nacionales con el contenido espacial de un todo integrado, y su relación con la política de Estado a través de valores nacionales. El ensayo culmina con una propuesta metodológica de utilidad para la docencia, contrastando experiencias nacionales y extranjeras, que permite plantear al país nuevos lineamientos de acción académicos y culturales con el propósito de contribuir a diseñar estructuras espaciales eficientes orientadas a cristalizar una política integrada de Estado.

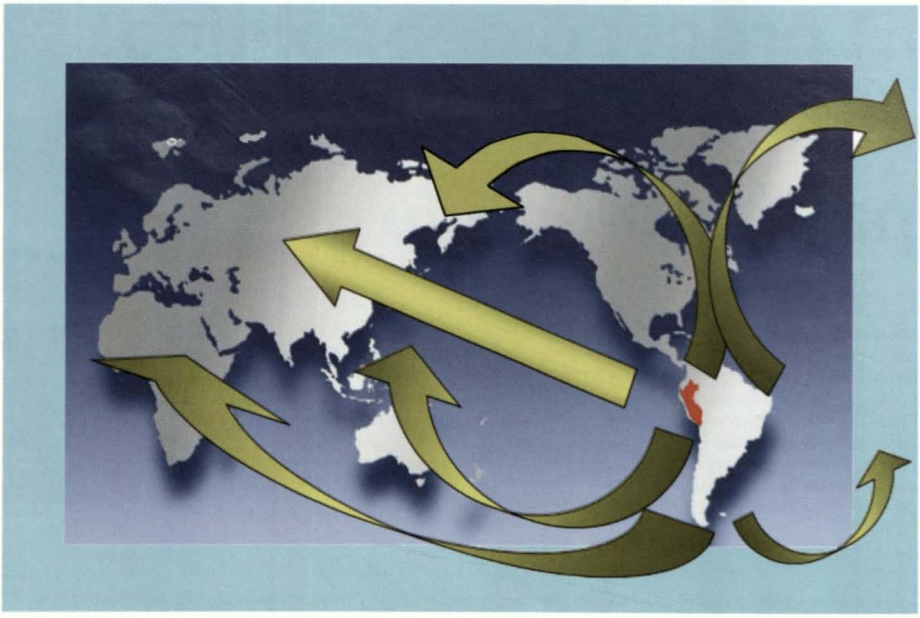
PALABRAS CLAVE
Razonamiento intuitivo, dialéctico y sistémico; país sostenible, seguridad y desarrollo, proceso geopolítico, sistematización de factores, intereses nacionales, valores nacionales, estructuras espaciales eficientes, política integrada de Estado.

ABSTRACT
This essay develops an exercise of intuitive, dialectical and systemic reasoning committed to the formation of the geopolitical criterion with an integrated sustainable country approach by commitment to security and development. It exposes the theoretical bases that support the practical development of the geopolitical process, through the systematization of factors and elements that concur in a given domain. Of special importance is the methodical treatment used that operates the spatial concept of national interests as an integrated whole, and its relation with State policy through national values. The essay culminates with a methodological proposal useful for teaching, contrasting national and foreign experiences, which allows the country to propose new guidelines for academic and cultural action with the purpose of contributing to the design of efficient space structures committed to crystallize an integrated State policy.

KEYWORDS
Intuitive, dialectical and systemic reasoning, sustainable country, security and development, geopolitical process, systematization of factors, national interests, national values, efficient space structures, integrated State policy.

1. CASTAÑÓN, Emilio. *Geopolítica e historia*. Tesis doctoral, Pontificia Universidad Católica del Perú. 1946, p. 20.

• Artículo recibido el 18 de julio de 2017, aprobado para su publicación el 24 de julio de 2017



Visión: país sostenible.
Misión: proteger los intereses nacionales. a fin de contribuir al bien común.
Valores: dignidad, libertad, igualdad, justicia, diversidad y solidaridad.

Introducción

El proceso geopolítico es respuesta al pensamiento estratégico aplicado a la realidad sensible y razonada, explicado por la importancia de dominar espacios de seguridad y de generar procesos de desarrollo para instituciones públicas y privadas.

El enfoque integrado de seguridad y desarrollo del proceso geopolítico motiva y justifica el tema abordado en este ensayo, siguiendo la evolución del estudio de la geopolítica desde su origen, precedida en el tiempo por el pensamiento dialéctico, hasta la actualidad en el mundo globalizado que vivimos.

De un enfoque inicial por dominar espacios de poder, la geopolítica ha evolucionado en la historia de las sociedades y civilizaciones atraída por integrar procesos de desarrollo social y humano en el mundo, pasando de una disciplina académica propia de la defensa y seguridad de la sociedad política al desarrollo y bienestar de la sociedad civil como un todo en su conjunto.

Este ensayo se desarrolla en tres partes, siguiendo el proceso mental del pensamiento dialéctico de cinco fases sucesivas e iterativas: percepción, análisis, visión, evaluación y creación, considerando la naturaleza fáctica de la disciplina para diseñar y aplicar un método de estudio e investigación sustentado en postulados que derivan de constantes históricas.

El epígrafe que se presenta resume la idea central del pensamiento guía aplicado al ensayo con un enfoque integrado y sistémico del proceso geopolítico, comprometido con una visión de país sostenible por la seguridad nacional y el desarrollo sustentable.

1. Bases del proceso geopolítico: relaciones conceptuales

La apreciación de la realidad nacional sustenta el proceso del pensamiento estratégico y geopolítico, que aplicado a la seguridad y al desarrollo del país nos exige percibir el fenómeno nacional como experiencia sensible y esfuerzo intelectual, a través del análisis intuitivo y sistémico de los objetos de la realidad nacional tal como son dados a la conciencia, y del análisis razonado y sustentado a partir del cual se busca inferir rasgos esenciales de experiencia y conocimiento.

El estudio de la realidad nacional obliga revisar los principios de geopolítica, que corresponden a diez postulados inferidos del comportamiento de las sociedades humanas, a través de diez constantes históricas que vinculan el desarrollo y la seguridad de tales sociedades, en relación con la geografía que las sostienen y sustentan[2].

Las bases del proceso geopolítico aplicado al ámbito nacional comprenden el estudio sistémico de factores y elementos, que se sustentan en relaciones conceptuales como historia y geografía, realidad e intereses, política y estrategia, estrategia y geopolítica, geopolítica y política, intereses y política, conciencia y cultura; así como corresponden al análisis de los postulados de geopolítica aplicados a la realidad en relación con los intereses nacionales en cinco factores espaciales de estudio, para resolver la situación problemática investigada[3].

---

2. CASTAÑÓN, Emilio. *Geopolítica e historia*. Tesis doctoral, Pontificia Universidad Católica del Perú. 1946, p. 22.
3. DOIG, Jean Jesu. Geopolítica portuaria nacional: retos y posibilidades. 2016a. En: *Revista de Marina*, año 109, nro. 3, p. 133.

Percepción espacial de la situación y relaciones de tensión

U: Pensamiento estratégico y geopolítico

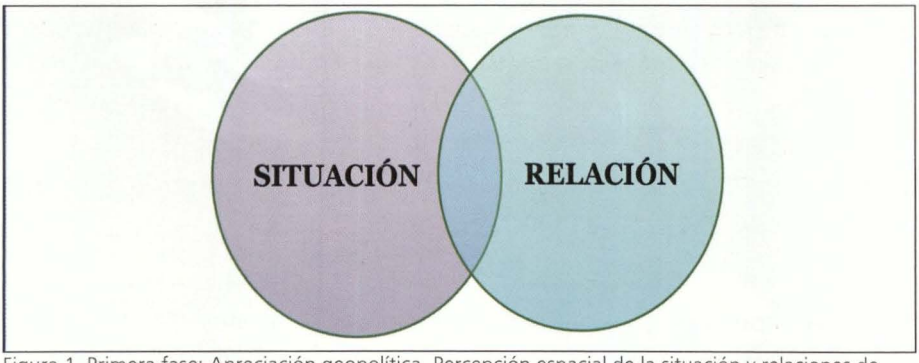


Figura 1. Primera fase: Apreciación geopolítica. Percepción espacial de la situación y relaciones de tensión dialécticas centro-periferia.

a. Historia y geografía

El pensamiento geopolítico ha evolucionado desde los orígenes de la civilización humana, al inicio con sociedades históricas como la sumeria, helénica, islámica y cristiana, cuando el hombre pasa de la cultura nómada a la urbana, al constituir ciudades —de recolector y cazador a dominar la naturaleza—, con una percepción espacial nueva de relaciones de poder de centro y periferia[4], que aún mantenemos.

Esta concepción inicial se perfecciona con Aristóteles en su obra *La política*, al condicionar la política a las características geográficas de las ciudades-estado griegas, pensamiento geopolítico que se desarrolla hasta nuestros días, en dos grandes etapas demarcadas por un hecho histórico y trascendental para la civilización humana: la Segunda Guerra Mundial, y evoluciona de un enfoque de defensa y seguridad en un extremo al de desarrollo y bienestar en el otro.

Antes de la Segunda Guerra Mundial, en 1904, Halford Mackinder (1861-1947) en Inglaterra remarca el fundamento del pensamiento geopolítico de esta primera etapa, sustentado en la influencia de las fuerzas de la naturaleza en las relaciones espaciales del poder político mundial, corriente de pensamiento predominantemente difundida por geógrafos que tiende a confluir en esta etapa con Friedrich Ratzel (1844-1904) y Rudolf Kjellén (1864-1922), y culmina con Karl Haushofer (1869-1946) de la escuela alemana.

4. THOMPSON, William. Indicios de un futuro viable. 1979. En: *Facetas*, vol. 12, nro. 3, p. 20.

Después de la Segunda Guerra Mundial, Jaime Vicens-Vives (1910-1960) en España precisa en su *Tratado general de geopolítica* (1950) el pensamiento geopolítico de esta segunda etapa, sustentada en la influencia de las fuerzas del hombre en las relaciones espaciales del poder en la política de los pueblos, corriente de pensamiento que nace en la escuela francesa de historia con Fernand Braudel (1902-1985), creador de la geohistoria, pensando en que los geógrafos tengan más en cuenta al tiempo y que los historiadores se inspiren en el espacio, ya que el espacio y el tiempo son medios para el conocimiento de los hombres y sus sociedades.

Ubicación espacial y tensión dialéctica centro periferia

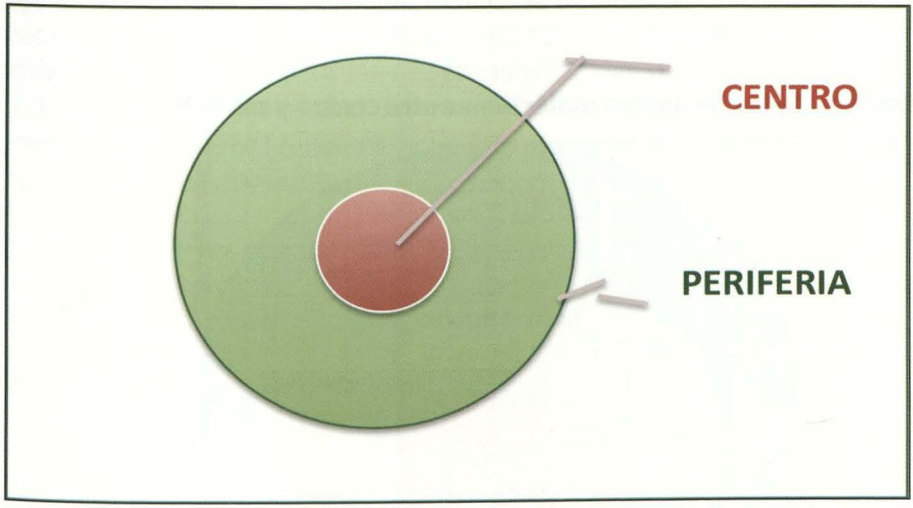


Figura 2. Segunda fase: Concepción geopolítica. Primer ciclo, etapa de percepción espacial de tensiones dialécticas centro-periferia.

La geohistoria es una disciplina indispensable en el estudio de la geopolítica, porque permite explicar el comportamiento espacial de fuerzas en sus diversas formas de poder y poderío, que actúan en las sociedades humanas a través del tiempo, tanto en periodos de larga duración como en las coyunturas, influyendo en distintas actividades —con prioridad en la economía y la cultura—; poder y poderío, que son objeto de estudio en geopolítica toda vez que corresponde a una disciplina fáctica por síntesis de fuerzas naturales y humanas que actúan entre centro y periferia[5].

5. DOIG, Jean Jesu. Geohistoria marítima: Relaciones espaciales del poder en la historia marítima. 2010. En: *Revista de Marina*, año 103, nro. 3, p. 111.

En ambas etapas de evolución del pensamiento geopolítico[6], se mantiene una constante histórica que se expresa en la relación dinámica entre una sociedad del pasado y la estructura geográfica que la sustenta, en "el estudio de un doble vínculo, de la naturaleza con el hombre y del hombre con la naturaleza"[7]; esto es, entre fuerzas naturales y humanas que influyen en las relaciones espaciales de poder, objeto de estudio de la política de los pueblos y sociedades organizadas. El aporte de la escuela peruana de historia a la evolución del pensamiento geopolítico nace con *Geopolítica e historia* (1946) de Emilio Castañón (1917-1994), al identificar postulados geopolíticos por interpretación de constantes históricas en contribución doctrinaria a la metodología para el análisis geopolítico de la realidad nacional[8], a fin de contribuir a diseñar y construir estructuras y sistemas espaciales de eficiencia con un enfoque integral para la seguridad y desarrollo[9].

Análisis de las tensiones dialécticas entre centro y periferia

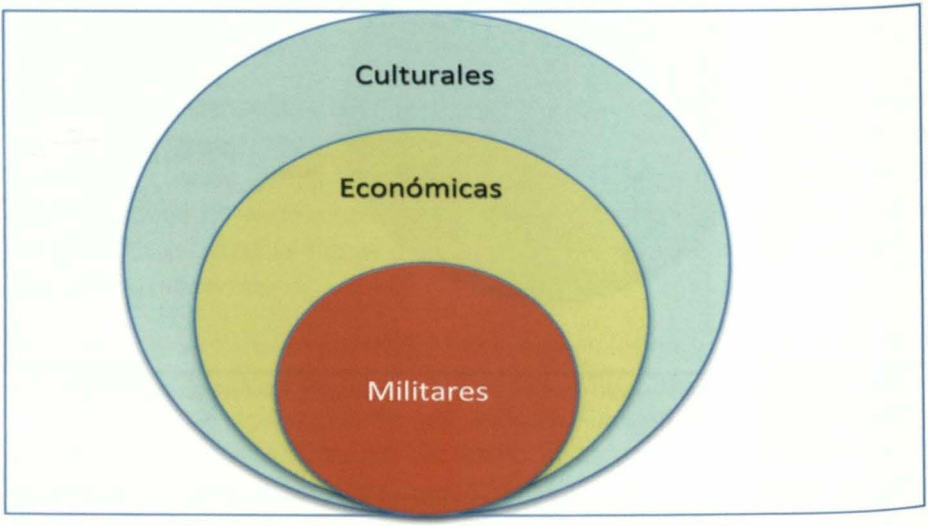


Figura 3. Segunda fase: Concepción geopolítica. Primer ciclo, etapa de percepción intelectual de tensiones dialécticas centro-periferia.

5. DOIG, Jean Jesu. Geohistoria marítima: Relaciones espaciales del poder en la historia marítima. 2010. En: *Revista de Marina*, año 103, nro. 3, p. 111.
6. DOIG, Jean Jesu. 2014a. Pensamiento geopolítico marítimo: retos y posibilidades, rumbo a una efectiva política marítima integrada de Estado. 2014a. En: *Revista de Marina*. año 107, nro. 1, p. 9.
7. BRAUDEL, Fernand. Geohistoria: la sociedad, el espacio y el tiempo. En Roselyne de Ayala y Paule Braudel (Comps.), *Las ambiciones de la historia*. Barcelona: Crítica. 2002, p. 78.
8. DOIG, Jean Jesu. *Apuntes de doctrina marítima*. Callao: Escuela Superior de Guerra Naval, Escuela de Posgrado de la Marina de Guerra del Perú. 2014b, p. 11.
9. DOIG, Jean Jesu. Análisis geopolítico. 1993. En: *Revista de Marina*, nro. 5, p. 65.

b. Realidad e intereses

Tenemos de un lado la apreciación de la situación que retrata la realidad con un enfoque estático y descriptivo, y del otro lado los intereses nacionales que proyectan una relación de tensión desde una perspectiva dinámica e interpretativa. Ambos conceptos se relacionan por elementos comunes que comparten, aspectos como carencias y abundancias que plantean necesidades prioritarias, pero mantienen claras diferencias por elementos que los distinguen en todo cuanto existe en la realidad actual y todo aquello que todavía no existe y se pretende incorporar a dicha realidad.

Los elementos comunes que interrelacionan la realidad con los intereses nacionales se expresan en necesidades, inferidas de rasgos esenciales que la realidad demanda y que los intereses requieren para satisfacerlas. Dado que todos los peruanos tenemos el deber constitucional de proteger los intereses nacionales[10], la norma fundamental predetermina la misión ciudadana del país como nación en su conjunto.

Los elementos no comunes que distinguen la realidad de los intereses nacionales se expresan en hechos y pretensiones, respectivamente. Se expresa en hechos toda acción o actividad que se percibe de la realidad, a diferencia de toda pretensión que se plantea con un requerimiento a obtener para satisfacer una necesidad, que todavía no es parte de la realidad.

Cabe precisar que los valores no compartidos entre los actores en cada caso conllevan diferencias entre la realidad y los intereses, que son el origen de controversias y conflictos, mas no así los beneficios requeridos en bienes y servicios necesarios de obtener o proteger que pueden dar lugar a negociaciones y acuerdos para resolverlos.

Población, ecología y geopolítica son aspectos condicionantes para el estudio de la realidad nacional, y sus aspectos determinantes son lo jurídico, económico, militar-policial, tecnológico e institucional. Por otro lado, los aspectos relevantes al estudio de los intereses nacionales son la economía, investigación científica, cultura, ecología y seguridad[11].

10. CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL PERÚ, op. cit., artículo 38.
11. INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICO-MARÍTIMOS DEL PERÚ (IEHMP). Fundamentos de doctrina marítima. Lima: Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos (CEEM) del IEHMP. 2016, p. 43.

Rutas de transporte y canales de comunicación centro periferia

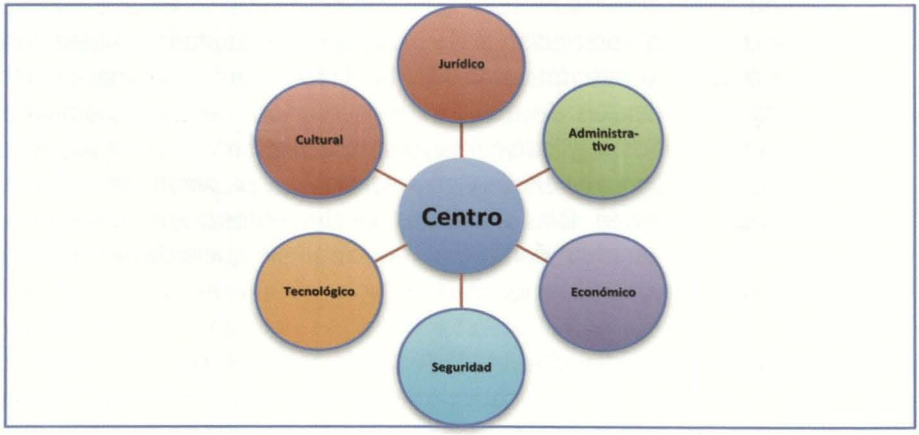


Figura 4. Segunda fase: Concepción geopolítica. Segundo ciclo, etapa de percepción espacial de tensiones dialécticas centro-periferia.

En suma, los intereses nacionales son el conjunto de actividades relevantes del ámbito nacional que constituyen un sistema de relaciones de tensión entre necesidades, reflejadas en carencias y abundancias de la realidad nacional, y beneficios a obtener para satisfacerlas programáticamente a corto, mediano y largo plazo. El ámbito nacional corresponde al espacio de soberanía y jurisdicción del Estado, que comprende en forma integrada y total los espacios marítimo, andino, amazónico, aeroespacial, antártico, y otros de interés nacional.

c. Política y estrategia

Los conceptos de política y estrategia se fusionan en cuanto a procesos de elaboración mental basados en el razonamiento dialéctico, el cual discurre por relaciones lógicas entre opuestos o contrarios —esto es, en procesos caracterizados por el pensamiento estratégico—, dado que comparten como elemento común el conflicto de intereses y acciones, respectivamente.

En estrategia el pensamiento y la acción son un continuo sin solución, pues el pensar es una acción sujeta a valores. La política sin valores entra en conflicto con la estrategia por esta discrepancia, así tenemos que: "el error de los líderes, [...] consiste en poner la estrategia al servicio de la política [las cursivas son nuestras], en lugar de a la inversa. Es esto lo que justifica en la mayoría de los casos el oportunismo, y produce una gestión incierta"[12].

12. GALLEGO, Flavio. *El pensamiento estratégico*. Barcelona: Paidós. 2004, p. 203.

Síntesis de las tensiones dialécticas entre centro y periferia

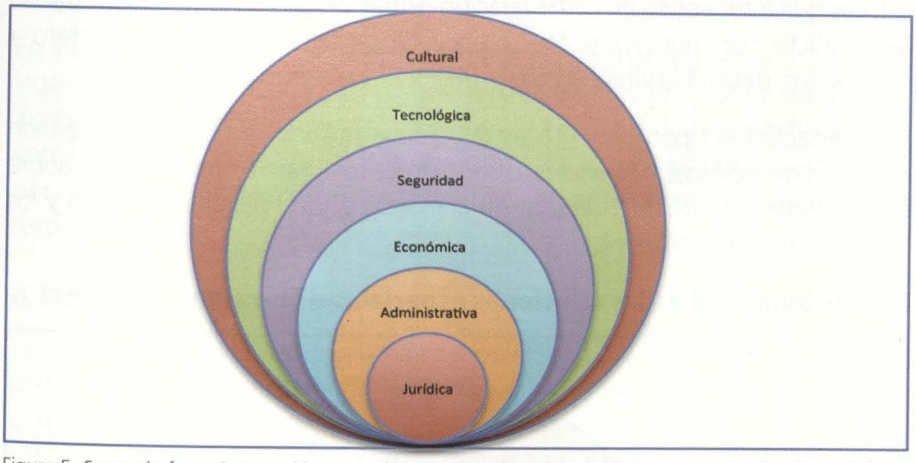


Figura 5. Segunda fase: Concepción geopolítica. Segundo ciclo, etapa de percepción intelectual de tensiones dialécticas centro-periferia.

La política definida como ejercicio del poder público por el bien común, y la estrategia como transformación del pensamiento en acción efectiva, se interrelacionan con la filosofía definida por valores y principios superiores que rigen la vida de relación, toda vez que se concibe el poder, mediante una nueva filosofía política de efectos positivos y capacidad productora en suma de fuerzas múltiples, plurales y diseminadas[13], como un poder constructivo que actúa en un país megadiverso como es el nuestro.

Esta nueva filosofía política trasciende la estrategia y compromete la responsabilidad de los líderes y las organizaciones públicas y privadas, dado que "plantea la manera como la empresa intenta desarrollar sus negocios y, a menudo, refleja el reconocimiento de su responsabilidad social y ética por parte de la firma"[14].

Toda vez que los intereses nacionales se relacionan directamente con las políticas de Estado y las acciones con la estrategia nacional, y ambos con los valores nacionales de dignidad, libertad, igualdad, justicia, diversidad y solidaridad contenidos en la Constitución Política del Perú[15], el elemento esencial que distingue las políticas de las estrategias está en la diferencia

13. Foucault, citado por GIGLI, Flavio. *Michel Foucault: aportes para una nueva filosofía política*. Neuquén: Universidad Nacional del Comahue. 2006.
14. HILL, Charles y JONES, Gareth. *Administración estratégica. Un enfoque integrado*. Bogotá: McGraw-Hill Interamericana. 1996, p. 44.
15 CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL PERÚ, op. cit., artículos 1, 2, 139.

de valores que los configuran; esto es, en valores no compartidos entre los actores que intervienen en dicha relación. Situación que se hace crítica cuando "el conflicto continuo sobre los valores, en particular cuando es secreto y destructivo, debilita la vitalidad organizacional y se debe detener"[16].

Por aplicación del pensamiento estratégico a políticas de Estado se definen objetivos de políticas nacionales, o simplemente objetivos nacionales[17], sobre sólidas bases jurídicas contenidas en la Constitución Política del Estado y los tratados internacionales vigentes.

Institucionalidad de las relaciones espaciales de tensión

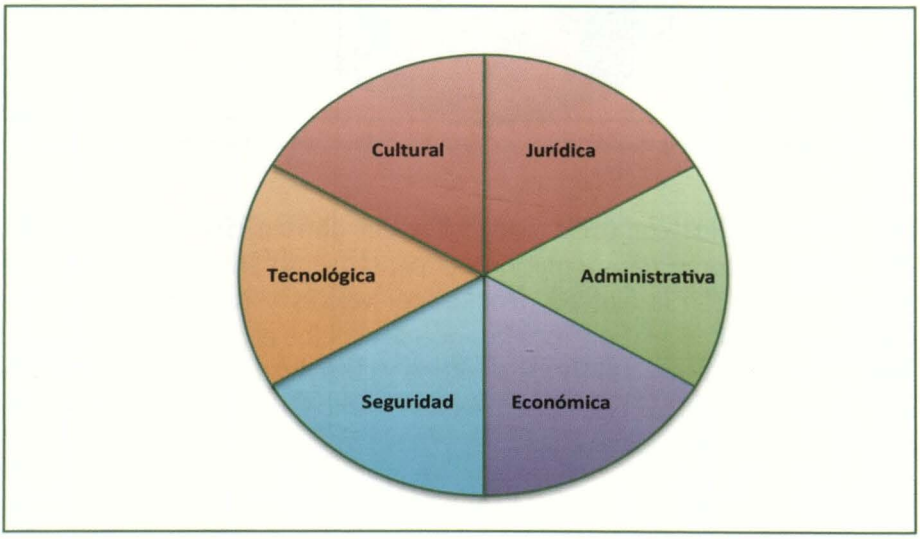


Figura 6. Segunda fase: Concepción geopolítica. Tercer ciclo, etapa de percepción espacial de tensiones dialécticas centro-periferia.

El pensamiento estratégico es sistémico, pues todos los niveles de relación entre política y estrategia están concatenados, dado que son medios para alcanzar el fin supremo del Estado. El escalón más bajo de la estructura del Estado también define políticas y estrategias que contribuyen a alcanzar objetivos de los escalones intermedios y, por tanto, de los más altos de alcance

16. GOODSTEIN, Leonard; Nolan, TIMOTHY; PFEIFFER, William; BERNAL OSORIO, Magaly. *Planeación estratégica aplicada*. Bogotá: McGraw-Hill. 1997, 177.
17. CENTRO DE ALTOS ESTUDIOS NACIONALES (CAEN). (2006). Planteamientos doctrinarios y metodológicos del desarrollo, la seguridad y la defensa nacional. Lima: CAEN, p. 192.

nacional, porque "la interdependencia es probablemente la piedra angular del enfoque sistémico"[18].

En suma, toda política nacional se expresa en normas legales, y toda norma legal de política pública se proyecta en el tiempo en planes estratégicos institucionales, y ambos, normas y planes, son reflejo de la estrecha relación entre política y estrategia, así como entre los órganos político y estratégico por excelencia en la estructura del Estado: el Congreso y el Ejecutivo, respectivamente.

d. Estrategia y geopolítica

La relación dinámica del pensamiento geopolítico tiene estrecha vinculación con la naturaleza dialéctica del pensamiento estratégico al sintetizar fuerzas o tensiones en oposición, para configurar un eficiente sistema espacial de estructuras de poder de la sociedad organizada en instituciones del Estado, incluyendo las propias de la sociedad civil, toda vez que "La estructura básica de la civilización es una tensión dialéctica entre centro y periferia"[19].

La geopolítica es ciencia porque se sustenta en el estudio de la realidad, basada en hechos científicamente probados, y es arte por el ingenio y creatividad que demanda su diseño y construcción basada en la estrategia empleada.

Espacios de las tensiones dialécticas entre centro y periferia

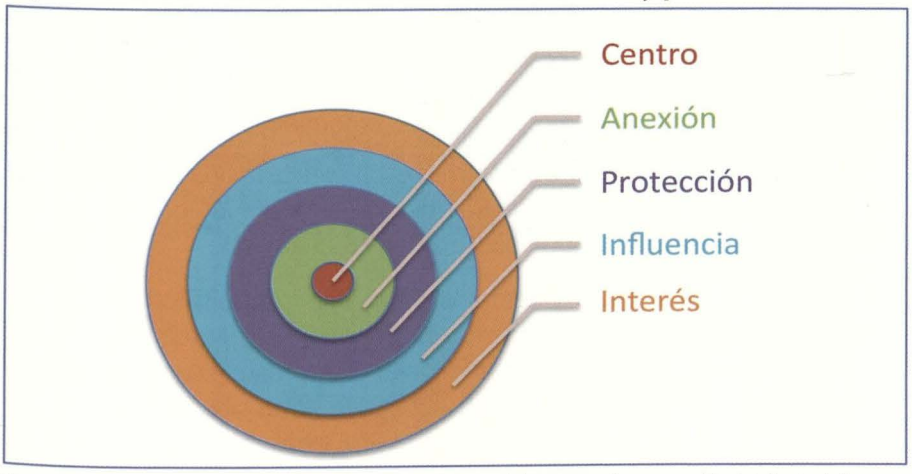


Figura 7. Segunda fase: Concepción geopolítica. Tercer ciclo, etapa de percepción intelectual de tensiones dialécticas centro-periferia.

18. HERRSCHER, Enrique. Planeamiento sistémico. Buenos Aires: Macchi. 2005, p. 128.
19. THOMPSON, William. Indicios de un futuro viable. 1979. En: *Facetas*, vol. 12, nro. 3, p. 19.

El pensamiento geopolítico comparte con el pensamiento estratégico el elemento espacial, componente condicionante con el elemento tiempo de la estrategia. Cabe señalar que el componente determinante de la estrategia es la tecnología. Tales componentes nos permiten distinguir entre dos disciplinas afines y tributarias: geohistoria como ciencia histórica y geopolítica como ciencia política, en la medida del rigor científico del método aplicado al estudio e investigación de las mismas.

La influencia espacial en las relaciones de poder se expresa en el uso del prefijo *geo*, que al vincular el pensamiento estratégico al geopolítico da lugar a formar el criterio geoestratégico, útil en la búsqueda de soluciones espaciales al problema geopolítico planteado. El concepto espacial del ámbito de poder nacional amplía el concepto inicial de territorio, pues abarca todos los espacios de interés y soberanía nacional: marítimo, continental, aeroespacial (ciberespacio), de seguridad y cultural.

e. Geopolítica y política

Geopolítica es ciencia social que estudia las influencias del poder y las fuerzas relativas que actúan en el espacio físico y cultural de un país —configurando un sistema de relaciones espaciales—, a fin de contribuir en forma eficiente en la conducción política del Estado.

El pensamiento geopolítico aplicado a la realidad nacional, en aspectos relacionados con el ámbito de los intereses nacionales para el desarrollo y defensa nacional, aporta criterios geoestratégicos con el propósito de contribuir a diseñar y construir estructuras y sistemas eficientes para una efectiva política integrada de Estado, que posibilite el arraigo, cohesión e integración del país con los medios y recursos disponibles mejor estructurados[20].

20. DOIG, Jean Jesu. Pensamiento estratégico y geopolítico nacional: retos y posibilidades. 2016b. En: *Revista de la Escuela Superior de Guerra Naval*, p. 74.

Estructuras y sistemas espaciales de eficiencia

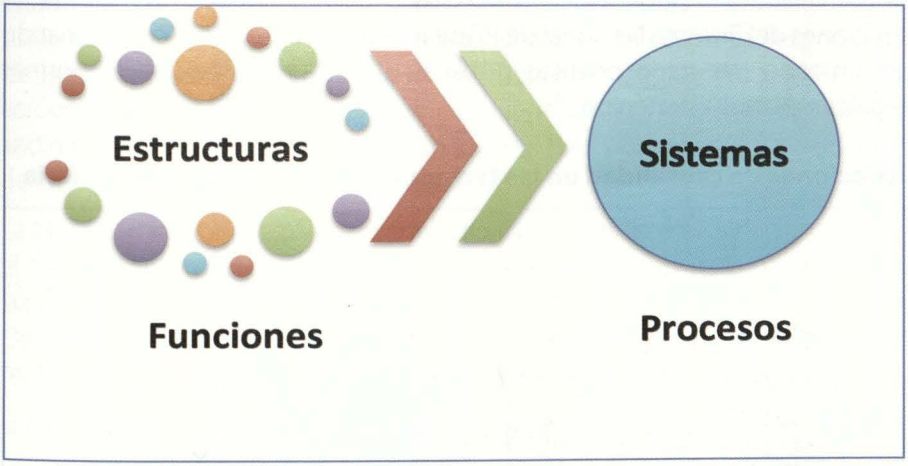


Figura 8. Segunda fase: Concepción geopolítica. Cuarto ciclo, etapa de percepción espacial de tensiones dialécticas centro-periferia.

Todo país empeñado en desarrollar políticas públicas con un enfoque integrado debe responder a estructuras eficientes, a través de un sistema de planeamiento estratégico que considere los intereses nacionales en conjunto un sistema de intereses espaciales; vale decir, de un espacio nacional total que cuente "en suma con todos sus caracteres físicos [...] el espacio terrestre, líquido y aéreo, esas tres dimensiones del hombre, con todas sus posibilidades y todas sus riquezas y todas sus limitaciones"[21]; esto es, de un todo integrado, que interactúa horizontalmente con los sectores y transversalmente con los diversos niveles de gobierno, para evitar el compartimentaje en el proceso del planeamiento estratégico aplicado y la fragmentación en su ejecución, con el propósito de favorecer la gobernanza del país[22].

El proceso holístico de una política integrada de Estado, desarrollado a través de un sistema de planeamiento estratégico que integre los intereses nacionales de país marítimo, andino, amazónico, aeroespacial y antártico en un todo, empeñado en la búsqueda de "sistemas de eficiencia colectiva"[23], con la finalidad de contribuir a la seguridad y desarrollo para promover el

21. BRAUDEL, Fernand. Geohistoria: la sociedad, el espacio y el tiempo. En Roselyne de Ayala y Paule Braudel (Comps.), *Las ambiciones de la historia*. Barcelona: Crítica. 2002, p. 68.
22. DOIG, Jean Jesu. Gobernanza marítima e intereses nacionales: políticas públicas comparadas rumbo a una eficaz política marítima de Estado. 2011. En: *Revista de Marina*, año 104, nro. 3, p. 45.
23. CASTAÑÓN, Emilio. Doctrina, metodología. 14 puntos para un análisis. 1979. En: *Revista del Instituto Peruano de Estudios Geopolíticos y Estratégicos*, nro. 3, pp. 15-19.

bienestar general de la nación[24], exige contar con la estructura básica en la administración pública de un Ministerio de Integración, que asuma las funciones del Sistema Nacional de Planeamiento Estratégico[25], cohesionando en un todo integrado políticas públicas dispersas contenidas en normas legales y planes estratégicos[26].

Relaciones de causalidad en las tensiones dialécticas centro periferia

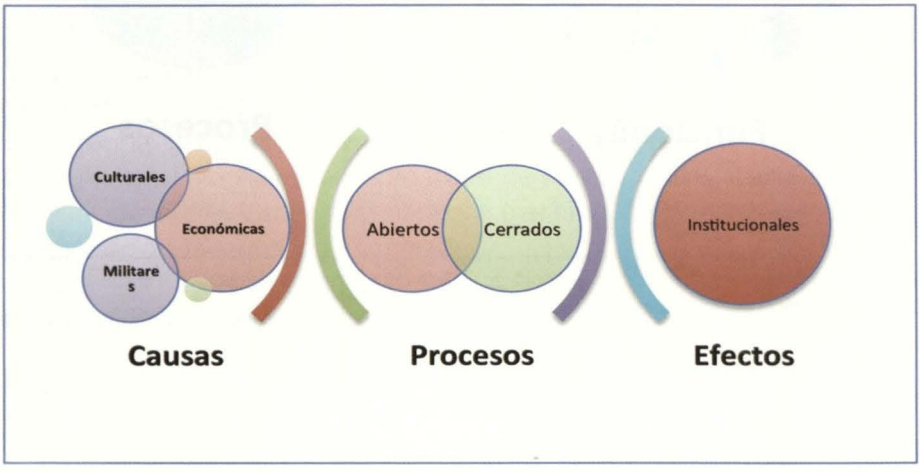


Figura 9. Segunda fase: Concepción geopolítica. Cuarto ciclo, etapa de percepción intelectual de tensiones dialécticas centro-periferia.

f. Intereses y política

Así como las acciones se relacionan con la estrategia, la política responde a intereses, y ambas con los valores que comparten sus actores. Existe vinculación relevante entre intereses y política de un Estado, pues comparten un elemento común muy especial: la identidad nacional, protegida por el Estado según ley fundamental en cada uno de sus componentes étnicos, culturales y de nacionalidad[27]. Esta identidad es el resultado de "un proceso de construcción social continuo y permanente, producto a su vez de la interrelación del individuo y su comunidad nacional"[28].

24. CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL PERÚ, op. cit., artículo 44.
25. CEPLAN. Decreto Legislativo 1088. Ley del Sistema Nacional de Planeamiento Estratégico y del Centro Nacional de Planeamiento Estratégico. Lima: CEPLAN. 2008.
26. DOIG, Jean Jesu. Constitución Política del Estado: retos y posibilidades. Rumbo a una efectiva política marítima integrada. 2012. En: *Revista de Marina*, año 105, nro. 3, p. 40.
27. CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL PERÚ, op. cit., artículos 2.19 y 2.21.
28 IEHMP, op. cit., p. 119.

El elemento común que relaciona los intereses nacionales con las políticas de Estado es en esencia la identidad nacional del país en estrecha vinculación sistémica con las diversas expresiones culturales en su conjunto, respecto de los intereses nacionales como país marítimo, andino, amazónico, antártico y aeroespacial[29]. La identidad nacional no puede desligarse de las identidades andina, amazónica, antártica y aeroespacial del país, porque conforma un todo de identidad nacional inseparable.

La identidad nacional es un elemento esencial de los intereses nacionales por el sentido de propiedad de la población al bien común nacional, en tanto lazos étnicos y culturales que impulsan el desarrollo nacional, así como es un elemento de la política nacional por el componente de la nacionalidad en razón al vínculo jurídico político del ciudadano con el Estado.

El bien común nacional es en suma el resultado final del proceso de los intereses nacionales, toda vez que consiste en el conjunto de condiciones requeridas por la vida de relación social, para satisfacer las necesidades básicas del ciudadano como ser humano, a fin de contribuir a alcanzar su realización plena en el ámbito nacional.

Límites fronterizos de las relaciones dialécticas centro y periferia

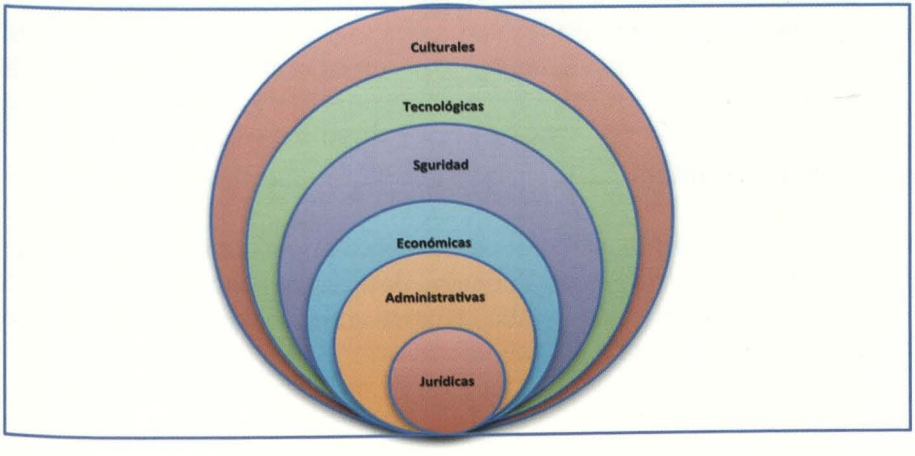


Figura 10. Segunda fase: Concepción geopolítica. Quinto ciclo, etapa de percepción espacial de tensiones dialécticas centro-periferia.

29. Ibíd, p. 209.

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

Así como la identidad nacional es la fuerza impulsora de los intereses nacionales, los intereses nacionales son la fuerza impulsora del desarrollo nacional, y ambas fuerzas está orientadas hacia una política integral del Estado de seguridad estable y desarrollo sostenible.

En suma, el conjunto de intereses que identifican a una persona con un lugar determinado corresponde a la raigambre ciudadana que fortalece la cohesión e integración del país, objetivos finales de todo proceso geopolítico nacional. En consecuencia, la concepción del sistema de planeamiento estratégico del Estado (Ceplan 2008), empeñado en contribuir a desarrollar políticas nacionales con un enfoque geopolítico integral debe responder a estructuras y procesos eficientes, considerando los intereses nacionales y locales como sistema espacial que interactúa horizontalmente con los sectores y transversalmente con los diversos niveles de gobierno, para evitar el compartimentaje en el proceso del planeamiento estratégico aplicado y favorecer respectivamente la gobernanza y gobernabilidad del país, para fortalecer el arraigo, cohesión e integración nacional[30].

g. Conciencia y cultura

En la primera fase del proceso del pensamiento estratégico y geopolítico de apreciación de la realidad como fenómeno de análisis mental, surge el aspecto del conocimiento consciente y subconsciente como elementos esenciales de la conciencia nacional de la población.

30. DOIG, Jean Jesu. Gobernanza marítima e intereses nacionales: políticas públicas comparadas rumbo a una eficaz política marítima de Estado. 2011. En: *Revista de Marina*, año 104, nro. 3, p. 45.

Intereses en conflicto de las tensiones dialécticas centro periferia

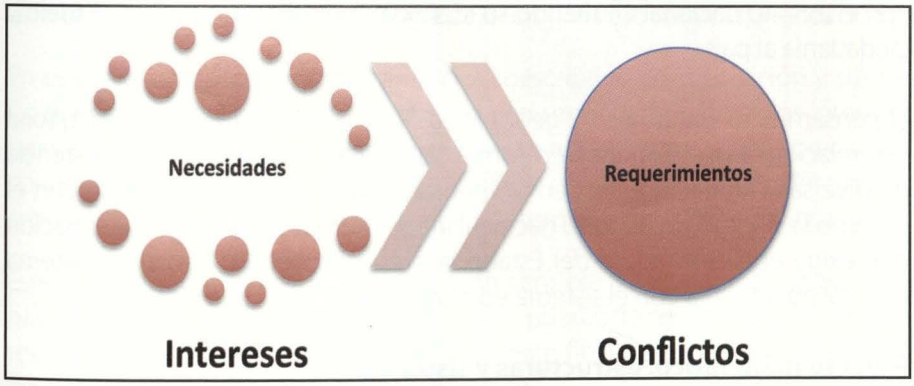


Figura 11. Segunda fase: Concepción geopolítica. Quinto ciclo, etapa de percepción intelectual de tensiones dialécticas centro-periferia.

Tales elementos tangibles e intangibles, en la formación de la conciencia nacional se materializan en la educación y en la cultura desarrollada en el propio país. En esta relación, entre conciencia y cultura, el eslabón fundamental se encuentra en la educación, que se convierte en elemento imprescindible de la conciencia e identidad nacional en todo espacio del ámbito nacional.

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

Un país diverso sin niveles de educación mínimos se ubica en su entorno en posiciones relativas inaceptables de competitividad, y sin un sistema de protección y promoción de la cultura nacional en sus diversas manifestaciones carece de proyección institucional como Estado y sociedad, pues contribuye al desarraigo del poblador con su territorio y su comunidad, por tanto, a la pérdida de ciudadanía.

La conciencia nacional sostenida en conocimientos adquiridos en la educación básica y la cultura nacional proporciona al poblador sentido de pertenencia al medio, y los intereses nacionales convertidos en fuerza impulsora del desarrollo sostenible le dan al poblador sentido de propiedad de bien común,

contribuyendo ambos elementos a formar el sentido de fidelidad del poblador con el ámbito nacional afirmando su identidad nacional por arraigo al suelo y ciudadanía al país.

El pensamiento estratégico y geopolítico fluye en esta situación intercultural por relaciones de contrarios en forma sistémica, reconociendo la existencia de diversas culturas que exigen un pensamiento propio y en relación con el entorno la sinergia de un todo nacional interactivo con otros Estados, situación que exige en la estructura del Estado la presencia del núcleo de un sistema cultural en armonía con el sistema educativo nacional.

Proceso geopolítico: estructuras y sistemas



Figura 12. Tercera fase: Visión geopolítica. Resultados del proceso espacial de tensiones dialécticas centro-periferia.

2. Proceso geopolítico: fases y ciclos

a. Primera fase: apreciación geopolítica

Luego de fijar las bases del proceso del pensamiento geopolítico en su fundamentación fenomenológica, intuitiva, dialéctica y sistémica, se inicia el proceso geopolítico de la realidad en función de los intereses nacionales, vinculando todo el proceso a la misión, visión y valores del sistema nacional.

La primera fase del proceso geopolítico está relacionada con el proceso mental de elaboración del pensamiento estratégico en tres pasos: apreciación,

BIBLIOTECA CENTRAL
DE MARINA
DIRINTEMAR

concepción y acción, pues "son tres las etapas del desarrollo de una nueva estrategia: análisis, planificación [toma de decisiones estratégicas] y ejecución".[31]

En esta fase nos encontramos en un ciclo descriptivo de la situación y sus relaciones internas y externas, para pasar a una segunda fase de ciclos interpretativos siempre en constante cambio, que se retroalimentan por apreciación continua durante todo el proceso geopolítico, con el propósito de determinar criterios geoestratégicos para contribuir a la toma de decisiones políticas.

Este ciclo descriptivo exige la percepción sensible y razonada de la realidad nacional, que se expresa mediante un listado priorizado de actividades relevantes para el análisis geopolítico, con el propósito final de configurar un sistema espacial eficiente para los intereses nacionales.

Partimos de un esquema de apreciación de la realidad nacional en aspectos prioritarios que nos permitirán aplicar principios geopolíticos que devienen de constantes históricas, para determinar necesidades espaciales afines a los intereses nacionales.

El esquema de estudio de los intereses nacionales comprende factores primordiales del estudio de la realidad nacional, relacionados con actividades económicas como el mercado, los recursos, la industria y el comercio, así como actividades culturales, ecológicas y científicas vinculadas con la identidad nacional y la innovación para el desarrollo sostenible y la seguridad nacional, que permitirán por trabajo en equipo y en decisión colegiada determinar las variables de análisis geopolítico.

b. Segunda fase: análisis geopolítico

Esta fase comprende cinco ciclos interpretativos y explicativos que corresponden a la contrastación de cinco factores espaciales de percepción y análisis. Se inicia con el factor geocentral, que identifica núcleos y ejes de dominio para analizar tensiones; luego sigue el factor geovial, que precisa vías y rutas para sintetizar tensiones internas de fortalezas y debilidades propias en relación con oportunidades y amenazas del entorno, a fin de definir posibilidades con criterios de riesgo y potencialidad, así como retos con criterios de desafío y limitación, para contribuir a la toma de decisiones políticas determinando necesidades en cada caso.

31. BRUCE, Andy y LANDON, Ken. *El pensamiento estratégico*. Ciudad de México: Grijalbo. 2002, p. 8.

Determinadas las necesidades para cada criterio geoestratégico, estaremos en condiciones de pasar al factor geoinstitucional, tercer ciclo de esta fase del proceso geopolítico, que se inicia con el siguiente paso: determinar requerimientos para precisar objetivos en las estructuras espaciales del Estado y la sociedad.

El cuarto factor geoprocesal corresponde a visualizar procesos espaciales de la realidad nacional, a fin de analizar relaciones interinstitucionales para diseñar y construir sistemas que contribuyan a perfeccionar sistemas y estructuras espaciales eficientes en el país. En los procesos espaciales todo espacio vacío tiende a ocuparse.

El quinto factor, geoperiferia, posibilita precisar los límites o fronteras de las actividades institucionales, con el propósito de identificar intereses en conflicto que pongan en peligro los objetivos previstos para desarrollar estructuras espaciales eficientes en el país. Tales conflictos pueden ser resueltos por negociación o conducir a la guerra por solución violenta.

Esta segunda fase del proceso estratégico y geopolítico comprende el momento de formar decisiones preliminares sustentadas en criterios obtenidos del análisis de variables interdependientes prioritarias, expresadas en necesidades de la realidad nacional, en relación con el espacio nacional, subregional y regional, así como con el propósito de configurar estructuras espaciales eficientes con visión de futuro en el desarrollo y seguridad del país, a fin de contribuir con el desarrollo y bienestar general de la nación por deber primordial del Estado[32].

La preparación individual de revisar criterios para tomar decisiones colegiadas en equipo es fundamental con el propósito de desarrollar el proceso de pensamiento estratégico y geopolítico aplicado, y en especial para la formación de un liderazgo institucional y nacional, porque "tener la visión o establecer metas visionarias no es suficiente; [...] se debe compartir [en equipo] pues solo se llena de vida cuando se comparte. Debe involucrar directamente a los seguidores y darles poder"[33].

Las decisiones preliminares a tomar estarán inicialmente referidas a precisar requerimientos vinculados con necesidades que predeterminarán objetivos por alcanzar, siempre en relación con un propósito estratégico y geopolítico

32. CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL PERÚ, op. cit., artículo 44.
33. GOODSTEIN y otros, op. cit., p. 52.

expresado en la visión institucional o nacional: "a una descripción de la posición competitiva que la empresa desea alcanzar durante un período determinado de tiempo y de las capacidades centrales que deberá adquirir para llegar hasta allí"[34].

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

Luego de determinar necesidades espaciales para cada criterio definido en su respectivo cuadrante, se precisa el requerimiento en cada caso a fin de cumplir el propósito geopolítico de contribuir con el desarrollo y la seguridad del país para alcanzar el bien común nacional, con visión de futuro y valores por toma de decisiones colegiadas en equipo. El objetivo expresado refleja el objeto requerido en recursos y capacidades, a fin de promover y proteger los intereses nacionales[35].

Los retos y posibilidades representan lineamientos guías de gran estrategia nacional para las políticas públicas a fin de alcanzar los objetivos trazados, definidos para el presente ensayo académico como propuesta de política nacional integrada, tomando por referentes principales a la Unión Europea[36], y a la Organización de los Estados Americanos[37] (OEA), en cuanto a la aplicación del enfoque comparativo de políticas públicas.

34. DE KLUYVER, Cornelis. (2001). *Pensamiento estratégico, una perspectiva para los ejecutivos*. Buenos Aires: Pearson Education, p. 15.
35. DOIG, Jean Jesu. Pensamiento estratégico y geopolítico nacional: retos y posibilidades. 2016b. En: *Revista de la Escuela Superior de Guerra Naval*, p. 66.
36. UNIÓN EUROPEA. Orientaciones para un planteamiento integrado de la política marítima: hacia mejores prácticas de gobernanza marítima integrada y consulta de las partes interesadas. 2008. [Consulta: 5 de julio de 2017]. Disponible en: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2008:0395:FIN:ES:PDF.
37. ORGANIZACIÓN DE ESTADOS AMERICANOS, op. cit.

Correlación de factores geopolíticos

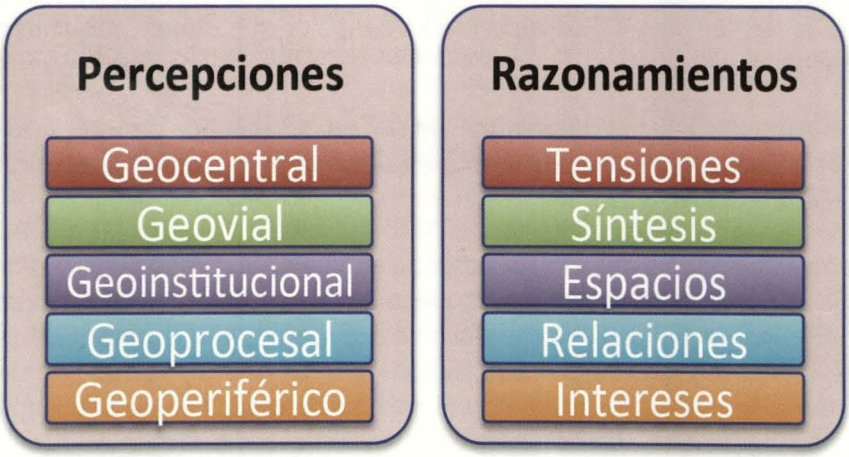


Figura 13. Análisis geopolítico en base a cinco factores espaciales por percepciones sensibles y razonadas de la realidad para desarrollar intereses institucionales y nacionales.

c. Tercera fase: visión geopolítica

La tercera fase del proceso geopolítico corresponde a la expresión de la visión geopolítica, que materializa el análisis realizado de los cinco factores geopolíticos en función de criterios geoestratégicos elaborados, a fin de contribuir al desarrollo y seguridad de los intereses nacionales. Tales criterios son estrategias preparadas para la acción política empeñada en un auténtico liderazgo institucional y nacional durante las etapas de: conducción y ejecución política, monitoreo de normas y planes, así como supervisión de la acción planeada.

Esta última fase discreta del proceso geopolítico también se sujeta a un ciclo cerrado de apreciación y supervisión continua, que permite reforzar en la formación de líderes y ejecutivos una clara predisposición proactiva frente al entorno cambiante, de no solo diseñar el futuro sino de construirlo constantemente[38].

Los componentes básicos de una visión geopolítica al más alto nivel institucional o nacional se proyectan a desarrollar un proceso de planeamiento estratégico de políticas de Estado, esto es, a un "análisis de soporte, y para comunicar e implementar la estrategia elegida"[39], en tres niveles de objetivos: político,

38. GOODSTEIN y otros, op. cit., p. 55.
39. DE KLUYVER, op. cit., p. 14.

estratégico y operativo u administrativo, a fin de contribuir al desarrollo de normas y planes en cada nivel.

La expresión esencial de una decisión geopolítica al más alto nivel de una institución pública o particular debe responder a una secuencia de tres preguntas fundamentales, que expresadas en un orden de razonamiento lógico configuran el esquema básico de una visión geopolítica a publicitar en esta fase de difusión y seguimiento para el proceso geopolítico nacional[40]. Se propone dicha secuencia, como sigue:

MISIÓN:
¿Cuál es la finalidad geopolítica del quehacer nacional?
El deber de todo ciudadano de proteger los intereses nacionales, a fin de promover el bien común nacional.

VISIÓN:
¿Cuál es el ser espacial de la organización del Estado?
Un país sustentable, arraigado, cohesionado e integrado espacialmente.

VALORES:
¿Cuáles son las convicciones nacionales?
Dignidad, libertad, igualdad, justicia y diversidad.

3. Conclusiones

Los principales productos del proceso geopolítico aplicado a la realidad nacional son una visión a futuro y una estructura espacial eficiente para la seguridad nacional y desarrollo sustentable de un país sostenible.

La ponencia que propone el presente ensayo se centra en un enfoque metodológico que pretende contribuir a la aplicación práctica del proceso geopolítico, para el desarrollo y la seguridad de instituciones públicas y privadas.

El principal beneficio que se plantea con esta propuesta es contribuir al arraigo, cohesión e integración institucional y nacional con los medios y recursos disponibles mejor estructurados.

Asimismo, esta ponencia pretende atender dos falencias del actual sistema republicano y democrático del Estado, que se aprecian en la realidad nacional:

40. DOIG, Jean Jesu. Pensamiento estratégico y geopolítico nacional: retos y posibilidades. 2016b. En: *Revista de la Escuela Superior de Guerra Naval*, p. 72.

el compartimentaje entre sectores de defensa y seguridad respecto de sectores de producción y desarrollo, y la fragmentación de normas y planes entre tales sectores.

En suma, la propuesta sistematiza factores espaciales de la relación, priorizando dos procesos del quehacer público y privado: el político y el estratégico, potenciando estructuras y procesos de coordinación para la gobernanza y gobernabilidad del país.

De igual forma, persistiendo en la necesidad de reforma del Estado con un nuevo sector de integración, núcleo del sistema país, llenando de contenido espacial los intereses nacionales con un enfoque geopolítico integrado de desarrollo sostenible y seguridad nacional.

Bibliografía

- BRAUDEL, Fernand. Geohistoria: la sociedad, el espacio y el tiempo. En Roselyne de Ayala y Paule Braudel (Comps.), *Las ambiciones de la historia*. Barcelona: Crítica. 2002, pp. 53-87.
- BRUCE, Andy y LANDON, Ken. *El pensamiento estratégico*. Ciudad de México: Grijalbo. 2002.
- CASTAÑÓN, Emilio. *Geopolítica e historia*. Tesis doctoral, Pontificia Universidad Católica del Perú. 1946.
- CASTAÑÓN, Emilio. Doctrina, metodología. 14 puntos para un análisis. 1979. En: *Revista del Instituto Peruano de Estudios Geopolíticos y Estratégicos*, nro. 3, pp. 15-19.
- CASTAÑÓN, Emilio. *Geopolítica*. Callao: Marina de Guerra del Perú, Escuela Superior de Guerra Naval del Perú. 1982.
- CENTRO DE ALTOS ESTUDIOS NACIONALES (CAEN). (2006). Planteamientos doctrinarios y metodológicos del desarrollo, la seguridad y la defensa nacional. Lima: CAEN.
- CEPLAN. Decreto Legislativo 1088. Ley del Sistema Nacional de Planeamiento Estratégico y del Centro Nacional de Planeamiento Estratégico. Lima: CEPLAN. 2008.
- CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL PERÚ. Lima: Edición oficial. 1993.
- DE KLUYVER, Cornelis. (2001). *Pensamiento estratégico, una perspectiva para los ejecutivos*. Buenos Aires: Pearson Education.
- DOIG, Jean Jesu. Análisis geopolítico. 1993. En: *Revista de Marina*, nro. 5, pp. 65-76.
- DOIG, Jean Jesu. Geohistoria marítima: Relaciones espaciales del poder en la historia marítima. 2010. En: *Revista de Marina*, año 103, nro. 3, pp. 107-119.
- DOIG, Jean Jesu. Gobernanza marítima e intereses nacionales: políticas públicas comparadas rumbo a una eficaz política marítima de Estado. 2011. En: *Revista de Marina*, año 104, nro. 3, pp. 39-47.
- DOIG, Jean Jesu. Constitución Política del Estado: retos y posibilidades. Rumbo a una efectiva política marítima integrada. 2012. En: *Revista de Marina*, año 105, nro. 3, pp. 37-45.
- DOIG, Jean Jesu. 2014a. Pensamiento geopolítico marítimo: retos y posibilidades, rumbo a una efectiva política marítima integrada de Estado. 2014a. En: *Revista de Marina*. año 107, nro. 1, pp. 31-52.
- DOIG, Jean Jesu. *Apuntes de doctrina marítima*. Callao: Escuela Superior de Guerra Naval, Escuela de Posgrado de la Marina de Guerra del Perú. 2014b.

- DOIG, Jean Jesu. Geopolítica portuaria nacional: retos y posibilidades. 2016a. En: *Revista de Marina*, año 109, nro. 3, pp. 131-153.
- DOIG, Jean Jesu. Pensamiento estratégico y geopolítico nacional: retos y posibilidades. 2016b. En: *Revista de la Escuela Superior de Guerra Naval*, pp. 48-75.
- GALLEGO, Flavio. *El pensamiento estratégico*. Barcelona: Paidós. 2004.
- GIGLI, Flavio. Michel Foucault: aportes para una nueva filosofía política. Neuquén: Universidad Nacional del Comahue. 2006.
- GOODSTEIN, Leonard; Nolan, TIMOTHY; PFEIFFER, William; BERNAL OSORIO, Magaly. *Planeación estratégica aplicada*. Bogotá: McGraw-Hill. 1997.
- HERRSCHER, Enrique. Planeamiento sistémico. Buenos Aires: Macchi. 2005.
- HILL, Charles y JONES, Gareth. *Administración estratégica. Un enfoque integrado*. Bogotá: McGraw-Hill Interamericana. 1996.
- INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICO-MARÍTIMOS DEL PERÚ (IEHMP). *Fundamentos de doctrina marítima*. Lima: Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos (CEEM) del IEHMP. 2016.
- ORGANIZACIÓN DE ESTADOS AMERICANOS. Perfiles de infraestructura y transporte en América Latina. Caso Perú. Unidad de Servicios de Infraestructura. Santiago de Chile: Cepal. 2012.
- THOMPSON, William. Indicios de un futuro viable. 1979. En: Facetas, vol. 12, nro. 3, pp. 19-28.
- UNIÓN EUROPEA. Orientaciones para un planteamiento integrado de la política marítima: hacia mejores prácticas de gobernanza marítima integrada y consulta de las partes interesadas. 2008. [Consulta: 5 de julio de 2017]. Disponible en: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2008:0395:FIN:ES:PDF



- ***Cuenca del Putumayo***, es el principal corredor donde se desarrollan actividades ilícitas como el tráfico de drogas, armas, madera, combustible, IQ y oro



Prospectiva de la seguridad nacional del Perú ante el acuerdo de Paz entre Colombia y las FARC-EP

Teniente Primero Hernán Ponce Gálvez Durand

Egresado de la Escuela Naval del Perú en diciembre del 2008, calificado en Guerra de Superficie e Inteligencia. Egresado de la maestría en Administración Marítima y Portuaria en la Universidad Nacional del Callao y el posgrado en Ingeniería y Gestión de Telecomunicaciones en INICTEL-UNI. Se ha desempeñado como comandante del BAP *Caloyeras* y ha prestado servicios en las áreas de Operaciones y Logística en los BAP *Larrea, Santillana, Palacios* y *Quiñones*.



RESUMEN

La República de Colombia está inmersa en un conflicto interno armado desde 1964 por el accionar de las FARC-EP y su vinculación con el narcotráfico cuyo desarrollo se ve favorecido por las condiciones socioeconómicas de algunas zonas del país; la cual se extiende hacia la frontera con Perú.

Este nuevo proceso recibió expresiones de respaldo y críticas y viene siendo efectivo desde la firma de su aprobación por parte del Senado el 1 de diciembre de 2016. El acuerdo trae diferentes implicancias en la seguridad nacional del Perú. Por un lado, principalmente, las alianzas entre narcotraficantes peruanos y colombianos, y que estos mismos incrementen los delitos de minería ilegal, tráfico de madera, entre otros como medio de financiamiento para sus actividades. Por otro lado, la migración de exmiembros de las FARC-EP conformando nuevos grupos criminales organizados que trascienden la frontera peruano-colombiana. Para ello se tendrá que seguir realizando y mejorando la presencia del estado en toda la zona fronteriza de la cuenca del Putumayo.

PALABRAS CLAVE

Proceso de Paz, FARC-EP, narcotráfico, crimen organizado, Putumayo, plebiscito, acuerdo, seguridad nacional, Perú, Colombia.

ABSTRACT

The Republic of Colombia is inmersed into an internal armed conflict since 1964 due to the action from the FARC-EP and his involvement with drug trafficking whose development was favored by the socioeconomic conditions in some zones of this country, which it extends toward the Peruvian border.

This new process received many support and critic expressions and it is being effective since the approval of the signature by its Senate on December 1, 2016. This accord brings different implications to Peru's national security, by one side, mainly for the alliances between Peruvians and Colombians drug traffickers because they are increasing the ilegal crime of exploiting of the mining and wood among others as a means of financing their ilegal activities. And by other side, the migration of the FARC-EP's former members are forming new criminal organized groups that are crossing Peruvian-Colombian border. Therefore, it is necessary going on realizing and improving the presence of the state along the border zone of the Putumayo's basin.

KEYWORDS

Peace process, FARC-EP, drug trafficking, organized crime, Putumayo, plebiscite, agreement, national security, Peru, Colombia.

INTRODUCCIÓN

La República de Colombia está inmersa en un conflicto armado interno desde 1964 por el accionar de las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia - Ejército del Pueblo (FARC-EP) y su vinculación con el narcotráfico, cuyo desarrollo se ve favorecido por las condiciones geográficas y socioeconómicas de algunas zonas de Colombia y se extiende hacia la frontera con Perú.

• Artículo recibido el 21 de agosto de 2017, aprobado para su publicación el 28 de agosto de 2017.



"Hemos perseverado y estamos terminando por fin la larga noche de dolor y de violencia para entrar en un día sin ocaso, de concordia, justicia y fraternidad. Este es el tiempo de Colombia y también de la misericordia, el tiempo del perdón y la reconciliación".
Juan Manuel Santos (25 agosto 2016, durante entrega al Congreso colombiano del texto definitivo del acuerdo de paz con la guerrilla de las FARC)

Los procesos de paz comienzan desde la presidencia de Belisario Betancur (1982-1986) con los acercamientos a grupos insurgentes, que llevaron a que la guerrilla del M-19[1] se desmovilizara en 1989. El proceso de paz se reanudó luego en la presidencia de Andrés Pastrana (1998-2002), cuando el Gobierno adelantó diálogos de paz con las FARC en San Vicente del Caguán, durante la fallida zona de despeje. Tras diferentes intentos de terminar con el conflicto armado, durante la presidencia de Juan Manuel Santos (2014-2018) se reinicia el proceso de paz en Colombia.

Este nuevo proceso recibió expresiones de respaldo al igual que críticas. El expresidente y senador Álvaro Uribe Vélez fue el principal crítico y detractor, argumentando tres principales razones: la "impunidad" para la agrupación guerrillera, la posibilidad de que las FARC se incorporen a la vida política y los términos de la denominada "justicia transicional". A su vez, el respaldo llegó de los diversos sectores políticos, sociales y económicos del país, así como de la comunidad internacional[2].

Sin embargo, después de casi cuatro años de negociaciones con altas y bajas, el 26 de setiembre de 2016 finalmente se firmó el último de los seis puntos del acuerdo de paz entre el Gobierno y las FARC-EP, que declaró el cese bilateral de hostilidades, el desarme, la desmovilización y el reintegro a la vida civil de los miembros del grupo insurgente, según declaraciones del jefe del equipo negociador del gobierno, Humberto de la Calle.

"Aquí lo que se va a crear es más indignación y más rencor porque se le perdona todo al terrorismo, que es el cartel de cocaína más grande del mundo. Y ese terrorismo ni siquiera pide perdón, ese terrorismo ni siquiera expresa arrepentimiento"

Álvaro Uribe (30 setiembre 2016).



1. El M-19 o EME fue un movimiento guerrillero colombiano que accionó entre 1970 y 1990. Surgió a raíz del presunto fraude de las elecciones presidenciales del 19 de abril de 1970, que dieron como ganador al expresidente Misael Pastrana Borrero.
2. Organización de las Naciones Unidas (ONU), Organización de los Estados Americanos (OEA), Unión Europea (UE), Banco Mundial, Fondo Monetario Internacional, Secretaría General Iberoamericana, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Cepal), entre otros y 47 países, entre ellos Estados Unidos de América, Reino Unido, China, Francia, Rusia; Cuba y Noruega (países garantes), Venezuela y Chile (países acompañantes), Brasil, Argentina, Perú, etc.



Fuente: Internet.

El acuerdo de paz en Colombia tiene repercusiones en el Perú, dado que la cuenca del Putumayo[3], frontera natural entre los dos países, presenta una relación directa con la vida diaria de las poblaciones fronterizas y su éxito dará un periodo de paz, prosperidad y desarrollo, ya que, de lo contrario, produciría alteraciones, fracturas e incertidumbre.

EL ACUERDO DE PAZ ENTRE COLOMBIA Y LAS FARC-EP DENTRO DE LA NUEVA CONCEPCIÓN DE SEGURIDAD Y DEFENSA

Se podría caracterizar el panorama contemporáneo, en el ámbito global, como un escenario de transición e incertidumbre.

Durante la Guerra Fría la estabilidad descansaba en la bipolaridad. Desaparecido el temor a las consecuencias de un conflicto generalizado y a la amenaza de la destrucción mutua asegurada, diversos focos de inestabilidad ofrecen hoy un panorama de riesgos e incertidumbres de carácter multidireccional y multifacético, y configuran una situación internacional ciertamente complicada[4].

3. La cuenca del Putumayo es el principal corredor donde se desarrollan actividades ilícitas como el tráfico de drogas, armas, madera, combustible, insumos químicos y oro.
4. MINISTERIO DE DEFENSA DE ESPAÑA. *Libro blanco de la defensa*. Madrid: Ministerio de Defensa. 2000.

Enmarcado en este panorama, se da el acuerdo de paz con el objetivo de poner fin al conflicto armado y para la construcción de una paz estable y duradera, estableciéndose como base que las dos partes debían construir una nueva agenda de manera conjunta, lo que obligó a que la participación de ambas partes sea igualitaria.

Una característica fundamental de estas negociaciones es que el proceso de firma del acuerdo sólo comprende a los actores protagonistas (Estado colombiano y las FARC), principalmente en la etapa exploratoria y en la de fin del conflicto.

El proceso posterior a dicha firma, es decir, la etapa de construcción de paz, incluye la participación de otros actores como la comunidad internacional, la Organización de las Naciones Unidas (ONU) y, principalmente, los ciudadanos colombianos. Esta participación se viene llevando a cabo tras la falta de apoyo ciudadano en el plebiscito[5] que originó que los equipos negociadores del Gobierno y las FARC analicen y evalúen nuevamente algunos puntos del acuerdo firmado[6], los cuales fueron refrendados, por segunda vez, por el Senado el 29 de noviembre y por la Cámara de Representantes de Colombia el 30 del mismo mes.

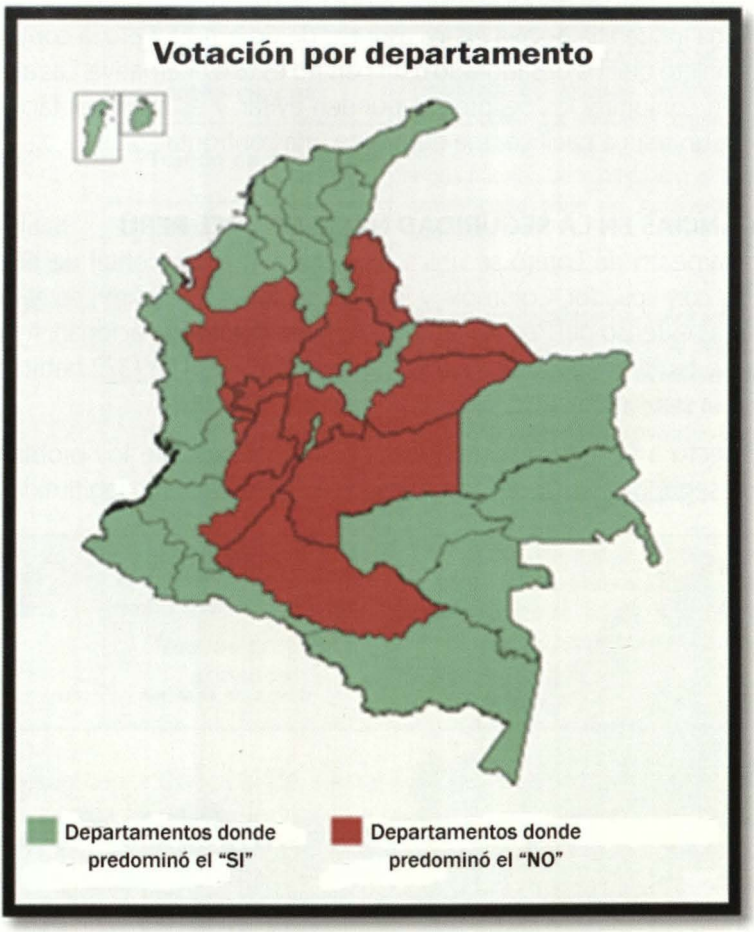
"Ha sido un día histórico, donde el Congreso de la República debatió el tema más importante para Colombia, la refrendación de la paz. Ha sido un debate con altura, con ideas; un debate en el que se dieron todas las garantías a la oposición", señaló el presidente del Senado Mauricio Lizcano Arango, el 29 de noviembre de 2016, al ser refrendado el acuerdo.

POSICIÓN DE LA OPINIÓN PÚBLICA COLOMBIANA A TRAVÉS DEL PLEBISCITO

El plebiscito es un mecanismo de participación ciudadana establecido por el Congreso de Colombia[7] para la refrendación del acuerdo de paz entre Colombia y las FARC en la mesa de conversaciones de La Habana, Cuba. Si bien no era una obligación para el presidente, a partir del reconocimiento de la importancia de la participación ciudadana en una decisión de tanta trascendencia nacional, es un deber consultarle al pueblo. Las votaciones se dieron el 2 de octubre de 2016.

5. El plebiscito sobre el tratado de paz de Colombia de 2016 fue el mecanismo de refrendación para aprobar el acuerdo entre el gobierno de Colombia y la guerrilla de las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (FARC).
6. El acuerdo modificado fue firmado el 24 de noviembre de 2016.
7. El Congreso en Colombia está compuesto por el Senado y la Cámara de Representantes. En la actualidad, el Congreso cuenta con un total de 268 congresistas: 102 senadores y 166 representantes.

El 50,2% decidió votar en contra del acuerdo de paz entre el Gobierno y las FARC, por el 49,7% que se decantó por el "Sí". La abstención de más del 60%[8] y la pésima imagen de la guerrilla fueron determinantes en el resultado de la votación, que ninguna encuesta supo predecir. El presidente, Juan Manuel Santos, pese al resultado, aseguró que el cese bilateral del fuego seguiría vigente.



Fuente: Registraduría Nacional de Estado Civil de Colombia (2016).

La República de Colombia desde hace más de 50 años ha vivido en una guerra; ha experimentado ataques, desmovilizaciones, pobreza, desigualdad y diferentes factores que agravan la situación del país. Estas situaciones han logrado

8. La participación constó de un 37,43%, correspondiente a 13.066.047 votantes de un universo de 34.899.945 habitantes inscritos.

dañar seriamente y de a pocos a su sociedad. Hay muchos detalles que aún se deben considerar; entre ellos, la vinculación de las guerrillas o los disidentes de estas al narcotráfico, la compensación a las víctimas y la responsabilidad de los terroristas por los crímenes cometidos a lo largo del conflicto. Son temas delicados que los colombianos deben solucionar con unión, diálogo e inteligencia. Por otro lado, existe el temor de que los guerrilleros vuelvan a tomar las armas o ejerzan una influencia nociva en los asuntos de Colombia. Pero la continuación de un conflicto que ha desangrado a un país no es una alternativa. Las amenazas se pueden conjurar y los peligros se pueden evitar; y esto es más fácil hacerlo dentro de un marco pacífico que dentro de una confrontación bélica.

IMPLICANCIAS EN LA SEGURIDAD NACIONAL DEL PERÚ

El departamento de Loreto se ubica en el extremo nororiental del Perú, y es fronterizo con Ecuador, Colombia y Brasil. Con sus 368.852 km^2, es el departamento más extenso del Perú (ocupa el 28,7% del territorio nacional). A pesar de su extenso territorio, tiene una población reducida, de 1.039.372 habitantes[9] (el 3,39% de la población nacional).

Con respecto a la seguridad nacional, en su análisis sobre los problemas actuales de seguridad, Philippe Delmas[10] señala: "La insuficiente legitimidad de los



Mapa de la población reducida de Loreto. Fuente: Datos consultados en el INEI y el Gobierno Regional de Loreto.

9. Instituto Nacional de Estadística e Informática, Población 2000 a 2015.
10. Entre 1991 y 1993, fue asesor de Seguridad Nacional del Ministro de Relaciones Exteriores de Francia.

Seguridad Nacional del Perú	**Narcotráfico**	Las alianzas entre narcotraficantes peruanos y colombianos, así como también la inmigración de exmiembros de las FARC-EP en las ciudades fronterizas, permitiría que estos continuasen con sus actividades ilícitas y sus delitos conexos.
	Crimen organizado	
	Delincuencia transnacional	Exmiembros de las FARC-EP migrarían a organizaciones delictivas, estratégicamente relacionadas con múltiples organizaciones que trascienden las fronteras colombianas y que trabajan de la mano con el tráfico de armas como parte de su abastecimiento logístico.
	Tráfico de armas	
	Inmigración	
	Minería ilegal	Se incrementaría la problemática actual sobre la minería ilegal y el tráfico de madera, con el fin de que las bandas criminales, rezagos de las FARC-EP, etc., dispongan de recursos para continuar con sus actividades ilícitas.
	Tráfico de madera	
	Corrupción	La creación de nuevos grupos armados conformados por disidentes de las FARC-EP y narcoterroristas peruanos incrementarán los niveles de corrupción en las ciudades fronterizas del Perú.
	Nuevos grupos armados	

Estados es la causa principal de inestabilidades, internas o externas, y lo más frecuente es que las unas conduzcan a las otras [...]. La legitimidad es un juego cuyo resultado es igual a cero: los contrapoderes sólo ganan lo que les entrega el debilitamiento de los Estados [...] la debilidad del Estado es la causa principal y común de las inestabilidades, pues significa ante todo su alejamiento de la nación[11]".

En la actualidad, no existe una definición oficial de "crimen organizado transnacional", ni una lista de los tipos de delitos que podrían constituirlo. Esta ausencia de definición fue pensada para permitir una aplicación más amplia de la Convención de las Naciones Unidas contra el Crimen Organizado

11. DELMAS, Philippe. *El brillante porvenir de la guerra*. Santiago de Chile: Editorial Andrés Bello. 1996.

Transnacional (Untoc) a los nuevos tipos de delito que emergen constantemente. En este contexto, la definición tácita incluye virtualmente a todas las actividades criminales con fines de lucro y que tienen implicancias internacionales. Esta definición tan amplia tiene en cuenta la complejidad del problema y da lugar a la cooperación para afrontar el rango más extenso de preocupaciones comunes[12].

LA PRESENCIA DEL ESTADO PERUANO EN LA FRONTERA CON COLOMBIA

La Marina de Guerra del Perú, en coordinación con los Ministerios de Defensa, de la Mujer y Poblaciones Vulnerables, Educación, Salud, gobiernos regionales, Banco de la Nación, Registro Nacional de Identificación y Estado Civil, Dirección Regional de Salud de Loreto, Centros de Recursos de Aprendizaje (CRA), entre otras instituciones, desarrolla la implementación de las Plataformas Itinerantes de Acción Social (PIAS). Estas unidades fluviales se están convirtiendo en las plataformas multisectoriales que acercarán al Estado en forma itinerante a la población rural de cada cuenca. Esto responde a la gran importancia que le da al poblador peruano que habita en la frontera, el Estado y la Marina de Guerra del Perú como creador e impulsor de estas plataformas itinerantes[13].

Las PIAS brindan los siguientes servicios:

- En Salud, cuentan con sala de cirugía menor y parto, consultorios médicos, odontológico y de obstetricia, tópico, triaje[14], sala de imágenes y telemedicina, Control de Crecimiento y Desarrollo (CRED)[15], inmunizaciones y cadena de frío[16].
- En Mujer y Poblaciones Vulnerables, tienen un servicio de detección y prevención de maltrato infantil.
- En Desarrollo e Inclusión Social, se encuentran los programas nacionales Juntos (apoyo directo a los más pobres), Qali Warma (alimentación escolar), Pensión 65 (asistencia solidaria de pensiones) y Cuna Más (desarrollo de niños menores de 3 años). Posteriormente se implementarán otros.
- El Registro Nacional de Identificación y Estado Civil (Reniec) cuenta con servicio en línea de trámites para DNI, tramite gratuito incluyendo la toma fotográfica a excepción de cambio de domicilio, asistencia registral con el

12. OFICINA DE LAS NACIONES UNIDAS CONTRA LA DROGA Y EL DELITO (Unodc). Crimen organizado transnacional. S. f. [Consulta: 9 de octubre de 2017]. Disponible en: https://www.unodc.org/ropan/es/organized-crime.html
13. Diario Judicial de Loreto *La Región*, 16 de julio de 2016.
14. Es un método que permite organizar la atención de las personas según los recursos existentes y las necesidades de los individuos.
15. Es un control de salud periódico por el que todos los niños menores de 5 años de edad deben pasar.
16. Es una cadena de suministro de temperatura controlada, la cual garantiza al consumidor que el producto de consumo que recibe se ha mantenido dentro de un intervalo de temperaturas durante la producción, el transporte, el almacenamiento y la entrega.

objeto de solucionar las actas de nacimiento, matrimonio y defunción mal asentadas por error de datos, omisiones o enmendaduras.

- La Comisión Nacional para el Desarrollo y Vida sin Drogas (Devida) detecta y previene conductas sociales de riesgo en niñas, niños y adolescentes.
- El Banco de la Nación ofrece servicio de pagaduría.

Uno de los servicios de las PIAS con mayor impacto es la gestión y entrega del documento nacional de identidad (DNI), como primer paso para acceder a diversos beneficios del Estado en torno a salud e inclusión, a través de programas sociales. Cabe señalar que gran parte de la Amazonía se encuentra en estado de pobreza y pobreza extrema[17], además de contar con los índices más bajos a nivel país en progreso social en sus tres componentes: necesidades básicas humanas, fundamentos de bienestar y oportunidades.

Independientemente, la Marina, a través de la Comandancia General de Operaciones de la Amazonía, desarrolla el programa Visitas Fluviales a las Comunidades Ribereñas para la Prevención Médica, que se desarrolla en el río Putumayo y el Amazonas como complemento a las actividades de las PIAS.

Segunda campaña PIAS 2017 empezó para llevar servicios del Estado a zonas alejadas

En 45 días recorrerán ríos Morona, Napo y Putumayo



PIAS EN EL PUTUMAYO:
Fuente: página web
www.andina.pe

17. No existe una definición universal. Se trata de un fenómeno social y su concepto es fundamentalmente económico, pero también tiene impactos políticos y sociológicos. La pobreza extrema se entiende por quienes, destinando todos sus ingresos a la compra de alimentos, no alcanzan a comprar la canasta básica alimentaria (Comisión Económica para América Latina y el Caribe, Cepal).

Por otro lado, existe la Acción Cívica Binacional Perú-Colombia, en la que participan las unidades fluviales peruanas y colombianas, brindando ayuda humanitaria y de desarrollo social en ambos países.

REFLEXIONES FINALES

- **Respecto a población, migración y desarrollo**

El Gobierno peruano y sus instituciones deben ejecutar un conjunto de mecanismos de cooperación e integración fronteriza, según lo acordado en el III Gabinete Binacional entre Perú y Colombia[18], realizado en enero de 2017, que tiene como objetivo fortalecer la relación bilateral, a través de cinco ejes temáticos: asuntos sociales y gobernanza; comercio, desarrollo económico y turismo; asuntos ambientales y minero-estratégicos; asuntos fronterizos y migratorios; y seguridad y defensa.

Al Perú le corresponde continuar ejecutando políticas de desarrollo efectivas en búsqueda de la inclusión social, la lucha contra la pobreza y la pobreza extrema. Asimismo, a nuestro país le corresponde ejecutar una política educativa que busque sembrar valores de patriotismo e identidad nacional, y el desarrollo productivo e infraestructura.

También es necesaria la implementación de un sistema de control migratorio en esta zona fronteriza y el incremento de efectivos policiales para su control y supervisión, lo que permitiría mejorar las condiciones de vida en estas alejadas zonas fronterizas.

Por otro lado, es importante aplicar una política antidroga, similar al desarrollo del Proyecto Especial de Control y Reducción de Cultivos Ilegales en el Alto Huallaga (Corah)[19] en la cuenca del Putumayo, con la finalidad de erradicar los cultivos de cocales, mediante la creación de cultivos sustitutos (cacao, café, entre otros).

De igual forma, es preciso continuar desarrollando los programas de las PIAS, las Visitas Fluviales a las Comunidades Ribereñas para la Prevención Médica, profundizar y ejecutar la Acción Cívica Binacional Perú-Colombia.

18. El I Gabinete Binacional entre el Perú y Colombia se organizó en Iquitos en 2014. Medellín fue sede del segundo en 2015.
19. En este proyecto se realizan acciones de interdicción de la producción de droga, y la reducción de hoja de coca y de los laboratorios usados por el narcotráfico en el Perú.

- **Respecto al narcotráfico y al crimen organizado transnacional**

El acuerdo de paz entre el gobierno colombiano y las FARC-EP afectaría la seguridad nacional del Perú, en la medida en que contribuya al funcionamiento del crimen organizado transnacional en la zona del Putumayo, lo cual podría traer la recurrencia del "efecto globo"[20].

La simbiosis existente entre las FARC-EP y los narcotraficantes asentados en la zona del Alto Putumayo permitirá continuar con esta actividad ilícita y sus delitos conexos en esta región fronteriza, mientras prolongan la última etapa del proceso de paz.

Asimismo, se prevé la aparición, en un corto plazo, de grupos armados organizados (GAO), que pretenderán asentarse en la zona de la cuenca del Putumayo, debido al conocimiento del terreno y las condiciones favorables para su permanencia y asentamiento.

En la actualidad, la Oficina Nacional para la Política de Control de Drogas de la Casa Blanca (Estados Unidos)[21] informó que en 2016 se cerró con 188.000 hectáreas de plantaciones de coca y un promedio de 700 toneladas de cocaína, cifras jamás alcanzadas. Esto podría relacionarse con la caída del precio internacional del oro, lo cual llevó a los cultivadores a dejar la minería ilegal y enfocarse en la coca.

Para Hernando Zuleta[22], director del Centro de Estudios sobre Seguridad y Drogas (Cesed) de la Universidad de los Andes (Colombia), existe una razón adicional: "Hay una hipótesis que dice que las FARC presionaron a los campesinos para que aumentaran sus cultivos de coca, en vista de que podían ser su potencial base electoral. La lógica detrás es que, en la medida en que haya más cultivos, el gasto público se incrementará. Las FARC pretenderían capitalizar esa inversión".

Al respecto, es importante mencionar que muchos de los delitos que se cometen (minería ilegal, tala ilegal, tráfico de combustible, de armas, drogas, etc.) son realizados por grupos de personas dirigidas por miembros de las FARC-EP, los cuales tienen los conocimientos, manejo, etcétera, para articularlos.

---

20. "Un 'efecto globo': ajusto aquí y se infla por otro lado. Es decir, el problema de narcotráfico y sus consecuencias se traslada al Perú, incrementando el problema que ya tenemos". SANTILLANA, Miguel. Efecto globo. [Consulta: 9 de octubre de 2017]. Disponible en: http://usmp.edu.pe/idp/wp-content/uploads/2016/09/Santillana_C.O._Velaverde_07-09-16.pdf
21. Depende de la Oficina Ejecutiva del presidente de Estados Unidos. Fue establecida en 1989 y su objetivo es establecer políticas, prioridades y objetivos para erradicar la fabricación, el consumo, el tráfico, la violencia y los crímenes relacionados con las drogas y sus consecuencias en la salud pública.
22. Economista de la Universidad de los Andes, Colombia. Ph.D en Economía por la Universitat Pompeu Fabra, España.

El Perú tiene que incentivar y promover el acercamiento entre la población y sus instituciones gubernamentales, mediante el apoyo de las PIAS, con mayor injerencia en la zona del Alto Putumayo, para mantener mayor control y presencia del Estado en estas comunidades nativas alejadas de los principales centros de desarrollo urbano.

- **Respecto a la minería ilegal y al tráfico ilícito de madera**

Se produciría el incremento de la minería ilegal, debido a que las FARC utilizan los minerales obtenidos ilegalmente como fuentes de ingreso y como forma de lavado de dinero obtenido ilegalmente.

Es importante la presencia y el reconocimiento continuo de unidades fluviales de la Marina de Guerra del Perú y unidades del Ejército del Perú asentados en la zona del Alto Putumayo como medida disuasiva, con la finalidad de contrarrestar y evitar la extracción ilegal de oro y el incremento de dragas fluviales en el río Putumayo y sus afluentes. Asimismo, deben ejecutar operaciones militares disuasivas en la zona del Alto Putumayo, para ejercer presencia y control en la zona.

Finalmente, en Colombia existen estructuras dedicadas al tráfico ilegal de madera patrocinadas por las FARC, por lo que es necesaria la implementación de más puestos de vigilancia fronterizos de las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional del Perú, e incrementar el personal perteneciente a la Dirección Regional Forestal y de Fauna Silvestre y, en adición, del Servicio Nacional de Áreas Naturales Protegidas por el Estado (Sernanp) en la zona del Alto Putumayo.

Bibliografía

- CRUZ, Rodrigo. La coca vuelve a ganar terreno. En: *El Comercio*, 2017, pp. 10.
- DELMAS, Philippe. *El brillante porvenir de la guerra*. Santiago de Chile: Editorial Andrés Bello. 1996.
- DIRECCIÓN NACIONAL DE INTELIGENCIA. *Manual de Inteligencia Estratégica del SINA*. Callao: Escuela de Inteligencia Nacional. 2016.
- FARC-EP BLOQUE MARTÍN CABALLERO. 50 años en fotos FARC-EP. 2014. [Consulta: 9 de octubre de 2017]. Disponible en: https://issuu.com/martincaballero7/docs/50-anos-en-fotos-farc-ep-cap-1-al-4
- GAYRAUD, Jean-Francois. *El G9 de las mafias en el mundo: geopolítica del crimen organizado*. Madrid: Ediciones Urano. 2007.
- GONZÁLEZ, Camilo. *Conversaciones en La Habana: claves para construir la paz*. Bogotá: Oveja Negra. 2013.
- INSTITUTO INTERNACIONAL DE ESTUDIOS ESTRATÉGICOS. *Los documentos de las FARC: Venezuela, Ecuador y el archivo secreto de "Raúl Reyes"*. Bogotá: Quad/Graphics. 2011.
- LÓPEZ, Juan. *FARC: por qué nos rebelamos contra el Estado colombiano*. Bogotá: Oveja Negra. 2013.
- MACKENZIE, Eduardo. *Las FARC, fracaso de un terrorismo*. Bogotá: Nomos Impresores. 2005.
- MACKENZIE, Eduardo. Sobre la leyenda de Marquetalia. [Consulta: 9 de octubre de 2017]. Disponible en: http://www.periodismosinfronteras.org/sobre-la-leyenda-de-marquetalia.html
- MINDREAU, Manuel. *Introducción a la teoría de las relaciones internacionales*. Lima: Fondo Editorial de la Universidad del Pacífico. 2001.
- MINISTERIO DE DEFENSA DE ESPAÑA. *Libro blanco de la defensa*. Madrid: Ministerio de Defensa. 2000.
- OFICINA DE LAS NACIONES UNIDAS CONTRA LA DROGA Y EL DELITO (Unodc). Crimen organizado transnacional. S. f. [Consulta: 9 de octubre de 2017]. Disponible en: https://www.unodc.org/ropan/es/organized-crime.html
- OFICINA DE LAS NACIONES UNIDAS CONTRA LA DROGA Y EL DELITO (Unodc). Convenio de las Naciones Unidas contra la droga y sus protocolos. [Consulta: 9 de octubre de 2017]. Disponible en: https://www.unodc.org/peruandecuador/
- OFICINA DEL ALTO COMISIONADO PARA LA PAZ. Acuerdo general de terminación del conflicto y construcción de una paz estable y duradera. 2016. [Consulta: 9 de octubre de 2017]. Disponible en: https://www.mesadeconversaciones.com.co/sites/default/files/AcuerdoGeneralTerminacionConflicto.pdf
- PARRA WILLS, Daniela. *Análisis del proceso de paz entre el gobierno Santos y las FARC-EP*. Salamanca: Universidad de Salamanca. 2015.
- SALGARI, Emilio. Marulanda y las FARC para principiantes. [Consulta: 9 de octubre de 2017]. Disponible en: http://www.farc-ep.co/pdf/2-edicion-Manuel-para-Principiantes.pdf
- SANTILLANA, Miguel. Efecto globo. [Consulta: 9 de octubre de 2017]. Disponible en: http://usmp.edu.pe/idp/wp-content/uploads/2016/09/Santillana_C.O._Velaverde_07-09-16.pdf
- VARGAS, Alejo. *Las fuerzas armadas en el conflicto colombiano: antecedentes y perspectivas*. Medellín: La Carreta Editores. 2010.
- VILLAMARÍN, Luis. *Operación Odiseo*. Bogotá: Ediciones Luis Alberto Villamarín Pulido. 2012.


MARINA DE GUERRA DEL PERÚ
PROA AL ENEMIGO
B. A. P. "LARREA"
25

Experiencia en la Base Naval del Callao a bordo del BAP *Larrea* en los efectos del terremoto de 2007

Capitán de navío Enrique Arnáez Braschi



Graduadó en la Escuela Naval como alférez de fragata en 1991. Calificado en Guerra de Superficie, Armas de Superficie y Misiles. Es graduado del Curso Básico de Estado Mayor, del Curso de Comando y Estado Mayor y del Curso de Alto Mando Naval en la Escuela Superior de Guerra Naval, así como de los cursos de Preposicionamiento de Fuerzas, Liderazgo y Planeamiento Rápido en la Centro de Entrenamiento de las Fuerzas Expedicionarias del Atlántico de la Marina de Estados Unidos, y el curso de Planeamiento para la Defensa en el Centro de Estudios Estratégicos de Defensa de la Universidad de Defensa de Estados Unidos. Graduado en magíster en Ingeniería de Control y Automatización de la Pontificia Universidad Católica del Perú y de magíster en Estrategia Marítima de la Escuela Superior de Guerra Naval. Se ha desempeñado como segundo comandante del BAP *Santillana* y comandante del BAP *Larrea*. Ha prestado servicios en la Escuela Naval del Perú, en la Dirección General del Personal de la Marina, en la Comandancia General de Operaciones del Pacífico, en el Estado Mayor General de la Marina y en la Secretaría de la Comandancia General de la Marina como subsecretario del comandante general. Del mismo modo, ha prestado servicios como oficial enlace ante la Comandancia de las Fuerzas de las Flotas de la Marina de los Estados Unidos, y como asesor del presidente del Consejo de Delegados de la Junta Interamericana de Defensa en Washington. Desde agosto de 2017, es comandante del BAP *Quiñones*.

RESUMEN

En este artículo se describen las ocurrencias, en modo narrativo, de los acontecimientos vividos a bordo del BAP *Larrea* (CM-25) durante el zarpe de emergencia como consecuencia de las anomalías en las mareas causadas por el terremoto de 2007.

PALABRAS CLAVE

Terremoto, zarpe de emergencia, variación de mareas.

ABSTRACT

This article tells the facts, as a tale, of the situation happened on board of BAP Larrea (CM-25) in her emergency underway as consequence of earthquake irregular tide.

KEYWORDS

Earthquake, emergency underway, irregular tide.

Hace 10 años, el miércoles 15 de agosto de 2007, a las 18:41 horas, se produjo un terremoto de cerca de un minuto de duración con una intensidad de 8,0 en la escala de Richter, que se localizó en el mar, a 40 kilómetros al oeste de la ciudad de Pisco y que, por cercanía, se sintió con gran intensidad en Lima.

Los efectos conocidos de este terremoto fueron 595 muertos, 2.291 heridos y aproximadamente 431.000 damnificados. Sin embargo, se presentaron muchas consecuencias desconocidas hasta ahora. Mi intención es compartir una que ocurrió en la Base Naval del Callao, para que puedan quedar registradas para futuras reacciones ante eventos similares, que ciertamente volverán a ocurrir porhallarse nuestro país en una zona altamente sísmica.

• Artículo recibido el 1 de agosto de 2017, aprobado para su publicación el 17 de agosto de 2017



Puerto del Callao.

Por la hora, me encontraba en mi departamento, acompañando a mis hijas y a mi esposa mientras cenaban. Cuando empezó el terremoto, procuramos salir por motivos de seguridad. Ya en la calle, nos dimos cuenta de que la magnitud y duración del sismo indicaban que las consecuencias no iban a pasar desapercibidas. Para ese entonces, yo tenía el cargo de comandante del BAP *Larrea* (CM25), corbeta misilera con cuatro hélices que le dan gran maniobrabilidad y una respuesta rápida ante órdenes a los motores. Esta corbeta estaba amarrada en el muelle Marginal de la Base Naval del Callao, en el amarradero F-3, en el cabezo del muelle y frente al muelle de minerales del terminal marítimo.

Luego del terremoto tenía dos preocupaciones: saber cómo estaban mis padres y tomar conocimiento de las condiciones del buque. Sin embargo, intentar comunicarme con cualquier persona era imposible, porque las líneas telefónicas estaban saturadas o averiadas. Vale tener en cuenta que WhatsApp y otros medios de chat no existían y la prioridad la tenían las llamadas telefónicas.

Por la radio, se informaba de las dimensiones de la catástrofe y del caos en el que se había convertido el tráfico de Lima. Como no había comunicaciones telefónicas, los ciudadanos con vehículo salieron a constatar la integridad de sus familiares. La radio solicitaba a los oyentes que evitaran salir para contribuir al alivio del tráfico.

Después de las 20:30 horas, pude al fin tomar conocimiento de que mis padres estaban bien, y continué con los intentos de comunicarme con el buque o con alguien de la Base Naval, algo que recién pude realizar cerca de las 21:30 horas. Tuve comunicación con mi compañero y amigo, el entonces capitán de fragata José Cabrera, quien me informó que la situación de la marea era complicada debido a que variaba cerca de tres metros cada hora y que parecía que los buques se estaban "sentando" en el fondo. Vale aclarar que la marea en el área del Callao es de muy poca variación y normalmente con periodos de 12 horas. Es así que salí de la casa rumbo a la Base Naval.

Llegué cerca de dos horas y media después, cuando el trayecto normal es de 45 minutos. Fui a la oficina de la Comandancia de la Fuerza de Superficie (Comfas), dirigida por el entonces contralmirante Carlos Tejada, porque había varios carros en las afueras del edificio. Al entrar, él me dio la instrucción de evaluar la situación de mi buque y que le alcanzara un informe.

Al llegar a bordo, la marea estaba alta y los buques tenían tensas las espías. Mientras recibía las novedades, me enteraba de que los buques mercantes habían reventado sus amarras y estaban a la deriva. Se me indicó que uno de ellos había varado en el muelle de petróleo ubicado muy cerca de la posición de la corbeta, con el peligro de ocasionar una colisión y perder los buques en el amarradero.

Al final del parte, ya la marea estaba baja y nuevamente las espías estaban tensas, ahora hacia abajo. Se veían burbujas aflorar a ambas bandas del buque, lo que señalaba que la obra viva estaba por sentarse en el fango del fondo. Esta situación arriesgaba la integridad de la corbeta, porque si las hélices o los ejes se apoyaban en el fondo, estos se flexionarían y el buque perdería sus capacidades hasta ser reparado.

Ante estos riesgos, llamé al comandante de la Fuerza de Superficie y le mencioné que existían embarcaciones mercantes al garete en la rada interior, que el viento los empujaba hacia nuestro lado del muelle, y que el buque se sumergía cada vez más en el fango de fondo, lo que podría flexionar los dos ejes inferiores. Por estos motivos, se nos autorizó zarpar y fondear a la rada exterior.

Durante la conversación, la marea había subido, así que ordené el puesto de maniobra, lanzar máquinas y colocar las espías en simple con la dotación de guardia. En los pocos minutos que este procedimiento demanda, la marea bajó y tuve que ordenar parar las máquinas, ya que las succiones iban a aspirar fango y ello afectaría los sistemas.

Afortunadamente, cuando comenzaba a subir la marea, la dotación completa de oficiales llegó a bordo. Ya era cerca de la medianoche. No bien el fondo se notaba libre, lanzamos máquinas y zarpamos.

Permanecimos en la poza entre el muelle de reparaciones y el marginal, en espera sobre máquinas a que terminara la maniobra del práctico de Enapu para desvarar el buque mercante o nos liberara suficiente espacio para la salida.
Esta espera duró unos veinte minutos. El práctico maniobraba el mercante con dos remolcadores. Había conseguido desprenderlo de la orilla y lo estaba llevando a la rada exterior. Cuando llegaron a la bocana de la rada, el mercante viró hacia estribor rápidamente y se colocó en diagonal justo en la salida, con el peligro de colisionar en alguno de los extremos de la rada.
Desde la corbeta, asumíamos que, al varar, el mercante había dañado el timón y esto estaría afectando la capacidad maniobra para salir de la rada.
Se veían los remolcadores trabajando fuerte para controlar al mercante. Al final, consiguieron hacerlo entrar a la rada, paralelo al rompeolas sur, y fondearon con ambas bandas luego de liberar la salida.
Cuando vi la salida libre, ordené dar adelante a máquinas para proceder a fondeadero, y así fue. La noche estaba oscura y se sentía al viento fuerte hacia el norte, pero yo sentía que el buque se desplazaba hacia el sur. Esto era extremadamente raro, por las condiciones de viento y por el comportamiento regular de esta área. Yo pensaba que estaba percibiendo mal el entorno.
Seguimos avanzando y, cuando estábamos cerca de 200 yardas de la bocana de la rada, se avistaron dos remolinos, uno a cada lado de la bocana, de cerca de 70 metros de diámetro cada uno, que dejaban un canal como de 70 metros en el medio, y por donde nosotros deberíamos salir.
La sorpresa, junto con el susto, fue enorme. La corriente atraía al buque de manera lateral hacia el remolino que estaba en el sur (allí entendí lo que percibía minutos antes y que no llegaba a comprender). Como a 100 yardas del remolino, salté a la consola de órdenes a máquinas y moví las palancas de estribor hacia adelante a toda fuerza y las de babor hacia atrás a toda fuerza (ciaboga babor). Realicé un giro brusco del buque hacia el área entre los remolinos, alejando la popa del remolino sur.
Una vez que el buqué retiró la popa, ya estábamos entre los dos remolinos y la arrancada empujaba la popa hacia el remolino norte. En ese instante cambié el sentido de la ciaboga, al dar las dos máquinas de babor adelante a toda fuerza y las dos de estribor atrás a toda fuerza. Conseguimos salir de la rada y, por ende, del peligro.
Cuando tomé conciencia de lo que había sucedido, me di cuenta de que las piernas me temblaban. Le ordené al segundo comandante, el entonces capitán de fragata Javier Juárez, que asumiera el control del buque y que procediera a fondeadero. Prácticamente, de manera simultánea, el puerto era cerrado por la autoridad competente.



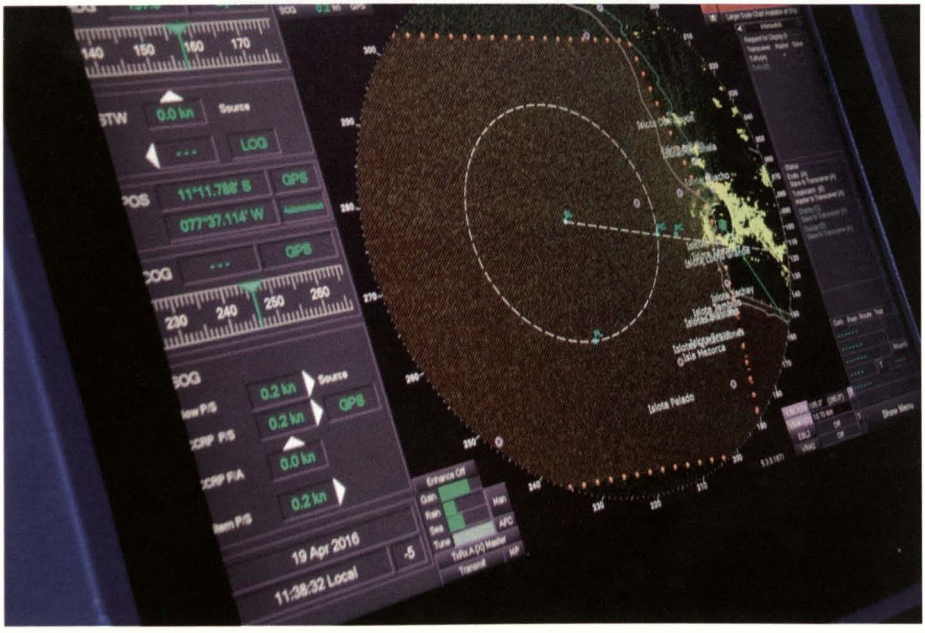
Comportamiento del agua cuando entraba a la rada interior creando remolinos.

Llamé al contralmirante Tejada y le expuse todo lo sucedido, recomendándole que no se movieran las unidades por el riesgo de los remolinos. Él consideró esta recomendación y dispuso que las unidades expuestas a los buques mercantes cambiaran de amarradero a zonas más seguras.

Reflexionando, entendimos que los remolinos son consecuencia de los cambios de las mareas. Definimos el "efecto batea", que era el proceso de llenar o vaciar la rada interior en periodos muy cortos. Por el movimiento de aguas tan grande, se generaban dos remolinos hacia al lado interior de la rada cuando se llenaba y en el lado exterior cuando se vaciaba.



Personal militar en puesto de comando.



Radar de comunicación del buque.

Otra situación extraña fue ver la enorme cantidad de basura, especialmente plástica, que había en el mar: bolsas, pedazos de madera, pedazos de baldes, etc., que se habían desprendido del fondo debido al sismo.

Al día siguiente, por la tarde, cuando la situación de la marea se había normalizado, entramos a muelle y recibí la visita del comandante del submarino BAP *Arica*, el entonces capitán de fragata Percy Pérez, quien estaba navegando cuando ocurrió el terremoto. Pérez me señaló que había entrado a la rada interior este mismo día a las 6:00 horas, prácticamente 18 horas después del sismo. Me preguntó sobre las novedades de mi maniobra de zarpe y, al terminar de contarle los detalles, me indicó que al pasar en el submarino por la bocana sintió caer en una corriente extraña, a la que definió como un tobogán, que sacó de control a su unidad como por 150 o 200 metros, y que luego recuperó. Estas dos unidades de la Marina de Guerra fueron las únicas que vivieron la experiencia de maniobrar en la rada durante los efectos del terremoto.

Como lección aprendida, puedo decir que las unidades ante un sismo deben zarpar lo más pronto posible, antes que las variaciones de marea se manifiesten, siempre con la suficiente atención a la ocurrencia de fenómenos anormales en el comportamiento de la naturaleza.

Las unidades con limitaciones de maniobra deben cambiar de amarradero hacia uno que reduzca el riesgo de colisión de algún buque que haya reventado espías y se mantenga al garete dentro de la rada.

Por último, es necesario que los oficiales comenten estos hechos, porque no estamos libres de que vuelvan a suceder.


SIMA
SIMA

SIMA Callao, haciendo historia: la botadura del BAP *Pisco*

Capitán de Navío Jorge Padilla Ramón
Licenciado en Ciencias Marítimas Navales con Segunda especialidad profesional en Guerra de Superficie e Ingeniería Naval. Ha seguido el Curso Superior de Mando en la Universidad de Defensa del Ejército Popular de Liberación de la República Popular China. Ha cursado la maestría en Administración en la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, en Estudios Estratégicos en la Escuela de Guerra Naval de la Armada Argentina, y en Estrategia Marítima en la Escuela Superior de Guerra Naval. Se ha desempeñado como dotación del BAP *Aguirre*, el BAP *Villavicencio*, el BAP *Santillana* y el BAP *Ferré*. Fue segundo comandante del BAP *Etén* y comandante del BAP *Callao*. Se desempeña como jefe del Servicio Industrial de la Marina Callao.



RESUMEN
La construcción de buques conlleva a una serie de procesos, como la botadura o lanzamiento, momento en el cual el buque llega a una etapa constructiva y debe unirse al medio en donde subsistirá: el mar. El presente artículo rescata una serie de detalles de este proceso vividos en los Servicios Industriales de la Marina Callao, como consecuencia de la botadura del BAP *Pisco*.

PALABRAS CLAVE: Botadura, giro, arfada, saludo, bautizo, Servicios Industriales de la Marina

ABSTRACT
Shipbuilding leads to a range of processes including the launch or launching, moment in which the ship reaches a constructive stage in which it should be transferred to the environment where it will remain: The Sea. This article retrieves a series of details of this process experienced at Shipyard Marine Industrial Services Callao, as a result of the launching of the BAP *Pisco*.

KEYWORDS: Launching, Pivoting, Heave, Salutation, Christening and Naming, Shipyard Marine Industrial Services.

Introducción

Giro, arfada y saludo son los términos empleados de manera constante como parte del planeamiento en los preparativos para la botadura de un buque al mar. Esta trilogía debe estar perfectamente calculada, para que en ese momento la relación de fuerzas, ángulos y velocidades fluyan de manera tal que el proceso de botadura sea perfecto, único y seguro.

La botadura del buque multipropósito de la clase LPD BAP Pisco marcó un hito más en las construcciones navales de alto bordo, hecho que materializó el profesionalismo y la capacidad operativa del Servicio Industrial de la Marina Callao (SIMA Callao).

• Artículo recibido el 21 de agosto de 2017, aprobado para su publicación el 28 de agosto de 2017.



El BAP *Pisco* en las gradas del SIMA Callao.

El bautizo de la nave supuso una serie de preparativos y en la hora "H" tuvo un momento sublime cuando se le dedicaron estas palabras: "Bautizo a esta nave con el nombre de Buque Armada Peruana *Pisco* y ruego a dios que cuide de él y de su tripulación" y la posterior rotura de la botella (que contenía nuestro licor de bandera, el pisco). Es conocido en las tradiciones marineras de la construcción que una nave bautizada debe romper la botella como símbolo de suerte y prosperidad en los mares.

El proceso de botadura del buque multipropósito de la clase LPD BAP *Pisco* conllevó una serie de cálculos en diversos aspectos técnicos, que paso a detallar:

a) Calcular las dimensiones principales del buque, como eslora entre perpendiculares, manga y espacio entre cuadernas.

b) Para determinar las condiciones ideales de lanzamiento, se debió contar con los cálculos de peso, posición longitudinal y vertical del centro de gravedad, y los calados de popa y de proa.

   Se debe tener en consideración que estos datos son estimados, ya que el buque aún no ha flotado.

c) Como parte de la estructura en donde se desplazaría el buque al momento de la botadura, se tuvieron en cuenta las dimensiones de la corredera móvil (llamada también "vía móvil de lanzamiento" por su nombre técnico,

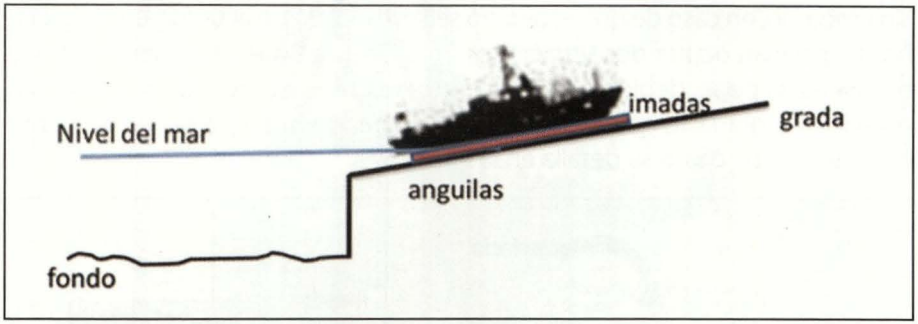


Figura 1. Posición incial del BAP *Pisco* antes del lanzamiento.

"imada"), la corredera fija o vía fija de lanzamiento (técnicamente conocida como "anguila"), y los espesores de la cera (base coat) y de la grasa (*slip coat*), utilizadas en las vías de lanzamiento. Ambas vías son de madera.

d) Finalmente, los datos de resistencia de la grada (de cemento), el ángulo de lanzamiento y el nivel de marea para la hora "H" del día "D".

Para la botadura, tres situaciones tenían que ser controladas dentro del proceso de planeamiento. En primer lugar, lograr que el buque realice el giro dentro de la grada de lanzamiento, es decir, tal como se muestra en la figura 2, la situación en la cual el buque, una vez con la popa en el agua, efectúa una caída lenta hacia adelante ayudado por la acción de los santos de proa[1], de manera que el buque corra en la grada lenta y armoniosamente.

Lo ideal es que, conforme la popa se empiece a sumergir en el agua, el buque gire apoyado sobre el santo de proa.

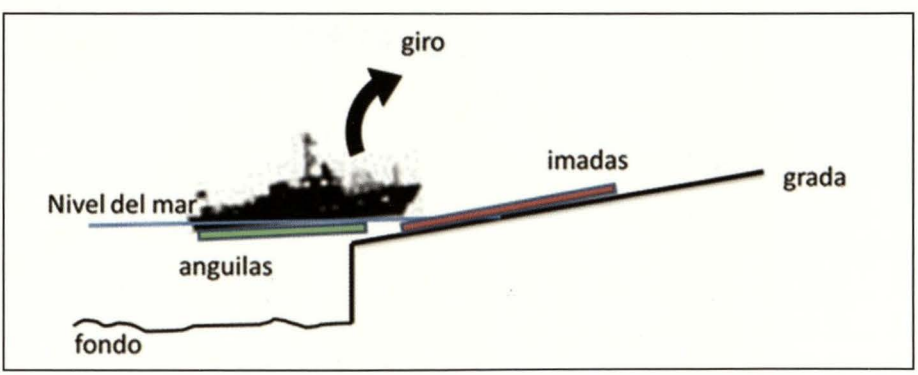


Figura 2. Giro.

1. El santo de proa es el apoyo que se anexa a ambas bandas en proa y que recibe la presión de la reacción durante el giro del buque.

Sin embargo, en caso de que el giro no se lleve a cabo de acuerdo con lo planificado, podrían ocurrir dos situaciones. La primera es que se presente la caída brusca hacia popa, debido a que el centro de gravedad del buque sobrepasa el final de la grada, lo que produce un giro esta vez hacia popa, que se denomina arfada, tal como se detalla en la figura 3:

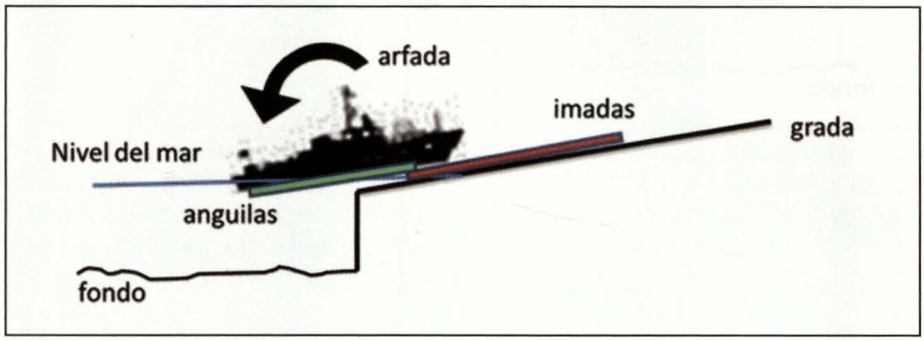


Figura 3. Arfada.

La otra situación, no menos complicada, se denomina "saludo" y se produce cuando el santo de proa llega al final del recorrido en la grada, el buque no flota y se hunde la proa, con el peligro de chocar con el fondo de la grada.

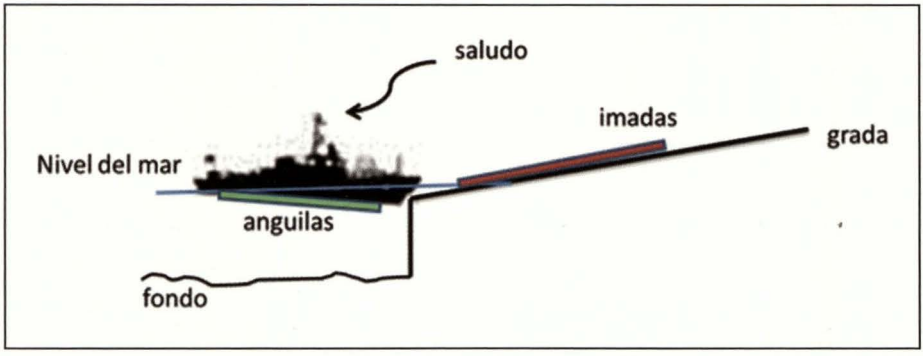


Figura 4. Saludo.

Como hemos podido detallar, el planeamiento de la botadura, a diferencia de otros ensayos, no tiene repetición, debido a que, una vez que se sueltan los diversos seguros, ya no hay retorno. Por tanto, es necesario que los cálculos y simulaciones sean hechas al detalle riguroso.



Puesta de la quilla del LPD BAP *Pisco*.

Desarrollo

En este proyecto, el número 1261 dentro del escalafón del astillero, participaron alrededor de 500 personas de las diferentes áreas que tuvieron bajo su responsabilidad la ejecución del proyecto, desde la etapa de diseño hasta la etapa de ensamble en la grada número 1.

A partir de aquí, la nave de 7500 toneladas de desplazamiento comienza a tomar forma. Se erigen los módulos ya clasificados e inspeccionados previamente para ejecutar el montaje uno a uno, como cuando se construyeron Machu Pichu o las pirámides de Egipto. Sin embargo, aquí no hay incas o egipcios que, a lomo de mula o a través del empleo de palancas, coloquen una a una las piedras en forma exacta. Aquí hay un grupo de artesanos del acero que, conjuntamente con expertos maniobristas y grueros, pueden mover bloques de hasta 40 toneladas de peso y colocarlas con la exactitud que determina la precedencia reflejada de la proyección del plano constructivo.

El proceso de lanzamiento o botadura consideró una serie de pasos previos, similares a las empleadas en nuestras planillas prezarpe, una lista de chequeo minucioso y con pasos de ejecución que no pueden quedar pendientes. Podríamos decir que todas son importantes, pero hay unas que por su particularidad merecen una mención especial. Una de ellas es el retiro de la compuerta, que impide el ingreso del agua de mar a la grada. Se trata de algo paradójico,

porque ese será finalmente el medio en donde se unirán nave y mar, pero en los momentos constructivos hasta la hora "H" de la botadura deben estar separados. Una vez retirada, el agua ingresa y poco a poco ocupa en volumen el espacio de la grada que contiene al buque. Aquí el casco siente al mar y ha llegado el instante en que la columna vertebral o quilla no solo reposa sobre las vías de lanzamiento, sino también en aquel mar que estaba tan cerca pero a la vez lejos, separados por una compuerta.

Los trabajadores mas antiguos del SIMA Callao, quienes por última vez en la década de 1980 prepararon las botaduras de las fragatas misileras *Mariátegui* y *Montero*, y en 2014 la de nuestro buque escuela a vela BAP *Unión*, refieren que transferir el peso del buque de los calzos a las vías de lanzamiento es un momento crítico, porque ahí se puede sentir cómo cruje la nave y cómo comienza una especie de estiramiento general. Fui testigo de ello estando en la proa de este gran buque. Al retiro de cada zacata[2], según una secuencia determinada, pude sentir cómo el buque vibraba en toda su extensión. Ya desde ese momento pequeños milímetros de las vías de lanzamiento comenzaban a moverse. Ante este ruido generado, los viejos artesanos del acero indicaban: "Jefe, el buque ya se quiere ir", y no estaban lejos de la realidad.
Volviendo al momento de la rotura de la botella de pisco, los segundos que lo precederían serían interminables para los que estábamos en la grada, al pie de esta nave que ya se iba, porque, como en todo procedimiento, siempre tiene que haber un plan "B" o la combinación de ambos (el principal y el secundario). Fue entonces que, con el fondo musical de la banda de nuestra



Figura 6. BAP *Pisco*, deslizándose por las vías de lanzamiento.

2. Calzo desarmable

querida Armada, se activaron los seis gatillos de lanzamiento y en paralelo se rompieron a golpe de comba los seguros de la vía deslizante o anguila.

Así, nuestro buque, conforme a lo planificado, efectuó el giro en el momento calculado y su tránsito fue rápido, elegante y solemne en medio de vivas, lágrimas y abrazos por quienes veíamos a un hijo más caminar, a un gran buque que fue construido en nuestras gradas, las gradas del SIMA Callao, las gradas de todos los peruanos, porque ahí nace el desarrollo, porque ahí participan personas, hombres, mujeres, profesionales y técnicos, mayores y jóvenes, quienes, al ver cómo se deslizaba por la vía de lanzamiento y su posterior unión con el mar, se llenaban de orgullo y consolidaban el profesionalismo de muchos peruanos artesanos del acero.

Conclusión

Esta etapa concluye, pero se inicia la segunda o final, que significa completar los módulos que por capacidad de peso de la grada tenían un límite. Luego vendrá la acomodación o el completamiento de los acabados internos, que supone instalar hasta los más mínimos detalles. El paso siguiente será la puesta en servicio de los equipos principales y auxiliares en puerto y posteriormente en la mar. El fin de esta travesía constructiva concluirá cuando sea afirmado el Pabellón Nacional y la unidad sea entregada a la Marina de Guerra del Perú, para su empleo con fines de la defensa nacional y también contribuyendo al desarrollo.

Sima construye, ¡el Perú crece!

Colaboradores del presente artículo

Agradezco a los profesionales y técnicos del Servicio Industrial de la Marina Callao que aportaron con sus testimonios la base para la información del presente artículo. Asimismo, el agradecimiento al teniente primero (r) Domingo Mussio y al ingeniero Giancarlo Terrazas del departamento de Diseño.

Bibliografía

- VILLA CARO, Raúl. Exposición para el fomento de la construcción naval y las actividades marítimas. Fases de las botaduras de buques en gradas de Ferrol. [Consulta: 10 de octubre de 2017). Disponible en: http://www.gii.udc.es/img/gii/files/FASES%20DE%20LAS%20BOTADURAS.pdf

Licenciada en Ciencias de la Comunicación Tatiana Figueroa López

Licenciada en Ciencias de la Comunicación y egresada de la maestría en Relaciones Públicas por la Universidad San Martín de Porres. Redactora en órganos informativos de la Marina de Guerra del Perú, así como *community manager* y encargada de la página web institucional.



noticias nacionales noticias nacionales noticias nacional
noticias nacionalesnoticias nacionales noti
nacionales noticias nacionales noticias nacionales noti
nacionales noticias nacionales noticias nacionales noti
nacionales noticias nacionales noti
nacionales noticias nacionales noticias nacionales noticias nacio
noticias nacionales noticias nacionales noticias naciona
noticias nacionales noticias nacionales not
nacionales noticias nacionales noticias nacionales notic
nacionales noticias nacionales noticias nacionales noti
nacionales noticias nacionales noticias naciona
noticias nacionales noticias nacionales notici
cionales noticias nacionales noticias nacionales notic
cionales noticias nacionales noticias nacionales notici
cionales noticias nacionales noticias nacionales notic
cionales noticias nacionales noticias nacionales noti
nacionales noticias nacionales noticias nacionales notic

Busto del Gran Almirante Miguel Grau Seminario se erigió en plaza de Cochabamba en Bolivia



En la plaza ubicada en la avenida Perú, en la ciudad de Cochabamba, Bolivia, se develó un busto y una placa en honor al Gran Almirante Miguel Grau Seminario, héroe de la Guerra del Pacífico y máximo representante de la Marina de Guerra del Perú.

En la ceremonia, presidida por el alcalde de la ciudad de Cochabamba, José María Leyes Justiniano, estuvo presente también el excelentísimo embajador del Perú en el Estado Plurinacional de Bolivia, Félix Denegri Boza; el cónsul general del Perú en Cochabamba, José Luis Torres Seguín; el agregado naval a la Embajada del Perú en Bolivia, capitán de navío Alfred Tennison Maynetto, autoridades militares y civiles, así como miembros de la comuna cochabambina.

Se colocaron numerosas ofrendas florales ante el monumento del héroe binacional, Gran Almirante Miguel Grau Seminario, a cargo de la Federación de Empresarios Privados de Cochabamba, la Cámara de Industria, el Área Naval N.° 1, el Consulado General del Perú en Cochabamba, la Embajada del Perú en Bolivia y la Municipalidad de Cochabamba.

El excelentísimo embajador del Perú en el Estado Plurinacional de Bolivia resaltó el legado de honor y heroísmo del almirante Grau en la defensa del litoral peruano y boliviano, al constituirse en un referente histórico en la relación de ambos países y un sentimiento de hermandad que se forjó más allá del calor de una guerra. Agradeció todos los reconocimientos que Bolivia le ha otorgado a nuestro héroe binacional, y las expresiones y muestras de dolor que manifestó el pueblo boliviano después del holocausto del Caballero de los Mares en Punta Angamos, el 8 de octubre de 1879.

Cabe resaltar que, mediante Ley 1112, de fecha 12 de octubre de 1989, promulgada por el entonces presidente constitucional de la República, Jaime Paz Zamora, el Honorable Congreso Nacional de Bolivia, en reconocimiento al valor y heroísmo del almirante Miguel Grau, lo declaró oficialmente héroe nacional de Bolivia, encomendando al Poder Ejecutivo que, por intermedio del Ministerio de Defensa Nacional, le otorgue los honores correspondientes a su alta investidura.

BAP *Carrasco*, buque oceanográfico con capacidad polar, fue incorporado a la Marina de Guerra del Perú



Con el fin de reforzar la capacidad de investigación en el mar peruano y en la Antártida, el 3 de mayo, el buque oceanográfico con capacidad polar, BAP *Carrasco*, una de las unidades más modernas del continente, se integró a la flota de la Marina de Guerra del Perú.

Su incorporación se llevó a cabo en el marco de una concurrida ceremonia que fue encabezada por el presidente de la República, Pedro Pablo Kuczynski Godard, a quien, el comandante del BAP Carrasco, capitán de fragata Carlos Holguín Valdivia presentó su saludo a nombre de la dotación del buque e informó el éxito de la misión.

El jefe de Estado remarcó que "esta magnífica nave realizará labores de investigación científica en la Antártida, pero siempre teniendo como prioridad nuestro océano, el mismo que hay que preservar, sobre todo en esta época de grandes cambios y depredaciones a la naturaleza".

Por su parte, el comandante general de la Marina, almirante Gonzalo Ríos Polastri, subrayó que es un momento de particular júbilo institucional, pues "incorporamos a la Dirección de Hidrografía y Navegación uno de los más poderosos buques de investigación del mundo y, sin lugar a dudas, el más avanzado de la región".

El estudio científico del dominio marítimo, de los espacios oceánicos de interés y de la Antártida serán posibles a través de esta plataforma, que operará con innovadores equipos, que permitirán efectuar investigaciones en oceanografía física, química, biológica, geología, así como levantamientos hidrográficos y meteorológicos, cuyos resultados serán de gran relevancia para la elaboración de cartas náuticas, identificación de fondos marinos, sus posibilidades de exploración, entre otros temas.



Además de los avanzados sistemas y equipos que posee el BAP Carrasco, esta imponente unidad podrá operar en cualquier parte del mundo sin ninguna restricción, ejerciendo acciones de búsqueda y rescate que puedan ocurrir durante su navegación.

Cabe mencionar que el buque oceanográfico con capacidad polar fue construido en la ciudad de Vigo, España, en los Astilleros Construcciones Navales Paulino Freire S.A., y cuenta con máquinas diésel eléctricas Caterpillar/GE, propulsores azimutales Rolls Royce y un sistema de posicionamiento dinámico, que le otorga una autonomía de 51 días y una velocidad de hasta 16 nudos. Cuenta asimismo con equipos de muestreo de agua y del fondo marino.

El "Embajador de Mar", el buque escuela a vela BAP *Unión*, zarpó en su segundo Viaje de Instrucción al Extranjero

El imponente y majestuoso buque escuela a vela BAP Unión, el más grande de Latinoamérica, desplegó sus velas para zarpar en su segundo Viaje de Instrucción al Extranjero VIEX-2017, el 11 de mayo, en el Muelle Antedique de la Base Naval del Callao.

En esta oportunidad, tiene planeando una navegación de seis meses debiendo arribar a 15 puertos de diez países de Sudamérica, Norteamérica y Europa. Es de

gran relevancia el hecho de llevar el nombre del Perú en cada lugar al que visite como embajada itinerante, mostrando al mundo la imagen del poder nacional y marítimo en los ámbitos diplomático, cultural, comercial y militar.



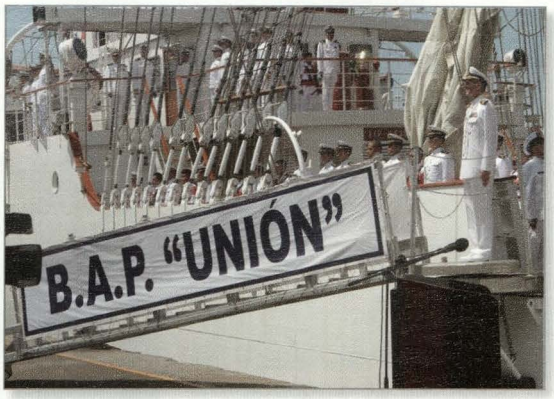
La ceremonia de zarpe fue presidida por el ministro de Defensa, Jorge Nieto Montesinos, quien estuvo acompañado por el comandante general de la Marina, almirante Gonzalo Ríos Polastri. También estuvieron presentes el gobernador regional del Callao, general Jorge Núñez Ramírez; representantes de los comandantes generales del Ejército y la Fuerza Aérea, entre otras autoridades civiles y militares.

El almirante Gonzalo Ríos precisó: "Estamos convencidos de que el esfuerzo nacional por contar con un buque de la calidad del Unión añade entornos especiales a este crucero de instrucción, sumando a la formación integral condiciones para formar gente, motivar el trabajo en equipo y optimizar prácticas marineras, que son fundamentales en la preparación profesional del marino". Recordó además que: "La instrucción de calidad ofrecida en la Escuela Naval se complementará también con la interacción que viene desarrollando durante seis meses, en un ambiente de disciplina y respeto mutuo, con el que cada tripulante debe desarrollar, lo cual lo compromete como muestra viva del Perú en los puertos por visitar".

La dotación del buque escuela a vela al mando del capitán de navío Franz Bittrich Ramírez, e integrada por oficiales, cadetes, personal técnico y de marinería, además de cuatro oficiales extranjeros de Colombia, Ecuador, México, Canadá, y cuatro cadetes nacionales del Ejército, la Fuerza Aérea, la Policía Nacional y cuerpo diplomático, quienes desde el 11 de mayo hasta el 7 de noviembre visitán los



puertos de Balboa y Colón (Panamá); Jacksonville, Norfolk y Boston (Estados Unidos), Charlottetown (Canadá), Londres (Inglaterra), Hamburgo (Alemania), Ámsterdam (Holanda), Le Havre (Francia); La Coruña, Cádiz, Santa Cruz de Tenerife (España), Lisboa (Portugal), Santo Domingo (República Dominicana), Colón y Balboa (Panamá), y Guayaquil (Ecuador).



Cabe resaltar que, durante la navegación, los 83 cadetes de tercer año de la Escuela Naval del Perú complementan los conocimientos teóricos adquiridos durante el año académico en las aulas. Del mismo modo, incrementarán sus capacidades en las artes marineras, incidiendo con mayor efectividad en la disciplina, el trabajo en equipo, el coraje, la perseverancia, el valor, y las valiosas tradiciones heredadas de nuestras glorias navales de ayer, hoy y siempre. Todo ello, intercalado con las actividades culturales y protocolares que tienen en cada puerto al que arriben, como un aporte para estrechar los lazos de amistad e integración con las Armadas y la población en general de los países que visiten.

Asimismo, en cada uno de los puertos de arribo el *Unión*, abre sus puertas para que la ciudadanía visite y recorra los compartimientos del velero peruano. Además, se realizarán actividades de difusión de nuestra cultura milenaria con información y muestras itinerantes del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, del Instituto de Desarrollo del Sector Informal (Idesi), con finas artesanías; la Asociación de Exportadores (ADEX), con artículos y joyería de plata y alpaca; la empresa Danper Trujillo, con sus productos de exportación; la Universidad San Ignacio de Loyola, con libros educativos; Pisco Portón, Viña Tacama con sus reconocidos vinos y productos destilados, y la revista *Amalamar*, con sus ediciones impresas.



Marina de Guerra del Perú participó en actividades por aniversario de creación de la Armada de la República de Singapur



Como parte de las actividades de buena relación, cooperación recíproca en el ámbito institucional y el fortalecimiento de las relaciones bilaterales con la Armada de la República de Singapur, una comitiva de oficiales peruanos liderados por el comandante general de la Marina, almirante Gonzalo Ríos Polastri, participó en las actividades protocolares realizadas por el 50 aniversario de creación de la mencionada Armada.

La delegación de oficiales estuvo integrada por el jefe del Estado Mayor de la Fuerza de Superficie, capitán de navío Óscar Torrico Infantas; el agregado de Defensa a la Embajada del Perú en la Mancomunidad de Australia concurrente en Nueva Zelanda y en la Republica de Indonesia y Singapur, capitán de navío Miguel Dulanto Carbajal; el agregado de Defensa y adjunto a la Embajada del Perú en la Mancomunidad de Australia concurrente en Indonesia y Singapur, y oficial de enlace en el Centro de Fusión de Información de la Armada de Singapur (Information Futión Center, IFC), capitán de fragata Eduardo Zevallos Roncagliolo; el capitán de fragata Luis Cacho; y el oficial ayudante del comandante general de la Marina, capitán de corbeta Roberto Nieto.

A su llegada, el 14 de mayo, la delegación peruana, junto a otras representaciones extranjeras, fueron recibidas por el comandante en jefe de la Armada de la República de Singapur, contralmirante Lai Chung Han, quien les agradeció su participación en los actos festivos.

La asistencia a tan importante fecha fue propicia para una reunión bilateral entre el comandante general de la Marina, almirante Gonzalo Ríos Polastri, y el comandante de Operaciones Navales de la Marina de Estados Unidos de América, almirante John Richardson, quienes trataron temas bilaterales de interés, en los que destacan el fortalecimiento de las relaciones, el intercambio de información y la posibilidad de avanzar hacia entendimientos de mayor

nivel para enfrentar amenazas comunes en la región.



Asimismo, las representaciones extranjeras pudieron apreciar la Revista Naval Internacional, International Marine Review (IMR), evento que fue el acto central, denominado "Republic of Singapore Navy's Golden Jubillee", con la participación del presidente de la República de Singapur, Tony Tan Keng Yam, ministros de Estado y comandantes generales de las Armadas de 30 naciones.

La ceremonia se dio inicio con la revista de las unidades en tierra, en la Base Naval de Changi. Posteriormente, se realizó la revista naval en el mar, con la participación de 46 buques, que incluyeron 28 unidades de armadas extranjeras. A bordo del RSS Independence del tipo Littoral Mission Vessel (LMW), participaron el mandatario de Singapur, ministros, y jefes de las delegaciones extranjeras.

En otro momento, la comitiva peruana visitó las instalaciones del Centro de Fusión de Información de la Armada de Singapur (Information Futión Center, IFC), donde la Marina de Guerra mantiene una presencia activa a través de la participación de un oficial enlace desde hace cinco años. El mencionado centro realiza el monitoreo y vigilancia a través de múltiples sistemas e integración con agencias y otros servicios y entidades del Estado, en salvaguarda y protección del comercio marítimo y la libre navegación en la región Asia-Pacífico.

También se pudo apreciar el trabajo que realiza la Armada de Singapur en el Centro de Coordinación Regional para atender el apoyo ante desastres naturales y ayuda humanitaria de Changi (Regional Humanitarian Assistance and Disaster Relieve Coordination Center), el cual tiene como función la coordinación de todos los esfuerzos que pueden brindar las Fuerzas Armadas de los países de la región para atender los desastres.

VI Salón Internacional de Tecnología para la Defensa y Prevención de Desastres Naturales (Sitdef Perú 2017)



El presente año se realizó la sexta edición del VI Salón Internacional de Tecnología para la Defensa y Prevención de Desastres Naturales (Sitdef Perú 2017), lugar de encuentro comercial y cultural que reunió a empresas nacionales y extranjeras, con el fin de mostrar tecnología de punta a través de una exposición física y virtual de productos y servicios.

Durante la inauguración, que estuvo a cargo del ministro de Defensa, Jorge Nieto, el comandante general del Ejército y presidente del Comité Organizador Sitdef 2017, general del Ejército Luis Humberto Ramos Hume, señaló: "Las circunstancias actuales donde los escenarios son tan variables y permeables, las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional requieren estar dotadas de mejores capacidades para brindar la seguridad y confianza que el país requiere para su desarrollo, por lo que es indispensable contar con el equipamiento y la tecnología moderna que nos permita consolidarnos como un país seguro para las inversiones, y favorezca el crecimiento económico y el bienestar del Perú".

Asimismo, el ministro de Defensa destacó que se debe tener no solamente equipamiento, sino capacitación, formación doctrinaria e institucional. Por ello, es muy importante que este evento cuente, además de los temas que tienen que ver con el armamento para la defensa, con aquellos relacionados con las tareas de la prevención de desastres.

En esta oportunidad, en el Sitdef 2017 participaron un centenar de expositores de 30 países. Y por segunda ocasión este importante evento se complementó por la Expo Cyber Seguridad, conferencia que congregó especialistas nacionales e internacionales.

Es preciso señalar que, debido a las circunstancias vividas por nuestro país en los últimos meses, donde los efectos de los desastres naturales fueron de pro-

porciones mayores, Sitdef 2017 se revalida en su importancia de punto de encuentro entre el requerimiento y los potenciales suministradores de soluciones, fortalecimiento y unión entre otras fuerzas ante dichos acontecimientos.

Submarino Pisagua representará al Perú en el Despliegue Operacional Subdiex 2017



Tras coordinaciones con la Fuerza de Submarinos del Atlántico de Estados Unidos, la Marina de Guerra del Perú autorizó la participación del submarino BAP *Pisagua* (SS-33) en el ejercicio de guerra antisubmarina y antisuperficie Subdiex 2017.

La unidad peruana zarpó rumbo al puerto de San Diego, en California, Estados Unidos, luego de una significativa ceremonia realizada en el Muelle Marginal de la Base Naval del Callao y que fue presidida por el comandante general de Operaciones del Pacífico, vicealmirante Fernando Cerdán Ruiz.

Este ejercicio tiene como objetivo principal el intercambio operacional con la Marina de Estados Unidos. El comandante de la Fuerza de Submarinos, contralmirante Luis Alba Landaveri, resaltó: "No me cabe la menor duda de que el BAP Pisagua, como digno representante de nuestra institución, demostrará el alto grado de preparación, entrenamiento y nivel de alistamiento, lo cual afirmo luego de haber sido testigo del compromiso y dedicación del personal submarinista que conforma esta dotación, ya que ellos han puesto lo mejor de sí para elevar las capacidades operacionales que demanda este tipo de ejercicios multinacionales".

Seguidamente, el vicealmirante Fernando Cerdán entregó, como es tradicional, el gallardete de la Fuerza de Submarinos al comandante del BAP *Pisagua*, capitán

de fragata Sergio Garma Rodríguez. De inmediato, dicho gallardete fue izado en la unidad silente, la cual navegará con 49 tripulantes a bordo en un aproximado de 136 días.



En el acto estuvieron presentes el embajador de Estados Unidos, Brian A. Nichols, autoridades navales del Perú, miembros del Comando Sur de la Marina de Estados Unidos, miembros de Consejo Consultivo de Estados Unidos, así como familiares de la dotación.

Cabe referir que el Subdiex, acrónimo de Submarine Diesel Exercises, es un despliegue de fuerzas de tarea combinadas, que pretenden entrenar y capacitar al personal en tácticas y escenarios de combate.

Buque multipropósito ARM *Zapoteco*, de la Armada de Estados Unidos Mexicanos, arribó al Perú en visita oficial

Como parte del Viaje de Instrucción "Pacífico Sur 2017", el 22 de junio arribó al puerto del Callao el buque multipropósito ARM *Zapoteco* (AMP-02), de la Armada de los Estados Unidos Mexicanos.



La unidad visitante permaneció en aguas peruanas hasta el 25 de junio, tiempo en el cual realizaron diversas actividades profesionales que incrementaron el nivel de interoperabilidad, vínculos de amistad y camaradería existentes entre nuestras Armadas.

Previo al arribo del buque multipropósito ARM Zapoteco, conformado por 116 cadetes de la Heroica Escuela Naval Militar de la Armada de México, recibieron el tradicional saludo del cañón de la Escuela Naval del Perú.



A su turno, el comandante del buque, capitán de fragata CG DEM Gilmashe Sánchez Santín, presentó su saludo protocolar al comandante general de Operaciones del Pacífico, vicealmirante Fernando Cerdán Ruiz, y al comandante de la Base Naval del Callao, capitán de navío Hernán Oyarce Arescurenaga.

Durante su estada, los cadetes de la Armada de los Estados Unidos Mexicanos visitaron las instalaciones de la Escuela Naval del Perú y la Cripta del Gran Almirante del Perú, don Miguel Grau Seminario. Asimismo, recorrieron el Museo Naval del Perú y los Servicios Industriales de la Marina (SIMA-Perú).

Perú participó en la II Conferencia "Las mujeres en las Fuerzas Armadas y seguridad" en la ciudad de Guatemala

Con gran acogida se realizó la II Conferencia "Las mujeres en las Fuerzas Armadas y seguridad", Wiscom-2017, evento internacional que se llevó a cabo del 10 al 13 de julio, en la ciudad de Guatemala, con la participación de 18 países de la región: Argentina, Brasil, Bar-



bados, Colombia, Costa Rica, Paraguay, Perú, México, El Salvador, Nicaragua, República Dominicana, Honduras, Guatemala, Jamaica, Trinidad y Tobago, Estados Unidos, Canadá, Antigua y Barbuda.

Durante la conferencia, que fue presidida por el jefe del Comando Sur de Estados Unidos, almirante Kurt Tidd, se trataron temas relevantes para el desarrollo de las mujeres en el sector militar, su participación en diversos ámbitos, así como la situación de inclusión en cada uno de sus países. También se abordaron temas de género, el rol de las mujeres en operaciones de mantenimiento de paz, perspectivas de género y derechos humanos, cómo avanzar en la institucionalidad de la integración del género femenino, integración a partir de la educación y gestión de talento, entre otros importantes puntos que fueron ampliados entre los asistentes durante los tres días que duró la conferencia.

Entre los ponentes, estuvieron representantes de diversos países, quienes compartieron sus experiencias y toma de decisiones para lograr una integración equitativa y justa de las mujeres en las Fuerzas Armadas de sus respectivos países e instituciones militares.

El Perú estuvo representado por el jefe del Estado Mayor del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, general de división Augusto Villarroel Rossiy, y la jefa de Prensa e Imagen del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, capitán de fragata Ingrid Fernández Sauri, quien, como parte de su amplia experiencia y conocimiento en manejo medios de comunicación dentro de la institución castrense, compartió sus vivencias y testimonio del rol que desempeñan las mujeres peruanas dentro de las instituciones militares.

El evento contó con también con la asistencia de la ministra de Defensa de Nicaragua, Martha Ruiz Sevilla; el jefe del Estado Mayor de la Defensa Nacional de Guatemala, general Juan Manuel Pérez, así como diversas autoridades militares de Guatemala.

Nuestro país fue anfitrión del Ejercicio Multinacional Unitas LVIII-17

El Perú fue anfitrión del Ejercicio Multinacional Unitas-2017, en su quincuagésima octava versión, que este año reunió a más de 4.200 marinos y más de 60 unidades terrestres y aéreas de 19 países de cuatro continentes, que tuvo como escenario el imponente Mar de Grau.



La cita, de trascendencia internacional, fue inaugurada por el ministro de Defensa, Jorge Nieto Montesinos, quien estuvo acompañado del comandante general de la Marina, almirante Gonzalo Ríos Polastri, y contó con la presencia de embajadores, así como de altas autoridades civiles y militares. En la reunión estuvieron presentes también el embajador de Estados Unidos, Brian A. Nichols; el comandante general de Operaciones del Pacífico, vicealmirante Fernando Cerdán Ruiz; el comandante del Componente Naval del Comando Sur y comandante de la Cuarta Flota de Estados Unidos, contralmirante Sean Buck, entre otros.

La presente versión Unitas, que tuvo como fin fortalecer la cooperación para la seguridad y optimizar el entrenamiento en operaciones con fuerzas aliadas, es una variedad de escenarios marítimos proveyendo la máxima oportunidad para mejorar la interoperatividad, y se realizó en dos fases: Pacífico y Anfibio.

El 17 de julio, las unidades se hicieron a la mar, procediendo al área de operaciones frente a las costas de Lima, donde operaron y realizaron ejercicios en las diferentes áreas de la guerra naval, operaciones de interdicción marítima, operaciones con helicóptero, maniobras tácticas, entre otras. Asimismo, los operadores especiales, como parte de sus labores de apoyo al combate de litoral, que contribuye con el control de los espacios marítimos cercanos a costa, la vigilancia y la exploración marítima, realizaron operaciones nocturnas, empleando lanchas para conducir labores de reconocimiento, colección y transmisión de información de inteligencia y explotación del espectro electromagnético con diversos sensores.

De igual manera, se realizaron ejercicios en tierra a través de 11 estaciones en la Base de Infantería en Ancón, como parte de la fase Work Up. Las acciones culminaron el 22 de julio con un desembarco anfibio en la playa Paraíso, en la bahía de Salinas, en Huacho.

El "asalto anfibio" congregó a más de 750 infantes de Marina de diferentes países, quienes conformaron la Fuerza de Tarea Anfibia Multinacional como

parte del Operativo Internacional Unitas LVIII-2017. Este desembarco anfibio se llevó a cabo con el fin de establecer una cabecera de playa, asegurarla y continuar con operaciones terrestres posteriores sobre diferentes objetivos. Participaron unidades de superficie, submarinas y aeronaves.



Cabe resaltar que la organización se inició el día anterior, cuando los vehículos anfibios se embarcaron a bordo del LPD-25 USS *Somerset* de la Armada de Estados Unidos y el buque de desembarco BAP *Eten* (DT-144) de la Marina de Guerra del Perú.

En el asalto anfibio se apreció la interacción de medios de los países participantes, lo que incluye simulación de eliminación de obstáculos en playa, toma de posiciones, asalto aerotransportado y desde el mar, participación de vehículos anfibios y de incursores de operaciones especiales.

Un avión A-37 de la Fuerza Aérea del Perú sobrevoló el área para destruir posiciones defensivas y dos helicópteros lanzacohetes MI-171 del Ejército del Perú se encargaron de destruir blancos móviles en la playa, dando inicio a las olas de desembarco. Cabe resaltar que el apoyo de fuego aéreo ofensivo, tanto de ala fija como de ala rotatoria, juegan un rol primordial antes y durante un asalto anfibio.

La primera ola de desembarco estuvo conformada por vehículos de asalto anfibio de tracción de orugas, que en la actualidad son el principal transporte del Cuerpo de Infantería de Marina de Estados Unidos y que realizaron el ablandamiento sobre la cabecera de playa enemiga. La segunda ola estuvo a cargo de los vehículos LAV-II de la Infantería de Marina peruana, quienes consolidaron los objetivos, y la tercera, por botes BIG F-470, que transportaban una compañía de fusileros, para asegurar la neutralización de la fuerza opositora.

Cabe destacar que este operativo Unitas tiene una dimensión especial, pues se enfoca en la construcción de la unión y la solidaridad hemisférica, abierta al mundo más allá de las palabras, ya que la dinámica de los tiempos nos

enfrenta a diversos escenarios de actuación y el apropiado entrenamiento y coordinación se hace cada vez más relevante. Actualmente, estamos en un mundo que demanda trabajo cada vez más coordinado, con alta capacidad dinámica, estructurado en redes, para potenciar nuestras propias asimetrías de ventajas, como la tecnología, la organización, la polivalencia y el trabajo sistematizado.



Asimismo, se llevó a cabo una acción humanitaria Internacional en Huarmey, a cargo de efectivos de la Marina de Estados Unidos y de la Marina de Guerra del Perú, que benefició a los pobladores de una de las zonas más afectadas por las inclemencias climatológicas que sufrió nuestro país el presente año.

Fortalecer la cooperación es uno de los principales objetivos de la ayuda humanitaria, en cuyo desarrollo se entregó material médico diverso y colchones al hospital de campaña de Huarmey. Por otro lado, se donó material de cómputo, equipo multimedia, equipo de sonido, estantería y útiles de cocina a la I.E. 88106 José Carlos Mariátegui y a la I.E.I. 1606 Dominguito Savio.

El operativo multinacional incluyó la participación de Argentina, Australia, Brasil, Canadá, Chile, Colombia, República Dominicana, Ecuador, Estados Unidos, Guatemala, Honduras, Indonesia, Italia, México, Panamá, Paraguay, España, y Reino Unido, así como el Ejército, la Marina de Guerra, y la Fuerza Aérea del Perú.

Cabe resaltar que el Perú se ha desempeñado como anfitrión en 2004, 2008, 2010, 2012, 2014 y 2017. Es el país que más veces ha tenido a su cargo la organización de dicho ejercicio, gracias a su experiencia en el manejo de una Fuerza de Tarea Multinacional.



Armadas del Perú y Colombia estrechan vínculos de cooperación y amistad



El comandante general de la Marina de Guerra, almirante Gonzalo Ríos Polastri, participó en las diversas actividades realizadas por el 194 aniversario de la Batalla Naval del Lago de Maracaibo y el Día de la Armada Nacional de Colombia.

La ceremonia central se llevó a cabo en las instalaciones de la Fuerza Naval del Caribe y fue presidida por el ministro de Defensa Nacional de Colombia, Luis Villegas.

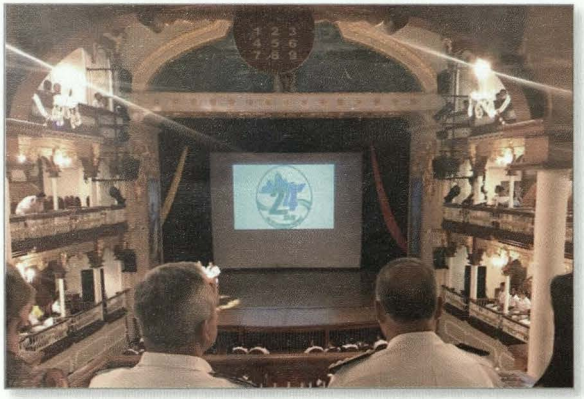
La jornada se inició con una ofrenda floral en el paseo de los Héroes Navales, donde los altos mandos de la Fuerza Naval del Caribe rindieron un homenaje a los almirantes más importantes de la historia de Colombia, como el general Francisco de Paula Santander, el almirante José Prudencio Padilla, entre otros. Posteriormente, se llevó a cabo una acción litúrgica en la iglesia San Pedro Claver y celebraciones culturales en el teatro Adolfo Mejía.

Cabe mencionar que, en el desarrollo de la ceremonia principal, el ministro de Defensa Nacional de Colombia condecoró al comandante general de la Marina de Guerra del Perú, almirante Gonzalo Ríos Polastri, con la Orden al Mérito Naval Almirante Padilla, por su importante contribución al nivel de encuentro y trabajo cooperante.



La celebración central de esta jornada fue la revista naval, la cual se realizó por

la tarde en la bahía de Cartagena. Durante el evento, los buques, las fragatas y las embarcaciones más insignes de la Armada recorrieron, de manera secuencial, las costas de esa ciudad.



Megister en Historia Víctor Manuel Torres Laca

Magister en Historia por la Pontificia Universidad Católica del Perú. Docente en la Universidad de Lima, en la Pontificia Universidad Católica del Perú y en la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas. Colaborador en las editoriales Norma y Santillana, en el diario *El Comercio* y en Ediciones Peisa.



icias internacionales noticias internacionales noticias internacional
ias internacionales noticias internacionale
internacionales noticias internacionales noticias internacional
noticias internacionales noticias internacionales notici
internacionales noticias internacionales noticias internacional
icias internacionales noticias internacional
ernacionales noticias internacionales noticias internacionales noticia
nales noticias internacionales noticias internacionales notici
nales noticias internacionales noticias internacional
oticias internacionales noticias internacionales noticia
rnacionales noticias internacionales noticias internacional
internacionales noticias internacionales notici
cionales noticias internacionales noticias internacional
cias internacionales noticias internacionales notici
cionales noticias internacionales noticias internacional
internacionales noticias internacionales notici
cionales noticias internacionales noticias internacionale

ALEMANIA

Fuerza de Submarinos fuera de servicio



El U34 navegando en superficie.
Crédito: Bundeswehr/B.Wilke.

La Armada alemana, uno de los principales protagonistas del desarrollo de los submarinos se ha quedado, temporalmente, sin ninguna unidad de este tipo en condiciones operativas. Aunque nominalmente opera seis de la clase U212A, tres se encuentran en mantenimiento en el astillero de Kiel, el U-31 hasta diciembre del presente año, el U-33 hasta febrero de 2018 y U36 hasta mayo del mismo año. El U-32 y el U-34 también requieren reparaciones, por lo que se mantienen fuera de servicio a la espera de su turno para entrar en el mismo astillero. La única unidad en servicio, el U35, sufrió un accidente el pasado 15 de octubre frente a las costas de Noruega, al dañarse una de las palas del timón durante una maniobra de inmersión. De acuerdo con los oficiales de la Armada, esta grave situación se explica por los recortes presupuestarios ocurridos desde el fin de la Guerra Fría que han afectado considerablemente el abastecimiento de partes de repuesto para los buques[1].

Los submarinos del tipo 212A tienen una eslora de 56 metros y una manga de 7 para un desplazamiento de 1.450 toneladas métricas en superficie y 1.830 en inmersión. El sistema de propulsión combina un motor diésel-eléctrico y celdas de combustible basadas en hidrógeno, que les permiten mantenerse sumergidos durante varias semanas sin necesidad salir a la superficie o de emplear el snorkel. Pueden alcanzar una velocidad de 12 nudos en superficie y 20 en inmersión[2]. Están equipados con un sistema de sonar integrado DBQS, que incluye un sonar cilíndrico pasivo de frecuencia media, uno de flanco de frecuencia media a baja FAS-3, uno de arrastre de baja frecuencia TAS-3 y uno de detección de minas de alta frecuencia MOA 3070. Estos se complementan con un periscopio de búsqueda SERO 14 y uno de ataque SERO 15 y un sistema

1. SPRENGER, Sebastian. All of Germany's submarines are currently down. DefenseNews. 21 de octubre de 2017. [Consulta: 22 de octubre de 2017]. Disponible en: https://www.defensenews.com/naval/2017/10/20/all-of-germanys-submarines-are-currently-down/
2. PRESSE- UND INFORMATIONSZENTRUM MARINE. Uboot Klasse 212 A. Marine. 29 de noviembre de 2016. [Consulta: 21 de octubre de 2017]. Disponible en: https://goo.gl/89kP6b

de guerra electrónica FL1800U Como armamento cuentan con seis tubos lanzatorpedos de 533 mm desde los cuales se dispara el torpedo pesado DM2A4. Armas y sensores son dirigidos por el sistema de comando y control MSI-90U y una tripulación de 27 que incluye cinco oficiales. Las cuatro primeras unidades entraron en servicio con la Armada alemana entre 2005 y 2007, mientras que las dos siguientes lo hicieron en 2011 y 2013. Existen cuatro unidades similares en servicio con la Armada italiana[3].

CHILE

Nuevas construcciones



El rompehielos *Almirante Óscar Viel* (AP-46). Crédito: Armada de Chile.

El pasado 9 de mayo, en los astilleros de ASMAR en Talcahuano se realizó el corte de la primera plancha del futuro buque antártico chileno en una ceremonia que contó con la presencia de la presidenta Michelle Bachelet. El nuevo buque polar tendrá una eslora de 111 metros y una manga de 21 con una capacidad de carga de 510 metros cúbicos más 400 m^3 de combustible y otros 400 m^3 de pallets, así como espacio para 120 personas. Podrá operar en temperaturas de hasta -30°C y navegar a una velocidad máxima de 15 nudos en mar abierto y de más de 2 nudos al atravesar hielo de un metro de espesor cubierto por 20 centímetros de nieve. Está equipado con una ecosonda multihaz de alta profundidad para labores cartográficas y con una enfermería con capacidad de llevar a cabo cirugías, botes de rescate y facilidades para helicópteros a fin de desarrollar operaciones de búsqueda y rescate. El proyecto que costará más de 200 millones de dólares permitirá el reemplazo del rompehielos *Almirante Óscar Viel* (AP-46) para la campaña antártica del 2022/2023.[4]

3. NAVAL-TECHNOLOGY.COM. U212 / U214 Submarines, Germany. 2017. [Consulta: 21 de octubre de 2017]. Disponible en: http://www.naval-technology.com/projects/type_212/
4. DEFENSA.COM. ASMAR comienza la construcción del primer buque polar en Chile. 10 de mayo de 2017. [Consulta: 5 de octubre de 2017]. Disponible en: http://www.defensa.com/chile/asmar-comienza-construccion-primer-buque-polar-chile

En noticias relacionadas, el pasado 10 de agosto, en la base naval de Talcahuano, se realizó la ceremonia de entrega a la Armada del patrullero *Cabo Odger* (OPV-84), nuevamente con la presencia de la presidenta Bachelet. Se trata de la cuarta unidad construida en los astilleros de ASMAR a partir del diseño OPV-80 de la empresa alemana Fassmer. Las características principales de estos patrulleros fueron descritas en esta sección en el tercer número de la *Revista de Marina* publicado en el año 2014. El *Cabo Odger* será asignado a la Cuarta Zona Naval con base en Iquique.



El *Cabo Odger* (OPV-84). Crédito: Armada de Chile.

ESTADOS UNIDOS

Accidentes en la Armada

La Armada de los Estados Unidos ha experimentado una cadena de accidentes en el curso de operaciones en el Océano Pacífico que han llevado a pensar en la existencia de problemas estructurales. El 9 de mayo pasado, el *USS Lake Champlain* (CG-57) chocó con un buque pesquero surcoreano en el Mar de Japón sufriendo ambos daños menores. El 17 de junio el *USS Fitzgerald* (DDG-62) chocó con un buque de contenedores de bandera filipina en aguas al suroeste de Japón, en un incidente en el que perecieron siete marineros estadounidenses. La investigación subsiguiente estableció que el personal a cargo del puente de mando había actuado de manera negligente por lo cual se destituyó a varios oficiales. El 21 de agosto, el *USS John S. McCain* (DDG-56) colisionó con un buque tanquero cerca a Singapur dejando como resultado diez marineros desaparecidos y cinco heridos.

La gravedad de la situación es confirmada por la reacción del Almirante John Richardson, jefe de operaciones navales, quien el mismo 21 de agosto ordenó a toda la Armada entrar en una pausa operacional a fin de refrescar los conocimientos básicos de marinería del personal. Dos días después, se destituyó al vicealmirante Joseph Aucoin, comandante de la Séptima Flota, a cuya jurisdicción pertenecen todos los buques involucrados. Las causas de estos trágicos incidentes parecen estar relacionadas con un ritmo elevado de operaciones. Los cruceros y destructores destacados en el Pacífico patrullan constantemente las inmediaciones de Corea del Norte

en la eventualidad de un ataque contra Japón o Guam por parte del régimen de Kim Jong Un. También son empleados en operaciones de "libertad de navegación", en el curso de las cuales transitan aguas internacionales reclamadas por China como propias. A esto se suman problemas presupuestales derivados de impases políticos en el Congreso de los Estados Unidos. Como resultado, hacia el 2015 la Armada estimaba que estos buques pasarían dos tercios de su tiempo en operaciones y un tercio en mantenimiento sin dejar tiempo para practicar las habilidades marineras indispensables en toda tripulación.[5]



El USS *John S. McCain* (DDG-56) en la base naval de Changi, Singapur, tras la colisión del 21 de agosto pasado. Crédito: US Navy.

ESTADOS UNIDOS

Se incorpora a la Armada el portaaviones *Gerald R. Ford*

El pasado 22 de julio se realizó en la base naval de Norfolk, Virginia, la ceremonia de entrada en servicio del *USS Gerald R. Ford* (CVN-78) con la participación del presidente, Donald Trump, del Secretario de Defensa, Jim Mattis, y de la hija del expresidente, Susan Ford Bales. Gerald Ford (1913-2006) sirvió durante la Segunda Guerra Mundial en el *USS Monterey* (CVL-26) y fue presidente de Estados Unidos de 1974 a 1977. Se trata de la primera unidad de una nueva clase de portaaviones que



El *USS Gerald R. Ford* (CVN-78) en pruebas de mar. Se aprecia en primer plano el lanzador del ESSM. Crédito: US Navy.

5. THE ECONOMIST. Another collision, and more questions for the navy. [Consulta: 15 de octubre de 2017]. Disponible en: https://www.economist.com/news/united-states/21727087-they-may-simply-be-overstretched-another-collision-and-more-questions-navy?fsrc=scn/fb/te/bl/ed/anothercollisionandmorequestionsforthenavy

sucede a los diez portaaviones de la clase Nimitz puestos en servicio entre 1975 y 2009[6].

El *USS Gerald R. Ford* (CVN-78) tiene una eslora de 333 metros y una manga de 78 para un desplazamiento de unas 100.000 toneladas métricas a carga máxima. La tripulación del buque cuenta con un sistema de propulsión nuclear con dos reactores A1B que impulsan cuatro hélices para una velocidad máxima superior a los 30 nudos.



El helicóptero del presidente de los Estados Unidos despega de la cubierta del Ford. Detrás se aprecian los paneles del Dual Band Radar montados sobre la isla. Crédito: US Navy.

Puede operar con un ala aérea de más de 75 aeronaves que inicialmente podría estar conformada por 48 cazabombarderos (24 F-35C, 12 F/A-18E, 12 F/A-18F), 6 aviones de guerra electrónica EA-18G, 6 aeronaves de alerta temprana E-2D, 10 helicópteros (6 MH-60R, 4 MH-60S) y cuatro vehículos aéreos no tripulados. Con tales recursos se estima que el *Ford* podría generar entre 160 y 220 salidas diarias durante 30 días o entre 270 y 310 por 4 días[7]. Como armamento defensivo el buque cuenta con dos lanzadores RIM-116 RAM con 21 misiles cada uno, dos lanzadores de misiles RIM-162 ESSM con 8 misiles cada uno, dos montajes de defensa cercana Phalanx de 20 mm y cuatro ametralladoras M2 de 12,7 mm. La operación de todos los sistemas, del ala aérea y del puesto de comando requiere de un total de 4.539 personas[8].

En comparación con la clase Nimitz, los portaaviones de la clase Ford incorporan una serie de importantes avances tecnológicos. Así, las catapultas a vapor Mk13 empleadas para el lanzamiento de los aviones han sido reemplazadas por el Electromagnetic Aircraft Launch System (EMALS) de la empresa General Atomics. Los sistemas operados a vapor requieren una infraestructura compleja con tuberías, bombas y sistemas de control, lo que resulta en elevados costos de mantenimiento. Adicionalmente, la fuerza utilizada estresa la estructura de los aviones, lo que limita su vida útil. EMALS reemplaza el vapor y toda la infraestructura asociada por un sistema de motores de inducción lineales que

6. CRONK, Terri Moon. USS Gerald R. Ford Commissioned as Navy's Newest Carrier. DoD News, Defense Media Activity. 22 de julio de 2017. [Consulta: 5 de octubre de 2017]. Disponible en: https://www.defense.gov/News/Article/Article/1255181/uss-gerald-r-ford-commissioned-as-navys-newest-carrier/
7. GLOBALSECURITY.ORG. CVN-78 Gerald R. Ford - Specifications. 2 de julio de 2016. [Consulta: 5 de octubre de 2017]. Disponible en: https://www.globalsecurity.org/military/systems/ship/cvn-78-specs.htm
8. NAVY RECOGNITION. Gerald R. Ford Class (CVN-78) Aircraft Carrier. 27 de diciembre de 2012. [Consulta: 5 de octubre de 2017]. Disponible en: https://goo.gl/4FFFY9

emplean electroimanes para acelerar la aeronave. Las ventajas son la posibilidad de adecuar la fuerza del sistema al peso de la aeronave, pero también la capacidad de emplear hasta un 30% más de energía para lanzar aeronaves más pesadas todo ello con menores requerimientos de espacio y mantenimiento[9].



Lanzamiento de un cazabombardero F/A-18F por parte del EMALS durante las pruebas de mar del *USS Gerald R. Ford* (CVN-78). Crédito: US Navy.

EMALS es complementado por el cambio del sistema del sistema hidráulico Mk 7 por el Advanced Arresting Gear (AAG), también de la empresa General Atomics. De esta manera, se reemplaza un ariete hidráulico con turbinas de agua y un motor de inducción para detener a las aeronaves que aterricen en el buque. Aunque el sistema experimentó problemas considerables durante su desarrollo, la Armada autorizó su incorporación en los buques de la clase Ford, esperando obtener ahorros en términos de tripulación, mantenimiento y la capacidad de ajustar con precisión las fuerzas utilizadas sobre los aviones que recibe[10]. En cambio, el Dual Band Radar (DBR) solo será empleado en el USS Gerald R. Ford, pero no en los demás buques de la clase. Combina un radar de búsqueda SPY-4 con un radar multifunción SPY-3; el primero opera en la banda S y el segundo en la banda X. Fue desarrollado originalmente para los destructores de la clase Zumwalt, pero esta serie fue reducida a solo tres unidades y, en 2010, se decidió no equiparlos con el SPY-4. De la misma manera, se consideró que los portaaviones no necesitan de las capacidades de un sistema como el DBR, por lo que será reemplazado en los siguientes buques por un sistema más simple, el Enterprise Air Surveillance Radar (EASR)[11].

Como es de esperar, la introducción de tantas innovaciones tecnológicas en la primera unidad de la clase en vez de introducirlas gradualmente ha provocado problemas considerables. De acuerdo con un reporte emitido por el Government Accountabiliy Ofice (GAO), la Oficina de Rendición de Cuentas del Gobierno de los Estados Unidos el buque ha sido incorporado por la Armada en estado incompleto, pues aún se requieren 779 millones de dólares para culminar la construcción de 367 compartimientos y certificar sus capacidades

9. DEFENSE INDUSTRY DAILY STAFF. EMALS/ AAG: Electro-Magnetic Launch & Recovery for Carriers. 28 de julio de 2017. [Consulta: 15 de octubre de 2017]. Disponible en: http://www.defenseindustrydaily.com/emals-electro-magnetic-launch-for-carriers-05220/
10. DEFENSE INDUSTRY DAILY STAFF, op. cit.
11. CAVAS, Christopher P. Dual Band Radar Swapped Out in New Carriers. 17 de marzo de 2015. [Consulta: 15 de octubre de 2017]. Disponible en: https://www.defensenews.com/naval/2015/03/17/dual-band-radar-swapped-out-in-new-carriers/

de ciberprotección, navegación y de conducir operaciones aéreas. El mismo informe señala que solo se han instalado 2 de los 11 elevadores para llevar armas a la cubierta de vuelo, y que tanto el EMALS como el DBR presentan problemas de confiabilidad y requieren extensos trabajos. Concluye, en suma, que la Armada ha abusado de su capacidad para admitir excepciones a los procedimientos de construcción y entrega de barcos, lo que ha resultado en un buque incompleto, con el riesgo de mayores gastos y problemas de calidad. Como consecuencia de estos y otros problemas, el costo de construcción se ha elevado a 12.900 millones de dólares americanos. La incorporación a la Armada se ha realizado tres años después de lo inicialmente planeado y no se espera que el buque alcance capacidad operacional inicial hasta 2020 por lo menos[12].



Un cazabombardero F/A-18E sobrevuela el portaaviones Ford mientras este realiza sus pruebas de mar. Crédito: US Navy.

REINO UNIDO

Nuevos datos sobre el hundimiento del HMS Sheffield

De acuerdo con el diario The Guardian, el Ministerio de Defensa del Reino Unido habría hecho público el informe completo del Comité de Investigación sobre la pérdida del *HMS Sheffield* (D80). Como se recordará, este destructor del Tipo 42 fue hundido en mayo de 1982 por un misil Exocet lanzado por un avión Super Étendard argentino durante la Guerra de las Malvinas. Dos meses después el Comité de Investigación nombrado por la Armada Real presentó un informe al respecto que fue mantenido en reserva hasta su publicación en el 2006 pero con extensos fragmentos censurados.

Según *The Guardian*, la versión completa, dada a conocer este año, indica que el buque se encontraba lejos de estar preparado. Al momento del ataque se produjo una cadena de negligencias: el oficial principal de combate hizo caso omiso a una advertencia del *HMS Glasgow* (D88) sobre la aproximación de una aeronave argentina mientras que el oficial a cargo de la defensa antiaérea y su

12. WETZEL, Gary. America's New $13 Billion Aircraft Carrier Is Still Far From Ready. 22 de julio de 2017. [Consulta: 15 de octubre de 2017]. Disponible en: https://foxtrotalpha.jalopnik.com/americas-new-13-billion-aircraft-carrier-is-still-far-1797119016

asistente se encontraban fuera de la sala de guerra. Al ser convocados a sus puestos el oficial mostró incredulidad ante la posibilidad de un ataque pues consideraba que se encontraban fuera del radio de acción de los Super Étendard argentinos, sin tomar en cuenta que estos podían ser reabastecidos en vuelo. Incluso, cuando el misil entró en rango visual, los oficiales a cargo del puente de mando quedaron hipnotizados por la visión y no transmitieron una advertencia a la tripulación. Como resultado, esta no entró en estaciones de combate, no se dispararon nubes de chaff, no se hizo girar al buque hacia la dirección del misil para presentar un menor blanco ni se hicieron intentos por derribarlo pues varios de los sistemas de armas del buque se encontraban descargados y sin personal.



El *HMS Sheffield* (D80) antes de la Guerra de las Malvinas. Crédito: Nathalmad.

El Exocet impactó en estribor, 2.4 metros encima de la línea de flotación e inició un incendio que llenó el buque de humo. Aunque el Comité de Investigación original concluyó que la cabeza de combate no explotó y que el fuego fue propagado por el combustible restante en el misil, una reevaluación del problema llevada a cabo por el Ministerio de Defensa en el 2015 determinó que esta sí hizo explosión. Los esfuerzos por luchar contra los incendios carecieron de coordinación y fueron complicados por la ruptura de la tubería principal de agua por lo cual el capitán dio la orden de abandonar el buque. El Comité de Investigación de 1982 concluyó que tanto el oficial de combate principal como el oficial de defensa antiaérea eran culpables de negligencia pero el comandante en jefe de la Armada, Almirante John Fieldhouse decidió no someterlos a ningún procedimiento disciplinario.[13]



Super Étendard de la Armada argentina en una operación de reabastecimiento en vuelo. Crédito: Martín Otero.

13. COBAIN, Ian. Revealed: catalogue of failings that sank Falklands warship HMS Sheffield. 15 de octubre de 2017. [Consulta: 15 de octubre de 2017]. Disponible en: https://www.theguardian.com/uk-news/2017/oct/15/revealed-full-story-behind-sinking-of-falklands-warship-hms-sheffield

Bibliografía

- CAVAS, Christopher P. Dual Band Radar Swapped Out in New Carriers. 17 de marzo de 2015. [Consulta: 15 de octubre de 2017]. Disponible en: https://www.defensenews.com/naval/2015/03/17/dual-band-radar-swapped-out-in-new-carriers/
- COBAIN, Ian. Revealed: catalogue of failings that sank Falklands warship HMS Sheffield. 15 de octubre de 2017. [Consulta: 15 de octubre de 2017]. Disponible en: https://www.theguardian.com/uk-news/2017/oct/15/revealed-full-story-behind-sinking-of-falklands-warship-hms-sheffield
- CRONK, Terri Moon. USS *Gerald R. Ford Commissioned as Navy's Newest Carrier.* DoD News, Defense Media Activity. 22 de julio de 2017. [Consulta: 5 de octubre de 2017]. Disponible en: https://www.defense.gov/News/Article/Article/1255181/uss-gerald-r-ford-commissioned-as-navys-newest-carrier/
- DEFENSA.COM. ASMAR comienza la construcción del primer buque polar en Chile. 10 de mayo de 2017. [Consulta: 5 de octubre de 2017]. Disponible en: http://www.defensa.com/chile/asmar-comienza-construccion-primer-buque-polar-chile
- DEFENSE INDUSTRY DAILY STAFF. EMALS/ AAG: Electro-Magnetic Launch & Recovery for Carriers. 28 de julio de 2017. [Consulta: 15 de octubre de 2017]. Disponible en: http://www.defenseindustrydaily.com/emals-electro-magnetic-launch-for-carriers-05220/
- GLOBALSECURITY.ORG. CVN-78 *Gerald R. Ford* - Specifications. 2 de julio de 2016. [Consulta: 5 de octubre de 2017]. Disponible en: https://www.globalsecurity.org/military/systems/ship/cvn-78-specs.htm
- NAVAL-TECHNOLOGY.COM. U212 / U214 Submarines, Germany. 2017. [Consulta: 21 de octubre de 2017]. Disponible en: http://www.naval-technology.com/projects/type_212/
- NAVY RECOGNITION. *Gerald R. Ford Class* (CVN-78) Aircraft Carrier. 27 de diciembre de 2012. [Consulta: 5 de octubre de 2017]. Disponible en: https://goo.gl/4FFFY9
- PRESSE- UND INFORMATIONSZENTRUM MARINE. Uboot Klasse 212 A. Marine. 29 de noviembre de 2016. [Consulta: 21 de octubre de 2017]. Disponible en: https://goo.gl/89kP6b
- SPRENGER, Sebastian. All of Germany's submarines are currently down. DefenseNews. 21 de octubre de 2017. [Consulta: 22 de octubre de 2017]. Disponible en: https://www.defensenews.com/naval/2017/10/20/all-of-germanys-submarines-are-currently-down/
- THE ECONOMIST. Another collision, and more questions for the navy. [Consulta: 15 de octubre de 2017]. Disponible en: https://www.economist.com/news/united-states/21727087-they-may-simply-be-overstretched-another-collision-and-more-questions-navy?fsrc=scn/fb/te/bl/ed/anothercollisionandmorequestionsforthenavy
- WETZEL, Gary. America's New $13 Billion Aircraft Carrier Is Still Far From Ready. 22 de julio de 2017. [Consulta: 15 de octubre de 2017]. Disponible en: https://foxtrotalpha.jalopnik.com/americas-new-13-billion-aircraft-carrier-is-still-far-1797119016

Esperanza Navarro Pantac

Egresada de la Facultad de Letras y Educación de la Pontificia Universidad Católica del Perú. Bibliotecaria por la Escuela Nacional de Bibliotecarios. Fundadora de la Biblioteca del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. Integra la planta editorial del mencionado instituto.

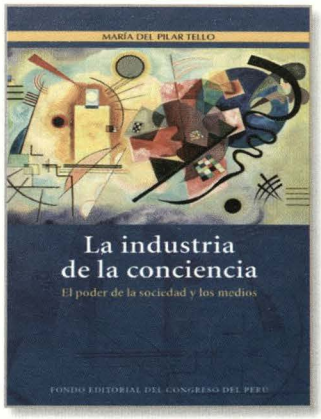


Tello, María del Pilar

La industria de la conciencia. El poder de la sociedad y los medios

Lima: Fondo Editorial del Congreso del Perú, 2017.

386 pp.; 23 cm



La doctora María del Pilar Tello, comunicadora, periodista, profesora universitaria y autora de numerosas obras en el campo de la comunicación, presenta su libro *La industria de la conciencia. El poder de la sociedad y los medios*, con el que completa la trilogía sobre comunicación política, que inició en 2013 con *Dioses, diablos y fieras. Periodistas en el siglo XXI* (Fondo Editorial del Congreso del Perú, 2013) y que en 2016 continuó con *El poder y las sombras. Hacia el equilibrio político-mediático* (Fondo Editorial del Congreso del Perú, 2016).

Aborda ahora el estudio del Internet, red de redes, que interconecta millones de computadoras de todo el planeta. Desde su difusión masiva en la década de 1990, el mundo ha sufrido una transformación social radical cuyas consecuencias no se pueden anticipar. Con el nuevo milenio emerge una sociedad con una nueva lógica, la de la red que la interconecta y la pone en capacidad de acceso ilimitado a la información y a la comunicación: un empoderamiento a nivel de sociedad y a nivel personal que afecta la vida humana en todos los aspectos.

La doctora Tello, en su preocupación por la relación entre el poder mediático, el poder político y la democracia, reflexiona sobre este empoderamiento. Observa que, en este contexto, la sociedad tiene la posibilidad de ejercer una tercería ciudadana como contrapoder frente a los medios tradicionales. Por otra parte, demanda un poder político que actúe en equilibrio con el poder mediático al que se llegue con la participación de una ciudadanía en capa-

cidad de un total disfrute de la comunicación mediática.



El nombre del libro ha sido tomado de la *Dialéctica de la ilustración*, obra de Theodor Adorno y Max Horkheimer, relacionada con la teoría crítica, corriente que propugna un compromiso social emancipatorio de las estructuras de la sociedad moderna. Sitúa la comunicación en el campo de las industrias culturales, que vienen a ser industrias de la conciencia y, en concreto, de la conciencia social, esa nueva conciencia que surge con la libre disposición de la comunicación y la posibilidad ilimitada de expresión.

A este respecto, la autora es optimista en su apreciación de la red dentro de la sociedad. Opina que se trata de un valioso instrumento de cambio: "La clase política podría autorreformarse sin traumas. La familia reforzar lazos, la sociedad generar causas comunes, identificar debilidades, aumentar la educación y la formación vía la interactividad de la red. La voluntad de cambio es un poderoso revitalizador. Depende cómo se use la red para extraer de ella lo mejor y lo peor".

Por otra parte, la nueva comunicación que le da el recurso mediático de Internet, dice, se consolidaría "como expresión de una sociedad empoderada que toma conciencia de la estructura de propiedad y del control de contenidos que realizan los medios tradicionales", y toma conciencia de la necesidad de ejercer un contrapoder que equilibre al poder político y al mediático tradicional, que podría comprender la inclusión en la toma de decisiones.

Queda por estudiar sobre el impacto social, político y cultural de Internet en la sociedad peruana. En 1995, el Perú ingresó a la Red Informática Mundial con la Red Científica Peruana, con salida satelital a los servidores informáticos de Estados Unidos. Se accedió a las demás herramientas de Internet, entre ellas al WWW (Red Informática Mundial) y al chat, a velocidades inverosímiles y en tiempo real. El acceso a los *websites* del mundo estuvo al alcance de cualquier peruano y se expandió rápidamente, primero en el mundo académico, seguido por los bancos y el mundo empresarial, y rápida y masivamente entre la ciudadanía en general. No podemos aún dimensionar las implicancias sociales

que este nuevo escenario de Internet tendrá en la nueva generación del Perú en un futuro próximo.



Nos referimos a la generación que la autora denomina como "Generación Z", la de quienes nacieron entre 1994 y 2009, "los que han incorporado las nuevas tecnologías e Internet a su vida desde que comenzaron su educación. Aquellos que también han vivido toda su existencia en crisis económica. La tecnología y la urgencia son sus señas de identidad".

Lo que podemos observar entre ellos es su poder de libre comunicación y expresión, que ejercen con naturalidad y hasta impudencia: nadie se siente impresionado o coartado para expresar su parecer, no hay cortapisas para manifestarse en su real condición, sin rubores ortográficos o de redacción, ni finezas para expresarse con total desenfado. ¿Significa quizá una forma de aumento de la autoestima del peruano, que no tiene que esmerarse o pulirse para decir lo que siente? ¿Será que la disposición de sofisticados aparatos de comunicación (*laptops, smartphones, tablets*, etc.) constituye una forma de riqueza?

Por otra parte, ¿de qué manera influencia en nuestra Generación Z este desborde de información? Consideremos que la información no necesariamente implica cultura, pero sí facilita conseguir el conocimiento. Buscadores como Google obvian la búsqueda bibliográfica: el dato está a la distancia de un clic. Agilizan la investigación, pues si bien no necesariamente es una información confiable, sí constituye un magnífico derrotero para encauzar una investigación seria; se trata de una biblioteca formidable, capaz de hacernos sentir el poder de tener el conocimiento al alcance de la mano.

Sobre estas inquietudes seguramente la autora tratará en sus obras futuras. Felicitamos a la doctora María del Pilar Tello por su valiosa contribución en el campo de la comunicación, y su sapiencia para justipreciar su valor agregado al vincularse con el poder político y sus repercusiones en la democracia, en especial por esta obra que nos introduce en el fascinante mundo de la red y la infinitas posibilidades que la democratización de la comunicación abre al ser humano.

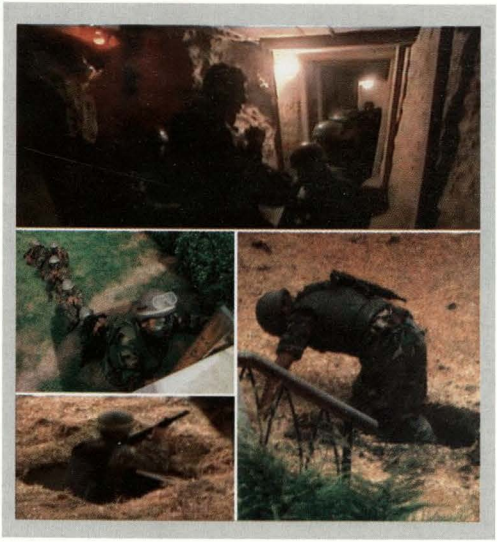


Doctor Ántero Flores-Aráoz Esparza

Abogado y político peruano. Fue dirigente del Partido Popular Cristiano y miembro de Unidad Nacional, ha sido Diputado, Constituyente y Congresista de la República del Perú, siempre de la mano del Partido Popular Cristiano. En julio de 2004, fue elegido como Presidente del Congreso, siendo el único de oposición en llegar a ese cargo durante el gobierno de Alejandro Toledo. El 2 de diciembre de 2006, recibió el cargo de Representante Permanente del Perú ante la Organización de los Estados Americanos, el 20 de diciembre del 2007, asumió el cargo de Ministro de Defensa del Perú. Ha escrito artículos para los diarios *El Comercio, Perú 21, La República, Expreso, La Razón* y revistas nacionales y extranjeras.



Héroes anónimos[1]



Acaba de conmemorarse el vigésimo aniversario del rescate de los invitados del Embajador de Japón, señor Aoki, que fueron secuestrados en su residencia por integrantes del Movimiento Revolucionario Túpac Amaru, que irrumpieron en ella generando pánico a los asistentes y que tuvieron en vilo al país y al mundo durante cuatro meses.

Un selecto componente de nuestras Fuerzas Armadas, específicamente Ejército y Marina, al mando del General José Williams Zapata, fue el encargado de realizar la operación militar de rescate de los rehenes, operación militar exitosa y precedida de un gran entrenamiento y de labor de inteligencia encomendada a la Policía Nacional.

La operación aludida tuvo gran éxito, tan prueba es que fueron salvados 71 de los 72 rehenes, y de los valientes comandos lamentablemente sucumbieron los oficiales Valer y Jiménez, aunque hubo varios heridos.

1. Artículo publicado en el Diario *La Razón*, el 2 de mayo de 2017. Lima.



El coronel EP Juan Valer y el teniente EP Raúl Jiménez, héroes caídos en el rescate de los rehenes de la casa del embajador de Japón.

Lo sorprendente no es que hayan sido condecorados y reconocidos los comandos a 20 años de su acción heroica, pues lo merecen con creces.

Lo inaudito es que durante 17 años han estado en la práctica perseguidos por la Justicia nacional y la supranacional, con procedimientos absurdos y bajo el entendido que habían practicado ejecuciones extrajudiciales, lo que es falso. Igualmente es incomprensible la mezquindad de algunos representantes al Congreso que se negaron al justo reconocimiento a los comandos, como también los que quisieron pasar desapercibidos con su abstención.

Felizmente su calvario ya concluyó con la decisión de la Corte Interamericana de Derechos Humanos en que considero fue determinante el testimonio del expresidente de la Corte Suprema, Dr. Hugo Sivina, quien fue uno de los rehenes. Lo podemos certificar Delia Muñoz y el autor de este artículo, pues estuvimos en la audiencia respectiva.

Los héroes con nombre y apellido, y con sus respectivas faces, han sido conocidos y reconocidos por el país, pero tenemos otros héroes que son civiles y no conocidos que hicieron su parte. Me refiero a los más de 30 mineros, traídos a Lima desde diversos asentamientos mineros de la sierra, que tuvieron como tarea hacer el túnel por el cual ingresaron los comandos a la residencia del embajador japonés para el salvataje de los rehenes.

Los "tuneleros", como en el argot minero se denomina a quienes hacen túneles y socavones, estuvieron recluidos durante aproximadamente tres meses, sin ver la calle ni menos volver a sus localidades de residencia y sin visitas de familiares. Francamente su comportamiento fue ejemplar y sin su tarea hubiera sido muy difícil el ingreso a la residencia de cautiverio de los rehenes.

Durante 20 años los ejecutores del túnel fueron mantenidos en el anonimato por motivos de seguridad en sus zonas, ante atentados contra su integridad provenientes de grupos subversivos. Luego del tiempo transcurrido ya no hay razón alguna de que sigan en el anonimato y no se les rinda el merecido homenaje a que tienen derecho.

Ojalá en alguna nueva urbanización, se ponga a sus calles los nombres de los comandos y de los mineros aludidos. Sería un justo e imperecedero homenaje.



Integrantes del grupo de mineros que fueron los que realizaron la construcción de los túneles en la residencia del embajador de Japón.

FE DE ERRATAS

En el ejemplar de la Revista de Marina Nro. 1 - 2017 en el artículo "La Marina de Guerra y la operación de rescate Chavín de Huántar", página 110, párrafo 4. Por una involuntaria equivocación, el autor del artículo debe aclarar lo siguiente:

DICE:

Los "explosivistas" estaban integrados por 44 marinos, todos infantes de Marina e integrantes de la Fuerzas Operaciones Especiales (FOES), quienes, al igual que sus pares del Ejército, habían participado en el conflicto del Cenepa...

DEBE DECIR:

Los explosivistas estaban integrados por 44 marinos, todos infantes de Marina, quienes, al igual que sus pares del Ejército, habían participado en el conflicto del Cenepa...

Normas para la presentación de artículos

Las ideas y opiniones contenidas en los trabajos publicados son responsabilidad de sus autores. Ni la Marina de Guerra del Perú ni la *Revista de Marina* se identifican necesariamente con ellas.
La recepción de los trabajos remitidos por nuestros colaboradores no supone, por parte de la *Revista*, compromiso para su publicación. Los trabajos no publicados serán devueltos a solicitud de sus autores. El autor cede los derechos a la *Revista* desde el momento de la publicación del material remitido.
Los colaboradores deben tener en cuenta que los contenidos de los artículos deberán ser inéditos, y los temas tratados, relacionados con el ámbito naval y marítimo. De no ser el caso, debe citarse la fuente. Para artículos e ilustraciones publicados debe contarse con la carta de autorización del editor original y presentarla acompañado del manuscrito final.
Debe ser escrito en formato Word en hoja A-4, con letra Arial tamaño doce, interlineado sencillo y justificado, no debiendo exceder las diez páginas. Debe ser presentado en soporte digital o remitido por correo electrónico a: revismar@marina.pe
El autor debe consignar nombres y apellidos, profesión, institución a la que pertenece, correo electrónico, número de teléfono de contacto y acompañar con una breve hoja de vida y fotografía formal en tamaño carné. Los oficiales de Marina en situación de actividad deben presentar una fotografía en formato institucional.
Los artículos deben incluir un resumen y palabras clave del mismo, tanto en idioma español como en inglés.
En la estructura de los artículos se debe incluir una introducción, desarrollo, resultado, conclusión y bibliografía. Todo comentario o dato complementario debe escribirse en pie de página.
Las ilustraciones (tablas, gráficos y fotografías) pueden ir en blanco y negro o a color. Si es digital la resolución de imagen debe ser mayor a 300 dpi. Si es original debe ser escaneada, remitida o presentada en formato digital. Las tablas deben ser enviadas en formato Excel. Las ilustraciones deben estar enumeradas, tener nombre y texto que complemente la información, de ser el caso. Si no es original debe indicarse la fuente donde se obtuvo la ilustración.
Las ilustraciones creadas o redibujadas por el Fondo Editorial serán propiedad de la *Revista de Marina*.
La reseña bibliográfica (autor, título, lugar de edición, editorial, año, número de páginas e ISBN) deben ser presentadas conforme a la norma ISO 690 e ISO 690-2, para textos impresos y textos electrónicos.
Si el artículo se ha entregado en papel, deberá figurar su firma.
La *Revista* se reserva la inclusión de correcciones ortográficas o de estilo que considere necesarias.

BIBLIOTECA CENTRAL
DE MARINA
DIRINTEMAR

Para sugerencias y comentarios sobre la *Revista de Marina*, escríbanos al e-mail: revismar@marina.pe

EDITORIAL

7 Contralmirante Ernesto Colunge Pinto

SECCIÓN ESPECIAL: GRAU, UNA VIDA ENMARCADA EN EJEMPLO Y VALORES

9 GRAU, EN EL CONVENTO DE LOS DESCALZOS EN RECONOCIDO HOMENAJE POR SU NATALICIO.
Almirante Gonzalo Ríos Polastri
16 TRAS LA ESTELA DEL GRAN ALMIRANTE GRAU
Técnico Segundo William Chamorro Serrano
32 CAMPAÑA SOMOS GRAU EN PIURA: GRAU: UN CÚMULO DE VALORES QUE BIEN VALE UNA CRUZADA.
Almirante Gonzalo Ríos Polastri
38 ENTRE EL MAR Y LA GUERRA: HOMBRES DE VALOR
Lic. Milagros Romero Torres
54 HOMENAJE A GRAU: POEMAS

SECCIÓN ARTÍCULOS

56 LIDERAZGO Y GESTIÓN MILITAR: LA VERDAD NO ES LO QUE DICE A, SINO LO QUE ENTIENDE B
Capitán de Corbeta Gabriel Donayre Montesinos
66 LIDDELL HART Y SU PLANTEAMIENTO SOBRE LA APROXIMACIÓN INDIRECTA
Capitán de Corbeta Kendall Murillo Castillo
78 PERSPECTIVA E IMPORTANCIA DE LAS RELACIONES DE COOPERACIÓN DE DEFENSA ENTRE LAS REPÚBLICAS DEL PERÚ E INDONESIA
Capitán de Navío José Cabrera Ramírez
92 EL PROCESO GEOPOLÍTICO: UN ENFOQUE INTEGRADO DE PAÍS SOSTENIBLE
Contralmirante (r) Jean Jesú Doig Camino
118 PROSPECTIVA DE LA SEGURIDAD NACIONAL DEL PERÚ ANTE EL ACUERDO DE PAZ ENTRE COLOMBIA Y LAS FARC-EP
Teniente Primero Hernán Ponce Gálvez Durand
132 EXPERIENCIA EN LA BASE NAVAL DEL CALLAO A BORDO DEL BAP *LARREA* EN LOS EFECTOS DEL TERREMOTO DEL 2007
Capitán de Navío Enrique Arnáez Braschi
140 SIMA CALLAO, HACIENDO HISTORIA: LA BOTADURA DEL BAP *PISCO*.
Capitán de Navío Jorge Padilla Ramón

SECCIÓN NACIONAL

148 ACTUALIDAD NACIONAL
Lic. Tatiana Figueroa López

SECCIÓN INTERNACIONAL

166 ACTUALIDAD INTERNACIONAL
Mg. Víctor Manuel Torres Laca

SECCIÓN COMENTARIOS Y PUBLICACIONES

176 COMENTARIOS DE LIBROS Y PUBLICACIONES
Esperanza Navarro Pantac, bibliotecaria
180 HÉROES ANÓNIMOS
Dr. Ántero Flores-Aráoz Esparza







Año 110 / número 3 - 2017

REVISTA DE MARINA

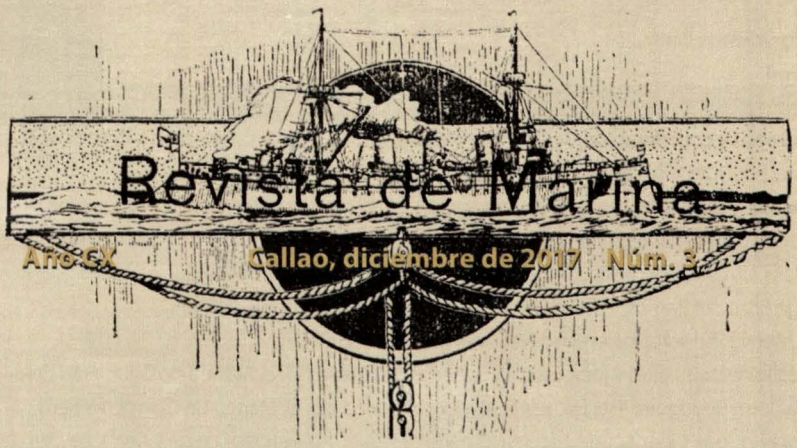


Especial

BAP *Unión* (BEV-161), una joya flotante del Perú

REVISTA DE MARINA

AÑO 110 / número 3 - 2017



Año CX Callao, diciembre de 2017 Núm. 3

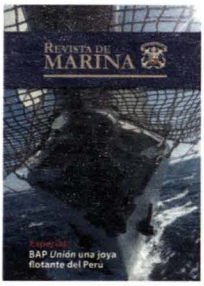
La *Revista de Marina* es una publicación profesional, de periodicidad cuatrimestral, especializada en temas navales y marítimos, fundada en el año 1907, y tiene como propósito constituirse en un medio para difundir, promover e informar sobre materias de interés para el desarrollo y empleo del poder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

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

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

REVISTA DE MARINA

Año 110 / número 3 - 2017



Portada: El *Unión* y su homenaje al Inca navegante, Túpac Yupanqui.

Director
Calm. Ernesto Colunge Pinto

Editor general
C. de N. John Rodríguez Asti

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

Comité editorial y científico
Dr. Héctor López Martínez, Academia Nacional de Historia
Valm. (r) Carlos Gamarra Elías, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú
Calm. (r) Jorge Brousset Barrios, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú
Mg. Ernesto Morales Erroch, Universidad Nacional Mayor de San Marcos
Calm. (r) Rodolfo Reátegui Rodríguez, Escuela Superior de Guerra Naval, Marina de Guerra del Perú
C. de N. y Mg. John Rodríguez Asti, Escuela Superior de Guerra Naval, Marina de Guerra del Perú
Calm. (r) Francisco José Yabar Acuña, Escuela Superior de Guerra Naval, Marina de Guerra del Perú
Mg. Hugo Pereyra Plasencia, Pontificia Universidad Católica del Perú
Mg. Carlos Ernesto Ausejo Castillo, Centro Peruano de Arqueología Subacuática

© 2017, Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos
Av. La Marina cdra. 36 (cruce con la Av. Insurgentes s/n), La Perla - Callao, Perú

Telf. 207 8900, anexo 2334
E-mail: revismar@marina.pe
Web: www.marina.mil.pe

Hecho el depósito legal en la Biblioteca Nacional del Perú Nº 1995-1033
Tiraje: 3.000 ejemplares

Traducción oficial: Teniente segundo CC Elvis Santiago Ochara Calderón
Cuidado de edición: Juan Carlos Bondy
Diseño y diagramación: Dipublisa
Impresión: Optimos Editores Impresores S.A.C.
ISSN: 1012-8247

Todos los derechos reservados.
Las ideas y opiniones publicadas en los artículos de la revista son responsabilidad de sus autores. Ni la Marina de Guerra del Perú ni la Revista de Marina se identifican necesariamente con ellas. El material puede ser citado indicando la fuente. Los artículos no pueden ser utilizados sin el consentimiento por escrito del Fondo de Publicaciones.
Para sugerencias y comentarios escríbanos al e-mail: **revismar@marina.pe**

Revista de Marina. -
Año 110, n. 3 - 2017. -
Lima: Fondo Publicaciones, Dirección de Intereses Marítimos, 1907 - 2017
V.; 23.5cm. X 17.5cm.
Cuatrimestral
ISSN: 1012-8247
1. Perú. Marina de Guerra - Revistas.
I. Perú. Marina de Guerra.
II. Dirección de Intereses Marítimos, Fondo de Publicaciones.



Contraportada: Timón del Buques Escuela a Vela *Unión*

SUMARIO

EDITORIAL

7 CONTRALMIRANTE ERNESTO COLUNGE PINTO

SECCIÓN ESPECIAL: BAP *UNIÓN*, UNA TRAVESÍA HISTÓRICA DE MANIOBRAS MARINERAS Y TRABAJO EN EQUIPO.

9 UNA TRAYECTORIA HISTORICA, VIEX - 2017

26 VIAJE DE INSTRUCCIÓN AL EXTRANJERO 2017
TENIENTE PRIMERO VÍCTOR LINARES GÓMEZ

SECCIÓN ARTÍCULOS

38 PROCLAMA POR EL 196ª ANIVERSARIO DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ Y EL 138ª ANIVERSARIO DEL GLORIOSO COMBATE NAVAL DE ANGAMOS
ALMIRANTE GONZALO RÍOS POLASTRI

44 EL MODELO DE FORMACIÓN INTEGRAL DE LA ESCUELA NAVAL DEL PERÚ
CONTRALMIRANTE LUIS JOSÉ POLAR FIGARI

60 EL CRUCERO LIGERO MISILERO BAP *ALMIRANTE GRAU*: UN BUQUE DE TRES ÉPOCAS Y EL ÚLTIMO DE SU TIPO
CAPITÁN DE NAVÍO JOHN RODRÍGUEZ ASTI

72 EL DESHIELO DEL ÁRTICO Y SUS CONSECUENCIAS
CAPITÁN DE NAVÍO RENATO ATILIO ANTONIOLI RÍOS

86 GESTIÓN DEL CONOCIMIENTO Y LA IMPORTANCIA DE LA APLICABILIDAD INSTITUCIONAL
CAPITÁN DE NAVÍO LUIS ANTONIO DANIEL GARCÍA-MILLA UGARRIZA

96 ARGUMENTOS A FAVOR PARA NOMBRAR AL GRAN ALMIRANTE DEL PERÚ MIGUEL GRAU SEMINARIO COMO PIONERO DEL DERECHO INTERNACIONAL HUMANITARIO DE LA GUERRA EN EL MAR
TENIENTE PRIMERO MICHEL LAGUERRE KLEIMANN

120 LA ANTÁRTIDA Y LA RELEVANCIA DE SU MARCO NORMATIVO
TENIENTE PRIMERO JONATAN MENDOZA ALARCÓN

132 SUBMARINOS ALEMANES EN LA I GUERRA MUNDIAL: REVOLUCIÓN EN LA ESTRATEGIA DE GUERRA NAVAL
MAYOR EP. ALBERTO CASTRO VILLA

144 LUNA Y DESOLACIÓN DE PAITA. LA CONTAMINACIÓN DE LA PROVINCIA LITORAL A INICIOS DEL SIGLO XX
DOCTOR CARLOS ARRIZABALAGA LIZÁRRAGA

156 LA CASA NATAL DEL CABALLERO DE LOS MARES
LICENCIADO LEONARDO ANTONIO ROSAS VALLEBUONA

SECCIÓN NACIONAL

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

SECCIÓN INTERNACIONAL

182 ACTUALIDAD INTERNACIONAL
VÍCTOR MANUEL TORRES LACA, MAGÍSTER EN HISTORIA

SECCIÓN COMENTARIOS Y PUBLICACIONES

194 COMENTARIOS DE LIBROS Y PUBLICACIONES
ESPERANZA NAVARRO PANTAC, BIBLIOTECARIA

EDITORIAL



Contralmirante
ERNESTO COLUNGE PINTO
Director

Para nuestro país, y de manera especial para la Armada, la incorporación y puesta en servicio del buque escuela BAP *Unión* (BEV-161) concretó, por un lado, el logro de un objetivo institucional centenario y, por otro, se ha constituido en una clara demostración de la capacidad de la industria naval peruana y de nuestros marinos, hechos largamente evidenciados al haber participado de manera exitosa el *Unión* en dos viajes de instrucción en el extranjero impregnados de una gran mística y tradición naval. De esa manera, nuestro buque escuela se ha convertido en embajada itinerante del Perú alrededor del mundo, y nos presenta como un país poseedor de una ancestral tradición marinera, representada en la imagen de Túpac Yupanqui, el Inca Navegante, personaje plasmado en su mascarón de proa.

Evidentemente, la Unión hace la fuerza y el marino se forma en el mar. No hay mejor manera de hacerlo que mediante prolongados viajes a vela, en los que se pone a prueba la destreza marinera, la fortaleza física, el trabajo en equipo, el conocimiento del mar y el dominio de la navegación. Todo ello fue demostrado al mundo por la dotación del buque Unión, la cual, sacando provecho a las condiciones favorables del viento, llevó al velero a sus máximas performances náuticas. Tal fue el caso del logro obtenido en la participación de su primera regata internacional: Cuarta Regata del Rendez-Vous 2017 desde Boston (Estados Unidos) hasta las islas Príncipe Eduardo (Canadá), en la que se obtuvo el primer puesto en la categoría "A" de grandes veleros.

En las páginas de la presente edición de la *Revista de Marina*, los invitamos a embarcarse imaginariamente en este buque, a través del reportaje gráfico y las vivencias narradas en nuestra sección "Especial", a fin de conocer la formación de los futuros profesionales del mar, su intenso entrenamiento marinero y la capacidad de adaptarse a la vida en el mar por largos periodos. Sin duda, este blanco navío y su tripulación nos llenan de orgullo y patriotismo, al sentir que parte de nuestra patria navega por los mares y océanos, con éxito y cumpliendo la misión para la que fue construido: el apoyo a la política exterior del Estado y la contribución al desarrollo. Este es el buque escuela a vela *Unión* de todos los peruanos.

Asimismo, es importante recordar y tener presente las acciones de heroicos marinos que con su entrega y valor nos hacen herederos de una gesta gloriosa, que evoca a Grau como un hombre íntegro y ejemplar. En tal sentido, imaginar uno de los lugares donde vivió el Peruano del Milenio nos resultará sencillo si vemos la casa natal de Grau en Piura. Si bien la casa sufrió en 2017 daños materiales, ocasionados por el fenómeno de El Niño costero, estos fueron subsanados gracias a un esfuerzo conjunto. Desde el segundo semestre el Museo Casa Grau de Piura abre nuevamente sus puertas al público, buscando que más ciudadanos conozcan al Caballero de los Mares.

Otro aspecto importante de resaltar son los 44 años en los que el ex-BAP *Almirante Grau*, crucero ligero misilero, se desempeñó como buque insignia de la Marina de Guerra del Perú, lo que enorgulleció a la institución y nos permite rendir un merecido homenaje al personal naval que conformó las diferentes dotaciones del mismo durante más de cuatro décadas, sirviendo en la unidad de una forma eficiente y profesional.

Debido a que el capital humano en la institución es un eje de acción relevante, actualmente, como se menciona en la revista, en la Escuela Naval del Perú la formación de los cadetes navales es integral, ya que comprende los ámbitos naval, académico, físico, moral y ético, náutico y sociocultural. Por ello es importante la formación naval, puesto que se considera primordial para desarrollar las áreas de liderazgo, trabajo en equipo, actividades castrenses y la disciplina. En esta última destaca la autodisciplina; la justicia al momento de impartirla y ser consciente que es formativa, teniendo siempre presente que la conducta del Cadete Naval debe ser ejemplar. En este esquema de formación se convierten en las piezas fundamentales para cumplir con los objetivos institucionales, siendo ellos los hombres y mujeres que apuestan por servir a su patria y contribuir con el desarrollo nacional.

A lo largo de las páginas de esta edición de la *Revista de Marina*, el lector podrá encontrar también reseñas históricas, interesantes escritos y crónicas cautivadoras que la complementan, las cuales, tomadas como herramientas de conocimiento, son necesarias para la toma de decisiones, así como para mejorar los procesos de gestión. Su principal objetivo es la transmisión de información y el aporte de ideas, a través de cada uno de los artículos de esta su revista. Disfrútenla.

El Director


Especial
UNIÓN
na trayectoria histórica, VIEX - 2017


MARINA DE GUERRA DEL PERU
BAP "UNION"

Viaje de Instrucción al Extranjero, VIEX - 2017

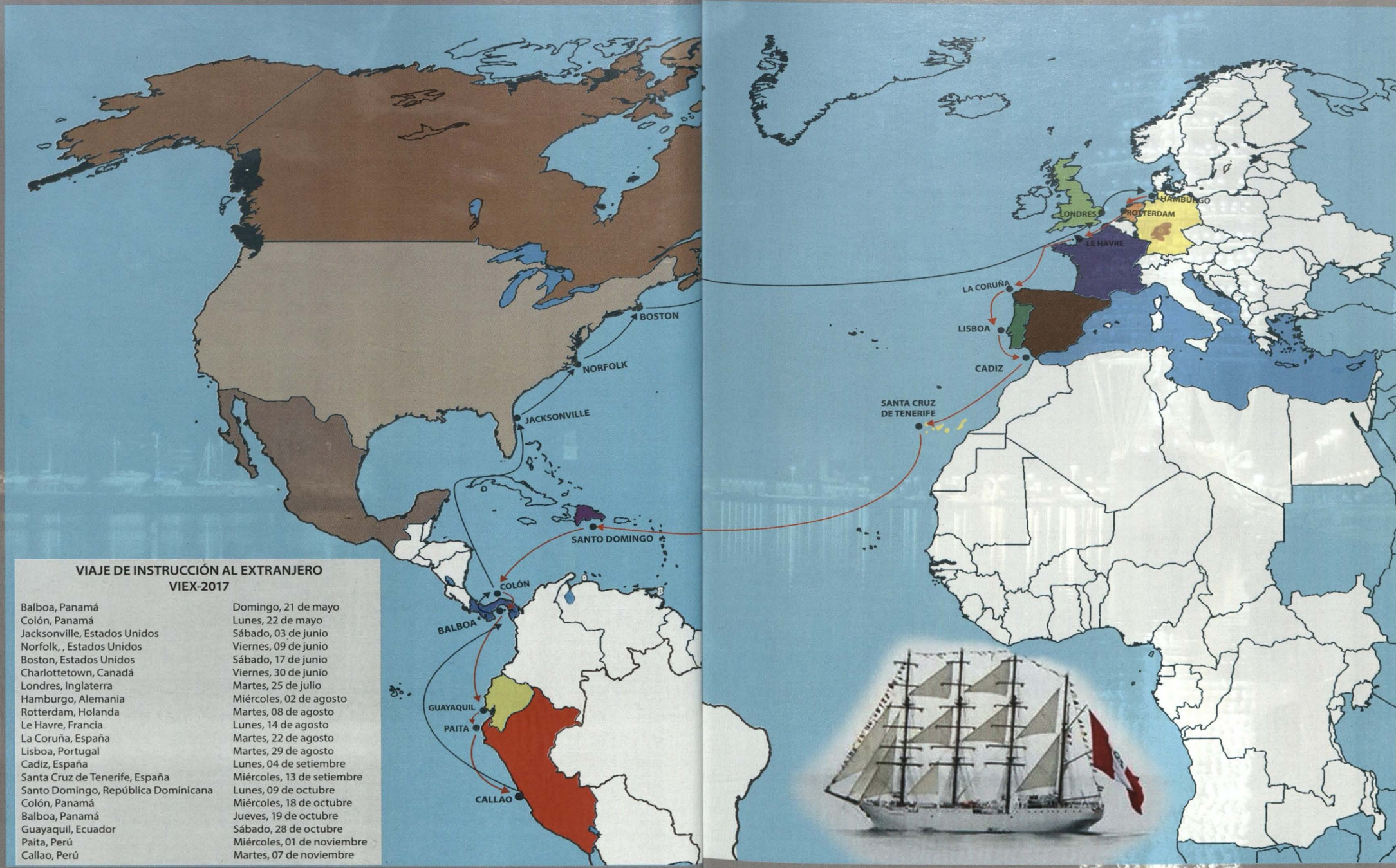
Por segundo año consecutivo el imponente y majestuoso buque escuela a vela BAP *Unión*, el más grande de Latinoamérica, desplegó sus velas para su segundo Viaje de Instrucción al Extranjero VIEX – 2017.

El buque navegó seis meses y arribó a quince puertos de once países diferentes. Durante la navegación, los 83 cadetes de tercer año de la Escuela Naval del Perú complementaron los conocimientos teóricos adquiridos durante el año académico en las aulas.

En cada uno de los lugares donde arribó el *Unión*, se abrieron las puertas a la ciudadanía, con la finalidad de que visiten y recorran los compartimientos del velero peruano. Asimismo, se realizaron actividades de difusión de nuestra cultura milenaria con información y muestras itinerantes con artesanías y diferentes artículos peruanos.



RECORRIDO DEL BAP *UNIÓN* POR AMÉRICA Y EUROPA - VIEX 2017

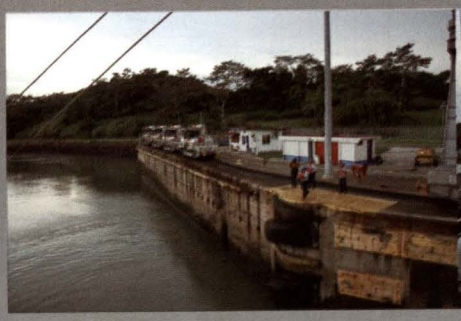


VIAJE DE INSTRUCCIÓN AL EXTRANJERO
VIEX-2017

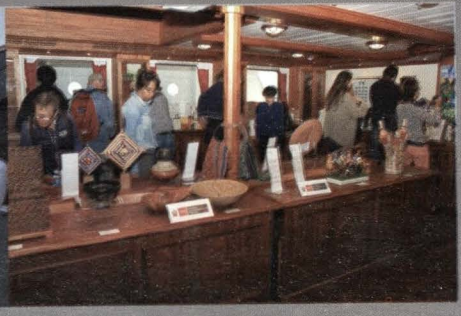
Balboa, Panamá	Domingo, 21 de mayo
Colón, Panamá	Lunes, 22 de mayo
Jacksonville, Estados Unidos	Sábado, 03 de junio
Norfolk, , Estados Unidos	Viernes, 09 de junio
Boston, Estados Unidos	Sábado, 17 de junio
Charlottetown, Canadá	Viernes, 30 de junio
Londres, Inglaterra	Martes, 25 de julio
Hamburgo, Alemania	Miércoles, 02 de agosto
Rotterdam, Holanda	Martes, 08 de agosto
Le Havre, Francia	Lunes, 14 de agosto
La Coruña, España	Martes, 22 de agosto
Lisboa, Portugal	Martes, 29 de agosto
Cadiz, España	Lunes, 04 de setiembre
Santa Cruz de Tenerife, España	Miércoles, 13 de setiembre
Santo Domingo, República Dominicana	Lunes, 09 de octubre
Colón, Panamá	Miércoles, 18 de octubre
Balboa, Panamá	Jueves, 19 de octubre
Guayaquil, Ecuador	Sábado, 28 de octubre
Paita, Perú	Miércoles, 01 de noviembre
Callao, Perú	Martes, 07 de noviembre

PUERTO DE BALBOA - PANAMÁ

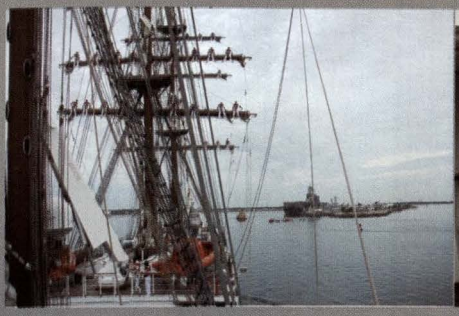






PUERTO DE JACKSONVILLE - ESTADOS UNIDOS









BASE NAVAL DE NORFOLK - ESTADOS UNIDOS



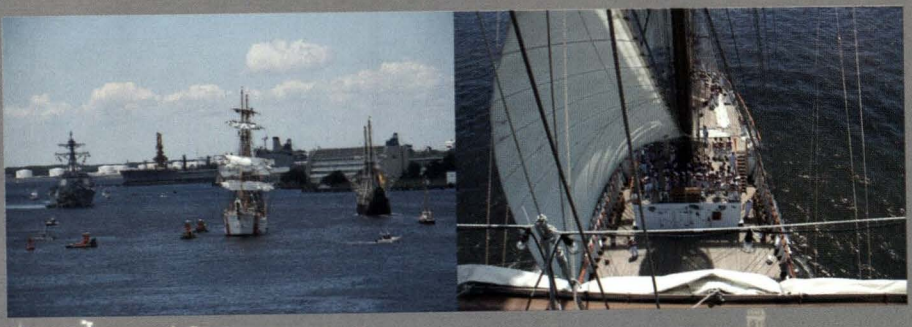






BASE NAVAL DE BOSTON - ESTADOS UNIDOS





A BORDO DEL BUQUE "UNIÖN" EN BOSTON - ESTADOS UNIDOS





RECORRIDO Y PREMIACIÓN DESFILE EN SAIL BOSTON -ESTADOS UNIDOS






PUERTO DE CHARLOTTETOWN - CANADÁ






PUERTO DE LONDRES - INGLATERRA













PUERTO DE HAMBURGO - ALEMANIA









PUERTO DE AMSTERDAM - HOLANDA









PUERTO DE LE HAVRE - FRANCIA









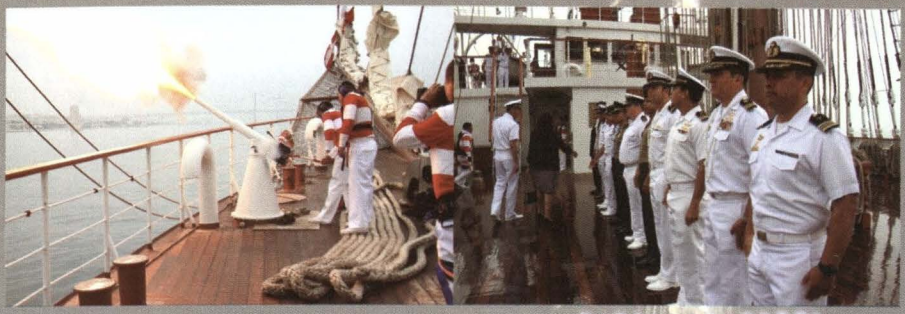








PUERTO DE LISBOA - PORTUGAL





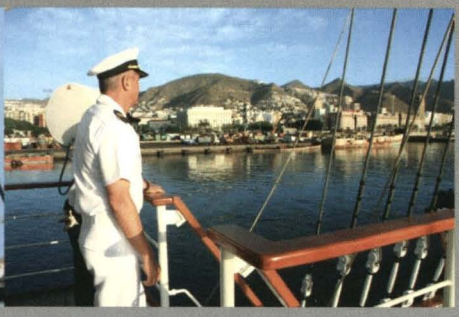
PUERTO DE CÁDIZ - ESPAÑA





PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE - ESPAÑA



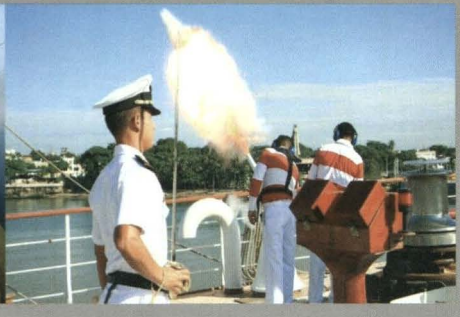




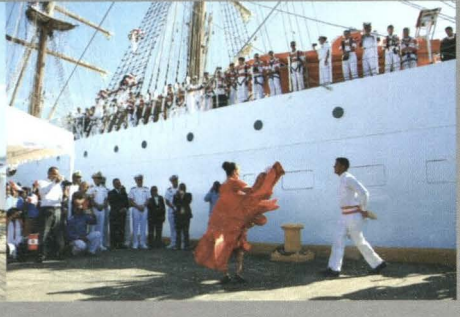


PUERTO DE SANTO DOMINGO - REP. DOMINICANA









PUERTO DE COLÓN - PANAMÁ









PUERTO DE BALBOA - PANAMÁ









PUERTO DE GUAYAQUIL - ECUADOR









PUERTO DE PAITA - PERÚ









PUERTO DE CALLAO - PERÚ

















Travesía de consolidación y promoción

El BAP *Unión* es una joya flotante de todos los peruanos

Teniente Primero Víctor Linares Gómez
Egresado de la Escuela Naval (2009) e ingeniero industrial por la Universidad de Piura. Siguió la segunda especialidad profesional en Submarinos y realizó el Curso de Calificación en submarinos en la Marina de Brasil. Se ha desempeñado como oficial de dotación en diferentes unidades submarinas. Participó en el VIEX-2017 como oficial de prensa y protocolo. Ocupa el cargo de jefe del Departamento de Sistemas de Armas de BAP *Pisagua*.



RESUMEN
El VIEX-2017 ha sido la travesía más larga y exitosa que ha tenido el BAP *Unión* hasta ahora, cosechando premios en competencias internacionales y llevando en alto el nombre del Perú en cada puerto visitado. Asimismo cumplió a cabalidad su rol de embajada itinerante mostrando nuestra cultura, tradiciones y recibiendo con la amistad y alegría propia de los peruanos a más de 130 000 visitantes en los seis meses del VIEX-2017.

Palabras clave
BAP *Unión*, VIEX-2017, Sail Boston 2017, Rendez-Vous 2017, USCG *Eagle*.

ABSTRACT
The VIEX-2017 has been the longest and most successful journey that has had the BAP *Union* so far, achieving awards in international competitions and holding high the name of Peru in every visiting port. It also fulfilled perfectly its role of itinerant embassy showing our culture, traditions and giving a kind and happy reception, typical of the Peruvian people, to more than 130 thousand visitors during the 6 months of VIEX-2017.

KEYWORDS
Bap *Union*, VIEX-2017, Sail Boston 2017, Rendez-vous 2017, USCG Eagle

Para la realización del Viaje de Instrucción al Extranjero 2017 se tuvo que hacer un gran planeamiento y muchas previsiones, visto lo ambicioso de la travesía. Sin embargo, hay algo que no se pudo prever con tanta exactitud: su éxito.

Sin lugar a dudas, este segundo viaje fue exitoso por donde lo veamos: 15 puertos, 11 países, cruzar el océano Atlántico por primera vez, 6 meses de navegación, instruir a 83 cadetes navales y llevar el nombre del Perú a cada puerto visitado. Claramente fueron objetivos ambiciosos para una nave tan joven como el BAP *Unión*. No hubo resultado positivo que no se haya obtenido.

• Artículo recibido el 14 de noviembre de 2017, aprobado para su publicación el 20 de noviembre de 2017

El primer puerto de recalada fue Jacksonville, en Estados Unidos, luego de cruzar el canal de Panamá y haber tenido un encuentro con el buque escuela *Guayas* y el buque escuela *Esmeralda* durante el fondeo previo al cruce del canal.

Luego continuamos rumbo norte hasta Norfolk, donde se realizó el 41° Norfolk Harborfest, evento que congregó a diversos veleros de mundo y fue, en adición, la primera participación del nuestro buque escuela en este tipo de eventos náuticos. Durante los días en Norfolk se organizó un desfile náutico tanto al arribo como al zarpe.

Continuando el viaje, más al norte, recalamos en Boston, donde participamos en el Sail Boston 2017, evento que formó parte del itinerario del Rendez-Vous 2017, organizado por la Sail Training International. En los días de estadía en puerto se realizaron una serie de actividades donde participaron las dotaciones de los veleros participantes, más de 40 en total. El BAP *Unión* ganó el primer premio en el desfile que las dotaciones realizaron por las calles de la ciudad. Durante el Norfolk Harborfest y el Sail Boston el buque resaltó entre los demás. Siempre hubo largas filas de personas esperando su turno para conocer la nave. Nos visitó el señor contralmirante Renan Ruiz, comandante general de la Marina de Ecuador, quien nos felicitó por la excelente condición del buque.



El buque escuela a vela *Unión* hace su ingreso a Boston.



En las visitas abiertas al público se contó con la concurrencia de más de 130 000 personas en total.



Visitas del público al buque escuela en Boston.



La 4º Regata del Rendez-Vous se realizó entre Boston y las islas de Principe Eduardo en Canadá.



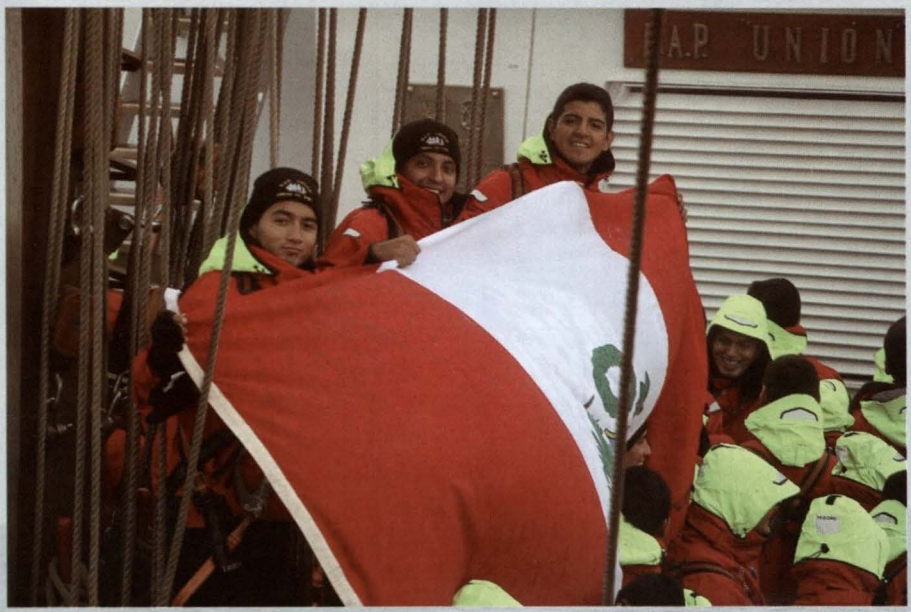
Largada de la 4º Regata del Rendez-Vous 2017.

Al zarpe de Boston se inició la 4° Regata del Rendez-Vous 2017, recorrido entre Boston y las islas de Príncipe Eduardo en Canadá. Esta fue la primera competencia en la que participaba el BAP *Unión*. Éramos los nuevos del grupo, y no sabíamos bien qué esperar, por lo que no se tenía mucha noción de la complejidad y exigencias a las que nos enfrentaríamos. Ciertamente fueron días difíciles para todos. El clima frío, la lluvia y la condición de mar nos pusieron a prueba. Eran pocos los que habían vivido una experiencia de competencia similar antes. Desde la largada fue sumamente emocionante. Todos nuestros contendores tenían años de experiencia y muchas regatas previas, las maniobras se hicieron de acuerdo con lo entrenado y el buque propulsó a una gran velocidad, se llegó a más de 14,5 nudos. Cuando nos dimos cuenta de que podíamos ganar, la moral y el compromiso de la dotación se multiplicaron. El fortalecimiento fue enorme y claramente notorio. Todos estábamos a la expectativa. El ver al USCG *Eagle* tan cerca, en todo momento nos tenía pendientes de la condición de las velas, la intensidad del viento y sobre todo de la velocidad del buque. Cada nudo de aumento era alegría y cada nudo perdido era preocupación. Finalmente, el BAP *Unión* fue el primero en cruzar la línea de llegada y se alzó como ganador del primer lugar en la categoría "A" Grandes Veleros y el primer lugar en el cómputo general.

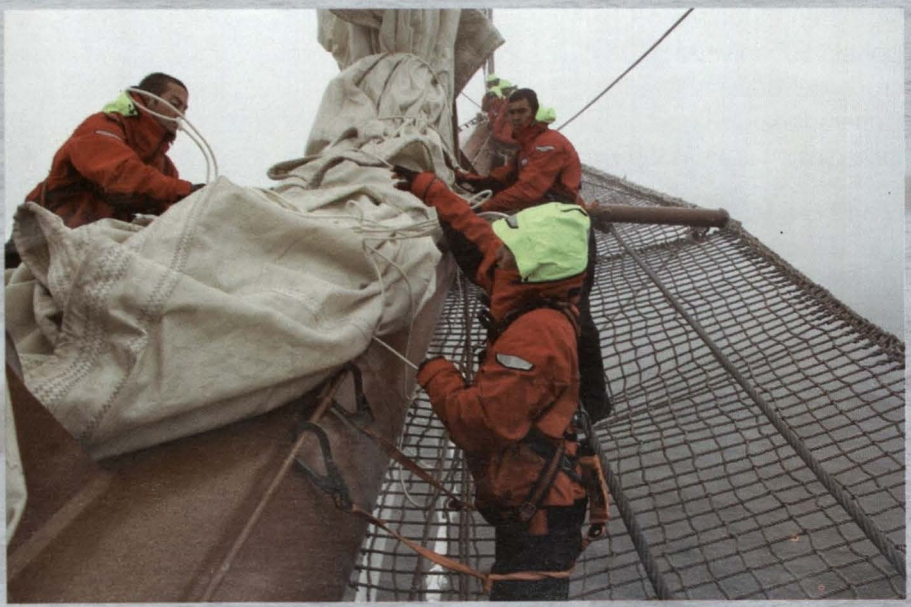
Siguió en el itinerario Charlottetown, donde se participó en las actividades por el 150° aniversario de la confederación canadiense. Luego vino el primer cruce del océano Atlántico, 24 días que sirvieron para afianzar el trabajo y camaradería de la dotación, así como para que los cadetes navales se vean inmersos en la vida del hombre de mar, durante un largo periodo.

El arribo a Londres coincidió con las Fiestas Patrias y se tuvo una recargada agenda, que incluyó el recibir a los miembros de la Organización Marítima Internacional y su secretario general, el señor Kitack Lim. Llevamos una imagen del Señor de los Milagros, que fue entregada a la iglesia de St. Anne, y un óleo del vicealmirante Martín Guise, que se donó a la Academia Naval del Reino Unido.

Luego arribamos a Hamburgo, en Alemania; Rotterdam, en los Países Bajos; Le Havre, en Francia; Lisboa, en Portugal; y La Coruña (Cádiz) y Santa Cruz de Tenerife, en España. Fueron puertos donde se tuvo una gran acogida por la ciudadanía, además de ser importantes destinos donde la dotación y los cadetes navales pudieron tener intercambios culturales enriquecedores y que perdurarán en su memoria.



Celebración al cruzar la línea de llegada de la 4º Regata del Rendez-Vous 2017.



Maniobras con las velas durante la regata.



Maniobras en el buque escuela durante la regata (se aprecia el clima adverso).

Al retorno a América pasamos por Santo Domingo, donde recibimos la importante visita del señor Danilo Miranda, presidente constitucional de República Dominicana, y el señor vicealmirante Miguel Peña Acosta, comandante general de la Armada. Luego recalamos en Balboa, para tener como puerto final Guayaquil, donde el BAP *Unión* fue recibido con mucha hospitalidad.

No hay mejor propaganda que un buen producto, y eso es el BAP *Unión*, un producto nacional que no hace otra cosa que demostrar con hechos lo que es el Perú, la calidad del trabajo y de la industria peruana que se encuentra en crecimiento y desarrollo. Asimismo, confirma la capacidad de los Servicios Industriales de la Marina como constructores navales de alto bordo.

También se llevó a bordo una muestra cultural, una exhibición de productos nacionales y artesanías, elaborada en coordinación con el Mincetur, ADEX, Idesi, ITP, además de empresas nacionales que contribuyeron en la promoción de la oferta del país, al mostrar que no solo somos un país que exporta materias primas y, por el contrario, tenemos industrias que hacen trabajos de calidad.

Resultó ser un trabajo sumamente exigente, que demandó el total compromiso de la dotación. Y no solo durante la navegación, ya que por su rol de embajada itinerante se consideró un programa de eventos en puerto muy nutrido, con actividades que involucraban tanto a la tripulación como a los cadetes navales.

En las visitas abiertas al público, se contó con la concurrencia de más de 130 000 personas en total, 130 000 personas que conocieron algo más del



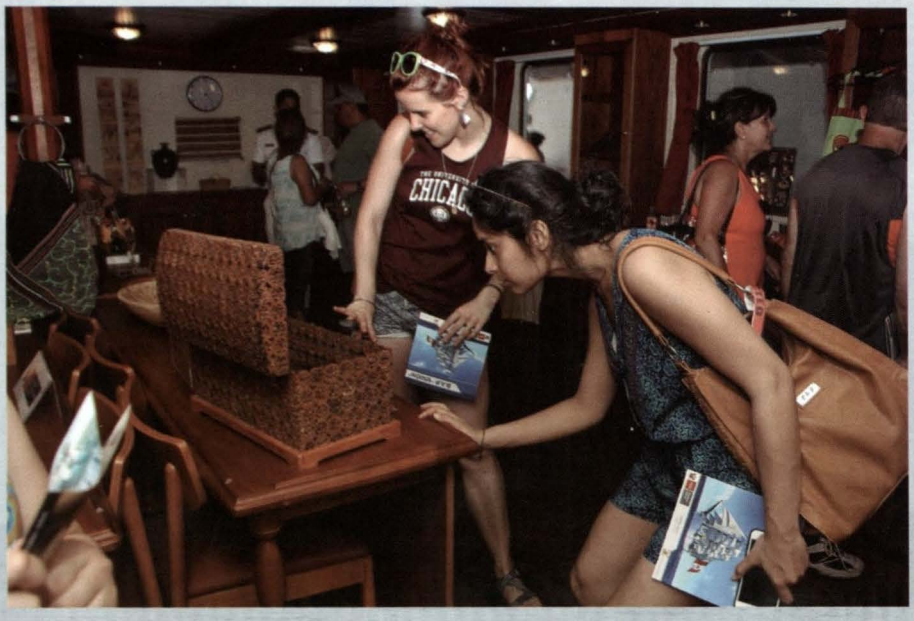
Con los trofeos obtenidos en la 4° Regata del Rendez-Vous 2017.

Perú. Es interesante haber podido ver directamente cómo en el mundo no nos conocen tanto como se pensaba. En varias ocasiones los visitantes que ya se encontraban a bordo; es curioso que la gente abordaba el buque solo por su belleza e imponencia sin saber de qué país era o qué hacia ahí.

El BAP *Unión* es una experiencia sin igual. Como marino puedo asegurar que el buque escuela es una plataforma donde auténticamente se viven las más puras tradiciones navales de primera mano y se instruye a los futuros hombres de mar de la forma en que se hizo hace centenas de años. Miro con una sana envidia a las presentes promociones de cadetes navales que tienen el privilegio de participar en los viajes de instrucción a bordo del BAP *Unión*.



El VIEX-2017 fue un rotundo éxito y corrobora con hechos la acertada decisión de la institución de priorizar la construcción de este anhelo histórico de muchas generaciones de marinos. También reafirma el compromiso del personal naval para con el país, visto que la labor realizada en los viajes de instrucción al extranjero son perceptibles a nivel mundial. El BAP *Unión* continuará con una larga jornada de travesías que no harán otra cosa que promover la buena imagen del país, formar mejores marinos, mejores peruanos y mejores ciudadanos.



La visita del público en los diferentes puertos fue masiva.



A bordo, en la sala Perú, se llevó una muestra cultural de productos nacionales y artesanías.



Encuentro con el buque escuela *Guayas* de la Armada del Ecuador.



El puerto de Le Havre, Francia.



Proclama por el 196º aniversario de la Marina de Guerra del Perú y el 138º aniversario del glorioso combate naval de Angamos

Almirante Gonzalo Ríos Polastri
Se graduó de la Escuela Naval como Alférez de Fragata en 1982. Es calificado en Guerra de Superficie y en Electrónica y Comunicaciones. Ha realizado Cursos de Sistemas Navales y de Guerra Electrónica en Holanda, es graduado del Curso Básico de Estado Mayor y del Curso de Comando y Estado Mayor en la Escuela Superior de Guerra Naval, así como del Curso Superior de Defensa y Seguridad Hemisférica del Colegio Interamericano de Defensa en Washington DC. Posee el grado de magíster en Defensa y Seguridad Hemisférica de la Universidad del Salvador (Buenos Aires) y el grado de magíster en Estrategia Marítima de la Escuela Superior de Guerra Naval. En junio de 2015, asume el cargo de presidente del Consejo de Delegados de la Junta Interamericana de Defensa, hasta diciembre de 2016. El 26 de diciembre del 2016, mediante Resolución Suprema 511-2016-DE, el gobierno le confiere el cargo de Comandante General de la Marina.



RESUMEN
El 8 de octubre de 2017, nuestra institución naval, nacida con la patria, celebra 196 años de existencia republicana y conmemora también 138 años del glorioso combate naval de Angamos. Lo hace totalmente comprometida con la defensa, la seguridad y el desarrollo de la nación, consciente de sus roles fundamentales y cohesionada alrededor de los valores y virtudes del héroe de Angamos, el Gran Almirante Miguel Grau Seminario, el peruano del milenio.

PALABRAS CLAVE
Marina, Miguel Grau, Vraem, El Niño.

ABSTRACT
October 8th, 2017, our naval institution, born with the mother country, celebrates 196 years of Republican existence and also commemorates 138 years of glorious Naval Combat of Angamos. It is born totally committed to the defense, security and development of the nation, aware of its fundamental roles and brought together around the values and virtues of the Angamos hero, Great Admiral Miguel Grau Seminario, the Peruvian of the Millennium.

KEYWORDS
Navy, Miguel Grau, Vraem, El Niño.

Somos herederos de los gestores de la independencia en el mar, pero también de nuestra milenaria tradición marítima, desde el Naylamp mochica y el inca navegante Túpac Yupanqui, cuya figura engalana como mascarón de proa nuestro buque escuela a vela *Unión*. Nos hemos forjado hasta alcanzar una conformación y espíritu único, que ha llenado la historia del Perú de pá-

• Artículo recibido el 10 de octubre de 2017, aprobado para su publicación el 16 de octubre de 2017



ginas gloriosas del accionar de nuestra Armada, donde heroicos marinos han destacado, y destacan en este preciso instante, por su entrega y valor en el cumplimiento de las diversas misiones y en los escenarios que la nación nos ha encomendado.

Desde el primer buque de la escuadra nacional, la goleta *Sacramento*, naves y hombres han progresado y proyectado una continua adaptación al cambio del entorno y la tecnología, al construir en el camino una organización orgullosa de su pasado, establecida sólidamente sobre sus valores institucionales que aseguran su efectividad y la proyectan al futuro, adaptada a los cambios del dinámico marco externo e interno.

La Armada que fundó en 1821 Guise, la vencedora de Malpelo y Guayaquil, la de reiterada lealtad y adhesión a las causas que hacían primar los intereses nacionales en la naciente república, la de Castilla con su comprensión estratégica del control del mar y proyección marítima, de los vencedores de Abtao y Dos de Mayo, y también la de la preocupación por el declive de capacidades por disminución del soporte y mantenimiento de nuestra flota, no podía sino gestar en su vivencia hombres de profundo compromiso y convicción como Grau y la generación que lo acompañó en la campaña naval de la Guerra del Pacífico.

Grau forja su temple en la vida sin facilismos, se autoeduca mientras aprende las artes náuticas navegando de los 9 a los 19 años hasta su ingreso a la Armada. Va construyendo paulatinamente la grandeza de su espíritu: buen hijo, dedicado esposo y padre ejemplar, hombre de fe. Riguroso en la cubierta del buque como afable en la calle, marino de notable ejecución táctica y clara visión estratégica. Comandante de la *Unión* y el *Huáscar*, pone a disposición el comando de su buque y enfrenta prisión hasta que se reconoce la justicia de su causa. Destaca como congresista por Paita y al estallar la guerra reingresa a la Armada para volver a unir su destino junto al buque que sabía nadie comandaría como él, dejando de lado grados y honores superiores. Un hombre íntegro y ejemplar.

La conducción de la campaña naval iniciada en desventaja, el compromiso y la entrega de nuestros antecesores, el empleo de la capacidad táctica del almirante y su dotación, sostiene con sus correrías y acciones navales la patria en el mar. Sorprende, captura, efectúa corte de suministros y distingue su hidalguía de combatiente. Se constituye en precursor de las leyes de los conflictos armados y realiza su último zarpe con la consciente certeza del rol que le tocaría en combate y la confianza recíproca en los hombres que junto a él marcaron el 8 de octubre como homenaje a la patria y a los sagrados deberes para con ella.

La grandeza de Grau es un mensaje de constante actualidad para todos los peruanos, con marcado énfasis para nosotros los marinos, no solamente por su entrega total por la patria, sino por personalizar un modelo de innumerables virtudes, por el ejemplo de actuar recto y por el ejercicio de un liderazgo que lo destaca notablemente en cualquier circunstancia, liderazgo que nuestros hombres y mujeres en la Marina aprenden y ejercen diariamente, impulsando el ejemplo como norma de conducta en todos los niveles de la institución.

El personal naval, en actividad y retiro, es heredero de esos hombres. Sabe que compromiso, honor y lealtad no son palabras sino dogma de vida, que la vocación de servicio individual es fuente multiplicadora de esfuerzo para el bienestar de nuestros compatriotas. Para garantizar su continuidad, la Armada prioriza en sus mujeres y hombres identidad, formación en ética, valores y consciente disciplina, y los aplica en las capacidades que la nación nos da para el ejercicio de la finalidad que la Constitución establece. Nuestro personal, en suma, vive y siente orgullo de servir al país desde la Armada.

Por ello, al honrar al héroe de ayer, lo hacemos también a los de nuestra modernidad, a los hombres y mujeres que hoy prestan servicios desde buques, submarinos y aviones en el mar y en las arenas del litoral, en las bases de con-

trol fluvial y áreas de operaciones especiales en el Vraem, en los ríos de nuestra Amazonía o en el lago navegable más alto del mundo. A todo nuestro el personal naval con uniforme y sin él, que continúa luchando por la seguridad y tranquilidad de los peruanos hasta ofrecer su vida, sin otro anhelo que la satisfacción del deber cumplido, a ellos y sus familias nuestro reconocimiento y constante compromiso.

Nuestra gratitud también a los mártires y héroes navales de la pacificación, a los que cumplieron con los mandatos para la defensa de la patria y contribuyeron a alcanzar para todos los peruanos mejores condiciones para su bienestar y desarrollo, en particular para aquellos que hoy, más de 30 años después, mantienen todavía interminables procesos por haber cumplido con su deber y misionamiento.

Conscientes de la importancia de dimensionar y consolidar una Marina acorde con los retos del presente y el futuro, para cumplir con la misión constitucional en la seguridad, defensa y desarrollo de la nación, nuestra Armada ha desarrollado planes estratégicos que orientan su gestión en continuidad y coherentemente, según la estructura y magnitud de fuerzas recientemente aprobada por el Gobierno nacional, promoviendo la aplicación de nuevas tecnologías en las diversas áreas operacionales y de soporte.

Para este fin, optimizar la estructura orgánica y el desarrollo de nuestro capital humano, principal pilar institucional, a través de la formación, capacitación y entrenamiento de nuestro personal, resulta de prioritaria importancia. Junto a ello, resulta igualmente fundamental, y agradecemos la continuidad de los programas de construcción naval en los servicios industriales de la Marina, nuestro arsenal naval, para completar las capacidades de patrulleras marítimas y unidades multipropósito anfibias de soporte en acciones humanitarias, así como el inicio de los procesos para el reemplazo progresivo de nuestras unidades principales por unidades polivalentes y flexibles, empleables tanto en los roles tradicionales, como en las variables misiones que la dinámica actualidad demanda para el ejercicio de la defensa marítima, la vigilancia y el control de las actividades y espacios acuáticos. De esta forma, se lleva la presencia del Estado a poblaciones amazónicas y se promueve ciencia e investigación hidrográfica, oceanográfica y antártica, aplicando en estas tareas enfoques multisectoriales para su mayor eficiencia, y respondiendo y entrenando operaciones de apoyo en casos de desastres naturales.

En este último aspecto, quiero resaltar la entrega y dedicación puesta en manifiesto por nuestro personal durante las acciones de respuesta al fenómeno

de El Niño costero. Los medios navales fueron volcados a la emergencia demostrando su efectividad de empleo, como los vehículos anfibios, las bases modulares móviles, las brigadas de respuesta y rescate, la unidad de reabastecimiento en el mar, así como las unidades de superficie y aeronavales disponibles, y sobre todo el notable compromiso que nuestro personal evidenció en apoyo de las poblaciones necesitadas. Ello constituye una demostración del empleo efectivo en estos casos de una Armada que materializa la vocación de servicio y es motivo de orgullo institucional.

La Marina reitera su compromiso de servicio a la patria, de optimizar los recursos para ser más eficientes en el cumplimiento de nuestros roles, siguiendo los principios y valores que heredamos del Gran Almirante. Ratificamos nuestra férrea integridad, lealtad y profesionalismo, seguros de que con nuestro accionar contribuimos a alcanzar de manera eficiente la seguridad, el bienestar y el desarrollo de nuestra nación.

Exhorto a los marinos a mantener el rumbo trazado por el ejemplo de Grau, nuestros antecesores y los valerosos marinos que forjaron las tradiciones y sólidas bases sobre las que trabaja nuestra Marina de Guerra. Los exhorto a seguir desarrollando cada una de nuestras funciones, importantes todas, desde el grumete menos antiguo hasta este comando general, con la misma lealtad, honor y sentido estricto del cumplimiento del deber. Los exhorto a que cada tripulante de nuestra Armada sea un líder inspirador en el espíritu de Grau.

Ante el monumento de nuestro Gran Almirante, como silencioso testigo de nuestra identidad, reafirmemos el juramento que hiciéramos por la defensa y seguridad de todos los peruanos, orgullosos de vestir el naval uniforme de la patria.

Gran Almirante del Perú, don Miguel Grau Seminario: 138 años después, una nación se congrega frente a su efigie para honrar su memoria y manifestarle su gratitud. La Marina de Guerra que usted legó, cohesionada y fortalecida, navega segura y alistada para responder a los intereses nacionales donde y cuando sea requerida, siguiendo la gloriosa estela que nos señalase con su ejemplo.



Formación de Cadetes Navales en el patio principal de la Escuela Naval del Perú.

El modelo de formación integral de la Escuela Naval del Perú

Contralmirante Luis José Polar Figari
Egresado de la Escuela Naval del Perú. Ha cursado la maestría en Desarrollo y Defensa Nacional en el CAEN, la maestría en Ciencia Política en la Pontificia Universidad Católica del Perú y el diplomado en Derechos Humanos por la misma universidad. Se ha desempeñado como comandante de los BAP *Santillana* y *Quiñones*. Asimismo, como secretario general del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, subdirector de Agregadurías de Defensa y Operaciones de Paz del Ministerio de Defensa, y agregado de Defensa Adjunto y Naval a la Embajada del Perú en Chile. Desde enero de 2015 es director de la Escuela Naval del Perú.



RESUMEN
La Escuela Naval del Perú basa su modelo educativo en seis grandes pilares para la formación integral del cadete aspirante a alférez de Marina: el académico, el naval, el físico, el sociocultural, el náutico, y el moral y ético. Así, el cadete convive a diarios con los valores cívicos y patrióticos de disciplina, honor y compromiso característicos de la Marina de Guerra del Perú y del Gran Almirante Miguel Grau Seminario.

PALABRAS CLAVE
Escuela Naval del Perú, Marina de Guerra del Perú, Miguel Grau Seminario, formación académica, Ley Universitaria.

ABSTRACT
Peruvian Naval Academy grounds its educational model in six big pillars for the comprehensive formation from applicant cadet to Navy Ensign: the academic, naval, physical, sociocultural, nautical, and moral, as well as ethical. Thus, the cadet dwells daily with civic and patriotic values of discipline, honor, and commitment, which are characteristics of the Peruvian Navy and Great Admiral Grau Seminario.

KEYWORDS
Peruvian Naval Academy, Peruvian Navy, Miguel Grau Seminario, academic formation, University Law.

La Escuela Naval del Perú, alma máter de los oficiales de nuestra Marina de Guerra, tiene la misión de formar a los cadetes navales, para que al finalizar su periodo de formación se puedan desempeñar eficientemente en el servicio naval al graduarse como alféreces de fragata. Para cumplir con esta tarea de formar a los futuros oficiales, la Escuela Naval del Perú imparte una formación integral basada en un modelo educativo de seis pilares, cada uno de los cuales aporta competencias y capacidades para lograr el perfil del egresado requerido por la Marina de Guerra del Perú.

• Artículo recibido el 11 de diciembre de 2017, aprobado para su publicación el 14 de diciembre de 2017

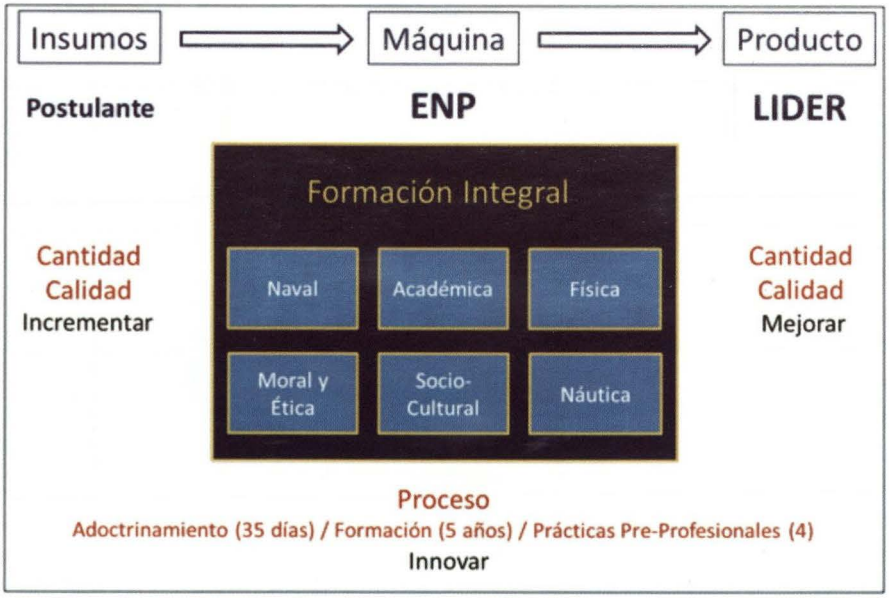
Los pilares del modelo de formación integral de la Escuela Naval del Perú son el académico, el naval, el físico, el sociocultural, el náutico, así como el moral y ético. Bajo un régimen de internado castrense de cinco años de duración, este modelo busca desarrollar las capacidades de liderazgo y la excelencia del trabajo en equipo de los cadetes navales, con el objetivo de graduar a un líder que esté siempre al servicio del país.

Para lograr lo anterior, es necesario hacer comprender al nuevo cadete aspirante que ha ingresado a una gran institución, que tiene antecedentes virreinales, que tuvo buques que enarbolaban la bandera peruana antes del 28 de julio de 1821 (por lo que es precursora de la República), que es una institución gloriosa al haber ofrendado y sigue ofrendando la vida de muchos de sus miembros, que es una institución reconocida, referente y respetada en el país y el extranjero, que está comprometida con sus tareas de seguridad y defensa, y que siempre ha sido y debe continuar siendo impulsora del desarrollo nacional.

El nuevo cadete aspirante debe interiorizar y vivir, desde el primer día, con los valores institucionales de patriotismo, lealtad, justicia, disciplina, honor, compromiso, valentía, honestidad, integridad y respeto. Ha ingresado a la Marina de Guerra del Perú, una institución que se hizo grande por los hombres y mujeres que la han integrado a lo largo de su historia, y por ello debe sentirse orgulloso y dar su mayor esfuerzo diario, hasta llegar inclusive al sacrificio máximo, para mantenerla en el sitial alcanzado y en el corazón de todos los peruanos.

Pensando en un proceso productivo, la Escuela Naval debe entregar a la Marina de Guerra como producto final un alférez de fragata que reúna las siguientes características:

- Que sea líder: profesional, competente, responsable, proactivo, maduro, disciplinado, decidido y con amplia cultura.
- Que tenga excelencia de trabajo en equipo: que genera el espíritu de cuerpo, lo compromete, confía en el equipo y en el sistema, es tolerante, y requiere el apoyo mutuo.
- Que tenga coraje indesmayable: que cuente con valor, valentía, determinación, resistencia y resiliencia, que nunca se rinda.
- Que sea leal: al Perú, a la Marina de Guerra, a la Escuela Naval, pero sobre todo consigo mismo.
- Que tenga elevados valores morales y éticos: que sea respetable, confiable, solidario, honrado y permanente actitud de servicio.
- Que tenga pasión: por lo que hace, por la Marina y por su Perú.
- Que apoye el desarrollo nacional y los intereses marítimos: que siempre



Pilares de la formación integral de la Escuela Naval del Perú.

actúe para apoyar el desarrollo nacional y que promueva y defienda los intereses marítimos del Perú desde el lugar donde esté.

Como hemos señalado, la formación integral basada en seis pilares o ejes de formación debe alcanzar estas características en el cadete, quien los deberá desarrollar durante su etapa de formación, a fin de cumplir con los estándares necesarios para graduarse. Estos estándares nunca deberán bajar su nivel; por el contrario, deben ser más exigentes año a año, pero también deben adaptarse a las nuevas realidades a las que nos enfrentamos, producto del avance tecnológico o los cambios sociales y educativos que se presentan a nivel mundial y nacional, pero siempre basados en las necesidades y requerimientos de la Marina de Guerra.

La visión de la Escuela Naval es: "Ser una escuela naval reconocida como una institución de educación superior líder e innovadora, orientada a la excelencia, que contribuya a cumplir los roles de la Marina, para el desarrollo y defensa de la nación, en la cual se imparte una formación integral, sustentada en principios y valores. Nuestro personal se caracterizará por su destacado profesionalismo, liderazgo y actitudes para participar en los procesos de formación". Esta visión mantiene actualizado el concepto mencionado en el párrafo anterior y sirve de guía para el desarrollo de la formación del cadete naval.

Después de esta introducción pasaremos a hacer una breve descripción de cada uno de los pilares de formación y de cómo se han ido innovando, adaptando y actualizando para cumplir con las competencias y requisitos del perfil del egresado.

Formación académica

La Escuela Naval, al ser un centro de formación de educación superior, debe cumplir con las disposiciones vigentes en la Ley Universitaria (Ley 30220 del 9 de julio de 2014) para el otorgamiento de grados y títulos y para el desarrollo de su malla curricular. Este pilar debe lograr que el cadete obtenga su grado académico de bachiller en Ciencias Marítimas Navales al finalizar su formación y posteriormente su título profesional (licenciatura).

La Ley Universitaria señala que los programas de pregrado deben desarrollarse como mínimo en 10 ciclos. Entre otras disposiciones adicionales, señala también que no se pueden programar más de dos ciclos académicos por año, ninguna carrera debe tener menos de 200 créditos académicos y la malla curricular debe considerar cursos de estudios generales y de estudios específicos y de especialidad. Asimismo, indica que para obtener el grado de bachiller se deben aprobar los estudios de pregrado, realizar un trabajo de investigación y tener el conocimiento de un idioma extranjero (en el caso de la Escuela Naval, es el idioma inglés). Para ello, la Escuela Naval ha modificado su malla curricular anterior, que tenía 87 cursos y 332 créditos. Ahora se ha pasado a los niveles universitarios, con una malla de 64 cursos y 224 créditos, tras fusionar cursos y convertido otros en conferencias y talleres, lo que ha permitido dedicar estos periodos que quedaron disponibles a los otros ejes de formación y a periodos de estudio.

Nuestra formación académica está basada en ocho áreas:

1. **Ciencias básicas:** permiten tener la base de otras ciencias y los conocimientos necesarios para su aprendizaje y empleo.
2. **Ciencias humanas:** permiten tener el conocimiento del ser humano, la cultura y nuestra realidad social.
3. **Ciencias navales:** permiten tener los conocimientos específicos de las ciencias navales, como la navegación (costera, astronómica y electrónica), la cinemática naval, la geografía marítima, las operaciones navales y marítimas, entre otras.
4. **Armas e ingeniería:** permiten obtener los fundamentos generales y en algunos casos específicos de los sistemas de armas y los equipos y

Aspectos de la formación académica en la Escuela Naval del Perú.







sistemas de ingeniería que el futuro oficial empleará en las unidades y dependencias de la Marina de Guerra.

5. **Investigación:** despierta en el cadete el pensamiento crítico y lo prepara desde que es aspirante a realizar, en su último año, un trabajo de investigación para obtener su grado académico de bachiller.
6. **Formación física básica:** dividida en dos grandes subáreas (náutica y defensa personal), logra que todos los cadetes obtengan la técnica en cuanto a natación, vela, remo y canotaje, así como de defensa personal, empleando la técnica del Krav Maga, el tiro con pistola y fusil, y esgrima básica con espada.
7. **Prácticas preprofesionales:** a diferencia de otros programas académicos, nuestros cadetes, desde el primer mes en la Escuela Naval y durante todo el año académico, realizan sus prácticas preprofesionales, ya que deben cubrir servicio de guardia en las distintas prevenciones y cubiertas, con las mismas responsabilidades y funciones que tendrán, pero con mayor responsabilidad, cuando sean oficiales. Adicionalmente, y como base fundamental de esta área, se cuentan con los Viajes de Instrucción al Litoral (Vilit), a las Regiones (VIAR), al Extranjero (VIEX) y las Prácticas de Liderazgo (Pralid), que permiten poner en práctica todo lo aprendido en las aulas y tener el contacto profesional con los hombres y mujeres que conforman nuestra Marina y con el mar, medio en el que desarrollarán su carrera. Es importante mencionar que las prácticas preprofesionales son consideradas, a su vez, cursos militares.
8. **Inglés:** es un taller obligatorio que brinda al cadete la enseñanza en este idioma y lo prepara para rendir un examen que lo certifique internacionalmente en el nivel B2 del marco común europeo para las lenguas, que es requisito de graduación.

Formación naval

En lo que respecta al eje de formación naval, este se centra en cuatro grandes áreas:

1. Liderazgo: significa brindar al cadete las mayores facilidades y oportunidades para desarrollar sus capacidades de liderazgo, mediante varias y diversas actividades, entre las cuales la principal es la designación de los cadetes de cuarto año para hacerse cargo de las diversas actividades. Un ejemplo de ello son los cadetes oficiales que comandan el batallón y están a cargo del cumplimiento de la rutina, la diseminación de las

órdenes, el control del batallón y de los cadetes que lo conforman. Otro ejemplo es el periodo de adoctrinamiento de los nuevos aspirantes, a cargo de los cadetes de cuarto año, quienes se convierten en los instructores y guías de estos jóvenes que postularon ilusionados a la Escuela Naval con el objetivo de ser oficiales de Marina. Todos los cadetes van desarrollando sus capacidades de liderazgo al encargarse de sus respectivas secciones de año, entre muchas otras actividades.

2. Disciplina: es la columna vertebral de las instituciones armadas. Sin ella, es difícil lograr el cumplimiento de las órdenes y deberes. El modelo de formación de la Escuela Naval busca lograr lo más rápido posible la autodisciplina, que el control sea ejercido por los cadetes más antiguos y de años superiores, pero siempre siendo justos y conscientes de que la sanción debe ser ejemplarizadora y que los más antiguos son el ejemplo de los menos antiguos.

3. Trabajo en equipo: es la única forma de trabajo en nuestra Marina de Guerra. Por ello, es necesario que a nuestros cadetes se les inculque desde el primer día la importancia del equipo, que cada uno de ellos sepa que su trabajo y su apoyo es vital para alcanzar los objetivos del grupo al que pertenecen. El día en que se incorporan los aspirantes, les es asignado un camarote en el que deberán convivir con otros cinco compañeros, a los que posiblemente sea la primera vez que ven. La asignación de camas en el camarote se realiza por antigüedad, es decir, por orden de mérito de ingreso. Así comienza para el aspirante un proceso de adaptación a la vida naval, a tolerar a sus compañeros, a ponerse de acuerdo con las tareas necesarias para realizar la policía del camarote, a confeccionar un rol de encargaduría que les permita apoyarse mutuamente, etc. Esta convivencia permite que, después de cinco años, cada cadete miembro de una promoción considere a sus compañeros como hermanos. Esa hermandad solo puede ser producto de haber compartido vivencias comunes, tanto buenas como malas, y solidifican los lazos de amistad, camaradería y familiaridad. Cada miembro de la promoción se convierte en un eslabón de una misma cadena, para que juntos aporten al cumplimiento de las tareas encomendadas.

4. Actividades castrenses: se relacionan con la vida naval. Entre ellas resalta el orden cerrado que aporta marcialidad. Asimismo, los servicios de guardia que deben cumplir los cadetes, que se incrementan en funciones y responsabilidad según el año al que pertenecen, tratando que sean lo más parecidas a las guardias que cubrirán como oficiales en las unidades

Formación física para afrontar las exigencias de la vida militar.







y dependencias de la Marina al graduarse. La participación en ceremonias, formaciones, desfiles e inspecciones diarias son oportunidades que desarrollan en el cadete naval el orgullo de sentirse parte de una prestigiosa institución.

Formación física

El mantener el cuerpo físicamente acondicionado es una necesidad para afrontar los rigores y exigencias de una vida militar. Por ello, este eje de formación debe hacer que el cadete interiorice esta idea y le permita incluir dentro de su rutina diaria como oficial periodos de preparación física.

Este pilar cuenta con cinco áreas de trabajo:

1. Acondicionamiento físico: se realiza diariamente en las dianas deportivas. Fortalece el cuerpo y lo mantiene activo. Debe lograr que el cadete comprenda la necesidad de que como militar su cuerpo es gran parte de su herramienta de trabajo y que debe estar físicamente acondicionado para soportar una vida castrense.
2. Formación física básica: se realiza como parte de la malla curricular académica. Cubre las subáreas de náutica y defensa personal. Permite que todos adquieran los conceptos básicos de las disciplinas que se imparten.
3. Deporte competitivo: permite forjar la garra y el pundonor característicos del cadete naval, así como el trabajo en equipo y el coraje para salir adelante. Se desarrolla a través de la participación de los equipos representativos de la Escuela Naval en los campeonatos de la Federación Deportiva Militar del Perú (Fedemilpe), de la Federación Deportiva Universitaria (Fedup), de las federaciones deportivas a las está afiliada la Escuela Naval (sobre todo en los deportes náuticos), y de algunas ligas y asociaciones deportivas.
4. Deporte recreativo: generalmente se realiza los fines de semana en la Escuela Naval y también a través de actividades en el distrito de La Punta o que organizan los clubes para fomentar y masificar el deporte.
5. Natación a mar abierto: para cumplir con algunas competencias del perfil del egresado se ha incorporado el curso militar de Natación a Mar Abierto, que brinda las técnicas necesarias para que el cadete en su último año cumpla con su requisito de graduación de nadar 5,5 km, la distancia que media entre la isla San Lorenzo y la Escuela Naval. Esta prueba permite desarrollar el coraje, el trabajo en equipo al nadar en grupos,

el liderazgo y el apoyo mutuo y, finalmente, demuestra el alto nivel de acondicionamiento físico alcanzado. Como parte de este curso, adicionalmente los cadetes deben saltar desde una altura que se va incrementando año a año (1 metro, 3 metros, 5 metros, 7,5 metros y 10 metros al llegar a cuarto año).

Formación sociocultural

Este eje de formación permite al cadete naval desarrollar una amplia cultura, al pasar por diversas áreas y actividades, como conocer la realidad nacional y compararla con realidades extranjeras, para que pueda apoyar posteriormente el desarrollo nacional. El cadete también es preparado para que sea representante del Perú en los puertos extranjeros que visite o en el mismo Perú. Deben brindársele las herramientas para ser un embajador de la cultura peruana: que sepa desde preparar un cebiche, bailar una marinera, hablar del caballo peruano de paso o de nuestro afamado pisco, hasta mostrar al perro sin pelo del Perú (que es la mascota de la Escuela), así como difundir la riqueza cultural y promover al Perú como destino turístico. Para apoyar este pilar de formación se coordinan y realizan visitas al centro histórico del Lima, a los distritos de La Punta y del Rímac, y a partir del próximo año se exigirá al cadete que visite un museo y asista a una actividad cultural por semestre o por año.

Este eje debe ayudarlo asimismo a desarrollar cualidades artísticas y, para ello, en la Escuela Naval anualmente se realizan veladas culturales y recreativas, como la velada de fin del adoctrinamiento, del viaje de instrucción, del Día de la Madre, del Día 100 y la tradicional Velada Anual, todas producidas por la Compañía Cangrejo Follies (organizada e integrada exclusivamente por cadetes). La Velada Anual cumplirá dentro de poco 100 años desde su primera realización. Los cadetes también realizan presentaciones a la comunidad a través de la orquesta de cadetes Son Navales, del grupo de evoluciones con armas Gordon Davy y del grupo de marinera; mientras que el grupo de historia se encarga de guiar las visitas a la Escuela y mantener vivas nuestras tradiciones e historia, los del grupo de audiovisuales preparan el material para la difusión de las actividades de la Escuela Naval y los del Bazar de Cadetes brindan a los cadetes los útiles necesarios para su vida académica y ofrecen a los visitantes diversos recuerdos.

Las diferentes actividades socioculturales ayudan al cadete naval a fortalecer el trabajo en equipo, lo ayudan a desarrollar sus capacidades de liderazgo y le brindan la ocasión de conocer la riqueza de nuestro patrimonio y la oportuni-

dad de mostrar el orgullo de ser un marino peruano.

Formación náutica

Este pilar de formación es indispensable para que los cadetes navales tengan una vida ligada al Mar de Grau y al conocimiento, promoción y defensa de los intereses marítimos del Perú. En estas dos áreas (la vida ligada al mar y los intereses marítimos), los cadetes desarrollan actividades, reciben conferencias y asisten a talleres que les permiten obtener técnicas y destrezas marineras, incentivar su participación en actividades acuáticas y deportes náuticos, y conocer nuestra realidad marítima.

Pieza fundamental en este pilar de formación es el nuevo buque escuela a vela, el BAP *Unión*, ya que, por la cantidad de actividades náuticas que se realizan a bordo de esta unidad y las destrezas marineras que deben tener los cadetes para ser parte de la dotación durante los VIEX, hacen que reconozcan fácilmente que el Perú es un país esencialmente acuático y que su trabajo profesional diario se hará en un ambiente marítimo, fluvial o lacustre. Esta relación directa del cadete con el mar durante los viajes de instrucción permite que el cadete ponga en práctica todo lo aprendido en la Escuela Naval sobre las ciencias navales.

La participación de nuestros cadetes en deportes náuticos, en actividades de limpieza de playas, en conferencias del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, en la organización y ejecución de festivales náuticos en la Escuela Naval, el adquirir los principios básicos y las destrezas en remo, vela, canotaje y natación y otras actividades más, son ocasiones que sirven de soporte a la formación náutica del cadete naval.

Finalmente, el que nuestra Escuela esté ubicada en el distrito de La Punta, en el Callao, principal distrito náutico del Perú y rodeada en tres de sus cuatro lados por el Mar de Grau, le otorga un privilegio que pocas escuelas tienen. Esta ubicación es única para el desarrollo de nuestro eje de formación náutica.

Formación moral y ética

A pesar de que todos los pilares de formación son importantes y esenciales en el modelo de formación integral de la Escuela Naval, este eje de formación marca la diferencia y nos pone un sello especial. Está basado en dos grandes áreas:

1. Moral y ética: los valores institucionales, que son los que guían el accionar de la Marina de Guerra del Perú, como hemos señalado, deben ser interiorizados en el nuevo aspirante desde el primer día en la Escuela

Naval y reforzados en cada una de las actividades que realizan los cadetes. El mayor ejemplo que tienen los cadetes navales es el del Gran Almirante del Perú Miguel Grau Seminario, en cuya cripta, erigida en el centro del Campo de Maniobras, donde se encuentran parte de sus restos y algunas de sus reliquias, los aspirantes cubren guardias de honor durante todo el año académico, gracias a lo cual se imbuyen del espíritu del almirante Grau y tienen la oportunidad de ser los únicos peruanos en honrar, con una guardia especial, al Peruano del Milenio. Desde 1935, existe una frase en la Escuela Naval que señala el camino a seguir. Fue colocada en la base del monumento al almirante Grau inaugurada ese año y se ha mantenido en el frontispicio del ingreso a la actual cripta. Dice así: "Cadetes navales, seguid su ejemplo". El almirante Grau es el faro que debe guiar sus vidas como ciudadanos, padres y profesionales.

Pero no es el almirante Grau el único ejemplo que tienen nuestros cadetes. También lo son los marinos de todas las épocas, los que con su trabajo diario y sacrificio han puesto en alto el nombre del Perú y de nuestra Marina. Para ello, se cuenta con un Paseo de Marinos Peruanos Notables, con bustos de estos personajes que sirven de ejemplo a los cadetes. De igual modo, existen bustos de marinos extranjeros que permiten al cadete conocer sus historias y virtudes.

El marino peruano debe ser honrado, respetable y solidario. Por ello, el modelo de formación logra que el cadete reconozca y cimiente la idea de que su trabajo es de servicio y de compromiso, que su profesión es honorable y que debe ser siempre honrado. La participación en acciones cívicas y en las visitas que realizarán a hospitales, asilos y albergues durante los viajes de instrucción y en el año académico lo comprometerán aún más con todos los peruanos.

2. Patriotismo: el amor a la patria a la que nos debemos debe ser reforzado en la Escuela Naval mediante actividades, acciones y hechos que ofrezcan al cadete, en forma permanente, una vinculación con nuestra historia, nuestra cultura y nuestra nación. Desde el 17 de marzo de 1918, hace casi 100 años, se instaló en la Escuela Naval uno de los palos de la corbeta *Unión* (cuyo primer comandante fue el entonces capitán de corbeta Miguel Grau), que tiene muchos hechos históricos en su haber, como fue, entre otros, su participación en el combate de Abtao en 1866 y la doble ruptura del bloqueo de Arica durante la Guerra del Pacífico. Es este Palo Unión, en breve ceremonia diaria a la que asiste el Batallón Angamos, se iza el Pabellón Nacional para recordar a nuestros cadetes





La velación de espadas y la graduación de los cadetes en la etapa final de su formación en la Escuela Naval del Perú.

que por ese pabellón rojo y blanco están dispuestos a dar su vida, que sus labores diarias de estudio, deportes, formaciones, etc., se hacen para estar preparados para su servicio al Perú.

Por otro lado, las tradiciones navales juegan un rol importante en la formación integral del cadete para que se sienta orgulloso de su país y su Marina. El preservar estas tradiciones es una responsabilidad de los cadetes. Algunas de ellas son la Velada Anual, el Día 100, la ceremonia diaria de izamiento del Pabellón Nacional, la juramentación de los cadetes de primer año, el lugar de la ceremonia de ingreso de los aspirantes y de graduación de los nuevos alféreces de fragata, la sortija de promoción, la velación de espadas de los cadetes de cuarto año, la ceremonia de confirmación de cargos de los cadetes oficiales, el conversatorio anual del batallón con la Asociación de Excadetes Navales del Perú, la ceremonia

de cruce de la línea ecuatorial durante la navegación, la ceremonia de cambio de mando del Batallón Angamos, su participación en los desfiles por Fiestas Patrias y por el Día de la Marina, la revista *Orto*, el mismo uniforme que visten los cadetes, entre otras más.

Por otro lado, la Escuela Naval está llena de piezas y artículos que son parte del patrimonio cultural y de la historia del Perú, entre piezas de artillería, bustos, esculturas, placas, libros, tradiciones y lugares. El cadete discurre su vida diaria respirando historia, en un ambiente que le recuerda las acciones de sacrificio de muchos peruanos y el compromiso con su patria.

A manera de resumen podemos decir que el producto final de este proceso de formación es un joven alférez de fragata que:

- Ha desarrollado permanentemente sus capacidades de liderazgo.
- Actuará con el máximo profesionalismo.
- Ha desarrollado las mayores habilidades para trabajar en equipo.
- Ha forjado el temple necesario para enfrentarse con coraje a nuevos retos en cualquier circunstancia.
- Ha desarrollado el valor de la verdadera lealtad.
- Actuará en forma ética y vivirá con los valores institucionales.
- Tiene un patriotismo permanente.
- Sabe que su trabajo es y será por la seguridad y desarrollo del Perú.

El lema de la Escuela Naval del Perú, "Mihi cura futuri" (que tiene dos acepciones: "Yo forjo el futuro" y "Nosotros forjamos el futuro"), nos permite finalizar esta artículo señalando que nuestra Escuela Naval y su modelo de formación integral entregan año a año sangre nueva a nuestra Marina de Guerra, tras forjar al joven líder que iniciará su carrera naval como alférez de fragata, imbuido con el espíritu de servicio que debe forjar el futuro de nuestra institución.











El crucero ligero misilero BAP *Almirante Grau*: un buque de tres épocas y el último de su tipo

Capitán de Navío John Rodríguez Asti
Licenciado en Ciencias Marítimo-Navales por la Escuela Naval del Perú. Calificado en Ingeniería Naval (1989) y especialista en Historia. Bachiller en Humanidades con mención en Historia en la Pontificia Universidad Católica del Perú (2000), Magíster en Política Marítima por la Escuela Superior de Guerra Naval (2009), Magister en Historia y Patrimonio Naval por la Universidad de Murcia, España (2014), doctorando en el Programa de Doctorado de Historia, Geografía e Historia del Arte, de la Universidad de Murcia, España (2015). Miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico Marítimos y Miembro de la Asociación Española de Historia Naval y Marítima. Miembro Asociado del Corbett Centre For Maritime Studies del King´s College, London. Docente en la Escuela Naval del Perú y en la Escuela Superior de Guerra Naval. Profesor visitante en la Universidad de Murcia. Actualmente se desempeña como Subdirector en la Dirección de Intereses Marítimos.



RESUMEN
El 19 de octubre, se llevó a cabo en el muelle antedique de la Base Naval del Callao la ceremonia de arriado del pabellón del BAP *Almirante Grau*, crucero ligero misilero que durante 44 años estuvo al servicio de la Armada como buque insignia.
Este acontecimiento resulta ser relevante, no solo por el retiro de la mayor unidad de combate que ha tenido nuestra Armada, sino también porque marca el final de la época en la que la artillería se constituyó como arma principal a bordo de los buques de guerra.

PALABRAS CLAVE
BAP *Almirante Grau*, Guerra del Pacífico, Conflicto del Cenepa, cruceros.

ABSTRACT
On October 19th, Admiral Grau was carried out in the wharf of the Naval Base of Callao the hoisting ceremony of the flag in BAP *Admiral Grau*, the light missile cruise that during 44 years was in service as flagship of the Peruvian Navy.
This event turns out to be relevant not only because of the retirement of the biggest combat unit that our Navy has had, but also because it marks the end of the epoch in which the artillery comprised the main weapon on board of the warships.

KEYWORDS:
Bap Admiral Grau, war of the Pacific, Cenepa Conflict, Cruisers.

Un nombre con tradición

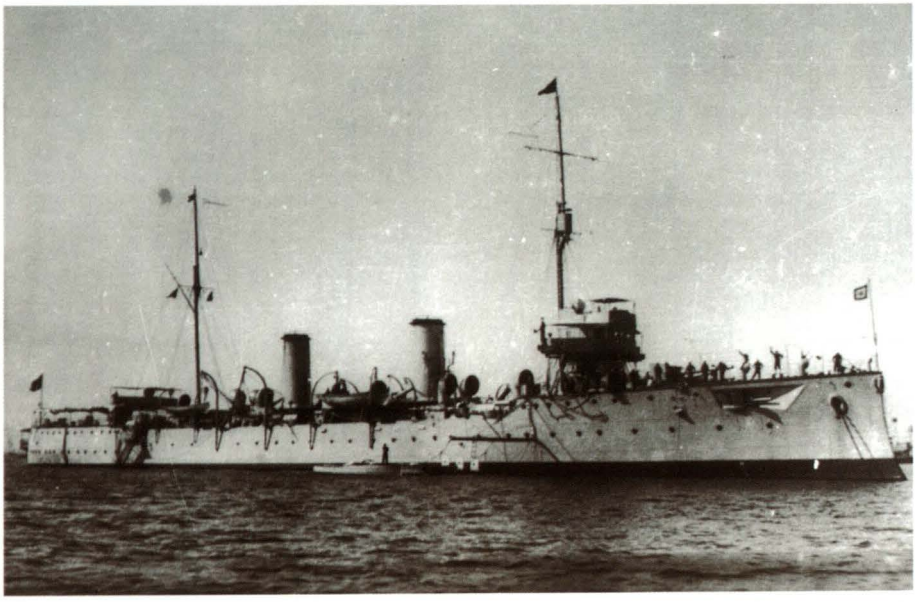
La idea para que un buque de la Escuadra llevase el nombre del héroe de Angamos y Gran Almirante del Perú surgió durante la guerra con Chile, con la ley promulgada el 28 de octubre de 1879 por el Congreso, que en su artículo cuarto disponía que *"habrá siempre en la Escuadra Nacional una nave a la que se le dará el nombre del Contralmirante Grau".*

• Artículo recibido el 8 de diciembre de 2017, aprobado para su publicación el 12 de diciembre de 2017

Sin embargo, la pérdida del poder naval peruano tras el hundimiento de nuestra Escuadra el 15 de enero de 1881, para evitar que cayera en manos enemigas, y las severas condiciones de la posguerra, postergaron por varios lustros aquel anhelo de contar por un buque que fuera nombrado *Almirante Grau*.

La oportunidad tan esperada finalmente se daría en 1904, cuando, a iniciativa de la Junta Patriótica, conformada por personajes civiles y militares distinguidos de la época, se realizó una colecta popular para la compra de buques de guerra nuevos para nuestra Marina, los cuales, como justo reconocimiento a nuestros máximos héroes, llevarían los nombres de *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*. Entonces, con los fondos obtenidos por la Junta y un empréstito de 600 000 libras peruanas obtenido por el Gobierno, se ordenó a los astilleros ingleses Vickers, Sons & Maxim la construcción de dos cruceros de tipo explotador de diseño similar a los de la clase Scout de los que la Real Marina británica poseía 12.

El *Almirante Grau* fue lanzado al mar en marzo de 1906. Al igual que su gemelo, el *Coronel Bolognesi*, desplazaba 3200 toneladas y se hallaba dotado de artillería moderna según la época. Entre otras innovaciones, estos buques poseían



Crucero explorador *Almirante Grau*, construido en Gran Bretaña entre 1904 y 1907, primera unidad de la Armada Peruana en llevar el nombre del héroe de Angamos. Prestó servicios hasta 1958. (AHM).



En 1959, la Armada adquirió en Gran Bretaña el crucero ligero HMS *Newfoundland*, que rebautizado BAP *Almirante Grau*, reemplazó a su predecesor retirado del servicio un año antes. (Servicio Aerofotográfico Nacional).

equipos de comunicación para telegrafía inalámbrica (TSH), y con ellos se introdujo nuestra Marina en la era de telecomunicaciones. El *Almirante Grau* se desempeñaría eficientemente a lo largo de su prolongada vida operativa, en especial durante el conflicto con Colombia de 1932-1933, el conflicto con Ecuador de 1941, así como en las diversas comisiones, ejercicios y viajes de instrucción, gracias a los cuales se formaron numerosas generaciones de marinos en sus cubiertas. El final de su existencia llegaría en junio de 1958, al ser dado de baja al lado de su gemelo, tras completar ambos 51 años de servicio.

El segundo *Almirante Grau*

Durante la década de 1950, el alto mando naval peruano había determinado la necesidad de modernizar y fortalecer las fuerzas navales. A ello contribuyó notablemente el Plan de Ayuda Mutua norteamericano, que se tradujo en la adquisición de diversas unidades de primera línea y auxiliares, dentro de las que destacaban los tres destructores escolta adquiridos en 1951, así como los cuatros submarinos tipo "S" (clase Mackerel modificada) construidos en los astilleros de la Electric Boat Co. entre 1954 y 1956. Pese a ello, de acuerdo con estudios y con un plan de adquisiciones elaborado por un comité de trabajo

a cargo del Contralmirante Carlos Monge Gordillo en agosto de 1958, aún quedaba pendiente, entre otras, la adquisición de dos unidades de combate tipo ligero, también destinados a reemplazar a los dos dados de baja.

Con la aprobación gubernamental, se procedió a ejecutar las acciones necesarias para la adquisición de buques en el extranjero. Así, se concretó en Gran Bretaña la compra de dos cruceros pertenecientes a la clase Ceylon o clase Fiji modificada, que fueron rebautizados como *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*.

El segundo *Almirante Grau* había sido lanzado al mar en diciembre de 1941 y puesto en servicio en la Real Marina británica con el nombre de *Newfoundland* el 1 de enero de 1943. Durante la Segunda Guerra Mundial participó en diversas acciones en el Mediterráneo y en el Pacífico. Fue modernizado entre 1951 y 1952, y cuatro años más tarde tomó parte en el conflicto de Suez, donde hundió con su artillería principal a la fragata egipcia *Domiat*. Acorde con la reducción de fuerzas navales dispuesta por el Defence Review, fue pasado a la reserva en junio de 1959 en el puerto de Portsmouth. Luego de las gestiones por parte del Gobierno peruano, el 30 de diciembre del mismo año fue comisionado por la Armada nacional con el nombre de *Almirante Grau*. Durante más de 13 años prestó importantes servicios a la Armada, hasta que el 16 de mayo de 1973 fue rebautizado con el nombre de *Capitán Quiñones* en memoria del héroe de la Aviación peruana caído durante la guerra con Ecuador de 1941. Este buque continuó de servicio hasta 1980, año en que fue dado de baja.



Crucero ligero holandés *De Ruyter*, adquirido en 1973 por la Armada Peruana y rebautizado *Almirante Grau*, convirtiéndose en el tercer buque en llevar dicho nombre. (Instituut voor Maritieme Historie).

El tercer *Almirante Grau*

Durante 1972, viéndose la necesidad de reemplazar las unidades que iban convirtiéndose en obsoletas, así como incrementar el número de buques de nuestra Escuadra, se iniciaron gestiones en Holanda para adquirir el crucero *De Ruyter*[1], luego de conocerse que por razones económicas sería puesto en reserva. Concluidas las negociaciones y firmado el contrato de compra luego de un periodo de tres meses de reacondicionamiento general, fue finalmente incorporado a nuestra Escuadra bajo el nombre de *Almirante Grau*, el 23 de mayo de 1973.



Crucero BAP *Almirante Grau*, navegando en cercanías de la isla San Lorenzo, 7 de enero de 1974. (Servicio Aerofográfico Nacional).

1. Este buque, originalmente diseñado en la década de 1930 para operar en las Indias Orientales Holandesas con base principal en Surabaya (actual Indonesia) en reemplazo de los cruceros *Java* y *Sumatra*, fue diseñado bajo los términos del Tratado Naval de Londres de 1930 (de allí su clasificación como crucero ligero al montar artillería de 152 mm) fue construido en el astillero Amsterdamse Droogdok Maatschappij de Ámsterdam entre 1939 y 1953, y originalmente era gemelo del crucero Hr.Ms. *De Zeven Provinciën* (adquirido por el Perú en 1976 y rebautizado *Aguirre*).
Debido a la invasión alemana en mayo de 1940, los trabajos de construcción se paralizaron, pero fue retomada por los germanos quienes efectuaron ciertas modificaciones al diseño, dentro de las que resaltaba la proa lanzada o "*Atlantik bow*". Con intenciones de concluir pronto el buque, pese a los actos de sabotaje de la resistencia holandesa, el ahora denominado *KH-1*, fue lanzado al mar el 24 de diciembre de 1944; sin embargo, pocos meses después ocurrió la liberación de Holanda y el buque fue hallado a flote e inconcluso.
Concluida la guerra, el proyecto del buque fue modificado con apoyo británico, incorporando los adelantos tecnológicos de la época, siendo rediseñado totalmente, entrando en servicio recién en 1953.

Luego de ser afirmado el pabellón bicolor el 23 de mayo de 1973, su arribo al Callao se produjo el 11 de julio del mismo año, en compañía del destructor misilero *Palacios*, y se incorporó a la Fuerza Naval del Pacífico. Desde su arribo hasta 1984, tomó parte en la mayoría de los operativos de entrenamiento y maniobras realizadas por nuestra Escuadra. Quizás la más memorable revista naval que encabezó como buque insignia ocurrió el 6 de octubre de 1979, en conmemoración del centenario del combate naval de Angamos.

De igual manera, fue destacable su participación con otras unidades de la Fuerza de Superficie, durante las operaciones navales llevadas a cabo durante el conflicto con Ecuador en 1981.

El primer proyecto de modernización y el viaje a los astilleros de origen

Habiendo variado en la década de 1980 el balance de las fuerzas navales en la costa del Pacífico sudamericano, el alto mando naval determinó que nuestra fuerza de superficie requería contar en aquellos momentos con un buque insignia en sus dos fuerzas componentes de tarea. Cada una de ellas debía poseer la suficiente capacidad de autodefensa para garantizar su supervivencia en condiciones de combate sumamente adversas, y con capacidad de comando, control y comunicaciones que le permitiesen ejercer el comando de una fuerza naval. Dentro de las capacidades operacionales requeridas, se hallaban la detección e identificación de contactos a grandes distancias, capacidad de bombardeo a objetivos terrestres, y una gran aptitud para la guerra electrónica. El *Almirante Grau* resultaba ser una plataforma idónea para cumplir con tales propósitos, pero se hacía necesaria una modernización y actualización de su equipamiento.

Sin embargo, antes de tomar cualquier decisión al respecto, la viabilidad de modernizar y prolongar la vida útil del *Grau* fue debidamente analizada por un comité de trabajo. Dentro de los criterios que se adoptaron, se tuvo en cuenta el plan de modernización emprendido por la Marina de Estados Unidos en sus cuatro acorazados de la clase *Iowa*[2], que en 1981 contaban con 38 años de

2. Los acorazados de la clase Iowa, construidos durante la Segunda Guerra Mundial, tres de ellos fueron puestos en reserva (mothballs) entre 1948 y 1949, reactivados durante la guerra de Corea, y vueltos a la reserva progresivamente entre los años 1953 y 1958. En 1968 únicamente el *New Jersey* fue puesto en servicio, operando en misiones de bombardeo a las costas vietnamitas, pero nuevamente retornó a la reserva en diciembre del año siguiente. En 1980, como resultado de la situación internacional en Afganistán e Irán, se reconsideró reactivar y modernizar a los cuatro buques, los cuales, dotados de nuevos sensores, misiles Harpoon y Tomahawk, reingresaron al servicio en 1982, participando uno de ellos en la Guerra del Golfo. Sin embargo, por razones económicas fueron pasados a la reserva entre 1990 y 1991.

haber sido comisionados. Por otro lado, durante el conflicto de las Malvinas, buena parte de las unidades de superficie británicas hundidas demostraron que su talón de Aquiles se hallaba en su poca capacidad de absorción de daños, debido a su casco débil y a un deficiente sistema de control de averías.

En el caso del *Grau*, debido a que era un buque con casco dotado más robusto debido a su protección lateral (blindaje) de 101,6 mm de espesor, se le mejoró su sistema de control de averías, lo que traería consigo una mayor capacidad de absorción de daños.

Asimismo, modernizando y recorriendo los equipos componentes de la artillería principal, al dotarlo con sistemas de misiles, de defensa puntual y mejorando los sistemas de control de tiro, se lograría aumentarle su capacidad ofensiva y defensiva.

Las posibilidades anteriores, sumadas a la modernización de la planta propulsora de gran flexibilidad que poseía, le otorgarían al buque ciertas ventajas con respecto a unidades de construcción reciente, por lo que, en términos generales, frente a la adquisición de una unidad totalmente nueva, la modernización del Grau resultaba ser una alternativa menos costosa.

Una vez decidida llevar a cabo la modernización, la Marina contrató los servicios de la firma consultora escocesa *YARD*[3], con la finalidad de definir la nueva configuración requerida por el crucero, de acuerdo con su perfil operacional, así como para que recomendara los nuevos sistemas y equipos necesarios a bordo, y todos los trabajos de modernización y mantenimiento respectivos.

Luego de ello, se invitó a varias empresas extranjeras especialistas en sistemas de armas y electrónica, con el requisito de que cada una se presentara en forma conjunta con un astillero de primer orden. De todas las empresas inscritas se preseleccionaron seis firmas postoras. En mayo de 1983, el Consejo Superior de Marina, luego de una rigurosa selección, escogió al consorcio formado por las empresas holandesas Hollandse Signaal Apparaten B.V., subsidiaria de la Phillips N.V., y el astillero Amsterdamse Droogdok Maatschappiij (ADM), ubicado en la ciudad de Ámsterdam, con el que se firmó un contrato el 6 de agosto de 1983. Posteriormente, el 30 de marzo de 1984 el Banco de la Nación, como agente financiero del Estado Peruano, firmó un contrato para financiar los trabajos con el Amsterdam-Rotterdam Bank N.V.

---

3. Las siglas *YARD* significan *Yarrow Admiralty Research and Development*. Cabe anotar que esta firma anteriormente había participado en el diseño para la modernización efectuada en los astilleros Yarrow de los destructores misileros *Ferré* y *Palacios* cuando fueron adquiridos en Gran Bretaña.

A fin de preparar el buque para su viaje hacia Holanda, el SIMA efectuó las obras necesarias a partir de julio 1984. El zarpe estuvo previsto para la primera quincena de enero de 1985, pero no se realizó debido a que el 3 del mismo mes el embajador de Holanda en nuestro país informó al ministro de Marina que el astillero ADM se hallaba en problemas financieros, y ante esta situación el alto mando naval determinó que el *Grau* no viajara hasta que se solucionara el *impasse*[4].

Luego de intensas negociaciones y salvados los inconvenientes, se dispuso el zarpe del buque el 28 de febrero de 1986. Se efectuaron escalas breves en Colón y en San Juan de Puerto Rico, y se arribó al puerto de Ámsterdam el 25 de marzo. Luego, el 8 de abril se amarró al muelle nro. 35 del Amsterdamse Droogdok Maatschappiij. Los trabajos se iniciaron dos días después y se proyectó concluirlos el 13 de octubre de 1987.

Posteriormente, la dotación retornó al Perú. El buque quedó a cargo del astillero, pero quien se había desempeñado como comandante del *Grau* hasta ese momento, el Capitán de Navío Juan Salinas Sedó, continuó desde la Dirección de Proyectos Navales supervisando y coordinando las obras de modernización. Nuevos problemas surgieron cuando el 28 de julio de 1986 el Gobierno, en una medida de corte político sin precedentes, dispuso limitar los gastos de la reconstrucción. Felizmente los trabajos continuaron y se determinó la culminación de algunos de ellos en las instalaciones del SIMA-Callao. En lo que respecta a la modernización, se contemplaba inicialmente la instalación de un sistema de misiles mar-mar *Otomat*, dos sistemas de misiles antiaéreos *Albatros*, sistemas lanzaseñuelos *Sagaie* y *Dagaie*, y nuevos sistemas de control de tiro, de comando y control, de guerra electrónica y de telecomunicaciones, así como radares nuevos. A la par de lo anterior, se le recorrería íntegramente la planta de propulsión.

Mientras se llevaban a cabo los trabajos de modernización, el nombre *Almirante Grau*, por decreto supremo del 7 de agosto de 1986, le fue dado al crucero *Aguirre*, al haber asumido esta unidad funciones de buque insignia, situación transitoria hasta la culminación de los trabajos en Holanda.

4. La alternativa planteada por el consorcio con el aval del Ministerio de Finanzas holandés era la sustitución del Astillero ADM declarado en quiebra, por el astillero Amsterdam Naval Services (ANS) que se había formado en sustitución del anterior, que pretendía asumir las responsabilidades y obligaciones del ADM. Esto no fue aceptado por la Marina y se exigió que la Hollandse Signaalapparaten asumiera la responsabilidad total del contrato de su socio solidario quebrado. Finalmente, luego que las partes involucradas realizaron una serie de negociaciones en nuestro país, la HSA asumió la responsabilidad total del contrato.



Vista del BAP *Almirante Grau*, desde la amura de babor, mostrando su aspecto remozado luego de la modernización. (Archivo DIMAR).

A mediados de 1987, en víspera de concluir los trabajos en el astillero, la dotación del *Grau*, encabezada por su comandante, el Capitán de Navío Juan Salinas Sedó, viajó a Holanda y se hizo cargo nuevamente del buque. En Holanda, en un tiempo récord realizó una esforzada labor de reacondicionamiento en todas aquellas áreas no contempladas en el contrato, incluyendo la habitabilidad. Estos trabajos, llevados a cabo día y noche sin descanso, por la reducida dotación de oficiales y personal enviado a Holanda, mereció en su momento un reconocimiento especial. Adicionalmente, la estadía fue aprovechada para recibir la instrucción para operar los nuevos equipos instalados. Finalmente, concluidos los preparativos para su retorno al Callao, zarpó a su destino el 23 de enero de 1988 y arribó a nuestro primer puerto el 15 de febrero siguiente. En dicha fecha, tanto el *Grau* como el *Aguirre* retomaron sus nombres originales.

El retorno y la reincorporación del *Grau*

Luego de su arribo, los trabajos pendientes en el *Grau* fueron progresivamente ejecutados en las instalaciones del SIMA-Callao. En 1993, le fueron instaladas ocho rampas de misiles mar-mar *Otomat* MK-2, y a mediados de 1996 le fueron colocados dos montajes dobles de 40 mm/70 cal. provenientes del antiguo BAP *Palacios*, en reemplazo de cuatro montajes simples del mismo calibre ubicados en el sector centro-proa.

En cuanto a su participación en ejercicios operacionales y comisiones al extranjero, el *Almirante Grau* registra en sus libros de bitácora haber tomado parte en Operaciones Unitas y de manera especial en dos viajes de instrucción llevando cadetes a bordo. El primero de ellos fue en el verano de 1993, cuando el *Almirante Grau* embarcó a los cadetes de la Escuela Naval para el viaje de instrucción al extranjero, que en ese año tuvo como destino los puertos chilenos de Iquique y Valparaíso. El trayecto fue realizado de manera satisfactoria. Cabe señalar que su presencia en aguas chilenas atrajo de manera especial la atención de la prensa de aquel país, porque el *Almirante Grau*, se constituía en una de las unidades de superficie de mayor poder combatiente de la región. Al año siguiente, hizo lo propio viajando a Acapulco, México.

En enero de 1995, nuevamente surgen problemas fronterizos con Ecuador, que desencadenaron el denominado conflicto del Cenepa. En aquella ocasión, el *Almirante Grau* zarpó del Callao el 28 de enero y se dirigió a la zona norte, en la denominada "Zona de operaciones". Allí asumió la función de buque insignia de la Fuerza de Tarea Norte, acompañado por otras unidades de Fuerza de Superficie. Mientras duró la crisis entre ambos países, el *Grau* permaneció en aguas del litoral centro-norte.

Iniciado el nuevo siglo, los adelantos tecnológicos en lo que refiere a sistemas de combate y de propulsión en plataformas de superficie marcaron una clara tendencia hacia la construcción de unidades con un mayor grado de sistemas y equipos con una mayor automatización, lo que trajo consigo una reducción en sus dotaciones, consumo de combustible y finalmente un menor costo en operación y mantenimiento. Frente a esto, un buque como el *Almirante Grau*, que requería para operar adecuadamente una dotación cercana a los 600 hombres, y alto consumo de su planta propulsora para navegar, hacían que su operación tuviese un alto impacto presupuestal.

Lo anterior, de alguna manera, en circunstancias en que existieron severos recortes en el presupuesto del sector Defensa durante el periodo 2000-2011, conllevaron a una disminución progresiva en las partidas destinadas al mantenimiento y la operación del *Almirante Grau*, lo que, sumado a la natural degradación de sus equipos por su antigüedad, fueron reduciendo gradualmente su estado de alistamiento, principalmente en su planta a vapor, la que por su complejidad demandaba trabajos que en la práctica resultaban ser muy onerosos.

De esta manera, luego de diversos estudios dispuestos por los mandos navales, se recomendó su pase a la situación de inactividad, que fue dispuesta mediante resolución de la Comandancia General de la Marina 0725-2012-CGMG, del 14 de agosto de 2012. Finalmente, el *Almirante Grau* fue retirado del servicio en ceremonia llevada a cabo el 20 de setiembre de 2017, tras 44 años de útiles servicios a la Armada.

Es importante resaltar que el crucero *Almirante Grau* fue un buque nacido bajo los términos de los tratados de limitación navales de Washington de 1922 y Londres de 1930, y que, a pesar de su antigüedad, por sus características y flexibilidad de su plataforma, pudo sobrevivir y asimilar los cambios tecnológicos de la guerra naval experimentados en los últimos 50 años. Se constituyó así en el último representante de los buques de la era del cañón.

Bibliografía

1. CASTRO Hart, Juan M. *Actividades y Adquisiciones de la Marina de Guerra del Perú en el período 1930-1960.* Archivo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos. Inédito. Lima, 14 de noviembre de 1979.
2. KONINKLIJKE Marine. *Jaarboek van de Koninklijke Marine, 1973.* Staatsuitgeverij - 's - Gravenhage, Niederlanden, 1974.
3. RODRÍGUEZ Asti, John. *Cruceros: buques de la Marina de Guerra del Perú desde 1884.* Dirección de Intereses Marítimos. Lima, 2000.
4. VEGAS, Manuel I. *Historia de la Marina de Guerra del Perú 1821-1924.* Museo Naval del Perú. Biblioteca del oficial. Vol. IV. 1978.



El deshielo del Ártico y sus consecuencias

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



RESUMEN
El Ártico, que posee una gran importancia medioambiental, año a año se derrite, principalmente por el calentamiento global. Esta realidad genera gran interés por la explotación de los recursos energéticos y minerales existentes en la zona, y por el acceso a nuevas rutas marítimas. Sin embargo, el deshielo del Ártico también ocasiona la liberación de CO_2 y de gas metano, el incremento del nivel del mar y la liberación de virus y/o bacterias que se encontraban enterradas en seres humanos y animales sepultados hace muchos años.

PALABRAS CLAVES
Ártico, nuevas rutas marítimas, deshielo.

ABSTRACT
The Arctic has a great environmental importance, and year after year it melts, due mainly to global warming. This reality generates great interest in the exploitation of the energetic and minining resources in the area, access to new sea ways. However, the melting of the Arctic, also brings with the release of CO_2 and methane gas, the increase of the sea level and the release of viruses or bacteria that were buried in humans and animals that were buried many years ago.

KEYWORDS
Arctic, New Maritime Routes, Defrost.

El deshielo en el Ártico

El cambio climático representa una gran amenaza para la humanidad y el planeta. Por ello, desde 1979 se han firmado diversos acuerdos a nivel mundial, con la finalidad de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. En 2015, 195 países firmaron el llamado Acuerdo de París, que fue ratificado por 143 naciones en abril del 2017. Rusia, que es el quinto mayor emisor de gases de efecto invernadero, con un 5,36% anual, no ratificó el acuerdo, y Estados Unidos, el segundo emisor mundial, con un 14,40%, a pesar de haberlo firmado y ratificado, renunció a él en 2017. El Acuerdo de París tiene como principal objetivo "Mantener la temperatura global por debajo de 2 grados e impulsar

• Artículo recibido el 8 de noviembre de 2017, aprobado para su publicación el 14 de noviembre de 2017

los esfuerzos para limitar el incremento de la temperatura incluso por debajo de 1,5 grados centígrados sobre niveles preindustriales"[1].

Al respecto, el océano Ártico, hasta no hace muchos años, estaba cubierto de hielo durante casi todo el año. Sin embargo, la disminución progresiva del hielo está ocasionando la disminución del albedo[2], que ha variado en el tiempo de un 0,6% a un 0,1% en la actualidad. Ello ha llevado a un mayor retenimiento de calor en la tierra y, por ende, al incremento de la temperatura del planeta[3].

En la figura 1, se aprecia la poca variación en extensión que tuvo la cubierta del hielo ártico en los veranos durante 1400 años. No obstante, en los últimos 100 años se aprecia una reducción pronunciada de su extensión.

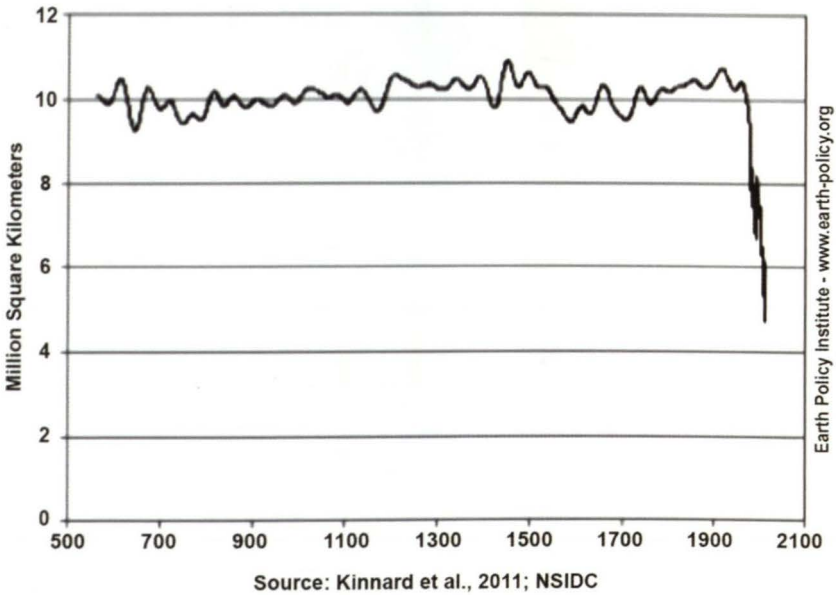


Figura 1: Extensión de hielo en el Mar Ártico a fines del verano, 563-2013. Fuente: Earth Policy Institute – www.earth-policy.org

1 ANTONIOLI, Dante. ¿*Lo lograremos*? Ciudad de México: Instituto de Investigaciones Estratégicas de la Armada de México. 2017.

2 Porcentaje de radiación solar que la superficie terrestre refleja o devuelve a la atmósfera.

3 PORTILLO, Germán. ¿Qué consecuencias tiene el deshielo en el Ártico? 31 de enero de 2017. [Consulta: 11 de diciembre de 2017]. Disponible en: https://www.meteorologiaenred.com/consecuencias-deshielo-artico.html

Según datos de la Administración Nacional de la Aeronáutica y del Espacio (NASA, por sus siglas en inglés), el Ártico viene experimentando una pérdida de hielo permanente desde setiembre de 1979, cuando contaba con 10 millones de km^2, hasta hoy, que presenta de 4 a 5 millones de km^2, debido principalmente al calentamiento de los océanos. Además, la NASA indica que el cambio climático en el Ártico es más evidente que en muchas otras regiones del mundo, porque mientras que la temperatura mundial ha aumentado 0,7 °C en el último siglo, en el Ártico ha subido 3 °C (figura 2).

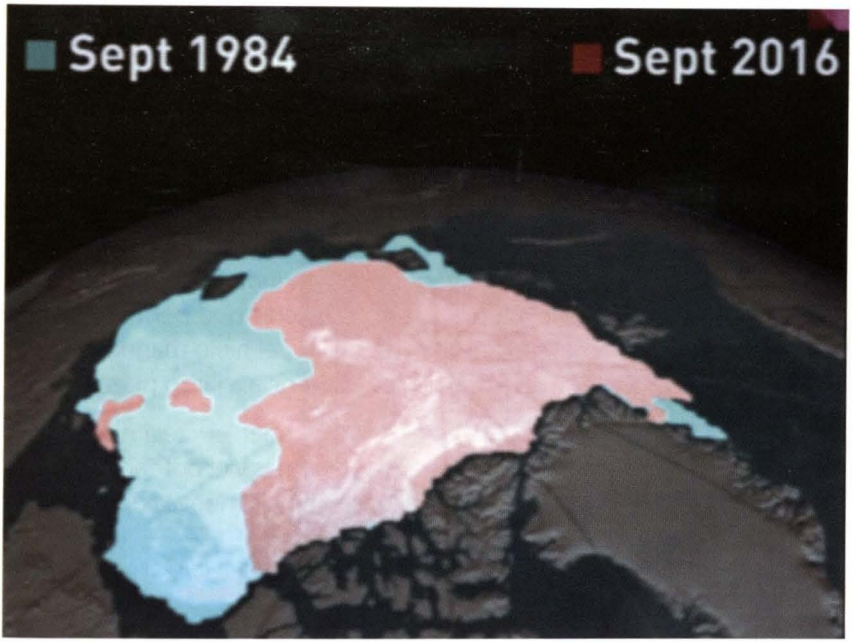


Figura 2: Pérdida del hielo ártico, veranos 1984-2016. Fuente: LA SEXTA. De 1984 a 2016: la pérdida de hielo del Ártico se acelera. 31 de octubre de 2016. [Consulta: 11 de diciembre de 2017]. Disponible en: http://www.lasexta.com/noticias/ciencia-tecnologia/de-1984-a-2016-el_20161031581795dc0cf24962cc0fd625.html.

¿Qué consecuencias trae el deshielo del Ártico?

El Ártico es un ecosistema hostil y frío. Grupos humanos y muchos animales se han adaptado a la vida en un clima extremo, pero el cambio climático los está afectando, debido a la migración de especies con las que se alimentan. De igual modo, el deshielo de las zonas costeras donde suelen vivir los deja mucho más expuestos a las tormentas de nieve y viento, que son cada vez más inesperadas y frecuentes. También tenemos las siguientes consecuencias más significativas en el Ártico:

1. Pérdida del permafrost

El deshielo del Ártico provoca la pérdida del permafrost[4] y la liberación de CO_2 y metano. En consecuencia, motiva el aumento del efecto invernadero, que altera aún más el equilibrio térmico del planeta. Solo en Siberia, el derretimiento masivo de esta capa liberaría más de 1000 gigatoneladas de dióxido de carbono y metano[5].

En un estudio liderado por el profesor Dirk Notz, director del Grupo de Investigación sobre Hielo Marino en el Instituto Max Planck de Meteorología (Alemania), y la profesora Julienne Stroeve, del Centro Nacional de Datos de Nieve y Hielo en Boulder (Estados Unidos), publicado en la revista Science, se hace una relación entre emisiones de CO_2 y pérdida de hielo. Se indica que si las emisiones de gases de efecto invernadero provocan un aumento de la temperatura media de 2 °C, el Ártico perderá todo el hielo en época de verano. Incluso si no se alcanzan los 2 °C de aumento, pero se mantiene el actual ritmo de crecimiento de CO_2 en la atmósfera, el Ártico se quedará sin hielo en el verano hacia mediados de siglo. El citado estudio también indica que si las emisiones de dióxido de carbono se mantienen en unos niveles que permitan asegurar que el calentamiento global será menor a los 1,5 °C, el hielo marino del verano en el Ártico tiene una posibilidad real de supervivencia a largo plazo[6].

Por otro lado, el deshielo del permafrost podría traer el crecimiento de los bosques hacia el norte, que creará nuevos ecosistemas y el potencial desarrollo de la agricultura en áreas desheladas; en consecuencia, nuevas oportunidades de negocio para los habitantes del Ártico.

2. Gas metano

Los sedimentos de los fondos marinos del Ártico tienen grandes cantidades de metano retenidos, por lo que el deshielo generaría su liberación hacia la atmosfera y aumentaría aún más el calentamiento global, ya que el efecto invernadero que produce el metano es 23 veces mayor que el CO_2. Se calcula

---

4 Capa más superficial del suelo, en las regiones más frías del planeta, formada de tierra o roca con hielo permanente, vegetales y materia orgánica atrapada. Durante cientos de miles de años ha ido acumulando una gran cantidad de carbono orgánico.

5 RT. El deshielo en Siberia, una "bomba de relojería" que amenaza a la Tierra. 25 de febrero de 2013. [Consulta: 11 de diciembre de 2017]. Disponible en: https://actualidad.rt.com/ciencias/view/87370-siberia-calentamiento-global-permahielo-co2

6 ELCACHO, Joaquim. ¿Se quedará sin hielo el Ártico el verano del 2050? 4 de noviembre de 2016. [Consulta: 11 de diciembre de 2017]. Disponible en: http://www.lavanguardia.com/natural/20161104/411577788032/calculo-perdida-hielo-artico-revista-science.html

que existen 1,5 trillones de toneladas de metano dentro de la Tierra cubierto de hielo, una cantidad que representa una amenaza si se liberan a la atmosfera, por ser altamente inflamable[7].

Al respecto, en julio del 2017 se registraron dos fuertes explosiones de gas metano al norte de Siberia, que dejaron hoyos de por lo menos 50 metros de profundidad. Las explosiones dispararon fuego hacia el cielo durante varios minutos y enormes trozos de permafrost carbonizado. En esta región de Siberia se tienen identificados más de 700 lugares de liberación de gas metano y más de 12 agujeros formados desde 2014 (figura 3).

El doctor Antón Sinitsky, director del Centro de Investigación del Ártico, admitió estar sorprendido por la fuerza de las erupciones y por el riesgo que representan[8].



Figura 3. Agujero formado por el deshielo y la acumulación de gases. Fuente: Ecoportal.Net, 2015)

3. Aumento del nivel del mar

Las emisiones de gases de efecto invernadero generan, entre otras cosas, la dilatación térmica de los océanos, y el deshielo de los glaciares, los casquetes polares y del Ártico y la Antártida.

7 Portillo, op. cit., 2017.

8 *PULSO. DIARIO DE SAN LUIS.* Continúan explosiones de gas metano en la tundra de Siberia por deshielo. 6 de julio de 2017. Pulso. [Consulta: 11 de diciembre de 2017]. Disponible en: http://pulsoslp.com.mx/2017/07/06/continuan-explosiones-de-gas-metano-en-la-tundra-de-siberia-por-deshielo/

De acuerdo con los registros mareográficos y las mediciones por satélite, se demuestra que durante el siglo pasado el nivel medio del mar aumentó entre 10 y 20 centímetros. La tasa anual de aumento durante los últimos 20 años ha sido de 3,2 milímetros, más o menos el doble de la velocidad media de los 80 años precedentes[9].

En agosto de 2015, la NASA publicó un estudio que hace notar un aumento del nivel del mar en 8 centímetros en los últimos 23 años y predice que, a finales de este siglo, el agua podrá haber ganado casi un metro.

Los expertos del programa Fondo Mundial para la Naturaleza (WWF, por sus siglas en inglés) pronosticaron que, a finales del siglo XXI, el nivel global de los océanos subirá más de un metro, pero los pronósticos de Arctic Monitoring and Assessment Programme (AMAP) son más negativos, pues indican que los niveles de los océanos aumentarán 1,6 metros hacia 2100[10].

El trabajo realizado por investigadores de las Universidades de Massachusetts y de Penn State indica que, si no se frenan las emisiones de gases de efecto invernadero, el mar podría aumentar en algunas costas hasta 1,5 metros antes de terminar el siglo, lo que dejará bajo el agua a ciudades como Shanghái, Miami, Nueva York o Ámsterdam[11].

Se observa que los diferentes estudios tomados como evidencia coinciden en que el incremento del nivel del mar en la actualidad es real y un hecho, así como las consecuencias alarmantes que se podrían dar en un futuro no muy lejano, siempre que no se tomen medidas al respecto.

4. Extensión de enfermedades

El deshielo del Ártico genera una gran variación en los microclimas y ocasiona, entre otras cosas, la migración de insectos a otras áreas, lo que podría generar la propagación de enfermedades y la aparición de nuevos patógenos. Estos fenómenos también pueden ser propagados por el agua que correría a

9 NATIONAL GEOGRAPHIC. El aumento del nivel del mar. 5 de setiembre de 2010. [Consulta: 11 de diciembre de 2017]. Disponible en: http://www.nationalgeographic.es/medio-ambiente/el-aumento-del-nivel-del-mar

10 OPINIÓN & ANÁLISIS. El deshielo del Ártico puede traer consecuencias graves. 25 de noviembre de 2011. Consulta: 11 de diciembre de 2017]. Disponible en: https://mundo.sputniknews.com/opinion/20111125151726330/

11 CORRAL, Miguel. El deshielo de la Antártida puede duplicar el aumento del nivel del mar. 30 de marzo de 2016. Consulta: 11 de diciembre de 2017]. Disponible en: http://www.elmundo.es/ciencia/2016/03/30/56fc13d022601d2a338b4642.html

consecuencia del deshielo, que podría transportar bacterias del cadáver de algún animal u otro ser vivo.

En 1890, hubo una gran epidemia de viruela en Siberia. La región perdió más del 40% de su población y los cuerpos fueron enterrados en la capa permafrost, a las orillas del río Kolyma[12]. El derretimiento de los hielos a causa de las altas temperaturas podría exponerlos nuevamente.

En ese sentido, en 2004, una expedición de arqueólogos franceses y rusos que trabajaban al noreste de Siberia encontraron varias tumbas llenas de cadáveres congelados durante más de 200 años, que habían muerto a causa de la viruela. Al respecto, el virólogo español Antonio Alcami, uno de los pocos científicos que ha tenido en sus manos fragmentos de ADN del este virus, manifestó: "Creo que es prácticamente imposible que un virus se estabilice en un cadáver, porque acabaría degradándose también". Así también, indicó: "Desde que se comenzó a estudiar los efectos del deshielo, se han encontrado tantos virus de todo tipo que no nos ha dado tiempo ni a ponerles nombre"[13].

Por otro lado, en 2016 se habría producido al norte de Rusia un brote de ántrax, debido a la exposición a la superficie de cuerpos de renos y seres humanos muertos por esta bacteria durante la Segunda Guerra Mundial. Al menos 80 personas fueron hospitalizadas con sospechas de infección y un niño falleció a causa de esta enfermedad. También se reportó la muerte de más de 2000 renos, por lo que ya es una epidemia en esta especie. Más de 25 000 de estos animales han sido vacunados por brigadas de veterinarios para intentar frenar la enfermedad. El ántrax es una bacteria capaz de aguantar bajas temperaturas en forma de espora durante años, de esta forma el virus ha podido sobrevivir y volver a la superficie[14].

El deshielo está dejando al descubierto algunos virus prehistóricos, que acabaron con nuestros últimos ancestros neandertales, convivieron con los mamuts y siguen activos, como los que se han encontrado en Siberia y en el

12 VALENZUELA, Álvaro. El deshielo en Siberia podría traer de vuelta una de las enfermedades más letales de la historia. 19 de agosto de 2016. [Consulta: 11 de diciembre de 2017]. Disponible en: http://www.upsocl.com/verde/el-deshielo-en-siberia-podria-traer-de-vuelta-una-de-las-enfermedades-mas-letales-de-la-historia/

13 CAL, Juan Carlos de la. Los virus que resurgen por el deshielo. 4 de diciembre de 2015. [Consulta: 11 de diciembre de 2017]. Disponible en: http://www.elmundo.es/ciencia/2015/12/04/56603ed2e2704e64408b45a0.html

14 GARZÓN, H. El deshielo crea un brote de ántrax en Siberia. 4 de agosto de 2016. [Consulta: 11 de diciembre de 2017]. Disponible en: http://www.abc.es/internacional/abci-deshielo-crea-brote-antrax-siberia-201608040227_noticia.html

Ártico, a 30 metros de profundidad entre la capa del permafrost, alejados de la luz y del oxígeno[15]: Mollivirus sibericum, Pandoravirus y Pithovirus sibericum. Con este descubrimiento queda claro que una enfermedad que hoy creíamos desaparecida podría no estar ausente del todo, sobre todo si continúa el deshielo y se presentan condiciones climáticas favorables para que algún virus vuelva a la vida.

5. Recursos naturales

Según estudios realizados, se estima que en el Ártico habría el 25% de las reservas de petróleo y gas que queda en el planeta, así como de hierro, carbón, oro y plata; y que en los mares del océano Ártico habría más de 62 billones de m^3 de gas, más de 9000 millones de toneladas de petróleo y, en la orilla, unos 3500 millones de toneladas de petróleo. Dinamarca (Groenlandia), Islandia, Finlandia, Noruega, Suecia, Rusia, Canadá y Estados Unidos, al ser países fronterizos, reclaman una porción del Ártico. Ello ha convertido a la zona en un área de conflictos, al ser considerada una región estratégica por los recursos que posee y por su posición geográfica[16].

Rusia comenzó la explotación petrolera en el Ártico a partir de 2013. Inició el primer transporte de crudo en el primer trimestre de 2014, desde la plataforma petrolífera Prirazlomnaya, en el mar de Pechora, a 60 km de las costas siberianas del noroeste de Rusia. Actualmente, es el único país que efectúa la explotación petrolera en el Ártico.

La desaparición del hielo atrae a empresas con interés en explotar los recursos naturales del Ártico. Hoy solo Rusia, adicionalmente a la explotación petrolera, construye su industria de gas natural licuado en su costa norte, con planes de exportar el combustible a Asia por la ruta del mar del Norte[17].

---

15 Según delcaraciones de Chantal Abergel en CAL, op. cit.

16 GORRAIZ LÓPEZ, Germán. El Ártico como nuevo escenario de la Guerra Fría EE.UU.-Rusia. 4 de enero de 2017. [Consulta: 11 de diciembre de 2017]. Disponible en: https://www.telesurtv.net/bloggers/El-Artico-como-nuevo-escenario-de-la-Guerra-Fria-EE.UU.---Rusia-20170104-0003.html

17 LARSEN, Janet y ADAMS, Emily. Análisis y opinión: conforme el hielo ártico marino se "encoge", las opciones de navegación se "expanden". Por Earth Policy Institute. 20 de febrero de 2014. [Consulta: 11 de diciembre de 2017]. Disponible en: https://csaranjuez.wordpress.com/2014/02/20/analisis-y-opinion-conforme-el-hielo-artico-marino-se-encoge-las-opciones-de-navegacion-se-expanden-por-earth-policy-institute/

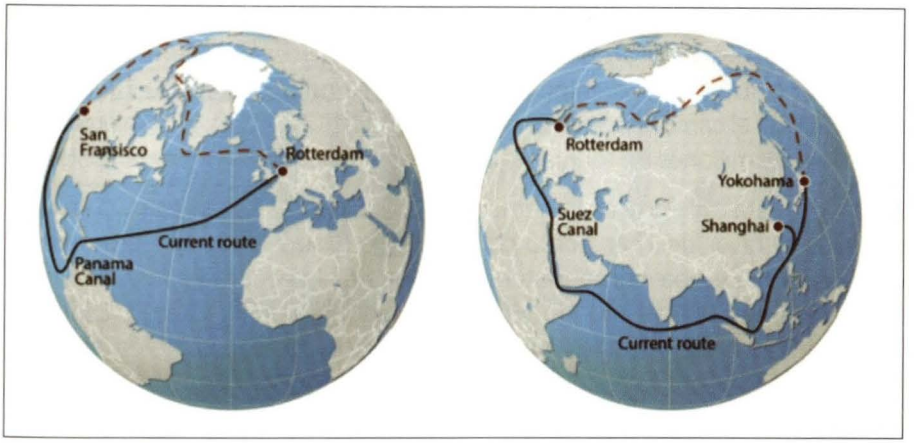


Figura 4. Rutas alternativas por su paso en el Ártico. Fuente: Artic Monitoring and Assessment Programme.

6. Nuevas rutas marítimas

Todo empezó desde que el legendario rompehielos Arktika alcanzó el Polo Norte geográfico en 1977. Fue el primer buque de superficie en hacerlo[18]. Las nuevas rutas marítimas permiten el acercamiento entre Oriente y Occidente, y reducen de esta manera los costos y tiempos de operación. El deshielo del Ártico ayuda a la accesibilidad a dos nuevas rutas marítimas comerciales:

- La ruta del mar del Norte: une Europa con el Este asiático a través del mar del Norte. El transito es principalmente por aguas rusas. Esta alternativa es 7000 km más corta que la ruta tradicional a través del canal de Suez, con el ahorro de tiempo y costos que ello supone.
- El paso del Noroeste: une la costa oeste de Estados Unidos con el Este asiático a través de las aguas canadienses. Es la alternativa a la actual del canal de Panamá.

Ambas rutas polares son transitables pocos meses al año, ya que en el invierno se convierten en intransitables y carecen de infraestructuras de apoyo para los buques. Pese a ello, es muy probable que, de continuar la tendencia del deshielo en esta zona, en la próxima década se convierta en un océano estacionalmente navegable.

18 DONCEL DOMÍNGUEZ, José Antonio. El deshielo del Polo Norte y sus consecuencias. Efectos del calentamiento global. 25 de febrero de 2013. [Consulta: 11 de diciembre de 2017]. Disponible en: http://jadonceld.blogspot.mx/2013/02/el-deshielo-del-polo-norte-y-sus.html

En cuando a la ruta del mar del Norte, en 2015 circularon 4 millones de toneladas métricas anuales de mercancías, desde la ciudad rusa de Murmansk, en el mar de Barents, al puerto chino de Shanghái. La ruta comprende 10 600 km, mientras que el camino por el canal de Suez es de 17 700 km. El Gobierno ruso estima en 80 millones de toneladas el potencial de crecimiento para 2030[19].

Esta nueva ruta beneficia enormemente a China, ya que el 90% de su comercio se realiza a través del mar, por lo cual reduciría hasta en casi dos semanas su tránsito hacia Europa, con el potencial de que China cuenta con 7 de los 10 principales puertos del mundo (Shanghái, Ningbo, Tianjin, Cantón, Qingdao, Qinhuangdao y Hong Kong), mientras que otros dos son también asiáticos (Singapur y Busan en Corea del Sur) y uno europeo, Rotterdam.

China se ha convertido en el segundo país, por detrás de Rusia, que más aprovecha la ruta marítima del norte. Los expertos calculan que entre un 5% y hasta un 15% de sus flujos comerciales (valorados aproximadamente en más de 500 000 millones de dólares) se moverán por el Ártico en 2020. Los analistas chinos aseguran que esta vía supondrá también un importante cambio en el escenario industrial de sus provincias costeras y ofrecerá un gran impulso a su industria naviera[20].

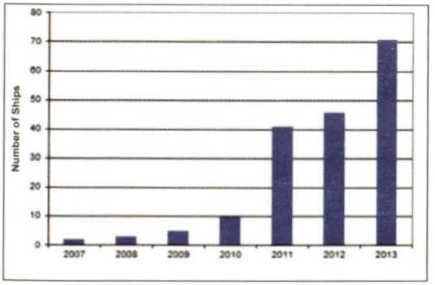
Por su parte, el paso del Noroeste se abrió en 2007, y desde entonces varios buques comerciales han realizado el tránsito completo por este paso, que atraviesa las aguas de la Zona Económica Exclusiva de Rusia. Al respecto, Rusia obtiene beneficios económicos por brindar asistencia de rompehielos en los tramos donde sea necesario. Además, exige que los buques que atraviesan el paso cumplan con algunas características técnicas que les permitan al menos la navegación autónoma en zonas de hielo fácil.

El 7 de octubre de 2103, el buque granelero *Nordic Orion* completó su viaje desde Vancouver (Canadá) a Pori (Finlandia). Fue el primer carguero comercial de gran tonelaje que hizo esta ruta y evitó el viaje más largo, a través del canal de Panamá. De esta forma, ahorró unos 80 000 dólares americanos de costos en combustible y cinco días en tiempo de navegación[21].

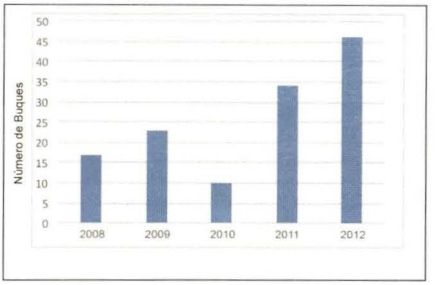
19 SEQUEIRA, Maricel. El Ártico abre una nueva era de conflictos por recursos. 13 de setiembre de 2015. [Consulta: 11 de diciembre de 2017]. Disponible en: http://www.nacion.com/mundo/diplomacia/Artico-abre-nueva-conflictos-recursos_0_1511848844.html

20 GUERRERO, Alberto. El comercio a través de la ruta marítima del norte no será viable hasta 2040. 11 de marzo de 2016. [Consulta: 11 de diciembre de 2017]. Disponible en: http://elvigia.com/especiales/el-comercio-a-traves-de-la-ruta-maritima-del-norte-no-sera-viable-hasta-2040/

21 Institute, 2014.



Cuadro 1: Fuente: Earth Policy Institute – www.earth-policy.org.



Cuadro 2: Fuente: Elaboración Propia.

En los cuadros 1 y 2, se muestra el crecimiento de estas rutas, a partir de 2007 y 2008, respectivamente, lo que nos permite ver el interés de las diferentes navieras y las predicciones de incremento año a año:

En la figura 5 se observa la proyección esperada para el futuro en el uso de estas rutas, que permitirá cada vez más la reducción de distancias entre puertos de interés. Ello redundará en menores costos y enormes beneficios a los operadores de transporte marítimo. En consecuencia, se alcanzará una mayor eficiencia en sus operaciones comerciales.

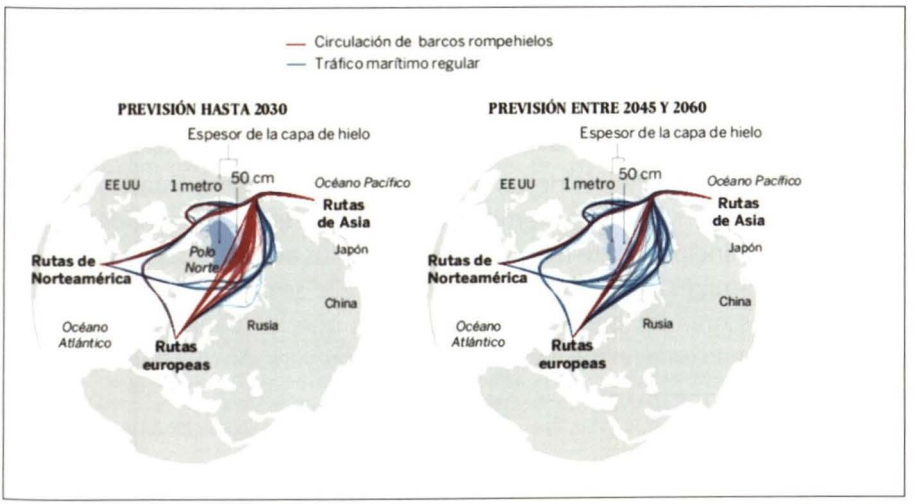


Figura 5. Proyección de nuevas rutas marítimas en el Ártico. Fuente: *El País*. El deshielo en el Ártico abre nuevas rutas marítimas. Infografía. 11 de mayo de 2017. [Consulta: 11 de diciembre de 2017]. Disponible en: https://elpais.com/elpais/2017/05/10/media/1494430962_123234.html.

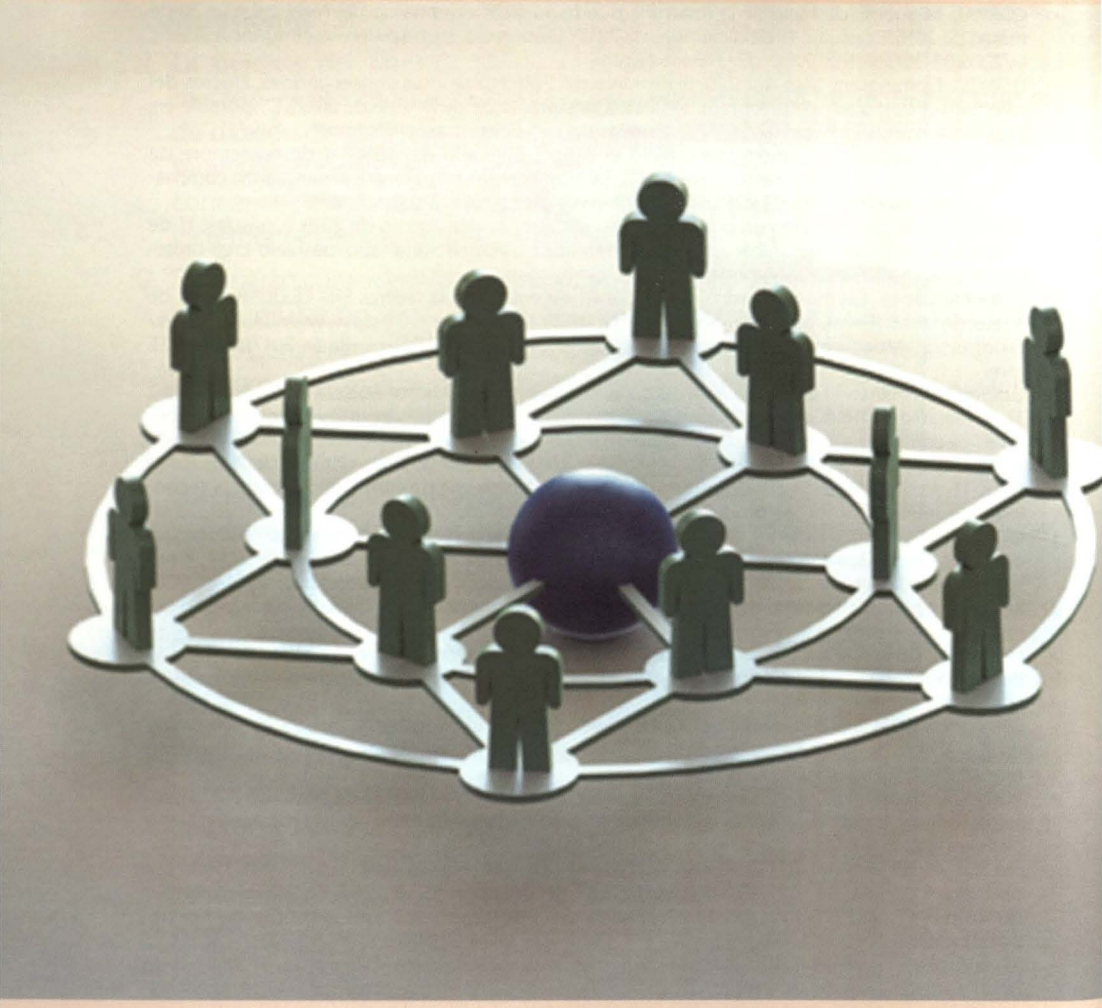
Conclusiones

1. La pérdida del permafrost en el Ártico origina la liberación de CO_2 y metano. El efecto invernadero del gas metano es 23 veces mayor que el de dióxido de carbono. Adicionalmente, la liberación de gas metano es de muy preocupante, principalmente para los pobladores, ya que elevadas concentraciones producen explosiones de gran magnitud y que se incrementan en frecuencia e intensidad.
2. Existe gran coincidencia referida a que el nivel de los océanos se incrementa por la dilatación térmica y el deshielo de los glaciares de los casquetes polares, en el Ártico y la Antártida, que traerían consecuencias negativas para el futuro, principalmente a las poblaciones que habitan en zonas costeras, además de incremento de anomalías climatológicas.
3. La exposición de microorganismos, bacterias y nuevos patógenos congelados, de volver a la vida, podrían generar epidemias. Estos seres pueden ser transmitidos por el agua producto del deshielo, animales que hayan tenido contacto o por la migración de insectos.
4. La gran cantidad de reservas de petróleo y gas, así como los minerales de las profundidades del Ártico, son cada vez más asequibles para su explotación. Año a año las reservas se verán incrementada, lo que podría originar conflictos entre países limítrofes o de interés.
5. El deshielo ha abierto nuevas rutas marítimas en el océano Ártico, que son transitadas en épocas de verano. Muestran un crecimiento significativo cada año, tanto en cantidad de barcos que la transitan como en días para su tránsito. Sin embargo, por el momento no van a sustituir a las rutas comerciales existentes (canales de Suez y Panamá).
6. Se aprecia el poco interés de las grandes potencias, como Estados Unidos, Rusia y China, en reducir sus emisiones de gas de efecto invernadero, al no participar, principalmente los dos primeros, en los acuerdos sobre el cambio climático firmado en París en 2015 (COP 21). Ello se debe, quizá, entre otras cosas, a los grandes beneficios económicos que les traería, por ahora, el Ártico; dejarían para un futuro las acciones de prevención que correspondan.

Bibliografía

- ANTONIOLI, Dante. *¿Lo lograremos?* Ciudad de México: Instituto de Investigaciones Estratégicas de la Armada de México. 2017.
- CAL, Juan Carlos de la. Los virus que resurgen por el deshielo. 4 de diciembre de 2015. [Consulta: 11 de diciembre de 2017]. Disponible en: http://www.elmundo.es/ciencia/2015/12/04/56603ed2e2704e64408b45a0.html

- CORRAL, Miguel. El deshielo de la Antártida puede duplicar el aumento del nivel del mar. 30 de marzo de 2016. Consulta: 11 de diciembre de 2017]. Disponible en: http://www.elmundo.es/ciencia/2016/03/30/56fc13d022601d2a338b4642.html
- DONCEL Domínguez, José Antonio. El deshielo del Polo Norte y sus consecuencias. Efectos del calentamiento global. 25 de febrero de 2013. [Consulta: 11 de diciembre de 2017]. Disponible en: http://jadonceld.blogspot.mx/2013/02/el-deshielo-del-polo-norte-y-sus.html
- ELCACHO, Joaquim. ¿Se quedará sin hielo el Ártico el verano del 2050? 4 de noviembre de 2016. [Consulta: 11 de diciembre de 2017]. Disponible en: http://www.lavanguardia.com/natural/20161104/411577788032/calculo-perdida-hielo-artico-revista-science.html
- GARZÓN, H. El deshielo crea un brote de ántrax en Siberia. 4 de agosto de 2016. [Consulta: 11 de diciembre de 2017]. Disponible en: http://www.abc.es/internacional/abci-deshielo-crea-brote-antrax-siberia-201608040227_noticia.html
- GORRAIZ López, Germán. El Ártico como nuevo escenario de la Guerra Fría EE.UU.-Rusia. 4 de enero de 2017. [Consulta: 11 de diciembre de 2017]. Disponible en: https://www.telesurtv.net/bloggers/El-Artico-como-nuevo-escenario-de-la-Guerra-Fria-EE.UU.---Rusia-20170104-0003.html
- GUERRERO, Alberto. El comercio a través de la ruta marítima del norte no será viable hasta 2040. 11 de marzo de 2016. [Consulta: 11 de diciembre de 2017]. Disponible en: http://elvigia.com/especiales/el-comercio-a-traves-de-la-ruta-maritima-del-norte-no-sera-viable-hasta-2040/
- LA SEXTA. De 1984 a 2016: la pérdida de hielo del Ártico se acelera. 31 de octubre de 2016. [Consulta: 11 de diciembre de 2017]. Disponible en: http://www.lasexta.com/noticias/ciencia-tecnologia/de-1984-a-2016-el_20161031581795dc0cf24962cc0fd625.html
- LARSEN, Janet y ADAMS, Emily. Análisis y opinión: conforme el hielo ártico marino se "encoge", las opciones de navegación se "expanden". Por Earth Policy Institute. 20 de febrero de 2014. [Consulta: 11 de diciembre de 2017]. Disponible en: https://csaranjuez.wordpress.com/2014/02/20/analisis-y-opinion-conforme-el-hielo-artico-marino-se-encoge-las-opciones-de-navegacion-se-expanden-por-earth-policy-institute/
- NATIONAL GEOGRAPHIC. El aumento del nivel del mar. 5 de setiembre de 2010. [Consulta: 11 de diciembre de 2017]. Disponible en: http://www.nationalgeographic.es/medio-ambiente/el-aumento-del-nivel-del-mar
- OPINIÓN & ANÁLISIS. El deshielo del Ártico puede traer consecuencias graves. 25 de noviembre de 2011. Consulta: 11 de diciembre de 2017]. Disponible en: https://mundo.sputniknews.com/opinion/20111125151726330/
- PORTILLO, Germán. ¿Qué consecuencias tiene el deshielo en el Ártico? 31 de enero de 2017. [Consulta: 11 de diciembre de 2017]. Disponible en: https://www.meteorologiaenred.com/consecuencias-deshielo-artico.html
- *PULSO. DIARIO DE SAN LUIS.* Continúan explosiones de gas metano en la tundra de Siberia por deshielo. 6 de julio de 2017. Pulso. [Consulta: 11 de diciembre de 2017]. Disponible en: http://pulsoslp.com.mx/2017/07/06/continuan-explosiones-de-gas-metano-en-la-tundra-de-siberia-por-deshielo/
- RT. El deshielo en Siberia, una "bomba de relojería" que amenaza a la Tierra. 25 de febrero de 2013. [Consulta: 11 de diciembre de 2017]. Disponible en: https://actualidad.rt.com/ciencias/view/87370-siberia-calentamiento-global-permahielo-co2
- SEQUEIRA, Maricel. El Ártico abre una nueva era de conflictos por recursos. 13 de setiembre de 2015. [Consulta: 11 de diciembre de 2017]. Disponible en: http://www.nacion.com/mundo/diplomacia/Artico-abre-nueva-conflictos-recursos_0_1511848844.html
- VALENZUELA, Álvaro. El deshielo en Siberia podría traer de vuelta una de las enfermedades más letales de la historia. 19 de agosto de 2016. [Consulta: 11 de diciembre de 2017]. Disponible en: http://www.upsocl.com/verde/el-deshielo-en-siberia-podria-traer-de-vuelta-una-de-las-enfermedades-mas-letales-de-la-historia/



Un Modelo de Gestión del Conocimiento en la Institución permitirá crear espacios basados en conocimiento y en el aprendizaje organizacional.

Gestión del conocimiento y la importancia de su aplicabilidad en la Institución

Capitán de Navío Luis Antonio Daniel García-Milla Ugarriza
Licenciado en Ciencias Marítimas Navales por la Escuela Naval del Perú y calificado en Guerra de Superficie e Ingeniería de Armas de Superficie. Ha seguido el Programa de Comando y Estado Mayor con mención en Maestría en Estrategia Marítima y obtuvo el primer puesto en el Programa de Alto Mando Naval con mención en Maestría en Política Marítima. Es magíster en Gestión Pública por la Universidad ESAN, donde obtuvo el primer puesto. Cuenta con experiencia técnico-operativa en el área de armamento y misiles en fragatas y corbetas misileras. Ha sido comandante del BAP *Amazonas*, y segundo comandante del BAP *Santillana* y del BAP *Bolognesi*. Asimismo, se ha desempeñado como oficial de evaluación en la Inspectoría General de la Marina, edecán del presidente del Poder Judicial y Corte Suprema de la República, y jefe del Servicio Industrial de la Marina Chimbote. Actualmente es oficial secretario de la Secretaría Técnica de la Comisión Multisectorial de la Acción del Estado en el Ámbito Marítimo (Comaem).



RESUMEN
Un Modelo de Gestión del Conocimiento permite, desde el momento de su aplicación de forma eficaz, la captura y transformación de información en un nuevo conocimiento. Esta gestión se soporta dentro de la cultura organizacional con una visión centrada en los trabajadores y sus procesos de gestión. Además, permite establecer la participación activa de la alta dirección y de los funcionarios líderes de los diferentes procesos en la organización con capacidad de toma de decisiones, fomentando la interacción y comunicación entre los trabajadores, así como flujos de creación, colaboración y transferencia de conocimiento, lo cual fortalecerá dicha cultura organizacional. Aparte de ello, el conocimiento, la innovación y el aprendizaje organizacional son elementos esenciales para aumentar el capital intelectual, y se respaldan en la gestión de la información y la ciencia y tecnología.

PALABRAS CLAVE
Gestión del Conocimiento, capital intelectual, gestión de la información, ciencia y tecnología, cultura organizacional, aprendizaje organizacional.

ABSTRACT
A Knowledge Management Model allows, from the moment of its effective application, the capture and transformation of information into a new knowledge. This management is supported inside the organizational culture with a vision centered on workers and its processes of management. Besides, it allows to establish the active participation of the high direction and official leaders of the different processes in the organization with decision-making capacity, encouraging interaction and communication between the workers, as well as flows of creation, collaboration and transference of knowledge, which will strengthen the above mentioned culture organizational. Apart from it, the knowledge, the innovation and organizational learning are essential elements to increase the intellectual capital and they are back up on the management of the information, and science and technology.

KEYWORDS
Knowledge management, intellectual capital, information management, science and technology, organizational culture, organizational learning

En la actualidad el conocimiento está presente en todas las organizaciones, en la alta dirección, en los funcionarios, el personal de trabajadores y hasta en sus clientes o usuarios. Es uno de los activos más valiosos. Por lo tanto, solo aquellas organizaciones que quieran mantener ventajas competitivas, perdurar en el tiempo e innovar sus procesos y servicios deben interiorizar la importancia que

• Artículo recibido el 14 de noviembre de 2017, aprobado para su publicación el 20 de diciembre de 2017

significa el integrar el capital intelectual, la gestión de la información y la ciencia y tecnología en la organización, con el fin de que dicho personal aporte su conocimiento y experiencias en aras de contribuir a preservar el conocimiento y buenas prácticas efectuadas en una determinada gestión.

Asimismo, durante la actividad laboral se producen aprendizajes informales y, en muchas ocasiones, inconscientes, que resultan de vital importancia para la organización; por consiguiente, el conocimiento es el único recurso limitado de las organizaciones y también el único que aumenta con su uso. Es por ello que se debe explicitar para poder transformarlo, divulgarlo y publicarlo. Al respecto, Aportela[1] sostiene la importancia de implementar un modelo de gestión del conocimiento y cómo este puede generar valor agregado en las organizaciones, de modo que sus trabajadores y colaboradores fomenten de manera continua su conocimiento y generen para esta un capital intelectual medible, codificado, organizado y transformado, lo que da como resultado la creación de "comunidades de práctica" y "comunidades de investigación" que capaciten, innoven, integren y fomenten el conocimiento, incluyendo como principios las personas y sus iniciativas.

De otro lado, debe tomarse en cuenta que la sociedad de nuestros días se ha construido sobre la base de la influencia de las tecnologías de la información y comunicación (TIC), que buscan explotar la capacidad de administrar, almacenar y transmitir grandes cantidades de conocimiento a un bajo costo y con mucha naturalidad y habilidad, digitalizando la información y haciendo un empleo masivo del internet (Rodríguez-Ponce; 2007)[2], entre otros.

Según el estudio de Smith y McKeen (2007)[3], en la actualidad las redes de comunicación y relaciones interpersonales que se desarrollan en forma natural en una organización forman canales para el flujo del conocimiento organizacional y pueden también promover el aprendizaje organizacional. Estas redes sociales informales son mecanismos significativos para la innovación y la gestión del conocimiento. Sin embargo, muy pocos han tratado de facilitar o dirigir las redes sociales con la finalidad de generar valor para las organizaciones. Las redes sociales, en combinación con las nuevas y potentes tecnologías, tienen el potencial de cambiar profundamente la manera en la cual las empresas trabajan y generan valor en sus procesos de gestión.

1 APORTELA, María. La segunda generación de la gestión del conocimiento: un nuevo enfoque de la gestión del conocimiento. En: *Ciencias de la Información*. 2008. Vol. 39, nro. 1, pp. 19-30.

2 RODRÍGUEZ-PONCE, Emilio. Gestión del conocimiento y eficacia de las organizaciones: un estudio empírico en instituciones públicas. En: *Interciencia*. Diciembre de 2007. Vol. 32, nro. 12, pp. 820-826.

3 SMITH, Heather y MCKEEN, James. Developments in practice XXVI. Social Networks: Knowledge management's Killer app? En: *Communications of the Association for information systems*. 2007. Vol. 18.



En otro contexto, para Nonoka y Takeuchi[4], los peores enemigos de la gestión del conocimiento son los directivos ejecutivos, debido a su fascinación por el control. Como comentario a lo descrito por dichos autores, se observa la forma complicada de abordar los proyectos y las iniciativas para gestionar el conocimiento en muchas organizaciones. Asimismo, infieren que todo ello ocurre debido a que estas organizaciones mantienen esquemas tradicionales en su administración, jerarquías muy verticales donde la difusión de los procedimientos se da de manera centralizada y controlada. Argumentan que este tipo de estructuras en definitiva no contribuye a generar conocimiento, sino que crean una barrera para la gestión del conocimiento.

En tal sentido, Nonaka y Takeuchi[5] sostienen que los factores más importantes para promover la gestión del conocimiento están relacionados con la cultura, los valores, el grado de cooperación interna y el apoyo de los directivos. La empresa debe apoyar a los individuos creativos mediante la promoción del ambiente, los recursos y las herramientas que necesitan para la creación del conocimiento. Esto se percibe como un proceso que logra ampliar el conocimiento existente en una organización. Esta ampliación la realizan los individuos en interacción con su entorno, tanto al interior de la organización, atravesando diversos niveles de jerarquía, incluso fuera de sus fronteras. La creación de conocimiento organizacional es una interacción continua de conocimiento tácito y lo explícito.

Sobre la base de lo anterior, la Presidencia del Consejo de Ministros, a través del Decreto Supremo Nro. 004, del 9 de enero de 2013, y dando cumplimiento a la

4 NONAKA, Ikujirō y TAKEUCHI, Hirotaka. The Knowledge Creating Company: How Japanese Companies create the dynamics of innovation. Oxford: Oxford University Press. 1995.

5 Ibid.

Cuarta Política de Estado del Acuerdo Nacional: "Estado eficiente, transparente y descentralizado", aprobó la Política Nacional de Modernización de la Gestión Pública, donde se establece el principal instrumento orientador de la modernización de la gestión pública en el Perú, el cual es de aplicación por parte de las entidades de la administración pública, entre las que se encuentran los ministerios y organismos públicos, y tiene como uno de los pilares el Sistema de Información, Seguimiento, Evaluación y la Gestión del Conocimiento, lo que supone la transferencia de conocimiento y desarrollo de competencias al interior de las instituciones públicas.

Lo antes descrito resulta relevante, toda vez que el capital intelectual de una organización valorado dentro de la actual sociedad del conocimiento hace que el valor estimado en ella crezca y se involucre con su desarrollo organizativo. Ello constituye un espacio de acción que puede optimizar las labores en las distintas organizaciones, sobre todo porque existe la necesidad de preservar el conocimiento organizacional como una fuente de ventaja competitiva en las empresas.

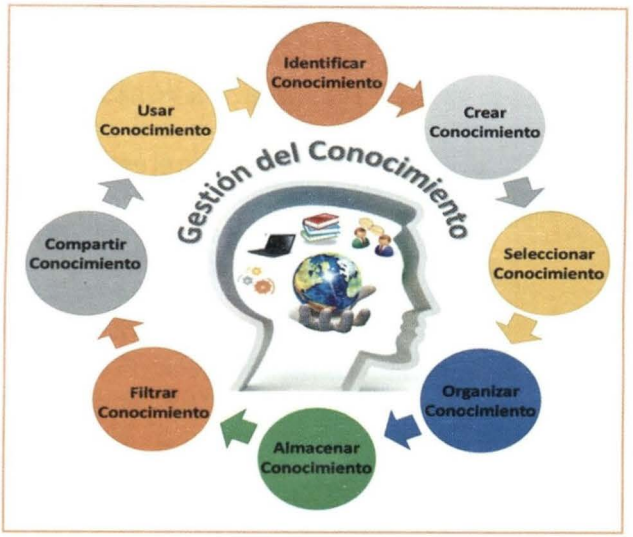
Sin embargo, ¿de qué manera la adopción de la gestión del conocimiento puede contribuir en la organización de la Marina de Guerra del Perú? Se debe tener presente que, según las evaluaciones de competitividad global realizadas por el Foro Económico Mundial (FEM)[6], en los últimos años el Perú presenta todavía una brecha para llegar a ser un país competitivo, pues el desarrollo y la incorporación de la tecnología en su economía y sus empresas son aún bajos.

Ante esta realidad, es necesario que veamos esta problemática con especial atención, con el fin de desarrollar en la institución un sistema de gestión del conocimiento integrado a un sistema de seguimiento, monitoreo y evaluación organizacional, que permita obtener lecciones aprendidas de los éxitos y fracasos, y establezcan mejores prácticas para un nuevo ciclo de gestión en la institución.

De esta manera, la apuesta central de la gestión del conocimiento en la Marina de Guerra del Perú recaerá en establecer procesos de cambio cultural o de mejora continua sobre la base de las mejores prácticas, a través de la sistematización y el almacenamiento de la información relativa a los estándares de trabajo que mejor funcionaron, o los procesos más eficaces y eficientes, asegurando los resultados positivos y relevantes.

En síntesis, la gestión del conocimiento es un aspecto clave en la Política de Modernización de la Gestión Pública en el país y la Marina de Guerra del Perú,

6 El Foro Económico Mundial (WEF, por sus siglas en inglés), es una organización privada, internacional, independiente y sin fines de lucro, que involucra a líderes empresariales, políticos, intelectuales y sociales de todo el mundo, que, comprometidos a mejorar el estado del orbe, buscan influir en sus agendas industriales, regionales y globales.



Fuente: Gestión del Conocimiento. Recuperado de www.emaze.com

como órgano de ejecución del Ministerio de Defensa, encargado de la defensa marítima, fluvial y lacustre, y que forma parte de las Fuerzas Armadas, y como tal integra el Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas del país, debe continuar adecuándose a esta nueva forma de gestión que redundará en la consecución de los objetivos institucionales.

Por consiguiente, los principales efectos que traería consigo un modelo de la gestión del conocimiento en la institución es que se potencie y capitalice el conocimiento, facilitando el aprendizaje colaborativo para lograr que el conocimiento se retroalimente y adquiera un valor agregado en la institución. A su vez, permitirá incrementar la eficiencia y eficacia en sus procesos de gestión, así como fortalecer el talento humano con integridad y competitividad. Por esta razón, la perspectiva a las prácticas de gestión basadas en el planeamiento de que las personas y el conocimiento que puedan retener constituyen su principal activo, suponen establecer mecanismos de optimización, creación y gestión del conocimiento, como prioridad de cara a un escenario de afrontar nuevas oportunidades y retos.

Ahora bien, referenciando nuevamente a Nonaka y Takeuchi[7], tenemos que dichos autores describen de mejor manera el proceso de interacción entre el conocimiento tácito y explícito que tiene naturaleza dinámica y continua en las

7 Ibid.

organizaciones. A su vez, los autores argumentan que dicho modelo favorece la mejora y generación de conocimiento en aquellas organizaciones que mantienen esquemas tradicionales en su administración, con jerarquías verticales y fuerte mentalidad de supervisión y control, al incidir como base en la cultura organizacional y cooperación interna en el entorno de su capital intelectual. Para tal efecto, a continuación se definen cuatros fases de la aplicabilidad del modelo de gestión del conocimiento que los autores en mención proponen:

1. **Interiorización**

   Esta fase consiste en clasificar el conocimiento y la información que poseen los trabajadores en relación con sus habilidades, experiencias, fortalezas, prácticas y criticidad, debido que no todo el conocimiento es de valor para la empresa. Para ello, se llevan a cabo las siguientes actividades:

   - Conocer el proceso.
   - Documentar el proceso.
   - Conocer la gestión del conocimiento del trabajador con respecto a los distintos procesos que se llevan a cabo.
   - Identificar las buenas prácticas.
   - Clasificar la información recopilada.

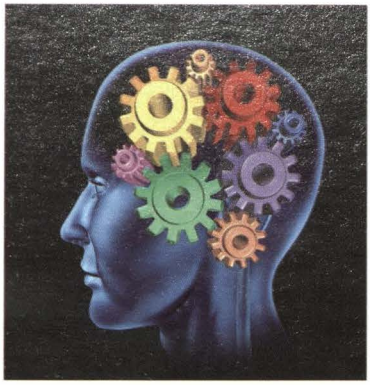
2. **Socialización**

   Esta fase consiste en profundizar conceptos como educador o líder, comunidades de práctica, trabajo en equipo, trabajo colaborativo, aprendizaje basado en problemas, donde se compartan los mismos intereses y se efectúe la transferencia de conocimiento. Para ello, se llevan a cabo las siguientes actividades:

   - Sensibilización frente al trabajo en equipo y transferencia de información.
   - Capacitación en liderazgo.
   - Conocimiento de malas prácticas y problemas incurridos en el pasado que permitan construir lecciones aprendidas.

   Cabe agregar que esta fase de socialización, al ser un proceso que se realiza de persona a persona, requiere de condiciones previas entre los trabajadores, como simpatía, voluntad, confianza, parentesco cultural,

entre otras, que de no existir harían muy difícil este proceso propuesto por Nonaka y Takeuchi[8].



3. Exteriorización

En esta fase el conocimiento no solo se transfiere, sino que se construyen ideas y se transforman por medio de la innovación, con métodos y programas como líderes de soluciones, grupos de expertos, profesionales del conocimiento, entre otros. En síntesis, se busca capitalizar el conocimiento estimulando a los trabajadores por medio de incentivos y reconocimientos. Para ello, se llevan a cabo las siguientes actividades:

- Exploración: etapa que evalúa el tipo de conocimiento que posee cada uno de los trabajadores y elige el adecuado para la transformación de los procesos.
- Ideas: etapa que clasifica y codifica las ideas seleccionadas.
- Innovación: etapa donde comienza el ciclo de innovación por medio de la documentación de nuevas ideas.
- Evaluación y propuestas: etapa donde se evalúan todas las propuestas clasificadas y se verifica su implementación.
- Decisión: etapa donde se adopta una posición frente a su implementación y se evalúan sus posibles resultados.
- Implementación: etapa que permite poner en marcha las nuevas ideas.
- Seguimiento y evaluación: etapa donde se realizan seguimientos periódicos a los procesos y su transformación.

4. Asociación

En esta fase el conocimiento ya está explicitado, puede documentarse, compartirse y disponerse a todas las áreas. Asimismo, se pueden

8 Ibíd.

crear manuales, espacios en la intranet, base de datos, repositorios, datawarehouse, entre otros, donde se documenten todas las experiencias (buenas y malas para no caer en errores ya cometidos). Para ello, se llevan a cabo las siguientes actividades:

- Proceso en cómo se lleva a cabo la documentación de las nuevas ideas.
- Publicación de la información generada.
- Sensibilización a los trabajadores sobre la gestión del conocimiento.
- Nivel de la gestión de información.
- Nivel de relación entre la plataforma tecnológica actual y su relación con la ciencia y tecnología.

A continuación, la siguiente figura describe el modelo de Nonaka y Takeuchi, el cual resulta ser un modelo cíclico e interminable que comprende compartir el conocimiento tácito, crear y justificar el conocimiento a través de un proceso llamado el "espiral del conocimiento":

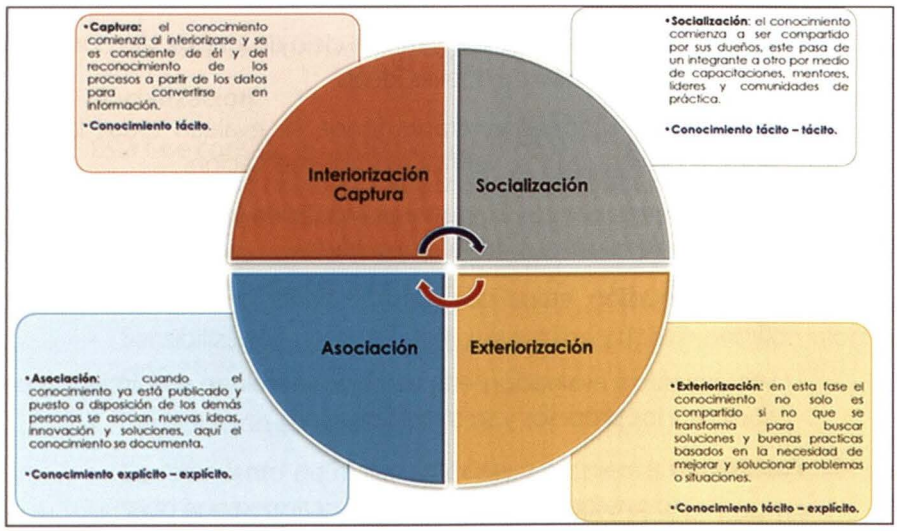


Figura 1. Modelo de gestión del conocimiento de Nonaka y Takeuchi (1995).
Fuente: Elaboración propia. Tomado de Nonaka y Takeuchi. The Knowledge Creating Company.

Por lo que sigue, la gestión del conocimiento, la medición del capital intelectual, la gestión de información y la ciencia y tecnología en la actualidad se convierten en una prioridad para la creación del conocimiento en las organizaciones, permitiendo fomentar y registrar buenas prácticas, así como lecciones aprendidas que cada trabajador ha tenido dentro de los procesos y actividades que se manejan en el día a día, teniendo presente que, en el escenario real, las personas pasan, pero las organizaciones necesitan que quien sea que ocupe el puesto lo haga de manera correcta y contribuya a que sus sucesores también lo hagan de esa forma. Por lo tanto, la gestión del conocimiento permite que la organización aprenda, aunque los hombres en quienes reside dicho conocimiento se incorporen, transcurran y salgan de ella.

En efecto, la implementación de un modelo de gestión del conocimiento en la institución permite crear espacios basados en conocimiento y en el aprendizaje organizacional, lo que genera barreras de participación a su interior. En adición a ello, el contar con un sistema de medición de capital intelectual imprime una cultura y aprendizaje organizacional que está relacionada con los objetivos estratégicos y políticas de la Marina de Guerra del Perú, fomentando el ánimo necesario para fortalecer el conocimiento tácito y explotar el conocimiento explícito. Por lo tanto, el reto está en poner en marcha un "benchmarking interno" en el seno de la propia institución, llevar a cabo el proceso de identificar, compartir y explotar el conocimiento y buenas prácticas dentro de la propia organización.

Finalmente, un modelo de gestión del conocimiento resulta ser un medio y no un fin para innovar y transformar el conocimiento. Por ello, la alta dirección y los funcionarios involucrados de manera directa en la toma de decisiones deben participar activamente en incentivar a su personal a ejecutar, mejorar y transformar sus distintos procesos de gestión.

Bibliografía

- APORTELA, María. La segunda generación de la gestión del conocimiento: un nuevo enfoque de la gestión del conocimiento. En: *Ciencias de la Información*. 2008. Vol. 39, nro. 1, pp. 19-30.
- NONAKA, Ikujirō y TAKEUCHI, Hirotaka. The Knowledge Creating Company: How Japanese Companies create the dynamics of innovation. Oxford: Oxford University Press. 1995.
- RODRÍGUEZ-PONCE, Emilio. Gestión del conocimiento y eficacia de las organizaciones: un estudio empírico en instituciones públicas. En: *Interciencia*. Diciembre de 2007. Vol. 32, nro. 12, pp. 820-826.
- SMITH, Heather y MCKEEN, James. Developments in practice XXVI. Social Networks: Knowledge management's Killer app? En: *Communications of the Association for information systems*. 2007. Vol. 18.



Rescate de náufragos del combate naval de Iquique, 21 de mayo 1879. Detalle del óleo de Fernando Saldías. Escuela Naval del Perú.

Argumentos a favor para nombrar al Gran Almirante del Perú Miguel Grau Seminario como Pionero del Derecho Internacional Humanitario de la guerra en el mar

Teniente Primero Michel Laguerre Kleimann
Graduado de la Escuela Naval del Perú y calificado en Electrónica. Magíster en Historia por la Pontificia Universidad Católica del Perú. Es autor de cuatro libros: *Tres héroes navales lambayecanos* (2014, en coautoría con el doctor Héctor López Martínez), *El Oncenio y el desarrollo de la Armada Peruana, 1919-1930* (2015), *U.S. Naval War College & Escuela Superior de Guerra Naval del Perú* (2017) y *Guise.- Un marino británico-peruano para todos los tiempos* (2017). Es miembro colaborador del Centro de Estudios Estratégico-Marítimos del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, Associate Member del Corbett Centre for Maritime Policy Studies del King's College London, y miembro asociado del Instituto Riva-Agüero de la Pontificia Universidad Católica del Perú.



RESUMEN
La actitud del capitán de navío Miguel Grau Seminario, durante la campaña naval que lideró en el conflicto internacional de 1879, reúne características que se enmarcan dentro del Derecho Internacional Humanitario, rama del derecho internacional que tuvo como bases, entre otras, el Convenio de Ginebra de 1864. En ese sentido, y a partir del Convenio de La Haya de 1899, que trató de la adaptación a la guerra marítima de los principios de la Convención de Ginebra, el Perú recién se adhirió a aquella en 1903.
El presente trabajo buscará argumentar desde el Derecho y la historia los aspectos que convertirían al Caballero de los Mares en un pionero del Derecho Internacional Humanitario de la guerra en el mar, toda vez que el Perú se adhirió a ella 24 años después del combate naval de Angamos.

PALABRAS CLAVE
Derecho internacional humanitario, combate naval de Iquique, Convención de Ginebra de 1864, Convenio de La Haya de 1899, Miguel Grau Seminario.

ABSTRACT
The attitude of Captain Miguel Grau Seminario, during the naval campaign that he led in the international conflict of 1879, meets the characteristics that are delimitated within the International Humanitarian Law, branch that had as basis, among others, on the Geneva Convention, Peru recently was added to it in 1903.
The hereby work seeks to argue from Law and History the aspects that turn, the Gentleman of the Seas, into a pioneer of the International Humanitarian Law at sea, given that he acted without a judicial framework, neither national, nor international, related to the current humanitarian aspect and without receiving instructions, neither general nor specific, on the matter.

KEYWORDS
Humanitarian International Law, Iquique naval combat, Geneva Convention of 1864, The Hague Convention of 1899, Miguel Grau Seminario.

I. Antecedentes[1]

El jurista peruano Francisco García-Calderón Landa definió en 1879 el término *guerra* de la siguiente manera:

> Se llama *guerra* a la vindicación de nuestros derechos por la fuerza. Dos naciones se hallan en estado de *guerra*, cuando a consecuencia

1. Este artículo tiene como base la iniciativa formal del señor Vicealmirante Javier Bravo Villarán de nombrar a Miguel Grau Seminario como "Precursor del derecho internacional humanitario de la guerra en el mar".

• Artículo recibido el 27 de noviembre de 2017, aprobado para su publicación el 30 de noviembre de 2017

> del empleo de la fuerza se interrumpen sus relaciones de amistad. Las leyes de cada país solo pueden ocuparse de la guerra en lo relativo a la declaración que de ella debe hacerse y al modo de dirigir sus operaciones. Todo lo demás está sujeto al derecho internacional admitido en todos los pueblos cultos [...] El espíritu del siglo está pronunciado abiertamente contra la *guerra*, por los funestos resultados que ella produce; así es que aun cuando no se ha podido extinguirla, se ha procurado mitigar su rigor en lo posible[2].

El mismo autor, definió *derecho de gentes* o *internacional* como:

> La ciencia en que se trata de establecer las leyes o reglas generales de conducta que las naciones deben observar entre sí para su seguridad y bien estar común. El derecho internacional se divide en natural y positivo [...] El derecho de gentes positivo es la colección de reglas que las naciones guardan entre sí, ya por convenio expreso entre dos o más de ellas, ya por costumbre legítimamente establecida. Este derecho positivo se divide en convencional y consuetudinario [...] Los objetos de que se ocupa el derecho de gentes son la personalidad moral de las naciones, sus bienes, la paz, la guerra, el comercio, y las negociaciones diplomáticas [...] a ningún estado que no sea salvaje le sería lícito seguir una conducta bárbara, contraria a los usos de los pueblos cultos; porque los pueblos están obligados a someterse a los principios y reglas de conducta que la razón prescribe"[3].

En el siglo XIX e inicios del XX, la guerra internacional era una actividad y ejercicio de soberanía legítimo y legal de los Estados, cuya magnitud de daños que ocasionaba, tanto a los militares como a los civiles, se trató de disminuir. En otras palabras se trató de darle ciertos límites (métodos y medios) utilizando el Derecho.

> La guerra, considerada aún como una necesidad, no debía ocasionar más sufrimientos ni más destrucciones que los imprescindibles para el desempeño de su cometido [...] El principio de la guerra lícita, que utilizaría sólo métodos y medios admitidos por el derecho, se había fortalecido en el ámbito de las codificaciones que tuvieron lugar en los años 1899 y 1907 en La Haya con el título de Convenios de la Haya"[4].

---

2. GARCÍA CALDERÓN, Francisco. *Diccionario de la legislación peruana*. Tomo II. Segunda Edición: Lima, París, 1879, p. 1054.
3. GARCÍA CALDERÓN, op. cit., pp. 721-722.
4. SWINARSKI, Christophe. *Introducción al derecho internacional humanitario*. San José: Escuela Superior de Guerra Naval del Perú. 1984, p. 9. En la p. 11 se sostiene: "La guerra está prohibida en la actualidad y se encuentra fuera de lo que es lícito en derecho internacional".

Convenios de Ginebra, La Haya y adhesiones del Perú

El Convenio de Ginebra del 22 de agosto de 1864 se refirió al mejoramiento de la suerte de los militares heridos en los ejércitos en campaña y constó de 10 artículos[5], siendo una de las dos bases del Derecho Internacional Humanitario[6]. Se trata de una normatividad destinada a proteger a las víctimas de la guerra pero considerando exclusivamente al espacio geográfico terrestre[7].



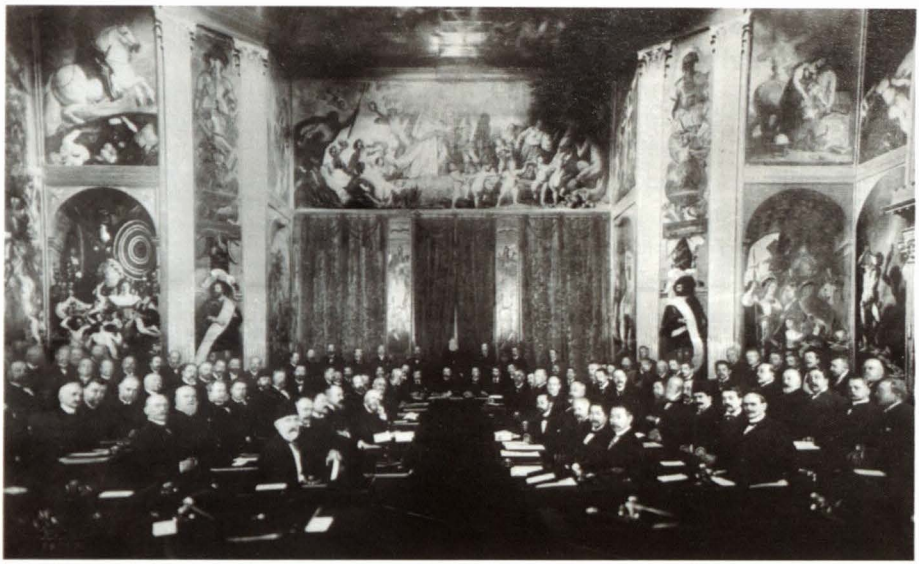
Francisco García-Calderón Landa. Colección Elejalde, Archivo Histórico Instituto Riva-Agüero.

El artículo 6º sostiene:

> Los militares heridos o enfermos serán recogidos y cuidados, sea cual fuere la nación a la que pertenezcan.
>
> Los comandantes en jefe tendrán la facultad de entregar inmediatamente a las avanzadas enemigas a los militares enemigos heridos durante el combate cuando las circunstancias lo permitan y con el consentimiento de las dos partes. Serán enviados a su país los que, después de curados, fueren reconocidos como inútiles al servicio.
>
> También podrán ser enviados los demás a condición de no volver a tomar las armas mientras dure la guerra[8].

---

5. COMITÉ INTERNACIONAL DE LA CRUZ ROJA. Convenio de Ginebra del 22 de agosto de 1864 para el mejoramiento de la suerte de los militares heridos en los ejércitos en campaña. [Consulta: 16 de diciembre de 2017]. Disponible en: https://www.icrc.org/spa/resources/documents/treaty/treaty-1864-geneva-convention-1.htm
6. "El derecho internacional humanitario es el cuerpo de normas internacionales, de origen convencional o consuetudinario, específicamente destinado a ser aplicado en los conflictos armados, internacionales o no internacionales, y que limita, por razones humanitarias, el derecho de las Partes en conflicto a elegir libremente los métodos y los medios utilizados en la guerra, o que protege a las personas y a los bienes afectados, o que puedan estar afectados, por el conflicto". SWINARSKI, op. cit., p. 11. También puede verse: DICCIONARIO DEL ESPAÑOL JURÍDICO. Derecho internacional humanitario. [Consulta: 30 de octubre de 2017]. Disponible en: http://dej.rae.es/#/entry-id/E99130: "Es la rama del derecho internacional público que reúne un conjunto de normas que en el curso de un conflicto armado regulan las hostilidades, establecen límites a los medios de hacer la guerra y protegen a los combatientes heridos en campaña, a los prisioneros de guerra y a la población civil".
7. BUGNION, François (2001). El derecho de Ginebra y el derecho de La Haya. En: *Revista Internacional de la Cruz Roja*. [Consulta: 16 de diciembre de 2017]. Disponible en: https://www.icrc.org/spa/resources/documents/misc/5tdqeh.htm. En el mismo artículo se aclara lo siguiente: "La expresión *derecho de Ginebra* se utiliza con bastante frecuencia en la doctrina para designar las normas de derecho humanitario que establecen el derecho de las víctimas a la protección; y la expresión *derecho de La Haya*, para designar las normas de derecho humanitario que rigen la conducción de las hostilidades. Esta distinción es hoy un poco artificial, dado que los Protocolos contienen normas de los dos tipos". PICTET, Yves; SWINARSKI, Christophe, y ZIMMERMANN, Bruno (Eds.). *Comentario de los Protocolos del 8 de junio de 1977 adicionales a los Convenios de Ginebra del 12 de agosto de 1949*. Tomo I. Ginebra: Comité Internacional de la Cruz Roja. 2000, p. 28.
8. COMITÉ INTERNACIONAL DE LA CRUZ ROJA, op. cit.



Primera Conferencia de la Haya en 1899. Reunión en el Salón Orange del palacio Huis ten Bosch (casa en el bosque). Imperial War Museum. Wikimedia commons.

El 22 de diciembre de 1864 se procedió en Berna (Suiza) al canje de las ratificaciones, quedando el protocolo abierto a la adhesión de nuevos Estados. Argentina, Bolivia y Chile se adhirieron en 1879, mientras que el Perú lo hizo en 1880[9].

> En fin, el Convenio de 1864 sería revisado en 1906 y en 1929, y completado por la Convención de La Haya de 1899, que adoptó sus principios a la guerra marítima, tal como se estableciera ya en el proyecto de artículos adicionales concluido en la Conferencia de Ginebra de 1868, pero que no alcanzó a ser ratificado[10].

En ese sentido, se vio la necesidad de ampliar el Convenio de 1864 para que abarque e incluya a las fuerzas navales.

> Fue en 1868 cuando una Conferencia especial reunida en Ginebra elaboró un proyecto de artículos adicionales sobre aquéllas. Un proyecto que no fue ratificado, pero que sirvió de modelo a la I Conferencia de la Paz celebrada en La Haya, en 1899, para redactar su Convención para la Adaptación a la guerra marítima de los principios de la Convención de Ginebra [11].

9. DE LASALA SAMPER, Fernando María. *La protección a los heridos, enfermos y náufragos de las fuerzas armadas en campaña*. Zaragoza: Universidad de Zaragoza. 1964, p. XXII.
10. Ibidem, p. XXIV.
11. Ibidem, p. 73.

En el artículo 11º de la Conferencia de 1868, se sostiene que "los marinos y militares embarcados, heridos o enfermos, cualquiera que sea la nación a que pertenezcan, serán protegidos y cuidados por los captores, rigiéndose su repatriación por las normas antedichas"[12].

Como se aprecia, el proyecto de artículos de la Conferencia de 1868 no fue ratificado, lo que quiere decir que no entraron en vigencia, pero sirvieron de base para la Convención de La Haya de 29 de julio de 1899 y, por competencia, para el X Convenio de La Haya del 18 de octubre de 1907 que adaptó a la guerra marítima el de Ginebra.

La Convención para la Adaptación a la Guerra Marítima de los Principios de la Convención de Ginebra de 1864 fue firmada el 29 de julio de 1899, en La Haya, por Gobiernos como los de Alemania, Austria, Gran Bretaña, China, Dinamarca, Rusia, Rumanía, Serbia, etc. Entre sus catorce artículos destacan:

Art. VIII.- Los marinos y militares embarcados heridos o enfermos de cualquier nación que ellos pertenezcan, serán protegidos y cuidados por los captores.

Art. IX.- Son prisioneros de guerra, los náufragos, heridos, o enfermos o beligerante que caen en poder del otro. A este corresponde decidir, según las circunstancias, si es conveniente guardarlos o dirigirlos a un puerto de su



Segunda Conferencia de paz en La Haya, 1907. Wikimedia Commons.

12. Ibídem, p. 73.

> nación, o a un puerto neutral o también a un puerto adversario. En este último caso, los prisioneros así devueltos no podrán servir mientras dure la guerra.
>
> Art. XI.- Las reglas contenidas en los artículos que anteceden no son obligatorias más que para las naciones contratantes, en caso de guerra entre dos o varias de ellas.
>
> Art.- XII.- La presente Convención será ratificada dentro del más breve plazo posible. Las ratificaciones se depositarán en La Haya [...]
>
> Art. XIII.- Las Potencias no signatarias que hubieran aceptado la Convención de Ginebra de 22 de agosto de 1864 están invitadas a adherirse a la presente Convención.
>
> A este fin, ellas deberán hacer conocer su adhesión a las Potencias Contratantes mediante una notificación escrita dirigida al Gobierno de los Países Bajos, y comunicada por éste a las otras Potencias Contratantes[13].

Al respecto, el Perú se adhirió por nota de 24 de noviembre de 1903, dirigida por el Ministro de Relaciones Exteriores del Perú (José Pardo y Barreda) al de los Países Bajos, de conformidad con la Resolución Legislativa de 25 de octubre de 1903.

El 21 de diciembre de 1904 se firmó en La Haya la Convención sobre Buques Hospitales en la cual en su considerando se sostuvo que:

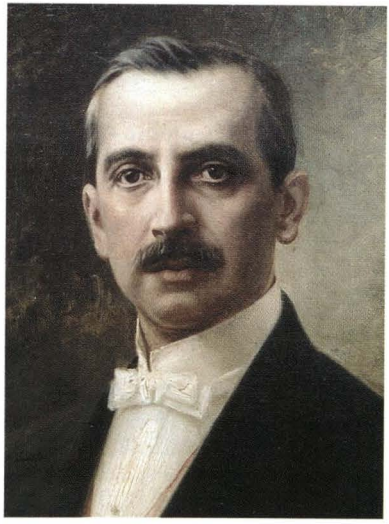
> La convención, concluida en La Haya el 29 de julio de 1899 para la adaptación a la guerra marítima de los principios de la convención de Ginebra de 22 de agosto de 1864, ha consagrado el principio de la intervención de la Cruz Roja en las guerras navales por disposiciones en favor de los buques hospitales; deseando concluir una convención con el objeto de facilitar por nuevas disposiciones la misión de los indicados buques[14].

El Perú la aprobó mediante la Resolución Legislativa Nro. 104 del 25 de octubre de 1905, cuando era Presidente del Congreso de la República Antonio Miró-Quesada. El cúmplase, regístrese y comuníquese se dio el 10 de noviembre y

13. MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES. *Tratados, convenciones y acuerdos vigentes entre el Perú y otros Estados. Instrumentos multilaterales*. Tomo II. Lima: Imprenta Torres Aguirre. 1936, pp. 92-95.
14. MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES, ibídem, p. 100.



José Pardo y Barreda (Presidente del Perú, 1905). Colección Elejalde. Archivo Histórico Riva-Aguero.



Javier Prado y Ugarteche (Ministro de Relaciones Exteriores del Perú, 1905). Wiki Commons.

fue firmado por el Presidente de la República José Pardo y Barreda y por el Ministro de Relaciones Exteriores Javier Prado y Ugarteche[15].

Por su parte, el X Convenio de La Haya del 18 de octubre de 1907 para adaptar a la Guerra Marítima el de Ginebra, sostuvo entre otros puntos que:

> [Se entiende] como prisioneros de guerra a los heridos, enfermos y náufragos de un beligerante que son capturados por otros. Cabe guardarlos y llevarlos a un puerto propio, o neutral o enemigo. En este caso ya no podrán tomar parte en la campaña [...] Tras un combate naval, las dos partes beligerantes, a salvo sus intereses militares, buscarán y protegerán heridos, enfermos, náufragos y muertos, contra la muerte, el pillaje y los malos tratos. Procurarán que la inhumación, la inmersión o la incineración de los cadáveres vayan precedida de un detenido reconocimiento de ellos. Y fija el artículo 17 el deber, en lo posible, de cada beligerante, de remitir a las autoridades de su país, de su Marina o de su Ejército, las medallas o piezas de identidad de los muertos y la relación nominal de los heridos y enfermos recogidos. Además, con plausible y prolija atención protectora [...] la recogida cuidadosa de objetos

15. CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Archivo Digital de la Legislación del Perú. [Consulta: 3 de noviembre de 2017]. http://www.leyes.congreso.gob.pe/Documentos/Leyes/00104.pdf

personales, valores y cartas de los hospitalizados que fallezcan, para hacerlos llegar a los familiares en forma idéntica a la prevista para las fuerzas de tierra[16].

El Convenio de Ginebra en la guerra del Guano y el Salitre

El 3 de mayo de 1879, el diario *El Peruano* publicó el Convenio (Convenio Adicional) de Ginebra "tal como fue modificado en París en 29 de agosto de1867". En ella, resaltan el artículo 6º, 8º y el 9º:

Art. 6º: Los militares enfermos serán recogidos y cuidados, sea cual fuera la nación a que pertenezcan. Todo herido caído en manos del enemigo es declarado neutral y debe ser devuelto a las autoridades civiles y militares de su país [...]

Art. 8º: El ejército victorioso está en el deber de amparar, mientras lo permitan las circunstancias, los soldados caídos sobre el campo de batalla, para preservarlo del pillaje y de los malos tratamientos, y de enterrar a los muertos [...] Las listas de muertos, de heridos, de enfermos y de prisioneros, serán comunicados en todo lo posible, inmediatamente después del combate, al comandante del ejército enemigo, por la vía diplomática y militar.

Por lo mismo que el contenido de este artículo, es aplicable a la marina y ejecutable por ella, será observado por las fuerzas navales victoriosas".

Art. 9º: [...] Los comandantes en jefe de los ejércitos o de las fuerzas navales beligerantes, velarán por la estricta observación del convenio y regularán a este efecto los detalles de la ejecución"[17].

En la misma edición, la Dirección de Beneficencia del Ministerio de Justicia, Culto, Instrucción y Beneficencia aceptó las conclusiones de la Convención (Adicional) de Ginebra del 20 de octubre de 1868. De hecho, se publicó el dispositivo legal de fecha 2 de mayo de 1879 en el cual el Presidente de la República, Mariano I. Prado y el Ministro de Justicia, Culto, Instrucción y Beneficencia, Mariano Felipe Paz-Soldán y Ureta, aceptaban las conclusiones de la Convención de Ginebra del 20 de octubre de 1868:

16. DE LASALA SAMPER, op. cit., p. 81.
17. *El Peruano*, sábado 3 de mayo de 1879, número 97.



Ministerio de Justicia, Culto, Instruccion y Beneficencia.

Direccion de Beneficencia.

CONVENIO DE GINEBRA

TAL COMO FUE MODIFICADO EN PARIS EN 29 DE AGOSTO DE 1867.

Art 1º Las ambulancias, los hospitales y todo el material destinado al socorro de los heridos de tierra y mar, serán reconocidos

Convenio de Ginebra tal como fue modificado en París en 29 de agosto de1867.El Peruano, sábado 3 de mayo de 1879



Mariano Felipe Paz-Soldán y Ureta (Ministro de Justicio, Culto, Instrucción y Beneficiencia, 1879). Wikimedia Commons

El 2 de mayo de 1879.

Siendo evidentes las ventajas de la Sociedad de la Cruz Roja en favor de los más obvios deberes de la humanidad, el Gobierno acepta las conclusiones de la Convención de Ginebra de 20 de octubre de 1868, cuyo texto se publicará oficialmente. El Ministerio de Relaciones Exteriores adoptará las medidas conducentes para la incorporación del Perú en la Unión General. Regístrese y comuníquese[18].

De esta forma comenzó la organización ciudadana para atender, en el marco del convenio de Ginebra, las necesidades que se produjeran a raíz de la guerra. La Junta Central de Ambulancias civiles de la Cruz Roja en el Perú liderado por Monseñor José Antonio Roca y Boloña publicó una circular a los presidentes del Concejo Departamental de la República en la cual sostuvo: "El Supremo Gobierno creó, el 17 del mes pasado esta Junta Central que tengo a honra presidir [...] Al terminar este oficio, debo decir a vuestra señoría que, habiéndose adherido el Supremo Gobierno del Perú a la Convención Internacional de Ginebra del año de 1868, las ambulancias civiles gozan de los beneficios de ese tratado, y deben ser consideradas como neutrales"[19].

18. Ibídem.
19. *El Peruano*, jueves 8 de mayo de 1879, número 101.



Al terminar este oficio, debo decir á US. que, habiéndose adherido el Supremo Gobierno del Perú á la convencion internacional de Ginebra, del año de 1868, las ambulancias civiles gozan de los beneficios de ese tratado, y deben ser consideradas como *neutrales* por los beligerantes, siempre que se denominen de la "Cruz Roja;" por lo que US. se servirá disponer que tanto los fondos como los materiales de ambulancia, que se remitan á la capital para objeto tan sagrado como humanitario, sean marcados con una Cruz Roja mas ó ménos grande, pero formada por la combinacion de cinco dados, de los que resulte la figura cuyo modelo diminuto vá al pié.

Esperando que US. aceptará y desempeñará, con el celo que le reconozco, estos nobles y patrióticos encargos, me es honroso ofrecerle mis consideraciones y respetos.

Dios guarde á US. muchos años.

José Antonio Roca.

Detalle de la comunicación referido al establecimiento de la Junta Central de Ambulancias Civiles de la Cruz Roja en el Perú. (El Peruano, jueves 8 de mayo de 1879).

Durante la Guerra del Guano y del Salitre de 1879, el tema de la Cruz Roja fue considerado por los tres países enfrentados, a tenor del oficio que el sábado 7 de junio de 1879 cursara el Ministro de Relaciones Exteriores al de Guerra y Marina:

> El señor Ministro de RREE de Chile por conducto de la Legación belga en Santiago y de la Junta de Ambulancias de esta Capital, indica la conveniencia de dar a conocer la adhesión de los Gobiernos de Perú y Chile a la Convención de Ginebra que ha creado la obra humanitaria de la Cruz Roja, a cuyo fin pudiera darse de esto noticia en la O.G. de ese ministerio a todas las tropas de mar y tierra[20].

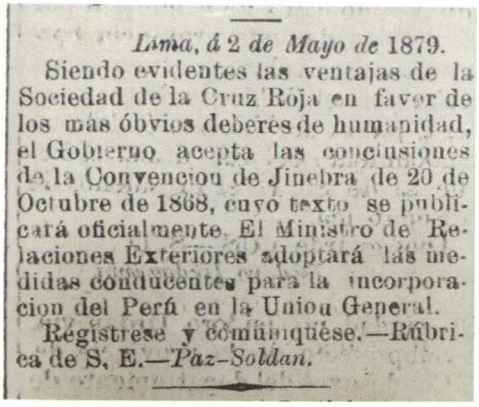
Esta última cita invoca a la Convención de Ginebra de 1864 toda vez que fue la que estableció a la Cruz Roja. Debe recordarse que esta Convención trató de asuntos humanitarios para el personal en tierra, no haciendo referencia al personal naval en la guerra marítima.

Instrucciones a Grau antes del zarpe rumbo a Arica.

El 15 de mayo de 1879, el Ministro de Guerra y Marina, Domingo del Solar, entregó al capitán de navío Miguel Grau Seminario las instrucciones dictadas por Mariano I. Prado. En ese momento, Grau era el comandante de las dos divisiones navales peruanas (*Manco Cápac* y *Atahualpa* y *Huáscar* e *Independencia*).

El 21 de mayo de 1879 se produjo el combate naval de Iquique en el cual el monitor *Huáscar* comandado por el capitán de navío Miguel Grau Seminario hundió, luego de tres espolonazos, a la corbeta *Esmeralda* comandada por el capitán de fragata Arturo Prat Chacón.

20. CARVAJAL PAREJA, Melitón. La República 1879 a 1883. En: *Historia Marítima del Perú*. Tomo XI, volumen 1. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 2004, p. 356.



Lima, á 2 de Mayo de 1879.

Siendo evidentes las ventajas de la Sociedad de la Cruz Roja en favor de los más óbvios deberes de humanidad, el Gobierno acepta las conclusiones de la Convencion de Jinebra de 20 de Octubre de 1868, cuyo texto se publicará oficialmente. El Ministro de Relaciones Exteriores adoptará las medidas conducentes para la incorporacion del Perú en la Union General.

Régistrese y comuníquese.—Rúbrica de S. E.—*Paz-Soldan.*

Gobierno acepta las conclusiones del Convenio de Ginebra del 20 de octubre de 1868 (El Peruano, sábado 3 de mayo de 1879, número 97).

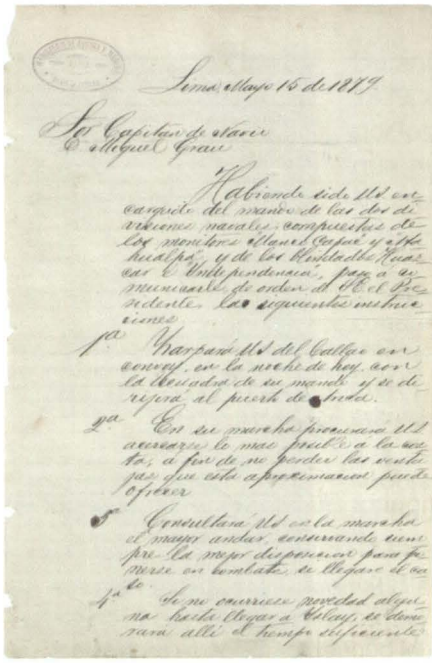
En el registro del diario de bitácora del monitor *Huáscar* el teniente segundo Carlos de Los Heros Aguilar anotó:

> A las 12 horas le pusimos proa a la *Esmeralda* y recibió por tercera vez un espolonazo que la undió [sic] completamente, quedando en la superficie del mar los restos del buque y parte de su tripulación agarrada a las maderas de flotaban; por lo que se arriaron las embarcaciones y se les prestó auxilio recogiendo a los siguientes individuos [...]
>
> Inmediatamente del choque la tripulación del buque chileno abordó nuestra cubierta y se tuvo que mandar gente a defenderla hasta tomarlos prisioneros [...] a las cuatro horas el señor comandante mandó arriar las falúas para transportar los heridos a tierra y el cadáver del señor [Jorge] Velarde"[21].

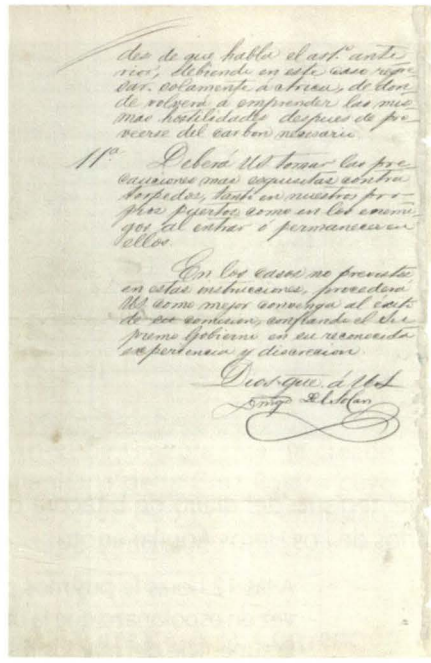
En el informe que Miguel Grau elevó al director de la Guerra y director de Marina fechado el 23 de julio, sostuvo que luego de terminado el combate: "inmediatamente mandé todas las embarcaciones del buque a salvar a los náufragos [sic] y logré que fuesen recojidos [sic] sesenta y dos, los únicos que habían sobrevivido a tan ostinada [sic] resistencia"[22].

El 25 de mayo, desde Antofagasta, el general en jefe de las Fuerzas Chilenas informó vía telegrama al Ministro de la Guerra que "El segundo Uribe i resto

21. MARINA DE GUERRA DEL PERÚ. *Diario de Bitácora del monitor Huáscar*. Lima: Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos e Información de la Marina. 2005, pp. 60-62.
22. CENTRO NAVAL DEL PERÚ. *Correspondencia general de la Primera División Naval bajo el mando del comandante don Miguel Grau, comandante del Huáscar*. Callao: Centro Naval del Perú. 1978, p. 19.



Instrucciones a Grau del 15 de mayo de 1879. Archivo Histórico de Marina.



Instrucciones a Grau del 15 de mayo de 1879. Archivo Histórico de Marina.



Combate Naval de Iquique. Óleo de Fernando Saldías Díaz. Asesoría de José Antonio Bedoya Harth-Terré, 1995.

oficialidad i tripulación recojidos [sic], del agua por botes *Huáscar* i prisioneros Iquique [...]"[23].

El mismo boletín transcribe una carta particular de un sobreviviente de la *Esmeralda*:

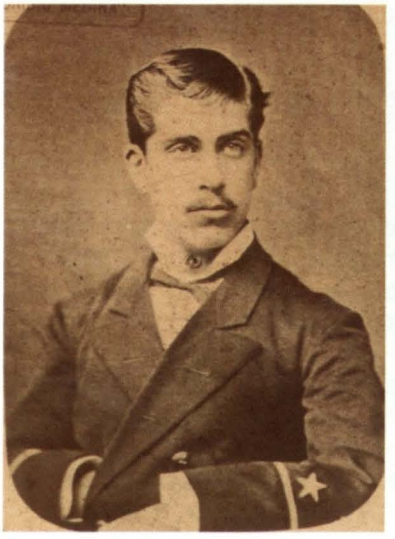
> Santiago, Mayo 23 de 1879.
>
> El 21 del presente estando la *Esmeralda* i *Covadonga* sosteniendo el bloqueo de este puerto, en la madrugada fuimos sorprendidos por dos humos que luego reconocimos ser el monitor *Huáscar* i el blindado *Independencia* [...] Los que salvamos fuimos tomados medio ahogados por los botes del *Huascar*, completamente desnudos una gran parte. De los cuarenta i dos salvados, hai ocho oficiales y siete perecidos. En el *Huáscar* fuimos mui atentidos i desembarcados ese mismo dia. En tierra hemos sido visitados por los señores oficiales del Ejercito Peruano. Las autoridades militares i civiles nos han guardado muchas consideraciones i estamos mui agradecidos. El anciano general en jefe Buendía se ha hecho notable por su digna conducta [sic][24].

El 28 de mayo, desde Iquique, el guardiamarina de la *Esmeralda*, Vicente Zeger R., escribió una carta a un pariente en la cual sostuvo que: "cuando saqué la cabeza fuera del agua, vi al *Huáscar* i una especie de nata formada por 50 o 60 cabezas junto con diferentes trazos de madera, restos del buque [...] yo veía cerca al *Huáscar* i veía también sus botes que trataban de salvar a los náufragos [...] recojimos a varios otros i pronto llegamos a bordo, donde fuimos bien recibidos. Allí permanecimos cuatro horas, viéndonos en seguida a tierra dondde permanecimos como prisioneros de guerra. Nos tratan bien [sic]"[25].

En otra anotación publicada en el *Boletín de la Guerra del Pacífico*, se transcribe la siguiente relación fechada el 28 de mayo de 1879 en Valparaíso, relacionada con la muerte de Prat y la suerte de los náufragos de la *Esmeralda*.

> El heroico Prat, que vivía aún, fue llevado al camarote de Grau donde espiró hora i media después con una enorme herida en la cabeza. Cuarenta hombres de la *Esmeralda* fueron salvados del agua por los botes del *Huáscar*, siendo desembarcados en Iquique [...] Los restos del bravo comandante Prat fueron conducidos a tierra i enterrados con todos los honores correspondientes a su grado"[26].

23. *Boletín de la Guerra del Pacífico*. 1 de junio de 1879. Santiago de Chile, nro. 7, p. 138.
24. Ibídem, p. 141.
25. *Boletín de la Guerra del Pacífico*. 15 de junio de 1879. Santiago de Chile, nro. 8, pp. 173-174
26. *Boletín de la Guerra del Pacífico*. 1 de junio de 1879, nro. 7, p. 143.



Vicente Zegers Recasens. Wikimedia Commons (Guardiamarina de la *Esmeralda* el 21 de mayo de 1879)

El 23 de mayo de 1879, el Vicecónsul del Reino Unido en Iquique, Sr. M. Jewell, escribió una carta a su hermano Ralph en la cual sostenía entre otras cosas "No sé a cuánto ascendia la tripulación del buque, pues aunque el *Huáscar* lanzó inmediatamente sus botes, solo se salvaron unos cuarenta, entre ellos diez oficiales [sic]"[27].

El 15 de junio, el teniente primero Luis Uribe, desde Iquique, escribió a su tío Juan Manuel lo siguiente: "Después de tragar un poco de agua me encontré a flote [...] del agua fuimos recojidos por los botes del *Huáscar* i desembarcados en este puerto en calidad de prisioneros"[28].

Encuentro con el *Matías Cousiño*

El 10 de julio de 1879, el monitor *Huáscar* se encontró navegando desde Arica rumbo al sur. El teniente primero Enrique Palacios Mendiburu anotó en el diario de bitácora que a las 0315 horas avistaron al *Matías Cousiño*, que le instó hasta en dos oportunidades a que se detuvieran: "le pasamos repetidas veces entonces la voz para que pasara remolque amenazándolos de echarlos a pique"[29].

En ese momento aparecieron en el horizonte dos columnas de humo que se identificaron como la *Magallanes* y el *Cochrane*. Ante este nuevo orden de cosas, sostuvo Palacios, "les dimos [a los del *Cousiño*] voces para que se salvaran las gentes en los botes pues íbamos a echarlos a pique [...] Como un cuarto de hora aproximadamente esperamos en esta situación hasta que notando que se aproximaban los otros buques dimos al *Matías Cousiño* orden de mandar su gente a proa pues íbamos a disparar por su popa, así lo hicimos en efecto con los dos cañones de la torre"[30].

En el parte que Miguel Grau elevó al supremo director de la Guerra y director de Marina, el 10 de julio, sostuvo que:

27. Ibídem, p. 146.
28. *Boletín de la Guerra del Pacífico*. 4 de julio de 1879. Santiago de Chile, nro. 10, p. 242.
29. CENTRO NAVAL DEL PERÚ, op. cit., p. 139.
30. Ibídem, p. 140.



Enrique Palacios Mendiburu.

Reconocí que era el *Matías Cousiño* y le pasé la voz intimándole rendición. La velocidad que llevaba el *Huáscar* no me permitió percibir claramente la contestación de su capitán pero sí observar que trata de huir; volví entonces sobre él y se le hizo un tiro de cañón, al cual se detuvo inmediatamente, repetida la intimación, contestó manifestando terminantemente hayarse [sic] rendido. En consecuencia le ordené se aguantara por la popa del *Huáscar*, y cuando disponía una embarcación con oficiales y gente para mandar tomar posesión del buque, avisté a los demás de la escuadra enemiga [...] Suspendí entonces esta faena y pasé la voz al *Matías Cousiño* para que se pusiere a salvo su gente a fin de echarlo a pique. Luego que lo hubieron así ejecutado en sus propias embarcaciones, ordené romper los fuegos sobre él apuntándolo a flor de agua[31].

Órgano consultivo en materia de Derecho Internacional Humanitario en el Poder Ejecutivo.

En el Perú, la Comisión Nacional de Estudio y Aplicación del Derecho Internacional Humanitario-CONADIH, órgano de carácter consultivo del Poder Ejecutivo, es el encargado de canalizar el proceso de adopción e implementación de medidas nacionales de aplicación y observancia del Derecho Internacional Humanitario (DIH)., tiene como objetivos estratégicos:[32]

1. Fortalecimiento institucional.
2. Sensibilización y capacitación de autoridades, funcionarios y sociedad civil, a nivel central y regional, en derecho internacional humanitario.

31. CENTRO NAVAL DEL PERÚ, op. cit., pp. 83-84.
32. Resolución Suprema 234-2001-JUS, del 1 de junio de 2001.

3. Promoción de la implementación, respeto y aplicación del derecho internacional humanitario en el Perú mediante medidas legislativas, administrativas, institucionales.

4. Contribución con la promoción, respeto y aplicación de principios y normas relevantes para la regulación del uso de la fuerza y la protección de las personas en disturbios interiores y otras situaciones de violencia interna que se encuentran por debajo del umbral de aplicación del derecho internacional humanitario.

La CONADIH está compuesta por cinco miembros plenos: Ministerio de Justicia y Derechos Humanos, Ministerio de Relaciones Exteriores, Ministerio de Defensa, Ministerio del Interior y el Ministerio de Educación; y cuatro miembros observadores permanentes: Defensoría del Pueblo, Coordinadora Nacional de Derechos Humanos, Comité Internacional de la Cruz Roja y el Congreso de la República[33].

Iniciativas previas

En 2014, el señor vicealmirante Javier Bravo Villarán escribió el artículo "Gran Almirante del Perú don Miguel Grau Seminario, precursor del derecho internacional humanitario", publicado en la segunda edición de la *Revista de Marina*, pp.51-55.

En el artículo detalla que el 10 de abril de 1994 se inauguró la avenida Almirante Miguel Grau en Kendall, en la ciudad de Miami, Estados Unidos de Norteamérica. En esa avenida se colocó un busto del Gran Almirante del Perú con la siguiente inscripción "[...] Inmortal Warrior of the Pacific Sea. Honorable man. Congressman of the Republic of Peru. Pioneer of Human Rights in the Americas [...]".

En el mismo artículo propone que se profundice el tema y se busque "el reconocimiento formal tanto nacional como internacional de este singular matiz de la personalidad del Almirante Grau".

Por otro lado, durante el mismo año, la Asociación Nacional PROMARINA propuso un proyecto de ley que declarase a Grau como "Precursor Calificado del Derecho Internacional Humanitario en el Combate Marítimo"[34].

---

33. Resolución Suprema 062-2008-JUS, del 24 de abril de 2008.
34. *ANDINA*, "Proponen declarar a Miguel Grau Precursor Calificado del Derecho Internacional Humanitario", 3 de setiembre del 2014. LA REPUBLICA. "Piden reconocer a Grau como icono de paz y precursor humanitario, 24 de agosto del 2014.

Postura de la Organización de Estados Americanos

La Asamblea General de la Organización de Estados Americanos, a través de la Resolución AG/RES 1944 (XXXIII-O/03), Promoción y Respeto del Derecho Internacional Humanitario, del 10 de junio del 2003, insta a los Estados Miembros a que adopten las medidas necesarias para poner en práctica a nivel nacional las normas contenidas en los instrumentos de derecho internacional humanitario de los que sean parte incorporando la asistencia técnica, según corresponda, del Comité Internacional de la Cruz Roja, y a que den la mayor difusión posible del Derecho Internacional Humanitario entre toda la población, en particular entre las Fuerzas Armadas, incluyéndolos en las doctrinas, manuales y programas oficiales de instrucción[35].



Busto en homenaje al Gran Almirante del Perú Miguel Grau, en Miami, Estados Unidos de América.

35. MINISTERIO DE DEFENSA DEL PERÚ. Los derechos humanos y el derecho internacional humanitario. S.f. [Consulta: 16 de diciembre de 2017]. Disponible en: https://www.mindef.gob.pe/informacion/documentos/ddhh_a.pdf

II. Análisis

Considerando el Derecho en el contexto en el cual Miguel Grau desarrolló la campaña naval durante la guerra de 1879, puede deducirse y confirmarse que Miguel Grau estuvo acorde con "el espíritu del siglo" en lo que se refiere a los funestos resultados que produce la guerra.

La Convención de Ginebra de 1864, a la que el Perú recién se adhirió en 1880, se enmarca dentro del Derecho internacional positivo del contexto histórico en el que se desarrolló la Guerra entre el Perú y Bolivia contra Chile iniciada en 1879. En ese espacio-tiempo, la actitud de Grau se enmarcó en lo referido a que "ningún Estado que no sea salvaje le sería lícito seguir una conducta bárbara, contraria a los usos de los pueblos cultos; porque los pueblos están obligados a someterse a los principios y reglas de conducta que la razón prescribe".

Como anota Fernando María de Lasala, la I Convención de Ginebra no era aplicable más que a los heridos y enfermos de las fuerzas armadas terrestres en campaña, sin referencia alguna a las fuerzas navales y a la guerra marítima. En otras palabras, no se consideró el ámbito marítimo de la guerra.

El Perú recién se adhirió a la Convención para la Adaptación a la Guerra Marítima de los Principios de la Convención de Ginebra de 1864 del 29 de julio de 1899 en La Haya el 24 de noviembre de 1903, 24 años después de la muerte de Miguel Grau, en la campaña naval en la que participó.

Es desde esta fecha (24 de noviembre de 1903) que el Perú cuenta por primera vez con un marco legal codificado que ordena jurídicamente la guerra marítima, tomando como base la Convención de Ginebra de 1864.

Sin embargo, al parecer el Perú habría obviado un aspecto legal respecto a la base normativa sobre la cual se adhirió a la Convención de Ginebra del 20 de octubre de 1868.

Sobre este tema, el Perú aceptó, el 2 de mayo de 1879, las conclusiones de la Convención (Adicional) de Ginebra del 20 de octubre de 1868 que ampliaban las del Convenio de 1864, pero, al no ser ratificado, no entró en vigencia. Es recién a partir de 1880 que el Perú estuvo formalmente adherido a la Convención de Ginebra del 22 de agosto de 1864, que no consideraba el aspecto de la guerra naval.

En ese sentido, parece que la organización de la Junta Central de Ambulancias Civiles de la Cruz Roja en el Perú, creada por el Gobierno peruano el 17 de abril

de 1879, basado en la Convención de Ginebra del 20 de octubre de 1868, tuvo un marco jurídico no vigente, por no decir inexistente.

En el aspecto operativo de la campaña naval, específicamente en las 11 instrucciones que el Ministro de Guerra y Marina entregó a Miguel Grau Seminario, no se mencionan ni se hace referencia a la Convención de Ginebra de 1864 ni a la de 1868. Sin embargo, en el párrafo de despedida sostiene: "En los casos no previstos en estas instrucciones, procederá usted como mejor convenga al éxito de su comisión, confiando el Supremo Gobierno en su reconocida experiencia y discreción"[36].

En los informes oficiales y particulares se destaca la labor de rescate de los náufragos de la *Esmeralda* por orden del comandante del *Huáscar*, capitán de navío Miguel Grau Seminario, de la toma de prisioneros, del buen trato a los prisioneros, del entierro de los muertos y de las atenciones que se les brindaron.

Esto encaja perfectamente con los artículos VIII y IX de la Convención de La Haya del 29 de julio de 1899, a la que el Perú se adhirió en 1903, 24 años después del combate naval de Angamos.

En este acontecimiento puede observarse que Grau no buscó infligir daño al componente humano de la guerra, sino al material que servía a este como arma. Separó con claridad tanto al enemigo capaz de responder al ataque como al enemigo rendido y presto a rendirse, que pasaba a ser prisionero de guerra.

Sobre este tema, vale citar a Kenneth Waltz (2013), quien sostuvo que "Los individuos participan de la guerra porque son miembros de los Estados. Ésta es la posición de Rousseau, quien argumenta que si la guerra solamente es posible entre tales seres morales [Estados], entonces los beligerantes no tienen pleito con los individuos individuales. Un Estado hace la guerra a otra Estado"[37].

Esta distinción que Grau realiza en pleno combate evidencia una personalidad que mantiene la razón sobre la emoción y el sentimiento. De hecho, se observa que controla la situación y ánimos para evitar la pérdida innecesaria de vidas. Logró desarrollar y ejecutar, como comandante de su buque, el "talento y coraje" de los tres elementos morales de la famosa trinidad de Clausewitz.

En palabras de Raymond Aron, "el genio del comandante une en sí cualidades aparentemente opuestas [...] Él resuelve problemas cuya complejidad

36. ARCHIVO HISTÓRICO DE MARINA. Instrucciones del ministro de Guerra y Marina al capitán de navío Miguel Grau Seminario. 15 de mayo de 1879.
37. WALTZ, Kenneth. *El Hombre, el Estado y la guerra*. Un análisis teórico. CIDE-México D.F. 2013, p. 193.

desconciertan a las grandes mentes y por lo tanto, a pesar de todo, presenta una de las más grandes y nobles expresiones de humanidad"[38].

El Monseñor José Antonio Roca y Boloña, quien en este periodo era el presidente de la Junta Central de Ambulancias Civiles de la Cruz Roja en el Perú, llegó a tantear una explicación en el orden moral del comportamiento de Miguel Grau en combate, momento común en el que la humanidad tiende a expresar las primitivas y bárbaras acciones producto del instinto de supervivencia.

Para Roca y Boloña, la razón fundamental de la ética correcta de Grau se debe a su profunda fe cristiana[39], ergo, a los principios de derecho natural[40].

El reconocimiento formal por parte del Estado Peruano al Gran Almirante del Perú Miguel Grau Seminario como "pionero del derecho internacional humanitario de la guerra en el mar" va acorde y promueve lo estipulado por la Asamblea General de la Organización de Estados Americanos, a través de la Resolución AG/RES 1944 (XXXIII-O/03), Promoción y Respeto del Derecho Internacional Humanitario, del 10 de junio del 2003, así como en lo sostenido en los puntos 2, 3 y 4 de las funciones de la CONADIH.

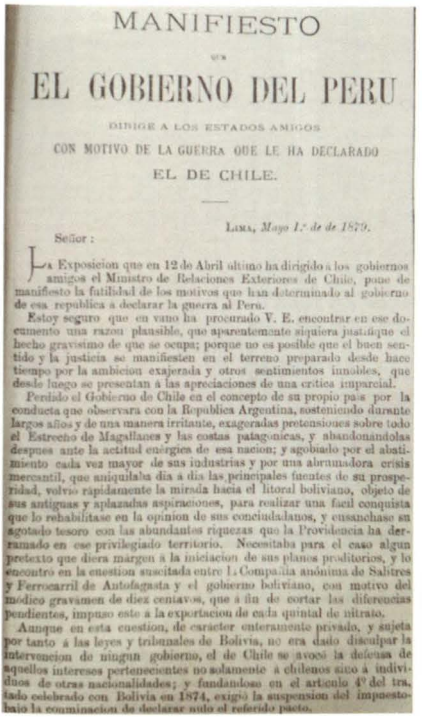
Si se considera que la palabra *precursor* significa "que precede a otra persona o cosa, generalmente anunciándola o haciéndola posible"[41] y la palabra *pionero*, "persona que da los primeros pasos en alguna actividad humana", se observa que la naturalidad de Grau en el combate, sus principios éticos, su fe cristiana y su valoración de la vida humana le permitieron sobreponerse a los instintos primitivos de supervivencia generados durante el combate. Así, diferenció al combatiente del no combatiente, respetó la integridad humana de los prisioneros, rescató a náufragos que fueron enemigos, destruyó el material bélico del adversario evitando la pérdida de vidas humanas, devolvió prendas de valor de los contrarios que fallecieron en combate

38. SUMIDA, Jon Tetsuro. *Decoding Clausewitz. A New Approach to On War*. Kansas: University Press of Kansas. 2008, p. 43.

39. "Guerrero cristiano. Hombre de fe, toda su confianza se cifraba en Dios. A él atribuía el buen éxito de sus arriesgadas empresas [...] De ahí nacía aquella imperturbable serenidad en medio de los mayores peligros [...] y le dejaba en aptitud de aprovechar todas las ventajas de su pericia, aun en aquellos momentos en que lo recio y arriesgado del combate suele desconcertar los espíritus de mejor temple [...] tierno con el herido, con el vencido, generoso consolador de la viuda, remediador del cautivo". PUENTE CANDAMO, José A. de la. *Miguel Grau*. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 2003, pp. 479-480.

40. "Conjunto de reglas de conducta promulgado por Dios al linaje humano por medio de la recta razón. Estas reglas no están escritas en un código: el hombre llega a conocerlas estudiando atentamente su naturaleza y su fin". GARCÍA CALDERÓN, op. cit., p. 722.

41. REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. Precursor. [Consulta: 30 de octubre de 2017]. Disponible en: http://dle.rae.es/?w=precursor. http://dle.rae.es/?w=pionero



MANIFIESTO

DE

EL GOBIERNO DEL PERU

DIRIGE A LOS ESTADOS AMIGOS

CON MOTIVO DE LA GUERRA QUE LE HA DECLARADO

EL DE CHILE.

Lima, *Mayo 1.° de de 1879.*

Señor:

La Exposicion que en 12 de Abril último ha dirigido á los gobiernos amigos el Ministro de Relaciones Exteriores de Chile, pone de manifiesto la futilidad de los motivos que han determinado al gobierno de esa república á declarar la guerra al Perú.

Estoy seguro que en vano ha procurado V. E. encontrar en ese documento una razon plausible, que aparentemente siquiera justifique el hecho gravísimo de que se ocupa; porque no es posible que el buen sentido y la justicia se manifiesten en el terreno preparado desde hace tiempo por la ambicion exajerada y otros sentimientos innobles, que desde luego se presentan á las apreciaciones de una crítica imparcial.

Perdido el Gobierno de Chile en el concepto de su propio país por la conducta que observara con la República Argentina, sosteniendo durante largos años y de una manera irritante, exageradas pretensiones sobre todo el Estrecho de Magallanes y las costas patagónicas, y abandonandolas despues ante la actitud enérgica de esa nacion; y agobiado por el abatimiento cada vez mayor de sus industrias y por una abrumadora crisis mercantil, que aniquilaba dia á dia las principales fuentes de su prosperidad, volvió rápidamente la mirada hacia el litoral boliviano, objeto de sus antiguas y aplazadas aspiraciones, para realizar una facil conquista que lo rehabilitase en la opinion de sus conciudadanos, y ensanchase su agotado tesoro con las abundantes riquezas que la Providencia ha derramado en ese privilegiado territorio. Necesitaba para el caso algun pretexto que diera margen á la iniciacion de sus planes piraticos, y lo encontró en la cuestion suscitada entre la Compañia anónima de Salitres y Ferrocarril de Antofagasta y el gobierno boliviano, con motivo del módico gravámen de diez centavos, que á fin de cortar las diferencias pendientes, impuso este á la exportacion de cada quintal de nitrato.

Aunque en esta cuestion, de carácter enteramente privado, y sujeta por tanto á las leyes y tribunales de Bolivia, no era dado disculpar la intervencion de ningun gobierno, el de Chile se avocó la defensa de aquellos intereses pertenecientes no solamente á chilenos sino á individuos de otras nacionalidades; y fundandose en el artículo 4° del tratado celebrado con Bolivia en 1874, exigió la suspension del impuesto bajo la conminacion de declarar nulo el referido pacto.

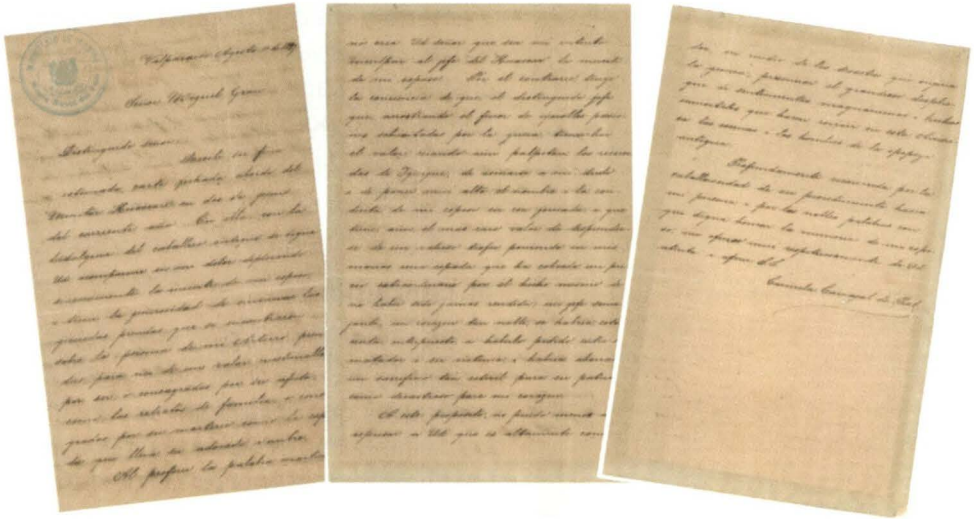
Manifiesto que el Gobierno del Perú dirige a los Estados amigos con motivo de la guerra que le ha declarado el de Chile (El Peruano, martes 27 de mayo de 1879)

y enterró a los contrincantes. De esta forma, marcó un modo civilizado y cristiano de hacer la guerra en la mar, cumpliendo normas no aceptadas ni vigentes por el Derecho internacional hasta 1899.

III. Conclusiones

El Gran Almirante del Perú Miguel Grau Seminario reúne condiciones reales y verificables que evidencian su respeto por la integridad de la vida humana de los combatientes, no combatientes y civiles durante la campaña naval que lideró durante el conflicto internacional de 1879.

Grau evidencia cualidades comprobables para ser reconocido como un *pionero* de la rama del derecho internacional denominada derecho internacional humanitario, específicamente como **"Pionero del Derecho Internacional Humanitario de la guerra en el mar"**.



Cartas de Carmela Carvajal de Prat dirigida a Miguel Grau (Agosto, 1879). Archivo Histórico de Marina.

Bibliografía

- ARCHIVO HISTÓRICO DE MARINA. Instrucciones del ministro de Guerra y Marina al capitán de navío Miguel Grau Seminario. 15 de mayo de 1879.
- BOLETÍN DE LA GUERRA DEL PACÍFICO. Santiago de Chile, 1879.
- BUGNION, François. El derecho de Ginebra y el derecho de La Haya. En: Revista Internacional de la Cruz Roja. 2001 [Consulta: 16 de diciembre de 2017]. Disponible en: https://www.icrc.org/spa/resources/documents/misc/5tdqeh.htm
- BRAVO Villaran, Javier. "Gran Almirante del Perú don Miguel Grau Seminario precursor del derecho internacional humanitario". *Revista de Marina*, segunda edición pp. 51-55.
- CARVAJAL Pareja, Melitón. La República 1879 a 1883. En: Historia Marítima del Perú. Tomo XI, volumen 1. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 2004.
- CENTRO NAVAL DEL PERÚ. Correspondencia general de la Primera División Naval bajo el mando del comandante don Miguel Grau, comandante del Huáscar. Callao: Centro Naval del Perú. 1978.
- COMITÉ INTERNACIONAL DE LA CRUZ ROJA. Convenio de Ginebra del 22 de agosto de 1864 para el mejoramiento de la suerte de los militares heridos en los ejércitos en campaña. [Consulta: 16 de diciembre de 2017]. Disponible en: https://www.icrc.org/spa/resources/documents/treaty/treaty-1864-geneva-convention-1.htm
- CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Archivo Digital de la Legislación del Perú. [Consulta: 3 de noviembre de 2017]. Disponible en: http://www.leyes.congreso.gob.pe/Documentos/Leyes/00104.pdf
- DE LA PUENTE CANDAMO, José. Miguel Grau. Lima. Instituto de Estudios Historicos-Maritimos del Perú. 2003.
- DE LA SALA Samper, Fernando María. La protección a los heridos, enfermos y náufragos de las fuerzas armadas en campaña. Zaragoza: Universidad de Zaragoza. 1964.

- DICCIONARIO DEL ESPAÑOL JURÍDICO. Derecho internacional humanitario. [Consulta: 30 de octubre de 2017]. Disponible en: http://dej.rae.es/#/entry-id/E99130
- GARCÍA CALDERÓN, Francisco. Diccionario de la legislación peruana. Tomo I y II. Lima, París: En los Departmentósitos del autor. 1879.
- MARINA DE GUERRA DEL PERÚ. Diario de Bitácora del monitor Huáscar. Lima: Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos e Información de la Marina. 2005.
- MINISTERIO DE DEFENSA DEL PERÚ. Los derechos humanos y el derecho internacional humanitario. S.f. [Consulta: 16 de diciembre de 2017]. Disponible en: https://www.mindef.gob.pe/informacion/documentos/ddhh_a.pdf
- MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES DEL PERÚ. Tratados, convenciones y acuerdos vigentes entre el Perú y otros Estados. Instrumentos multilaterales. Tomo II. Lima: Imprenta Torres Aguirre. 1936.
- PICTET, Yves; SWINARSKI, Christophe, y ZIMMERMANN, Bruno (Eds.). Comentario de los Protocolos del 8 de junio de 1977 adicionales a los Convenios de Ginebra del 12 de agosto de 1949. Tomo I. Ginebra: Comité Internacional de la Cruz Roja. 2000.
- REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. Precursor. [Consulta: 30 de octubre de 2017]. Disponible en: http://dle.rae.es/?w=precursor. http://dle.rae.es/?w=pionero
- SUMIDA, Jon Tetsuro. Decoding Clausewitz. A New Approach to On War. Kansas: University Press of Kansas. 2008.
- SWINARSKI, Christophe. Introducción al derecho internacional humanitario. San José: Escuela Superior de Guerra Naval del Perú. 1984.
- WALTZ, Kenneth. El Hombre, el Estado y la guerra. Un análisis teórico. CIDE-México D.F. 2013.



Miguel Grau Seminario.
Fotografía Daniel Giannoni.
Colección Mariloli
Camarero Cisneros.


171

La Antártida y la relevancia de su marco normativo

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



RESUMEN
El artículo presenta los acuerdos y tratados internacionales relacionados con la Antártida de los que el Perú es parte, detalla los avances científicos realizados por las expediciones peruanas, comenta el Código Polar y analiza la intervención de la Marina de Guerra del Perú en la Política Nacional Antártica.

PALABRAS CLAVE
Antártida, Autoridad Marítima Nacional, Código Polar, hidrografía, Tratado Antártico, Marina de Guerra del Perú, Organización Marítima Internacional.

ABSTRACT
The article presents the agreements and international treaties related with the Antarctic which Peru is part of. It details the scientific advances done by Peruvian expeditions. It mentions the Polar Code and analyzes the intervention of the Peruvian Navy in the Antarctic National Policy.

KEYWORDS
Antarctic, National Maritime Authority, Polar Code, Hydrography, Antarctic Treaty, Peruvian Navy, International Maritime Organization.

1. Introducción

Una de las misiones de la Marina de Guerra del Perú consiste en cumplir con las políticas del Estado Peruano en asuntos antárticos, establecidas en la Ley de la Marina de Guerra del Perú, que fue promulgada por el Congreso de la República[1]. En este contexto, el presente artículo aspira a intensificar los nexos del lector con la Antártida, como ecosistema único y extraordinario. De la misma forma, presenta hechos históricos, como la firma del Tratado Antártico en 1959, del cual el Estado Peruano es miembro consultivo. Por tal motivo, es tarea interinstitucional ejercer presencia en la también denominada Terra Australis, mediante la Base Antártica Machu Picchu y los cruceros antárticos.

1. CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Ley de la Marina de Guerra del Perú. 9 de diciembre de 2012. Decreto Legislativo 1138, Diario Oficial *El Peruano*, Normas Legales.

• Artículo recibido el 14 de setiembre de 2017, aprobado para su publicación el 28 de setiembre de 2017

El Perú, consciente de ser un país que basa sus principales ingresos económicos en la minería y la pesca, debe acreditar interés científico y territorial en la Antártida, para cuando llegue el momento de explotar los recursos que ofrece este territorio; claro está, con el debido respeto por el ecosistema marino y costero, bajo los parámetros de sostenibilidad y normas internacionales. Al respecto, se analizará el Código Polar, promulgado por la Organización Marítima Internacional y que entró en vigencia en 2017.

Finalmente, se expondrá la participación de la Marina de Guerra del Perú en la Política Nacional Antártica, "cuyo propósito es impulsar el fortalecimiento de la presencia del Perú en el continente blanco y la cooperación internacional en el marco del Tratado Antártico"[2]. Estas acciones deben ser realizadas priorizando la preservación del medio ambiente y la investigación científica en temas como oceanografía, hidrografía, geología, meteorología y biología marina, a fin de que el ciudadano peruano esté debidamente compenetrado de sus intereses importantes y legítimos en el continente blanco.

2. Antártida

¿Es posible imaginar un continente sin la presencia del hombre? Se trata de un inmenso territorio cubierto por una capa de hielo inacabable, dominado por un clima agresivo con temperatura promedio de –17 °C y "que el 21 de julio de 1983 soportó la temperatura más baja registrada en la historia de la tierra, –89,3 °C", según informe de la Armada Española[3].

La Antártida es la continuación de la cordillera de los Andes, "un paraíso único e intangible considerado el sitio más frío del planeta"[4], hogar de una variada fauna compuesta por aves marinas como albatros, gaviotas y preteles, o como los pingüinos, que se dividen en dos géneros, *Aptenodytes*, conformados por los pingüinos emperador y real, y el género *Pygosceles*, que incluye las especies barbijo, pingüino de adelia, papua, penacho amarillo y macaroni. También es hábitat de mamíferos acuáticos como las focas elefante, las ballenas jorobadas y las ballenas azules. El centro de gravedad de la cadena trófica de este grandioso ecosistema es la especie *Euphausia superba*, conocida como krill, un

2. PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA. Decreto Supremo 014-2014-RE que aprueba la Política Nacional Antártica. Normas Legales, Diario Oficial *El Peruano*. 14 de marzo de 2014.
3. ARMADA ESPAÑOLA. La Antartida: contiente helado. Especiales. 2017. [Consulta: 10 de enero de 2017]. Disponible en: http://www.armada.mde.es/ArmadaPortal/page/Portal/ArmadaEspannola/conocenos_especiales/prefLang_es/06_aniversarios--09_xx-annos-campanna-antartica--02_tratado
4. GUERRERO, Alejandro. *Antartida, Terra Australis*. 1998. [Consulta: 10 de enero de 2017]. Disponible en: https://www.youtube.com/watch?v=TFXWIwbfVvQ

pequeño crustáceo que mide entre 3 y 5 centímetros de longitud y que existe en abundancia en las aguas antárticas.



Pingüino de Barbijo, caracterizado por la línea que aparenta una carrillera de gorra militar en la cabeza. Fuente: Artentavis.Org.

Resulta increíble que hasta antes del Tratado Antártico, firmado en 1959, el hombre cazaba de forma indiscriminada ballenas y focas para procesarlas y transformarlas en aceite animal. Unas 15 000 ballenas al año y un número incalculable de focas eran asesinadas en los mares de la Antártida[5]. Hoy solo quedan las fábricas abandonadas en la isla Decepción.

La Antártida, llamada también Antártica, debe su nombre a los antiguos geógrafos griegos, quienes, en 500 a.C., utilizando su poder de deducción, afirmaron que la Tierra era una esfera que giraba sobre un eje que pasaba por los Polos Norte y Sur, desde el Polo Norte. Ellos podían observar la constelación de la osa menor, que contiene la estrella polar, por lo que la bautizaron con el nombre de Arktikos (en español, Ártico), que se relaciona con la expresión "de la osa", mientras que al polo sur se le consideró la expresión opuesta, *antarktikos*, que significa, "sin osos".



Focas viviendo libres en la isla Decepción, en el mismo lugar donde en el siglo pasado, miles de animales fueron asesinados y procesados para extraer aceite animal. Fuente: Luciano Napolitano.

El Tratado Antártico es uno de los más exitosos e importantes acuerdos diplomáticos de la historia. Nos demuestra que es posible trabajar juntos por preservar el medio

5. Ibíd.

ambiente. Fue firmado en Washington por los mismos 12 países que entre 1957 y 1958 realizaron investigaciones científicas en la Antártida y sus alrededores, durante el denominado Año Geofísico Internacional. El tratado entró en vigencia en 1961. A la fecha, 53 Estados son parte del acuerdo. Desde 1981, el Perú es uno de los 29 miembros consultivos. Para tener esa condición, debe demostrar interés mediante acciones, como la instalación de una estación antártica o el envío de expediciones científicas.

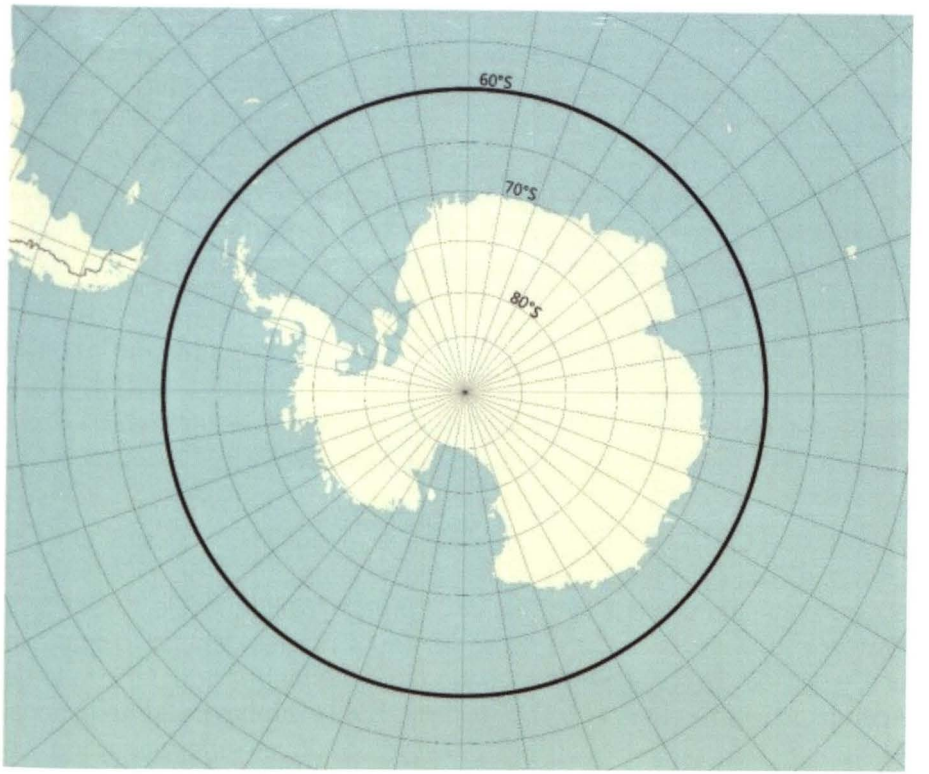
El Tratado Antártico[6] reconoce que es interés común de toda la humanidad que la Antártida sea utilizada para fines pacíficos y científicos, y que no llegue a ser objeto de discordia internacional. En concordancia con ello, se prohibió la instalación de bases militares y la realización de operaciones de fuerzas armadas. No se imposibilitó el empleo de personal y equipo militar para investigaciones científicas u otro fin pacífico. El acuerdo estimula la cooperación entre los Estados contratantes y las Organizaciones Especializadas de las Naciones Unidas, como la Organización Marítima Internacional (OMI).

Argentina, Australia, Chile, Francia, Noruega, Nueva Zelanda y el Reino Unido tienen reclamos territoriales sobre la Antártida. Al respecto, el Tratado Antártico indica de manera literal que "Ningún acto o actividad que se lleve a cabo mientras el presente Tratado se halle en vigencia constituirá fundamento para hacer valer, apoyar o negar una reclamación de soberanía territorial en la Antártida, ni para crear derechos de soberanía en esta región". Además, sostiene que no se harán nuevas reclamaciones territoriales ni se ampliarán reclamaciones anteriores, mientras el tratado se encuentre en vigencia.

3. Código Polar

A partir del 1 de enero de 2017 entró en vigor el Código Polar[7], cuyo objetivo es normar la seguridad de las operaciones de los buques que navegan en las aguas árticas y antárticas, así como la protección del medio ambiente polar. Su ámbito de aplicación en la zona antártica es el continente y sus aguas, hasta la latitud 60° Sur.

6. TRATADO ANTÁRTICO. Washington, 1 de diciembre de 1959. [Consulta: 10 de enero de 2017]. Disponible en: http://www.inae.gob.ec/wp-content/uploads/2016/02/tratado_antartico.pdf
7. COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO. Código Internacional para los Buques que Operen en Aguas Polares, Codigo Polar. [Consulta: 10 de enero de 2017]. Disponible en: http://www.imo.org/es/MediaCentre/HotTopics/polar/Documents/Pages%20from%20MEPC%2068-21-Add.1.pdf



Ámbito de aplicación del Código Polar en la zona antártica. Fuente: Comité de Protección del Medio Marino. Código Internacional para los Buques que Operen en Aguas Polares, Codigo Polar.

Los buques que navegan en estas regiones están expuestos a riesgos causados por diversos factores, como el hielo, que puede perjudicar la estructura del casco, la estabilidad, la navegación y el trabajo en cubierta. Por otro lado, las bajas temperaturas afectan el ambiente de trabajo, la *performance* laboral del personal, el funcionamiento de los sistemas y el tiempo de supervivencia. Asimismo, las altas latitudes pueden producir efectos en los sistemas de navegación y las comunicaciones.

El Código está estructurado en dos partes. La primera, relativa a las medidas de seguridad, norma el empleo del Manual de Operaciones de Aguas Polares y dicta disposiciones sobre la estructura de los buques. Por ejemplo, todos los botes salvavidas deben ser parcial o totalmente cerrados, el personal debe tener trajes con protección térmica, el buque debe contar con medios para eliminar el hielo derretido, la lluvia congelante, la nieve y la condensación.

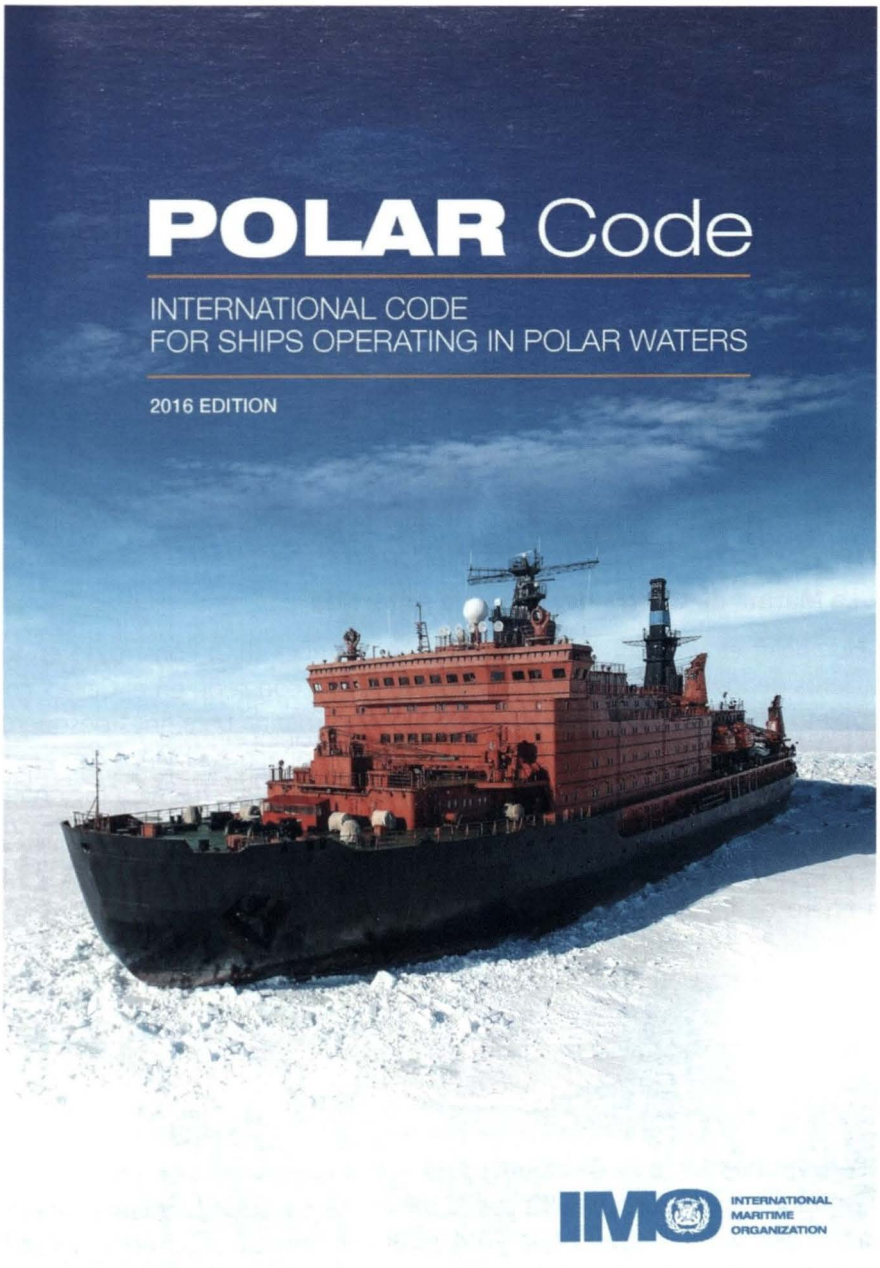
El buque también debe mantener la estabilidad cuando haya acumulación de hielo y debe ser capaz de resistir cargas estructurales generales y locales. Además, debe contar con equipos de protección contra incendios que puedan operar a bajas temperaturas y poder ser manipulados por personal que lleve indumentaria voluminosa. Finalmente, el puente de comando debe contar con medios para recibir la información sobre las condiciones del hielo para la seguridad de la navegación, y estar equipado con sistemas de comunicaciones ideales, además de cumplir con los requisitos de dotación y formación de las tripulaciones.

La segunda parte del Código dispone las medidas de prevención de la contaminación, por hidrocarburos, por sustancias nocivas liquidas transportadas a granel, por aguas sucias de los buques y por las basuras de los buques.

La implementación del Código Polar está motivada por una tendencia de aumento de buques que navegan en aguas polares para fines comerciales y turísticos. Este nuevo Código profundiza lo mundialmente normado en el Convenio para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974 (Solas) y el Convenio para prevenir la Contaminación por los Buques de 1973 y 1978 (Marpol). Los buques que operen en las aguas polares deberán contar con un Certificado de Buque Polar otorgado por la Administración del Estado de Abanderamiento o por una Sociedad Clasificadora miembro de la International Association of Classification Societies (IACS). Los buques serán clasificados en tres categorías: categoría A, buque proyectado para navegar en aguas polares, en, como mínimo, hielo medio del primer año, que puede incluir trozos de hielo viejo; categoría B, buque proyectado para navegar en aguas polares, en, como mínimo, hielo delgado del primer año, que puede incluir trozos de hielo viejo; y categoría C, buque proyectado para operar en aguas libres o en condiciones de hielo menos rigurosas que las categorías A y B. El hielo del primer año se define, según la Nomenclatura de la OMM del Hielo Marino[8], como "el hielo marino de no más de un invierno de antigüedad que se forma a partir de hielo joven, de un espesor entre 0,3 metros y 2 metros".

El código genera un marco normativo de carácter obligatorio a los buques que naveguen en aguas polares, que el Estado Peruano deberá cumplir cuando el BAP Carrasco, recientemente incorporado a la Marina de Guerra del Perú, curse las aguas antárticas durante los cruceros científicos.

8. SERVICIO DE HIDROGRAFÍA NAVAL. Nomenclatura de la OMM del hielo marino (WMO/OMM/BMO). 2017. [Consulta: 10 de enero de 2017]. Disponible en: http://www.hidro.gov.ar/Smara/glacio/generalidades.asp



Portada del Código Polar. Fuente: Portal Web de la OMI.



BIC *Humboldt* fondeado frente a la isla Rey Jorge. Fuente: *El Comercio*.

4. La Marina de Guerra del Perú y la Antártida

El *Humboldt* es un buque de investigación científica (BIC) construido en los astilleros de los Servicios Industriales de la Marina con sede en el Callao, con el objeto de realizar investigación de la biomasa marina para fines pesqueros del Instituto del Mar del Perú. Es operado por personal de la Marina de Guerra del Perú mediante un convenio interinstitucional. En 1987, fue acondicionado para realizar navegaciones en aguas polares, con el propósito nacional de que el Perú obtenga acreditación como Estado Consultivo del Tratado Antártico.

En enero de 1988, zarpó del Callao la primera expedición a la Antártida a bordo del BIC *Humboldt*, bajo el comando del entonces capitán de navío Jorge Brousset, quien relató "que el buque no había sido diseñado para navegar en aguas antárticas; sin embargo, fue modificado y reforzado con planchas para aumentar el espesor [y se le hicieron] ajustes al timón para evitar que no se trabe con el hielo. Gracias al arrojo de los marinos peruanos de ese entonces, se cumplió con éxito la misión"[9].

El Perú, en relación con los objetivos de la Política Nacional Antártica, realizó la segunda expedición en 1989, con la misión de construir la Estación Machu Picchu. Desde entonces y hasta 2014, el BIC Humboldt organizó 13 expediciones a la Antártida.

9. GARCÍA, Luis. Las impresionantes expediciones del Humbolt en la Antartida. [Consulta: 10 de enero de 2017]. Disponible en: http://elcomercio.pe/peru/impresionantes-expediciones-humboldt-antartida-418405



BAP *Carrasco*, 5000 toneladas de desplazamiento con capacidad de albergar 50 tripulantes y 60 científicos. Fuente: Portal web de la Universidad de Piura.

En la actualidad, la Marina de Guerra del Perú determinó la necesidad de optimizar su labor en este campo, por lo que, como corolario de una gran gestión, ejecutó el proyecto de inversión pública denominado "Mejoramiento de la investigación oceanográfica de la Marina de Guerra del Perú en el dominio marítimo y la Antártida". El resultado de ese proceso fue la construcción de un buque con capacidad polar en los astilleros navales Freire, ubicados en el puerto de Vigo, Reino de España. Se denominó BAP Carrasco. Debe el nombre al contralmirante Eduardo Carrasco Toro (1779-1865), notable investigador y pionero de la hidrografía[10].

El BAP *Carrasco* fue incorporado a la Marina de Guerra del Perú en mayo del presente año. Esta moderna unidad cuenta con diversos laboratorios para investigación científica, como geología marina y oceanografía, además de equipos hidrooceanográficos de moderna tecnología. La adquisición de esta flamante unidad ha despertado el interés de instituciones de otros países para firmar convenios de investigación con el Perú, debido a que el BAP *Carrasco* es uno de los más modernos buques científicos con capacidad polar a nivel mundial.

10. GARCÍA, 4 de mayo de 2017, op. cit.

4. Conclusión

El Perú, en su condición de país marítimo, andino, amazónico, bioceánico y con presencia en la Antártida, cuenta con experiencia en el ámbito antártico, certificada por muchas travesías en los confines de la Tierra. No obstante, la Marina de Guerra del Perú, mediante la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, la Autoridad Marítima Nacional, y de conformidad con la normativa internacional, debe velar por que sus unidades cumplan las disposiciones en aguas polares, manteniendo estricta observancia de las certificaciones tanto de seguridad como de protección del medio ambiente polar.



La explicación de por qué aumenta el hielo marino en la Antártida y se pierde en el Ártico.

Bibliografía

- ARMADA ESPAÑOLA. La Antártida: contiente helado. Especiales. 2017. [Consulta: 10 de enero de 2017]. Disponible en: http://www.armada.mde.es/ArmadaPortal/page/Portal/ArmadaEspannola/conocenos_especiales/prefLang_es/06_aniversarios--09_xx-annos-campanna-antartica--02_tratado
- COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO. Código Internacional para los Buques que Operen en Aguas Polares, Codigo Polar. [Consulta: 10 de enero de 2017]. Disponible en: http://www.imo.org/es/MediaCentre/HotTopics/polar/Documents/Pages%20from%20MEPC%2068-21-Add.1.pdf
- CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Ley de la Marina de Guerra del Perú. 9 de diciembre de 2012. Decreto Legislativo 1138, Diario Oficial *El Peruano*, Normas Legales.
- GARCÍA, Luis. Las impresionantes expediciones del Humbolt en la Antartida. 4 de mayo de 2017. [Consulta: 10 de enero de 2017]. Disponible en: http://elcomercio.pe/peru/impresionantes-expediciones-humboldt-antartida-418405
- GARCÍA, Luis. ¿Por qué se nombró *Carrasco* al nuevo buque de la Marina? 3 de mayo de 2017. [Consulta: 10 de enero de 2017]. Disponible en: http://elcomercio.pe/peru/nombro-carrasco-nuevo-buque-marina-418210
- GUERRERO, Alejandro. *Antartida, Terra Australis*. 1998. [Consulta: 10 de enero de 2017]. Disponible en: https://www.youtube.com/watch?v=TFXWIwbfVvQ
- PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA. Decreto Supremo 014-2014-RE que aprueba la Política Nacional Antártica. Normas Legales, Diario Oficial *El Peruano*. 14 de marzo de 2014.
- SERVICIO DE HIDROGRAFÍA NAVAL. Nomenclatura de la OMM del hielo marino (WMO/OMM/BMO). 2017. [Consulta: 10 de enero de 2017]. Disponible en: http://www.hidro.gov.ar/Smara/glacio/generalidades.asp
- TRATADO ANTÁRTICO. Washington, 1 de diciembre de 1959. [Consulta: 10 de enero de 2017]. Disponible en: http://www.inae.gob.ec/wp-content/uploads/2016/02/tratado_antartico.pdf




F
Pour
le Me„
rite

Submarinos alemanes en la I Guerra Mundial: revolución en la estrategia de guerra naval

Mayor EP Alberto Castro Villa
Oficial del Ejército del Perú, licenciado en ciencias militares, bachiller en Historia, próximo magíster en Ciencias Políticas con mención en Relaciones Internacionales (PUCP). Es miembro fundador del Círculo de investigaciones Militares del Perú, grupo de investigación del Instituto Riva-Agüero. Ha publicado artículos en revistas y en diversos diarios del país y el extranjero. Ha participado en la investigación histórica militar de diversas publicaciones y como conferencista de diversos temas en diferentes eventos. Actualmente presta servicios como subdirector de la Comisión Permanente de Historia del Ejército del Perú.



RESUMEN
La I Guerra Mundial significo en el contexto histórico militar, la aparición de una serie de armas que ocasionarían un cambio en las doctrinas de guerra que se desarrollaban a nivel global hasta ese momento. El mas significativo fue la aparición de un nuevo espectro de la guerra, el aéreo. Sin embargo, tanto los campos de batalla terrestres como marítimos se vieron inmersos en orgías de sangre debido a la gran cantidad de bajas producidas por estas nuevas armas reveladas desde antes de esta guerra, pero perfeccionadas desde 1914 para adelante a velocidades inusitadas en búsqueda por ambos bandos de una pronta victoria definitiva. Una de estas nuevas armas sería el Submarino, cuya aplicación innovadora por parte del Imperio Alemán, pareció iría a darle finalmente un nuevo hegemón naval a los mares del siglo XX.

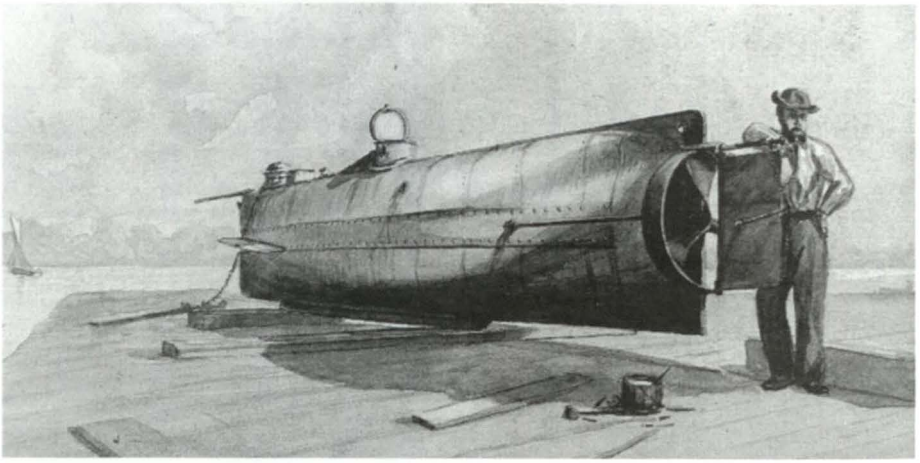
PALABRAS CLAVE
I Guerra Mundial – Doctrinas – Estrategia - Tecnología – Submarino – Armas

ABSTRACT
The First World War meant, in the historical military context, the appearance of a series of weapons that would trigger a change in the war doctrines that were developed globally up to that time. The most significant appearance of a new spectrum of war: the Aerial Warfare. However, both the terrestrial and maritime battlefields were immersed in orgies of blood, due to the great quantity of casualties produced by these new weapons unveiled even before this War, but refined from 1914 ahead in unexpected speeds, seeking both sides a prompt and definitive victory. One of these new weapons would be the submarine, whose innovative application on the side of the German Empire seemed to finally give a new naval hegemon to the Seas of the 20th Century.

KEYWORDS
First World War – Doctrines – Strategy – Technology – Submarine - Weapons

"El Submarino es el tipo de buque de guerra
del futuro para la lucha en el Mar.
¿Y que es lo que significa?
Significa que todo el fundamento
de nuestra estrategia naval tradicional
¡Se ha derrumbado!
El fundamento de nuestra estrategia era el bloqueo
¡Todas nuestras viejas ideas de estrategia
están hirviendo en el crisol!
Almirante Sir Jacky Fisher *"Memorias"* 1919

• Artículo recibido el 6 de noviembre de 2017, aprobado para su publicación el 16 de noviembre de 2017



HL HUNLEY. autor a.g. SKERRET 1902.

I. Introducción

Si bien la historiografía militar tradicional considera al *Turtle*, del científico David Bushnell, utilizado durante la guerra de independencia estadounidense entre 1775 y 1783, como el primer submarino militar, no sería sino hasta casi un siglo después, cuando por primera vez un submarino hundiría a un barco en batalla durante la Guerra de la Secesión, que esta arma mostraría su futura importancia en la guerra naval. Esto fue cuando el H.L. *Hunley* de la Marina Confederada hundió al *Housatonic* y lo envió al fondo del océano en febrero de 1864.

Lo que aquella experiencia provocaría no sería sino, además de una extraordinaria carrera naval entre las grandes potencias, sobre todo europeas, un impulso al adelanto tecnológico en este rubro armamentístico. Pese a que los franceses llevaron inicialmente la ventaja con el desarrollo del primer submarino moderno llamado *Gustave Zedé*[1], que podía navegar a ocho nudos de velocidad sumergido a 20 metros (contaban para 1901 con 23 unidades)[2], sería realmente el Imperio alemán la nación que mayor ímpetu le daría al perfeccionamiento del submarino como herramienta principal de combate inmersa dentro de la estrategia de guerra naval, con la idea primigenia de contar con una fuerza poderosa capaz de garantizar el tráfico de mercancías hacia y desde los puertos germanos[3].

1. Nombre puesto en honor al ingeniero francés creador del *Gymnote*, primer torpedo submarino autopropulsado
2. LOSADA, Juan Carlos. *De la honda a los drones. La guerra como motor de la historia.* Barcelona: Ediciones de Pasado y Presente. 2014, p. 206
3. VÁZQUEZ, Juan. Submarinos Alemanes. *U-Boote. Tropas de élite de la II Guerra Mundial.* Madrid: Susaeta Ediciones S.A. Tikal Ediciones. 2010, p.11

II. El desarrollo de las armas en la Primera Guerra Mundial

Para muchos especialistas en la investigación de las guerras y su evolución a través de la historia, la Primera Guerra Mundial constituye sin duda, un acápite aparte, sobre todo, si se toma el factor tecnológico como eje de los estudios.

Como contextualización, habría que recordar que de 1850 a 1870 se produjo la denominada Segunda Revolución Industrial, que supuso el origen de una nueva tecnología que permitió, entre otros muchos adelantos, la aparición de los buques de acero, la locomotora a vapor y el desarrollo del avión. Dichos avances fueron aplicados pronto al campo bélico, alguno de ellos de manera casi inmediata, e hicieron su aparición en las conflagraciones bélicas posteriores, como la Guerra de la Secesión, la Guerra de Crimea, la Guerra Franco-Prusiana, la primera guerra Sino-japonesa y la Guerra Ruso-japonesa. Con cada experiencia de combate incrementaban su efectividad (ergo, su letalidad), hasta llegar a un pico máximo operativo, que se daría en los campos de batalla europeos de 1914 a 1919.

Entre las diferentes armas que surgen o se desarrollan de forma vertiginosa durante este episodio histórico militar y que dieron pie a nuevos procedimientos en la forma de lucha, estuvieron la aviación de combate como una nueva dimensión de la guerra; en las fuerzas terrestres: la ametralladora, la artillería de campaña, los tanques, el lanzallamas y los gases químicos; y en las fuerzas navales: el submarino.

En su libro *Las lecciones de 1914 y la próxima guerra*, el general francés Henri Mordacq, protagonista militar de la Primera Guerra Mundial, nos dice: "La guerra submarina ha sido también una revelación de la Gran Guerra. Nadie podía sospechar en 1914 la enorme extensión que tomaría y que costaría tanto a los Aliados. Se realizó con una barbarie durante varios años demostrando todo lo que podía dar de sí"[4].

Serían los alemanes, en la etapa previa a la Gran Guerra, quienes, a través de diferentes investigaciones y pruebas, buscarían en el submarino el arma que compensara sus desventajas navales en superficie, y se convirtieron así en los grandes innovadores de los sumergibles cuando se lanzaron a su construcción. Aquí emerge la figura de un legendario oficial de la marina imperial alemana o Kaiserliche Marine, el almirante Alfred von Tirpitz.

4. MORDACQ, Henri. *Las Lecciones de 1914 y la Próxima Guerra*. Biblioteca Militar del Oficial N° 14. Ministerio de Guerra. Lima: Imprenta y Librería del Gabinete Militar, 1936, p. 224

III. La guerra submarina alemana en la Primera Guerra Mundial



Kaiser Guillermo II.

Von Tirpitz, ocuparía altos cargos en la *Kaiserliche Marine* antes y durante la Primera Guerra Mundial. Contó siempre con todo el apoyo de su emperador, el Káiser Guillermo II, quien había asegurado que el "futuro de Alemania se encuentra en el mar"[5]. Debido a su prematuro interés por la aplicación de la tecnología en el ámbito del armamento naval[6], su labor en el Comando generó varias reformas para potenciar la marina de guerra alemana. La más notable fue la construcción de 28 submarinos en los astilleros *Germaniawerft*[7] de la ciudad de Kiel hasta 1914. La armada del Káiser, por orden de Tirpitz, diseñó dos clases de submarinos: torpederos, para atacar naves enemigas, llamadas UB[8], y minadores, que dejaban minas explosivas durante su recorrido, conocidas como UC[9]. Para el final de la guerra, Alemania había construido cerca de 400 submarinos entre los dos modelos[10]. Ambos resultan ser armas altamente letales. Todo ello se basó en un plan de desarrollo estratégico naval, denominado "Plan Tirpitz" que tenía como objetivo igualar el poderío de la Royal Navy británica y quebrar de esa manera su dominio naval a nivel mundial.

5. LUDWIG, Emil. *El Kaiser Guillermo II*. Barcelona: Editorial Juventud. 1952, p. 73
6. BRAVO, German Lord John Fisher y el Almirante Alfred Von Tirpitz. Dos concepciones diferentes de cómo debía ser un Buque de Guerra capital. *Revista de Historia Naval y Marítima de Chile*. Año 2007
7. Astillero alemán, constructor de submarinos para la Marina de Guerra alemana de 1867 a 1945
8. La designación "U" se reservaba para los submarinos oceánicos de ataque. La "UB" o U-Boot de "Unterseeboot" o "buque submarino" se empleaba para designar a los submarinos costeros de ataque
9. La "UC" se empleaba para designar a los submarinos destinados a minar puertos y rutas de transporte.
10. ESLAVA, Juan. *La Primera Guerra Mundial contada para escépticos*. Barcelona: Editorial Planeta. 2ª Edición.2014, p. 90

Por un tema eminentemente presupuestal, este plan contó desde un principio con la oposición de las cabezas de las fuerzas terrestres, entre ellas el mariscal de campo Helmut von Moltke o simplemente "Moltke, el joven", quien era jefe de estado mayor del Ejército del Imperio alemán desde 1906. La relación entre ambos resultaría tirante durante toda la etapa prebélica.



Almirante Alfred von Tirpitz.

Ya para la Primera Guerra Mundial, el Káiser Guillermo II nombra a Von Tirpitz como Gran Almirante o Deutscher Großadmiral de la Kaiserliche Marine[11], lo que sin duda permitió la maximización del despliegue estratégico de la guerra submarina durante esta conflagración. El 6 de agosto de 1914, diez UB saldrían de la base de Heligoland, en una primera misión de guerra que no trajo los resultados iniciales deseados. Esto se debió al rápido hundimiento de dos de estos sumergibles, el U-13 y el U-15, por acciones de navíos y minas explosivas del enemigo. Sin embargo, a pesar de estos reveses, los submarinos consiguieron atemorizar a la Marina británica, que se vio sorprendida de que estos operasen a más de mil kilómetros de sus bases. Por ello, ordenó el Almirantazgo inglés mantener a sus grandes unidades en las seguras bases de Scapa Flow, Rosyth y Cromarty[12]. El efecto desde una perspectiva operacional psicológica había sido cumplido exitosamente, pero el verdadero cisma operativo estaba aún por venir.

11. BRAVO, op. cit.
12. VÁZQUEZ, op. cit., p.18.

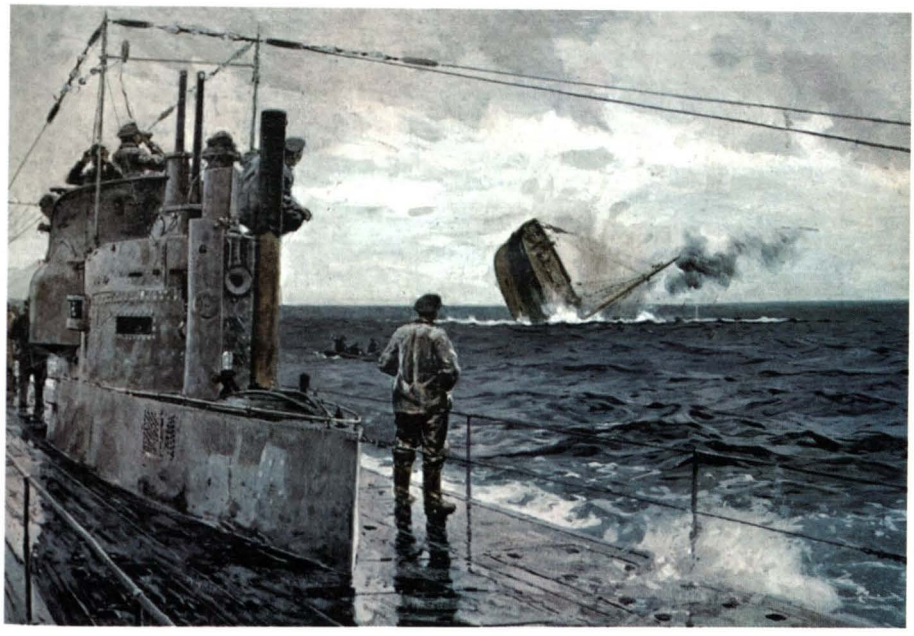
Es realmente a partir de los hechos ocurridos el 22 de setiembre de 1914 que los submarinos alemanes comenzarían a mostrar su verdadera importancia. La Sétima Escuadra de Cruceros de la Royal Navy, formada por los cruceros acorazados HMS *Cressy*, HMS *Hogue* y HMS *Aboukir*, al mando del capitán de navío John Drummond, sería literalmente hundida por el U-9 del teniente capitán alemán Otto Weddigen tras menos de dos horas de combate. Esto demostraría que el diseño de las máquinas alemanas era muy avanzado a comparación del resto, con modernos motores diésel, lo que les otorgaba mayor velocidad y mayor capacidad de su sumergimiento. Asimismo, estaban armados con un cañón y cuatro tubos lanzatorpedos. Durante los cinco primeros meses de guerra, los alemanes solo perderían cinco unidades de submarinos y obtuvieron a cambio una gran cantidad de hundimientos de todo tipo de naves enemigas[13]. Parecía caer un velo negro sobre Gran Bretaña.

IV. La respuesta inglesa

Sin embargo, como es costumbre a todo desarrollo de la potencialidad de una nueva arma, se desarrolla también de forma paralela otra u otras que sean capaces de neutralizarla o destruirla. La desesperación británica ante los incontenibles éxitos de la marina alemana, que había llegado a poner en jaque el abastecimiento de Inglaterra[14], hizo que inicialmente se diseñaran nuevas estrategias para contener la efectividad de los UB alemanes. De esta manera, se adoptaría el sistema de convoyes protegidos, que consistía en reunir grupos de mercantes bajo la protección de varios buques escoltas. La vigilancia continua que ejercían estos últimos daba pocas oportunidades a los submarinos para situarse en posición de disparo, sobre todo teniendo en cuenta que solo podían permanecer sumergidos durante un tiempo muy limitado, ya que necesitaban renovar el aire[15].

Las armas que se configurarían como armas antisubmarino serían dos creaciones inglesas que entrarían en servicio a partir de 1915 y 1916. La primera fue el denominado "buque Q"[16], que no era sino un buque mercante con un pesado armamento bien camuflado, de tal forma que el sumergible se aproximase

13. VÁZQUEZ, op.cit., p.19
14. IRIARTE, Gabriel La Gran Guerra en el aire y en los mares. Biblioteca virtual Biblioteca Luis Ángel Arango. Bogotá: Revista Credencial. 2014
15. MARTÍNEZ, Antonio. *Enciclopedia del Arte de la Guerra. Todo sobre el fenómeno de la guerra y la búsqueda de la paz*. Barcelona: Editorial Planeta. 2001, p.336
16. "Q-Boat" designado así por el puerto de Queenstown en Irlanda, desde donde salían a operaciones.



Hundimiento de buque mercante por U-BOOT.
Fuente Óleo en universidad de Innsbruck.

confiado y pudiese ser sorprendido por el rápido y certero fuego de los cañones del barco atacado. Cerca de 180 naves de varios tipos se modificaron con este propósito.

La otra arma fue la más eficaz y se le denominó como "carga de profundidad". Consistía en un cilindro cargado con explosivos entre 55 y 135 kg de TNT, diseñado de tal forma que, una vez en el agua y a determinada profundidad, explosionara[17].

La guerra submarina alemana sufre un freno debido a la caída más continua de sus sumergibles. Para 1916, se encontraban operacionales un total de 110 submarinos de la Kaiserliche Marine. Poco antes de su dimisión al cargo en marzo de 1916, debido a las presiones y acusaciones internacionales por el hundimiento del RMS *Lusitania*, trasatlántico británico lleno de pasajeros estadounidenses (lo que finalmente endurecería la actitud de esta nación, que ingresó a la guerra el 6 de abril de 1917), Von Tirpitz, apoyado por el mariscal

17. VÁZQUEZ, op. cit., p.22.

Falkenhayn[18] y el almirante Scheer[19], presiona al Káiser Guillermo II para llevar a cabo la "guerra submarina sin restricciones"[20], lo que se ordena finalmente a partir de la decisión estadounidense. Serían durante ese año y 1918 que el submarino cobraría una relevancia casi capital en el transcurrir de los hechos de esta guerra, al traer a pique a una grandísima cantidad de navíos de guerra o comerciales.

V. El punto de inflexión

El ingreso del hegemón norteamericano representaría, sin duda alguna, el verdadero un punto de inflexión en la guerra submarina. Las medidas tomadas por los aliados comienzan a dar sus frutos, especialmente las relativas a la formación y organización de los convoyes, adecuadamente escoltados, y las rutas de navegación. La US *Navy* contribuyó considerablemente proporcionando un elevado número de unidades de escolta. Asimismo, se centralizó desde Londres el control tanto de los escoltas como de los buques de transporte[21]. Aunadas a las barreras de minas diseminadas por diversas zonas estratégicas, las misiones submarinas alemanas se volvieron casi suicidas. Sin los líderes naturales como el almirante Von Tirpitz en el mando, la moral decaería en los marineros y pronto comenzarían los amotinamientos justamente en las grandes unidades navales, que finalmente llevaría a la capitulación alemana el 11 de noviembre de 1918.

VI. Conclusión

Al finalizar la Primera Guerra Mundial, de los 13 000 submarinistas alemanes que participaron en la conflagración, cerca de un 40% había perecido. Pese a ello, los sumergibles alemanes habían logrado, por un tiempo prolongado, sembrar el terror entre los aliados, sobre todo de los británicos, considerados hasta ese momento como la potencia marítima mundial. Las naves aliadas hundidas llegaban aproximadamente al número de 6500 y las bajas humanas eran de casi 25 000 hombres. Fue tanta la impresión causada, que una de las cláusulas

18. Mariscal de Campo Erick Von Falkenhayn, Jefe del Estado Mayor del ejército alemán desde el 14/09/14 en reemplazo de "Moltke el joven"
19. Almirante Reinhart Scheer, brillante oficial durante la I Guerra Mundial, quien llegaría a ser Jefe de Estado Mayor Naval el 11/08/18
20. "Guerra submarina ilimitada" o "Guerra submarina irrestricta", política de guerra alemana en la que se debe hundir todo tipo de buque que fuese o se considerase enemigo
21. VÁZQUEZ, op. cit., p.26



Postal alemana con el U9 y el hundimiento de los Cruceros británicos.

del Tratado de Versalles[22] prohibió explícitamente a la derrotada Alemania la posesión de submarinos[23].

Desde la perspectiva histórica militar, con esta guerra ya las ideas preconizadas durante el siglo XIX referidas a que el dominio del mar se obtenía o se mantenía mediante una "batalla decisiva" habían quedado desfasadas por completo. Habían revivido hasta cierto punto las propuestas ofrecidas por la Jeune École[24] 40 años antes, respecto a la utilización de la mejor manera de una armada evidentemente inferior contra una potencia marítima predominante[25].

El desarrollo de esta nueva arma había alcanzado ribetes inimaginables y se comenzó a elaborar la doctrina correspondiente, basada en la experiencia de tantos años de guerra y que traería como colofón la creación de escuelas que permitiesen contar con especialistas en todas las jerarquías de la carrera naval.

22. Tratado de paz firmado por las potencias europeas que puso fin oficialmente a la Primera Guerra Mundial, después de seis meses de negociación, en la ciudad de París.
23. VÁZQUEZ, op. cit., p.31
24. Doctrina de guerra naval desarrollada por los franceses que abogó por el uso de pequeñas unidades para luchar contra una flota más poderosa, así como, realizar *raids* sobre las rutas de aprovisionamientos, capaces de poner fin al comercio de la nación rival.
25. TILL, Geoffrey. *Poder Marítimo. Una guía para el siglo XXI*. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales. 2007, p. 93

Todo esto sería explotado al máximo durante la siguiente gran guerra. Ese hecho de armas sería conocido como la Segunda Guerra Mundial, donde conceptos como "manada de lobos"[26] volverían nuevamente al submarino como uno de los protagonistas de las estrategias de guerra naval.



Infografía sobre las cargas de profundidad en la I Guerra Mundial.
Fuente: Diario Mundo, España.

26. Táctica de ofensiva submarinista creada por el Almirante alemán Karl Doenitz durante la II Guerra Mundial que consistía en que un grupo de submarinos atacaba de manera simultánea uno o varios objetivos

Bibliografía

- BRAVO, Germán. Lord John Fisher y el almirante Alfred von Tirpitz. Dos concepciones diferentes de cómo debía ser un buque de guerra capital. En: *Revista de Historia Naval y Marítima de Chile*. 2007. Nro. 3, pp. 265-268.
- ESLAVA, Juan. *La Primera Guerra Mundial contada para escépticos*. Barcelona: Editorial Planeta. 2014.
- IRIARTE, Gabriel. La Gran Guerra en el aire y en los mares. 2014. [Consulta: 17 de diciembre de 2017]. Disponible en: http://www.banrepcultural.org/biblioteca-virtual/credencial-historia/numero-300/la-gran-guerra-en-el-aire-y-en-los-mares
- LOSADA, Juan Carlos. *De la honda a los drones. La guerra como motor de la historia*. Barcelona: Ediciones de Pasado y Presente. 2014.
- LUDWIG, Emil. *El Káiser Guillermo II*. Barcelona: Editorial Juventud. 1952.
- MARTÍNEZ, Antonio. *Enciclopedia del arte de la guerra. Todo sobre el fenómeno de la guerra y la búsqueda de la paz*. Barcelona: Editorial Planeta.
- MORDACQ, Henri. *Las lecciones de 1914 y la próxima guerra*. Lima: Imprenta y Librería del Gabinete Militar. 1936.
- TILL, Geoffrey. *Poder marítimo. Una guía para el siglo XXI*. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales. 2007.
- VÁZQUEZ, Juan. *Submarinos alemanes. U-Boote. Tropas de élite de la II Guerra Mundial*. Madrid: Susaeta Ediciones y Tikal Ediciones. 2010.





Luna y desolación de Paita. La contaminación de la provincia litoral a inicios del siglo XX

Doctor Carlos Arrizabalaga Lizárraga

Doctor en Filología Hispánica por la Universidad de Navarra (2004) y profesor del Departamento de Humanidades de la Universidad de Piura desde 1996. Ha sido profesor visitante en California State University Monterey Bay (2013-2014) y también investigador visitante en la Universidad de Navarra (2015-2016). Ha publicado el estudio *El dejo piurano* (2008 y 2012), *Gramaticalización en español americano. La perífrasis concomitante norperuana* (2010), y *Lingüística peruana. Introducción bibliográfica a los estudios del castellano en el Perú* (2017). Es autor de diversos artículos sobre dialectología e historia de la lengua, y más de 70 artículos divulgativos en periódicos y revistas, y en el portal digital *Castellano actual*. Miembro de la Asociación Pro-Marina, filial Piura. Es también editor de la revista Mercurio Peruano.



RESUMEN

Desde las primeras exploraciones los españoles debieron notar las características de la silla de Paita para abrigo de las navegaciones y muchos cronistas hacen relación de ese puerto grande y espacioso, limpio de escollos y bajíos, seguro y sin tempestades.[1] Son muchos los viajeros que lo han descrito, pero en esta ocasión nos referiremos a dos noticias de Paita que ofrecen sendos viajeros en el paso del siglo XIX al XX, en especial porque en una de ellas se alude por primera vez a la contaminación del litoral norteño, en los inicios de la explotación petrolera.

PALABRAS CLAVE

Paita, Piura, Antonio Raimondi, petróleo, querosene.

ABSTRACT

From the first explorations, the Spaniards should have noticed the characteristics of the Paita chair for the shelter of the navigations. Diverse chroniclers make a relation of this big and wide harbor, free of reefs and sandbanks, secured and without storms. There are many travelers that have described it, but on this opportunity we refer to two news from Paita that offer each to take us to the path of the 20th and 21th centuries, especially because in one of them it is mentioned for the first time the pollution of the northern coastline, at the beginning of the oil exploitation.

KEYWORDS

Paita, Piura, Antonio Raimondi, oil, kerosene.

En la actualidad, nadie se hace responsable de la elevada contaminación de la bahía de Paita. Una ciudad que podría ser la perla de la región está sumida en la insalubridad. El vertido indiscriminado de residuos y aguas servidas, las operaciones incontroladas de las empresas pesqueras, la inoperancia de las autoridades, todo ello combinado ha venido deteriorando las aguas de la bahía y de poco han servido las quejas. Hace ya tiempo que no se recogen lenguados en La Esmeralda, y las cabrillas y los tollos son cada vez más chicos y escasos. La pestilencia de las lagunas de oxidación a veces resulta insoportable. Un espacio que podría ser el gran motor económico de la región por medio del turismo

1. ESTRADA Morales, José H. *Paita en el tiempo y en la emoción*. Paita: Municipalidad Provincial de Paita. S.f., p. 28. Sobre la articulación regional de Paita en la costa norteña, tanto en la época virreinal como en el periodo posterior a la guerra del Pacífico, ver GLAVE, Luis Miguel. El puerto de Paita y la costa norteña en la historia regional de Piura. En: *Boletín del Instituto Francés de Estudios Andinos*. 1991. Vol. 20, nro. 2, pp. 501-509 [número sobre Piura y su región], y GLAVE, Luis Miguel. La Puerta del Perú: Paita y el extremo norte costeño, 1600-1615. En: *Boletín del Instituto Francés de Estudios Andinos*. 1993. Vol. 22, nro. 2, pp. 497-519.

• Artículo recibido el 21 de octubre de 2017, aprobado para su publicación el 26 de octubre de 2017.

se deteriora sin remedio. El pueblo de San Lucas de Colán va deshabitándose, aunque en el balneario se siguen construyendo casas y *bungalows*. Hace ya mucho que desaconsejan el baño en la playa de Paita, donde un siglo atrás veraneaban las mejores familias de la región. En Colán aumenta la inquietud por la calidad del agua.

La bahía tuvo tiempos mejores y sin duda Paita podría volver a ser un lugar espléndido. Los viajeros hicieron famosa la luna de Paita hasta el punto que Gonzalo Correas registra, en su *Vocabulario de refranes y frases populares* (1627), la expresión por luna muy hermosa y clara: "tenida por famosa, porque da en unos arenales que la hacen más clara", dice el maestrescuela de la catedral de Salamanca, reparando en que "es refrán de las Indias". La utiliza Lope de Vega para mostrar a personajes indianos en varias comedias.

La fuente de Correas podría ser el italiano Francesco Carletti, que hacia 1600 había ponderado en Paita "el más puro y despejado cielo que se pueda ver e imaginar". El viajero remarca que la luna "da mayor luz allí que en cualquier otra parte del mundo que yo haya visto, de tal manera que como proverbio común se dice en aquel país para afirmar una cosa que no deja lugar a dudas: "Es más clara que la luna de Paita"[2]. También pudo conocer la obra *Milicia y descripción de las Indias* (Madrid, 1599), en que el capitán Bernardo de Vargas Machuca discurre: "Por qué se dijo a la luna de Paita". Su explicación es breve: "Estos arenales son tan rasos de árboles, que no hay ninguno" y así la claridad de la luna "reverbera en lo blanco de la arena", por lo que se dice: "dormiréis a la luna de Paita"; es decir, los pasajeros trasnochaban por los desiertos para evitar los rigores del sol[3].

Otro que habla de la belleza de la bahía es fray Diego de Ocaña, quien pasó unas semanas amargas de setiembre de 1599, por la fiesta la Natividad de la Virgen (fiesta mayor en su querido monasterio de Guadalupe de Extremadura). Falleció en sus brazos un buen fraile, su experimentado compañero de convento y de allí seguiría en solitario su largo periplo hasta Potosí y Chile. Ocaña se detiene largamente sobre el significado y el motivo de la expresión:

Las casas son de bahareques de cañas [...], de suerte que por entre las cañas ven los vecinos todo lo que los otros hacen porque no hay barro ninguno por entre las cañas ni cosa que pueda encubrir la vista. Para que no se vea cuanto en la otra hay, dicen un refrán ordinario: se quedó a la luna de Paita[4].

---

2 CARLETTI, Francesco. *Razonamientos de mi viaje alrededor del mundo (1596-1606)*. Edición de Francisca Perujo. Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México. 1976, pp. 46-47.

3 VARGAS MACHUCA, Bernardo de. *Milicia y descripción de las Indias*. Madrid: Librería de Suárez. 1892, vol. II, p. 76.

4 OCAÑA, Fray Diego de. *Viaje por el Nuevo Mundo: de Guadalupe a Potosí, 1599-1605*. Madrid: Iberoamericana. 2010, p. 102.

Incluso hay una zarzuela titulada "A la luna de Paita", que se estrenó en el Teatro Municipal de Lima el 17 de setiembre de 1875, con música de Claudio Rebagliati y letra de Pedro Varela. Hasta fines del siglo XIX las noticias que ofrecen los viajeros de la bahía de Paita son amables y hasta entusiastas, con la salvedad de la falta de agua que siempre fue el oficio desarrollado por la población de Colán, quienes traían agua dulce desde la desembocadura del río Chira (primero en botijas, luego en barriles). La conducción mediante tubería de fierro se intentó desde la década de 1860, pero no sería hasta dos décadas después que se lograría instalar un servicio de agua potable gracias a la iniciativa de Gabino Artadi[5].

Ya en 1824, el francés Renée P. Lesson hace unas observaciones críticas respecto de las costumbres de Paita. Informa que abusan del tabaco la siesta y el parloteo, y describe con detalle la hamaca empleada por los porteños, de los que dice la mayoría son jugadores y libertinos[6]. En 1941 pasó por ahí un joven Melville, que luego se haría famoso novelista. También Ricardo Palma, que en 1856 era contador de la corbeta Loa, hará un comentario muy negativo de sus recuerdos del puerto, donde solo había encontrado burdeles y comerciantes extranjeros[7]. Con la incorporación de California a los Estados Unidos, la pesca de ballenas y la extensión de las rutas de navegación a vapor, serán miles los viajeros que recorren la ruta de Sudamérica y especialmente los viajeros anglosajones, a fines del siglo XIX, los que se referirán a la bahía de Paita con menor simpatía, como se observa notablemente en esta caricatura publicada en la prensa norteamericana:

El norteamericano Carleton se burla así, en 1866, de las mulas de Paita por su aspecto pulguiento e ironiza sobre el "estólido desprecio indio" que encuentra en una "venus nativa"[8]. Por supuesto, es una viñeta humorística, pero indica sin tachas la repugnancia que sentían por la realidad de esta parte del continente, lo que al parecer les autorizaba a aprovechar sus recursos sin restricciones.

Es el momento en que se emprenden grandes exploraciones para explotar nuevos recursos. Las expediciones de Carlos Fry (1886-88) y de Carlos Pérez y Luis Wolff (1889), cuyos informes se publican en dos volúmenes financiados por la Municipalidad de Lima, exploran los recursos del caucho y la navegación por el departamento de Loreto.

5 MOYA Espinoza, Reynaldo. *Historia de Payta*. Paita: Municipalidad Provincial de Paita. 1994, pp. 199 y 228.
6 ALBÁN Ramos, José. *Recuento histórico cultural del departamento de Piura*. Piura: Ediciones Ubillús. 1985, p. 317.
7 Ver MARTOS, Marco. Paita en una tradición de Ricardo Palma. En *Aula Palma. Revista del Instituto Ricardo Palma*. 2016. Nro. XV, pp. 223-235. Palma quiso entrevistarse con Manuelita Sáenz, que vivía ya muy anciana, en Paita. Ver MOYA Espinoza, op. cit., p. 313.
8 CARLETON, Geo W. Nuestro artista en el Perú. En: TAURO, Alberto (Ed.). *Viajeros en el Perú republicano*. Lima: Universidad Mayor de San Marcos. 1967, p. 133.

PAITA — UN PUERTO EN PERU



Habiendo entendido que este pueblo es generalmente remarcable por la fina casta de sus mulas, Nuestro Artista pregunta irónicamente a una venus nativa si este puede ser considerado un buen especimen. La V. N. trata a Nuestro Artista con el silente, estólido desprecio indio.

El petróleo había concitado para entonces expectativas muy prometedoras. Justamente en octubre de 1890, el ingeniero Samuel Mathewson Scott es comisionado para realizar una exploración de una ruta de ferrocarril desde Paita a un punto navegable del Amazonas por Herbert W. Tweddle, personaje muy ligado, como veremos, a los intereses ingleses en el petróleo. Su informe fue publicado en el boletín de la Sociedad Geográfica de Lima unos años después[9].

La primera noticia de unas minas de *copé* (nombre local de la brea) aparece en un documento conservado en el Archivo Provincial de Piura[10]. Es un largo expediente que se inicia el 21 de enero de 1699, en la visita al fiscal escribano don Pablo Vásquez de Velasco hecha por Juan Antonio Gonzales de Sanjinés, "morador y residente en la ciudad de Piura", quien desea beneficiar "unas minas de copé [...] que se componen de diferentes betas y ojos de este género de metal que están [...] donde tienen sus chacras los indios de Colán para la quebrada que llaman Pariña, enfrente de un cerro llamado Cerro Prieto"[11]. Trae además noticia de que tres años después se pregonaban dichas minas "por vía de arrendamiento" en 155 pesos cada año por término de seis años, precio por el que se remataron el 7 de noviembre de 1702.

9 SCOLD [SCOTT], Sam M. Ferrocarril al Marañón. En: *Boletín de la Sociedad Geográfica de Lima*. 1902. Vol. 12, nro. 2, pp. 184-194.

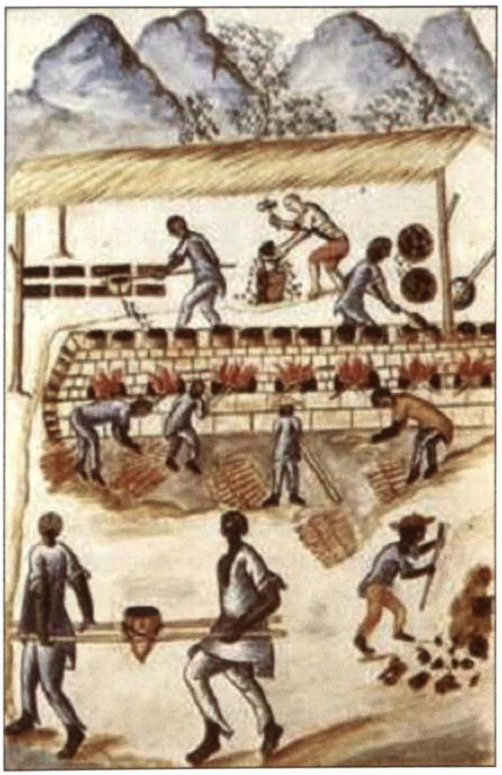
10 Fue transcrito por Karina García, alumna de nuestra especialidad de Historia, y me la ofreció gentilmente el profesor Jorge Pável Elías Lequernaqué para esta investigación.

11 En el conocido mapa topográfico del obispado de Truxillo del Perú que incluye el obispo Martínez Compañón (1783-84) se nombra como "Cerro de Brea". También incluye un dibujo de la explotación del *copé*.

En el mismo mes de 1740, Antonio de Ulloa y Jorge Juan se encuentran en Piura y dan cuenta de la producción y comercio del *copé* piurano:

> En el territorio de este último tránsito [Amotape] se halla una mina de *copé* y de ella se saca mucha porción para llevar al Callao y otros puertos, donde tiene bastante consumo porque se emplea en las embarcaciones en lugar de alquitrán, aunque tiene el defecto de quemar las jarcias, pero su poco coste hace que, mezclándolo con aquél, se sirvan de él[12].

Cincuenta años después, esta mina era sobradamente conocida en el virreinato, según testimonio de José Ignacio Lecuanda. Informa de que se vendía "el quintal de 35 a 40 pesos, según la mayor o menor extracción que había de ella; pero desde que se descubrió otra [mina de copé] en la punta de Santa Elena, jurisdicción de Guayaquil, cesó el trabajo de esta"[13] porque resultaba menos costosa. De hecho, Jorge Núñez informaba que Francisco Sánchez Navarrete, comerciante mayorista del puerto de Guayaquil, remató en 1767 el arriendo de las minas de copé de Santa Elena por un plazo de cinco años y por un valor de 17 000 pesos. Ahora se le daba otro valor, pues su empleo para impermeabilizar las botijas con que se comercializaban los vinos, piscos y aceites, elevaba el precio del quintal de copé, en el puerto



12 ULLOA, Antonio de. *Viaje a la América meridional*. Tomo II. Madrid: Historia 16. 1990, p. 18.

13 "En este Partido, en el Pueblo que llaman Amotape a las 16 leguas de la Ciudad de Piura, se halla la célebre mina de brea, que hasta ahora diez y seis o vente años ha abastecido al Reyno de este efecto". Curiosa es la noticia que añade luego: "Es opinión común de aquellos moradores que en el cerro llamado Prieto cerca de la mina de brea, hay una de plata poderosa; pero no es más que tradición, y los indios no quieren descubrirla". LECUANDA, José Ignacio. Descripción geográfica del partido de Piura. En: *Mercurio Peruano*. 11 de julio de 1793, fol.167. Hay una edición facsímil editada en Lima, Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú, 1986.

de Callao, hasta los 50 o 60 pesos[14]. Su creciente rentabilidad explicaría que Navarrete propusiera en 1778 al visitador Pizarro el arrendamiento conjunto del copé de Santa Elena y Amotape por diez años en 60 000 pesos, cantidad que en privado ofreció elevar, dice Núñez, hasta 100 000 pesos.

Nuestra última noticia histórica da un salto hasta 1868, año en el que el alemán Middeldorf visita Amotape y observa que "por aquellos lugares se estaba excavando un pozo para buscar petróleo, el que sale a la superficie del terreno bajo la forma de copé, dándose este nombre al petróleo que contiene asfalto"[15]. La hacienda de La Brea y Pariñas era propiedad entonces de don José de Lama y contrató al sabio Antonio Raimondi para que hiciera un estudio de los yacimientos. Raimondi llegó a Paita en 1869 y diría que Paita era un puerto "notable por su hermosura"[16]. La explotación de la propiedad (que incorporaba ya la hacienda de Pariñas) pasó a Juan Helguero, quien la vendería a H. Tweddle por una considerable suma de dinero.

La explotación del petróleo en la costa norte de la provincia litoral es referida por muchos. Una viajera del XIX que no mencionaron Alberto Tauro o Estuardo Núñez fue la periodista norteamericana Fannie B. Ward, que presume de que un americano había promovido la explotación del querosene, en Zorritos, aunque los británicos controlarían pronto el mercado con la London and Pacific Petroleum Refining Company, la misma que extendería su concesión a terrenos más allá de la primitiva hacienda de modo algo más que confuso. Dice Ward:

> Back of the town are some extensive petroleum deposits, which were known to the Indians long before the coming of the Spaniards. Since time out of mind the oil had been used for lubricating and coloring purposes, but the natives were entirely ignorant of its real character and value until a Mr. Larkins, from Western New York, came down here to peddle kerosene; and then it was immediately recognized as the name stuff.
>
> [A espaldas de la ciudad hay algunos depósitos extensos de petróleo, que ya era conocido entre los indios mucho tiempo antes de la llegada de los españoles. Desde tiempos inmemoriales el betún ha sido usado

14 En 1679 Navarrete exportó legalmente al Perú 581 quintales, con un ingreso no menos a 25 000 pesos. No se menciona, sin embargo, comercio de copé en Guayaquil hacia 1765 (lo que confirmaría la noticia de Lecuanda), según información del brigadier Juan Antonio Zelaya citada por el propio autor. NÚÑEZ, Jorge. Las relaciones comerciales entre Guayaquil y Perú en la segunda mitad del siglo XVIII. En SESE, José María (Dir.). *El fenómeno El Niño en la costa norte del Perú a través de la historia. Perú-Ecuador, un espacio compartido*. Piura: UDEP. 2001, p. 110.

15 MIDDENDORF, Ernst. *Perú: observaciones y estudios del país y sus habitantes durante una permanencia de 25 años*. Lima: Universidad Nacional Mayor de San Marcos. 1973-1974, vol. II, pág. 362.

16 MOYA Espinoza, op. cit., pp. 194-197. Ver también pp. 241-242.

> como lubricante y colorante, pero los nativos eran del todo ignorantes de su valor real y de sus propiedades hasta que un tal señor Larkins [sic], del oeste de Nueva York, comenzó a producir querosene, y así que fue reconocido de inmediato como tal][17].

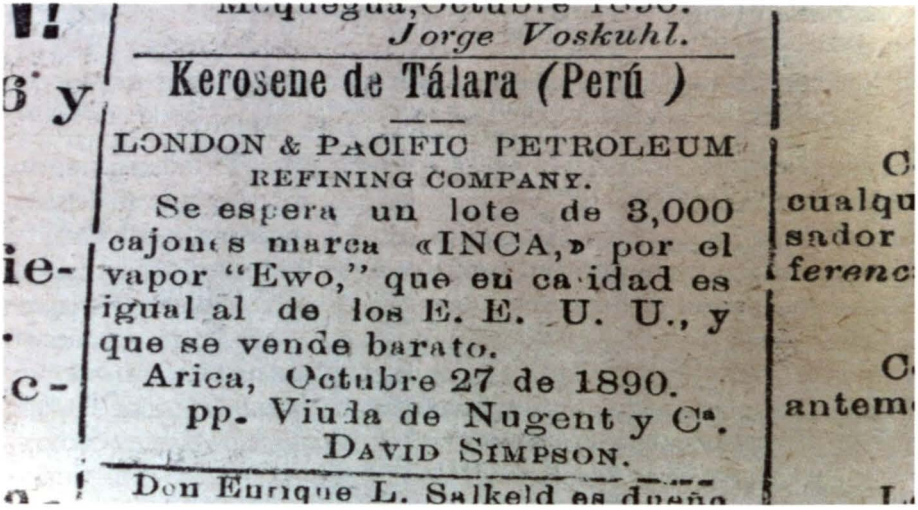
Efectivamente, fue E. P. Larkin (sin -s final) quien fundó una sociedad con Henry Smith, en 1877 (algunos dicen que en 1867) la Sociedad Peruana de Petróleo con oficina en Paita y campamento en Zorritos, cerca de Máncora, iniciando así la explotación de combustibles en el litoral peruano. El italiano Faustino Piaggio compró los yacimientos para explotar querosene, con su propia refinería. Los ingleses Herbert Tweedle y William Keswick comenzaron en 1988 la producción y tendrían más éxito en comercializar su querosene barato bajo la marca Inca, que estaba en plena producción cuando Ward arribó a Paita. Unos años después, en 1901, el inglés Alexander Milne descubrió el yacimiento de Lobitos. Como es bien sabido, todas estas explotaciones luego serían adquiridas y ampliadas, a partir de 1913 por la International Petroleum Company de Canadá, subsidiaria de la Standard Oil de New Jersey, propiedad del magnate John D. Rockefeller[18].

La descripción que hace Ward del puerto de Paita es desoladora, y la refuerza con la anécdota de que los comerciantes extranjeros recibían un pago extra por aceptar ese destino:

> To form a tolerably correct idea of the appearance of Paita, you have only to imagine a collection of the mud nests of the barn swallow somewhat enlarged and turned bottom side up. Its queer shops and houses are set close together, mainly in one long street near the beach, their wicker work frames so thinly plastered over with mud that a passer-by might thrust his finger through and roofed with a matting of braided rushes, tied on to the rafters. Some of them are two-storied and very well furnished, being occupied by agents of foreign commercial houses who are paid extraordinary salaries for consenting to a residence here.

17 WARD, Fannie B. Tow cities of Peru. En: *The Salt Lake Herald* (Utah), domingo 30 de noviembre de 1890, p. 10. Ward publicó el mismo texto bajo el título "Southern Character" en *Sacramento Record Union* (California), sábado 29 de noviembre de 1890, p. 2. El texto está fechado en agosto de aquel año y la reportera lo remitió desde uno de los vapores ingleses de la Southern Pacific Co. que hacían por esos años la ruta de Sudamérica, procedente de Panamá y con rumbo al Callao. Con posterioridad se publica también en *The Wilson Mirror* (Carolina del Norte), el 21 de enero de 1891, p. 7; luego en *The Geneva Record* (Alabama), el miércoles 25 de marzo de 1891, p. 4; y finalmente en *The Tribune* (Indiana), el viernes 11 de octubre de 1907, p. 2. La traducción es mía.

18 Ver: CLAYTON, Lawrence A. *Estados Unidos y el Perú: 1800-1995*. Lima: Instituto Peruano de Economía Social de Mercado y Centro de Estudios Internacionales. 2002, pp. 191-193; BARDELLA, Gianfranco. *Un siglo en la vida económica del Perú, 1889-1989*. Lima: Banco de Crédito del Perú. 1989, p. 147; y CONTRERAS, Carlos y CUETO, Carlos. *Historia del Perú contemporáneo. Desde las luchas por la Independencia hasta el presente*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos, Pontificia Universidad Católica del Perú y Universidad del Pacífico. 2013, p. 210.



Jorge Voskuhl.

Kerosene de Tálara (Perú)

LONDON & PACIFIC PETROLEUM REFINING COMPANY.

Se espera un lote de 3,000 cajones marca «INCA,» por el vapor "Ewo," que en calidad es igual al de los E. E. U. U., y que se vende barato.

Arica, Octubre 27 de 1890.

pp. Viuda de Nugent y Cª.
DAVID SIMPSON.

Don Enrique L. Salkeld es dueño

> [Para hacerse una idea adecuada de la apariencia de Paita, uno tiene que imaginar simplemente una colección de nidos de gaviota vacíos de alguna manera ensanchados y vueltos cabeza abajo. Sus pequeños comercios y casas están situadas juntas, principalmente en una larga calle cerca de la playa, con sus fachadas por el lado más estrecho, todo cubiertas de barro, tanto así que un paseante podría meter todo su dedo, y techadas con una especie de paja apretada atada a los travesaños de cañas. Alguna de ellas son casas de dos pisos y están bien amobladas, y son las que ocupan los agentes de las casas comerciales extranjeras, que reciben salarios extraordinarios por aceptar este destino como residencia].

Por otra parte, Ward describe Paita como una ciudad monótona y llena de polvo, rodeada de arenales sin ninguna vegetación y con el detalle algo sorprendente de que al parecer no tenía cementerios. Lo más destacable es *"a big bamboo cathedral"* (una gran catedral hecha de cañas]. Seguramente lo de la falta de panteón o camposanto es una anécdota dudosa para hacer creer que nadie quería morirse en ese desolado lugar sin agua. Desde lejos se veían las casas como nidos de gaviota vueltos del revés y lo que más le llama la atención es la presencia de algunos perros de aspecto triste y hambriento. La explicación es la falta de agua, que entonces ya era conducida mediante una tubería de fierro:

> Being completely surrounded by bares and bluffs, except the little space to seaward, there is not a trace of vegetation anywhere in sight.

> All the water that is used is brought from a point more than 30 miles away, formerly on the backs of mules, but now through an iron pipe. Though lying within the so-called "rainless belt" of Peru, it is said that smart showers occasionally fall here, say once in three or four years.
>
> [Estando completamente rodeada de desiertos y peñascos, excepto el pequeño espacio que mira la mar, no hay una traza de vegetación en ningún lado a la vista. Toda el agua que se usa es traída de un punto a más de 30 millas de distancia, antes a lomo de mulas, pero ahora con una tubería de fierro. A pesar de encontrarse en la llamada franja sin lluvias del Perú, se dice que pequeñas precipitaciones caen ocasionalmente, cada tres o cuatro años].

El querosene que se explotaba en el litoral norteño se vendía en el mercado nacional y en el extranjero como "querosene de Talara". Pero no dice mucho más y Ward apenas señala los sombreros de paja toquilla que traían a vender a los viajeros y hará más bien algunas precisiones del ferrocarril que traía de los valles de Piura toda clase de productos, en especial jabones para su exportación. El primero que señala la contaminación de los pozos al hablar de la bahía de Paita es el naturalista Leo E. Miller, quien hizo la ruta de Panamá al Perú en mayo de 1915, en un barco chileno, el *Palena*, que se detenía en todos los puertos de la ruta. Ocho días después de partir de Panamá llega a Paita, donde observa los depósitos de la refinería, ya en poder de la IPC. Es el centro —refiere el científico estadounidense— de los campos petroleros del Perú: "Tanks were visible in



Paita, siglo XIX.

the country near the town, and a thin film covered the wáter for several miles off-shore" [Los tanques de combustible podían verse cerca de la ciudad y una delgada capa de combustible cubría el agua por varias millas del litoral][19].

El norte del Perú vivía un periodo de crecimiento luego del colapso de la guerra. En las notas de los viajeros se advierte una impresión de desolación, pero también se nota un deseo de superar las dificultades en lo que Basadre acierta en llamar el atardecer del segundo militarismo (1890-1894). Scott o Ward no hacen mención alguna de los efectos negativos que ya empezaban a notarse en la costa norte peruana debido a la falta de políticas públicas de higiene en la ciudad y a la explotación descontrolada de sus recursos naturales en beneficio casi exclusivo de unos operadores extranjeros poco escrupulosos. Con el tiempo la contaminación se ha hecho insoportable, pero nadie se responsabiliza, quizás por lo mismo que cien años después nadie se acuerda de cuándo la claridad de la luna de Paita empezó a tornarse oscura.

Bibliografía

- ALBÁN Ramos, José. *Recuento histórico cultural del departamento de Piura*. Piura: Ediciones Ubillús. 1985.
- BARDELLA, Gianfranco. *Un siglo en la vida económica del Perú, 1889-1989*. Lima: Banco de Crédito del Perú. 1989.
- CARLETON, Geo W. Nuestro artista en el Perú. En: TAURO, Alberto (Ed.). *Viajeros en el Perú republicano*. Lima: Universidad Mayor de San Marcos. 1967.
- CARLETTI, Francesco. *Razonamientos de mi viaje alrededor del mundo (1596-1606)*. Edición de Francisca Perujo. Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México. 1976.
- CLAYTON, Lawrence A. *Estados Unidos y el Perú: 1800-1995*. Lima: Instituto Peruano de Economía Social de Mercado y Centro de Estudios Internacionales. 2002.
- CONTRERAS, Carlos y CUETO, Carlos. *Historia del Perú contemporáneo. Desde las luchas por la Independencia hasta el presente*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos, Pontificia Universidad Católica del Perú y Universidad del Pacífico. 2013.
- ESTRADA Morales, José H. *Paita en el tiempo y en la emoción*. Paita: Municipalidad Provincial de Paita. S.f.
- GLAVE, Luis Miguel. El puerto de Paita y la costa norteña en la historia regional de Piura. En: *Boletín del Instituto Francés de Estudios Andinos*. 1991. Vol. 20, nro. 2, pp. 501-509.
- GLAVE, Luis Miguel. La Puerta del Perú: Paita y el extremo norte costeño, 1600-1615. En: *Boletín del Instituto Francés de Estudios Andinos*. 1993. Vol. 22, nro. 2, pp. 497-519.

18 MILLER, Leo E. *In the wilds of South America: six years of exploration in Colombia, Venezuela, British Guiana, Peru, Bolivia, Argentina, Paraguay, and Brazil*. Nueva York: Charles Scribner's Sons. 1918.

- LECUANDA, José Ignacio. Descripción geográfica del partido de Piura. En: *Mercurio Peruano*. 11 de julio de 1793, fol.167. Hay una edición facsímil editada en Lima, Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú, 1986.
- MARTOS, Marco. Paita en una tradición de Ricardo Palma. En *Aula Palma. Revista del Instituto Ricardo Palma*. 2016. Nro. XV, pp. 223-235.
- MIDDENDORF, Ernst. *Perú: observaciones y estudios del país y sus habitantes durante una permanencia de 25 años*. Lima: Universidad Nacional Mayor de San Marcos. 1973-1974.
- MILLER, Leo E. *In the wilds of South America; six years of exploration in Colombia, Venezuela, British Guiana, Peru, Bolivia, Argentina, Paraguay, and Brazil*. Nueva York: Charles Scribner's Sons. 1918.
- MOYA Espinoza, Reynaldo. *Historia de Payta*. Paita: Municipalidad Provincial de Paita. 1994.
- NÚÑEZ, Jorge. Las relaciones comerciales entre Guayaquil y Perú en la segunda mitad del siglo XVIII. En SESÉ, José María (Dir.). *El fenómeno El Niño en la costa norte del Perú a través de la historia. Perú-Ecuador, un espacio compartido*. Piura: UDEP. 2001, p. 110.
- OCAÑA, Fray Diego de. *Viaje por el Nuevo Mundo: de Guadalupe a Potosí, 1599-1605*. Madrid: Iberoamericana. 2010.
- SCOLD [SCOTT], Sam M. Ferrocarril al Marañón. En: *Boletín de la Sociedad Geográfica de Lima*. 1902. Vol. 12, nro. 2, pp. 184-194.
- ULLOA, Antonio de. *Viaje a la América meridional*. Tomo II. Madrid: Historia 16. 1990.
- VARGAS MACHUCA, Bernardo de. *Milicia y descripción de las Indias*. Madrid: Librería de Suárez. 1892, vol. II.
- WARD, Fannie B. Tow cities of Peru. En: *The Salt Lake Herald* (Utah), domingo 30 de noviembre de 1890, p. 10.





Patio principal de la casa museo del Gran Almirante Grau - Piura.

La casa natal del Caballero de los Mares

Licenciado Leonardo Antonio Rosas Vallebuona
Licenciado en Historia y Gestión Cultural de la Universidad de Piura (UDEP) con formación en Gestión del Patrimonio Cultural (material e inmaterial), con conocimientos en planificación estratégica, formulación de proyectos y trabajo interinstitucional. Durante su trayectoria profesional ha participado en el asesoramiento de entidades públicas y privadas en relación a la promoción y fomento de las artes e industrias culturales. Asimismo, cuenta con experiencia en la creación de políticas culturales y coordinación de eventos nacionales e internacionales. Actualmente es miembro correspondiente en Piura del Instituto Peruano de Investigaciones Genealógicas y le interesan los asuntos relacionados a la genealogía de Lambayeque, Pacasmayo e inmigrantes extranjeros en el norte del Perú. También es miembro activo de la Benemérita Asociación de Fundadores de la Independencia y Defensores Calificados de la Patria.



RESUMEN
El desborde del río Piura en marzo de 2017 inundó la Casa Museo Almirante Miguel Grau y ocasionó cuantiosos daños en la estructura del edificio. Ante esta tragedia, la Marina de Guerra del Perú emprendió una intensa campaña de recuperación y contó con la ayuda de la Fundación Grau y Telefónica del Perú.

PALABRAS CLAVE
Río Piura, Casa Museo Almirante Miguel Grau, Centro de Operaciones de Emergencia Regional de Piura, Defensores del Patrimonio Cultural.

ABSTRACT
The spilling of Piura River on March 2017 flooded the House Museum of Admiral Miguel Grau and caused huge wreckage in the structure of the building. Before this tragedy the Peruvian Navy started and intense recovery campaign and counted on the help of Fundación Grau and Telefónica del Perú.

KEYWORDS
Piura River, House Museum of Admiral Miguel Grau, Operations Center of Regional Emergency of Piura, Defenders of the Cultural Patrimony.

En la madrugada del domingo 27 de marzo de 2017, el Centro de Operaciones de Emergencia Regional de Piura (COER-PIURA) declaró en alerta roja toda la ciudad. Con un caudal de 3000 metros cúbicos por segundo, el río Piura se desbordó, violentamente, y se abrió paso por las principales calles y plazas del centro de San Miguel de Piura. Efectivos de la Marina de Guerra del Perú, en vano, intentaron proteger la entrada de la Casa Museo Almirante Miguel Grau. El agua sobrepasó la línea de defensa, construida con decenas de sacos de arena que estaban apilados a lo largo de todo el perímetro del edificio. Un torrente de aguas espesas ingresó por la puerta principal, por las ventanas y el portón lateral de la casa, e inundó a su paso todos los salones y patios del museo. La estatua de Miguel Grau, que reposaba sobre una banca de madera, flotaba sobre un lago de color marrón en el patio principal.

• Artículo recibido el 17 de octubre de 2017, aprobado para su publicación el 23 de octubre de 2017



Aurtoridades locales inauguran la remodelación de la casa museo del Gran Almirante Grau.

Los daños producidos por la inundación del río Piura fueron inmensos. Los pisos, que eran de madera antigua, fueron los que más sufrieron. Las paredes y los techos se debilitaron con la humedad que aparecía por todos lados. La casa museo del Peruano del Milenio cerró sus puertas al público. Ante tales acontecimientos, la Marina de Guerra del Perú inició una campaña de recuperación de este histórico inmueble. Con el apoyo de la Fundación Grau y la colaboración de Telefónica del Perú, se consiguió restaurar cada rincón dañado por las aguas del río Piura. Poco a poco, y con la intervención de especialistas restauradores, se devolvió el brillo señorial a una de las casonas más importantes del Perú. De hecho, a raíz de esta intervención, se consiguió recuperar los pisos, las paredes, las puertas y las ventanas de toda la casa.

El 16 de agosto de este año, con motivo de la presentación de la campaña de valores del Gran Almirante Miguel Grau, el comandante general de Marina, almirante Gonzalo Ríos Polastri, reabrió nuevamente las puertas de la casa museo al público. Durante todo el proceso de restauración del museo, he sido testigo del esfuerzo y la dedicación de muchas personas que, con su trabajo, sus ideas y sobre todo su amor, han contribuido con la recuperación de este importante patrimonio histórico nacional.



Presentación de la campaña Somos Grau, con alumnos de la localidad.

Después de la reapertura del museo, se ha conseguido no solo restaurar los muebles y objetos históricos que se encuentran en el interior de los salones, sino también se ha reformulado, con el apoyo de la Dirección de Intereses Marítimos y la Universidad de Piura, un nuevo guión que transmite de una forma didáctica e interactiva los contenidos históricos del museo.

Después de la restauración del inmueble, se pudo recuperar dos salones para la implementación de un espacio permanente para exposiciones temporales variadas. En el mes de octubre se inauguró la exposición "Santa Rosa de Lima y Miguel Grau, protectores de los peruanos", que fue trasladada desde Lima gracias a la colaboración del Museo Naval Casa Grau de Lima.

Con el propósito de difundir los valores fundamentales de la vida del Gran Almirante Grau, se ha creado un espacio permanente en las redes sociales (Facebook, Instagram) con gran acogida entre los visitantes. Desde ahí se promueven nuestras actividades culturales y se escriben mensajes alusivos a la vida y hazañas del Héroe de Angamos.

En el plano de la investigación, se viene realizando un trabajo de recopilación histórica con el propósito documentar la historia de la casa que vio nacer al Gran Almirante Grau un 27 de julio de 1834. Como parte de este proyecto, recientemente, se han restaurado dos retratos al óleo antiguos que representan



Ambientes remodelados de la casa museo del Gran Almirante Grau.

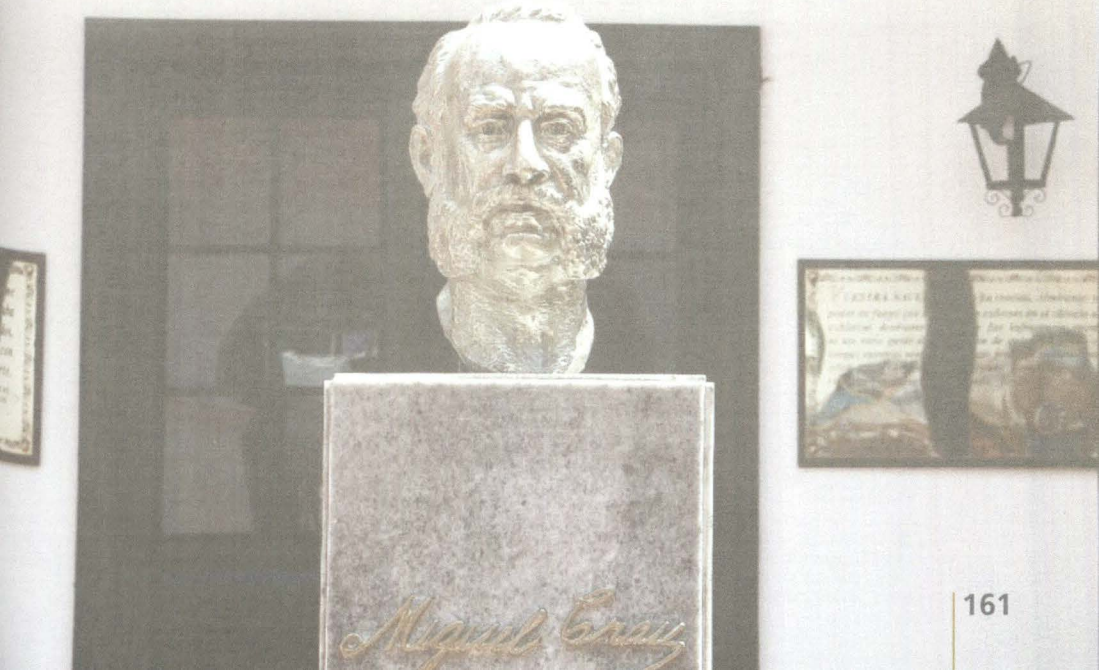


Los estudiantes y público en general son los beneficiados con esta reapertura del museo.

al abuelo de nuestro héroe, don Fernando Torcuato Seminario y Jaime, y a su tío, don Fermín Seminario del Castillo. Ambos personajes son también muy importantes en la historia de la independencia de Piura.

La Casa Museo Almirante Grau se proyecta, ahora, a ser un espacio cultural de vanguardia. Con el apoyo del Ministerio de Cultura se está implementando el programa "Defensores del Patrimonio Cultural", con el propósito de permitir la participación de jóvenes voluntarios que desean colaborar con el museo. También se ha traído de la Escuela Naval de Lima una dotación de 50 gorros marineros, que nos permiten brindar a nuestros visitantes a que tengan una experiencia más cercana a la vida en el mar.

Por último, es intención de la actual dirección de la casa museo conectarla con la comunidad para acercar más a la población, especialmente a los niños y jóvenes, a la figura del Gran Almirante y a su trayectoria como defensor calificado de la patria, ciudadano de encomiables valores cívicos y morales, así como de padre ejemplar. Es indispensable que todos los sectores de la sociedad civil organizada se acerquen a Miguel Grau Seminario en busca de su presencia en la escena ciudadana de hoy como paradigma de la peruanidad.



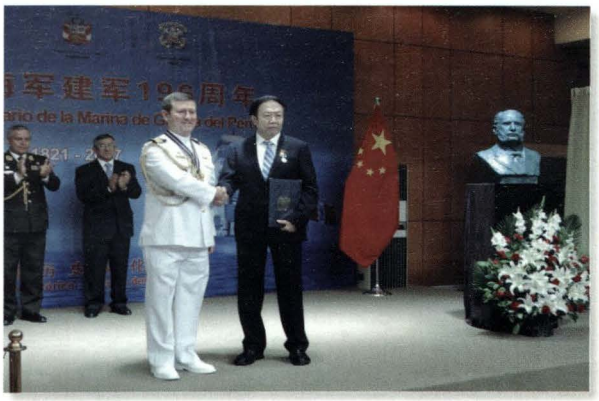
Licenciada en Ciencias de la Comunicación Tatiana Figueroa López

Licenciada en Ciencias de la Comunicación y egresada de la maestría en Relaciones Públicas por la Universidad San Martín de Porres. Redactora en órganos informativos de la Marina de Guerra del Perú, así como *community manager* y encargada de la página web institucional.



noticias nacionales noticias nacionales noticias nacional
noticias nacionalesnoticias nacionales noti
nacionales noticias nacionales noticias nacionales noti
nacionales noticias nacionales noticias nacionales noti
nacionales noticias nacionales noti
nacionales noticias nacionales noticias nacionales noticias nacio
noticias nacionales noticias nacionales noticias nacionales noticias nacional
noticias nacionales noticias nacionales noti
nacionales noticias nacionales noticias nacionales noti
nacionales noticias nacionales noticias nacional
noticias nacionales noticias nacionales noti
cionales noticias nacionales noticias nacionales noti
acionales noticias nacionales noticias nacionales noti
cionales noticias nacionales noticias nacionales noti
cionales noticias nacionales noticias nacionales noti
nacionales noticias nacionales noticias nacionales noti

En Museo de Arte de Beijing se develó busto en honor al Caballero de los Mares



Nuestro más grande referente de hombre de mar, el Gran Almirante del Perú don Miguel Grau Seminario, ingresó a la sala de honor del Museo de Arte Jintai de Beijing, importante espacio cultural que brinda un reconocimiento a personalidades excepcionales consideradas como fuente de inspiración para la sociedad China.

Con esta imagen, ya son tres los peruanos ilustres que representan a nuestro país en China. En los exteriores del museo capitalino se instaló en 2011 el busto de Túpac Amaru II, y apenas el año pasado, el de Francisco Bolognesi. Las tres esculturas son obras hecha en bronce por el destacado artista chino Yuan Xikun, conocido como el Embajador de los Retratos, quien tiene en su haber más de 150 reproducciones en tinta china y más de 50 efigies de figuras internacionales.

Para crear estas esculturas, el maestro Yuan estudia a profundidad la biografía de los personajes, con el objetivo de comprender y valorar su legado. La pieza es el resultado de su profundo respeto.

La importante ceremonia contó con la presencia del embajador del Perú en China, Juan Carlos Capuñay Chávez; el agregado de defensa y militar a la Embajada del Perú en la República Popular China, general de brigada EP Juan Cevallos de Barrenechea; y el agregado de defensa adjunto y naval a la Embajada del Perú en China, capitán de navío David Haro Courtney

Como parte de la reunión, el maestro Yuan Xikun fue condecorado por la Marina de Guerra del Perú, por haber contribuido y reafirmar la grandeza del almirante Miguel Grau.

Con la efigie de Miguel Grau en Beijing, China se une a 13 países que ya rinden homenaje al insigne marino, que aparece nombrado más de 1500 veces en parques, plazas y avenidas del Perú y el mundo.

La Armada de Bolivia y la Marina de Guerra del Perú fortalecen relaciones bilaterales



Para incrementar los lazos de amistad, camaradería y confianza mutua entre ambas instituciones, Lima fue sede de la XIII Reunión de Estados Mayores y XVIII Reunión Bilateral de Inteligencia entre la Armada de Bolivia y la Marina de Guerra del Perú.

En la citada reunión, se realizaron diferentes exposiciones de las delegaciones de ambos países, presididas por el jefe del Estado Mayor General de la Marina de Guerra del Perú, vicealmirante Víctor Pomar Calderón, y el jefe del Estado Mayor General de la Armada Boliviana, vicealmirante Flavio Arce San Martín. Entre las actividades, se incluyó la visita al alma máter de la oficialidad, la Escuela Naval del Perú, a la Dirección de Hidrografía y Navegación, al buque oceanográfico con capacidad polar BAP *Carrasco*, y los Servicios Industriales de la Marina SIMA-Perú, donde apreciaron la construcción del buque multipropósito BAP *Pisco*.

El evento fue clausurado el 28 de setiembre, tras culminar las reuniones y alianzas en común, para posteriormente realizar la firma del acta de acuerdos entre ambas instituciones.

Conversaciones académicas en la Escuela Superior de Newport el U.S. Naval War College

Con la finalidad de sostener una ronda de conversaciones sobre aspectos académicos de interés mutuo, así como revisar el memorándum de enten-

dimiento (MOU) firmado entre ambas escuelas el 17 de setiembre del 2015, el director de la Escuela Superior de Guerra Naval, contralmirante Carlos Túpac Yupanqui Bromberg, visitó el U.S. Naval War College en Rhode Island, Estados Unidos de América, atendiendo a una invitación oficial cursada por su presidente, contralmirante USN Jeffrey A. Harley.



Durante la ronda de conversaciones, el contralmirante Carlos Túpac Yupanqui agradeció a su homólogo por el apoyo y los logros alcanzados desde la puesta en ejecución del MOU, como la presencia en nuestro país de destacados catedráticos e investigadores de la U.S. Naval War College, entre los que destacó a los profesores Milan Vego, Laurence L. McCabe, John Hattendorf, William P. Bundy y Mary Raum.

Asimismo, resaltó la elección del Perú como país sede del XIV Regional Alumni Simposium y a la Marina de Guerra como anfitriona y coorganizadora del evento realizado en marzo último, que contó con la asistencia de 85 oficiales egresados, selectos expositores y la planta académica del U.S. Naval War College.

En el desarrollo de las actividades, el contralmirante Carlos Túpac Yupanqui Bromberg entregó al presidente del U.S. Naval War College, contralmirante Jeffrey Harley, un óleo del Gran Almirante del Perú, don Miguel Grau Seminario, que fue colocado en la galería de marinos notables, junto al vicealmirante USN William S. Pye, fundador y primer director de la Escuela Superior de Guerra Naval del Perú (de setiembre de 1930 a diciembre de 1931) y posteriormente presidente del U.S. Naval War College (noviembre de 1942 a marzo de 1946).

Como parte de la programación, la autoridad naval peruana sostuvo, además, una serie de reuniones con representantes académicos de las diferentes facultades del U.S. Naval War College.

Marina de Guerra presente en VI Conferencia Naval Interamericana Especializada en Interoperabilidad



La ciudad de Veracruz en México, fue escenario de la VI Conferencia Naval Interamericana Especializada en Interoperabilidad, evento que contó con la participación de oficiales representantes de 12 países: Argentina, Bolivia, Canadá, Colombia, Chile, Ecuador, Honduras, Estados Unidos, Panamá, Paraguay, México y Perú. También participaron representantes de la red interamericana de telecomunicaciones, ahora Junta Internacional de Defensa (JID).

Durante la inauguración, realizada el 4 de octubre, el comandante de la Fuerza Naval del Golfo y máximo representante de la delegación anfitriona, almirante David Lendeche Sofán, dio las palabras de inauguración y bienvenida. Asimismo, se leyeron los acuerdos y compromisos firmados en la junta de 2015 en Colombia, y posteriormente la ronda de exposiciones inició con la Red Interamericana de Telecomunicaciones Navales (RITN), seguida de la representación chilena, brasileña y de la Junta Interamericana de Defensa.

El cierre de la conferencia estuvo a cargo del jefe del Estado Mayor de la Comandancia General de Operaciones del Pacífico, contralmirante César Cier Sáenz, quien luego de presentar sus saludos a nombre del comandante general de la Marina y del comandante general de Operaciones del Pacífico, dio inicio a su ponencia denominada "Experiencias en interoperabilidad frente a desafíos operacionales".

Durante su exposición, la autoridad naval detalló las labores que la Marina de Guerra efectuó frente al fenómeno de El Niño costero y la capacidad demostrada en beneficio de la población afectada. El siguiente tema importante que amplió fue la responsabilidad en la organización y planeamiento del Ejercicio Multinacional UNITAS 2017, en cuyo despliegue se demostró el excelente nivel de interoperabilidad que tiene el personal naval.

Perú fue sede de la Conferencia Regional para las Américas del Sector Marítimo y Portuario



En el Centro de Convenciones del Hotel Los Delfines en Lima, se llevó a cabo la Conferencia Regional para las Américas, Sectores Marítimo y Portuario: "Retos y oportunidades a la luz de los objetivos de desarrollo sostenible", en la que la Marina de Guerra del Perú, a través de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, en asociación con la Universidad Marítima Mundial, son anfitriones del evento.

El significativo evento tuvo como objetivo primordial identificar oportunidades para establecer contactos y promover asociaciones académicas y comerciales entre diferentes partes interesadas de las industrias marítima y portuaria, organizaciones internacionales y regionales, instituciones de educación marítima, y relacionadas con los océanos, ONG y la red global de exalumnos de la Universidad Marítima Mundial.

Durante el desarrollo de la conferencia, se difundieron enfoques de diversos puntos de la región de Latinoamérica y el Caribe, lo que permitió no solo compartir experiencias, sino también encontrar soluciones comunes en la región, tal y como lo señaló el director general de Capitanías y Guardacostas, vicealmirante Manuel Váscones Morey, en su discurso de apertura.



El evento contó con la importante presencia de la presidenta de la Universidad Marítima Mundial, doctora Cleopatra Doumbia-Henry;

el subsecretario general de la Organización Marítima Internacional, Lawrence Barchue; la embajadora de Suecia en el Perú, S.E. Anna Ferry; graduados de la UMM, autoridades militares y civiles, entre otros.

El evento coincidió con las celebraciones del Día Marítimo Mundial, que este año tiene como tema "Conectando barcos, puertos y personas", el cual se enfoca en el desarrollo de iniciativas, estrategias y alianzas para el avance de los sectores marítimo y portuario en la región, entre las que destaca la importancia de la educación, la investigación y el avance de capacidades de posgrado en el área marítima y oceánica para las Américas.

Entre las actividades programadas durante la Conferencia Regional para las Américas, Sectores Marítimo y Portuario, los participantes tuvieron la oportunidad de visitar el buque oceanográfico con capacidad polar BAP *Carrasco*. Durante su recorrido, se les brindó una exposición sobre las características de esta moderna unidad. Los distinguidos visitantes conocieron los diferentes compartimentos y equipos con los que cuenta; entre ellos, los sistemas de muestreo de agua y lecho marino, un vehículo no tripulado con capacidad para sumergirse hasta mil metros de profundidad, sensores de temperatura, batimetría multihaz, hangar y cubierta portahelicóptero. Asimismo, apreciaron las bodegas de almacenamiento, enfermería con equipos para intervenciones quirúrgicas básicas y odontología, laboratorio de levantamiento hidrográfico, laboratorio de geología marina, laboratorio de oceanografía, entre otros.

Marina de Guerra del Perú participó en XI Simposium de Seguridad Regional y Poder Marítimo en el Mediterráneo y el Mar Negro

Del 17 al 20 de octubre, se realizó el XI Simposio de Seguridad Regional en el Mediterráneo y el Mar Negro, evento organizado por la Marina Militar Italiana y que contó con la participación de 49 delegaciones navales de todo el mundo.



La Marina de Guerra del Perú estuvo representada por el agregado naval del Perú en Italia, contralmirante José Puente Arnao Arnaiz, quien entabló diálogos de coordinación y estrechó vínculos de amistad y camaradería con diversas Armadas, como las de Canadá, Italia, Brasil, Argentina, México y Rusia.

Durante el simposio, se trataron diversos temas de interés mundial, como la seguridad marítima para enfrentar situaciones actuales de la inmigración ilegal, el tráfico de personas, estupefacientes y drogas, así como problemas en la lucha contra el terrorismo internacional.

En el desarrollo del evento, el contralmirante Puente Arnao entregó el libro Grau a diversas personalidades navales, a fin de resaltar la figura del ilustre Caballero de los Mares.

Exitoso retorno del BAP *Pisagua* tras su participación en el Despliegue Operacional SUBDIEX 2017



Tras cumplir exitosas operaciones conjuntas con la Flota del Atlántico de la Armada de los Estados Unidos en el Despliegue Operacional Submarine Diesel Exercises (SUBDIEX 2017), el submarino BAP *Pisagua* arribó a la Base Naval del Callao.

La ceremonia de bienvenida fue presidida por el comandante general de Operaciones del Pacífico, vicealmirante Fernando Cerdán Ruiz, quien estuvo acompañado por el comandante de la Fuerza de Submarinos, contralmirante Luis Alba Landaveri.

A su turno, el comandante de la Fuerza de Submarinos resaltó el excelente desempeño dentro de las operaciones con las unidades navales de la flota de los Estados Unidos de América. Asimismo, afirmó el alto nivel de preparación de la dotación, resaltando la calidad profesional, responsabilidad, y el compro-

miso de los Oficiales, Técnicos y Oficiales de Mar que conforman la unidad.



Seguidamente, el comandante del BAP *Pisagua*, capitán de fragata Sergio Garma Rodríguez, entregó, como es tradicional, el gallardete de la Fuerza de Submarinos al comandante general de Operaciones del Pacífico, tras cumplir exitosamente la misión.

El SUBDIEX, acrónimo de Submarine Diesel Exercises, es un despliegue de fuerzas de tarea combinadas que pretenden entrenar y capacitar al personal en tácticas y escenarios de combate y tiene como objetivo lograr el más alto grado de alistamiento de una fuerza multinacional para afrontar una verdadera amenaza global. Por ello, la importancia de congregar diversas fuerzas submarinas.

El Embajador del Mar, el buque escuela BAP *Unión*, arribó al Callao después de una larga travesía

Tras navegar más de seis meses por los mares del mundo, llevando el mensaje de paz e intercambio cultural a los países a los que arribó durante el Viaje de Instrucción al Extranjero VIEX 2017, el buque escuela a vela BAP *Unión* hizo su ingreso triunfal al puerto del Callao, entre



aplausos y vítores de los asistentes.



Antes de su llegada, la unidad peruana fue acompañada por la comunidad náutica en un vistoso desfile que incluyó la participación de yates, embarcaciones a vela y embarcaciones menores a motor. Esta es su segunda navegación; recorrió 18 000 millas y arribó a 18 puertos de 12 países de América y Europa.

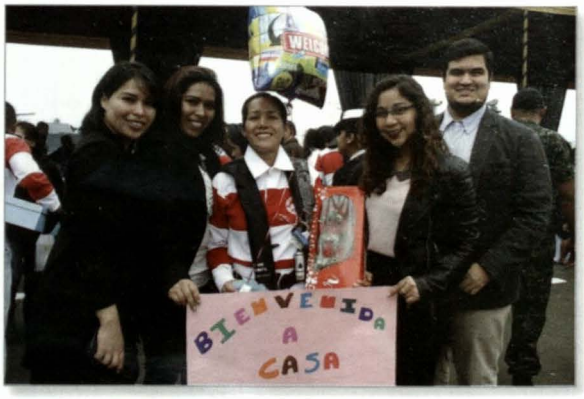
A bordo del buque estuvieron el ministro de Defensa, Jorge Nieto Montesinos, y el comandante general de la Marina, almirante Gonzalo Ríos Polastri, quienes acompañaron durante el desfile náutico y la última navegación hasta el Callao.

El buque escuela a vela, comandado por el capitán de navío Franz Richard Bittrich Ramírez, e integrado por 247 tripulantes, entre oficiales, cadetes, personal técnico y marinería, retorna al Perú acumulando en su periplo una extraordinaria prestancia internacional, así como el reconocimiento a nivel mundial al ser ganadora de la Regata Internacional de Veleros Rendez-Vouz, realizada en junio.

En esta travesía, el BAP *Unión* visitó los puertos de Balboa y Colón (Panamá); Jacksonville, Norfolk, Boston (Estados Unidos); Charlottetown (Canadá), Londres (Inglaterra), Hamburgo (Alemania), Rotterdam (Holanda), Le Havre (Francia), La Coruña, Cádiz, Santa Cruz de Tenerife (España), Lisboa (Portugal), Santo Domingo (República Dominicana) y Guayaquil (Ecuador), lugares donde los cadetes navales y la tripulación tuvieron la oportunidad de difundir la cultura peruana con información y



muestras itinerantes proporcionadas por el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, enalteciendo la imagen internacional del Perú en el extranjero. En cada puerto estrecharon los lazos de amistad e integración con las Armadas y la población en general de los países que visitaron.



En Singapur se desarrolló tercer seminario Códigos para Encuentros no Planificados Debajo del Mar

Para realizar operaciones de submarinos más seguras y minimizar los riesgos en el futuro, el 30 de octubre y el 1 de noviembre se realizó en Singapur el tercer seminario Códigos para Encuentros no Planificados Debajo del Mar.

La conferencia contó con la participación de comandantes de la Fuerza de Submarinos y representantes de 18 Armadas a nivel mundial. En representación de la Marina de Guerra del Perú, participó el capitán de navío Miguel Dulanto Carbajal, agregado de Defensa en Australia y concurrente en la República de Singapur, así como el capitán de fragata Eduardo Zevallos Roncagliolo, agregado adjunto en la República de Singapur.

Durante la cita se mostró el incremento de las unidades submarinas que operan en la Región Asia Pacífico, además de los vehículos no tripulados debajo del agua (AUV), los cuales, sumados al aumento del tráfico marítimo, barcos de pesca y de recreación, pueden incre-



mentar el riesgo para las unidades submarinas, por lo que se busca establecer códigos comunes como guías para su seguridad.

Como parte de las actividades, se realizó una visita y demostración en el Centro de Elaboración de Información de la Armada de la República de Singapur, sobre el portal que están desarrollando, para enviar información en tiempo real a las unidades submarinas. Adicionalmente, se realizó una visita al buque MV *Swift Rescue*, uno de los más modernos y equipados para rescate de submarinos, que cuenta con un vehículo de rescate con capacidad de 20 pasajeros y que puede operar a 500 metros de profundidad.

Comandante General de la Marina de Guerra presente en aniversario de la Asociación de las Naciones del Sureste Asiático y de la Real Armada Tailandesa



El comandante general de la Marina, almirante Gonzalo Ríos Polastri, asistió a las diversas actividades preparadas por el 50 aniversario de creación de la Asociación de las Naciones del Sureste Asiático (ASEAN), importante organización regional de estados del sudeste asiático, creada en 1967; y del 111.° aniversario de la Real Armada de Tailandia, creada a finales del siglo XIX.

Del 16 y 21 de noviembre, el representante del Perú, almirante Ríos Polastri, junto a otros 28 jefes de Armadas del mundo, en torno a ambas celebraciones, participó de la imponente revista naval denominada Fleet Review "IFR 2017", en la que desfilaron 36 buques de diferentes clases pertenecientes a los países de Tailandia, Singapur, Estados Unidos, Rusia, India, Corea del Sur, Malasia, Irán, Brunéi, Cambodia, Indonesia, Myanmar, Pakistán, Sri Lanka, Filipinas, Vietnam, Australia, Japón, Bangladesh y China.



Durante la revista naval, los jefes de delegación se embarcaron a bordo del buque HTMS *Thalang*, mientras que las dotaciones de las unidades que se encontraban fondeadas en la bahía de Pattaya presentaron sus saludos desde sus puestos de honores. Asimismo, se realizaron pasajes de unidades aéreas de combate, de ala rotatoria y exploración marítima.

La presencia de la máxima autoridad naval del Perú fue propicia para ser seleccionada, entre los 28 jefes de delegación de las Armadas participantes, para dar una entrevista sobre seguridad marítima y cooperación en el área de Asia Pacífico, en la que sostuvo: "Actualmente en el mundo manejamos con frecuencia el nombre 'crimen organizado' para referirnos a las diferentes actividades ilícitas. Nosotros debemos estar aún más organizados que ellos y así poder hacerles frente y eliminar su accionar en el mar. Es imprescindible actuar como una red donde el intercambio de información nos brinde una imagen común de la amenaza a la que nos enfrentamos".



Del mismo modo, tuvo reuniones bilaterales con representantes de las Armadas de España, Francia, Corea del Sur y Japón, en los cuales tocaron temas de interés institucional y regional, con la finalidad de reforzar los lazos de amistad entre ellas y hacer frente a las nuevas amenazas que afectan a los países de la región. Asimismo, discutieron sobre programas de cooperación mutua en los campos de operaciones, entrenamiento e intercambio de información.

Conferencia Media de Planeamiento del Tercer Ejercicio Naval Multilateral "Komodo" en Indonesia



En la ciudad de Yakarta, Indonesia, se llevó a cabo la Conferencia Media de Planeamiento del Tercer Ejercicio Naval Multilateral "Komodo", en cuyo desarrollo participaron como representantes de la Marina de Guerra del Perú, el capitán de navío Miguel Dulanto Carbajal, agregado de Defensa a la Embajada del Perú en la Mancomunidad de Australia, concurrente en la Repúblicas de Indonesia, y el capitán de fragata Eduardo Zevallos Roncagliolo, agregado de Defensa Adjunto y oficial de enlace en el Centro de Fusión de Información de la Armada de la República de Singapur, concurrente en la República de Indonesia.

La conferencia de planeamiento fue presidida por el comodoro Rachmad Jayadi, comandante del Grupo de Batalla de la Flota del Este de la Armada de Indonesia, y contó con la participación de representantes de las Armadas de Australia, Brasil, Brunéi Darussalam, Canadá, China, Alemania, India, Indonesia, Japón, Malasia, México, Holanda, Nueva Zelanda, Pakistán, Perú, Filipinas, Polonia, Corea del Sur, Rusia, Singapur, España, Sri Lanka, Tailandia, Timor Leste, Emiratos Árabes Unidos, Reino Unido, Estados Unidos y Vietnam.

Cabe referir que el operativo "Komodo" se llevará a cabo del 4 al 9 de mayo de 2018, en la ciudad de Mataram, en la isla de Lombok (Indonesia), y tiene como principal objetivo fortalecer los lazos de amistad y de cooperación entre los países participantes, a fin de contribuir con la paz y la estabilidad en la región.

Dentro del programa de actividades del ejercicio, se han considerado actividades operativas y de entrenamiento, de acción cívica de ingeniería y médica, así como de participación social marítima y de interacción con la comunidad.

En cuanto a lo relacionado con las acciones operativas y de entrenamiento, estas consistirán en conferencias profesionales, ejercicios en la carta, ejercicios de comando y control y ejercicios de entrenamiento en la mar; todo ello orientado a desarrollar capacidades en el personal y a las unidades de la Fuerza Multinacional en tres aspectos principales: operaciones de asistencia humanitaria y alivio en caso de desastres; manejo y asistencia de refugiados; y operaciones de interdicción marítima para contrarrestar las potenciales actividades de organizaciones criminales transnacionales.

El Perú fue reelegido por tercera vez como miembro del Consejo de la Organización Marítima Internacional



El Perú fue reelegido por tercera vez como miembro del Consejo de la Organización Marítima Internacional (OMI), lo que constituye un importante reconocimiento al esfuerzo que ha realizado, a través del trabajo conjunto entre la Cancillería y el Ministerio de Defensa (Marina de Guerra del Perú) en la búsqueda de soluciones comunes a los desafíos globales en materia de seguridad, protección de la navegación y cuidado del medio marino.

El 1 de diciembre, nuestro país fue reelegido en el importante cargo. Resaltó su firme compromiso con el desarrollo sostenible de la navegación y que se encuentra en capacidad de enfrentar, desde la OMI, los desafíos globales que representa fortalecer la seguridad del medioambiente marítimo, así como la protección del transporte internacional marítimo.

En esta oportunidad, de los 172 países miembros de la OMI, votaron 160 y el Perú obtuvo 129 votos. En la Asamblea General, estuvieron presentes la embajadora del Perú en Reino Unido, Susana de la Puente-Wiese, y el director

de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, vicealmirante Manuel Váscones Morey, en representación de la delegación peruana.

El consejo de la OMI está compuesto por 40 miembros: 10 pertenecen a la categoría A, 10 a la B y 20 a la categoría C. En esta última se encuentra nuestro país, junto a México y Chile.

Cabe referir que la Organización Marítima Internacional tiene su sede en Londres, Reino Unido, y su principal objetivo es generar un sistema de cooperación entre los Gobiernos en la esfera de la reglamentación y las prácticas gubernamentales relativas a la navegación comercial internacional. Asimismo, la seguridad marítima, la eficiencia de la navegación, la protección de buques e instalaciones portuarias, y la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionado por los buques.

Autoridades navales de Brasil visitaron al Comandante General de la Marina



Para tratar asuntos relacionados con la posibilidad de desarrollar futuros proyectos de interés sobre ciencia y tecnología, el 4 de diciembre, en el Salón Huáscar, el comandante general de la Marina de Guerra del Perú, almirante Gonzalo Ríos Polastri, recibió la visita de una delegación de oficiales de la Marina de Brasil, encabezada por el director general de Desarrollo Nuclear y Tecnológico, almirante de escuadra Benito Costa Lima Leite de Alburqueque Junior y el director de Centro Tecnológico, contralmirante Alfredo Martins Muradas.

La mencionada delegación permaneció en nuestro país hasta el 7 de diciembre, tiempo en el cual, visitaron la Escuela Naval del Perú, la Dirección de Alistamiento Naval (DIALI) y el Servicio de Armas Electrónicas (SAE).

Asimismo, recorrieron las instalaciones de la Comandancia de la Fuerza de Submarinos, donde presenciaron una exposición sobre el Sistema de Combate "Kallpa". De igual forma, visitaron la fragata misilera BAP *Bolognesi*, el buque oceanográfico BAP *Carrasco* y el buque escuela a vela BAP *Unión*.

Significativas ceremonias navales marcaron un hito en la institución

La Marina de Guerra del Perú celebró tres importantes y trascendentales eventos que marcaron un hito en la historia de la institución: el zarpe del buque oceanográfico BAP *Carrasco*, que participará en la Vigésima Quinta Campaña Científica del Perú a la Antártida, ANTAR XXV; la colocación de la quilla del buque multipropósito BAP *Paita*; y, finalmente, la inauguración de la ampliación de los servicios de astillero para mantenimiento de submarinos y otras naves.



Las significativas ceremonias, realizadas en la Base Naval del Callao, fueron presididas por el ministro de Defensa, Jorge Nieto Montesinos, quien estuvo acompañado por el jefe del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, almirante José Luis Paredes Lora, y el comandante general de la Marina de Guerra del Perú, almirante Gonzalo Nicolás Ríos Polastri.

Se iniciaron las ceremonias despidiendo a la tripulación del BAP *Carrasco*, (BOP-171), que realiza su primer viaje al Continente Blanco. La unidad partió del puerto del Callao rumbo a la Estación Científica Antártica Peruana Machu Picchu, bajo la conducción de su comandante, el capitán de navío Carlos Guerrero Malpartida, y con una dotación de 57 tripulantes, personal capacitado en áreas de operaciones e investigación, tanto de instituciones nacionales y extranjeras, así como oficiales de las Armadas de Colombia y México. Se tiene previsto el retorno del buque para el 13 de marzo de 2018.

La Campaña ANTAR XXV se desarrollará por un periodo de 90 días calendario. Considera trabajos científicos, pruebas polares, mantenimiento de la Estación Científica Antártica Peruana Machu Picchu, visitas protocolares e intercambio cultural con las bases antárticas extranjeras.



El BAP *Carrasco*, por su desplazamiento, capacidad y autonomía como plataforma científica, operacional y logística, es una unidad idónea para la navegación en aguas antárticas.

Posteriormente, se llevó a cabo la puesta de la quilla del BAP *Paita*, paso trascendental dentro del proyecto de recuperación y mejoramiento del Servicio de Transporte y Soporte Logístico de las Fuerzas Armadas en Buques Multipropósito de la Marina de Guerra del Perú para operaciones en el litoral. Esta unidad tendrá como misión efectuar operaciones conjuntas y combinadas en apoyo a la fuerza de desembarco anfibio, operaciones de defensa y control marítimo mediante empleo de helicópteros, y participar en operaciones de ayuda humanitaria y auxilio en caso de desastres naturales nacionales o internacionales, con el fin de contribuir al cumplimiento de los objetivos institucionales y garantizar de manera efectiva y eficiente la ejecución de las políticas del sistema de defensa civil del Estado.

El buque multipropósito tipo LPD Clase Makassar será construido con acero de alta resistencia grado "A" y "AH 32". Contará con espacio para albergar unidades militares de gran tamaño. Asimismo, que tendrá autonomía para 30 días, superior a 10 000 millas



náuticas y una velocidad máxima de 16 nudos.



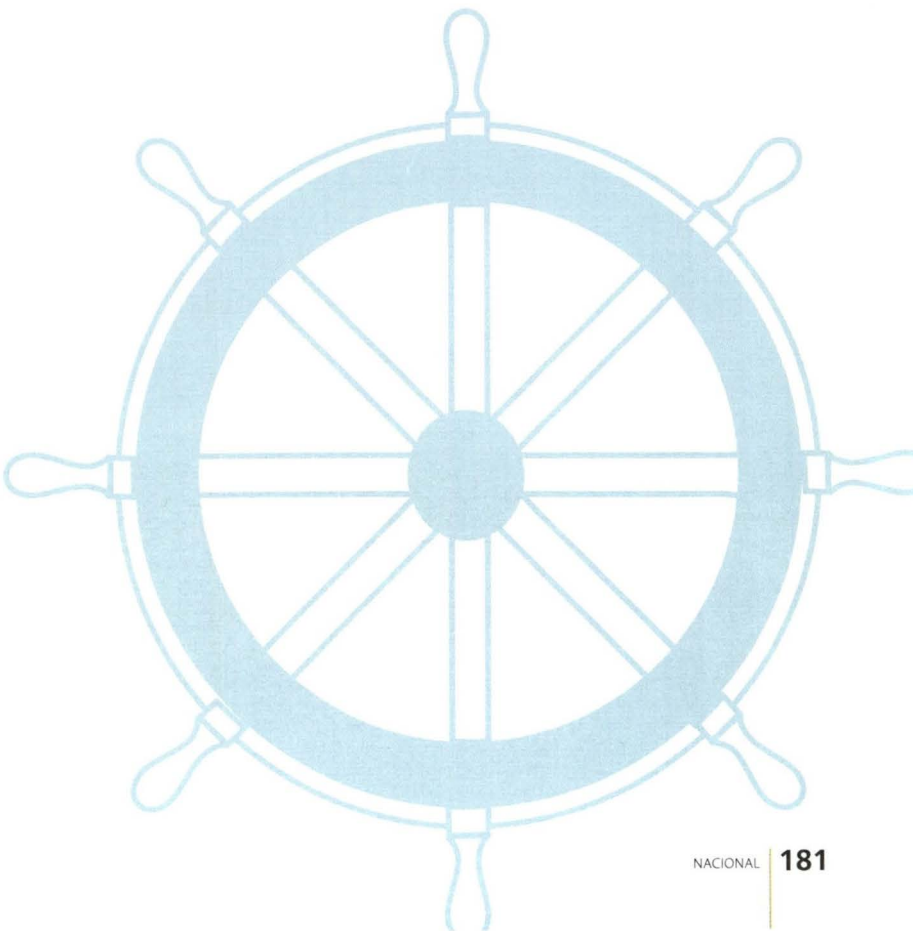
Finalmente se realizó la inauguración de la ampliación y mejoramiento de los servicios del astillero para el mantenimiento y la modernización de submarinos y otras naves. Las obras comprenden la construcción de un hangar en el que además se ha implementado un sistema "Syncrolift" para el izaje de naves de hasta 2500 toneladas, un patio de transferencia y parqueaderos para realizar trabajos de construcción, y reparación de embarcaciones de naves.

Además de realizar el servicio de modernización de unidades submarinas, con este proyecto se espera ampliar y afianzar aún más una de las líneas de negocio más importantes del Servicio Industrial de la Marina (SIMA), que es "el recorrido y mantenimiento de la flota pesquera nacional e internacional" y de otro tipo de embarcaciones, a fin de mejorar el estándar de calidad y destacar en este rubro.

Durante las significativas ceremonias, el almirante Gonzalo Ríos Polastri enfatizó: "Asistimos a tres eventos que tienen naturaleza distinta, pero también un factor común, son tres herramientas portadoras de futuro que materializan la continuidad de diversos roles que la Armada realiza al servicio del país". El buque *Carrasco*, subrayó, "ya ha proporcionado importantes aportes a la investigación y trabajos en el campo del mar. Con esta primera campaña antártica del buque se consolida el pleno de actividades proyectadas en beneficio de los intereses nacionales".



Por otro lado, la máxima autoridad naval refirió: "Hemos asistido a la colocación simbólica de la quilla del segundo buque multipropósito que también es construido en el SIMA. La construcción naval es muestra de desarrollo y permite proyectar, con producción nacional en nuestros astilleros, el reemplazo de buques antiguos". Finalmente, el almirante Ríos Polastri, resaltó el excelente trabajo del personal del SIMA.



Megister en Historia Víctor Manuel Torres Laca

Magister en Historia por la Pontificia Universidad Católica del Perú. Docente en la Universidad de Lima, en la Pontificia Universidad Católica del Perú y en la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas. Colaborador en las editoriales Norma y Santillana, en el diario *El Comercio* y en Ediciones Peisa.



icias internacionales noticias internacionales noticias internacional
ias internacionales noticias internacionale
internacionales noticias internacionales noticias internacional
noticias internacionales noticias internacionales notici
internacionales noticias internacionales noticias internacional
icias internacionales noticias internacional
ernacionales noticias internacionales noticias internacionales noticia
nales noticias internacionales noticias internacionales notic
nales noticias internacionales noticias internacion
oticias internacionales noticias internacionales noticia
rnacionales noticias internacionales noticias internacional
internacionales noticias internacionales notic
cionales noticias internacionales noticias internacional
cias internacionales noticias internacionales notic
cionales noticias internacionales noticias internacional
internacionales noticias internacionales notic
cionales noticias internacionales noticias internacional

ARGENTINA

Perdida del Submatino San Juan

El Submarino San Juan de clase TR1700, fue construido en los astilleros de Thyssen Nordseewerke en Emden Alemania y entregado en 1985, un año después de su gemelo el ARA Santa Cruz (S-41). Los TR1700 tienen una eslora de 66 metros y una manga de 7,3 para un desplazamiento en inmersión de 2264 toneladas. Cuentan con un sistema de propulsión diésel-eléctrico con cuatro motores MTU 16V de 6720 caballos de fuerza cada uno. Pueden alcanzar una velocidad máxima de 15 nudos en superficie y 25 en inmersión con un radio de acción de 12 000 millas náuticas a 8 nudos en superficie o 460 a 6 nudos en inmersión. Están equipados con un sonar CSU3/4 de búsqueda y ataque, así como un sonar pasivo DUUX 5, un radar Calypso IV y un sistema de combate Sinbads que les permite manejar cinco blancos y tres torpedos en simultáneo. Como armamento, cuentan con 6 tubos lanzatorpedos de 533 mm para un total de 22 torpedos SST4 o Mk37. Alternativamente pueden reemplazar su carga de torpedos por 34 minas[1].



El ARA *San Juan* (S 42) en el Apostadero Naval de Buenos Aires.
Crédito: Juan Kulichevsky.

A fines de 2008, el San Juan inició un proceso de reparación de media vida la cual tomó siete años en las instalaciones del Complejo Industrial Naval Argentino (Cinar). El casco fue cortado para poder acceder a los equipos y realizar los siguientes trabajos: reemplazo de los motores diésel, recorrido y reparación de los generadores, replacado y reparación integral de las baterías, reparación de válvulas, etc. A fines de 2011, se volvió a unir el submarino en una operación altamente compleja.[2]

1. SAUNDERS, Stephen (Ed.). *Jane's Fighting Ships 2004-2005*. Londres: Janes Information Group. 2004, p. 11.
2. *LA NACIÓN*. Eliana Krawczyk: la primera mujer submarinista de América del Sur. 24 de noviembre de 2017. [Consulta: 13 de enero de 2018]. Disponible en: http://www.lanacion.com.ar/2085233-eliana-krawczyk-la-primera-mujer-submarinista-de-america-del-sur

El 15 de noviembre del año 2017, un funesto accidente ocasiono la lamentable perdida de la Unidad y de su tripulación, donde debemos resaltar se encontraba la primera mujer submarinista de América del Sur, Eliana María Krawczyk, quien se desempeñaba como jefa de armas del submarino[3].



Despliegue del Undersea Recovery Vehicle (CURV-21) de la Armada de Estados Unidos en el curso de las operaciones de búsqueda del San Juan. Crédito: US Navy.

Según se ha podido conocer, esta unidad había partido de la base naval de Ushuaia el 13 en una misión de patrullaje de la Zona Económica Exclusiva argentina. A la medianoche del 14 de noviembre el comandante, capitán Pedro Fernández, reportó a la Base de Submarinos ubicada en Mar del Plata que un incendio a bordo había afectado turbinas y comunicaciones y que se había producido un ingreso de agua. A las 7:30 horas del 15 de noviembre el comandante informó que el problema había sido solucionado y recibió la orden de proseguir su viaje con normalidad.
A las 10:30 horas, hidrófonos submarinos en la isla Ascensión detectaron una gran explosión, 30 millas al norte de su última posición.


La reticencia de la Armada a brindar datos complica la tarea de la jueza que investiga. Crédito: El Tribuno.

Conocida la desaparición de la Unidad, se montó un extenso operativo de búsqueda y rescate donde participaron 18 países, 28 buques (16 de la Armada argentina) y 9 aeronaves

3. *LA NACIÓN*. Cómo fue la obra de reparación de media vida del submarino ARA San Juan. 21 de noviembre de 2017. [Consulta: 13 de enero de 2018]. Disponible en: http://www.lanacion.com.ar/2084326-como-fue-la-obra-de-reparacion-de-media-vida-del-submarino-ara-san-juan

(3 de la Armada argentina). A lo largo de 15 días esta fuerza exploró visualmente 557 000 millas náuticas cuadradas y 1 049 479 millas náuticas cuadradas mediante el uso del radar sin obtener resultado alguno. Dado el tiempo trascurrido y conocido el reporte de una explosión submarina por fuente de organismos internacionales, se desvaneció toda posibilidad de hallar a la tripulación con vida, por lo que el 30 de noviembre la Armada detuvo el operativo de búsqueda y rescate, aunque se mantuvo la búsqueda de los restos de la nave[4].

AUSTRALIA

Destructor *Hobart* en servicio

En una ceremonia realizada en Sídney, la Armada Real Australiana (RAN) admitió al servicio al HMAS *Hobart* (DDG 39), el primero de la clase del mismo nombre y el tercer buque en llevar el nombre de la ciudad capital del Estado de Tasmania[5]. El origen de estos barcos se remonta al Libro Blanco elaborado por el Ministerio de Defensa en 2000. En aquel entonces, la Armada se enfrentaba a la pérdida de su capacidad de defensa antiaérea de largo alcance, pues el retiro del último de los tres destructores de la clase Perth se realizaría al año siguiente. Como reemplazo, se planteó la construcción de al menos tres buques de defensa aérea que entrarían en servicio a partir de 2013[6].



El HMAS *Hobart* (DDG 39) en la base naval de Sídney. Crédito: Nick-D.

4. *ARMADA ARGENTINA*. Cierre del caso SAR del submarino ARA San Juan. 30 de noviembre de 2017. [Consulta: 13 de enero de 2018]. Disponible en: http://www.armada.mil.ar/archivos/Docs/30-11-17%20CIERRE%20SARSUB.pdf
5. DEPARTMENT OF DEFENCE. Air Warfare Destroyer. Diciembre de 2017. [Consulta: 13 de enero de 2018]. Disponible en: http://www.defence.gov.au/dmo/EquippingDefence/SEA4000PH3-AWD
6. DEPARTMENT OF DEFENCE. Welcome to the fleet - HMAS Hobart III. 23 de setiembre de 2017. [Consulta: 13 de enero de 2018]. Disponible en: au/en/Sep2017/Fleet/4070/Welcome-to-the-fleet---HMAS-Hobart-III.htm#.WITx-66nGlt

El proyecto fue denominado SEA 4000, Air Warfare Destroyer (AWD) y dividido en tres etapas. La primera, desarrollada entre 2000 y 2005, fue de definición del proyecto. Al final de esta etapa se firmó un contrato con el Gobierno de Estados Unidos para la adquisición del sistema de combate AEGIS. La segunda fase estuvo dedicada al desarrollo de dos diseños alternativos para los buques: una versión adaptada de las fragatas de la clase F100 de la empresa española Navantia y un desarrollo de los destructores de la clase Arleigh Burke a cargo de la empresa estadounidense Gibbs & Cox. El Gobierno australiano estimó que la propuesta norteamericana involucraba mayores costos y un riesgo elevado dada la relativa inmadurez del diseño. Por tanto, en 2007 se optó por la opción hispana. Para la ejecución del proyecto se creó la AWD Alliance con participación de la Defence Materiel Organisation por parte del Gobierno australiano, los astilleros australianos ASC y Raytheon Australia a cargo del sistema de combate[7].



El HMAS *Hobart* (D 39) de la clase Perth fue el segundo buque en llevar ese nombre. Estuvo en servicio con la RAN entre 1965 y el 2000. La imagen corresponde a los ejercicios RIMPAC 92. Crédito: US Navy.

Los destructores de la clase Hobart han sido construidos en secciones prefabricadas por distintos astilleros que luego son ensamblados por ASC en sus instalaciones de Osborne, Australia Meridional. El proceso atravesó serias dificultades debido a retrasos en la construcción de las secciones y a que varias de estas no se encontraban dentro de los estándares de tolerancia requeridos, lo que obligó a costosos reprocesos[8]. En respuesta a estos problemas, el Gobierno australiano realizó importantes modificaciones en el programa; la principal, el poner a Navantia a cargo del proceso de construcción. De esta manera, se pudo reencauzar el proceso, aunque con un nuevo cronograma: el primer destructor fue entregado en setiembre de 2017 en vez de diciembre de 2014, como fue planeado originalmente; la segunda y tercera unidad serán entregadas en julio de 2018 y diciembre de 2019[9].

---

7. WATT, David. The Air Warfare Destroyer program. 10 de noviembre de 2014, p. 2. [Consulta: 13 de enero de 2018]. Disponible en: http://parlinfo.aph.gov.au/parlInfo/download/library/prspub/3497967/upload_binary/3497967.pdf;fileType=application/pdf
8. Ibíd., pp. 3-4.
9. DEPARTMENT OF DEFENCE. Defence 2000 Our Future Defence Force. 2000, pp. 89-90. [Consulta: 13 de enero 23 de setiembre de 2017]. Disponible en: http://www.defence.gov.au/publications/wpaper2000.pdf

Los destructores de la clase Hobart tienen una eslora de 146,7 metros y una manga de 18,6 metros para un desplazamiento a plena carga de 7000 toneladas. Cuentan con un sistema de propulsión CODOG con dos turbinas de gas LM2500 de 23 500 caballos de fuerza cada una y dos motores diésel Bravo 16V de 7580 cada uno. Las turbinas les permiten alcanzar una velocidad máxima de 28 nudos, y los diésel les otorgan un radio de acción de 4500 millas náuticas a una velocidad de crucero de 18 nudos. El equipamiento electrónico incluye un sistema radar AN/SPY-1D (V) de barrido electrónico y búsqueda en 3D, un radar AN/SPQ-9B para la búsqueda en el horizonte, sonares de casco y de arrastre, un sistema de combate AEGIS en su versión 7.1 y un sistema de señuelos activos NULKA. El armamento comprende un sistema de lanzamiento vertical Mk 41 con 48 celdas para misiles RIM-66 Standard 2, dos lanzadores cuádruples para misiles Advanced Harpoon, torpedos antisubmarinos MU90, un cañón Mk 45 de 127/62 mm, dos cañones M242 Bushmaster de 25 mm en montajes Typhoon, un sistema de defensa de punto Phalanx y facilidades para un helicóptero MH-60R Seahawk. Se estima que la tripulación ascenderá a 180 personas[10].



El mástil del HMAS *Hobart* (DDG 39). Se puede apreciar en primer plano una de las cuatro antenas del radar AN/SPY-1D. Crédito: Nick-D.

10. ROYAL AUSTRALIAN NAVY. HMAS. S. f. [Consulta: 13 de enero de 2018]. Disponible en: http://www.navy.gov.au/hmas-hobart-iii

REINO UNIDO

Entrada en servicio del portaaviones *Queen Elizabeth*



El HMS *Queen Elizabeth* (R08) abandona los astilleros de Rosyth, Escocia, para iniciar sus pruebas de mar en junio de 2017. Crédito: Crown copyright.

La Armada Real Británica admitió al servicio activo al portaaviones HMS *Queen Elizabeth* (R08) en una ceremonia encabezada por la reina Isabel II en la base naval de Portsmouth el pasado 7 de diciembre[11]. Los orígenes de este buque se remontan al Strategic Defence Review presentado al Parlamento por el Secretario de Estado para la Defensa, George Robertson, en julio de 1998. Este estudio concluyó que para asegurar la capacidad británica de proyectar poder aéreo se necesitan portaaviones, dado que no puede darse por sentado la disponibilidad de bases aéreas en tierra. Por esta razón planteaba reemplazar los tres portaaviones de la clase Invincible diseñados para la guerra antisubmarina por dos buques de entre 30 y 40 000 toneladas optimizados para operaciones ofensivas[12].

El programa de construcción de los dos portaaviones fue bautizado como Future Carrier (CVF) e implementado bajo el modelo Smart Acquisition, que comprende las siguientes etapas: Concepto, Evaluación, Demostración y Manufactura, Servicio Activo y Retiro, y dos momentos clave de aprobación: Initial Gate, en el que se establecen los parámetros de la fase de Evaluación, y Main Gate, en el que se aprueban los objetivos de desempeño, tiempo y costos para

11. FARMER, Ben. The Queen commissions the Royal Navy's newest aircraft carrier - HMS Queen Elizabeth. 7 de diciembre de 2017. [Consulta: 13 de enero de 2018]. Disponible en: http://www.telegraph.co.uk/news/2017/12/07/queen-commissions-royal-navys-newest-aircraft-carrier-hsm/
12. MINISTRY OF DEFENCE. Strategic Defence Review. Julio de 1998, pp. 143-144. [Consulta: 13 de enero de 2018]. Disponible en: http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20121018172816/http://www.mod.uk/NR/rdonlyres/65F3D7AC-4340-4119-93A2-20825848E50E/0/sdr1998_complete.pdf

la fase de Demostración y Manufactura. Initial Gate fue aprobado en diciembre de 1998, en noviembre de 1999 se firmaron contratos con las empresas BAE Systems y Thales UK para el desarrollo de sus respectivos diseños, y en enero de 2003 se decidió que una alianza entre estos dos competidores (Future Carrier Alliance) sería la mejor forma de llevar a cabo el proyecto[13]. En paralelo, se lanzó el programa Joint Combat Aircraft (JCA), orientado al reemplazo de los Harrier de la Fuerza Aérea Real y de los Sea Harrier de la Armada Real con un solo modelo polivalente que operaría desde tierra y desde los futuros portaaviones. Con este objetivo, en enero de 2001, el Gobierno británico anunció su participación en el desarrollo del Joint Strike Fighter estadounidense y en setiembre de 2002 anunció la elección de la variante STOVL de despegue corto y aterrizaje vertical[14].



Vista aérea del HMS *Queen Elizabeth* (R08). Crédito: Crown copyright.



Un helicóptero Merlin HM2 de la Real Armada sobrevuela el HMS Queen Elizabeth (R08). Crédito: Crown copyright.

Tras varios retrasos, en julio de 2007 el Gobierno de Su Majestad dio su aprobación al Main Gate del

13. HOUSE OF COMMONS DEFENCE COMMITTEE. Future Carrier and Joint Combat Aircraft Programmes. 21 de diciembre de 2005, p. 8. [Consulta: 13 de enero de 2018]. Disponible en: https://publications.parliament.uk/pa/cm200506/cmselect/cmdfence/554/554.pdf
14. Ibid., p. 24.

programa CVF, y en julio de 2008 firmó un contrato con Future Carrier Alliance para su construcción. Sin embargo, en un contexto de crisis económica global, en diciembre de ese mismo año se anunció la postergación de la entrada en servicio de los portaaviones de 2014 y 2016 a 2016 y 2018[15]. La publicación del *Strategic Defence and Security Review* en 2010 produjo nuevas complicaciones. En este documento se anunció el retiro ese mismo año de los aviones Harrier de la RAF y la RN, así como del último portaaviones de la clase Invincible, el HMS *Ark Royal* (R07), en 2011 y no en 2016, como se había previsto, para alinearlo con la entrada en servicio del *Queen Elizabeth*. Se ordenaba también la modificación del diseño de los nuevos portaaviones para instalarles catapultas y cables de arresto, a fin de operar la versión de despegue convencional (CTOL) del JSF, en vez de la STOVL. A cambio, se aceptaba un retraso de la entrada en servicio de 2016 a 2020. También establecía que las necesidades de defensa británicas solo requerían un portaaviones, de manera que el otro sería mantenido en estado de disponibilidad limitada o, incluso, vendido a una nación aliada[16].



F-35B Lightning II de la Real Fuerza Aérea británica. Crédito: Crown copyright.

Al parecer, la decisión de cambiar la configuración de los portaaviones fue apresurada, pues en mayo de 2012 el Gobierno anunció que se volvería a la versión STOVL original. Un factor central en esta decisión fue el presupuesto: la estimación del costo de la conversión del Prince of Wales pasó de 950 millones de libras a 2000 millones de libras, con un presupuesto aun más elevado al que requería el *Queen Elizabeth*, por estar más avanzada su construcción. Para entonces ya se había gastado un aproximado de 100 millones de libras en los

15. NAVAL TECHNOLOGY. Queen Elizabeth Class (CVF). S. f. [Consulta: 13 de enero de 2018]. Disponible en: http://www.naval-technology.com/projects/cvf/
16. HM GOVERNMENT. Securing Britain in an Age of Uncertainty: The Strategic Defence and Security Review. Octubre de 2010, pp. 22-23. [Consulta: 13 de enero de 2018]. Disponible en: http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20121018082048

trabajos preliminares para la conversión a la configuración CTOL[17]. En el National Security Strategy and Strategic Defence and Security Review, publicado en 2015, el Gobierno confirmó que los dos portaaviones serán construidos y puestos en servicio por la Royal Navy con el compromiso de mantener uno disponible para operaciones en todo momento. Asimismo, establece que una de las dos unidades será mejorada para apoyar las operaciones anfibias de los Royal Marines[18].

El portaaviones *Queen Elizabeth* tiene una eslora de 284 metros y una manga de 73 metros para un desplazamiento a carga máxima de 70 600 toneladas. Es impulsado por un sistema CODLAG que consta de dos turbinas de gas Trent MT30 de 48 000 caballos de fuerza cada una y cuatro motores diésel que brindan energía a dos Advanced Induction Motors, que mueven las dos hélices y permiten alcanzar velocidades mayores a los 25 nudos y un radio de acción de 10 000 millas náuticas a velocidad crucero. La electrónica incluye un radar de búsqueda aérea de largo alcance S1850M, un radar de búsqueda aérea y de superficie Tipo 997, un radar de aproximación SPN-720 y un sistema de combate CMS-1. Como armamento porta tres sistemas de defensa de punto Phalanx Block 1B y 3 cañones DS30M Mk2 de 30 mm. Tiene la capacidad de operar cuarenta aeronaves, incluyendo cazabombarderos F-35B, así como helicópteros AW101 Merlin, AW159 Wildcat y CH-47 Chinook, entre otros[19].

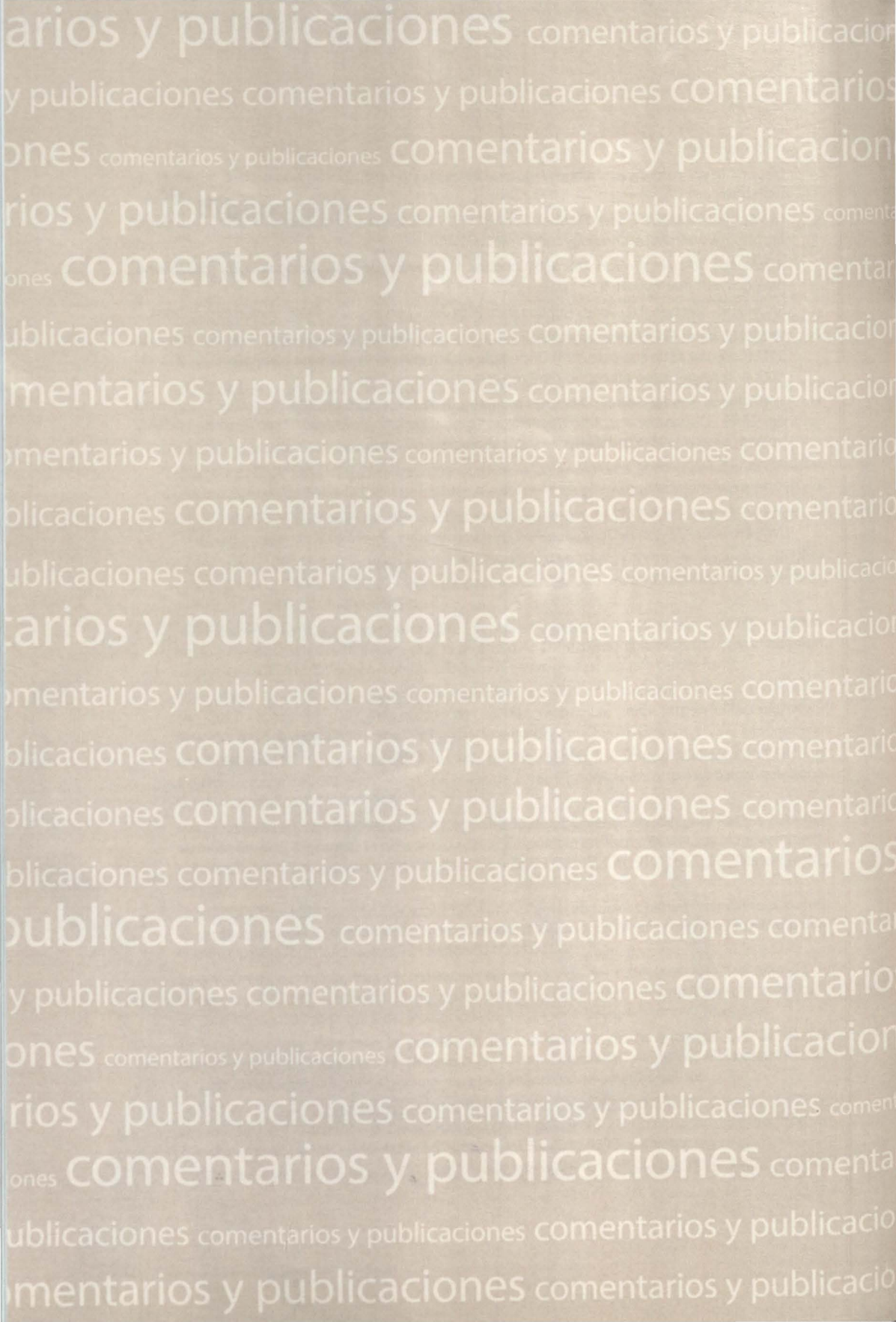
17. FULL FACT. How do you solve a problem like an expensive aircraft carrier? 11 de mayo de 2012. [Consulta: 13 de enero de 2018]. Disponible en: https://fullfact.org/news/how-do-you-solve-problem-expensive-aircraft-carrier/
18. HM GOVERNMENT. National Security Strategy and Strategic Defence and Security Review 2015. Noviembre de 2015, pp. 30-31. [Consulta: 13 de enero de 2018]. Disponible en: https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/478933/52309_Cm_9161_NSS_SD_Review_web_only.pdf
19. MORENO GÓMEZ, A. Portaaviones clase Queen Elizabeth. S. f. [Consulta: 13 de enero de 2018]. Disponible en: http://www.buquesdeguerra.com/es/reino-unido/portaaviones-clase-queen-elizabeth.html

Bibliografía

- ARMADA ARGENTINA. Cierre del caso SAR del submarino ARA *San Juan*. 30 de noviembre de 2017. [Consulta: 13 de enero de 2018]. Disponible en: http://www.armada.mil.ar/archivos/Docs/30-11-17%20CIERRE%20SARSUB.pdf
- *CLARÍN*. Submarino ARA San Juan: un informe de Defensa sostiene que hubo irregularidades en la reparación de media vida. 26 de noviembre de 2017. [Consulta: 13 de enero de 2018]. Disponible en: https://www.clarin.com/politica/submarino-ara-san-juan-informe-defensa-sostiene-irregularidades-reparacion-media-vida_0_HkXLCXulf.html
- DEFENSA.COM. ¿Por qué no se ordenó desde la base de Mar del Plata el regreso del ARA San Juan tras informar de un incendio en la nave? 1 de diciembre de 2017. [Consulta: 13 de enero de 2018]. Disponible en: http://www.defensa.com/argentina/no-ordeno-desde-base-mar-plata-regreso-ara-san-juan-tras-nave
- DEPARTMENT OF DEFENCE. Defence 2000 Our Future Defence Force. 2000. [Consulta: 13 de enero 23 de setiembre de 2017]. Disponible en: http://www.defence.gov.au/publications/wpaper2000.pdf
- DEPARTMENT OF DEFENCE. Air Warfare Destroyer. Diciembre de 2017. [Consulta: 13 de enero de 2018]. Disponible en: http://www.defence.gov.au/dmo/EquippingDefence/SEA4000PH3-AWD
- DEPARTMENT OF DEFENCE. Welcome to the fleet - HMAS Hobart III. 23 de setiembre de 2017. [Consulta: 13 de enero de 2018]. Disponible en: au/en/Sep2017/Fleet/4070/Welcome-to-the-fleet--HMAS-Hobart-III.htm#.WITx-66nG1t
- FARMER, Ben. The Queen commissions the Royal Navy's newest aircraft carrier - HMS Queen Elizabeth. 7 de diciembre de 2017. [Consulta: 13 de enero de 2018]. Disponible en: http://www.telegraph.co.uk/news/2017/12/07/queen-commissions-royal-navys-newest-aircraft-carrier-hsm/
- FULL FACT. How do you solve a problem like an expensive aircraft carrier? 11 de mayo de 2012. [Consulta: 13 de enero de 2018]. Disponible en: https://fullfact.org/news/how-do-you-solve-problem-expensive-aircraft-carrier/
- HM GOVERNMENT. Securing Britain in an Age of Uncertainty: The Strategic Defence and Security Review. Octubre de 2010. [Consulta: 13 de enero de 2018]. Disponible en: http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20121018082048
- HM GOVERNMENT. National Security Strategy and Strategic Defence and Security Review 2015. Noviembre de 2015. [Consulta: 13 de enero de 2018]. Disponible en: https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/478933/52309_Cm_9161_NSS_SD_Review_web_only.pdf
- HOUSE OF COMMONS DEFENCE COMMITTEE. Future Carrier and Joint Combat Aircraft Programmes. 21 de diciembre de 2005. [Consulta: 13 de enero de 2018]. Disponible en: https://publications.parliament.uk/pa/cm200506/cmselect/cmdfence/554/554.pdf
- *LA NACIÓN*. Cómo fue la obra de reparación de media vida del submarino ARA San Juan. 21 de noviembre de 2017. [Consulta: 13 de enero de 2018]. Disponible en: http://www.lanacion.com.ar/2084326-como-fue-la-obra-de-reparacion-de-media-vida-del-submarino-ara-san-juan
- *LA NACIÓN*. Eliana Krawczyk: la primera mujer submarinista de América del Sur. 24 de noviembre de 2017. [Consulta: 13 de enero de 2018]. Disponible en: http://www.lanacion.com.ar/2085233-eliana-krawczyk-la-primera-mujer-submarinista-de-america-del-sur
- MINISTRY OF DEFENCE. Strategic Defence Review. Julio de 1998. [Consulta: 13 de enero de 2018]. Disponible en: http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20121018172816/http://www.mod.uk/NR/rdonlyres/65F3D7AC-4340-4119-93A2-20825848E50E/0/sdr1998_complete.pdf
- MORENO GÓMEZ, A. Poortaaviones clase Queen Elizabeth. S. f. [Consulta: 13 de enero de 2018].

Disponible en: http://www.buquesdeguerra.com/es/reino-unido/portaaviones-clase-queen-elizabeth.html

- NAVAL TECHNOLOGY. Queen Elizabeth Class (CVF). S. f. [Consulta: 13 de enero de 2018]. Disponible en: http://www.naval-technology.com/projects/cvf/
- ROYAL AUSTRALIAN NAVY. HMAS. S. f. [Consulta: 13 de enero de 2018]. Disponible en: http://www.navy.gov.au/hmas-hobart-iii
- SAUNDERS, Stephen (Ed.). *Jane's Fighting Ships 2004-2005*. Londres: Janes Information Group. 2004.
- VALIENTE, Irene. El Gobierno argentino cesa al jefe de la Armada, Marcelo Srur. 18 de diciembre de 2017. [Consulta: 13 de enero de 2018]. Disponible en: http://www.infodefensa.com/latam/2017/12/18/noticia-irene-gobierno-argentino-dimision-armada-marcelo.html
- WATT, David. The Air Warfare Destroyer program. 10 de noviembre de 2014. [Consulta: 13 de enero de 2018]. Disponible en: http://parlinfo.aph.gov.au/parlInfo/download/library/prspub/3497967/upload_binary/3497967.pdf;fileType=application/pdf


comentarios y publicaciones

Esperanza Navarro Pantac

Egresada de la Facultad de Letras y Educación de la Pontificia Universidad Católica del Perú. Bibliotecaria por la Escuela Nacional de Bibliotecarios. Fundadora de la Biblioteca del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. Integra la planta editorial del mencionado instituto.

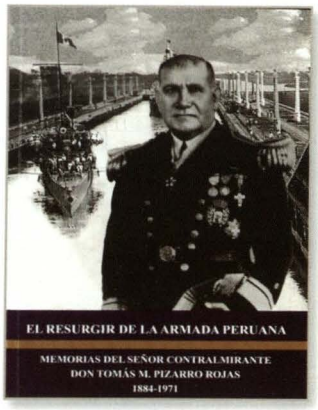


El resurgir de la Armada Peruana.

Memorias del señor contralmirante don Tomás M. Pizarro Rojas, 1884-1971.

Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 2017.

383 p., ilus. color; 24 cm



El libro *El resurgir de la Armada Peruana. Memorias del contralmirante Tomás M. Pizarro Rojas, 1884-1971*, que acaba de presentar el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú el 13 de diciembre de 2016, constituye el aporte de un notable marino, quien dejó registro de lo que vivió a lo largo de su fructífera carrera naval, como testigo y aun protagonista de la evolución de la Marina peruana en los primeros 50 años del siglo XX, precisamente los de su apertura a la modernidad. Como dice el doctor Héctor López Martínez en el prólogo, Pizarro "nos lega su veraz y palpitante bitácora personal, desde su temprana incorporación a nuestra Marina de Guerra, hasta la época de su noble, fecunda y sabia ancianidad". El libro, mezcla de autobiografía y memorias, tiene el valor de la fuente de primera mano, sin influencia ni modificación, tal y como fueron en su momento. Los personajes, marinos y políticos y sus más cercanos y entrañables allegados desfilan por sus páginas, revelando la parte humana e íntima de la historia.

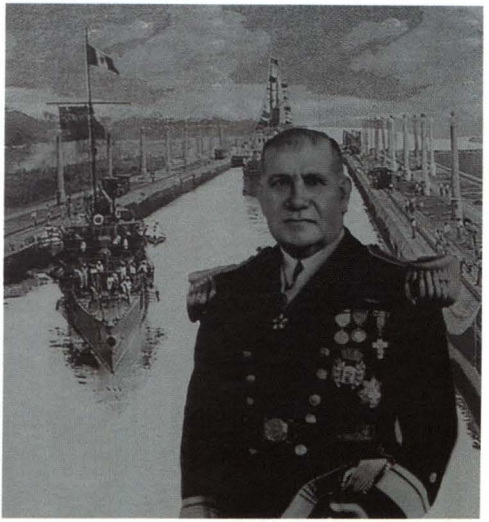
El relato de su historia personal nos dice que nace en Chachapoyas el 31 de diciembre de 1884. Hijo de Juan Pizarro y María Dolores Rojas, junto con un selecto grupo de oficiales, jóvenes peruanos que tuvieron fe en la Institución y no dudaron en postular a la carrera naval, ingresó a la Escuela Militar Preparatoria y Naval en 1899 y en marzo de 1904 se graduó como guardiamarina en la Escuela Naval, que funcionaba entonces a bordo del pontón Perú. Tenía entonces 19 años. Su promoción, por la pobreza de la escuadra tanto en unidades como en oficiales y personal en general, no tiene cómo ofrecer prácticas profesionales a sus no-



veles oficiales, así que el gobierno opta por enviarlos a marinas extranjeras amigas, como Estados Unidos, Francia, España y Argentina. A Pizarro le cupo la suerte de incorporarse a la Real Marina Española.

Retorna al Perú en 1907 y dos años después es enviado a Loreto. Toma parte en el conflicto con Colombia en 1911 al mando de la lancha *Iquitos*. Posteriormente pasa a Francia para tripular el *Comandante Aguirre* y retorna en 1915. En octubre de 1916 se casa con Sara Dávila. Fue comandante del BAP *Coronel Bolognesi* de 1917 a 1922, y de 1923 a 1924, del BAP *Almirante Grau*. En 1928 viajó a Estados Unidos como comandante de la División de Submarinos para recibir el *R-3* y el *R-4*. En 1933 fue enviado a Europa como jefe de la comisión que debía traer los destructores adquiridos en Estonia con ocasión del conflicto con Colombia. En 1934 fue jefe del Estado Mayor General de Marina y ascendió a contralmirante en 1941. Pasó al retiro en 1948 por límite de edad. Falleció en Lima el 23 de enero de 1971.

Pizarro formó parte de ese grupo de marinos peruanos que salió a hacer sus prácticas profesionales en marinas extranjeras, con la oportunidad de vivir la experiencia de la modernidad en el mundo naval del nuevo siglo. Fueron ellos los que trajeron la savia vivificante a nuestra Marina de Guerra. Entre ellos, nuestro personaje, protagonista y gestor muchas veces de los cambios modernizadores, primordiales para el renacimiento institucional.



A través de sus *Memorias* nos enteramos de cómo se crea el Ministerio de Marina, uno de los actos fundamentales del segundo Gobierno del presidente Leguía. Revela que fueron esos oficiales de Marina formados en el extranjero quienes trabajaron para conseguir la autonomía de la Marina con un ministerio propio. Relata que una comisión de cinco jefes, entre ellos el capitán de corbeta Tomás M. Pizarro, se reunían ya desde agosto de 1917 y concretaron un proyecto de ley para la creación del ministerio y para traer una misión naval que asesorase el Estado Mayor y la Escuela Naval. Presentaron el proyecto al presidente Pardo, quien lo desestimó. Más adelante conversaron con Leguía, quien al asumir la presidencia retomó el proyecto y el 8 de octubre de 1919, aniversario del combate de Angamos, presentó al Congreso la moción que autoriza al Ejecutivo para organizar el Ministerio de Marina, que es aprobada por unanimidad.





Pizarro registra también una especial misión que le cupo cumplir y que él relata con modestia, aunque se trata de una hazaña naval que sorprende a propios y extraños y de la que él es actor principal: el viaje desde Tallin, Estonia, conduciendo los recién adquiridos *destroyers Almirante Guise* y *Almirante Villar*. El problema del comando era que se trataba de buques viejos y de dudosa eficiencia para tan largo viaje. Y luego la misión inicial se complejiza cuando se le ordena un nuevo destino: el Amazonas.

El 1 de setiembre de 1933 se hace cargo de la división y apresta su partida. El principal problema es la falta de personal. Relata: "Los 56 hombres los dividí entre los dos *destroyers* a razón de 28 a cada uno, 17 para las máquinas y 11 para cubierta..., lo estrictamente necesario para la policía y el gobierno del buque... Algo espantoso... ¡Con 31 hombres de máquinas, donde debía haber 75, nos hicimos a la mar!". Durante el viaje, intempestivamente le cambian la misión: debe ir a Iquitos para apoyar en el Amazonas las fuerzas peruanas en el conflicto con Colombia. En Belém do Pará se incorporan bajo su comando el crucero *Lima* y el cazatorpedero *Teniente Rodríguez*. Pizarro cumple con éxito su misión. Son 8000 millas de recorrido. Es la primera vez que llega una escuadra marítima tan completa en aventura por el Amazonas: 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. El 5 de enero de 1934, la división entra a Iquitos que la recibe apoteósicamente.



De esto y mucho más trata el libro, con un relato ameno lleva el mensaje de vida positivo de un hombre probo, una lección de fe, amor, trabajo y cumplimiento por la institución. Su autor es un marino que por su trayectoria podemos tomar como un arquetipo del oficial naval; es por esta razón que hemos creído que las sucesivas generaciones que proceden de nuestra alma máter deben conocer la trayectoria del almirante Tomas M. Pizarro Rojas: un oficial de Marina siempre leal servidor de la Constitución y de las leyes; no le interesó la política, aunque tenía ideas muy claras sobre lo que era necesario para el bien de la Institución, razón por la cual fue admirador de Leguía, quien apoyó decisivamente a nuestra Marina de Guerra.

Normas para la presentación de artículos

Las ideas y opiniones contenidas en los trabajos publicados son responsabilidad de sus autores. Ni la Marina de Guerra del Perú ni la *Revista de Marina* se identifican necesariamente con ellas.
La recepción de los trabajos remitidos por nuestros colaboradores no supone, por parte de la *Revista*, compromiso para su publicación. Los trabajos no publicados serán devueltos a solicitud de sus autores. El autor cede los derechos a la *Revista* desde el momento de la publicación del material remitido.
Los colaboradores deben tener en cuenta que los contenidos de los artículos deberán ser inéditos, y los temas tratados, relacionados con el ámbito naval y marítimo. De no ser el caso, debe citarse la fuente. Para artículos e ilustraciones publicados debe contarse con la carta de autorización del editor original y presentarla acompañado del manuscrito final.
Debe ser escrito en formato Word en hoja A-4, con letra Arial tamaño doce, interlineado sencillo y justificado, no debiendo exceder las diez páginas. Debe ser presentado en soporte digital o remitido por correo electrónico a: revismar@marina.pe
El autor debe consignar nombres y apellidos, profesión, institución a la que pertenece, correo electrónico, número de teléfono de contacto y acompañar con una breve hoja de vida y fotografía formal en tamaño carné. Los oficiales de Marina en situación de actividad deben presentar una fotografía en formato institucional.
Los artículos deben incluir un resumen y palabras clave del mismo, tanto en idioma español como en inglés.
En la estructura de los artículos se debe incluir una introducción, desarrollo, resultado, conclusión y bibliografía. Todo comentario o dato complementario debe escribirse en pie de página.
Las ilustraciones (tablas, gráficos y fotografías) pueden ir en blanco y negro o a color. Si es digital la resolución de imagen debe ser mayor a 300 dpi. Si es original debe ser escaneada, remitida o presentada en formato digital. Las tablas deben ser enviadas en formato Excel. Las ilustraciones deben estar enumeradas, tener nombre y texto que complemente la información, de ser el caso. Si no es original debe indicarse la fuente donde se obtuvo la ilustración.
Las ilustraciones creadas o redibujadas por el Fondo Editorial serán propiedad de la *Revista de Marina*.
La reseña bibliográfica (autor, título, lugar de edición, editorial, año, número de páginas e ISBN) deben ser presentadas conforme a la norma ISO 690 e ISO 690-2, para textos impresos y textos electrónicos.
Si el artículo se ha entregado en papel, deberá figurar su firma.
La *Revista* se reserva la inclusión de correcciones ortográficas o de estilo que considere necesarias.

Para sugerencias y comentarios sobre la *Revista de Marina*,
escríbanos al e-mail: revismar@marina.pe

EDITORIAL

7 CONTRALMIRANTE ERNESTO COLUNGE PINTO

SECCIÓN ESPECIAL: BAP *UNIÓN*, UNA TRAVESÍA HISTÓRICA DE MANIOBRAS MARINERAS Y TRABAJO EN EQUIPO.

9 UNA TRAYECTORIA HISTORICA, VIEX - 2017

26 VIAJE DE INSTRUCCIÓN AL EXTRANJERO 2017
TENIENTE PRIMERO VÍCTOR LINARES GÓMEZ

SECCIÓN ARTÍCULOS

38 PROCLAMA POR EL 196ª ANIVERSARIO DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ Y EL 138ª ANIVERSARIO DEL GLORIOSO COMBATE NAVAL DE ANGAMOS
ALMIRANTE GONZALO RÍOS POLASTRI

44 EL MODELO DE FORMACIÓN INTEGRAL DE LA ESCUELA NAVAL DEL PERÚ
CONTRALMIRANTE LUIS JOSÉ POLAR FIGARI

60 EL CRUCERO LIGERO MISILERO BAP ALMIRANTE GRAU: UN BUQUE DE TRES ÉPOCAS Y EL ÚLTIMO DE SU TIPO
CAPITÁN DE NAVÍO JOHN RODRÍGUEZ ASTI

72 EL DESHIELO DEL ÁRTICO Y SUS CONSECUENCIAS
CAPITÁN DE NAVÍO RENATO ATILIO ANTONIOLI RÍOS

86 GESTIÓN DEL CONOCIMIENTO Y LA IMPORTANCIA DE LA APLICABILIDAD INSTITUCIONAL
CAPITÁN DE NAVÍO LUIS ANTONIO DANIEL GARCÍA-MILLA UGARRIZA

96 ARGUMENTOS A FAVOR PARA NOMBRAR AL GRAN ALMIRANTE DEL PERÚ MIGUEL GRAU
SEMINARIO COMO PIONERO DEL DERECHO INTERNACIONAL HUMANITARIO DE LA GUERRA EN EL MAR
TENIENTE PRIMERO MICHEL LAGUERRE KLEIMANN

120 LA ANTÁRTIDA Y LA RELEVANCIA DE SU MARCO NORMATIVO
TENIENTE PRIMERO JONATAN MENDOZA ALARCÓN

132 SUBMARINOS ALEMANES EN LA I GUERRA MUNDIAL: REVOLUCIÓN EN LA ESTRATEGIA DE GUERRA NAVAL
MAYOR EP. ALBERTO CASTRO VILLA

144 LUNA Y DESOLACIÓN DE PAITA. LA CONTAMINACIÓN DE LA PROVINCIA LITORAL A INICIOS DEL SIGLO XX
DOCTOR CARLOS ARRIZABALAGA LIZÁRRAGA

156 LA CASA NATAL DEL CABALLERO DE LOS MARES
LICENCIADO LEONARDO ANTONIO ROSAS VALLEBUONA

SECCIÓN NACIONAL

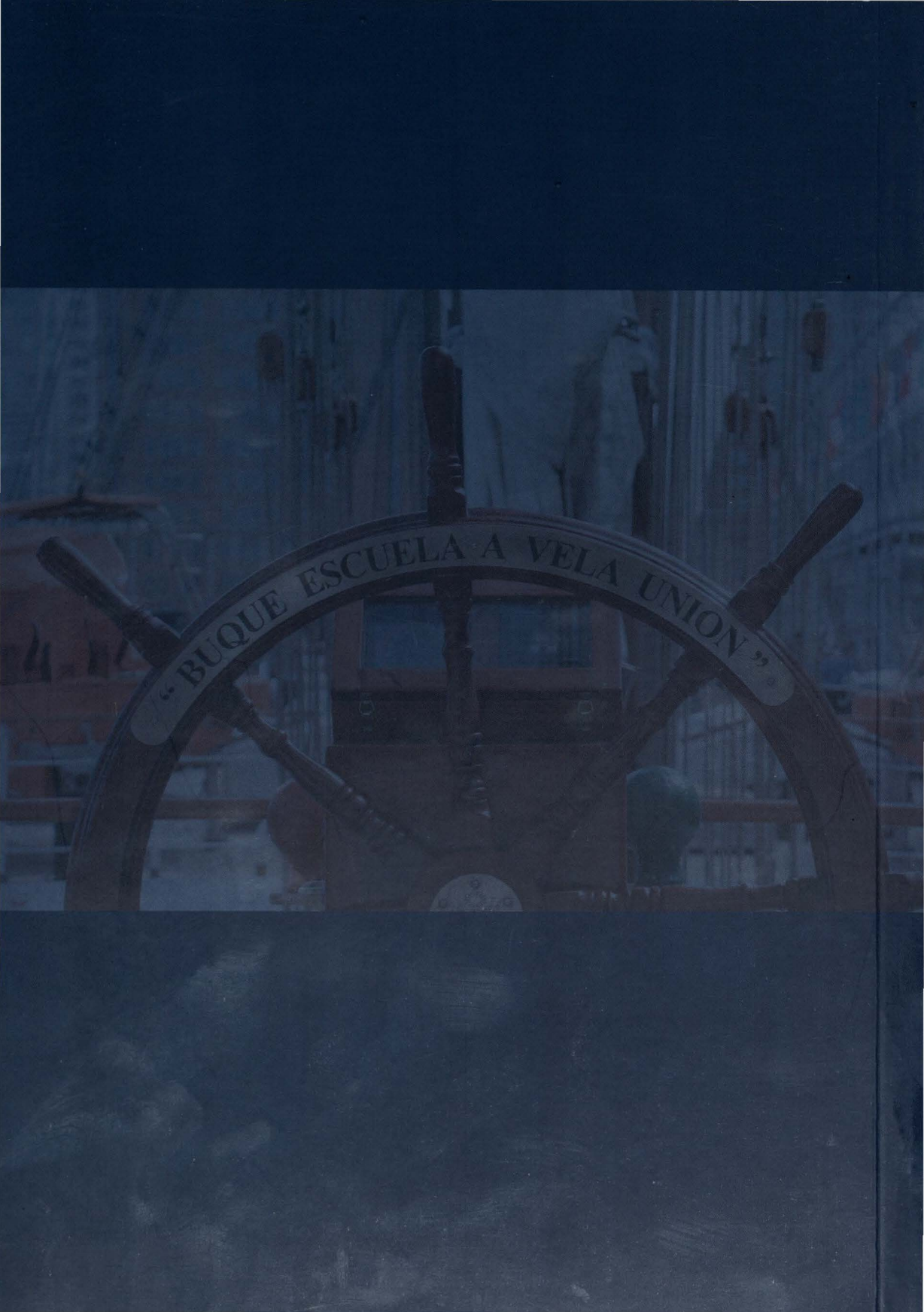
162 ACTUALIDAD NACIONAL
TATIANA FIGUEROA LÓPEZ, LICENCIADA EN CIENCIAS DE LA COMUNICACIÓN

SECCIÓN INTERNACIONAL

182 ACTUALIDAD INTERNACIONAL
VÍCTOR MANUEL TORRES LACA, MAGÍSTER EN HISTORIA

SECCIÓN COMENTARIOS Y PUBLICACIONES

194 COMENTARIOS DE LIBROS Y PUBLICACIONES
ESPERANZA NAVARRO PANTAC, BIBLIOTECARIA


"BUQUE ESCUELA A VELA UNION"