REVISTA DE MARINA



NOVIEMBRE-DICIEMBRE 1994


MARINA DE GUERRA DEL PERU

REVISTA DE MARINA

CONTENIDO



Foto: Juan Polo Wood

Paz y Alerta Permanente

EDITORIAL

1994: AÑO DE PLAUSIBLES REALIZACIONES 5

HISTORIA

H.M.S. *NEWFOUNDLAND* B.A.P. *ALMIRANTE GRAU* 7

LOS DESTRUCTORES *ALMIRANTE GUISE* Y *ALMIRANTE VILLAR* 25

INFORMES

HISTORIA DE UN BATALLON DE COMBATE EN EL 'FRENTE UCAYALI' 35

LA CIRUJIA LAPAROSCOPICA 57

ESTRATEGIA Y GEOPOLITICA

TERRITORIO, DOMINIO MARITIMO E INTEGRACION 63

ACTUALIDAD

RUMBO AL CAMBIO ORGANIZACIONAL 71

MISCELANEAS

HARINA DE PESCADO PARA ALIMENTACION HUMANA 81

¿ABUNDANCIA O HAMBRUNA? 85

AYUDAS A LA NAVEGACION

MARKETING NAVAL??? 91

Las ideas y opiniones vertidas en esta Revista son de exclusiva responsabilidad de los firmantes. Ni la Marina de Guerra del Perú, ni la Revista de Marina, su publicación oficial, se identifican necesariamente con los criterios e ideas expuestos.

H.M.S. **NEWFOUNDLAD**
B.A.P. **ALMIRANTE GRAU**



HISTORIA DE UN BATALLON DE COMBATE EN EL 'FRENTE UCAYALI'

35



CIRUGIA LAPAROSCOPICA

57



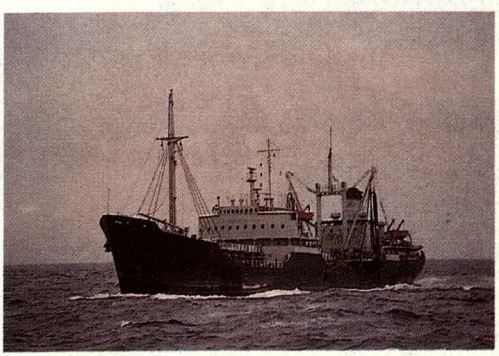
RUMBO AL CAMBIO ORGANIZACIONAL

71



MARKETING NAVAL???

91

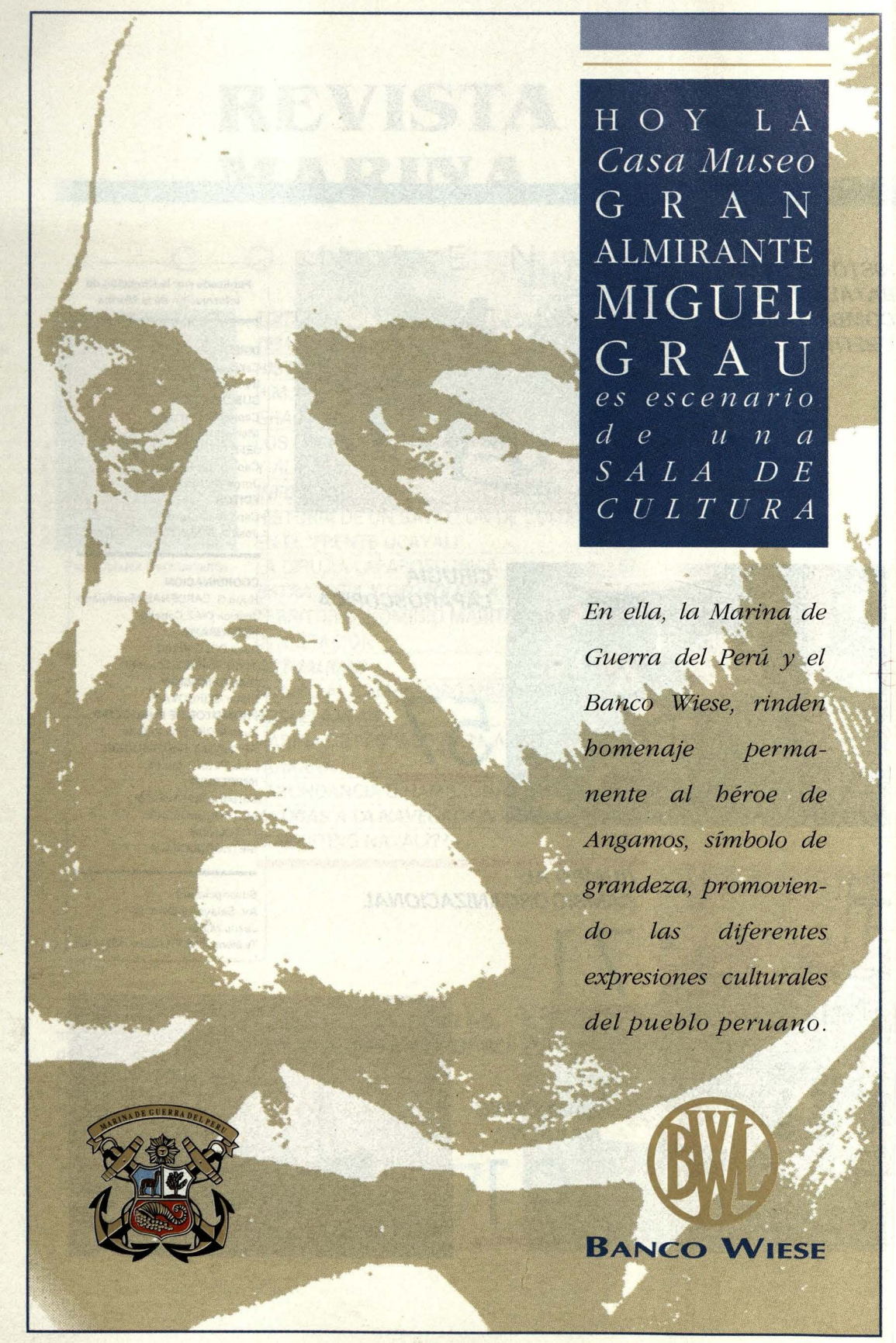


Publicado por la Dirección de Información de la Marina

DIRECTOR
Capitán de Navío
René CHIAPPO Téllez
SUB-DIRECTOR
Capitán de Fragata
Manuel DE LA HAZA Donoso
JEFE DE OPERACIONES
Capitán de Fragata
Jorge NUÑEZ Montoya
EDITOR
Capitán de Corbeta
José A. MARATUECH Pinzás

COORDINACION
Hugo G. CARDENAS Mandujano
Jessica DIAZ Cabello
FOTOGRAFIA
Juan POLO Wood
Jesús TORRES Chavera
DIAGRAMACION
Elmer CORDOVA P.
PROMOTOR DE PUBLICIDAD
Juan MOREYRA Vidarte
ARCHIVO Y DISTRIBUCION
Félix PECHO Aliaga
IMPRESION
Corporación Impresora
METROCOLOR S.A.
FOTOLITOS
METROCOLOR S.A.

Suscripciones:
Av. Salaverry Cdra. 24
Jesús María
Teléfono: 4635151 Anexo 1167 - 1168



HOY LA
Casa Museo
GRAN
ALMIRANTE
MIGUEL
GRAU
es escenario
de una
SALA DE
CULTURA

En ella, la Marina de Guerra del Perú y el Banco Wiese, rinden homenaje permanente al héroe de Angamos, símbolo de grandeza, promoviendo las diferentes expresiones culturales del pueblo peruano.

MARINA DE GUERRA DEL PERÚ

BWL

BANCO WIESE

1994: año de plausibles realizaciones

Estamos convencidos que 1994 ha sido para nuestra institución un año fructífero por el logro y cumplimiento de los objetivos propuestos.

Como institución tutelar, la Marina de Guerra del Perú tiene la misión de velar por la soberanía y la integridad del territorio patrio, así como, conjuntamente con los otros institutos armados, participar en el mantenimiento del orden interno y la paz social en el país.

En tal sentido, nos cabe señalar que nuestro principal logro es la consolidación de la pacificación nacional. La Marina de Guerra, distinguida protagonista en la cruenta lucha contra la subversión, ha cumplido una enalteciente ejecutoria en la defensa de los principios que sustentan la vida democrática de la nación; cruenta lucha, en verdad, que por más de diez años tiñó el país y que la institución afrontó en los diversos y duros ámbitos de nuestra difícil geografía, destinando a esta exigencia su patrimonio más valioso: el recurso humano.

Pues los marinos asumieron y cumplieron efectivamente un rol relevante y de trascendencia en la consecución de la paz y el orden internos, situación y condiciones éstas que se van afirmando ya de modo definitivo. Los combatientes navales contribuyeron así, con el profesionalismo y el espíritu de lucha que caracterizan al hombre de mar, en el cumplimiento de los objetivos trazados para lograr la paz.

De igual forma, el repotenciamiento de nuestras fuerzas, incrementando nuevas unidades, constituye otro significativo resultado, ya que ello nos ha permitido aumentar no sólo la vigilancia y seguridad en nuestro Mar, sino también prestar un valioso apoyo en las diferentes Zonas Navales participando en forma activa en los programas de Acción Cívica mediante los cuales la Marina proporciona, en sus diversas jurisdicciones y ámbitos de responsabilidad, ayuda social a las poblaciones necesitadas.

Conscientes, pues, de estas realizaciones es que asumimos con confianza y optimismo las tareas a cumplir en el año que se inicia.

EL DIRECTOR

P.200-1578

Comandancia General de la Marina
Ministerio de Marina

Lima, 27 de Octubre 1959: 1000 hrs.

ORDEN DE VIAJE Nº 55-59

AL: Capitán de Navío Dn. FEDERICO SALMON DE LA JARA

1.- Ha sido adquirido por compra al Gobierno de Inglaterra el crucero NEWFOUNDLAND para la Marina de Guerra del Perú, el que, después de ser reacondicionado, equipado y amunicionado, deberá ser traído al Perú.

2.- Ha sido Ud. designado Jefe de la Comisión que viajará a Inglaterra con el fin indicado.

3.- a) La Comisión, para los efectos del viaje, ha sido dividida en cuatro grupos demoninados "A", "B", "C" y "D" tal como se especifica en los anexos Nº 1, 2, 3 y 4 respectivamente.

b) Viajará Ud. con el grupo "A" el Viernes 30 de octubre de 1959 en el vuelo Nº KL 780 Extra que saldrá del aeropuerto de LIMATAMBO (CORPAC) a 09:00 horas con destino a LONDRES con escala en CURAZAO, BERMUDAS, SANTA MARIA Y LISBOA, sin trasbordo.

c) A su llegada establecerá contacto con el Embajador del Perú en LONDRES Sr. RICARDO ARIAS SCHREIBER para acordar y ultimar los detalles relacionados con la Comisión.

d) Dará cumplimiento en los asuntos que le correspondan, a las directivas de orden administrativo dictadas por el Sr. Ministro de Marina contenidas en el oficio L.300-1426 al Director General de Administración de fecha 22 de Octubre y a mis instrucciones sobre la forma como debe Ud. cumplir su comisión en Inglaterra.

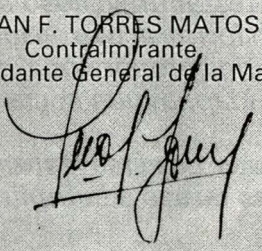
e) Mantendrá contacto con el Comisionado Naval para todo lo relacionado con el desempeño de su comisión.

4.- a) La Dirección del Personal le proporcionará su pasaporte y los del personal a sus órdenes, debiendo proporcionar cada uno las fotografías necesarias.

b) La Dirección General de Administración de Marina le girará su sueldo y bonificaciones que actualmente percibe. Las gratificaciones por estadía en el extranjero para Ud. y el personal a sus órdenes así como los gastos de alimentación y adicionales serán de acuerdo al oficio mencionado en el inciso (d) párrafo (3) de la presente Orden.

5.- Para los efectos de alistamiento y reacondicionamiento de la Unidad adquirida, los miembros del Personal Superior y Subalterno se considerarán como en comisión en tiempo de guerra.

JUAN F. TORRES MATOS
Contralmirante
Comandante General de la Marina



Copia: Embajador del Perú en Inglaterra
Direc. Gral. Admon. Marina
Jefe E.M.G. de Marina
Comisionado Nav. en Inglaterra
Direc. Personal Marina (2)
Secret. Sr. Ministro
Archivo (2)
CBN/Els.

H.M.S. 'NEWFOUNDLAND' B.A.P. 'ALMIRANTE GRAU'

30 de diciembre de 1959 ***"...a glorious name to a gallant ship"***

Contralmirante (r)
Federico Salmón de la Jara

Al excepcional equipo de Oficiales y Tripulantes que hicieron fácil una MISION inolvidable

Son muchos los oficiales de nuestra Marina que, durante el presente siglo, recibieron órdenes similares a ésta. La Historia Marítima del Perú consigna, a través de sus páginas, las directivas expedidas para trascendentales Misiones, más difíciles, cumplidas brillantemente durante el siglo pasado por hombres que nos marcaron la ruta del deber, en algunas circunstancias hasta el sacrificio. En todos los casos, estas misiones realizadas exitosamente, constituyen hermosa tradición.

A fines de la década del 50, nuestras Fuerzas Navales y en particular la Escuadra, en lo relativo a sus buques de superficie, atravesaban por un mal momento. Los viejos Cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi,* construidos en 1905 y ya sin ningún valor militar, después de medio siglo de esforzado servicio, habían sido dados de baja, al igual que los destructores *Almirante Guise* y *Almirante Villar,* adquiridos en Estonia en el año 1933, muy usados y en emergencia. Estas cuatro unidades, ya en los finales de su vida operativa, habían prestado valioso apoyo a la causa de la defensa del Continente, durante la Segunda Guerra Mundial, al mantener durante casi dos años, un intenso servicio de patrullaje de guerra en resguardo de la zona petrolífera de nuestra costa Norte, considerada área de importancia estratégica en el esfuerzo de los países aliados. En 1941, durante el conflicto con el Ecuador, estos mismos buques y los submarinos 'R', cumplieron similar tarea para el control del Teatro Marítimo de operaciones. Por lo tanto, nuestras fuerzas de superficie en el Pacífico, estaban limitadas a unidades

antisubmarinas, constituidas por los DE *Rodríguez, Castilla* y *Aguirre,* construidos en EE.UU. de N.A., las fragatas canadienses *Ferré* y *Palacios* y la *Teniente Gálvez,* adquirida en 1947 (Astilleros de Wisconsin, USA). Los seis buques, todos de segunda mano, sólo representaban una fuerza para el cumplimiento de operaciones destinadas a su tipo. Se disponía, sí, de una adecuada flotilla de submarinos integrada por los cuatro tipo 'R', reacondicionados en su astillero de origen en Groton, Connecticut, EE.UU. de N.A., y los cuatro tipo 'Sierra', incorporados al promediar la década del 50.

Transcurría el segundo gobierno del Dr. Manuel Prado Ugarteche y era Ministro de Marina el señor Vicealmirante Guillermo Tirado Lamb. Profesional de extraordinario dinamismo, fuerte personalidad y notable carisma, el Almirante Tirado se abocó desde el primer día de su ministerio a la muy difícil y complicada gestión de reforzar nuestro poder naval mediante la adquisición de buques de efectivo valor militar, debiendo, para ello, superar grandes problemas en el orden de política exterior, así como en los aspectos internos, financieros y limitaciones presupuestales. Existía, además, el problema de disponibilidad de personal de Oficiales y de especialistas subalternos en las clases de Maestros y Oficiales de Mar, ya que toda adquisición de buques de línea representaría fuerte demanda de nuevos cuadros en detrimento de las unidades en servicio. Contrariamente a esta situación, las Marinas de los otros países de Sudamérica habían, en los últimos años, incrementado notablemente su poderío mediante la adquisición de modernas unidades tipo Portaaviones, Destructores de línea, y los denominados 'Super destroyers' obtenidos en Inglaterra, Suecia, Italia y los EE.UU. de N.A.

Tradicionalmente y desde la puesta en servicio de los planes de Seguridad Mutua Continental y con ellos la Ley de Préstamos y Arriendos, la Marina Norteamericana se había constituido en nuestra sola fuente posible de adquisición de unidades navales. Sin embargo, la política del gobierno de Washington, de mantener prudencialmente un determinado equilibrio en el poder naval de los países en el subcontinente, hacia muy difícil obtener la ayuda y facilidades para la cesión de buques capitales o de mayor poder que las unidades tipo antisubmarinas. Ya unos años antes, un intento del Perú para iniciar negociaciones en Europa, había fracasado por la intervención del Departamento de Marina. Era, pues, indispensable neutralizar toda interferencia y así se expidieron directivas a nuestro Comisionado y Agregado Naval en Washington, Contralmirante Luis Edgardo Llosa G.P., quien desde el primer momento actuó con el celo y diplomacia en él característicos.

Era Embajador del Perú ante el gobierno de S.M. en Londres, el Dr. Ricardo Rivera Schreiber, diplomático de gran prestigio en Gran Bretaña y muy relacionado con las más altas personalidades políticas y autoridades del Almirantazgo, pues, además, era una distinguido 'Yachtman'. En el mundo diplomático y en los más altos

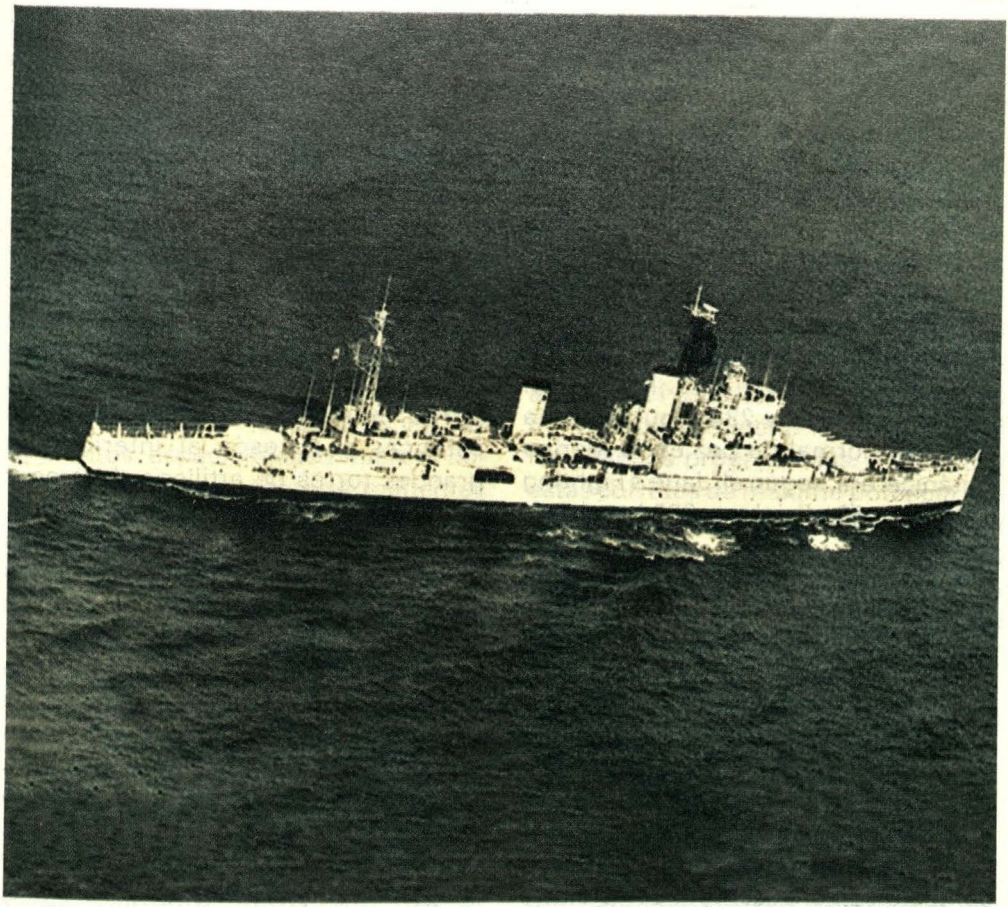
niveles de los gobiernos era conocida la versión de su alerta sobre el ataque a Pearl Harbor que dio inicio a la guerra de los Estados Unidos de Norteamérica contra el imperio del Japón. El embajador era también un versado admirador de las tradiciones navales y contaba con numerosos amigos entre los oficiales de Marina del Perú, a lo largo de diversos encuentros en los países donde prestó servicios en su destacada carrera diplomática. El Ministro de Marina, Vicealmirante Tirado,y el Comandante General, Contralmirante Juan F. Torres Matos, eran buenos y antiguos amigos de nuestro Embajador. No fue difícil, por lo tanto, hacerlo partícipe de las necesidades e intenciones del Ministerio de Marina en el sentido de intentar la adquisición de buques que pudiera poner en venta la Marina Británica. Se inició, de inmediato, un activo intercambio de correspondencia, de carácter secreto, encontrándose por parte del Embajador un extraordinario celo e interés patriótico ante las especificaciones emanadas desde Lima. Nuestra Embajada en Londres estaba integrada por otros dos destacadas diplomáticos, el Ministro Consejero Arturo García y García y el Segundo Secretario Hubert Wieland Alzamora; ambos culminaron una brillante carrera ocupando, años después, las más elevadas posiciones en Torre Tagle. Las funciones castrenses estaban a cargo de un prestigiado oficial de nuestra Fuerza Aérea, hoy Mayor General Teodomiro Gabilondo Urribari. Todos ellos aportaron su valiosa ayuda al común empeño.

La Marina inglesa, por razón de sus intereses marítimos en ultramar y muy antigua tradición, mantuvo siempre especial interés y preferencia por las unidades tipo Crucero, variando el tonelaje, clase y modelo de acuerdo con las áreas estratégicas y políticas determinadas por el Almirantazgo. En la edición del 'Jane's Fighting Ships' correspondiente al año 1959 figuraban hasta 15 Cruceros en servicio de distintas clases y años de construcción, tales como los de las clases *Tiger, Superb, Mauritious, Southhampton y Belfast.* Aparecían también dos cruceros de la clase *'Fiji'*, construidos en los años 1942 y 1942 en plena Segunda Guerra Mundial, los H.M.S. *Newfoundland* y *Ceylon* de 8,800 toneladas de desplazamiento. Este era, indudablemente, la clase y tipo de buque de mayor interés para nuestra Marina. Con indesmayable entusiasmo, el Ministro Tirado tomó la decisión de ir adelante con su política de lograr el fortalecimiento de nuestro débil poderío naval y de acuerdo con tal decisión acordó, con el Comandante General de Marina, poner en movimiento un rápido y agresivo plan para hacer realidad la adquisición de, por lo menos, uno de estos dos cruceros. El Jefe del Estado Mayor General de Marina, Contralmirante Carlos Monge Gordillo recibió la orden e instrucciones de viajar a Londres para establecer contacto con el Embajador Rivera Schreiber e iniciar a firme los tratamientos con el Almirantazgo, de acuerco con las gestiones preliminares ya realizadas por ambas partes. Debía también inspeccionar los buques disponibles para una posible venta, su condición, precio de compra, facilidades para el

pago, disponibilidad de repuestos, etc. Cumplida su misión, el Almirante Monge emitió su informe, recomendando la inmediata adquisición, de primera intención, del H.M.S. *Newfoundland,* de acuerdo con los primeros intentos de nuestro Embajador.

En Lima, el Estado Mayor General de Marina, bajo el mando del Sub Jefe, Capitán de Navío Jorge Luna Ferreccio y un destacado grupo de ocho Capitanes de Navío y Fragata integrantes de ese organismo, elaboró el 28 de setiembre de 1959 un excelente Estudio de Estado Mayor contemplando todos los factores a ser considerados: evaluación de poder, factor económico, factor personal, facilidades de mantenimiento y demás aspectos relacionados. Este estudio, por orden de la Comandancia General fue enviado al Director de la Escuela Superior de Guerra Naval, Contralmirante Franklin Pease Olivera, quien dispuso que, bajo su presidencia, los miembros de la Planta Orgánica y los jefes alumnos estudiaran el problema materia del mencionado trabajo del Estado Mayor. Pocos días después fue emitido el informe del Director de la Escuela. Coincidía con el estudio de Estado Mayor, tanto en la enunciación, como en los factores relacionados, párrafo de la discusión, características generales, factores de poder y de debilidad, precio de compra, facilidades de pago ofrecidas por el Almirantazgo, etc. En su recomendación final, el Almirante Pease hacía notar que las condiciones del buque, su precio y facilidades de pago llevaban a considerar que nuestro país no sería el único interesado en su adquisición y que, si las negociaciones fracasaban, éste podría ser obtenido por otra Marina, particularmente de nuestro continente.

Asunto muy importante era, por cierto, la factibilidad de compra desde el punto de vista financiero y económico. Las rentas anuales obtenidas por las Leyes Especiales Nros. 11537 y 11495, obtenidas por la Marina años antes, en forma muy meritoria durante la gestión del Ministro Roque A. Saldías, permitían suponer que a partir del año 1961 se podría disponer del aval necesario para la adquisición. Este fue otro problema hábilmente manejado por el Ministro Tirado, el Primer Ministro y Ministro de Hacienda, don Pedro Beltrán Espantoso y nuestro Embajador en el Reino Unido, con la intervención del Banco Central de Reserva y el Midland Bank of London. El Presidente Prado, plenamente consciente de la importancia del plan presentado por la Marina, dio desde el primer momento su decidido y patriótico apoyo al Almirante Tirado. Por su parte, la Asociación Nacional Pro Marina, haciendo causa común con una iniciativa del General de División Antonio Luna Ferreccio, organizó una colecta nacional, que si bien por obvias razones no podía significar sustantivo aporte, representaría sí la noble reacción del pueblo peruano en favor de nuestra Marina. Para el efecto, se designó un Comité Coordinador Central, presidido por el Contralmirante Pedro Gálvez Velarde. Se emitió una serie de Bonos de Donación, respondiendo patrióticamente importantes empresas y personas naturales. Una vez más, Pro Marina, que a lo largo de un siglo de existencia ha demostrado su identificación con nuestra Armada, cerró



"...se recomendó la adquisición, de primera inteción, del H.M.S. Newfoundland..."*, después,en nuestra Marina, B.A.P.* Almirante Grau, *segunda nave en nuestras unidades navales con ese nombre y, además, Buque Insignia de la flota.*

filas con ella. Era su presidente el Capitán de Navío (r) Abraham de Rivero.(*)

En cumplimiento a la Orden de Viaje, el primer grupo constituido por el Jefe de la Comisión, dieciocho oficiales y cuarentiseis maestros y oficiales de mar, arribó a Londres el 31 de octubre, procediendo de inmediato al puerto de Portsmouth en la costa meridional de Inglaterra, ubicación de la Base Naval

(*) El diario "El Comercio", por expresa decisión de su director, don Luis Miró Quesada, recogió inmediatamente la iniciativa y con ejemplar entusiasmo auspició una activa campaña en favor de la colecta, fijada para el 8 de octubre. Dos mil quinientas damas, de diversas instituciones, salieron a las calles de Lima, Callao y balnearios para ofrecer a los transeúntes las escarapelas y banderines que identificaron a quienes contribuyeron a tan patriótico movimiento nacional.

del mismo nombre en uno de cuyos muelles se encontraba amarrado el H.M.S. *Newfoundland* (C.59). Los demás grupos de oficiales y personal subalterno, conforme el programa señalado, fueron llegando progresivamente. El día 22 de noviembre con la incorporación del grupo 'D' se completó la dotación de emergencia, designada para recibir, trabajar en el reacondicionamiento y tripular el buque en su viaje inicial al Perú. Fuimos en total: 25 oficiales y 234 tripulantes. La dotación normal de paz en la Marina Británica, era, según el 'Jane's Fighting Ships', de 60 oficiales y 800 hombres.

Simultáneamente con la designación del Jefe de la Comisión y de la tripulación del buque, la Superioridad Naval dispuso el nombramiento del Capitán de Fragata Luis Ernesto Vargas Caballero como Oficial de Enlace entre el Embajador de Gran Bretaña y el Jefe de la Comisión. Debía, el Comandante Vargas, permanecer en la Embajada de Londres y mantener permanente contacto con el suscrito. Fue éste otro acierto del alto mando, pues desde el primer día de su llegada, hasta la hora del zarpe, el Comandante Vargas Caballero con su reconocido equilibrio, capacidad profesional y conocimiento del medio desempeñó con la más alta eficacia la misión que le fuera encomendada. Era necesario tratar ante el Almirantazgo una serie de problemas relacionados con la transferencia del buque, que incluía su equipamiento, asesoría técnica del personal, adquisición de repuestos, municiones, etc. Una vez más, el destino y las vicisitudes del servicio nos juntaron en los trajines del mar.

El primer encuentro con el que iba a ser el próximo buque insignia de la Escuadra nos causó una impresión difícil de explicar. Era una mañana fría, sin la luz del sol en un cielo cubierto por la característica neblina inglesa, con un tiempo ligeramente lluvioso. Acompañados por un pequeño grupo de oficiales británicos, vimos al H.M.S. *Newfoundland* (C.59) acoderado en uno de los muelles de la gran Base Naval de Porstmouth. Sin energía eléctrica a bordo, cerradas todas sus puertas estancas y accesos al interior; las grandes torres de artillería de proa y popa, cañones antiaéreos, chimeneas, antenas de radar, directores y sistemas exteriores cubiertos con oscuras lonas y sin el menor signo de vida en sus cubiertas y puentes, daba la sensación de un gigante dormido. Desde el 29 de junio de 1959, cinco meses antes de nuestra llegada, había sido puesto en la condición de 'Extended reserve'. Comenzaba esa mañana la primera parte de nuestra misión: conocerlo, reacondicionarlo, equiparlo, aprender a operar sus instalaciones y sistemas, para después probarlo, primero en muelle, y después en la mar. Impresionaban sus dimensiones. Llamaba la atención la multitud de equipos, pantallas de radar, antenas, directores y demás instalaciones mostradas desde el exterior. Visto desde el muelle se agrandaba la altura de sus mástiles y la de su obra muerta, dado que el buque tenía todos sus tanques vacíos y sin el lastre de los equipos y accesorios moviles. Ya a bordo y recorriendo por primera vez los puentes, alto y de navegación, las cubiertas, las torres de artillería, los cientos de compartimentos y cada uno

de sus componentes, se acentuó la impresión, pero aún más, el estímulo para lograr el objetivo final: Su feliz arribo al Perú.

De acuerdo con los arreglos y convenios ya previstos, a partir del día siguiente se dio inicio a los trabajos de reacondicionamiento. Cuatro oficiales de The Royal Navy, al mando del Lt. Cdr. A. J. Finch, un correcto y digno oficial, típico representante de la vieja Marina Inglesa y 10 técnicos de las diferentes especialidades fueron designados como asesores permanentes a bordo. Se estableció rápidamente una leal y franca comprensión entre ellos y nosotros. Las reuniones en la Cámara de Oficiales, en las horas de fajina, tenían un sabor especial: les agradaba la comida peruana y les satisfacía que 'los tragos', si bien medidos, no fueran cargados a su cuenta ya que es una tradicional disposición de la Marina de Su Majestad, que todo gasto de ese tipo sea meticulosamente registrado en el 'drink's writing book', religiosamente controlado por el Segundo Comandante. Establecía el contrato que los trabajos de puesta en servicio del buque fueran realizados por la firma John I. Thornycroft & Co. en forma integral, incluyendo planta propulsora, sistemas auxiliares, sistemas eléctricos, electrónicos, etc., y para ello, tres días después, el buque fue remolcado desde Portsmouth hasta el puerto de Southampton, donde quedó amarrado a uno de los muelles de reparaciones de ese gran astillero. La artillería y sistemas de control serían puestas en servicio por la firma Vickers-Armstrongs, de vieja relación con la Marina peruana, y determinados trabajos especializados estarían a cargo de personal técnico de la Royal Navy. Durante cinco semanas, trabajando días y noches a un ritmo acelerado, oficiales y tripulaciones en esforzada competencia entre los distintos departamentos lograron alcanzar una meta nunca imaginada por la Marina inglesa. Después de las pruebas en muelle, en la mañana del 15 de diciembre, el buque se hizo a la mar, en aguas del English Channel, para, durante cuarentiocho horas, efectuar las pruebas programadas. Incluyeron éstas corridas de máxima potencia. En extremas condiciones de tiempo, viento y mar duros, el buque alcanzó la velocidad de 28.5 nudos, probándose exitosamente los distintos regímenes de propulsión: Dos y cuatro ejes.- Dos y cuatro calderas.- Dos y cuatro turbinas. Consumo de combustible a diferentes regímenes. Condiciones de crucero.- R.P.M. para cada condición, etc.

Completadas las pruebas de navegación, el *Newfoundland* regresó con sus máquinas a la Base de Portsmouth, de donde, dos días después, volvió a hacerse a la mar para las pruebas de su artillería principal, secundaria y antiárea. No es fácil olvidar la emoción sentida al experimentar el fuego en salvas de tres torres con nueve cañones de 6", accionados bajo un solo control, ocurriendo por primera vez en un buque que pronto enarbolaría el pabellón del Perú.

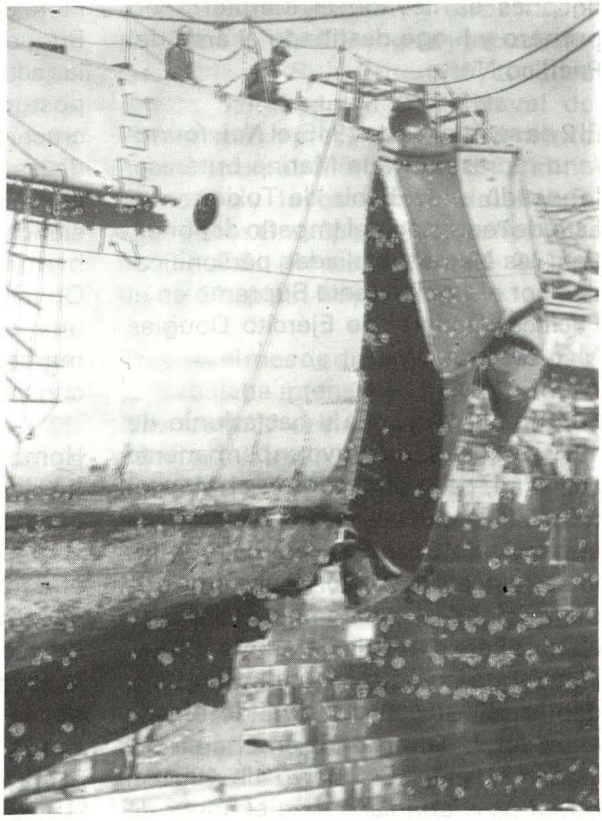
A 1228 horas del jueves 30 de diciembre de 1959, en el amarradero 'G' de la isla de Wale, Portsmouth, en impresionante ceremonia, presidida por el Deputy Chief of Naval Staff, Vicealmirante L.G.

Durlacher R.N., en representación del First Sea Lord, y último Almirante en izar su insignia a bordo del H.M.S. "Newfoundland", en presencia del Embajador del Perú, Dr. Ricardo Rivera Schreiber; del Secretario Naval del Almirantazgo, Sir John Lang; del Comandante en Jefe de la Base Naval de Portsmouth, Almirante Sir Manley Power; del Rear Admiral A.R. Hezlet (Flag Officer Submarines), quien fuera el último comandante del buque; del personal de nuestra Embajada y un numeroso grupo de señoras y señores invitados, se llevó a cabo la solemne ceremonia de recepción de la nave, en nombre del Gobierno del Perú por nuestro representante ante el Gobierno de S.M. la Reina Isabel II. Con los honores del protocolo naval y observando las más antiguas tradiciones navales inglesas se procedió primeramente al arriado de 'The White Ensign' y el 'Union Jack', para luego izarse por primera vez el pabellón peruano. Desde ese momento, el H.M.S. *Newfoundland,* pasó a ser el B.A.P. *Almirante Grau,* buque insignia de nuestra Escuadra y segunda unidad en llevar tan glorioso nombre. Siguiendo la ancestral ordenanza de la más antigua potencia naval, el Almirante Durlacher, hizo entrega al Embajador del 'Libro del Buque' (Ships'Book) conteniendo toda la información relacionada con él: características generales de construcción, datos del diseño, historial, actividades desarrolladas, distancias y horas navegadas, performances, record de pruebas a plena potencia, sistemas de gobierno, manejo del buque en la mar, etc. Este libro, ahora guardado en la Biblioteca Histórica de nuestro Museo Naval, fue, durante muchas horas del día y de la noche, mi compañero inseparable, dogma y fuente de reflexión y estudio, como, estoy seguro, lo ha sido para todos los comandantes que después tuvieron el honor y la responsabilidad de gobernarlo.

El H.M.S. *Newfoundland,* fue realmente un buque notable. Crucero ligero de la clase *'Fiji'* en el programa de construcciones al inicio de la Segunda Guerra Mundial, se construyó en los Astilleros Swan Hunter and Wieman Richardson, en Walsen on Tyne. Puesto en servicio el 1 de enero de 1943, tuvo como madrina a Mrs. Bevin, esposa del entonces Ministro de RR.EE. de Gran Bretaña, Sir Ernest Bevin. Inició su vida activa en plena guerra, procediendo de inmediato a la gran Base Naval de Scapa Flow, de tanta tradición guerrera, donde termina su alistamiento y lleva a cabo, apuradamente, sus pruebas en la mar. Terminadas éstas fue destinado a aguas del Atlántico, donde operó por varios meses en acciones contra el severo bloqueo alemán ante las cosas aliadas. Pasó después al mar Mediterráneo donde cumplió importantes misiones. Es a bordo de él donde el Amirante Sir Andrew Browne Cunningham, Comandante General de la flota inglesa, conduce las operaciones que abren el nuevo frente en el estrecho de Sicilia, para luego actuar en acciones de bombardeo preliminar en el área, pasando, a través del Canal de Suez, al golfo del mismo nombre, donde toma parte en el bombardeo de Pantellería, soportando el asalto a esa posición italiana que, bajo el mando del Almirante Pavesi, hubo de rendirse después de trece días de intenso

combate. A continuación, el *Newfoundland* efectúo el bombardeo de las islas griegas de Linosa, Lampedusa y Lampion, teniendo izada la insignia del Almirante G.H. Harcourt (C.S.15). Su siguiente tarea fue en la invasión de Sicilia, durante la cual efectúa numerosos bombardeos de soporte sobre el área de costa, hasta la altura de Catania.

El 23 de julio de 1943, navegando en aguas del Mediterráneo, fue torpedeado por un submarino alemán (U.- no identificado) cuando transitaba entre Augusta y Malta, en una posición a cuatro millas al Sudeste de Siracusa. El torpedo hizo blanco en la pala del timón, abriendo un gran boquete en el comportamento estanco, pero sin tocar ninguna de las cuatro hélices ni la planta de propulsión. En estas condiciones el buque se dirigió a Malta donde se le hizo una reparación de emergencia y de inmediato zarpó para el Estrecho de Gibraltar, sin sistema de gobierno. Desde allí inició el cruce del Atlántico, gobernando solamente con la acción de las máquinas a una velocidad de dieciocho nudos, hasta la base naval de Norfolk, en los EE.UU. de N.A., a donde arribó el 21 de agosto. Es de remarcar la habilidad marinera del



El H.M.S. Newfoundland *en el dique (Malta Yard.) Vista del costado de babor, popa, mostrando la avería ocasionada por el torpedo. (Fotografía tomada el 26/07/43, tres días después del ataque).*

Comandante, al realizar tan larga y riesgosa travesía, bajo el acecho de las manadas de submarinos enemigos, gobernando tan sólo con el número de revoluciones de las máquinas, con una variación en el rumbo no mayor de tres grados, según consta en el diagrama del Libro del Buque. Terminadas las reparaciones en Norfolk, el *Newfoundland* regresó al astillero de su origen en Davenport, donde fue sometido al cambio de los directores de tiro de los cañones de 4", cambio ya realizado en otros cruceros del mismo tipo. Terminados los trabajos, el buque zarpa para incorporarse nuevamente a las fuerzas navales combatientes, operando varios meses en el Atlántico y después es llevado al Mediterráneo primero y luego destinado al área del Pacífico Norte.

El 2 de setiembre de 1945, el *Newfoundland* representó a la Marina británica, fondeado en la bahía de Tokio, en el acto de rendición del Imperio Japonés, ante las Naciones aliadas personificadas por el Comandante Supremo en el Pacífico, General de Ejército Douglas Mac Arthur.

Terminada la guerra y hasta junio de 1959 el buque se mantuvo en permanente actividad, primeramente en el Mediterráneo y después fue enviado como buque insignia de la Estación Este de las Indias, operando en continuos cruceros entre Colombo, la costa Este del Africa y el Golfo Pérsico. En diciembre de 1953, el *Newfoundland* zarpó para Singapur donde se estaciona realizando, desde allí, diferentes misiones en el área del Lejano Oriente. En marzo de 1954 el H.M.S *Newfoundland* tuvo el honor de escoltar a S.M. la Reina Isabel y S.A.R. el Duque de Edimburgo embarcados en el H.M.Y. *'Gothic'* durante su 'Royal Cruise', desde un punto a 30 millas al Sudeste de la Isla de Cocos hasta el puerto de Aden, y de allí a Colombo, donde S.M. visitó el buque, dejando estampada su firma y saludo al buque, el que agrega así un galardón más a su brillante historia. En mayo de ese mismo año, el buque se hizo nuevamente a la mar para un prolongado período de operaciones que incluyen, en el mes de junio, acciones de bombardeo contra las fuerzas comunistas en las vecindades de Kedah Perak (Operación Eclipse) y un extenso crucero a Corea y Yokohama, así como operaciones combinadas con la Sétima Flota de los EE.UU. de N.A. El Libro del Buque registra minuciosamente todas las actividades reaizadas en los años de postguerra. Ellas incluyen diferentes cruceros a puertos del Japón, del Este de las Indias y la Península de Malaya y ejercicios con las fuerzas de la SEATO, siendo el primer buque de la Marina británica en arribar a Bangkok. Operando en NW de Australia, sufrió una varadura en un bajo coralífero no marcado en las cartas, sin mayores consecuencias.

Hombres y buques nacen y viven con un destino ciertamente determinado. En el caso del H.M.S. *Newfoundland* su destino fue la acción permanente y el uso constante de sus cañones. En agosto de 1956 mientras navegaba en las vecindades del Japón y Hong Kong, al producirse la crisis en el Medio Este por la toma del Canal de Suez por el Coronel egipcio Gamal Abdel Nasser, el buque recibe orden del Almirantazgo de permanecer en las aguas próximas

a la península de Malaya. A mediados del mes de setiembre y después de tocar en Pennan y Port Dickson se le ordena proceder a Aden donde se forma una F.T. bajo su insignia. Cuando a fines de octubre Israel ataca el Sinaí, el *Newfoundland* conduce su F.T. al Mar Rojo con dirección a Suez. La primera semana de noviembre transcurre entre violentas acciones y durante ellas la fragata egipcia *Domiat* es hundida por fuego de los cañones del *Newfoundland.* De acuerdo con lo transcrito en el historial del buque, la fragata egipcia interceptó de noche, por radar, al *Newfoundland* antes que éste, abriendo fuego contra el crucero sin apreciar el tipo de blanco, logrando varios impactos en el casco, encima de la línea de flotación por la banda de estribor y a la altura de la lavandería, ocasionándole mediana avería más la baja de un servidor oriundo de Hong Kong. (De aquí la anécdota del "fantasma chino" que asustara a un grupo de oficiales, la que junto con aquella de "las flores para el Capitán" forma parte del infaltable anecdotario de todo buque). El Libro del Buque guarda una fotografía con el trazado, por sonar, del casco hundido de la fragata, realizado por el H.M.S. *'St. Bridges Bay'* con la posición geográfica de su localización.

Los años 1957 a 1959 transcurren en permanente e intensa actividad para nuestro buque. Durante ellos navega más de ochenta mil millas en cruceros que incluyen ejercicios con las fuerzas de SEATO y recaladas en Manila, Hong Kong, Fremantle, Melbourne, Uckland, Sydney, Brisbane y nuevamente acciones en el Medio Este durante la crisis en Jordania. En octubre de 1958, estando en Singapur, el Rear Admiral R.N. L.G. Durlacher iza su insignia a bordo como Comandante de las fuerzas navales inglesas en el área y conduce un nuevo crucero en aguas de Hong Kong, puertos del Japón y otra vez Singapur. El 29 de diciembre Durlacher es ascendido a Vicealmirante y al arribar su insignia pasa a ser el último Almirante que la enarbola a bordo. Esta es la razón por la que tan destacado Oficial General fue designado por el Almirantazgo para hacer la entrega al Perú del H.M.S. *Newfoundland.* Era la última vez que pisaba la cubierta del buque que enarboló su insignia en aguas muy lejanas. Imaginamos sus sentimientos cuando en el portalón, saludaba al pabellón inglés y escuchaba las notas de 'Rule Britannia', tocadas por la banda de la Base Naval de Portsmouth, y presenciaría el izamiento de nuestro pabellón al son del Himno Nacional y la bendición del B.A.P. *'Almirante Grau'* por el Monseñor C.D. Fay, O.B.E. (Roman Catholic Senior Naval Chaplain Royal Navy).

Durante el mes de diciembre, y mientras se trabajaba intensamente a bordo de *Newfoundland,* el Ministro de Marina, Almirante Tirado, el Alto Mando naval y nuestra Embajada en Londres intensificaban sus gestiones para la adquisición del segundo crucero de igual clase. Ellas se hicieron realidad, lográndose la transferencia del H.M.S. *Ceylon,* buque en plena actividad y que se encontraba asignado a las fuerzas navales de las Indias Orientales, retornando a Inglaterra para su entrega al Perú. Los oficiales y tripulantes designados para dotar este crucero, al

mando del Capitán de Navío Raúl Delgado Espantoso, fueron llegando a Portsmouth, estando presentes en el comisionamiento del B.A.P. *Almirante Grau.* Dos meses después el H.M.S. *Ceylon* se convertiría en el nuevo B.A.P. *Coronel Bolognesi.*

A 1400 horas del viernes 8 de enero de 1960, el B.A.P. *Almirante Grau,* dejó el muelle de la Base Naval de Portsmouth, iniciando su travesía hasta el Perú. Una salva de saludo, hecha por la Estación de Señales de la Base, cuando el buque dejaba la última boya, y el clásico despacho *"Godspeed"*, recibido en el puente, fueron las últimas expresiones de la Marina que dominó los mares durante varios siglos y de cuyos hombres guardaríamos el mejor recuerdo. La Segunda Guerra Mundial fue para la Marina inglesa, como para las de las otras grandes potencias navales que se enfrentaron, en casi todos los mares del mundo, una trascendental experiencia y un definitivo cambio en el concepto y empleo de los llamados buques capitales. A los grandes acorazados sucedieron los portaaviones. Así nos tocó visitar, fondeado en la Base, al último intento de supervivencia de esos gigantes del mar: el H.M.S. *Vanguard,* enarbolando la insignia del 'Commander in Chief, Home Fleet'. Con 45,000 toneladas de desplazamiento, 815' de eslora, 108' de manga y un calado máximo de 36', era el buque más grande construido en Gran Bretaña. Montando ocho cañones de 15" y dieciseis de 5.25" y con una dotación de 1,600 hombres en tiempo de paz, tomó el lugar dejado por los famosos acorazados *King George V, Duke of York* y *Howe,* de tanta importancia en la estrategia naval de esa gran Marina. Su enorme silueta, la rancia elegancia del *"Britannia"*, el Yate Real, y las cubiertas legendarias del *Victory,* buque insignia del Almirante Nelson, en Trafalgar, quedaban en el recuerdo. Empezaba en esos momentos la segunda parte de nuestra misión "...(el buque) deberá ser traído al Perú", decía la Orden de Viaje Nro. 55-59 expedida setenta días antes. Teníamos por delante 6,400 millas de mar.

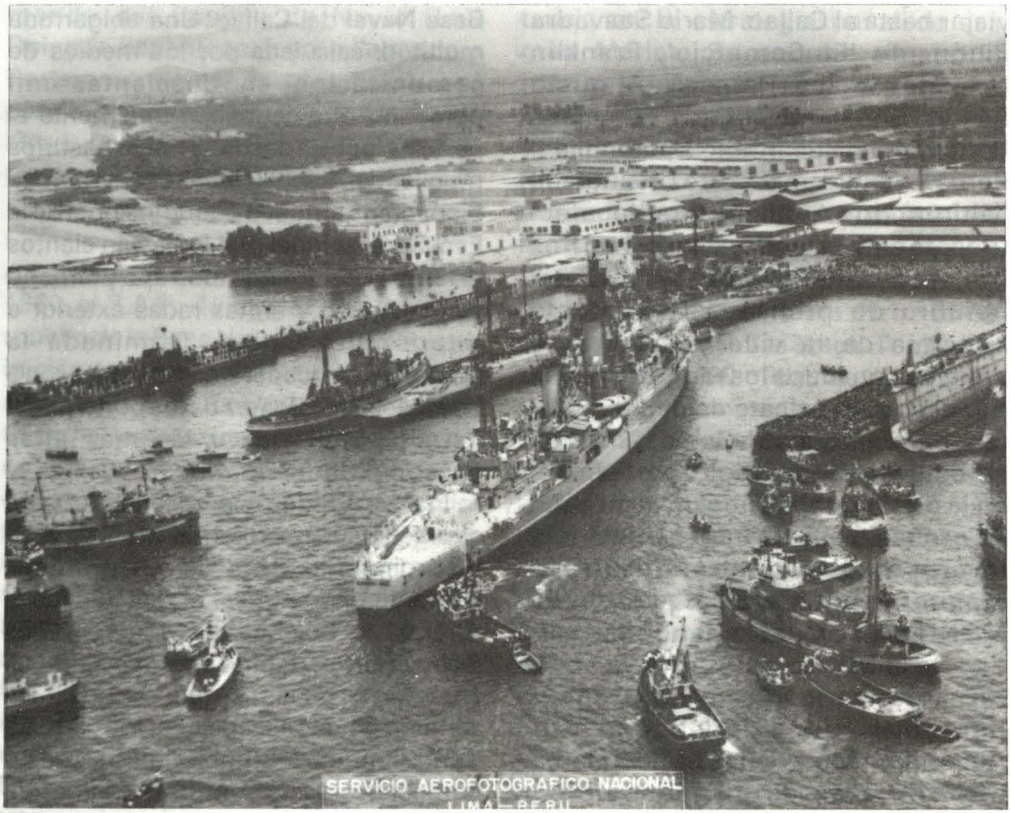
En el LIBRO DEL BUQUE y en los diarios de Bitácora han quedado registrados los datos más importantes y las incidencias de la travesía. De acuerdo con el plan de ruta, el B.A.P. *Almirante Grau* recaló en las Islas Azores (Punta Delgada), Curazao, Balboa, (C.Z.), Lobos de Tierra y Ancón. Durante la navegación se mantuvo una velocidad promedio de quince nudos, sin presentarse ningún problema en la planta propulsora, sistemas de gobierno, de control ni comunicaciones. En la Sección de 'Características de Manejo del buque en la mar' y para el tramo de Azores a Curazao, el libro registra "...navegando en mal tiempo (Mar 7, Viento con fuerza 8) se embarcaba agua por los costados, haciendo imposible transitar por la cubierta principal. Con la mar de proa, el agua rompía en el puente, escorando el buque 2 a 3 grados hacia barlovento y con ello determinada tendencia a guiñar hacia sotavento, dificultando ligeramente el gobierno".

Cruzando las esclusas de Pedro Miguel, en el Canal de Panamá, abordó el buque una delegación de periodistas que la superioridad había invitado para

viajar hasta el Callao. Mario Saavedra Pinón, de 'El Comercio', Franklin Urteaga de 'La Prensa', Augusto Rázuri de 'La Crónica', Francisco Pardo de Zela de 'Radio Nacional del Perú' y Guillermo Cortez Núñez de 'Ultima Hora', al integrarse afectuosamente con la dotación, nos llevaron la inquieta actitud del hombre de prensa, su constante bohemia de la vida y una franca amistad con todos los rangos. Unidos por el común acicate de dar el mejor cumplimiento a su misión, juntaron su esfuerzo y prestigio profesional en la diaria publicación de un órgano de prensa a bordo, impecablemente impreso, que denominaron 'El Monitor', valiente antecesor de 'EL MONITOR', actual órgano informativo de la Marina de Guerra ya en su 27° aniversario. Al entrar a aguas peruanas, un avión con el Dr. Alejandro Miró Quesada Garland, hoy director de "El Comercio', interceptó nuestro buque para tomar y publicar, al día siguiente, cubriendo toda una página ***La mejor fotografía del año: EL. B.A.P. "ALMIRANTE GRAU", navegando en el mar peruano,*** decía el decano de la prensa nacional.

A 1130 horas del día domingo 31 de enero de 1960, llevando al tope la insignia del Presidente de la República, Dr. Manuel Prado Ugarteche, embarcado dos horas antes en la bahía de Ancón, acompañado por el Ministro de Marina, el Comandante General de la Marina, el Comandante General de la Escuadra Contralmirante Gustavo Mathey, y las más altas autoridades navales, atracó al muelle ante dique de la Base Naval del Callao. Una abigarrada multitud, calculada por los medios de comunicación en doscientas mil personas, que ocupaban totalmente el perfil de la costa desde La Punta hasta los muelles del Arsenal Naval, dio clamorosa bienvenida al nuevo buque insignia de la Escuadra, al igual que lo hacían cientos de embarcaciones de todo tipo y tamaño desde Ancón y en las radas exterior e interior del Callao. Terminada la maniobra de acoderamiento, subieron a bordo los Presidentes de los poderes del Estado, Ministros y las más altas personalidades políticas, civiles y militares, unidos sin distinción, para expresar su afecto a la Marina y su resurgimiento. Una de las primeras personas en franquear el portalón fue el Alférez de Fragata don Manuel Elías Bonnemaison, último sobreviviente del *Huáscar* y poco tiempo después ascendido por ley excepcional a la clase de Contralmirante. Su noble figura significó particular acento al momento final de nuestra misión. Los diarios y revistas de la capital y de todo el país, en grandes caracteres, nunca antes registrados, llenaron sus primeras páginas con cada uno de los acontecimientos, desde la transferencia del buque en Portsmouth, hasta su arribo al Callao, siguiendo, día a día, la ruta del buque.

Hace tres años, al conmemorarse en Gran Bretaña, el 50 aniversario del lanzamiento del *Newfoundland,* recibimos una comunicación realmente conmovedora. Existe, desde hace tiempo, "The H.M.S. Newfoundland Association (1942-1959)" integrada por los Comandantes, oficiales y tripulantes que sirvieron a bordo de este buque "...with distinguished services in the



A las 11.30 horas del dia domingo 31 de enero de 1960, teniendo embarcado al Sr. Presidente de la República, personalidades del país y altas Autoridades Navales, el B.A.P. Almirante Grau *atraca al muelle ante-dique de la Base Naval del Callao.*

Royal Navy". Esta asociación acostumbra reunirse todos los años en diferentes lugares del Reino Unido y cuenta con más de cien 'Strong men', entre ellos cinco Almirantes que a lo largo de su carrera fueran sus Comandates, y ese año, nada menos que el entonces First Sea Lord and Chief of Naval Staff, Almirante Jullian Oswald, que lo comandara entre los años 1956 y 1958, presidiría la reunión. La asociación cuenta con un órgano de información periódica, archivo de publicaciones y recortes de prensa, álbum de fotografías, videos, etc. A través del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos establecimos un intercambio de correspondencia, enviándoles, por nuestra parte, información sobre el servicio cumplido por el buque bajo nuestra bandera, álbum de fotografías de la recepción en el Callao y demás documentos como copia del 'Ship's Book', mantenido al día y que se encuentra guardado en la Biblioteca Histórica de nuestro Museo Naval 'C. de N. Julio J. Elías'. Con especial satisfacción se nos comunicó que en la última reunión se había hecho un despliegue de toda nuestra información.

PRIMERA DOTACION DEL B.A.P. *ALMIRANTE GRAU,*

(EX H.M.S. *NEWFOUNDLAND)*

C. de N. Federico Salmón de la Jara - Comandante.

C. de F. Oscar Cuadros Muñoz - Segundo Comandante.
C. de F. Melitón Carvajal Pareja - Jefe del Departamento de Operaciones
C. de F. Rafael Durán Rey - Jefe del Departamento de Armamento
C. de F. Isaías Paredes Arana - Jefe del Departamento de Armamento
C. de F. Tomás Pizarro Dávila - Jefe del Departamento de Electricidad

C. de C. Francisco Mariátegui Angulo - Jefe del Departamento de Construcción y Control de Averías.
C. de C. Miguel Pérez Carmelino - Jefe del Departamento de Administración.
C. de C. Alfredo Parodi Galliani - Oficial de la 1ra. División de Ingeniería.
C. de C. Antonio Forcelledo Demutti - Oficial de Navegación.
C. de C. (SN) Germán Balarezo Barrios - Jefe del Departamento de Sanidad.

Tt1. Augusto Pérez del Solar - Oficial 2da. División Ingeniería
Tt1. Felipe Sologuren Larrabure - Oficial División Electrónica.
Tt1. Alfonso Castillo Jordán - Oficial División Electrónica.
Tt1. Jorge Telaya Hidalgo - Oficial 1ra. División de Armamento.
Tt1. Edgardo Torres Mendiola - Oficial 3ra. División Armamento.

Tt2. Oscar Jansenn Raygada - Oficial 3ra. División de Ingeniería.
Tt2. Gustavo Karr Burga - Oficial 2da. División de Armamento.
Tt2. Emilio Barrón Domínguez - Oficial 1ra. División de Ingeniería.

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

TRIPULACION.– Fueron 234 tripulantes cuyas clases, especialidades y nombres han quedado registrados en el Folleto Conmemorativo de la Ceremonia del Comisionamiento y publicados en los diarios de Lima - 5 M1, 5 M2, 40 OML 53 OM2, 72, OM3, 45 Cb1, 10Cb2 y 4 Mar1.- Al lado de sus oficiales constituyeron un grupo humano y profesional digno de las más altas tradiciones de nuestra Marina.

El 16 de mayo de 1973, con la llegada al Callao, y su consiguiente incorporación a nuestra Escuadra, del Crucero holandés ex *De Ruyter,* que toma el nombre de *'Almirante Grau',* nuestro buque cambió su nombre a B.A.P. *Quiñones.* En el mes de mayo de 1980, fue pasado al retiro definitivo, terminando así veinte años de eficiente y noble servicio a la Marina del Perú.

"A GLORIOUS NAME TO A GALLANT SHIP"...Cuando el 30 de diciembre de 1959 es transferido a la Marina del Perú el H.M.S. *Newfoundland,* la más alta autoridad de la Marina Real de Gran Bretaña era el Chief of the Defense Staff, the Earl Mounthbaten of Burma, Admiral of the Fleet, y First Sea Lord, el Almirante Sir Charles E. Lambe. Es en su representación que el Deputy Chief of Naval Staff and Fith Sea Lord, Vicealmirante L.G. Durlacher hizo la entrega oficial. Había sido el último Almirante en izar su insignia a bordo. Esa mañana, terminada la ceremonia y la recepción en la Cámara del Almirante, me pidió permiso para, en compañía del último Comandante del crucero, Rear Admiral A.G. Hezlet, visitar por última vez el buque. Ya en el Puente de Navegación y pronunciando el nombre del Almirante Miguel Grau, cuya historia conocía bien, me dijo con inocultable emoción: "Captain, you are giving a Glorious name to a Gallant Ship".

IN MEMORIAM

El Regimiento de Cadetes Navales
formado en la plataforma del muelle de atraque,
recibió al nuevo Buque Insignia.
Quienes –en su respectivo "Puesto de Maniobra"–
admirabámos su impecable presentación,
imaginábamos todo lo que para sus juveniles ilusiones
representaba la tradicional ceremonia.
El cadete de segundo año Enrique Salmón Navea
ocupaba su puesto en filas.

20/03/95

57 AÑOS BRINDANDO SEGURIDAD AL PERU 1937 - 1994



Asociada a CIGNA WORLDWIDE

La Positiva
Seguros y Reaseguros S.A.

Lima: Esq. Javier Prado y Francisco Masías 370 San Isidro. Telf.: 426250
Oficinas en: Arequipa, Cusco, Tacna, Trujillo.

Herencia de un Caballero sin par.



HOY, 115 AÑOS DESPUES DE LA INMOLACION
DEL CABALLERO DE LOS MARES,
EL BANCO FINANCIERO SALUDA
A NUESTRA GLORIOSA MARINA DE GUERRA
Y HACE VOTOS PARA QUE SUS HIJOS
CONTINUEN LA ESTELA DE NUESTRO HEROE

BANCO FINANCIERO

OF. PRINCIPAL: Av. Ricardo Palma 278 Miraflores Tlfs: 447373 - 469484

Los destructores *Almirante Guise* y *Almirante Villar* comprados a Estonia en 1933

Teniente Primero
John Rodríguez Asti

En 1933, ante la inminencia de un conflicto limítrofe con la vecina República de Colombia, nuestra Armada se vió obligada a incrementar sus Fuerzas Navales con la adquisición de dos destructores estonianos de origen ruso.

En el presente artículo se darán a conocer algunas informaciones acerca del origen de estos buques en el período anterior a su compra por el Perú y en especial sobre los otros de su clase que sirvieron en la Marina Soviética.

Los Destructores rusos de la Clase "NOVIK"

A consecuencia de las lecciones recibidas en la guerra ruso-japonesa, los rusos comprendieron que en los diferentes teatros marítimos en donde contasen con fuerzas navales éstas tendrían que ser superiores, en todo sentido, a las de sus enemigos potenciales. Por ello buscaron construir buques con cualidades combativas mejores que los de otras naciones.

En el año 1910, la Marina Imperial Rusa, pese a las restricciones presupuestales impuestas por la Duma (1), concretó un ambicioso programa naval que contemplaba la construcción de una serie de cincuentitrés destructores entre varios tipos de buques.

Con tal finalidad, buscaron el asesoramiento de los Astilleros Franceses Normand, de Le Havre, diseñando conjuntamente un tipo de destructor que en adición a su gran poder ofensivo, contaba con una potente planta propulsora.

El primer buque, bautizado con el nombre de *Novik* (luego rebautizado por los soviéticos como *Yakov Sverdlov),* fue cabeza de la serie de los 53 destructores aludidos que se hallaban subdivididos en seis tipos de I al VI (conocidos también como clase *Novik).*

Al entrar en servicio en 1913, se le podía considerar al *Novik* como el

destructor de mejor poder ofensivo y el más veloz (2).

Su planta propulsora, diseñada y construída por los astilleros AG Vulcan, de Stettin, la conformaban seis calderas y turbinas a vapor AEG que propulsaban el buque a través de tres ejes (a diferencia del resto de la clase que tenían dos), que le permitieron desarrollar en pruebas 36,500 SHP de potencia y una velocidad de 37.3 nudos (marca que no fué alcanzada por las demás unidades). Otra característica propia del *Novik,* único exponente del tipo I, fue la de contar con una cuarta chimenea inmediatamente atrás del palo trinquete de proa.

El armamento estaba constituído por cinco cañones en montajes simples de 102 mm.: dos agrupados en proa y dos en popa, uno tras otro sobre crujía, y el quinto se ubicaba en la parte anterior de la caseta de popa. Esta disposición tenía el inconveniente de presentar dificultades para su operación en mar gruesa (3). Completaba la artillería un cañón antiaéreo de 75 mm. y otro de 37 mm., así como dos ametralladoras.

Adicionalmente a estas armas, se sumaba la capacidad para el sembrado de minas, que en número de ochenta portaba el buque, contando para ello con dos sistemas de carriles ubicados en ambas bandas que partían de la sección central hacia popa en la cubierta principal.

Aquí es importante hacer notar que los rusos, y posteriormente los soviéticos, siempre le han dado una gran importancia a la guerra de minas en todas las áreas marítimas donde han operado. La mayoría de sus unidades –tanto submarinas como de superfície– siempre han estado equipadas para el sembrado de dichas armas.

Durante la Primera Guerra Mundial, las operaciones defensivas basadas en zonas minadas tuvieron capital importancia para impedir el desembarco del enemigo alemán en la parte oriental del golfo de Finlandia. De igual manera ocurrió en el Mar Negro, donde todas las unidades con capacidad para minado lograron infringir grandes pérdidas a los turcos.

Considerando lo anterior, los rusos incluyeron estas armas en sus nuevos destructores.

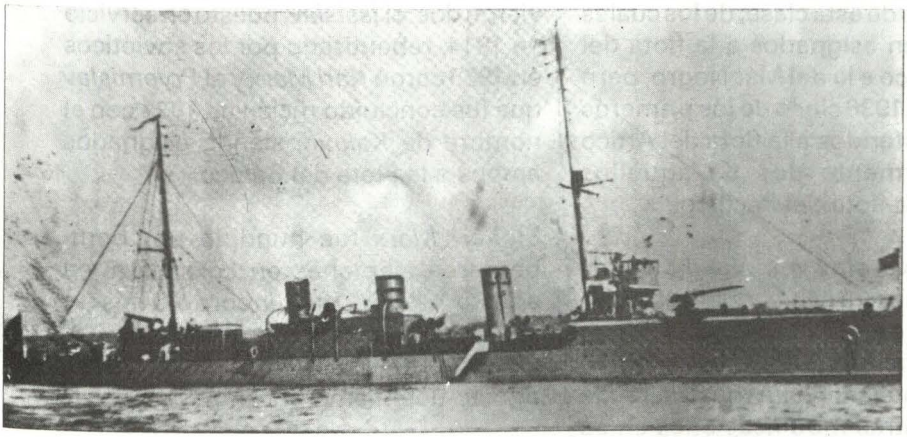
Para resumir las particularidades y características generales de todas las unidades de la clase *Novik,* en páginas siguientes del presente artículo se presenta un cuadro de datos.

Iniciadas las hostilidades de la Primera Guerra Mundial, de las unidades originalmente planeadas sólo treinta fueron completadas: diecisiete en astilleros del Mar Báltico y trece en el Mar Negro. Del resto, tres se perdieron en acciones bélicas entre 1916 y 1917, doce fueron destruidas para evitar ser capturadas por fuerzas extranjeras durante la Revolución Rusa (1918-1920), seis escaparon a Bizerta con fuerzas de Rusia Blanca (siendo internadas allí y posteriormente desmanteladas por los franceses) y otras quince fueron canceladas durante su construcción.

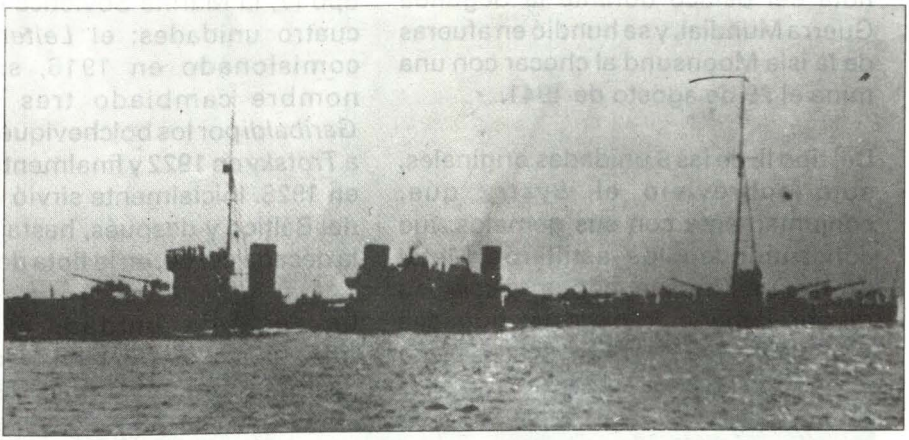
De aquellos destructores rendidos a fuerzas extranjeras, el *Spartak* (ex *Kap.*



El Yakov Sverdlov *(ex* Novik) *luego de haber sido reconstruido. Se puede apreciar la cuarta chimenea detrás del trinquete en proa y las modificaciones en su silueta.*



El Fruze *(ex* Bistry) *único sobreviviente del tipo II.*



El Karl Marx, *del tipo III, similar a nuestro* Almirante Guise, *fue el primero de estos buques en contar con mástil trípode. Nótese la ubicación de la artillería agrupada en proa y popa.*

2r. Kinsbergen, ex *Mikula Maklei)* y el *Avtroil* (pertenecientes a los tipo IV y tipo III, respectivamente), fueron capturados a los bolcheviques en diciembre 1918 por un escuadrón de cruceros ingleses en el Mar Báltico, siendo posteriormente entregados a la recién independizada República de Estonia, donde prestaron servicios con los nombres de *Lennuk* (ex *Avtroil* y *Wambola* (ex *Spartak).*

De los buques sobrevivientes, aparte de los dos estonianos, los soviéticos operaban hacia 1928 diecisiete destructores de esta clase, de los cuales doce estaban asignados a la flota del Báltico y cinco a la del Mar Negro, pero entre 1933 y 1936 cinco de los primeros fueron transferidos a la flota del Artico y posteriormente dos de aquellos integraron la flota del Pacífico.

El *Yakov Sverdlov (*ex *Novik),* cuyas características ya se mencionaron, fue modernizado en 1928, emergiendo con una apariencia ligeramente alterada luego de instalársele un mástil trípode en popa y otras modificaciones en su estructura y armamento. Sirvió en la flota del Báltico durante la Segunda Guerra Mundial, y se hundió en afueras de la isla Moonsund al chocar con una mina el 29 de agosto de 1941.

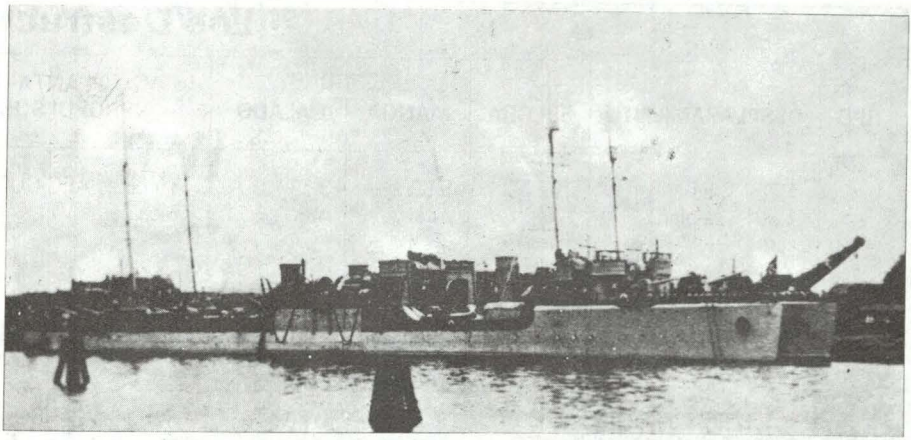
Del tipo II, de las 9 unidades originales, sólo sobrevivió el *Bystry* que, conjuntamente con sus gemelos, fue construido en los astilleros Metal Works, de Kherson, con un diseño de menor tamaño, tonelaje y potencia propulsora que el tipo I, concebido para operar en el Mar Negro. El *Bystry* durante la Revolución Rusa cayó en manos de los Bolchevique seriamente dañado y no fue sino hasta 1928, en que, luego de un proceso lento de reconstrucción, entró nuevamente en servicio con el nombre de *Frunze,* operando con la flota del Mar Negro hasta el 21 de Setiembre 1941, cuando se hundió a consecuencia de los daños recibidos al ser bombardeado por la aviación germana al este de la isla Tendra.

De los buques del tipo III, los de mayor tamaño de la serie, aparte del estoniano *Lennuk (*ex *Avtroil* ruso), sólo sobrevivieron dos, el *Isaislav,* puesto en servicio en 1914, rebautizado por los soviéticos en 1923 como *Karl Marx* y el *Pryemislav* que fue concluído recién en 1927 con el nombre de *Kalinin,* siendo asignados ambos a la Flota del Báltico.

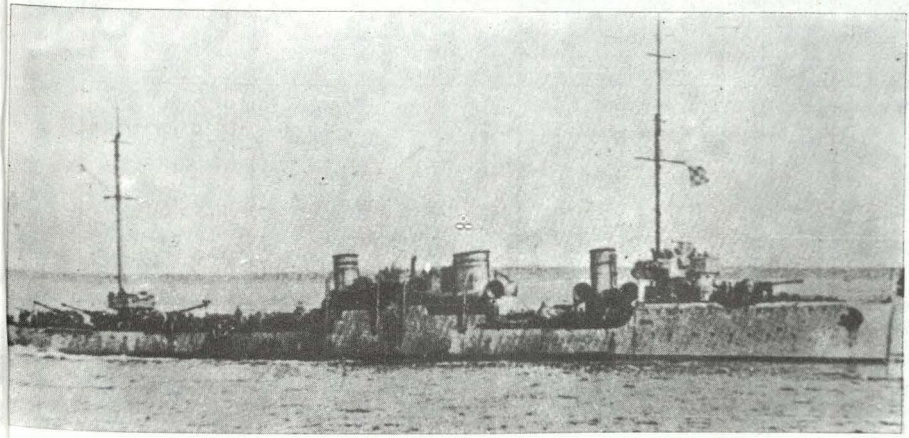
El *Karl Marx* fue hundido por bombarderos alemanes en Loksa el 8 de agosto 1941 y el *Kalinin* corrió la misma suerte al chocar con minas en las afueras del Cabo Yuminda el 28 de agosto del mismo año.

Con respecto a los destructores del tipo IV, la Marina Soviética contó con cuatro unidades: el *Leitenant Ilyin* comisionado en 1916, siendo su nombre cambiado tres veces: a *Garibaldi* por los bolcheviques en 1919, a *Trotsky* en 1922 y finalmente a *Voikov* en 1928. Inicialmente sirvió en la flota del Báltico y después, hasta inicios de la década del 50, en la flota del Pacífico.

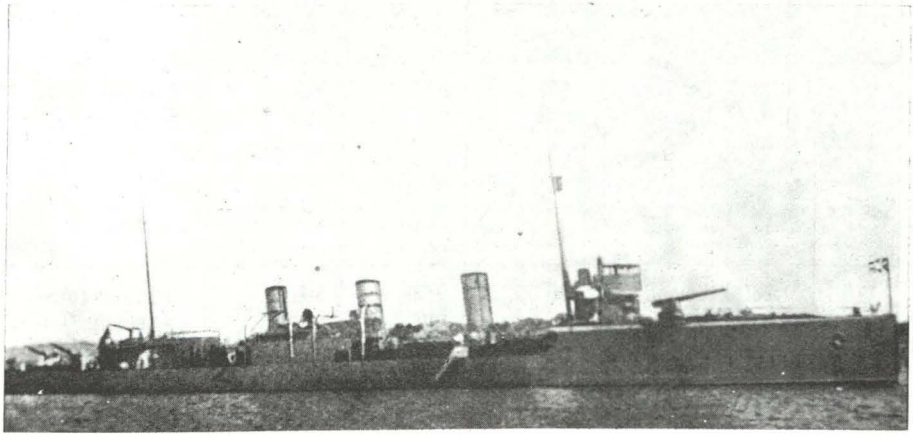
La segunda unidad, el *Kapitan Isylmetiev* ruso, comisionado también en 1916, cayó en manos soviéticas en 1919, rebautizándosele con el nombre



Dos unidades del tipo IV, gemelas de nuestro Almirante Villar, *el* Lenin *y el* Volkov.



Un buque del tipo V: el destructor Engels.



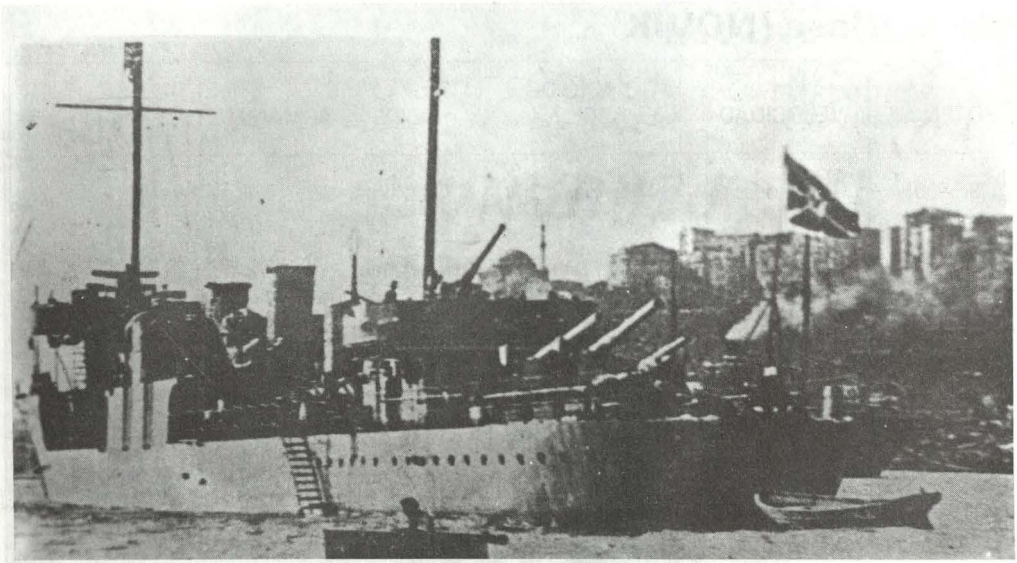
El Zhelezniakov. *perteneciente al tipo VI.*

Los Destructores

TIPO	DESPLAZAMIENTO	ESLORA	MANGA	CALADO	PLANTA PROPULSORA
I	1,280 T. Estandar 1,801 T. a plena carga.	102.43 mts.	9.53 mts.	3.53 mts.	Turbinas AEG-CURTIS 6 calderas VULKAM
II	1,110 T. Estandar 1,300 T. a plena carga.	93.00 mts.	9.30 mts.	2.80 mts.	Turbinas PARSONS 6 calderas THORNYCROFT
III	2,300 T. a plena carga.	107.00 mts.	9.50 mts.	4.90 mts.	Turbinas PARSONS 4 calderas THORNYCROFT
IV	1,260 T. Estandar 1,800 T. a plena carga.	98.00 mts.	9.30 mts.	3.20 mts.	Turbinas PARSONS 4 calderas THORNYCROFT
V	1,360 T. Estandar 1,700 T. a plena carga.	102.00 mts.	9.50 mts.	3.00 mts.	Turbinas PARSONS 5 calderas THORNYCROFT
VI	1,260 T. Estandar 1,800 T. a plena	98.00 mts.	9.30 mts.	3.20 mts.	Turbinas PARSONS 4 calderas THORNYCROFT

de la Clase 'NOVIK'

POTENC.	VELOCIDAD	RADIO DE ACCION	ARMAMENTO
36.500 S.H.P.	36 Nudos	470 millas a 30 n. 1,800 millas a 16 n.	4 Montajes de 102mm/45 cal (5x1) 1 Montaje de 75 mm/55 cal. A.A. 1 Montaje de 37 mm/67 cal. A.A. 2 Ametralladoras A.A. (2x1) 9 Tubos lanzatorpedos de 450 mm. (3x3) 60 minas tipo 1912 5 Cargas de profundidad tipo B-1 16 Cargas de profunidad tipo M-1
29,800 S.H.P.	25 Nudos	1,800 millas a 21 n. 1,800 millas a 16 n.	4 Montajes de 102 mm/45 cal. (4x1) 1 Montaje de 75 mm/55 cal. 1 Montaje de 37 mm/67 cal. 2 Ametralladoras A.- A. (2x1) 9 Tubos lanzatorpedos de 450 mm. (3x3) 60 Minas tipo 1912
32,700 S.H.P.	28 Nudos	810 millas a 27 n. 1,566 millas a 16 n.	4 Montajes de 102 mm/45 cal. (5x1) 1 Montaje de 75 mm/55 cal. A.A. 1 Montaje de 37 mm/67 cal. A.A. 2 Ametralladoras A.A. (2x1) 9 Tubos lanzatorpedos de 450 mm 60 Minas tipo 1912 u 80 tipo 1926 60 Cargas de profundidad tipo D-1 20 Cargas de profundidad tipo M-1
32,000 S.H.P.	24 Nudos	634 millas a 24 n. 1,253 millas a 16 n.	4 Montajes de 102 mm/45 cal. (5x1) 1 Montaje de 76 mm/55 cal. A.A. (2x1) 3 Montaje de 45 mm/46 cal. A.A. (2x1) 3 Montaje de 13 mm/A.A. (3x1) 9 Ametralladoras A.A. (2x1) 9 Tubos lanzatorpedos de 450 mm. (3x3) 60 Minas tipo 1912 10 Cargas de profundidad tipo B-1 15 Cargas de profundidad tipo M-1
32,500 S.H.P.	26 Nudos	2,800 millas a 15 n.	4 Montajes de 102 mm/45 cal. (4x1) 3 Montaje de 45 mm/46 cal. A.A. (2x1) 2 Montaje de 37 mm/67 cal. A.A. (2x1) 3 Montaje de 13 mm/A.A. (3x1) 9 Ametralladoras A.A. (9x1) 6 Tubos lanzatorpedos de 450 mm. (2x3) 60 Minas
32,000 S.H.P.	24 Nudos	1,800 millas a 20 n.	4 Montajes de 102 mm/45 cal. (4x1) 2 Montaje de 45 mm/46 cal. A.A. (2x1) 3 Montaje de 37 mm/67 cal. A.A. (2x1) 3 Montaje de 13 mm/A.A. (3x1) 6 Tubos lanzatorpedos de 450 mm. (2x3)

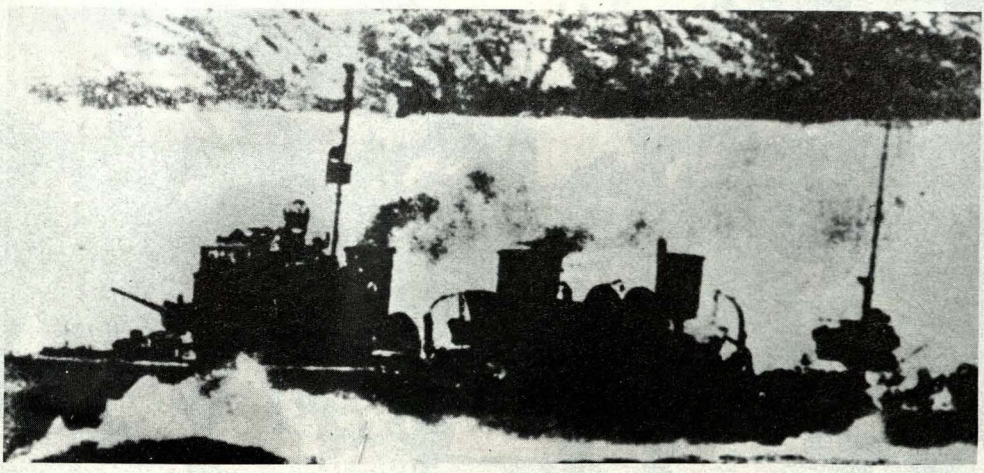


El Shaumyan, *del tipo VI. Se pueden apreciar los extremos de los carriles para sembrar minas en la popa.*

de *Lenin.* Fue hundido para evitar su captura por los alemanes durante la toma de Libau el 28 de agosto de 1941. Los dos restantes, el *Karl Liebknecht* (ex *Kapitan Belli* ruso) y el *Kuibishev* ex *Zhdanov,* ex *Rykov,* ex *Kapitan Kern* rusos), fueron completados en 1928 y 1927 respectivamente. Ambos, al igual que el *Voikov* sirvieron hasta inicios de la década del 50, pero en la flota del Artico. El quinto buque sobreviviente de este tipo era el estoniano *Wambola* (ex *Spartak* soviético) que más adelante sería nuestro *Almirante Villar.*

Del tipo V, quedaron 5 unidades, todas concluídas entre 1915 y 1916: el *Artem* (ex *Zinoviev,* ex *Azard* ruso), hundido por minas en afueras del Cabo Yuminda, Mar Báltico, el 28 de agosto de 1941. Este buque en una de las pocas acciones de guerra conocidas, participó, cuando aún se llamaba *Azard,* con otro destructor, el *Gavry* (también del mismo tipo, hundido posterior-mente por ingleses el 21/10/19), en el hundimiento del submarino inglés L-55, el 4 de junio de 1919; el *Engels* (ex *Desna* ruso), hundido cuatro días an-tes que el *Artem* en el mismo lugar también por minas; el *Vodalarsky* (ex *Pobieditel* ruso), hundido en afueras de Seiskari, Mar Báltico, el 28 de agosto de 1941 al chocar con una mina; el *Stalin* (ex *Lietienant Samsun* ruso) que operó en aguas del Pacífico hasta 1953 en que fue dado de baja y finalmente el *Uritzky* (ex *Zabiaka* ruso) que integró la flota del Artico hasta el mismo año que el anterior. A diferencia de los tipos anteriores, éstos montaban seis tubos lanzatorpedos en vez de nueve.

Por último, los buques del sexto tipo, construídos en Nikolaiev para servir



El Karl Liebknetch a *toda velocidad.*

en el Mar Negro, fueron cuatro, de los que sólo uno, el *Dzerzinsky* (ex *Kaliakria* ruso) entró en servicio antes de 1919, pero fue hundido en Novorossisk el 18 de junio del mismo año por las Fuerzas Rojas para evitar su captura. Reflotado y puesto en servicio nuevamente en 1928, se hundió finalmente al chocar con una mina en Sevastopol el 14 de mayo de 1942.

Los tres buques restantes fueron concluidos entre 1923 y 1925 con los nombres de *Nyesamozhnik* (ex *Zante), Shaumyan* (ex *Levkos)* y *Zhelezniakov* (ex *Petrovsky,* ex *Korfu).* De estos, el *Shaumyan* varó luego de ser bombardeado por alemanes en Rybachka en abril de 1942; el *Nyesamozhnik* fué dado de baja en la postguerra y el cuarto buque, el *Zhelezniakov,* sirvió en la Marina de Bulgaria con el mismo nombre, desde 1949 hasta 1956 en que retornó a la Unión Soviética y fue desguazado.

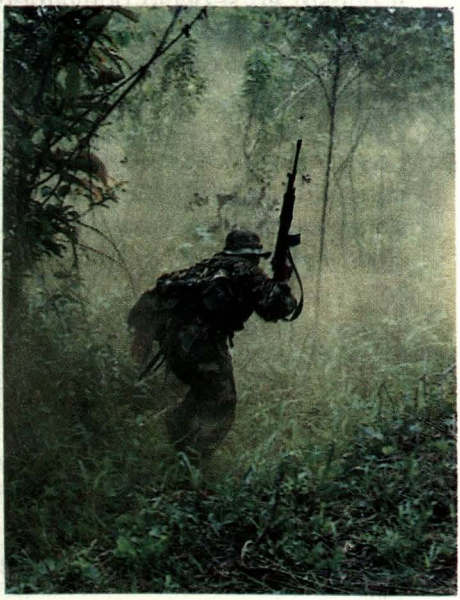
En la siguiente edición de esta Revista se hablará detalladamente sobre los destructores *Almirante Guise* y *Almirante Villar.*

BIBLIOGRAFIA

MEISTER, Jurg. *Navies of the Second World War. The Soviet Navy.* Vol. 1 Ed. Mac Donald, Londres, 1972. Notas: (2), pág. 70; (3), pág. 90.
GORSHKOV, Sergei. *Las Fuerzas Navales: su historia y su presente.* Ed. Progreso, Moscú, 1976.
KUZNETSOV N. *La Armada Soviética en la guerra (1941-1945)* Ed. Progreso, Moscú, 1979.
TALON. Vicente. *Los rusos en el Mediterráneo.* Ed. San Martín, Madrid, 1970. Nota (1), pág. 17.
Anuarios:
JANE'S FIGHTING SHIPS, ediciones de 1914, 1919, 1924, 1931, 1933, 1945
CONWAY's, ALL THE WORLD FIGHTING SHIPS. 1922-1946. Naval Institute Press. Annapolis. 1980.







Historia de un Batallón de Combate en el 'Frente Ucayali'

Teniente Primero
César Alvarez Herrera

1. MARINA DE GUERRA DEL PERU: PRESENTE EN LA LUCHA CONTRASUBVERSIVA

Hace ya doce años que la MARINA DE GUERRA DEL PERU viene asumiendo la noble misión de hacerle frente a la subversión. Inicialmente, en el año 1982, a la Fuerza de Infantería de Marina se le misiona para pacificar las áreas de la provincia de La Mar, departamento de Ayacucho, comprendiendo los distritos de Huanta, San José de Secce, Tambo y San Miguel. Los infantes de Marina, luego de una tenaz lucha lograron aclimatarse y a su vez doblegar a los DD.SS., huyendo éstos a la zona del valle del río Apurímac.

Luego extiende su dominio a las localidades de Luisiana, San Francisco, Sivia, Llochegua y Corazonpata, creando BB.CC.SS en cada una de ellas desde 1985 hasta 1991. Durante este período de pacificación y de ardua lucha contrasubversiva, el combatiente era uno solo: el Infante de Marina, que haciendo uso de los conocimientos impartidos y del profesionalismo adquirido forma los grupos conocidos como CAIMAN, los cuales lograron que volvieran la paz y la tranquilidad a estas zonas, haciendo posible que la población confiara nuevamente en las Fuerzas Armadas, entregando el área ya pacificada al Ejército para mantener la presencia de las fuerzas del orden.

Debido a la decisiva labor efectuada por la Marina de Guerra del Perú durante el período 82-91, los terroristas se ven en la necesidad de huir hacia la selva donde encuentran un excelente lugar de refugio y con condiciones de terreno favorables para continuar en su demencial lucha; es así como a la Marina se le asigna una nueva área de responsabilidad, confiando en el trabajo profesional desempeñado por su gente, haciéndose presente en el Ucayali, creando inicialmente bases contrasubversivas en Pucallpa, Contamana, Puerto Inca y Puerto Oriente; esta lucha no sólo era contra Sendero Luminoso (SL), sino también contra el Movimiento Revolucionario Túpac Amaru (MRTA).

En mayo de 1991 el grupo CAIMAN XLVIII Segundo Vuelo llega a la zona de

Nueva Requena y San Alejandro para iniciar la pacificación de esta agreste zona. Posteriormente el CAIMAN XLIX toma Aguaytía, Huipoca y Boquerón, dando paso así a la intervención de los Batallones Ligeros de Combate (BALICO) y posteriormente a los Batallones Ligeros de Infantería de Marina (BALIM).

2. DESIGNACION Y ENTRENAMIENTO DE PERSONAL
(EN FORMA VOLUNTARIA O POR ORDEN DEL COMANDO SE ASUMIO LA MISION)

Después de la esforzada labor efectuada por los CAIMANES en el Frente Ucayali, el Alto Mando Naval renueva la estrategia en la lucha contra la subversión y crea los Batallones Ligeros de Combate (BALICO) conformados por 600 hombres, 80% por Oficiales y personal de las diferentes fuerzas y un 20% de Infantes de Marina, haciendo posible una participación directa de todos los integrantes de la Marina de Guerra del Perú.

Esta decisión es tomada al ver el largo camino que aún faltaba recorrer para derrotar al terrorismo y era una realidad la falta de personal de Infantería de Marina para cubrir las necesidades del servicio. Es así como la Dirección de Personal, primero en forma voluntaria y luego por disposición del Comando, nombra a grupos de hombres para poder entrenarlos en este tipo de guerra.

En el año 1992 se deciden formar los Batallones Ligeros de Infantería de Marina, en reemplazo de los Batallones Ligeros de Combate que hasta la fecha hacen frente a los rezagos en proceso de extinción del terrorismo. Estos nuevos grupos de hombres se conforman en un 80% por Infantes de Marina y en un 20% por personal de las diferentes fuerzas. El cambio entre el BALICO y BALIM se realiza con el fin de terminar en forma definitiva esta Guerra, puesto que se junta el profesionalismo y la experiencia del Infante de Marina con el ímpetu y entrega de los hombres que laboran en dependencias de tierra o a bordo de unidades de guerra.

Estos grupos, antes de iniciar su etapa en el Frente Ucayali, pasan por un riguroso entrenamiento que consta de tres fases: Básica, Intermedia y Avanzada, en las cuales se contempla un mes de supervivencia y curso de patrullaje en la selva, curso que se lleva a cabo en la ciudad de Iquitos; después de seis meses el hombre que conforma estos grupos se convierte en Combatiente, listo para hacer frente a la escoria terrorista y vengar la muerte de cuantos compañeros y gente inocente cayeron en estas contiendas. Durante este entrenamiento se imparten academias teóricas y prácticas con armamento y equipo a usar; también existe la fusión de conocimientos y experiencias vividas por los Infantes de Marina al resto de personal que conforma su Batallón.

3. VIVENCIA E IDEOLOGIA ANTES DE PARTIR A LA ZONA
(MUCHAS IDEAS SE CRUZABAN PERO UNA SOLA ERA LA META: EL PERU)

Al término del riguroso entrenamiento y listos los hombres para empezar una experiencia jamás pensada para muchos, inician con gran valor y decisión la lucha contra el terrorismo. Muchas son las ideas que cruzan por las mentes de los 600 hombres de cada Batallón, puesto que es un grupo heterogéneo en lo que se refiere al tipo de guerra para la cual habían sido entrenados (submarinos, fuerza de superficie, etc.) pero todo este conglomerado de ideas se juntan en un solo camino que encumbra a una sola meta: vivir y dar tranquilidad a un país que es el nuestro, haciendo posible la pacificación y decir que el Perú es un país libre y que todo cuanto se habla y se habló fue algo a lo que verdaderamente no se le debe dar crédito ya que es una lucha contra "entes" que intentaron mansillar el honor de nuestro país.

Esta lucha es dura para cuanto hombre forma parte de algún Batallón, pero siempre ha sido y se mantendrá invariable la idea de poder dar a nuestros hijos un país libre en el que puedan desenvolverse sin temor al terrorismo.

4. PROTOCOLO PREVIO A LA PARTIDA
(DANDO CUMPLIMIENTO AL CEREMONIAL NAVAL)

La Marina de Guerra es muy rica en tradiciones y protocolos propios de una institución de tan larga trayectoria; es por eso que ante tan notable misión encomendada a los Batallones, no podía estar ajena a ceremonias que dan el toque de solemnidad.

Es así como antes de partir, el Comandante General de Marina se hace presente exhortando a Oficiales y personal reafirmándoles la confianza que el Perú y el Comando les confiere, así como la seguridad de que dejarán muy en alto el nombre de la Marina y de las Fuerzas Armadas, haciendo lo posible para recobrar la confianza y tranquilidad del país.

De la misma manera hace entrega de la Bandera de Guerra, símbolo patrio que para un peruano y hombre que viste un uniforme significa un alto honor el recibirla, haciéndola inmansillable y es un deber regresarla con lauros de gloria para dar por cumplida la misión.

El Comandante del Batallón recibe la Bandera de Guerra asumiendo el compromiso y la tarea de dirigir a un grupo de hombres de cuyo desempeño profesional está seguro. Al término de la ceremonia hace entrega al Comandante de la Fuerza de Infantería de Marina del Banderín que distingue e identifica a los hombres bajo su mando para que forme parte de la

galería de Batallones que intervinieron en esta lucha que ya se acaba.

5. LOS RELEVOS EN LAS DIFERENTES BB.CC.SS. Y BB.PP (NERVIOSISMO, SILENCIO, CURIOSIDAD Y TEMOR POR LO QUE SE VEIA VENIR)

Ya en Pucallpa, el grupo de hombres divididos en las Bases que se habían asignado llegaban apoyados por la Fuerza Aérea en vuelos programados; para muchos era un recordar volviendo a vivir momentos difíciles que se repetían en otras circunstancias con una población más asequible y colaboradora; para otro grupo de hombres era algo nuevo, algo oculto que irían descubriendo conforme pasaran los días.

El nerviosismo, mezclado con el silencio, la curiosidad y el temor los hacían un grupo de hombres serios y hoscos, pero de gran decisión, esperando el momento en el que tendrían que partir a las bases asignadas; eran contadas las horas que pasaban en Pucallpa antes de su partida.

Entre el humo de cigarrillos y el alistar de su equipo de campaña llega la hora de zarpar para "ENTRAR EN SITUACION", esa es la frase pronunciada por Jefes y gente de experiencia.

Ya en el helicóptero, los hombres nombrados desde la aeronave veían cómo dejaban Pucallpa para dirigirse a lugares donde la vida no es fácil; mucha incomodidad y lejanía de hogares eran algunas de las cosas que se perfilaban venir. Después de veinte o treinta minutos se llegaba a las diferentes Bases en las cuales esperaba el grupo de hombres a quienes relevábamos.

Entre saludos, consignas y consejos se veía alejar al helicóptero con el grupo saliente, ahora se quedaba el nuevo grupo, pero no había tiempo que perder en tomar conocimiento de detalles. Nuevamente la consigna se dejaba escuchar "PONERSE EN SITUACION", era la orden que se debía cumplir.

Sin más preámbulos los hombres dejaban sus cosas en las cuadras, sacaban sus fusiles listos para continuar el trabajo dejado por el grupo saliente y no dar lugar a que el pueblo haga comentarios negativos por ser un nuevo grupo.

Una de las misiones a cumplir era progresar con el trabajo dejado dominando el territorio que aún faltaba para desalojar al terrorismo en forma definitiva. De la misma, forma no ceder un milímetro del territorio dominado.

Los primeros patrullajes eran urbanos con la finalidad de familiarizarse con el medio y ganarse a la población haciendo posible la obtención de información de inteligencia, ejerciendo

un dominio rápido del centro hacia afuera de los poblados que se encontraban dentro de la jurisdicción de cada Base.

6. PATRULLAJES
(DE CORTO O LARGO ALCANCE, ERA CONVERTIRSE EN CEBO HUMANO PARA LAS EMBOSCADAS TERRORISTAS)

Poco a poco pero en forma rápida los hombres de las diferentes Bases se encontraban listos para salir a presentar combates al enemigo; ya dominado el terreno agreste, se internaban en ese bosque tropical en el cual la visión es muy limitada, ya que sólo se llega a observar unos metros adelante y el oído por más acostumbrado que pueda estar se confunde con los sonidos de la fauna y la misma flora, lo que hace una labor de gladiadores el poder vencer a la propia naturaleza.

Antes de cada patrullaje: el designar patrullas y oficiales según la misión, el importante "brieffing" o preconferencia antes del zarpe con el personal involucrado, el camuflaje, verificación de equipos de campaña, prueba de comunicaciones, baterías para los equipos de HF y VHF, indicativos, sincronización de relojes, cartas de navegación, programación del navegador Magellan, munición, armas de apoyo y minas, sin que falten las palabras exhortando a la gente por parte del jefe de Base, son los puntos previos para cualquier patrullaje, incluyendo un breve descanso, si es posible.

En el terreno, 15 hombres armados y decididos a batir al enemigo existente se internaban con 30 kilos más de peso por el equipo, con las inclemencias del tiempo y con el terreno existente, avanzan con la firme idea de hacer un PERU LIBRE. Esto hacía que se convirtieran en cebo humano para cualquier emboscada, pero la seguridad, cautela, criterio y experiencia hacían posible invertir la intención criminal del terrorista; es así como en innumerables oportunidades se ha avanzado trayendo grandes logros y destruyendo campamentos subversivos, recuperando armamento y capturando a las principales "cabezas" que colaboraban en forma activa, obteniendo de esta manera mayor informaciónpara desarticular células terroristas.

7. HISTORIA DE UN OPERATIVO
(EL ESFUERZO COMUN PARA EL LOGRO DE UN NUEVO EXITO)

Transcurre un día como cualquier otro dentro de una Base Contrasubversiva: personal trabajando, formación, academias, oficiales en reuniones de coordinación, analizando los últimos movimientos del Ejército Guerrillero

Popular (EGP), hoy en día Ejército Popular de Liberación (EPL), y de pronto se reciben nuevos datos de inteligencia de combate, información puntual que servirá para el planeamiento de un operativo y esto es suficiente para que la máquina comience a moverse, cada pieza sabe lo que tiene que hacer: una detallada Orden de Operaciones, un croquis de la zona, un guía (o wincho), el destacamento de Inteligencia recolectando información, las aeronaves en alerta 5 para apoyar, el tren logístico previniendo las necesidades en el campo, luego un "brieffing", intercambio de opiniones; en fin, el sincronismo propio de un equipo profesional.

Luego se confecciona la Orden de Operaciones en la cual se indicarán las misiones a los diferentes Jefes de patrulla.

Debíamos salir de la BCS. "Aguaytía" hacia la BP. "La Libertad" y de allí a un punto para impedir una posible huida de DD.TT. La BP "La Libertad" procedió a bloquear una vía de escape a 2 Kms. hacia el Este, todo este movimiento simularía un relevo rutinario. Pasamos la noche en un punto cercano a nuestro objetivo evitando ser detectados por el resto de la población para poder sorprender al enemigo en la madrugada.

Salimos después del rancho de la tarde rumbo a nuetros puntos asignados. La estrategia dio resultado, nuestros movimientos fueron tomados por los puestos de observación de los DDTT. como rutinarios.

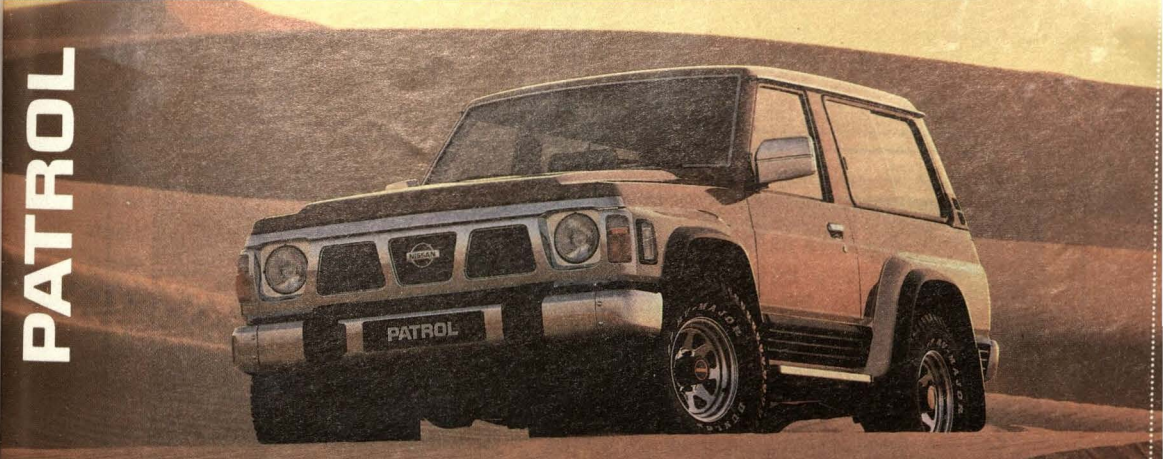
Fuimos muy buen recibidos por nuestros compañeros, quienes en todo momento nos levantaban la moral. Tal como estaba planeado nos dirigimos al pueblo, nos internamos por un camino conocido, pero luego de unos pocos minutos de alejarnos de las casas cambiamos de rumbo usando una trocha abandonada e intransitable. De este modo confundiríamos a cualquiera que intentara reglar nuestros movimientos.

Avanzamos hasta entrada la noche, lo que era más dificultoso pero también seguro; a las 21:00 horas establecimos base de patrulla y nos comunicamos con nuestra base; el destacamento de Inteligencia de la BCS. "Aguaytía" siguiendo de cerca nuestros pasos nos confirmó que no habíamos sido detectados en la zona.

Establecida la seguridad perimétrica, después de un minucioso reconocimiento del terreno repasamos nuestra misión; debido al pésimo estado de las trochas y la necesidad de salir de los caminos, para mantener el factor sorpresa, necesitábamos partir de madrugada para alcanzar nuestro objetivo en las primeras horas de la mañana. Elevamos esta inquietud al comando, el cual estudió las posibilidades y autorizó esta modificación a la ORDOP.

Listos, a las 02:00 horas emprendimos nuevamente la marcha, esta vez más lenta pues el lugar podía estar muy cerca. Cuando eran las 08:30 horas se detectó al ENO, quienes se encontraban realizando sus prácticas de rutina y dando vivas a la lucha armada; hicimos una envolvente para intentar capturarlos, pero nuestros movimien-

PATROL



PATHFINDER



Los auténticos Todo Terreno son Nissan

En la ciudad o en el campo. Para trabajos duros o aventuras sin límites. Póngalos a prueba. Nissan Patrol y Nissan Pathfinder, los 4x4 que le ofrecen agarre y tracción en todo terreno y una cómoda conducción en cualquier condición. Nada ni nadie los detiene.

Garantía 50 000 Kms o 2 años.

NISSAN MOTOR DEL PERU S.A.

NISSAN CON TODA CONFIANZA

NISSAN NISSAN

¡Con toda confianza!



...en la Cultura

del país

están presentes

millones de peruanos

... y EL

BANCO DE CREDITO DEL PERU

LT: 9110232

tos fueron detectados por sus puestos de seguridad ocultos en los arbustos y vegetación, rompiéndose los fuegos y huyendo éstos hacia donde se suponía tenían sus refuerzos. Una fuerte lluvia se había desatado y no contábamos con apoyo de ninguna aeronave, avanzamos hasta dominar una altura y nuevamente logramos entablar comunicación con la base. El O.C.T. nos informa que los subversivos estaban movilizándose hacia un punto que ellos suponían nos íbamos a dirigir con el fin de tendernos una emboscada. Solicitamos una aeronave para el apoyo de fuego, pero era imposible, la lluvia no cesaba, por el contrario aumentaba. Nuevamente se nos advirtió que estaríamos siendo rodeados. No observamos movimientos. Fue entonces que hicimos lo que la situación ameritaba; efectuamos un reconocimiento por fuego de toda la zona adyacente con todo el poder de fuego y empezamos a avanzar para romper la posible emboscada logrando obtener una posición más ventajosa. No volvimos a tener contacto. El silencio reinante generaba tensión en los combatientes, tensión que gracias al entrenamiento y profesionalismo fue superado.

La lluvia no amainó y tuvimos que emprender el camino de regreso buscando rutas alternas. Fueron cerca de ocho horas y media de camino arribando a la BP. "Libertad" a la 01:00 horas del día siguiente; a pesar de la hora, nuestros compañeros nos recibieron con entusiasmo y un buen rancho.

Como resultado de esta operación se encontraron 3 bajas por parte de los DDTT, información manuscrita y propaganda subversiva. Se destruyeron 4 campamentos utilizados como zona de entrenamiento Político-Militar, bohíos, pozos de maceración y almacenes de hoja de coca, lo que confirma una vez más la alianza narco-terrorista.

Posteriormente por información de Inteligencia se tuvo conocimiento de que las bajas habían sido 34 y que se retiraban a otra zona donde se pudieran organizar y reiniciar sus acciones.

No es motivo de sorpresa el no encontrar los cadáveres de los DDTT caídos, ya que es costumbre terrorista llevarse a sus muertos con la finalidad, según ellos, de socavar nuestra moral de combatiente.

8. HOSTIGAMIENTOS Y EMBOSCADAS

(ACCIONES EN LAS CUALES EL PROFESIONALISMO MUCHAS VECES EVITO PERDIDAS IRREPARABLES)

El patrullaje es una labor propia de los hombres que vienen a esta zona. Con ella se obtiene el dominio del terreno y la destrucción del enemigo; pero a su vez invita al peligro constante, que transcurre minuto a minuto durante esta acción. Esto hace posible estar expuesto a hostigamientos y emboscadas por la parte contraria.

A lo largo de esta nefasta guerra, así como grandes logros, hemos tenido dolores e irreparables bajas, tanto en Ayacucho como ahora en Ucayali; muchas veces las pérdidas pasaban desapercibidas para mucha gente, ya que no conocían a los caídos, pero no debe ser así ya que cada hombre que pierde la vida es toda una historia que se engrandece con la gloria por haber entregado la vida por su Patria.

Es así como se debe mencionar las emboscadas en lo que denominaban el "Pasamayito", entre Luisiana y San Francisco en Ayacucho, donde perdieron la vida muchos Infantes de Marina; la de Previsto, donde caen dos Oficiales, el A. Fgt. Riboty y el A. Fgt. Jordán con 9 hombres en el año 1991; y en el caserío Inca Garcilaso de la Vega, donde cae el Tte. 2do. Gonzales con 3 hombres en el año 1993; ambas emboscadas en la zona de Aguaytía. ¡Gloria a los caídos! y la firme decisión de acabar con la subversión vengando sus muertes es lo que prevalece en cada combatiente.

Pese a la seguridad y entrenamiento de los hombres, lo agreste del terreno y la cobardía del enemigo al no enfrentar abiertamente a las fuerzas del orden fueron las causas de estas pérdidas, que, aunque dolorosas, al hombre que viste uniforme lo incentivan para seguir dando de sí en esta guerra sucia.

Estas pérdidas nos engrandecen ante el demencial enemigo, ya que nuestro profesionalismo se hace presente para evitarlas en un futuro aprovechando la experiencia y todo cuanto nos pudieran haber dejado antes de su partida.

9. PROBLEMAS Y LIMITACIONES CON EL APOYO AEREO

(CON VALOR Y DESTREZA SUPERABAN SUS LIMITACIONES APOYANDO LA ARDUA LABOR DEL COMBATIENTE)

Para patrullajes de largo alcance el MI-17 (Pellejo, o Rapaz) y el AB-212 (Pantera) eran por lo general los vehículos de transporte de nuestras tropas. Se los utilizaba en operativos lejanos que involucraban la participación de más de dos patrullas.

El Dientón, como se le conoce al MI-25, y Tiburón, al T-34C, son dos de las aeronaves que dan cobertura a los combatientes durante un desplazamiento o enfrentamiento.

Pero fatalmente, los recursos económicos, el continuo uso de los "fierros" y la falta de mantenimiento, traían consigo en algunas oportunidades la imposibilidad de ingresar a una zona determinada por falta de apoyo aéreo.

Pese a que todas estas aeronaves estaban bajo el mando del Frente Ucayali, definitivamente algunas pertenecían a la Fuerza Aérea y era la voz de su Comando la que prevalecía frente a algún requerimiento.

Vale resaltar la actividad de los Aviadores Navales que con valor y coraje hicieron posible obtener glorias y lauros a nuestra institución, hombres como el Capitán de Fragata *Zico,* Capitán de Fragata *Bebeto,* Capitán de Corbeta *Poncio* y el Teniente Segundo *Nazi,* quienes conscientes de la ardua labor y del peligro que acechaban a los combatientes efectuaban el apoyo aéreo y patrullaje al ras de los ríos en forma disuasiva apoyando a la misión, y muchas veces hicieron frente al término de un operativo.

Ahora se espera con ansias la llegada de los helos tipo MI-8 adquiridos al término de la Guerra Interna de Nicaragua. Estos "fierros" vendrían a engrosar nuestro grupo aéreo y dar mayor eficiencia a las operaciones venideras.

10. PUESTO DE COMANDO
(PLANEAMIENTO Y ESTRATEGIA)

La Superioridad Naval decide colocar el centro de las Operaciones del Frente Ucayali en Pucallpa, así es como el Estado Mayor de cada Batallón que viene a combatir al terrorismo encuentra sede en este lugar. Detrás de cada Operativo, de cada gran victoria está el planeamiento y la estrategia del Comando. El desvelo, la preocupación y responsabilidad recae sobre el Comandante y su Estado Mayor (S-1), Inteligencia (S-2), Operaciones (S-3), Logística (S-4), Comunicaciones (S-5) y Operaciones Psicológicas (S-6).

Cabe resaltar la destacada participación de Oficiales que no habiendo seguido el curso de calificación de Infantería de Marina y por circunstancias del Servicio asumían cargos tales como el de Segundo Comandante y/o Jefe de Operaciones, estudiando a fondo doctrinas y planeamientos, pensando siempre en los hombres que se encontraban en el terreno.

Así como estos Oficiales, también se encuentran aquéllos que asumieron los demás cargos del Estado Mayor y que con entrega y dedicación hacían posible un BRAVO ZULU al término de cada operativo.

El identificarse con su gente es otro punto muy importante que se debe tratar. Es así como los diferentes Comandantes que pasaron: Capitán de Fragata *Gino* (BALICO I), Capitán de Fragata *Felipe* (BALICO II), Capitán de Fragata *Benjamín* (BALICO III), Capitán de Fragata *Israel* (BALIM-1), Capitán de Fragata *Ricardo* (BALIM-2), Capitán de Fragata. *Jaime* (BALICO-4), por aire, tierra o río se desplazaban hasta por las diferentes bases en las cuales se encontraban los hombres a su cargo; su visita significaba un aliciente y un apoyo permanente para el combatiente, dándole seguridad y decisión en cada paso que daban, acentuando la firme convicción de cumplir la misión.

En momentos difíciles en los cuales se tuvo pérdidas irreparables, así como grandes vicrtorias, el Comando también se hizo presente no sólo para tener conocimiento de lo ocurrido, sino reafirmar la confianza de sus hombres.

11. OPERACIONES CONJUNTAS
(PROFESIONALISMO, TACTICA Y ENTREGA APUNTANDO A UN PERU LIBRE)

El Comando Conjunto, vigía permanente de todo cuanto sucede en las diferentes zonas de emergencia, no podía estar ajeno al Frente Ucayali.

Tal es así, que en el transcurrir de todos estos años se han venido efectuando acertadas incursiones y operativos obteniendo resultados favorables para las fuerzas del orden.

Ejército, Fuerza Aérea y Marina de Guerra, tres Instituciones militares con un alto grado de profesionalismo, se hacen presentes ante cualquier misión por difícil que pueda parecer. Hombro a hombro, uniendo estrategias y experiencias, con valor y destreza se amalgaman en una sola fuerza, donde no existe uniforme que distinga a las instituciones castrenses teniendo como consigna una meta común: LA PACIFICACION NACIONAL.

Por notas de Información se determina una zona, se analiza, se cruza información decidiendo actuar sobre un terreno determinado; se ubica a las fuerzas, el Ejército con sus patrullas por la vía de acceso, los Infantes de Marina cerrando las vías de escape y la Fuerza Aérea con sus helos (MI-25) para dar cobertura y sombrilla, ablandando el terreno enel que se va a operar; estos son algunos de los pasos que se siguen para obtener resultados óptimos tales como el Operativo ROMPER-I entre las localidades de Divisoria y Aguaytía en enero de 1993 con los hombres del BALIM-1, donde se consiguieron grandes logros al recuperar gran cantidad de armamentos y munición.

Cabe resaltar la participación de la Aviación del Ejército con sus helicópteros MI-8 y MI-17 que muchas veces salvaron la vida a combatientes heridos que se encontraban en emboscadas mortales arriesgando sus vidas y quizás la única posibilidad de rescate; para esto pilotos como el Mayor EP. *Galifa* (Piloto) y el capitán EP. *Cucho* (Copiloto) no existía neblina ni lluvia ni noche para llevar a cabo su misión.

12. SECTOR "B" BCS. "AGUAYTIA"
(EL CENTRO DEL ACCIONAR TERRORISTA)

Villa Aguaytía, perteneciente al Distrito del Padre Abad, constituyó desde un principio el centro del accionar terrorista. Huipoca, Boquerón, La Libertad son las Bases de patrulla que hacen frente a esta peligrosa zona,

caseríos en los cuales los elementos subversivos encontraron sedes para dirigir sus operaciones.

Pero su jurisdicción no sólo comprendía las bases antes mencionadas, sino que abarca más extensión; por el Norte hasta Boca Santa Ana, por el Sur hasta la Quebrada Carachupa, por el Oeste hasta cumbre Divisoria y por el Este hasta San Pedro de Chio.

Lugares tales como San Pedro de Chio, Huacamallo, Llanta Blanca, Shiringal Alto, Shiringal Bajo, sector denominado Río Negro, Previsto, Puerto Tigre, Boca Santa Anta, Hidayacu, 3 de Octubre y Chancadora, constituían las zonas álgidas por las que se desplazaban las compañías tales como "Mar Rojo", "Atreverse", "Tormenta", pertenecientes al Batallón móvil de SL; y la Compañía "Conquistar", que es la que golpeó en la última emboscada. Siendo nuestro compromiso el de presentar combate, en muchas oportunidades apoyadas por el pelotón ZULU se efectuaron operaciones combinadas, capturando importantes "Mandos" así como información importante que sirvió de ayuda para desactivar muchas emboscadas y atentados.

El terrorismo mezclado con el narcotráfico era uno de los matices principales de esta zona; el caserío de Pampa Yurac era una pequeña "Sodoma" donde narcotraficantes y terroristas se divertían, encontrando artículos y enseres de procedencia colombiana, pero esto no duraría mucho ya que la firme convicción y accionar del BALIM-1, dando cumplimiento a las Directivas del Comandante del Frente Ucayali, llegó a esos lugares, en los cuales el accionar del narcoterrorismo va quedando en el recuerdo.

La Carretera Federico Basadre en su tramo de Divisoria hasta Previsto es lo único que falta conseguir, teniendo en un 85% avanzada esta misión. Este es un gran logro,ya que se ha podido expulsar de esta zona a los terroristas, haciéndolos huir obligándolos a internarse en el monte; esto debido a la continua presencia Naval y a los patrullajes efectuados en la zona, que permitieron la destrucción del enemigo en la zona asignada.

13. PERMISOS DE DESCANSO

(PARA EL INFANTE DEL SECTOR "B", LLEGAR A LA BCS DE "PUCALLPA" SIGNIFICABA DESCANSO, TRANQUILIDAD Y ESTAR PRÓXIMO A UN SOSIEGO EN CASA).

Después de un período de 2 a 3 meses de haber llegado a la zona se inician los permisos especiales de 15 días para Oficiales y personal, en merecido descanso; pese a que el tiempo resultaba muy corto, volver a ver la familia, padres, esposa e hijos, eran y serán los principales incentivos en la vida de un Combatiente. Ya fueren el sector "A" y "C", o del convulsionado Sector "B", el llegar a la BCS "Pucallpa" significaba descanso, y estar próximo a la reunión con sus seres queridos. Después del duro trabajo en la BCS, los

breves momentos de descanso eran aprovechados por los hombres que se refugiaban en sus cuadras leyendo cartas de sus familiares, observando fotos de sus pequeños hijos y escribiendo cartas para entregar a sus compañeros para que las hagan llegar a su destino cuando arribasen a la ciudad de Lima.

Es así como grupos reducidos de gente llegaban a la BCS. "Pucallpa" procedentes de las diferentes Bases para concretar el ansiado "VAL" (Vuelo de Apoyo en aviones de la Fuerza Aérea). Por cada viaje se extrae aproximadamente un número de 10 a 12 personas por Base con la finalidad de no atentar contra la seguridad y operatividad de las diferentes Bases.

La llegada a Lima significaba no sólo un reencuentro sentimental con sus seres queridos, sino que implicaba un volver a ambientarse a la sociedad, el adaptarse a la vida cotidiana que por razones de servicio se rompe y se siente como si estuviera fuera de una vida normal. Pero eso pasa al 1er. y 2do. día de haber arribado a Lima.

Más el tiempo transcurre en forma inperceptible y cuando uno se daba cuenta ya se encontraba en el aeropuerto esperando su vuelo de retorno a la zona de emergencia.

14. ENTRETENIMIENTO Y DIVERSION
(ALGO MERECIDO ANTE LA TENSION Y PRESION EN LA ZONA)

En las diferentes BCS., una de las responsabilidades del Jefe de Base era la de dar el bienestar respectivo a la labor que se desempeñaba en el campo.

Es así que con ingenio y con los medios existentes se llegaron a acondicionar lugares para jugar fulbito de salón, mantenerse en forma en minigimnasios y se habilitaba el perímetro de la Base que con los accidentes geográficos propios del suelo, constituían una seudo-pista de obstáculos.

El Comando no estando ajeno a este requerimiento también se hacía presente enviando televisores, VHS., equipos de música, mesas de ping-pong, sapo, etc., conjunto de cosas que formaban los entretenimientos y estímulos para el combatiente.

Pero muchas veces no había tiempo para gozar de estos entretenimientos por la labor que nos tocaba desempeñar.

Sin embargo, en los momentos en que había oportunidad se participaba en campeonatos relámpagos entre las Patrullas y, si la situación lo permitía, se realizaban campeonatos con participación de la población logrando su adhesión y colaboración; eran momentos de sana diversión en los que la tensión y presión tendían a bajar y el relax psicológico podía darse el lujo de entrar en cada hombre aunque sea por unos minutos.

SERVICIOS INDUSTRIALES DE LA MARINA

SIMA PERU

OFICINA PRINCIPAL
Avda. Contralmirante Mora 1102
Base Naval, Callao-Perú
Teléfono: (0051-14) 653420 / 655541
Fax: (0051-14) 657966

GERENCIA DE COMERCIALIZACION
Avda. Contralmirante Mora 1102
Base Naval Callao-Perú
Teléfono: (0051-14) 657357 / 291081
Fax: (0051-14) 650664



44 Años Sirviendo a la Industria Naval y Metal Mecánica del país

¿Qué significa Southern Peru?



Es el nombre de la empresa minera que, desde hace más de tres décadas, trabaja para el país produciendo cobre. Sus instalaciones minero metalúrgicas y campamentos, han dinamizado la economía regional del Sur peruano. Tacneños, moqueguanos, arequipeños, puneños; peruanos y extranjeros de distinta procedencia, hemos hecho del Sur nuestro hogar y nuestro futuro.



Southern Peru, la empresa del Sur del país.

SOUTHERN PERU

Cobre trabajando por el Perú

Para celebraciones en fecha tales como Navidad, Año Nuevo, Fiesta Patrias, 8 de Octubre y otras, en algunas Bases el brindis era discreto y con seguridad; en otras, el brindis era simplemente mental ya que por la situación que se vivía era imposible hacer un alto en las labores cotidianas porque podía ser aprove-chado por el enemigo que estaba siempre a la expectativa de una oportunidad para poder hostigar.

Cualquiera que haya sido la situación en la celebración de fechas conmemorativas siempre existía el abrazo y los buenos deseos personales.

15. SECTOR "A" Y "C"

(PRESENCIA NAVAL Y ACCION CIVICA PERMANENTE A POBLADORES DE LUGARES QUE EN UN INICIO FUERON FUERTEMENTE ACOSADOS POR LA DEMENCIA TERRORISTA)

El Sector "A" y "C", dividido así por el Frente Ucayali, comprende las ciudades de Contamana, Pucallpa, Atalaya y Puerto Inca. Si bien es cierto que en la actualidad ya no representa peligro para la población en lo que se refiere a presencia terrorista, en tiempo pasado, cuando se inició el BALICO-I, tuvo mucha actividad, ya que batalló con elementos del Movimiento Revolucionario Tupac Amaru (MRTA) y con elementos de Sendero Luminoso (SL). El oportuno y decidido actuar de la Marina así como la colaboración y convicción de estos pueblos hicieron posible expulsar a estos elementos disociadores de la familia nacional.

Ahora estos pueblos, recuperados de todos los traumas causados por los terroristas y confiados en el desempeño de sus Fuerzas Armadas, apuntan a un desarrollo en sus comunidades, y cualquier tipo de anormalidad es denunciada ante las fuerzas del orden.

La Marina de Guerra dominó estos lugares. Pero no sólo se preocupó de expulsar al terrorismo; en la actualidad, mediante las continuas acciones cívicas, muchos pueblos olvidados y quizás ni siquiera conocidos, son ahora considerados y su gente siente que el Perú los apoya. Pueblos tales como Tiruntan, Roaboya, Ramón Castilla, Masisea, Zúngaro, Poyeni, Shepahua, Aguas Calientes, Tournavista y muchos otros más, quizás hagan recordar momentos pasados allí por muchos de nosotros, pero para la mayoría que aún no pasan por estos parajes, sería recomendable ubicarse en un mapa para que tengan conocimientos cómo es que la Marina se hace presente por todo el Perú y, así, sentirse más orgullosos de los hombres que combaten y dejan bien en alto el nombre de nuestra Institución, contribuyendo además a mantener la seguridad, tranquilidad y unidad de todos los peruanos.

16. PRISIONEROS Y LOS DERECHOS HUMANOS
(DOS CONCEPTOS CONTRADICTORIOS QUE SE UNEN DANDO LEGALIDAD A LAS DISPOSICIONES)

En esta guerra no convencional que se asemeja mucho a la guerra que tuvo como escenario a Vietnam, entre Estados Unidos y los naturales de esa región asiática, tiene muchos puntos muy interesantes que podrían considerarse temas de mucha controversia entre los defensores de los Derechos Humanos y el dolor causado por pérdidas irreparables a las familias de los deudos.

Es así como nace una pregunta que para muchos no tiene una respuesta convincente, que es la siguiente: ¿Son merecedores del derecho que se les da los delincuentes demenciales, como son los terroristas, de respetarles la vida al ser aprehendidos en un combate o por fuentes de información si sabemos que esta gente que es irrecuperable para la sociedad no tuvo el más mínimo reparo en dar muerte a gente inocente y a cuantas víctimas cayeron en combates y atentados?

Es un tema que es debatido y mantendrá siempre una polémica. Es necesario analizar cada caso de terrorismo ya que existen dos grupos: aquellos que son coaccionados para formar parte del ejército guerrillero popular, y el grupo conformado por los "mandos" y los grupos de aniquilamiento que son encargados de dirigir y ejecutar los actos demenciales tales como atentados, secuestros y asesinatos. Pero dando cumplimiento a órdenes y disposiciones reglamentadas, la Marina en su duro batallar da cumplimiento y pone a disposición del Poder Judicial a estos "entes" que son capturados para que puedan cumplir con el veredicto a que se hagan merecedores, según los antecedentes que se presentan.

Lo único que se espera es "Justicia Ciega" que recompense la labor que hace la Fuerza Armada y dé cierta conformidad a los deudos existentes por esta guerra.

17. NARCOTRAFICO
(UN MAL QUE, MIENTRAS DURE, HARA EXISTIR EL TERRORISMO)

El narcotráfico es un flagelo de la humanidad que aqueja a nuestro país por las innumerables plantaciones de coca que se ubican en las vastas extensiones de la selva.

La producción de la droga, resultado de los derivados de la hoja de coca, hace posible que muchos individuos de procedencia colombiana lleguen a nuestra selva para aprovecharse de la gente regional, explotándola con trabajos de semanas para extraer su beneficio.

Este mal lleva algunos años, y debido a lo extenso de nuestra selva y a lo alejado de los puestos, la delincuencia se hacía difícil combatir.

Esta mafia colombiana usaba la mano de obra de la misma gente de los poblados para construir pistas de aterrizaje, para que sus avionetas puedan extraer su producto y sacarlo a su país. Pero ahí no queda todo, puesto que no sólo se dedicaban a ese negocio sino que daban un cupo de dinero a los terroristas con la finalidad de que los dejaran "operar" y no se metieran en su negocio.

El terrorista, ansioso por obtener dinero sin importar cómo, accedía a dar seguridad y conforme pasaba el tiempo no sólo podían obtener dinero, sino armamento para su "guerra sin razón". Todo esto sirvió como nutriente para formar a los "narcoterroristas", gente que siendo terroristas incursionaba en el oscuro negocio de la droga y el dinero obtenido, además de servir para provecho personal, era destinado para mantener el apoyo logístico del partido.

Es por esto que se dice que mientras dure el narcotráfico seguirá existiendo el terrorismo, dinero mal habido que constituye una entrada económica que atenta contra nuestra seguridad.

18. MARINA EXTIENDE SU LABOR CONTRA EL NARCOTRAFICO
(EL TERRORISMO EN FASE DE EXTINCION)

Habiendo logrado dominar en gran parte el accionar terrorista en el Frente Ucayali y siendo consciente de que ese mal persistente que es el "narcotráfico" es el meollo principal de esta guerra por el apoyo económico que entrega al terrorismo, la Marina de Guerra asume el firme compromiso de hacerle frente, poniendo de manifiesto su decisión de erradicar a ese segundo tipo de rufianes, que con la destrucción de muchos jóvenes se enriquecen en forma silenciosa.

Es así que con un minucioso y paciente trabajo se logra capturar a cabecillas principales de firmas colombianas; de igual forma la vigilancia y patrullaje de combatientes hizo posible en más de una oportunidad capturar avionetas con ocupantes, dinero y mercadería; en otras oportunidades antes de dejar que la avioneta emprenda su vuelo y al haber tratado de burlar a las fuerzas del orden fueron derribadas.

El Frente Ucayali, por orden del Comando Conjunto, realiza las coordinacioes respectivas con compañías constructoras de la zona y las contrata para edificar "podiums" de concreto armado a lo largo de la carretera Federico Basadre entre los sectores de los caseríos Boquerón-La Libertad, La Libertad-Miraflores y Miraflores-Mariela. Con estas medidas consiguen un gran logro, ya que sus supuestas pistas de aterrizaje quedaban para siempre inoperativas y el apoyo del narcotraficante al terrorista se veía anulado, e inclusive el mismo "narco" veía venir problemas muy serios para

su desenvolvimiento, ya que con la vigilancia de la Fuerza Aérea y el patrullaje de las Fuerzas del Orden (Marina y Ejército) no encontraba forma de mantener su "negocio" y sus acreedores colombianos no esperaban, habiéndose encontrado casos en que la misma "mafia" colombiana aniquila a sus hombres por sospechas de traición.

19. RELEVO DE UN BATALLON
(HAN TRANSCURRIDO 12 MESES DE UNA LUCHA INTERNA QUE YA ACABA)

Al término de 12 meses dividido en 2 etapas –cada una de 6 meses–, y una en el sector "Bravo" (Zorrillos, Von Humboltd, San Alejandro y Aguaytía) y la otra en los sectores "Alfa" y "Charlie" (Pucallpa, Nueva Requena, Contamana, Atalaya y Puerto Inca), un Batallón de Combate acaba su acción contrasubversiva. Para los integrantes de la Fuerza de Infantería de Marina es un descanso de 2 a 3 años para quizás regresar a este mismo terreno o a otro frente; mientras que para aquellos que no visten un uniforme camuflado significa el haber cumplido con la Patria, pero si en algún momento ésta los llamara nuevamente, estarían listos para decir ¡Presente! con la misma decisión, valor y coraje.

Las experiencias adquiridas por cada uno de los hombres integrantes de un Batallón quedarán grabadas siempre y servirán para alcanzar un grado de control personal ante la presión o tensión propia de la vida cotidiana.

No se deben descartar ciertas anormalidades que se presentarán en el comportamiento de estos hombres, pero es justificable por todas cuantas situaciones se presentaron a lo largo de este tiempo en el Frente; es por eso que la Marina de Guerra debe tener mayor conocimiento de todo cuanto se pueda enterar de esta lucha interna, ya que muchas veces aquél que no pasa por la zona de emergencia no puede entender el sentir de esta gente. Definitivamente, nadie puede hablar ni opinar respecto a la guerra en el Frente Ucayali si es que no ha venido a combatir en forma directa a la subversión; el patrullar llevando un ideal, la responsabilidad de cumplir la misión, el caminar a través del monte con incomodidades, inclemencias del tiempo y el estar alerta ante cualquier emboscada, es una experiencia de la que muy pocos podemos dar fe. Fuimos elegidos por el Alto Mando Naval y nos sentimos muy orgullosos de haber cumplido con la Patria.

Todas las experiencias vividas conforman el sentir del combatiente que ahora, al término de este período, hace posible voltear una página en la historia de la guerra contrasubversiva.

Los hombres integrantes de un batallón se reunen nuevamente al término de su segunda y última fase con alegría y ansiedad. Ahora son rostros diferentes los que caminan por la BCS "Pucallpa"

en espera del momento de embarcarse en el vuelo de regresar a casa.

El Comando del Batallón reúne al personal próximo a retornar a casa y en una breve reunión los exhorta a continuar siempre con el mismo profesionalismo demostrado.

20. ¡BRAVO ZULU! A LOS OFICIALES Y PERSONAL INTEGRANTE DE UN BATALLON

(DESPUES DE MERECIDAS VACACIONES CON FAMILIARES, LA CONDECORACION Y FELICITACIONES DEL COMANDO RECOMPENSAN EL SACRIFICIO Y ENTREGA REALIZADA EN ESTE PERIODO VIVIDO)

Ya en Lima el reencuentro con los familiares: lágrimas, abrazos y sonrisas eran expresiones que acompañaban la llegada de cada hombre, las gracias a Nuestro Señor Jesucristo por haberlos traído completos y sin novedad eran las frases preferidas por padres, esposas e hijos.

Entre todas estas expresiones propias de un feliz retorno, el Combatiente aún no "encaja" en la celebración, cree que es un sueño del cual puede despertar en cualquier momento.

Pero conforme pasa el tiempo se va adecuando al medio y se da cuenta que el período ya acabó y empiezan unas merecidas vacaciones, tiempo para estar con sus seres queridos, para salir a un lugar tranquilo, para encontrarse a sí mismo y con los suyos, tiempo para olvidar momentos de gran tensión, tiempo para prepararse y estar listos nuevamente para reanudar el trabajo en las diferentes dependencias a las que el Alto Mando Naval los asigne.

Es así como pasan las vacaciones (que quedan demasiadas cortas), pero todo pasa; lo bueno y lo malo, nuevamente la gente del Batallón se reúne para devolver equipos y material para que puedan ser utilizados por los que vienen y se les informa la fecha en la que deberán presentarse para ser condecorados por el Comandante General de la Marina.

Quince días más tarde del término de las vacaciones, la Base Naval es escenario de la ceremonia de condecoración a los hombres integrantes del BALICO y del BALIM. La Medalla de "Combatiente Especial" es la joya que penderá de cada uno de los pechos que se hinchan orgullosos por haber participado en esta guerra.

Al término de la ceremonia el Comandante reúne a sus hombres para felicitarlos, exhortarlos, y agradecerles por la participación de cada uno de ellos, dando por finalizado el ciclo de vida de un grupo de hombres que participaron activamente en la lucha contrasubversiva.

"NO HAY MEJOR INCENTIVO PARA UN COMBATIENTE QUE EL RECONOCIMIENTO, COMO PERSONA Y PROFESIONAL, POR PARTE DE LA INSTITUCION Y SU PAIS".



Equipo de video con insuflador automático y videograbadora para cirugía laparoscópica.

La Cirugía Laparoscópica

(Cirugía abdominal con video-cámara en circuito cerrado de TV)

Capitán de Fragata SN
Pedro Cornejo Silva*

Los adelantos científicos que se vienen produciendo en los últimos tiempos en lo referente al diseño de microcámaras de circuito cerrado de televisión, el perfeccionamiento de la fibra óptica en los visores endoscópicos en medicina y el apreciable desarrollo de las técnicas anestésicas, han dado como resultado un avance notable en lo que se refiere al desarrollo e innovación de los procedimientos de la cirugía intraabdominal, ginecológica, urológica, traumatológica, y de otras especialidades afines.

Actualmente se dispone ya de "sets" completos de lo que vendría a constituir un circuito cerrado de televisión que, instalados dentro del quirófano en donde, combinado con el ropaje, el instrumental quirúrgico y equipos de monitorización de las funciones vitales del paciente, otorga al escenario un ambiente propicio para el desarrollo de la delicada actuación del cirujano, instrumentistas, camarógrafos y ayudantes, utilizando sofisticados tubos, trocares y micropinzas, colocados a través de la pared abdominal, y que mediante un video cámara endoscópica conectada a un sistema de circuito cerrado de televisión, permite al operador efectuar una determinada intervención quirúrgica, en el interior de la cavidad abdominal.

Este tipo de procedimiento quirúrgico llamado "Cirugía Laparoscópica", o sólo Laparoscopía, cuando se trata de visualizar el interior de la cavidad abdominal, constituye un hito importante en la evolución de la cirugía moderna, en la medida que produce una invasión mínima del abdomen y en cuanto que los efectos del menor trauma otorga al paciente la ventaja de una más rápida recuperación, menor dolor y un pronto retorno a sus actividades habituales.

El procedimiento consiste en realizar una intervención quirúrgica mayor (en estómago, vesícula, intestino, apéndice, bazo, etc.) a través de 3 ó 4 incisiones en la piel del abdomen de 1 ó 2 cms. c/u. (Una de ellas normalmente se realiza dentro de la cicatriz umbilical

de tal manera que estéticamente pasa desapercibida). Como quiera que se necesita tener una buena exposición del campo operatorio, es necesario utilizar inyección de gas de anhidrido carbónico (CO_2), que, inoculado a una determinada presión (aproximadamente 10-15 mm de mercurio), nos permite obtener una buena distensión abdominal y una adecuada separación de las vísceras para así poder individualizar el órgano materia de intervención. El anhidrido carbónico se inyecta mediante una aguja especial a través de la cicatriz umbilical y esto constituye el primer paso de la operación, el cual requiere una gran destreza, ya que este procedimiento es ciego y se corre el riesgo de perforar algún órgano intraabdominal con consecuencias catastróficas.

El segundo paso del procedimiento consiste en colocar un tubo a través de la misma ruta de la aguja anterior y por el interior de aquél introducir una videocámara inserta en un laparoscopio (tubo que mediante un circuito cerrado y con fibra óptica permite transmitir la imagen a un receptor de TV). Cuando el cirujano o médico intervencionista sólo quiere observar el interior de la cavidad abdominal, para establecer las condiciones de los organos internos, este paso es el definitivo dentro del acto operatorio. Sin embargo, para el cirujano laparoscopista resulta el inicio del procedimiento.

Una vez explorada la cavidad abdominal y que el cirujano haya decidido llevar cabo una intervención quirúrgica, se efectúa 2 ó 3 incisiones más en distintos puntos de la pared abdominal, de acuerdo al tipo de operación que vaya a realizar. Estas incisiones sirven para la colocación de los correspondientes tubos, lo que se hace bajo control de video de TV., lo cual disminuye notablemente el riesgo de perforar algún órgano intraabdominal.

Los tubos adicionales colocados sirven para la introducción del instrumental quirúrgico específico, consistente en una variedad de micropinzas, microtijeras, clipadoras, electrocauterios, etc., que han de servir para efectuar el procedimiento programado.

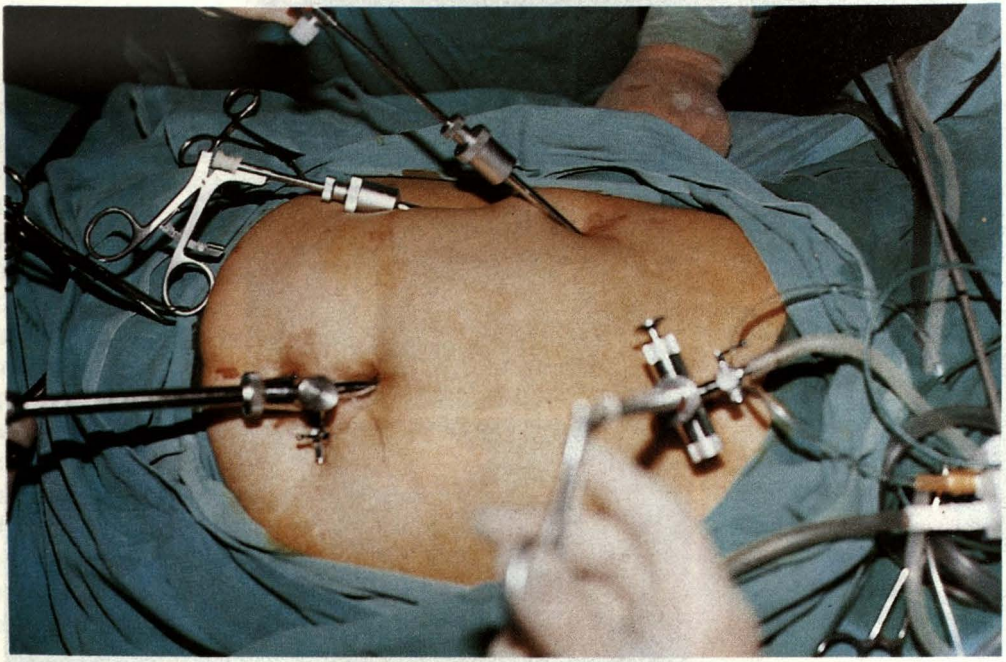
El cirujano y sus ayudantes trabajan en todo instante teniendo como referencia el monitor de TV., lo cual tiene la ventaja de aumentar el tamaño de la imagen y poder así visualizar estructuras que difícilmente se ven con una técnica quirúrgica convencional.

El inconveniente (por decirlo de algún modo) que se presenta con esta técnica es el de no poder contar con la habilidad natural de las manos del cirujano entrenado, lo cual le permitiría obtener información adicional en lo referente a la percepción táctil del órgano. Otra limitación de este procedimiento es el de no poder tener una visión tridimensional del campo operatorio, ya que por la pantalla de TV. sólo podemos apreciar la imagen moviéndose en dos dimensiones, y, por último, acostumbrarse a realizar los movimientos del instrumental en sentido inverso (imagen en espejo) al que normalmente se ve en el monitor.





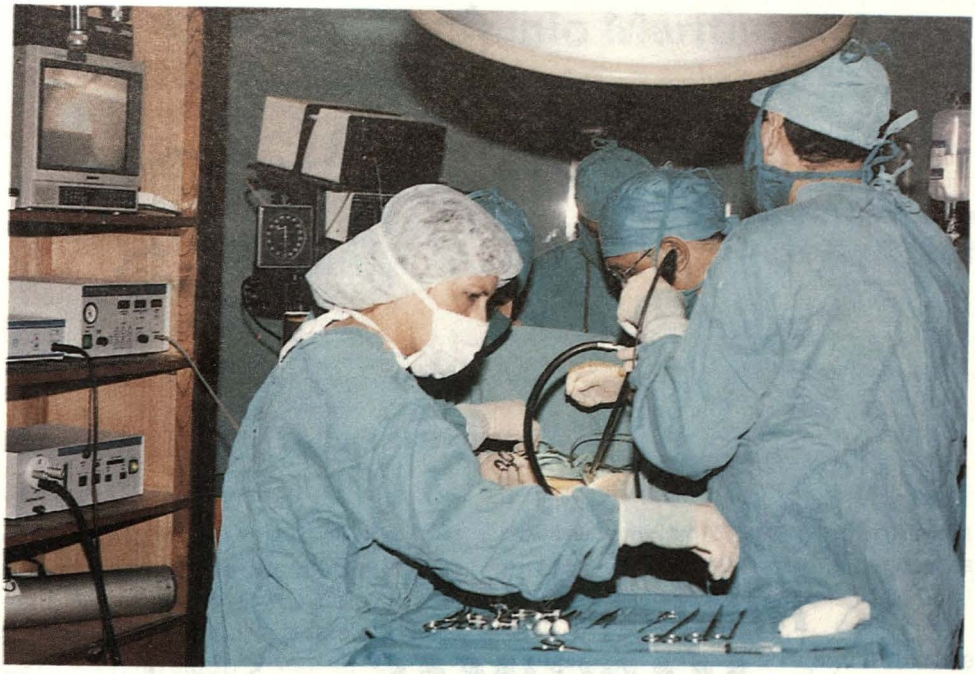
Instrumental de cirugía laparoscópica con microcámara de video, trocares y micropinzas. También se tiene preparado el instrumental necesario para el caso en que tenga que convertirse el procedimiento al de cirugía abierta.



Los tubos y trocares se colocan a través de la pared abdominal por donde ingresarán los instrumentos que utilizará el cirujano.

El empleo de esta nueva técnica ha obligado al equipo de cirujanos a familiarizarse con el uso y calibración de los equipos electrónicos en vista que resulta imprescindible entender y resolver cualquier situación inesperada que se pueda presentar, de manera inmediata. Por otro lado, el cirujano operador debe poseer una adecuada experiencia en la cirugía convencional, así como poder resolver cualquier eventualidad o emergencia que se presente durante el desarrollo de la cirugía laparoscópica.

Esta nueva técnica quirúrgica, que desde hace buen tiempo venimos utilizando en el Centro Médico Naval, nos coloca a la vanguardia en la evolución de las técnicas quirúrgicas en el Perú, otorgando importantes ventajas tanto para el paciente como para la Institución. Para el paciente porque permite una más rápida recuperación post-operatoria, permitiéndole reiniciar sus actividades en menor tiempo y otorgando mejor resultado cosmético de la cicatriz abdominal (casi imperceptible). Para la Institución representa importantes ventajas al disminuir los costos operatorios y al ahorrar el consumo de materiales quirúrgicos. Asimismo, permite que el paciene pueda incorporarse más rápidamente a su centro de labores, lo cual para nuestra Institución resulta una ventaja adicional ya que recupera al efectivo militar en menos tiempo. También es una ventaja para el Hospital por el



El cirujano y sus ayudantes trabajan en todo instante teniendo como referencia el monitor que puede aumentar el tamaño de la imagen.

ahorro que representa el menor tiempo de uso de una cama quirúrgica.

Creemos ciertamente que con este novedoso tipo de procedimiento quirúrgicoo estamos iniciando una nueva etapa en la evolución de la cirugía abdominal al conseguir excepcionales ventajas tanto para el paciente como para la Institución en la solución de los problemas quirúrgicos de los enfermos.

* Cirujano Laparoscopista del Centro Médico Naval.
- Cirujano Jefe de la Sala de Cirugía Varones,CEMENA.
- Asistente Servicio Cirugía General y Trasplantes del Centro Médico Naval.


200
MILLAS
MARITIMAS

Territorio, Dominio Marítimo e Integración

Capitán de Navío
Héctor Soldi Soldi

Introducción

El mar ha jugado un rol preponderante en el desarrollo de las civilizaciones desde tiempos remotos, y aunque se sabe poco de la temprana evolución de nuestra civilización andina existen evidencias que el mar también tuvo una influencia importante en su diversidad y gran extensión geográfica.

Hasta hace muy poco, una tesis aceptada por la Antropología sostenía que sólo las economías basadas en la agricultura podían ser el sostén de una civilización; sin embargo, recientes investigaciones arqueológicas y antropológicas han demostrado que el desarrollo de las culturas costeras andinas del Perú estuvieron basadas en una sola dependencia, de origen esencialmente marítimo. Pero el mar no sólo ha sido utilizado como sustento alimenticio del hombre desde su aparición en la tierra, sino como medio de transporte y comunicación entre pueblos y culturas de diversos orígenes, así como para extender sus fronteras e intercambiar sus productos, dando origen al comercio marítimo, que ha devenido en la prosperidad de muchos pueblos pero también en la conquista y la extinción de otros.

La creciente población mundial de este siglo, concentrada principalmente en las zonas costeras, ha tenido un impacto en los recursos vivos y no vivos del mar. Nada ilustra mejor este impacto del hombre en la ecología del mar que la actividad pesquera, cuyo crecimiento incontrolado ha dado lugar a la desaparición de muchas especies por sobreexplotación. Hoy en día, el conocimiento científico del mar y de sus recursos vivos deberían permitir un manejo orientado a la preservación de los principales stocks de peces que son de vital importancia para conservar la biodiversidad marina. Esta premisa es más importante en el caso del mar adyacente al litoral peruano, cuyas corrientes marinas lo convierten en la región oceánica más fértil de la tierra, y donde el casi colapso de la anchoveta (1972) ha sido una seria advertencia sobre la fragilidad del sistema ecológico marino que sustenta sus corrientes de aguas templadas.

Uno de los aspectos menos conocidos del mar, cuya importancia ha sido revelada en las últimas dos décadas, ha sido su influencia en el control del clima sobre la tierra. Recién el hombre ha empezado a comprender la interacción entre la atmósfera y el océano, y gracias a las nuevas observaciones y teorías, cada vez podremos efectuar predicciones más acertadas sobre el comportamiento de fenómenos como los huracanes o pronósticos tan complejos como los del fenómeno "El Niño".

El notable desarrollo tecnológico de la humanidad en las últimas décadas nos ha permitido no sólo estudiar la superficie del mar, que representa el 70% del área de la superficie terrestre, sino penetrar en la columna de agua hasta las profundidades abisales, donde se encuentran los registros geológicos del orígen de los océanos. Esta tecnología es la misma que ha permitido determinar la gran concentración de energéticos en las plataformas continentales, y de minerales en forma de nódulos polimetálicos en los fondos marinos.

Esta nueva visión integral del Mar, y la tradicional lucha de los grandes imperios por el dominio de esta estratégica región de la tierra, ha impulsado al hombre a desarrollar una jurisprudencia sobre esta zona, que permita el desarrollo armonioso de las naciones.

Jurisprudencia Internacional sobre el Mar

La primera referencia a un intento de legislación marítima se remonta al siglo III AC, cuando se estableció el Código Marítimo, denominado la Ley del Mar de Rodas, el cual se aplicó en el Mediterráneo (Marenostrum). Desde esa época y en especial desde comienzos de la edad moderna, cuando empiezan a perfilarse los actuales estado-nación, aparecen los primeros signos de declaraciones de soberanía, ya que estos comprendían dentro de su dominio, al mar que circundaba sus costas.

Sería muy largo enumerar paso a paso la evolución histórica de la jurisprudencia que sobre el mar se ha escrito, gran parte de la cual fue desarrollada para un área marítima en especial o de acuerdo al interés de uno o más Estados. Recién a principios de este siglo se realizó el primer intento para codificar el Derecho del Mar con los auspicios de la Liga de las Naciones, mediante un Comité de expertos que trataron los temas de: aguas territoriales, explotación de recursos marinos, piratería y el status legal de barcos mercantes estatales, entre otros.

La Conferencia de la Haya, en 1930, consideró estos temas pero no pudo lograr un acuerdo sobre la anchura del mar territorial, aunque sí logró formar un comité que preparó artículos sobre el status legal del mar territorial y otros temas como el de derecho del paso inocente.

Después de la formación de las Naciones Unidas en 1945, la Asamblea

General estableció una Comisión para el Derecho Internacional en la que el Derecho del Mar formó parte sustancial; hacia 1956 se establecieron las bases de la Primera Conferencia sobre Derecho del Mar y en 1958 se llevó a cabo la Conferencia de Ginebra, donde se establecieron cuatro convenciones: Sobre el Mar Territorial; Sobre la Plataforma Continental; Sobre la Alta Mar, y sobre los Recursos Vivos de la Alta Mar. Esta Conferencia demostró un alto grado de concordancia en ciertos aspectos, pero no llegó a ningun acuerdo en dos puntos importantes como fueron la anchura del Mar Territorial y los Límites de Pesca. En 1960 se convocó una Segunda Conferencia pero la propuesta para extender el mar territorial a seis millas, más seis millas de zona exclusiva de pesca, no logró un acuerdo por un voto.

Entre 1960 y 1970 se produjeron cambios en el panorama internacional, lo cual concitó un mayor interés sobre los espacios oceánicos. En 1970, la Asamblea General, tomando en cuenta que los problemas relativos a todas las partes del mar estaban estrechamente relacionados entre sí, consultó sobre la conveniencia de reunir una Tercera Conferencia sobre el Derecho del Mar, la cual realizó su primera sesión en 1973 y luego de largas negociaciones adoptó, en 1982, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

Jurisprudencia Nacional sobre el Mar

a. El Decreto Supremo Nº 781, del 1 de Agosto de 1947.

La primera norma importante vinculada con la legislación marítima nacional, fue el Decreto Supremo Nº 781, del 01 de Agosto de 1947, proclamado por el gobierno del Dr. José Luis Bustamante y Rivero. En este documento, se declara la soberanía y jurisdicción nacional sobre el mar adyacente a las costas del territorio peruano, hasta una distancia de 200 millas marinas, incluyendo la plataforma submarina, o zócalo continental, para preservar, proteger, conservar y utilizar los recursos y riquezas naturales de toda clase que se encuentren en dicho mar. Esta declaración "no afecta el derecho de libre navegación de naves de todas las naciones, conforme al Derecho Internacional".

Hasta antes del Decreto Nº 781, se consideraba que el mar territorial peruano alcanzaba una distancia de 3 millas, salvo en lo referente a la jurisdicción penal, que el Estado podía ejercer hasta las 5 millas.

Es importante tomar nota que el Decreto 781 tuvo como finalidad principal una motivación de orden fundamentalmente económica: la protección de los recursos pesqueros del país ante la proliferación de flotas pesqueras extranjeras de alta mar. Este documento, además, permitió al Perú esgrimir consideraciones de orden geográfico, biológico y también de orden social que sustentaban sus derechos de jurisdicción y soberanía sobre la 200 millas, consideraciones que fueron después recogidas por las Naciones Unidas durante las negocia-

ciones de la Nueva Ley del Derecho Mar.

b. La Declaración de Santiago de 1952

El segundo documento importante en este tema, fue la Declaración de Santiago, del 18 de Agosto de 1952, ratificado por el Perú mediante Resolución Legislativa Nº 12.305 del 06 Mayo de 1955. En él, los Gobiernos de Chile, Ecuador y Perú proclaman como norma de su política internacional marítima, la soberanía y jurisdicción exclusiva que a cada uno de ellos corresponde sobre el mar que baña las costas de sus respectivos países hasta una distancia mínima de 200 millas marinas desde las referidas costas (incluyendo el suelo y subsuelo correspondiente), en razón a que se consideró que la antigua extensión del mar territorial y de la zona contigua eran insuficientes para la conservación, desarrollo y aprovechamiento de las riquezas naturales a que tienen derechos los países costeros. Esta declaración señala expresamente, que ella "no significa desconocimiento de las necesarias limitaciones al ejercicio de la soberanía y jurisdicción establecida por el Derecho Internacional en favor del paso inocente e inofensivo, a través de la zona señalada para las naves de todas las naciones".

c. Otras Leyes relacionadas con las 200 millas marítimas.

Como consecuencia de los dos documentos anteriores, muchas otras leyes se adecuaron a la nueva visión que sobre el mar se formó el país. Así, entre las principales:

- La Ley de Petróleo de 1952.
- La Ley Orgánica de Marina de 1961.
- La Ley de Aeronáutica Civil de 1965.
- La Ley General de Aguas de 1969.
- El Decreto Ley que crea el Cuerpo de Capitanías y Guardacostas como Cuerpo Auxiliar de la Marina de Guerra del Perú, de 1969.
- La Nueva Ley de Minería de 1970.
- Ley General de Pesca de 1992.

A partir de esta legislación, el Perú ha reglamentado en forma más detallada su concepción sobre los derechos de jurisdicción y soberanía en documentos tales como:

- El Reglamento para el ingreso y estadía de naves propulsadas con energía nuclear.
- El Reglamento de Control de Naves de Investigaciones Científicas y/o Tecnológicas.
- El Reglamento de Visita y Permanencia de Buques de Guerra Extranjeros a Puertos Nacionales y Tránsito por aguas bajo la Soberanía y Jurisdicción del Perú, y otros.

d. La Constitución Política del Perú de 1979:

La Constitución de 1979 fue la primera carta magna que recogió el nuevo concepto de soberanía y jurisdicción sobre las 200 millas marinas, aunque introdujo un nuevo término, que ya había sido empleado por Bustamante y Rivero en el Decreto de 1947: **El Dominio Marítimo.**

Dice el artículo 98:
"El dominio marítimo comprende el mar adyacente a sus costas, así como su lecho y subsuelo, hasta la distancia de doscientas millas marinas medidas desde las líneas de base que establece la ley. En su dominio marítimo el Perú ejerce soberanía y jurisdicción, sin perjuicio de las libertades de comunicación internacional, de acuerdo con la ley y los convenios internacionales ratificados por la República".

En este documento, no sólo se recoge la nueva concepción que sobre el Derecho del Mar se discutía en ese entonces en las Naciones Unidas, sino que, además, se mencionan diferentes **espacios marítimos,** como son el mar adyacente, el lecho y el subsuelo.

e. La Constitución Política de 1993.

En la nueva Constitución de 1993, se recoge el concepto de **Dominio Marítimo** de la Constitución anterior y el de los diferentes espacios marítimos, pero se introduce el concepto de forma en que debe medirse este dominio.

El artículo 54 dice a la letra:
"El territorio del Estado es inalienable e inviolable. Comprende el suelo, el subsuelo, el Dominio Marítimo y el Espacio Aéreo que los cubre. El Dominio Marítimo del Estado comprende el Mar adyacente a sus costas, así como su lecho y subsuelo, hasta la distancia de doscientas millas marinas medidas desde las líneas de Base que establece la Ley.

En su Dominio Marítimo, el Estado ejerce soberanía y jurisdicción, sin perjuicio de las libertades de comunicación internacional, de acuerdo con la Ley y con los Tratados ratificados por el Estado".

Reflexiones

El Perú es un país de raíces marítimas desde el origen de las culturas andinas, y depende económicamente del Mar en forma importante. Tenemos, frente a nosotros, la región más fertil del océano y, sin embargo, por diferentes razones de orden interno que no son motivo de esta exposición, aún no tenemos muy en claro qué queremos hacer de nuestro Mar. La prueba más palpable de esta aseveración es la falta absoluta de una Política Marítima coherente e integral por parte del Estado que permita desarrollar una estrategia del uso racional de nuestro Dominio Marítimo.

Para empezar, es importante que el Perú defina qué es su Dominio Marítimo, cómo lo concibe y qué pretende de él. Además, y en base a lo declarado en la Constitución de 1993, el Perú debe:
–Definir sus Espacios Marítimos (Mar adyacente, lecho, subsuelo).
–Establecer sus líneas de base para delimitar su Dominio Marítimo.

Estas definiciones, deberían ser consagradas por Ley, a partir de un profundo estudio sobre la Política Marítima que debemos adoptar para el Perú en las puertas del siglo XXI.

Para esto es necesario tener en cuenta algunas reflexiones:

a). El concepto de un espacio marítimo es diferente al de un espacio continental.

En el mar no existen ciudades ni se puede ejercer una ocupación permanente; por lo tanto, el concepto de "mar territorial" no es el mismo que el que se maneja en el resto del territorio continental, como tampoco lo sería el de "espacio aéreo territorial".

b). El Dominio Marítimo tiene Espacios Marítimos diferentes.

El mar adyacente, el suelo y el subsuelo son Espacios Marítimos esencialmente diferentes, que requieren de un tratamiento diferente desde el punto de vista económico y por lo tanto legal.

c). El concepto de soberanía de nuestro Dominio Marítimo debe ser realista.

La soberanía la ejerce un Estado frente a otros Estados. Para que el Perú pueda ejercer soberanía sobre su Dominio Marítimo, debe hacerlo en el marco de la Legislación Internacional aceptada. Esta legislación, a la luz de los acontecimientos actuales, es, a partir de noviembre de 1994, la Nueva Ley del Derecho del Mar.

d). El Dominio Marítimo y el nuevo orden Económico.

Es evidente que la motivación primigenia de la Nueva Ley del Derecho del Mar, fue concebida en el marco de la necesidad de un nuevo orden económico, por parte de los países en desarrollo. Las fuerzas del mercado sobre economías abiertas, y el control de los precios de las materias primas por los países industrializados incrementaron las diferencias entre países ricos y pobres. Ante esto, la minería oceánica y las pesquerías en aguas cercanas debían ser reguladas para proteger los recursos de los Estados ribereños.

En el caso del Perú, desde el Decreto Supremo Nº 781, de 1947, hasta la Constitución de 1993, se ha mantenido el espíritu de proteger principalmente los derechos **económicos** sobre nuestro Dominio Marítimo.

En este sentido, gracias a los esfuerzos de muchos países en desarrollo, y en forma destacada la del Perú, hoy existe una Legislación Internacional, que entró en vigor en noviembre de 1994 y que garantizará los derechos económicos de nuestro Dominio Marítimo.

Conclusión

Es necesario evaluar en su debida dimensión el interés del Perú de adherir a la Convención sobre la nueva Ley del Derecho del Mar, y si este instrumento, en realidad, resguarda los intereses económicos del país sobre su Dominio Marítimo, y si le permite ejercer la soberanía y jurisdicción que manda nuestra actual Constitución.

Presta COM

DEL BANCO DE COMERCIO

SISTEMA DE PRESTAMOS PERSONALES

BANCO DE COMERCIO

Un nuevo equipo trabaja con usted.



Rumbo al Cambio Organizacional

Capitán de Corbeta
Aldo Olcese Rodríguez

El cambio en las organizaciones es un proceso dinámico, complejo y delicado. De su oportuna y correcta aplicación puede depender la existencia misma de la organización, llevándola al éxito o a su extinción.

El tema del Cambio Organizacional, hoy en día, mantiene una singular vigencia en el Perú. El giro que ha dado el actual gobierno en diversos campos de su política ha tenido como consecuencia que el entorno que rodea a todas las organizaciones del país varíe drásticamente. Cualquiera es testigo del derrumbe de organizaciones que no se han podido adaptar al medio.

La pregunta que surge entonces es: ¿Cómo puede enfrentar un administrador el cambio organizacional? La respuesta a esta interrogante tiene al parecer tres dimensiones concatenadas: (a) En primer lugar se debe **analizar el medio ambiente externo** y verificar las fuerzas que actuán en éste, que, al variar, afectan el desempeño de la Organización, exigiendo de ésta ultima una **"respuesta"** a estos estímulos. (b) En segundo lugar, el administrador debe preparar la **"respuesta"** (el cambio organizacional), enmarcado dentro de las posibilidades de la Organización y orientado a que la Organización se adapte a las nuevas variables ambientales. (c) En tercer lugar, el administrador debe **"aplicar"** la respuesta (el cambio). Normalmente, se podría pensar que el Cambio Organizacional viene dado por una innovación tecnológica o un reordenamiento estructural o una combinación de ambos, y aunque en realidad esto es así, hay un *detalle* que falta, un detalle que no debe de escapar al planeamiento del administrador: **los individuos.**

No se debe de olvidar que las Organizaciones son grupos de personas antes que un grupo de productos, máquinas o cualquier otro ingenio material. Estas personas se han agrupado para realizar un objetivo común (el organizacional) y satisfaer sus necesidades (lo personal). Imaginemos una organización en el Perú, con la cual muchas personas

tienen algún contacto: un Supermercado. Todos sabemos que en los últimos años se ha presentado en Lima un crecimiento del número de este tipo de establecimientos. Los dueños han puesto mucho énfasis en la infraestructura del local, de manera tal que el cliente sienta comodidad al hacer sus compras. Pero, ¿cómo afecta el comportamiento de la cajera ante el consumidor? ¿O el simple hecho que el ayudante no cobre propina por llevar las bolsas al auto? Vemos hoy en día que el individuo que conforma la organización es un pieza clave dentro del cambio de la organización. Como ejemplo podemos citar una red de Supermercados muy conocida, que ha podido crecer no gracias a los productos que ofrece sino a los servicios que brinda, lo que a su vez está muy ligado a la conducta de sus empleados. El "Buenas tardes", o "Buenos días", palabras tan olvidadas en nuestro medio, en esta red de Supermercados el cliente ha sabido apreciarla, convirtiéndose en uno de los grupos más fuertes del país; todo gracias a que la administración detectó la necesidad del cambio, planeó el cambio y tomó cartas sobre el asunto, centrando el proceso en el individuo que conforma esta organización.

El presente trabajo se basa en el artículo: "El cambio: imperativo del mundo del trabajo" y se pretende con él analizar el Cambio Organizacional desde el punto de vista de la importancia que reviste el potencial humano en él, así como la postura del administrador antes y durante este proceso.

RESUMEN DEL ARTICULO

I. Observaciones iniciales del autor

1. Cuestionamiento del rol de administrador/conductor en el mundo del trabajo. ¿Se requiere el cambio?
2. Una razón importante del administrador/conductor es facilitar el proceso de Cambio Organizacional. ¿Cómo puedo llevar adelante el cambio?
3. Una función importante para cumplir su tarea es modular las expectativas y clasificarlas. ¿El cambio producirá conflictos? ¿Cómo debo de enfrentarlos y resolverlos?
4. El administrador/conductor debe ser un forjador de equilibrio entre: ser humano-tecnología-ambiente. ¿Que innovación tecnológica se requiere? ¿Cómo afecta esta innovación al individuo?
5. Existe una tendencia a rehuir la imperativa realidad del cambio y su consecuente evaluación o medición, justificándose porque "es difícil medir los cambios en conducta" o "estamos en un campo subjetivo, no susceptible a medición", etc.

II. El cambio y el proceso del cambio

1. Es imprescindible distinguir entre el **cambio** y el **proceso de cambio.**

2. El cambio es una realidad del trabajo, son fines o finalidades. El proceso de cambio es un proceso dinámico, producto de la sensibilidad de las Organizaciones a las nuevas tendencias y éstas son las que estimulan los cambios.
3. Los cambios no son expresiones atípicas del comportamiento organizacional, sino, parte de éste.
4. La mayoría de los problemas organizacionales que producen los cambios se generan dentro del proceso que se adoptó para implantarlos más que en el cambio en sí.
5. La atención del administrador debe estar en cómo facilitar los procesos de cambio para evitar problemas debidos a su ejecución.
6. Las estrategias del administrador deben servir como medios para introducir los cambios determinados.
7. Es una función importante la de anticipar reacciones del individuo ante los cambios, ya sean manifiestas ("overt") o bien no manifiestas ("convert"). También debe aminorarse el impacto de las mismas. Utilizará herramientas de **comunicación y participación** para lograr su objetivo.
8. **El cambio impuesto desde fuera es un problema serio.** Es dable en organizaciones subsidiarias o dependientes de otras (y que pueden encontrarse en otros países) y se refieren al **problema que causa la decisión tomada "allá" y que afecta aspectos de operación "acá".** ¿Qué rol toca al administrador para modular el impacto de esas decisiones?
9. Otro problema es el de la Alta Dirección de la organización de "acá", que debe aceptar e implementar cambios ordenados por los de "allá", sin estar de acuerdo.
10. La falta de comunicación o un problema en ella puede llevar al personal a malinterpretar los motivos del cambios.

III. Ambitos del cambio

1. El proceso de cambio se da en diversas áreas de la Organización.
2. Lo más importante es cómo **cambiar las actitudes** existentes en las organizaciones:
   –¿Cómo cambiar la actitud de una administración orientada a las operaciones y desorientada hacia lo humano?
   –¿Cómo cambiar la actitud de una gerencia orientada a los costos y desorientada hacia la calidad?
   –¿Cómo cambiar la actitud de una gerencia y supervisión con unos procesos de toma de decisiones altamente centralizados?
3. Hay tres tipos de actitudes negativas:
   a) Las que tienen largos años de arraigo,
   b) Las que se han incorporado de modelos previos de la organización, y
   c) Las que son producto de una imagen gerencial altamente tecnologizada que pierde la perspectiva de que la materia prima más importante del trabajo es el ser humano.

IV. ¿Por qué se falla en el proceso de cambio?

Impulsividad

Hay cambios organizacionales producto de una determinación impulsiva de quien tomó la decisión. El autor propugna la propensión del hombre latinoamericano a tener un estilo gerencial más apasionado y afectivo que el anglosajón, haciéndolo más propenso a la impulsividad.

Renuencia a planificar

Existe la resistencia manifiesta a escribir por parte del administrador, lo que se refleja en el proceso de planificación. **Existe la tendencia de planificar en la marcha o tener en mente las acciones, lo que se contrapone a otras culturas.**

El problema de la planificación, en esencia, es sistémico. Para la persona que lo tiene en mente el curso de acción está claro pero el resto está a la deriva.

Los procesos de cambio dados sin planificación pueden no anticipar consecuencias.

En otros casos el proceso de cambio permanece sólo en la mente de unos cuántos y el resto no se entera de éste.

Falta de asesoramiento

De dos tipos: (a) **Interno:** Es aquel donde el que genera el cambio recibe el insumo de las personas de su organización y (b) **Externo:** Cuando se consulta a personas de fuera de la organización.

La falta de asesoramiento en ambos tipos afecta, adversamente, el cambio. Peor es que se haga el asesoramiento y no se considere el mismo (gastándose recursos para nada).

La idea de que no hay que considerar el Proceso de Cambio en igual forma que el Cambio en sí.

Hay cambios que se destinan al fracaso no por su contenido particular sino por el proceso que siguió en su implementación. Hay resistencia, muchas veces, a darle el mismo nivel de importancia al "proceso de cambio" como al "cambio mismo". Aquí la aportación es mayor, hacer que la Organización reconozca que ambos elementos (contenido y proceso) son igualmente importantes y examinar las posibles fallas del proceso de cambio para corregirlas son de extrema importancia.

V.– El cambio y el tipo de Organización

1. Los cambios no son iguales en todas las Organizaciones, por los diferentes elementos distintivos que las afectan y de las que se componen (cultura, valores, etc.).

2. **Es importante que el administrador pueda identificar cuáles son los elementos particulares que están presentes en cada Organiza ción.**

3. Se tiende a utilizar el mismo patrón de intervención en forma indiscriminada en las Organizaciones.

ANALISIS DEL ARTICULO

El artículo presentado toma como base del éxito del Cambio al éxito del Proceso de Cambio. Este último es un proceso dinámico cuya base principal se encuentra en cambiar las actitudes organizacionales (principalmente de los individuos que la conforman) hacia las metas establecidas para lograr el objetivo (el Cambio).

Creo que, en forma precisa, el artículo se enlaza con lo que el sentido común me indica de la siguiente forma:

a) El proceso de cambio se manifiesta de diversas maneras dentro de una organización, y es por lo tanto **percibido** por el personal. La REALIDAD que se percibe en una Organización sujeta a un proceso de cambio puede ser percibida de distintas formas por los miembros de ésta. El administrador deberá de tener cuidado en asegurar que el objeto (la idea del cambio, en este caso) sea correctamente percibida por los miembros de la Organización. Para que esto tenga lugar se deberá poner especial énfasis en hacer relevantes los **"estímulos"** (extrínsecos y/o intrínsecos) necesarios para que haya mayor probabilidad de que sean atendidos.

b) Una mala aplicación del "proceso de cambio" producirá probablemente una **deformación de la percepción** por parte de los individuos que conforman la Organización. Se deberá tener en cuenta que una incorrecta percepción del cambio puede producir una resistencia inicial al mismo y esto puede significar pérdidas de tiempo y recursos para una Organización.

c) El Proceso de Cambio puede incluir elementos de tal magnitud que afecten el comportamiento de las personas, es decir, puede estar acompañado de **elementos que incrementen los niveles de presión ambiental,** lo que puede afectar a la actitud de los integrantes de las Organización. En realidad, los cambios Organizacionales (y los procesos que éstos implican) van a traer consigo diferentes tipos de tensores, y otros elementos que afectarán a los determinantes de la actitud de los individuos. Se afectará por ejemplo, a los aspectos biológicos, sociales y situacionales, obteniéndose **"outputs"** de todo tipo por parte del personal involucrado.

d) El "Proceso de Cambio" y el "Cambio" en sí generarán nuevas necesidades y exigirán nuevos impulsos para satisfacerlos. El administrador deberá hacer el máximo esfuerzo para que el personal de su organización se adapte a un cambio programado. Para esto **deberá saber "motivar" y/o "persuadir" correctamente a esta gente para que trabajen en rumbo de este cambio, con el máximo de empeño.**

e) El proceso de **comunicación**

dentro del proceso de cambio es importantísimo para el éxito de la aplicación del cambio organizacional, sobre todo en Organizaciones complejas donde la información se puede deformar, inclusive al punto de no permitir que las personas comprendan el por qué del cambio. La **incertidumbre** sobre las intenciones de un cambio pueden hacer aparecer deformaciones en la percepción de éste, por lo que las comunicaciones para absolverlas deben estar permanentemente establecidas. Existe una renuencia natural a no aceptar un cambio de reglas establecidas por mucho tiempo dentro de las organizaciones.

Un punto importante sobre el que me hace reflexionar el artículo es el referente a las fallas en el proceso de cambio. En primer lugar pone a la **impulsividad,** lo que obliga al administrador a conocerse a sí mismo y estudiar bien el por qué de sus propias decisiones. **Una decisión basada en un impulso puede causar graves problemas a la empresa y de forma irreversible.**

En cuanto a la **renuencia a planificar,** la no aplicación de un cambio planificado puede ser más grave aún que una decisión basada en un impulso. Creo que existen experiencias que hablan por sí solas.

Sin embargo, a criterio del autor, lo más importante en el artículo es la mención de que para que el proceso de cambio sea exitoso se tiene que dar especial énfasis a la **conducta** del individuo, que, en buena cuenta, es el problema central del cambio y, principalmente, del que conforma el ápice estratégico de la Organización. Por eso, muchos teóricos modernos opinan que dentro de las estrategias de mejoramiento, dentro de las dimensiones del cambio planeado, se encuentra la "Modificación de la Conducta Organizacional". La aplicación de técnicas de reforzamiento positivo, por ejemplo, ayudará a perpetuar el cambio, del mismo modo que la promoción o recompensa podrán servir para estos efectos.

APLICACION PRACTICA

Como se dijo anteriormente, un punto clave del cambio y su proceso se da en aquel punto de la organización donde se toman las decisiones cruciales de la organización: el ápice estratégico. Al querer hablar de la aplicación de este artículo he querido hacer énfasis en el Administrador y su rol en el cambio organizacional.

Hablar del cambio en nuestro medio es quitar al aliento a muchos Administradores. Sus temores podrían ser comparados al de un niño al entrar al dentista, o alguien que va a hablar en público por primera vez. Pero si en el Perú, dada nuestra realidad, se desea impulsar nuestro propio desarrollo laboral y emprender algo nuevo, el

cambio puede mejorar infinitivamente el valor de la imagen de nuestra organización y, consecuentemente, del país. Hoy en día, en todas partes "cambiar" parece haberse convertido en una "forma de vida". Después de todo, parece ser que sin cambio no puede haber mejoras, por lo que debe reconocerse que toda la organización la necesita.

Pero, ¿qué significa el cambio para nosotros, Administradores por excelencia? Creo que si analizamos nuestro propio autodesarrollo, quizás podamos descubrir algunas de las respuestas de esta interrogante.

Como norma general, en las grandes organizaciones no rige el dicho popular de ir "a tono" con el cambio. Los Administradores, hoy en día, deben de **adelantarse al cambio mismo.**

En este caso, lo nuevo para este tipo de Administrador es que va a estar en un continuo crecimiento en dos frentes: personal y profesional. Y los dos siempre deberán ir de la mano.

El Administrador de hoy, debido al entorno cambiante, **debe autoevaluarse.** Cada mes requiere de nuevos y mejores objetivos que cumplir. Uno no puede darse el lujo de sentirse satisfecho con su actual rendimiento. ¿Por qué?. Es sencillo: sentarse en sus laureles es vegetar y renunciar a las posibilidades de un futuro más brillante.

A continuación se propone una metodología aplicada al administrador de hoy, sobre cómo evaluar y emprender un proceso de cambio:

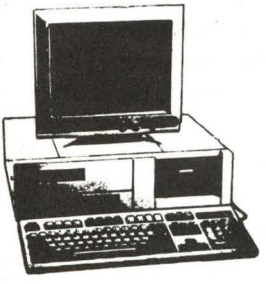
a) **La Evaluación**
Emprender un programa de autodesarrollo requiere de la evaluación de nuestro propio rendimiento actual. Para ello no hay mejor guía que la opinión de nuestro jefe. Este último tiene en su manos, después de todo, gran parte del control de nuestro futuro con la organización. Revisar la evaluación más reciente respecto a uno mismo y nuestro equipo de trabajo es el primer paso. Si no está del todo bien, se debe considerar que es necesario empezar a concentrarse en las tareas débiles, es decir, a cambiar.

b) **La Disposición**
Siempre da buen resultado poner un poco de atención en uno mismo. Es conveniente remarcar los problemas que uno piensa que posee (y mejor si las escribimos) y, especialmente, si tienen solución. Es bueno asistir al mayor número de reuniones dentro de la organización, poniendo interés en la misma, para demostrar que a uno le interesan las cosas.

c) **La Orientación**
También es importante enterarse de lo que otros hacen en la organización. Ello puede dar un indicio del camino que otras dependencias están recorriendo para alcanzar sus metas. Al saber cómo nuestro equipo encaja en la realidad de las cosas, se estará en mejores condiciones de guiarlo hacia direcciones positivas. Cuanto más y mejor informado uno esté, seremos más competentes.

d) **La Actualización**

La búsqueda del conocimiento no debe restringirse a la información de la organización. Se debe estar al tanto de los cambios que ocurren en nuestra profesión. Ello incluye las transformaciones relacionadas con la tecnología. Los avances tecnológicos se registran tan rápido en nuestros días que es generalmente difícil mantenerse actualizado en todo. Pero si se asiste a seminarios, nos suscribimos a revistas especializadas y leemos libros sobre nuestra carrera y áreas afines, nos mantendremos al día de lo que pasa en nuestro propio campo. Estar siempre bien informado nos da la posibilidad y capacidad de explorar con profundidad cualquier situación que se nos plantée como profesional o como valioso miembro de una organización. Jamás debemos olvidar que la próxima década será un período de desafío para el autodesarrollo y por tanto para el éxito.



POPULAR Y PORVENIR
Compañía de Seguros

90 AÑOS
1904 - 1994



A LA VANGUARDIA DEL SISTEMA ASEGURADOR PERUANO



Harina de Pescado para Alimentación Humana*

Los romanos, que construyeron carreteras y acueductos que han durado dos mil años, también produjeron un suplemento alimenticio que no duraría. Fue el *líquimen,* nutritivo pero mal oliente polvo obtenido moliendo pescado previamente secado al sol.

Los romanos fueron maestros de la construcción, pero no pudieron deodorizar el pescado. La ciencia moderna, sin embargo, puede hacerlo. El producto recibe el nombre de concretado de proteína de pescado (FPC). Los Estados Unidos tienen la esperanza que el FPC ayudará a alimentar a millones de desnutridos alrededor del mundo.

Como medida inicial la Agencia para el Desarrollo Internacional (AID) de los Estados Unidos ha firmado un contrato por novecientos mil dólares con Alpine Marine Protein Industries Inc., de Newbedford, Massachusetts, para proporcionar 2'142,850 libras de concentrado de proteínas para programas de demostración en países en desarrollo que reciben ayuda de los Estados Unidos.

Las cosechas de cereales tales como trigo y arroz actualmente suministran la mayor parte de proteínas del mundo, pero los cereales frecuentemente son insuficientes en los esenciales aminoácidos. Hallazgos recientes indican que la escasez de estas sustancias en la dieta de la gente joven puede afectar el pleno desarrollo de su capacidad mental así como de su cuerpo. Un funcionario de un país subdesarrollado se quejaba recientemente que su nación estaba produciendo literalmente millones de "sub humanos".

Pequeñas cantidades proporcionan grandes beneficios

Para proporcionar tanto una cantidad adecuada como un apropiado balance de aminoácidos, se necesita, como suplemento proteína, barata adicional. En combinación con los productos de trigo y maíz, incluyendo pan, tortillas, fideos, etc., el FPC proporciona todos los aminoacidos esenciales para el

crecimiento de los niños. Pruebas conducidas en Chile han demostrado que tan sólo 10 gramos (unas pocas cucharadas por día) de FPC aseguraban el crecimiento normal para el niño promedio. Los jóvenes y adultos aceptaban facilmente pan fortalecido con 9% de FPC y fideos con 10%.

El FPC se obtiene extrayendo grasas y aceites del pescado completo y luego secándolo y moliendo el residuo hasta obtener un polvo fino. Se requieren seis libras de pescado para hacer una libra de FPC. Una libra de FPC es el equivalente proteínico de 5.5 libras de carne de res o 2.5 libras de leche en polvo desgrasada. A diferencia de otros alimentos animales, el FPC no requiere refrigeración o facilidades especiales de almacenamiento. Y, felizmente, es completamente insípedo, inodoro e incoloro. "Tú ni siquiera sabes que está allí", comentaba un funcionaro de AID después de probar pan y galletas fortificadas con FPC.

El administrador de AID, WIliam S. Gaud, dice "Esta Empresa tiene doble significado: Proporciona otra arma en la guerra contra el hambre, y también estimula mayor participación de la empresa privada en el esfuerzo masivo para combatir la desnutrición mundial".

La construcción de plantas privadas en los países en desarollo se considera la mejor forma de popularizar y distribuir el concentrado proteínico. Bajo un contrato por 268,073 dólares, AID está conduciendo estudios de factibilidad en Chile y Corea, ambos grandes productores de la abundante merluza que se emplea en el concentrado, para determinar la mejor forma de comercialización y uso del FPC. El propósito del estudio por firmas americanas será interesar a la industria privada local para unirse con los procesadores de alimentos de los Estados Unidos en la manufactura y distribución del aditivo.

Mientras tanto, AID canalizará la mayor parte de su producción inicial de FPC a través del programa "alimento para la libertad" que suministra alimentos de los Estados Unidos a los países en desarrollo. La proteína de pescado será introducida a los programas locales de alimentos a través de las agencias voluntarias que distribuyen otros alimentos financiados por AID.

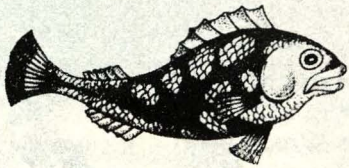
Uno de los primeros objetivos de AID será bajar el costo del concentrado de pescado. El costo actual llega en promedio a 42 centavos la libra. AID espera que la expansión de producción y mercado hará bajar el costo a 25 centavos dentro de un futuro previsible, añadiendo menos de un centavo al precio de una rebanada de pan.

Vastos recursos disponibles

Los recursos pesqueros disponibles para las naciones en desarrollo son enormes. Los expertos estiman que la presente producción mundial podría ser incrementada hasta 250 millones de toneladas. Si se convirtiera a concentrado sólo un pequeño porcentaje de este potencial, se podría salvar a

millones de la malnutrición que detiene el crecimiento y entorpece la mente.

El Consejo Nacional de Recursos Marinos y Desarrollo de Ingeniería ha informado que la malnutrición en proteínas aflige a la mitad de la explosiva población mundial. De acuerdo al Consejo, el esfuerzo para extraer proteínas adicionales del mar merece amplia prioridad. Y lo está obteniendo.



* De *Sea Frontiers.* Traducción por el vicealmirante (r) Ricardo Zevallos Newton


A través de los años
seguimos conquistando su paladar
Tradición de Buen Sabor
Fábrica de Fideos Cogorno
Ventas: Av. Venezuela 120
La Perla Telf. 650778
Cogorno

¿Abundancia o hambruna?*

Puede producir la tierra suficiente alimento para su crecimiento humanidad? Y sí no, ¿hay una perspectiva real de que el déficit pueda ser cubierto por un incremento de alimento extraido del mar? A juzgar por el contenido de numerosas publicaciones, se ha creado considerable confusión en las personas promedio con respecto a estas preguntas.

En los Estados Unidos de Norte América, los agricultores están siendo premiados por NO cultivar y penalizados por producir demasiados alimentos. El contribuyente paga la factura. También paga parte de la factura por una investigación de las Nacione Unidas para encontrar la forma de incrementar el suministro de alimentos de nuestro planeta. Se leen artículos en los cuales el mar es considerado como una gran fuente de alimento aún inexplotada, pero mientras tanto se ven informes sobre declinante producción en algunas pesquerías. ¿Cuál es la verdad?

Explosión demográfica

La verdad no es siempre un asunto simple de blanco y negro y, de hecho, a menudo varía de acuerdo al punto de vista del observador. Así, no hay escasez de alimento en los Estados Unidos actualmente. Pero, mirando el mundo en su conjunto, la cantidad total de alimento producido es insuficiente para proporcionar una dieta adecuada a la población actual y hay enormes cantidades de gente en las áreas menos desarrolladas que están viviendo en el umbral de la inanición. Aunque las condiciones actuales en Estados Unidos son adecuadas, su población está creciendo a un régimen de aproximadamente dos millones por año. Si continúa al mismo ritmo vendrá un momento en que la tierra deberá ser explotada plenamente para proporcionar alimentación adecuada. De ahí en adelante, a menos que la agricultura sea muy mejorada, o se disponga de nuevas fuentes alimenticias, la creciente población tendrá progresivamente menos para comer.

Límites de la tierra

Los economistas son proclives a descartar el problema con la seguridad de que la agricultura incrementará inevitablemente el rendimiento de la tierra y que se encontrarán formas de poner en uso tierras de inferior calidad. Hay un límite a la tierra disponible, pero, aún si estamos preparados a sacrificar áreas recreacionales tales como parques y reservas silvestres, también más tierra será ocupada por las necesidades domésticas e industriales de una creciente población.

No importa que pueda ser invocada la magia tecnológica; hay un límite absoluto para producción de cosechas, basada en la cantidad de energía solar que cae sobre la tierra.

Otro argumento que es popular hoy en día, en la optimista atmósfera del progreso científico y de ingeniería, es que algún día las fábricas de alimentos podrán reemplazar a la agricultura. La perspectiva de hacer esto algún día en forma económica es muy remota.

Solucion descartada

Con la población mundial creciendo al ritmo colosal de cien mil por día y un límite finito a la potencialidad de la tierra para producir alimento, sólo quedan dos posibles soluciones, una de las cuales es un sistema racional y equitativo de control de la natalidad universalmente aplicado.

La segunda solución posible es mirar al remanente 70% de la superficie de la tierra, los océanos. ¿Cuál es un estimado realista de su potencial alimenticio? A primera vista parecería que, debido a su gran extensión –más del doble de la superficie cubierta por tierra–, su producción de alimentos debería ser también el doble. Gran parte de la tierra es desierto o montaña o, en otras formas, no adaptables para la agricultura, de manera que una sorprendentemente baja proporción de la tierra produce alimento. El océano, por lo tanto, tendría un potencial alimenticio aún mayor en proporción a la tierra.

En términos del crecimiento de diminutos vegetales, o plankton de los mares, los científicos han estimado que la producción total del océano se sitúa entre cinco y diez veces el de las cosechas de vegetales en tierra.

Trescientos mil millones de toneladas

¿Cuánto se aprovecha realmente de este gran potencial alimenticio del mar? Los hechos son descorazonantes. En primer lugar, la cosecha vegetal es casi despreciable. Las algas se usan como alimento en Japón y algunos otros lugares, pero la mayor parte se las usa como materias primas para fines medicinales o manufactureras. En cualquier caso, el rendimiento total es

pequeño. La principal vida vegetal en el mar es el microscópico plankton, que, sobre el total de la superficie del océano, se ha estimado en tresientos mil millones de toneladas de fécula cada año. De ésta no se cosecha nada. En su lugar, el plankton es el alimento para pequeños animales herbívoros (zooplankton) que a su vez son devorados por peces. Este proceso es similar a la forma en que los pastos en tierra son convertidos en carne por el ganado.

Refiriéndonos entonces a las proteínas animales, el rendimiento potencial de los alimentos marinos se ha estimado como en mil millones de toneladas anualmente. Esto puede parecer muy alto pero si adoptamos la cifra más conservadora de quinientos millones, es muchas veces mayor que la producción de carne en tierra.

Pescado y carne

Los rendimientos actuales son nuevamente descorazonantes. La producción mundial de carne es de alrededor de cincuenta millones de toneladas. La producción mundial de la pesca es únicamente de unos venticinco millones de toneladas; esto es, la mitad de la producción actual de carne y un quinto del potencial estimado del mar.

Evidentemente, deben haber buenas razones para nuestro fracaso en utilizar más del 20% del potencial de alimentos marinos. Es natural preguntar qué perspectivas existen para hacerlo mejor en el futuro.

Inexplotados mares del Sur

Hay un número de factores involucrados. Las mayores pesquerías del Hemisferio Norte, en el Atlántico y Pacífico, representan la mayor parte de la captura actual. Pero ocupan una parte relativamente pequeña del océano. En efecto casi el 80% de la captura total es del Hemisferio Norte, a pesar del hecho que los océanos septentrionales son sólo los dos tercios de la extensión de los meridionales.

Aunque hay alrededor de veinte mil especies de peces, las mayores pesquerías se dedican a menos de cincuenta de ellas.

Las pesquerías de moluscos son probablemente mucho menos productivas de lo que podrían ser, si se desarrollaran adecuados métodos de cultivo y se usaran más extensamente.

Necesidad de investigación

El futuro rendimiento del mar, en lo que a peces se refiere, es potencialmente grande. Para explotarlo será necesario desarrollar mejores métodos de búsqueda y captura de peces. También será necesario resolver

problemas de manipuleo, transporte y comercialización, y de acostumbrar mayores porciones de población humana para una dieta de pescado. Estas pocas palabras, sin embargo, cubren un número enorme de problemas tecnológicos.

Para conseguir estos fines necesitamos, ante todo, la investigación básica de científicos marinos y, en segundo lugar, la aplicación de nuevos conocimientos a los problemas de búsqueda, captura y mercadeo. Desafortunadamente, gastamos menos en este tipo de investigación de lo que se gasta en agricultura, a pesar de los beneficios muchos mayores.

Se requiere un nuevo enfoque

Una cuestión que se plantea periódicamente no puede ser ignorada. Si fuéramos capaces de utilizar el plankton directamente, ya sea como alimento animal o humano, el rendimiento potencial sería más de cien veces mayor que el de la pesca.

Hasta el momento ésto no se ha conseguido y, a la luz del conocimiento actual, la perspectiva no es muy optimista. Pero en la búsqueda del conocimiento a veces ocurre que aparecen nuevos hechos e ideas que pueden revolucionar toda nuestra actitud. La probablidad, aun el mero pensamiento, de la energía atómica no se le habría ocurrido a nadie hasta los inesperados descubrimientos de hace sólo pocos años. Un caso similar no es imposible en nuestros intentos de explotar el alimento del mar.

Cuando seamos, finalmente, capaces de explotar los vastos recursos del océano a su plena capacidad, se espera que nuestro entendimiento político y económico también hayan desarrollado como para evitar que se premie a los pescadores por NO pescar.

* De *Sea Frontiers.* Traducción por el vicealmirante (r) Ricardo Zevallos Newton.

COOPERATIVA ALAS PERUANAS

1968 **1995**

ALAS PERUANAS LTDA. — COOPERATIVA DE AHORRO Y CREDITO

SIRVIENDO AL

PERU

Tu Cooperativa, pensando en ti viene ampliando sus servicios...

CONVENIO EDUCATIVO ALASPE - CEPEA

Cepea

ENERO

lun	mar	mie	jue	vie	sab
2	3	4	5	6	7
9	10	11	12	13	14
16	17	18	19	20	21
23	24	25	26	27	28
30	31				

FEBRERO

lun	mar	mie	jue	vie	sab
		1	2	3	4
6	7	8	9	10	11
13	14	15	16	17	18
20	21	22	23	24	25
27	28				

MARZO

lun	mar	mie	jue	vie	sab
		1	2	3	4
6	7	8	9	10	11
13	14	15	16	17	18
20	21	22	23	24	25
27	28	29	30	31	

ABRIL

lun	mar	mie	jue	vie	sab
					1
3	4	5	6	7	8
10	11	12	13	14	15
17	18	19	20	21	22
24	25	26	27	28	29

MAYO

lun	mar	mie	jue	vie	sab
1	2	3	4	5	6
8	9	10	11	12	13
15	16	17	18	19	20
22	23	24	25	26	27
29	30	31			

JUNIO

lun	mar	mie	jue	vie	sab
			1	2	3
5	6	7	8	9	10
12	13	14	15	16	17
19	20	21	22	23	24
26	27	28	29	30	

JULIO

dom	lun	mar	mie	jue	vie	sab
30	31					1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29

AGOSTO

dom	lun	mar	mie	jue	vie	sab
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

SEPTIEMBRE

dom	lun	mar	mie	jue	vie	sab
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30

OCTUBRE

dom	lun	mar	mie	jue	vie	sab
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

NOVIEMBRE

dom	lun	mar	mie	jue	vie	sab
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30		

DICIEMBRE

dom	lun	mar	mie	jue	vie	sab
31					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30

BOTICA
REPUBLICA DE CHILE Nº 200 JESUS MARIA



PRESTAMOS,- VENTAS DE ARTEFACTOS, MAQUINAS DE COSER "ALFIL", VEHICULOS Y BICICLETAS



SERVICENTRO
AV. VENEZUELA 3343 - LIMA



POLICLINICO
AV. SAN FELIPE 1109 - JESUS MARIA



EDUCACION SUPERIOR - CARRERAS TECNOLOGICAS
CONVENIO ALASPE - IST CEPEA



VENTA DE COMPUTADORAS
CAYETANO HEREDIA 1092 - JESUS MARIA



NUESTROS LOCALES

SEDE CENTRAL - Av. CAYETANO HEREDIA 1092, LIMA 11, TELF. 715207
SUB- SEDE TACNA - URB. PEDRO RUIZ GALLO B-6.
SUB- SEDE IQUITOS - JR.TACNA 426,
SUB -SEDE AREQUIPA - URB. APROVIORD MZ "B" LT. 6 CERCADO
TLF. 237216 - TELEFAX. 246066

OBTENGA TITULO PROFESIONAL A NOMBRE DE LA NACION
AV. SAN FELIPE 1109 - LIMA 11, TELF.: 726176

PETROPERU

PETROPERU S.A.

Desde hace
25 años
trabaja por el
Perú y su Cultura





EDICIONES
copé

...en las principales Librerías

Marketing Naval ???

Teniente Primero
Hugo Vargas Saldaña

INTRODUCCION

En los últimos años se halla muy en boga, no sólo en nuestro país sino en el mundo entero, todo lo concerniente al Mercadeo o Marketing. Vemos por ejemplo, la proliferación y auge de numerosas agencias de publicidad, así como el sinnúmero de buenos (y también de los otros) réclames tanto televisivos, como de los otros medios de comunicación. El observar réclames en el intermedio de un programa de televisión nos permite ver cómo ha variado el concepto del marketing de un tiempo a esta parte, además encontramos réclames que son de muy buena calidad y realmente entretenidos, existiendo además un premio especial a nivel internacional para los mejores réclames existentes en los diversos géneros de la publicidad.

La idea básica del marketing radica en vender. Es toda una estructura organizativa y técnica montada con la finalidad de promocionar un producto. Sin embargo, la idea del marketing ha evolucionado enormemente y en la actualidad ya no se trabaja tanto en mencionar o resaltar las cualidades de un determinado producto, sino que, mas bien, radica en encontrarle un adecuado POSICIONAMIENTO.

El posicionamiento es un concepto que ha revolucionado la comunicación publicitaria y la mercadotecnia, y que se refiere básicamente no al producto a venderse en sí, sino mas bien a lo que se hace con la mente de los probables clientes; es decir, cómo se posiciona un producto determinado en la mente de éstos.

Todos nosotros utilizamos la táctica del posicionamiento a lo largo de nuestras vidas para lograr salir adelante, sólo que lo hacemos en forma empírica; debiendo tener bien en claro que el posicionamiento se extiende mucho mas allá de las fronteras meramente comerciales (con el perdón de los marketeros mas recalcitrantes), aplicándose no sólo a un producto de venta determinado, sino que también puede ser aplicado con muy buenos resultados en los diversos ámbitos de nuestro quehacer diario; puede ser aplicable por ejemplo a una persona, a una compañía entera y también, por qué no, a una institución y a un país entero.

La cuestión radica en entender bien el concepto y decidirse a utilizarlo. Como dicen los creadores de esta técnica Al Ries y Jack Trout "...si usted no entiende ni usa estos principios, puede estar seguro de que lo harán sus competidores...".

UBICANDO EL "HUECO"

El enfoque fundamental del posicionamiento no radica en crear algo novedoso y diferente, sino básicamente en manejar de modo correcto lo que está en la mente; es decir, ubicar el "hueco" que falta llenar para satisfacer la mente de las personas, decirles lo que quieren oír antes que otros se lo digan. Es importante ser el primero en posicionar-se para ubicar el lugar de privilegio en el hueco que queremos llevar, luego podrán venir otros más que ocupen o pretendan ocupar otro lugar dentro del mismo hueco, pero el posicionamiento del primero que llegó, será aquel que quede grabado en la mente del receptor como el primero y el mejor de lo que se quiera expresar.

Todos sabemos que la Marina de Guerra del Perú contribuye desde hace muchos años atrás y en forma bastante eficiente en el desarrollo nacional. Sin embargo, la contribución en el desarrollo del país es un hueco (hablando desde el punto de vista del marketing) ya lleno. No es exclusivo de la Marina de Guerra. Las Fuerzas Armadas, en general, vía los diversos medios de comunicación existentes, dan a conocer en forma constante su contribución en el desarrollo de nuestro Perú; por lo tanto un mensaje de ese tipo no será escuchado con la misma atención por las personas a quienes está dirigido. Claro que es peor la inacción en este vasto campo de la comunicación, pero una adecuada reorientación daría mejores resultados. El posicionamiento del tema de la Contribución en el Desarrollo Nacional ya ocupa un lugar en la mente de las personas, es decir, ese "hueco" ya está cubierto (y con creces) por la Fuerza Armada en general; por lo tanto, habría que buscar otro hueco que llenar, es decir hay que **marketear a la Marina.** El invertir el proceso de promoción de algo, vale decir el centrarse en el "cliente-receptor" y no en el producto, ayudará a simplificar el proceso de selección y ubicación del hueco a llenarse y el medio de comunicación a utilizarse.

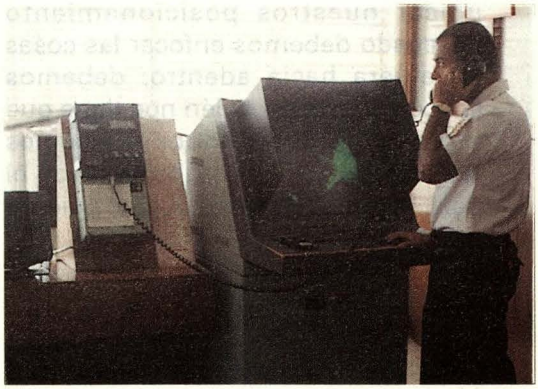
MARKETING NAVAL

El posicionamiento de nuestra institución podría ser reorientado hacia una gran cantidad de alternativas; por ejemplo, podría orientarse a llenar el hueco del adelanto tecnológico; demostrarle al público que tenemos una Marina de Guerra que con su **tecnología** contribuye al **desarrollo nacional.** El enfoque es diferente, no es que la Marina cumpla una función diferente, ni mucho menos que deje de hacer lo que estaba haciendo, lo importante es cambiar la orientación. Los Marinos sabemos que nuestra institución contribuye al desarrollo del país pese a las grandes limitaciones de que adolecemos. Las personas saben que las Fuerzas Armadas en general trabajan en el desarrollo del Perú, lo interesante para nosotros es reorientarlo. Decirles cómo. Cuando se habla de construcción de carreteras y puentes como vías de desarrollo para los diversos pueblos incomunicados,

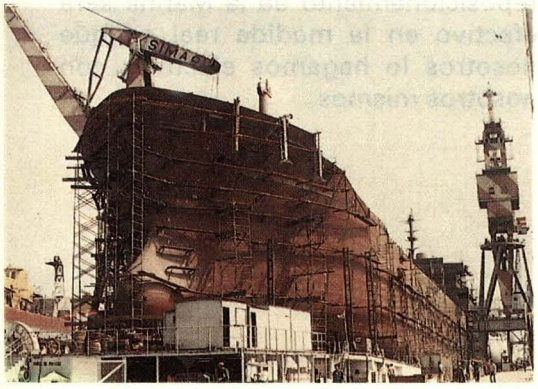
LA MARINA EN EL DESARROLLO NACIONAL



Presencia e investigación en la Antártida.



Control del tráfico marítimo.



Construcción naviera de alto bordo (SIMA).



Comercio y transporte oceánicos.



Programas permanentes de Acción Cívica.

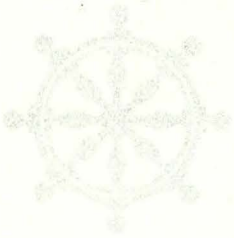


Capacitación tecnológica del personal.

inmediatamente se piensa en el Ejército Peruano como ente de desarrollo. Para ubicar nuestros posicionamiento adecuado debemos enfocar las cosas de afuera hacia adentro; debemos concentrarnos en quién nos tiene que escuchar, porque nosotros ya sabemos (y muy bien) que contribuimos con el país. Digámosles, pues, lo que quieren oír.

El posicionamiento, sin embargo, no es la única técnica que podemos usar; hay otras formas de marketear a la Marina y una de ellas es marketeándonos nosotros mismos. Esto no es excluyente con la orientación que dé el Instituto en promocionar su imagen; sino que si nos presentamos como el marino peruano que todo ciudadano quiere ver, como una persona profesional, responsable y honorable, estaremos vendiendo no solamente nuestra imagen, sino la imagen de toda nuestra institución. Si somos buenos profesionales, y esto es observado por las demás personas, aparte de decir el teniente o el comandante tal es un excelente profesional, se dirá también que la Marina de Guerra del Perú está llena de sobrios y excelentes profesionales. Si todos contribuimos aplicando un poco de este llamado Marketing Naval, ganaremos todos aquellos que quieran aplicarlo y sobre todo nuestra querida y respetada institución. El reposicionamiento de la Marina será efectivo en la medida real en que nosotros lo hagamos efectivos con nosotros mismos.





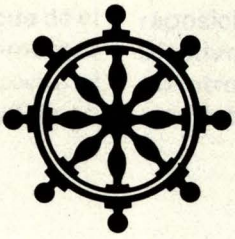




Foto: Juan Polo Wood