Año 103 / número 1 - 2010

REVISTA DE MARINA

Especial:
Comportamiento
organizacional



REVISTA DE MARINA

Año 103 / número 1 - 2010

REVISTA DE MARINA

Año 103 / número 1 - 2010

Dirección editorial
Calm. César Prada Ugás

Edición general
C. de N. Víctor Chichizola Porras

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

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

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

Fotografías: Archivo de Marina

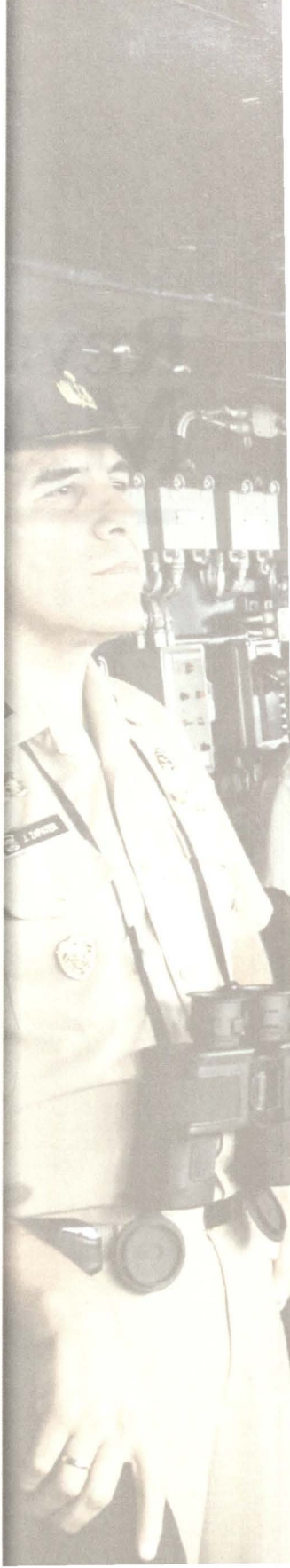
Hecho el depósito legal en la Biblioteca Nacional del Perú Nº 1995-1033
Tiraje: 3000 ejemplares

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

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

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

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



SUMARIO

EDITORIAL

5 CONTRALMIRANTE CÉSAR PRADA UGÁS / DIRECTOR

ESPECIAL

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

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

INFORMATIVO

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

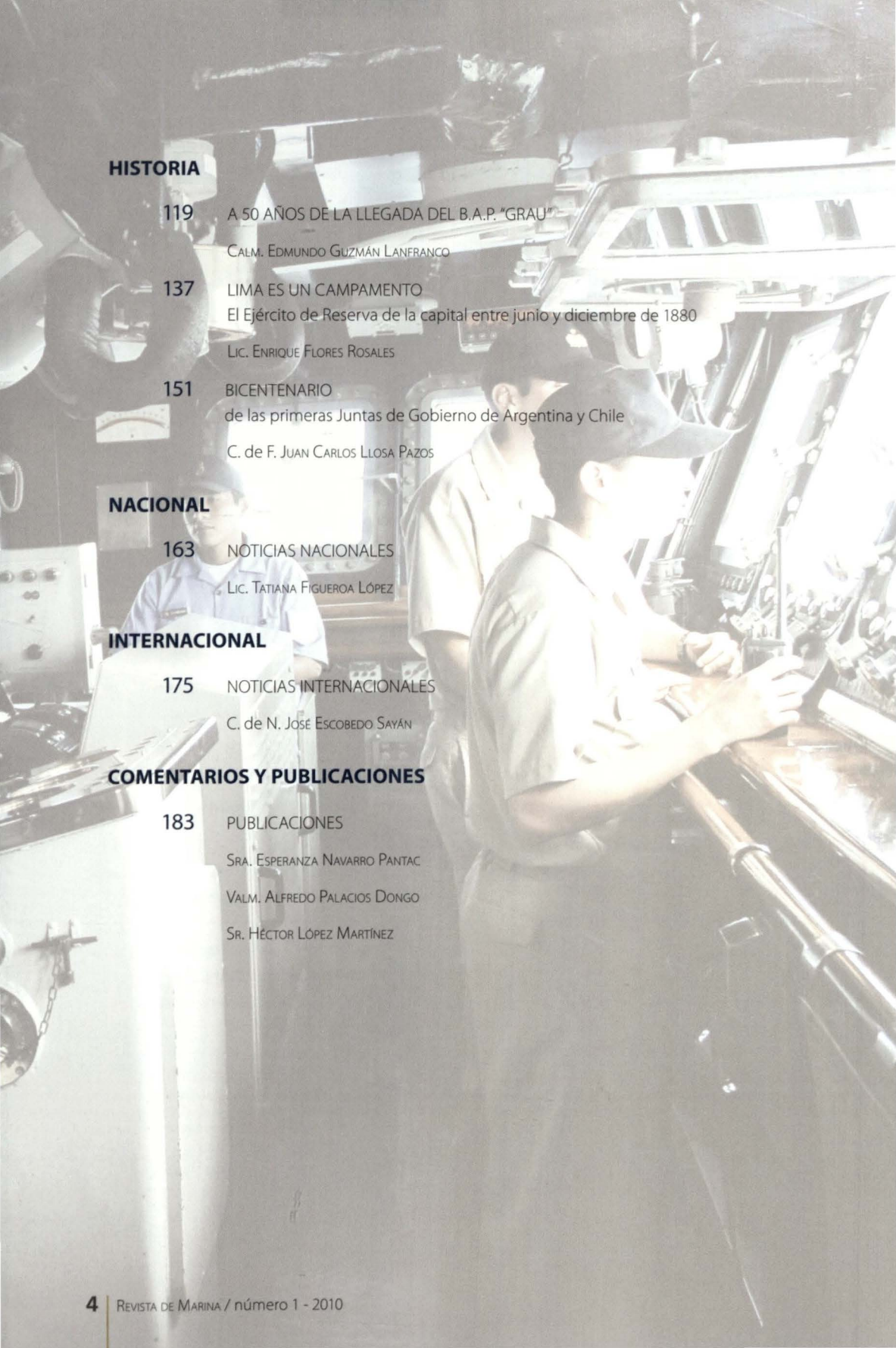
55 "LOS PERUANOS DE ANGAMOS", 33 años
CALM. FERNANDO CASARETTO ALVARADO

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

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

PANORAMA

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



HISTORIA

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

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

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

NACIONAL

163 NOTICIAS NACIONALES
LIC. TATIANA FIGUEROA LÓPEZ

INTERNACIONAL

175 NOTICIAS INTERNACIONALES
C. de N. JOSÉ ESCOBEDO SAYÁN

COMENTARIOS Y PUBLICACIONES

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



Contralmirante
CÉSAR PRADA UGÁS
Director

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

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

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

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

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

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

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

El Director

Especial:
Comportamiento organizacional



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

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


PERU

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



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

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

Peter Senge

Introducción

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

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

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

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

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

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

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

La creación del conocimiento

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

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

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

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

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

Conceptualización de tácito y explícito

Nonaka y Takeuchi proponen en el año 1995 diferenciar entre:

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

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

ESPIRAL DEL CONOCIMIENTO

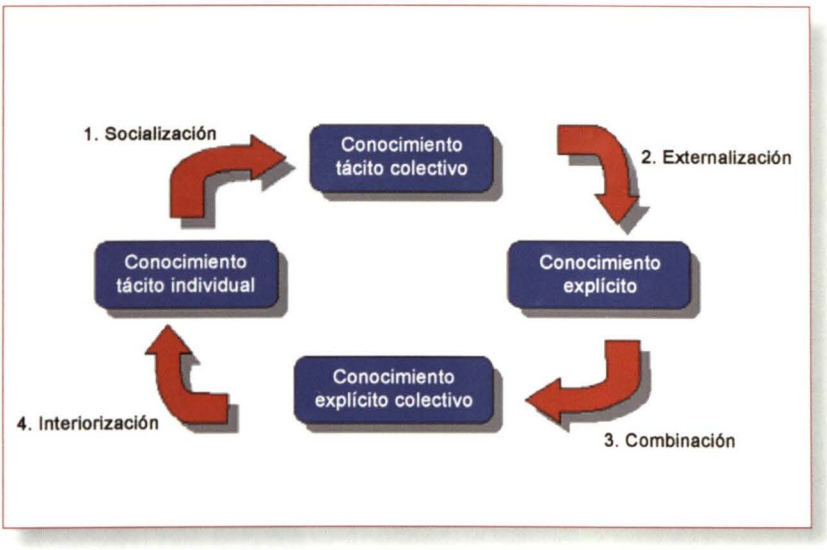


Las cuatro formas básicas de creación de conocimientos son:

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

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

PROCESOS SECI



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

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

Instrucción y entrenamiento del personal en las Fuerzas Navales

2.1 Mecanismos, herramientas y prácticas

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

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

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

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

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

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

2.2 Socialización

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

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

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

Condiciones facilitadoras:

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

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

Barreras:

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

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

2.3 Externalización

Nonaka y Takeuchi definen la externalización como:

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



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

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

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

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

Condiciones facilitadoras:

a) Manual de Funciones: presenta funciones predefinidas.

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

Barreras:

a) Resistencia a cambios hacia los procedimientos estandarizados.

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

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



Adiestramiento permanente en las dotaciones de los buques.

2.4 Combinación

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

Crítica y las alteraciones de procedimientos y documentos doctrinarios.

Condiciones facilitadoras:

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

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

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

Barreras:

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

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

2.5 Interiorización

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

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

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

Condiciones facilitadoras:

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

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

Barreras:

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

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

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

2.6 Factores críticos de éxito

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

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

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



Transmisión del conocimiento mediante simposios y conferencias.

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

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

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

2.7 Herramientas de verificación

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

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

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

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

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

3. Conclusión

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

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

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

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

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

Referencias

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





Liderazgo:
Necesidad imperiosa en las organizaciones[1]



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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TABLA 1: COMPORTAMIENTOS DEL LIDERAZGO

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

Fuente: Bass y Avolio (1993).

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

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

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

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

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

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

TABLA 2: DOMINIOS Y FACETAS DE LA PERSONALIDAD

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

Fuente: Costa y McCrae (1992).

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

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

HABILIDADES DEL PENSAMIENTO CRÍTICO

Inferencia
Reconocimiento de asunciones
Deducción
Interpretación
Evaluación de argumentos

Fuente: Watson y Glaser (1980).

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



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

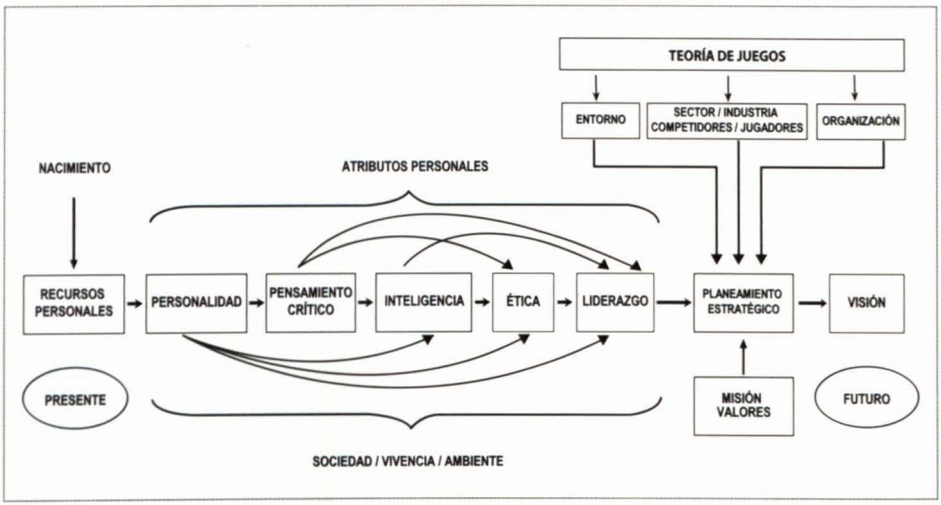
LOS COMPONENTES DE LA INTELIGENCIA EMOCIONAL

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

Fuente: Mayer, Salovey y Caruso (2002).

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

FIGURA 1: UNA VISIÓN SISTÉMICA



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

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

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

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

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

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

Referencias

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

Bibliografía

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

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




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

Orden mundial contemporáneo

Sociedad Civil



Vicealmirante
JAVIER E. BRAVO VILLARÁN



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

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

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

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

Introducción

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

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

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

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

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

Marco de referencia histórico

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

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

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

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

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

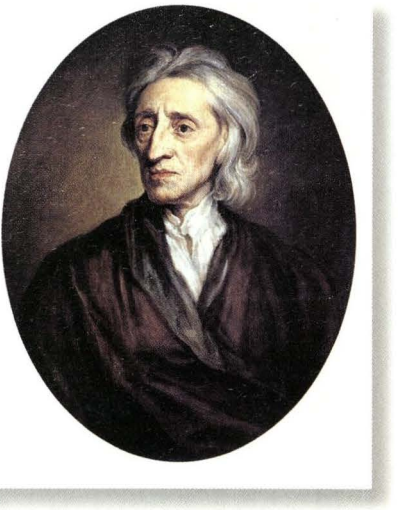
Con la Declaración de Derechos del Hombre y del Ciudadano, producida durante la Revolución Francesa, se da lugar a la aparición de un nuevo modelo de Estado, el de los *ciudadanos*, que tiene una vertiente moral (derechos naturales inalienables) y otra política (condiciones necesarias para el ejercicio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

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

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

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

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



John Locke.

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

Sociedad Civil. Siglos XVII al XIX

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

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

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

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



George W. F. Hegel.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Sociedad Civil. Siglos XX y XXI

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



Antonio Gramsci.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Sociedad Civil en el Perú

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Comentario Final

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



Bibliografía

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

Web:

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

"Los Peruanos de Angamos", 33 años



Contralmirante
FERNANDO CASARETTO ALVARADO
Director del Museo Naval del Perú



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

Palabras liminares

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

La precisión histórica

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

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

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

La Cripta

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

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

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

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

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



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

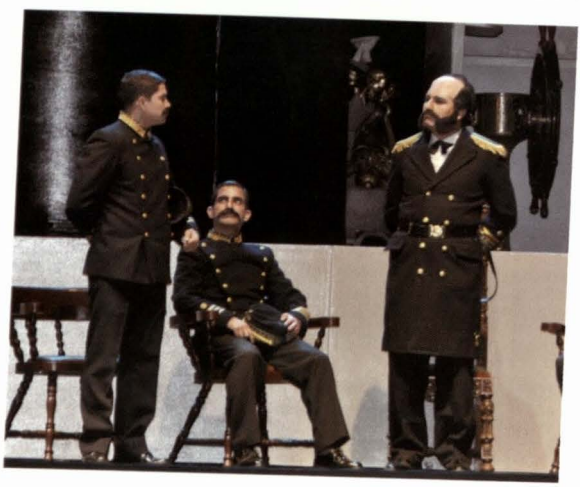
Es del caso referir que la Cripta Grau y su monumento reemplazaron al recordado busto, que en honor al héroe se erigía en el Patio Grau del edificio número uno, monumento inaugurado en el año 1935 por el Presidente Óscar R. Benavides.

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

Los Peruanos de Angamos

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

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



Puesta en escena,
una tarea de grandes proporciones.

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

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

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

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

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

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

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

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

En el año 1977 los actores principales fueron los siguientes:

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

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

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



Roles femeninos, gran habilidad y talento.

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

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

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



En plena teatralidad, jovenes generaciones navales.

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

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

El elenco en esta ocasión fue el siguiente:

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

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

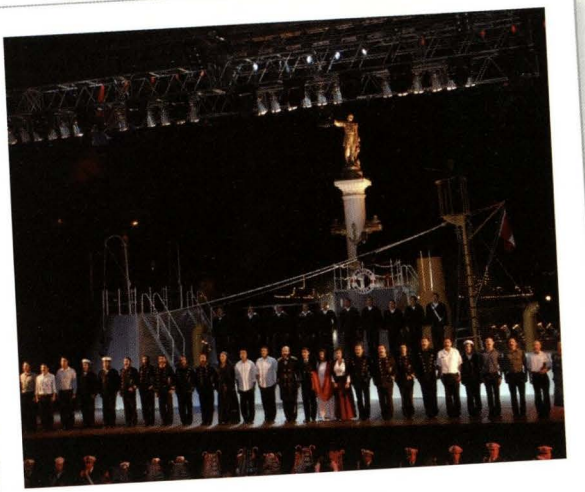
Encargado de artillería principal y armas menores:

Teniente Primero Eduardo Cevallos Roncagliolo

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

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

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



Una obra enraizada en la historia naval.

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



Pensamiento estratégico marítimo:

Retos y posibilidades



Contralmirante
JEAN JESU DOIG CAMINO



1. Introducción

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

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

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

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

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

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

2. Bases del proceso: conceptos y relaciones

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

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

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

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

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

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

2.1 Realidad marítima e intereses marítimos

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



Experiencia y conocimiento en actividades del ámbito marítimo.

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

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

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

2.2 Política marítima y estrategia marítima

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

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

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

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

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

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

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

2.3 Intereses marítimos y política marítima

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

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

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

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

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

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

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

2.4 Conciencia marítima y cultura marítima

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

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

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

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

3. Proceso del pensamiento estratégico

3.1 Primera fase: Apreciación estratégica

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

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

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

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

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



Apreciaciones estratégicas en el estudio de la realidad marítima.

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

a. Actividades y variables de análisis estratégico

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

(1) Mercado marítimo: bienes y servicios

Fortaleza: ventaja competitiva en el mercado de servicios.

Debilidad: desventaja competitiva en el mercado de bienes.

Oportunidad: crecimiento del mercado en la Cuenca del Pacífico.

Amenaza: asimetría en el mercado de bienes y servicios.

(2) Recursos marítimos: renovables y no renovables

Fortaleza: riqueza de recursos para el comercio marítimo.

Debilidad: incapacidad para explotar recursos marinos.

Oportunidad: crecimiento de la demanda de recursos marinos.

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

(3) Industria marítima: flotas y puertos

Fortaleza: condiciones estratégicas para servicios logísticos.

Debilidad: capacitación técnica deficiente que incrementa costos.

Oportunidad: crecimiento de la demanda de servicios logísticos.

Amenaza: alto desarrollo científico y tecnológico.

(4) Comercio marítimo: aduanas y mercadería

Fortaleza: posición estratégica para concentrar carga marítima.

Debilidad: administración pública deficiente que incrementa costos.

Oportunidad: crecimiento del comercio en la Cuenca del Pacífico.

Amenaza: alta competitividad en el comercio internacional.

(5) Identidad marítima: social y cultural

Fortaleza: diversidad cultural en el ámbito marítimo.

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

Oportunidad: alta demanda de conocimientos tradicionales.

Amenaza: alta competitividad en el comercio cultural.

(6) Investigación marítima: científica y tecnológica

Fortaleza: ingenio distintivo del poblador nacional.

Debilidad: deficiente educación básica y capacitación técnica.

Oportunidad: alta demanda de recursos genéticos.

Amenaza: alta competitividad en ciencia y tecnología.

b. Análisis estratégico de fuerzas competitivas relativas

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

(1) Variables dependientes

Fortaleza: posición y recursos estratégicos para el comercio.

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

(2) Variables independientes

Oportunidad: crecimiento del comercio en la Cuenca del Pacífico.

Amenaza: alta competitividad en el comercio internacional.

c. Criterios para la toma de decisiones estratégicas

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

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

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

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

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

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

3.2 Segunda fase: Concepción estratégica

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

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

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

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

a. Toma de decisiones estratégicas

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

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

(1) Necesidades y requerimientos del criterio riesgo

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

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

Requerimiento: tomar precauciones y seguridades para el desarrollo marítimo.

RIESGO. OBJETIVO 1: Sostener constitucionalmente la política marítima

Posibilidades: ¿Qué puedo hacer para neutralizar amenazas?

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

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

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

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

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

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

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

(2) Necesidades y requerimientos del criterio potencialidad

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

Necesidad: promover el trabajo marítimo.

Requerimiento: promover la inversión en infraestructura portuaria y vial.

POTENCIALIDAD. OBJETIVO 2: Usar sosteniblemente el mar

Posibilidades: ¿Qué puedo hacer para aprovechar oportunidades?

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

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

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

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



Cristalizando una política marítima integrada.

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

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

(3) Necesidades y requerimientos del criterio desafío

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

Necesidad: promover condiciones mínimas de salud y educación.

Requerimiento: proveer medicinas, alimentos, escuelas y politécnicos.

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

Retos: ¿Qué debo hacer para superar debilidades?

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

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

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

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

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

(4) Necesidades y requerimientos del criterio limitación

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

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

Requerimiento: gestionar solidaridad y apoyo de la cooperación internacional.

LIMITACIONES. OBJETIVO 4: Fomentar la identidad marítima nacional

Retos: ¿Qué debo hacer para soportar limitaciones?

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

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

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

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

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



Incrementando la conciencia marítima en la población.

3.3 Tercera fase: Plan estratégico; comunicación y control

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

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

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

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

a. Plan estratégico marítimo

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

MISIÓN: ¿Cuál es el quehacer institucional?

(1) Proteger y promover los intereses marítimos nacionales.

VISIÓN: ¿Cuál es el ser de la organización?

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

VALORES: ¿Cuáles son las convicciones colectivas?

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

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

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

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

(5) Retos y posibilidades marítimas nacionales.

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

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

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

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



Velando por la seguridad en el mar.

b. Liderazgo estratégico

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

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

Resumen

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

Referencias

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

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

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





La Marina Mercante Nacional:

Trascendencia y rol en el desarrollo nacional



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

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

Introducción

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

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

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

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

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

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

Historia

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Impacto de la Marina Mercante

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

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

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

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

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

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



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

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

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

Orientaciones

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Capital humano, elemento esencial de la Marina Mercante Nacional.

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

Conclusiones

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

Referencias

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Compañía histórica "Juan Fanning"



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



Introducción

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

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

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

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

Su historia

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

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

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

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



Técnico Supervisor Primero IMA Manuel Jesus Flores Herrera.

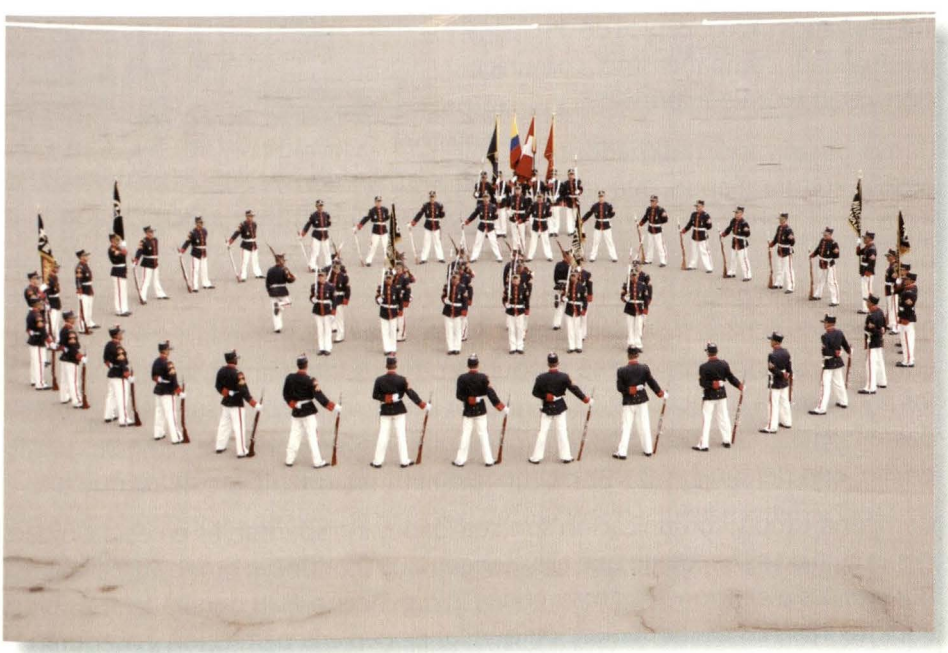
En un principio la Compañía "Fanning" ejecutaba sólo tres tipos de demostraciones, luego se le incorporó la misión de ejecutar presentaciones castrenses y artísticas, tal como ocurría con su análoga del Cuerpo de Infantería de Marina de los Estados Unidos de Norteamérica, la "Silent Drill Platoon", pero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

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

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

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

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



La clave: trabajo en equipo.

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

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



Compañerismo y comunicación, elementos básicos para un trabajo sincronizado.



Una mística basada en disciplina, puntualidad y exactitud.

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

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

Misión

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

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

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

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

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

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

Presentaciones más importantes

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

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



Evoluciones militares y marchas, sinónimo de identidad institucional.

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



Perfección desde cualquier ángulo de observación.



Un espectáculo marcial, lúcido y sonoro.

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


CIA. FANNING

Vivencias

Alférez de Fragata Luis Ramos Vargas - 1985

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

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

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

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

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

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

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

Grumete, Infante de Marina "Fanning" Pooll Llantoy Goicochea

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

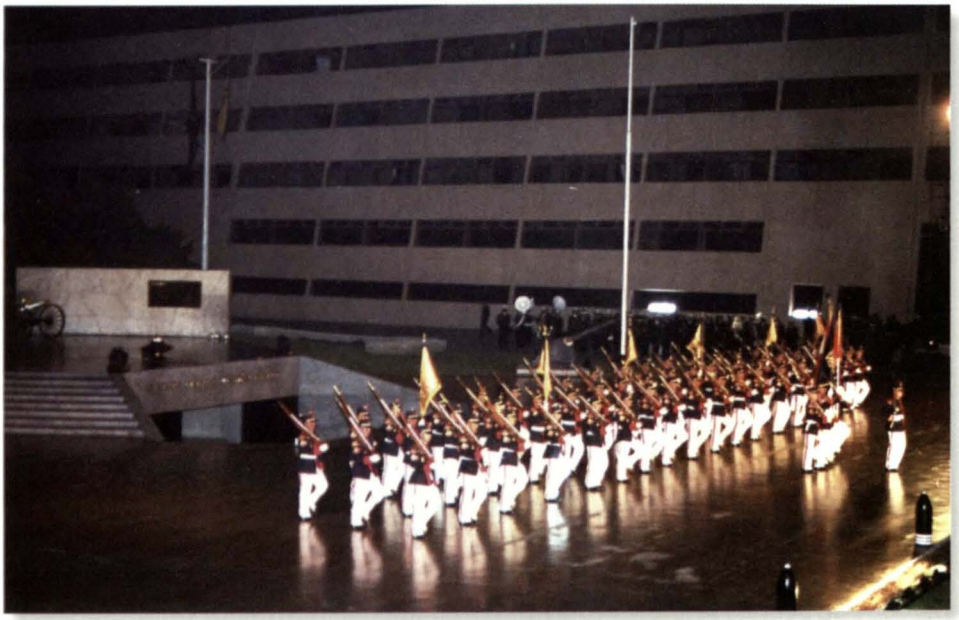
"... ingresé a la Marina de Guerra y decidí por especialidad ser un Infante de Marina, aun sabiendo muy bien que ello no sería nada fácil".

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

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

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

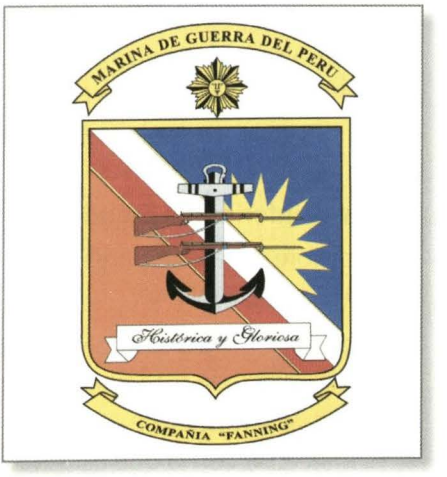
nos hizo marchar y me seleccionó a mí y a algunos de mi contingente, y desde ese día me sentí feliz. Esperé con ansias el día de mi graduación para pasar a la unidad de la Compañía "Fanning", donde me recibieron muy bien, y ya desde ese día puedo decir que ingresé a otra etapa de mi vida. En ese primer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



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

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

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



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

B) CARACTERÍSTICAS DEL ESCUDO.

1.- Parte superior del Escudo.

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

2.- Sol radiante.

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

3.- Diseño interior del Escudo.

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

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

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

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

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

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

C) LEMA.

"Histórica y Gloriosa Compañía 'Fanning'".

D) UNIFORME.

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

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

ROJO.

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

CREMA.

Que simboliza la pureza de nuestros valores e ideales patrióticos.

E) PRESILLAS (MODELO OFICIAL SUPERIOR).

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

F) GORRA.

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





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



CALM. EDMUNDO GUZMÁN LANFRANCO



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

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

Planes, negociaciones y decisiones

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

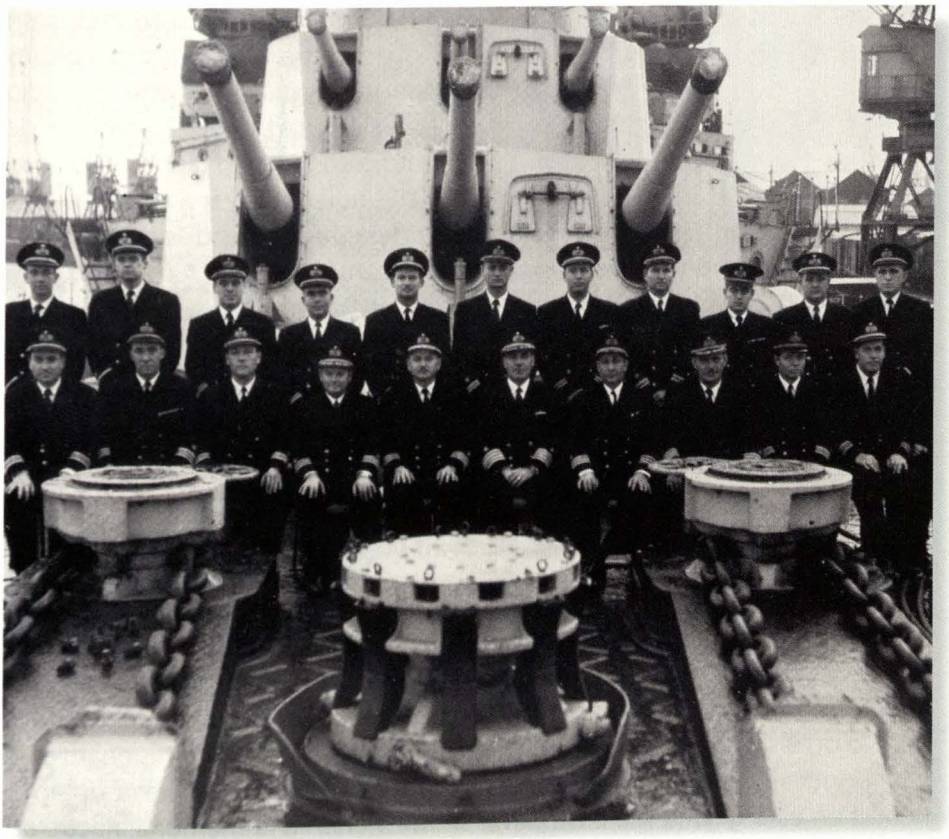
Pocos días pasamos en Portsmouth. Había premura y, sin temor a equivocarme, alrededor del 5 o 6 de noviembre, llevaron en remolque nuestro buque a los muelles de los astilleros de la firma *John I. Thornycroft and Co.* Según los acuerdos con la Royal Navy, desde el inicio de nuestra estadía hasta el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

En el puerto de Southampton

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

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

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



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

Pruebas en la mar

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

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

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

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

Estadía en Portsmouth

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

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

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



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

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

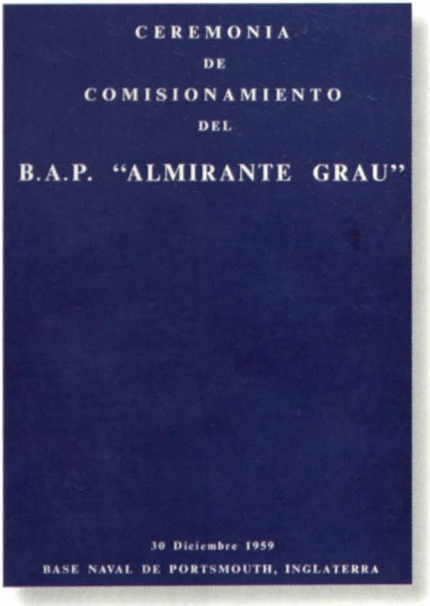
El célebre Almirante Nimitz envió al Almirante Spruance un mensaje en el que daba cuenta de "la necesidad de tomar riesgos calculados para infligir la mayor cantidad de daño al enemigo, sin arriesgar fuera de lo normal los Portaaviones"

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

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

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

El comisionamiento



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

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

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



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

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

El viaje de retorno al Callao

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

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

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

Esta confraternidad entre marinos y periodistas constituye un invalorable

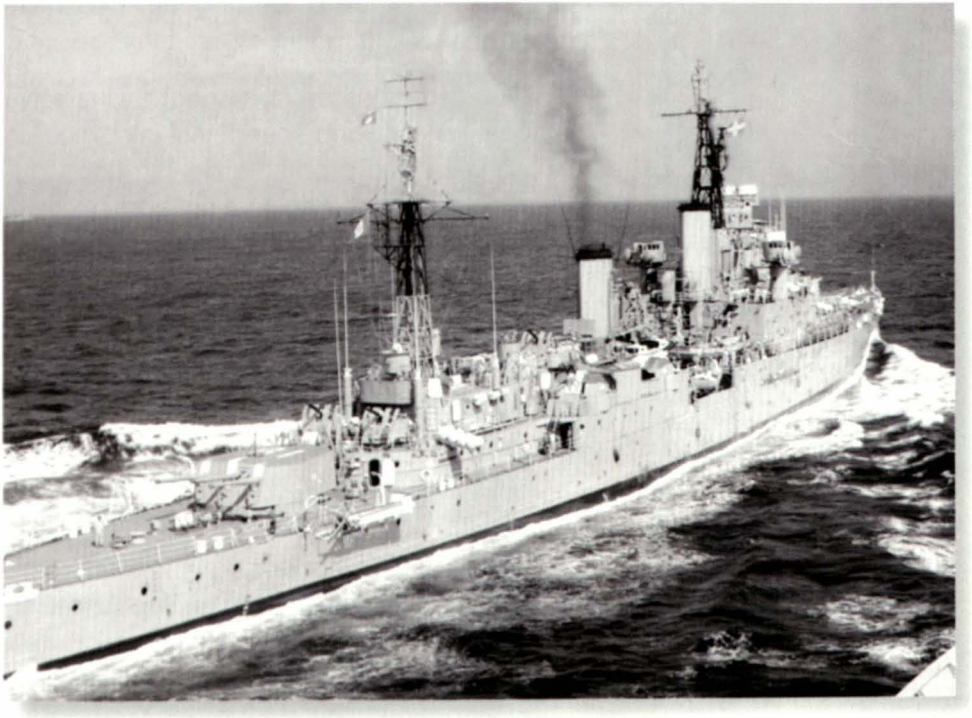
primer paso para el conocimiento más amplio de la vital y abnegada labor de los herederos de la gloria de Grau, a través del periodismo y de la radio.

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

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

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

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



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

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

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

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

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

La respuesta presidencial a este cordial saludo fue la siguiente:

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

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

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

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

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

La llegada al Callao

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

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

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

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

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



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

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

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

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



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

La celebración

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

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

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

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

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

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



Recordando anécdotas y vivencias. (Foto del autor).

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

Bibliografía

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

Muy pronto

1er. Concurso de Fotografía

Tu mejor oportunidad
para dar a conocer tu talento.



Lima es un campamento

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



Licenciado en Historia
ENRIQUE ARTURO FLORES ROSALES



Bandera batallón
16 Reserva

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

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

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

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

Su origen

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



Nicolás de Piérola.

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

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

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

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

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

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

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

"Art. 2°:

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

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

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

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

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

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

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

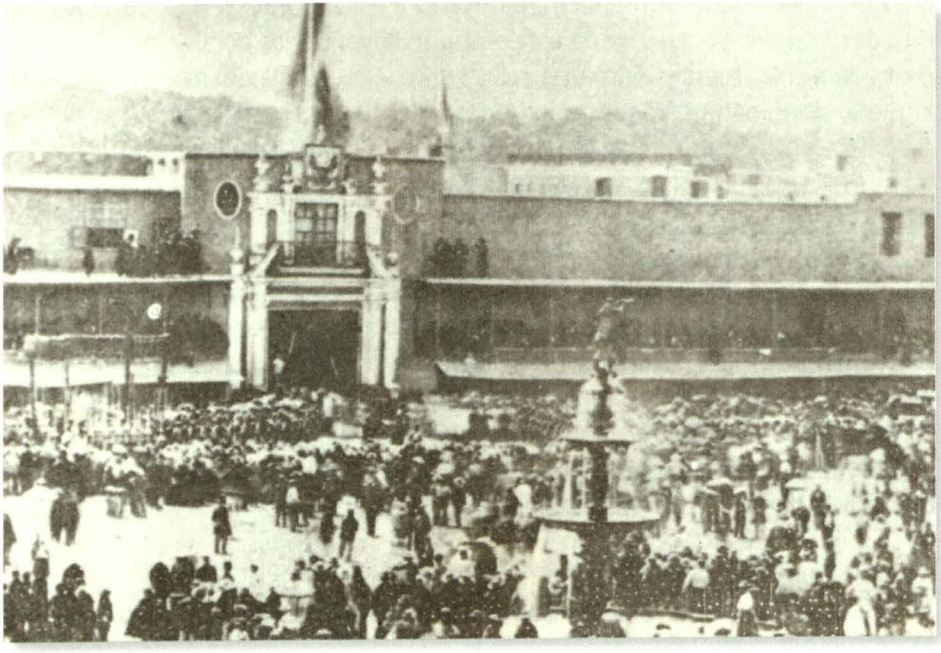
Los de la 8a. División, comandada por el señor Coronel don Juan Arrieta, y que será compuesta de los dulceros, bizcocheros, pasteleros, panaderos, sirvientes de casas y hoteles y dueños de fondas y chinganas, concurrirán a la plazuela del Teatro.

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

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

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

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



Palacio de Gobierno 1879

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

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

La reserva y la vida limeña

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

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

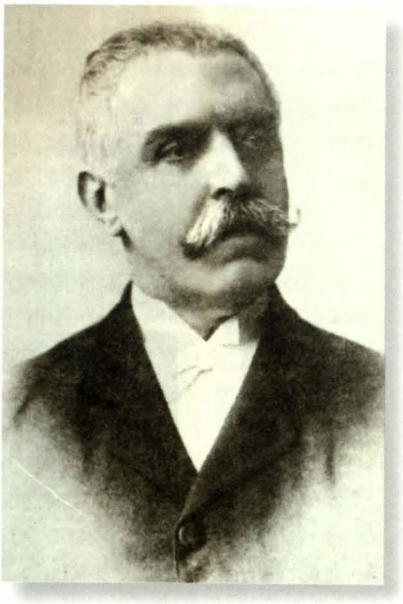
"Un repique de campanas sería la señal para el inicio de las actividades. Todos los comercios y establecimientos públicos debían cerrar para dar paso al desplazamiento de los reservistas hacia sus puntos de instrucción".

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

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

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

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



Manuel Gonzáles Prada.

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

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

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

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

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

Los problemas

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

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

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

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

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

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



Sargento Luciano Muñoz

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

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

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

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

Se reorganiza la Reserva



Soldado Manuel Herrera.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Soldado Pacifico Castro.

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

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

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

Referencias

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

Bibliografía

Fuentes primarias

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

Fuentes secundarias

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

Bicentenario de las primeras Juntas de Gobierno de Argentina y Chile



C. DE F. JUAN CARLOS R. LLOSA PAZOS



Congreso de Tucumán.

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

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

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



Francois Marie Arouet "Voltaire".

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

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

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



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

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

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

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

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

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



Virrey Fernando de Abascal.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Fernando VII de España.

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

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

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

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



Jura de la Bandera por el General Belgrano.

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

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

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



El Almirante Cochrane, fundador de la Marina sudamericana.

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

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

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

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

Bibliografía

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





Licenciada en Ciencias de la Comunicación
TATIANA FIGUEROA LÓPEZ

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

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



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

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

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

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

Bienvenida al X Contingente de "Cascos Azules"

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



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

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

Cadetes Navales realizaron Crucero de Instrucción al Litoral 2010



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

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

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

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

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

Conferencia Inicial de Planeamiento para la próxima versión del ejercicio SIFOREX



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

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

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

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

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

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



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

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

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

Encuentro y Regata Internacional "Velas Sudamérica 2010"

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



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

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

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

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

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

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



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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

Convenio Específico para la Transferencia de Aeronaves entre Holanda y Perú

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

Marina de Guerra del Perú

Dirección General de Capitanías y Guardacostas

DICAPI

AUTORIDAD MARÍTIMA NACIONAL



Guardacostas

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

Emergencia marítima: 118 ó 420-2020

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



Capitán de Navío
JOSÉ ESCOBEDO SAYÁN

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

BRASIL

Construcción de base y astillero para nuevos submarinos



Fuente: www.defesabr.com

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

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

Submarino "Tapajó" finalizó su PMG



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

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

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

CHILE

Se incorpora nuevo petrolero a la Armada

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



Fuente: www.forumdefesa.com

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

FRANCIA

Aprueban venta de buque de asalto anfibio a Rusia

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

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



Fuente: www.military-today.com

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

JAPÓN

Se construirá nueva clase de submarinos

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



Fuente: www.militaryimages.net

TRINIDAD Y TOBAGO

Se inician pruebas de nueva patrullera marítima



Fuente: www.military-today.com

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

ISRAEL

Nuevos submarinos "Dolphin" con AIP



Fuente: www.defenseindustrydaily.com

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

PAKISTÁN

Segunda fragata entra en servicio

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



Fuente: www.china-defense-mashup.com

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

RUSIA

Lanzamiento de misil balístico

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



Fuente: img.rian.ru/images

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

SUECIA

Nuevo diseño de submarino AIP

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



Fuente: www.defpro.com

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

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

Museo Naval del Perú

Fuente de cultura para nuevas generaciones



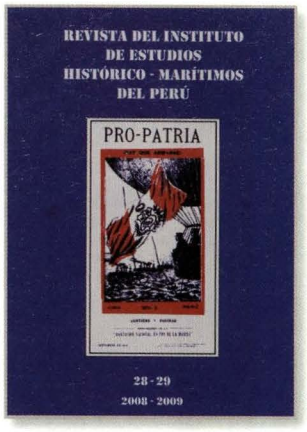


comentarios y publicaciones



Señora
ESPERANZA NAVARRO PANTAC
Comentarista

Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.



Nº 28-29. Lima, 2008-2009

270 pp., fotos, ilust.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

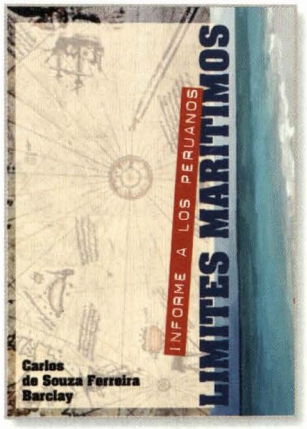
Este número de la Revista informa sobre el desarrollo del VIII Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, que se llevó a cabo en Lima, del 9 al 13 de noviembre del año 2009 en el local de la Asociación General de Oficiales Generales y Almirantes (ADOGEN), con la participación de distinguidos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

Límites marítimos: informe a los peruanos

Carlos de Souza Ferreira Barclay

Lima, 2010.

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



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

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

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

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

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

Regata Bicentenario "Velas Sudamérica 2010"

Valm. Alfredo Palacios Dongo

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



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

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

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

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

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

Sobre este anhelo reiteradamente reclamado, muchos peruanos esperamos con gran fe y profundo estímulo patriótico que un día no muy lejano podamos ver nuestro buque escuela a vela surcando el Mar de Grau y los mares del mundo con el pabellón patrio enarbolado y representando nuestra conciencia marítima nacional.

Regata Internacional Bicentenaria Veleros fraternos en el Callao



Héctor López Martínez

Publicado en el diario El Comercio
el 29 de abril del 2010.

Hasta que la fuerza del vapor comenzó a impulsar máquinas, ferrocarriles y buques, estos últimos —en las más diversas culturas— utilizaron velamen de diferentes materiales, para que el viento les permitiera seguir su derrota en los mares. Durante muchos siglos, cuando una nave zarpaba de España hacia América, o viceversa, los que permanecían en tierra ondeaban las manos con el gesto del adiós y, casi como una oración, musitaban: "Buenos vientos os dé Dios". Este auspicioso deseo tenía una gran importancia. Los vientos propicios henchían las velas de las embarcaciones que, hábilmente maniobradas, podían sortear los avatares de largas singladuras donde no sólo había que enfrentar desatadas fuerzas de la naturaleza, sino también el ataque de buques de naciones enemigas o de corsarios y piratas.

Ahora, desde el día 27 en la noche hasta el primero de mayo, somos privilegiados testigos de un hermosísimo espectáculo que parece reproducir un grabado del siglo XVIII: la rada del Callao alberga a once veleros —fragatas, goletas y bergantines—, tanto civiles como militares, que participan en el

"Encuentro y Regata Internacional de Grandes Veleros, Velas Sudamericanas 2010", conmemorando el Bicentenario de la Independencia de varios países de nuestro continente. En este cónclave marítimo sobresalen los buques escuela de Argentina, Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, México, Uruguay y Venezuela. Duele escribir que el Perú no cuenta con un buque escuela.

Los veleros antes mencionados y otros más de España, Portugal y Holanda, iniciaron su travesía el 31 de enero del año en curso zarpando de Río de Janeiro para circundar nuestro continente, recalando en sus puertos principales, anhelando dejar un mensaje de buena voluntad. Deben concluir su periplo en Veracruz, México, el próximo 28 de junio.

Esta Regata está impregnada de un espíritu fraterno entre los países de Latinoamérica. Cada velero es un embajador que lleva a puertos amigos un sentimiento que nos recuerda que procedemos de raíces comunes, una misma cultura, y que el mar no nos separa sino, por el contrario, nos une. Aquí, en el Callao, y en Lima, las dotaciones de todos los veleros serán recibidas con un variado y nutrido programa: eventos culturales, turísticos, recreativos, sociales, etc., que estrecharán aun más los lazos de amistad que nos unen. Se trata de un evento singular, al mismo tiempo que hermoso a la vista y con múltiples objetivos que nuestra Marina de Guerra se ha trazado y no dudamos logrará, tales como organizar la mayor visita de grandes veleros que se ha realizado al Callao, fomentar la industria turística, incrementar la conciencia marítima en nuestra población —que podrá visitar los veleros—, así como vincular a las autoridades gubernamentales, empresa privada, industria turística y la Marina de Guerra del Perú, para la promoción y realización de futuros eventos con la participación de veleros.

Hace exactamente un siglo, la flamante Pro–Marina y el diario "El Comercio" encabezaban una gran colecta nacional para adquirir un buque escuela a vela. No deseo recordar por qué se frustró ese y otros proyectos análogos. Sólo quiero que este asunto, que es una aspiración institucional y nacional, amparado por la ley 24094, del 7 de febrero de 1985, promulgada por el Presidente Fernando Belaunde, que declara de necesidad pública y de interés nacional dotar a la Marina de Guerra del Perú de un buque escuela a vela, se convierta en realidad. Pido a Dios poder ver ese buque surcando el Mar de Grau.



REVISTA DE MARINA • AÑO 103 / NÚMERO 1 - 2010

EDITORIAL

5 CALM. CÉSAR PRADA UGÁS / DIRECTOR

ESPECIAL

7 COMPORTAMIENTO ORGANIZACIONAL
Aplicado a la instrucción y entrenamiento del personal en nuestras Fuerzas Navales
CALM. RAÚL VÁSQUEZ ALVARADO

23 LIDERAZGO:
Necesidad imperiosa en las organizaciones
VALM. FERNANDO D'ALESSSIO IPINZA

INFORMATIVO

39 ORDEN MUNDIAL CONTEMPORÁNEO
Sociedad Civil
VALM. JAVIER E. BRAVO VILLARÁN

55 "LOS PERUANOS DE ANGAMOS", 33 años
CALM. FERNANDO CASARETTO ALVARADO

67 PENSAMIENTO ESTRATÉGICO MARÍTIMO:
Retos y posibilidades
CALM. JEAN JESU DOIG CAMINO

89 LA MARINA MERCANTE NACIONAL:
Trascendencia y rol en el desarrollo nacional
DRA. MIRTHA CHENGUAYÉN GUEVARA

PANORAMA

101 COMPAÑÍA HISTÓRICA "JUAN FANNING"
CALM. LUIS RAMOS VARGAS

HISTORIA

119 A 50 AÑOS DE LA LLEGADA DEL B.A.P. "GRAU"
CALM. EDMUNDO GUZMÁN LANFRANCO

137 LIMA ES UN CAMPAMENTO
El Ejército de Reserva de la capital entre junio y diciembre de 1880
LIC. ENRIQUE FLORES ROSALES

151 BICENTENARIO de las primeras Juntas de Gobierno
de Argentina y Chile
C. de F. JUAN CARLOS LLOSA PAZOS

NACIONAL

163 NOTICIAS NACIONALES
LIC. TATIANA FIGUEROA LÓPEZ

INTERNACIONAL

175 NOTICIAS INTERNACIONALES
C. de N. JOSÉ ESCOBEDO SAYÁN

COMENTARIOS Y PUBLICACIONES

183 PUBLICACIONES
SRA. ESPERANZA NAVARRO PANTAC
VALM. ALFREDO PALACIOS DONGO
SR. HÉCTOR LÓPEZ MARTÍNEZ