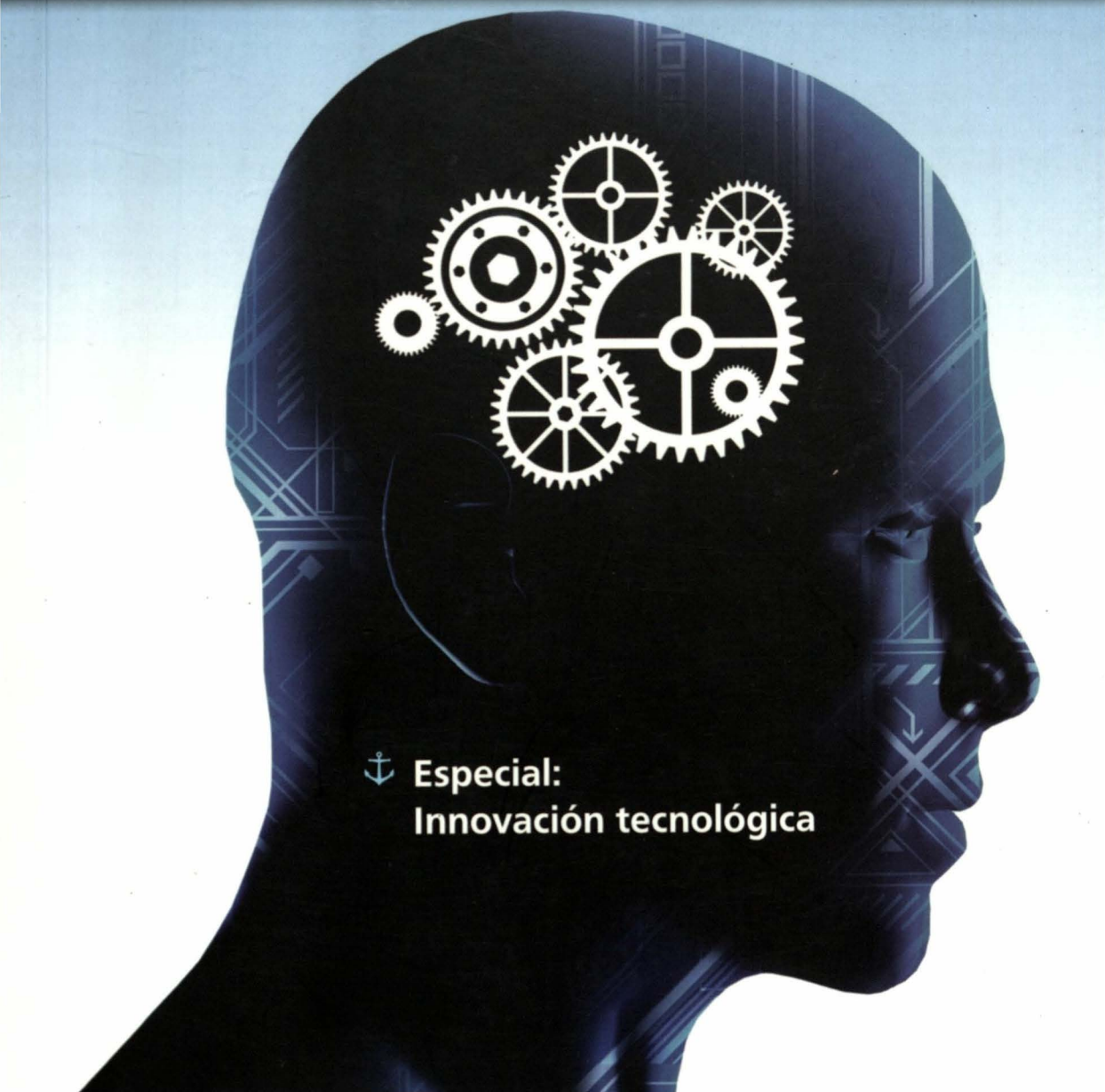
Año 103 / número 3 - 2010

REVISTA DE MARINA



⚓ Especial:
Innovación tecnológica

REVISTA DE MARINA

Año 103 / número 3 - 2010

REVISTA DE MARINA

Año 103 / número 3 - 2010

Dirección editorial
Calm. César Prada Ugás

Edición general
C. de N. Víctor Chichizola Porras

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

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

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

Fotografías: Archivo de Marina

Hecho el depósito legal en la Biblioteca Nacional del Perú Nº 1995-1033
Tiraje: 3,000 ejemplares

Cuidado de edición: Efrén A. Alcántara
Diseño y diagramación: Pedro L. Mas
Preprensa e impresión: Universal Offset S.A.

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

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

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



SUMARIO

EDITORIAL

5 CALM. CÉSAR PRADA UGÁS / DIRECTOR

ESPECIAL INNOVACIÓN TECNOLÓGICA

9 INNOVACIÓN TECNOLÓGICA EN LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ
CALM. ERNESTO LERMO RENGIFO

23 PROYECTOS EXITOSOS DE INNOVACIÓN TECNOLÓGICA A NIVEL MUNDIAL
C. DE F. LUIS DEL CARPIO AZALGARA

INFORMATIVO

35 SIMULACIÓN PARA ENTRENAMIENTO EN GESTIÓN DE CRISIS
C. DE N. LUIS R. ADAWI CÁCERES

49 MEDIOS AÉREOS EMBARCADOS Y LA OBTENCIÓN DE INTELIGENCIA OPERATIVA
C. DE C. ROBERTO JAVIER VARGAS SALAS

69 LA EDUCACIÓN VIRTUAL, HERRAMIENTA INVALORABLE DE HOY PARA EL MAÑANA
C. DE N. LUIS CARCELÉN NEVARES

PANORAMA

81 EN OCTUBRE, GRAU Y MARINERA...CRÓNICA DEL II CONCURSO DE NACIONAL DE MARINERA "MARINA DE GUERRA DEL PERÚ"
LIC. ENRIQUE FLORES ROSALES

HISTORIA

97 UN NOVELISTA QUE DE NIÑO SOÑÓ CON SER MARINO
CALM. FERNANDO CASARETTO ALVARADO

107 GEOHISTORIA MARÍTIMA: RELACIONES ESPACIALES DEL PODER EN LA HISTORIA
CALM. JEAN J. DOIG CAMINO

121 SHIINANO "EL OCASO DE UN GIGANTE"
TTE. 1º MIGUEL ÁNGEL FLÓREZ CANCINO

129 RÍMAC, NOMBRE CON HISTORIA
TCO. 1. TEL RENÉ AYERBE GÓMEZ

NACIONAL

143 SECCIÓN NACIONALES
Lic. Tatiana Figueroa López

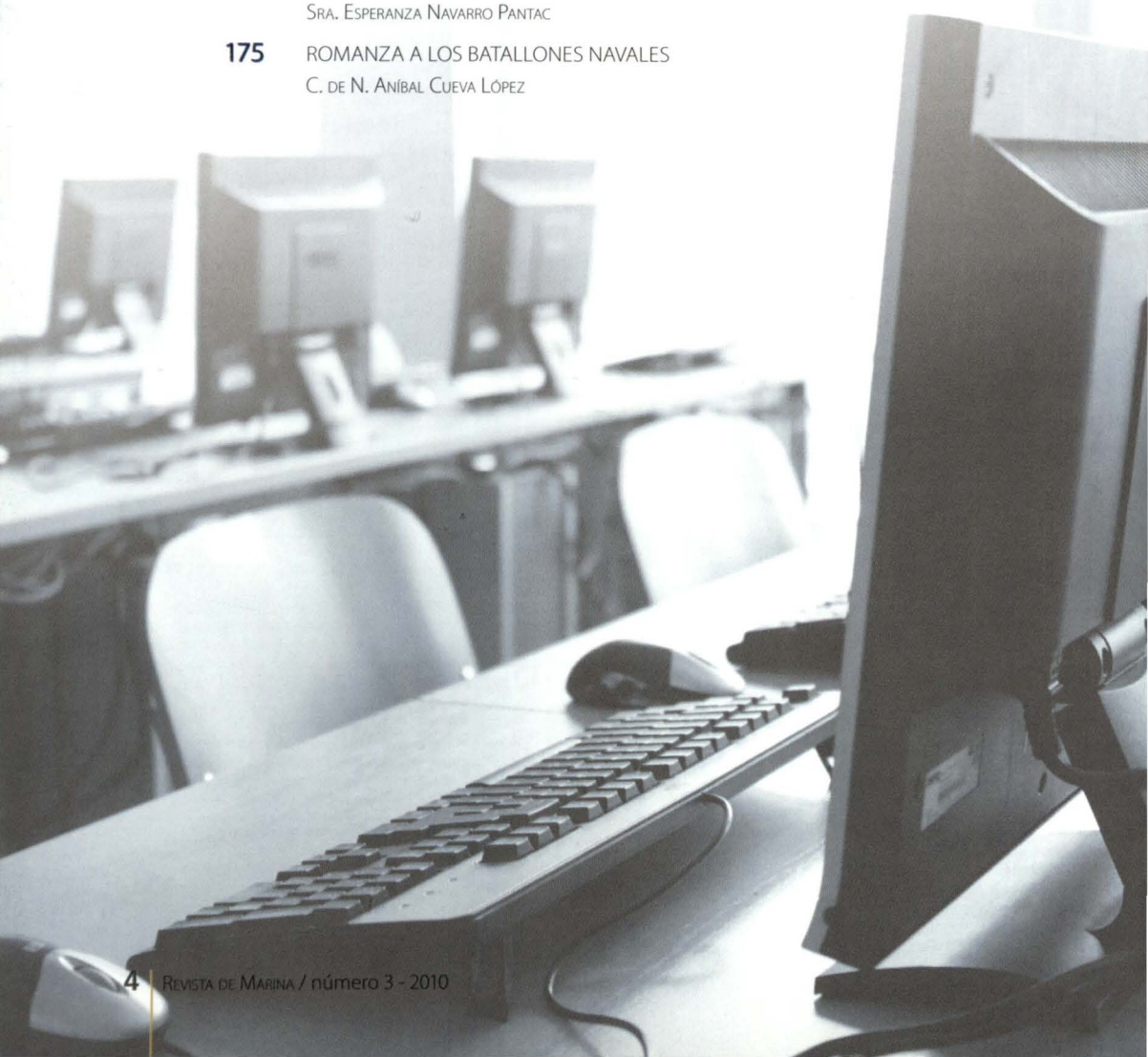
INTERNACIONAL

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

COMENTARIOS Y PUBLICACIONES

163 COMENTARIOS DE LIBROS Y PUBLICACIONES
Sra. Esperanza Navarro Pantac

175 ROMANZA A LOS BATALLONES NAVALES
C. de N. Aníbal Cueva López





Contralmirante
CÉSAR PRADA UGÁS
Director

La sociedad actual se mueve a una velocidad impresionante.

Todos los días aparecen nuevos productos sustituyendo a los ya existentes. Los mercados se tornan más competitivos y para poder insertarse en ellos, es necesaria una constante renovación. Los cambios tecnológicos ocurren tan rápido que cuando todavía no se ha terminado de asimilar la última tecnología, ya surgió otra nueva.

La innovación tecnológica es, pues, una variable determinante en la competitividad, que exige renovación, actualización y permeabilidad a los cambios en las organizaciones y que, además, puede generarse y practicarse en cualquier lugar. No en vano la sitúan como el pilar básico en el que se sostienen las ventajas competitivas de las organizaciones.

La Marina de Guerra del Perú no es ajena a este devenir histórico; antes bien, ha apostado por liderar un proceso de innovación tecnológica, mediante la implementación del Sistema Naval de Ciencia y Tecnología y la creación de la Dirección de Investigación Científica y Desarrollo, sacando así adelante procesos exitosos, mediante la utilización de recursos ya existentes, pero incorporando a la vez componentes de última generación.

En este proceso de mejora, gracias a la incorporación de avances tecnológicos, un elemento importante lo constituye el capital humano de nuestra Institución, el que participa en actividades de ciencia y tecnología para adquirir competencias basadas en conocimientos y experiencias, con lo que se abona a la posibilidad de forjar una tecnología propia mediante proyectos; atendiendo además los requerimientos de modernización de equipos y procesos de las fuerzas operativas, entre otros aspectos.

Esta actitud innovadora es la herramienta más democrática para mejorar la calidad de vida de quienes la generan, aportando, a su vez, beneficios mayores,

como el crecimiento, la sostenibilidad y la competitividad. En suma: ha influenciado decisivamente mediante la renovación y ampliación de procesos en la organización. Resultado de ello es la aptitud y la reconocida capacidad de nuestro personal naval, que aplicando su potencial intelectual y creativo, brinda eficaz solución a problemas de índole institucional.

Ante este panorama de cambios tecnológicos vertiginosos, se hace evidente la imperiosa necesidad de gestionar la innovación y la tecnología —y no dejarlas como procesos espontáneos—, llevando adelante una labor de innovación a partir de la correcta utilización de los recursos y equipamiento existentes. Finalmente, debemos ser conscientes de que el generar o encontrar ideas, perfeccionarlas e implementarlas, debe hacerse a través de la investigación y del desarrollo, y de acuerdo a las necesidades de nuestras unidades.

El Director



Especial:
INNOVACIÓN TECNOLÓGICA



9 INNOVACIÓN TECNOLÓGICA EN LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ

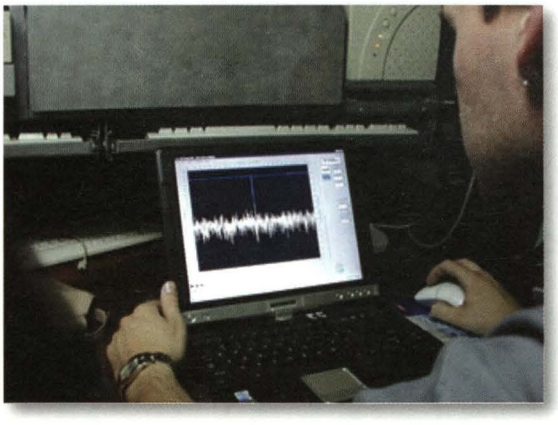
25 PROYECTOS EXITOSOS DE INNOVACIÓN TECNOLÓGICA A NIVEL MUNDIAL



La Innovación Tecnológica en la Marina de Guerra del Perú



Contralmirante
ERNESTO LERMO RENGIFO



Verificación de señales electrónicas.

Es tan relevante que se encuentra reflejada en el hecho de que dos de los siete Objetivos Institucionales que tiene la Institución, considerados en la Política General de la Marina de Guerra del Perú (POLGENMAR-11108), son:

- **Objetivo "A"**

  Disponer de Fuerzas Navales que permitan resguardar la soberanía e integridad territorial y controlar el orden interno cuando lo decrete el supremo gobierno, el cual tiene como política priorizar la investigación y desarrollo científico y tecnológico a la satisfacción de los requerimientos de las Fuerzas Navales.

- **Objetivo "C"**

  Contribuir al fomento de la identidad nacional y al desarrollo económico y social de acuerdo a ley, que tiene, como política, impulsar la investigación y desarrollo científico y tecnológico en áreas de interés institucional.

El material instalado en las Unidades Navales, en gran parte es de procedencia extranjera y está constituido por componentes de alta tecnología, los cuales, con el paso de los años, se gastan, deterioran y caen en obsolescencia tecnológica, por la aparición de nuevas tecnologías que originan su discontinuidad en el mercado local e internacional, lo que encarece su adquisición y su reparación, todo lo cual repercute en problemas de alistamiento de las Unidades.

Paralelamente, los recursos que asigna el Estado a la Institución para el mantenimiento y recuperación de las capacidades intrínsecas del material naval son cada vez más escasos, por lo que resulta imperativo tener siempre presente el concepto de costo-beneficio, para maximizar el empleo de los fondos asignados.

Con el paso de los años, esta situación se irá agudizando y, entre las soluciones posibles para resolverla, se presentan la compra de material nuevo, de segundo uso o su fabricación en el país, cuando sea factible. En muchos casos, la tercera alternativa, es decir, la de fabricar el bien o el repuesto en el país, se convierte en la mejor opción económica.



Inspección de tarjetas electrónicas.

La alternativa de fabricación nacional, a la medida de lo requerido por nuestras Unidades Navales, requiere un proceso de maduración, que se inicia cuando el personal naval encargado del mantenimiento del material observa que su requerimiento de reposición de componentes o equipos no será posible por alguna de las razones expuestas en el párrafo precedente.

Ante tal situación, la actitud del personal naval con vocación y virtudes de investigación, es iniciar el estudio de la problemática y la búsqueda de una solución racional y factible, de ser realizada técnica y económicamente en el país, utilizando los talleres y laboratorios de la Institución, con el apoyo de personal técnico especializado en las áreas de la ingeniería naval correspondientes al material en cuestión.

Una vez determinado claramente el problema y la posible solución, se conforma un grupo de trabajo en el que participa personal de la Unidad, así como del Sistema Naval de Mantenimiento (SNM), organización que depende de la Dirección de Alistamiento Naval (DIALI), lo que marca el inicio de un esfuerzo importante o intento por lograr una solución adecuada e integral.

El Sistema Naval de Ciencia y Tecnología (SNCyT)

El SNCyT es una organización concebida para administrar de manera centralizada las actividades de investigación, desarrollo e innovación que se realizan en la MGP de manera descentralizada, optimizando el empleo de los recursos, sobre la base de las instalaciones y capacidades del SNM; promoviendo la participación de todos los organismos internos, a través de los Oficiales Coordinadores de Investigación y Desarrollo designados por cada Unidad y Dependencia, así como del personal naval de investigadores designados anualmente por la Comandancia General de la Marina para integrar los Grupos de Trabajo de Ciencia y Tecnología, que tienen el encargo de ejecutar los proyectos de investigación científica, desarrollo tecnológico e innovación tecnológica aprobados.

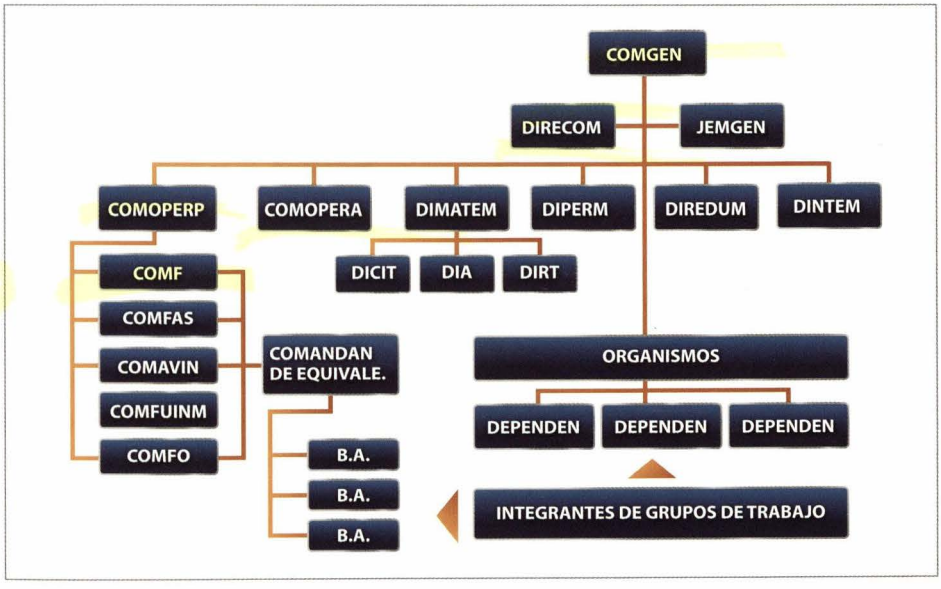


Figura N° 1

Organigrama del Sistema Naval de Ciencia y Tecnología (SNCyT) en el que se puede apreciar cómo prácticamente se encuentra involucrada toda la organización de la MGP

El SNCyT forma parte, a su vez, del Sistema de Investigación, Desarrollo e Innovación (I+D+I) del Ministerio de Defensa, el cual administra la ejecución de los proyectos conjuntos, institucionales y duales en las tres Instituciones Armadas. Las actividades del SNCyT, a diferencia de las actividades del SNM, son actividades de mediano y largo plazo, que requieren un proceso mucho más elaborado, en el que la alternativa de solución de los problemas que se plantean rebasa las capacidades de la experiencia y conocimientos del personal e información con que cuenta el SNM.

Por tal motivo, se requiere programar, en un período determinado, tareas que pasan por diversas etapas: desde la concepción de la idea de la solución más adecuada, la conformación del grupo de investigadores, la evaluación de factibilidad, el análisis de riesgos, el estudio del mercado, la preparación de la propuesta del anteproyecto y su presentación vía comando operacional, hasta la confección del prototipo, pruebas en banco, puerto y abordo, más la conformidad del usuario elegido según la naturaleza del proyecto.

> "SNCyT forma parte del Sistema de Investigación, Desarrollo e Innovación (I+D+I) del sector Defensa".

Finalmente, se prepara el informe de proyecto concluido que establece el inicio de la etapa de internalización, que es la preparación del proyecto para ser puesto al alcance de los usuarios.

La innovación tecnológica: Una nueva aventura institucional

La innovación tecnológica significa un proceso de cambio de mentalidad en el personal técnico que participa, directa o indirectamente, en actividades que lo vinculan con el alistamiento del material naval: partes, componentes, equipos, sistemas y unidades.

Asimismo, la innovación tecnológica, como efecto multiplicador, arrastra otros aspectos relacionados con la tecnología, como son el aspecto administrativo, legal, económico e instrucción, los cuales también deben pasar por este proceso de innovación para lograr una adecuación óptima del aspecto tecnológico a los cambios que exige esta aventura institucional.

Finalmente, la innovación tecnológica es una decisión adecuada que ha tomado la Institución en medio de un escenario de asignaciones presupuestales cada vez más limitadas, dado que permite ir reduciendo los costos de adquisiciones e incrementar la eficiencia en el gasto, misma que se refleja en el ahorro.

Modelo de crecimiento del Sistema Naval de Ciencia y Tecnología

El círculo virtuoso de la innovación es un modelo que se emplea para explicar cómo están relacionadas entre sí la innovación tecnológica, la investigación científica y el desarrollo tecnológico, de acuerdo con cada realidad. La MGP ha emprendido la carrera de la innovación con características propias, lo cual demanda también una interpretación propia de este modelo, tal como se muestra en la *figura N° 2*.

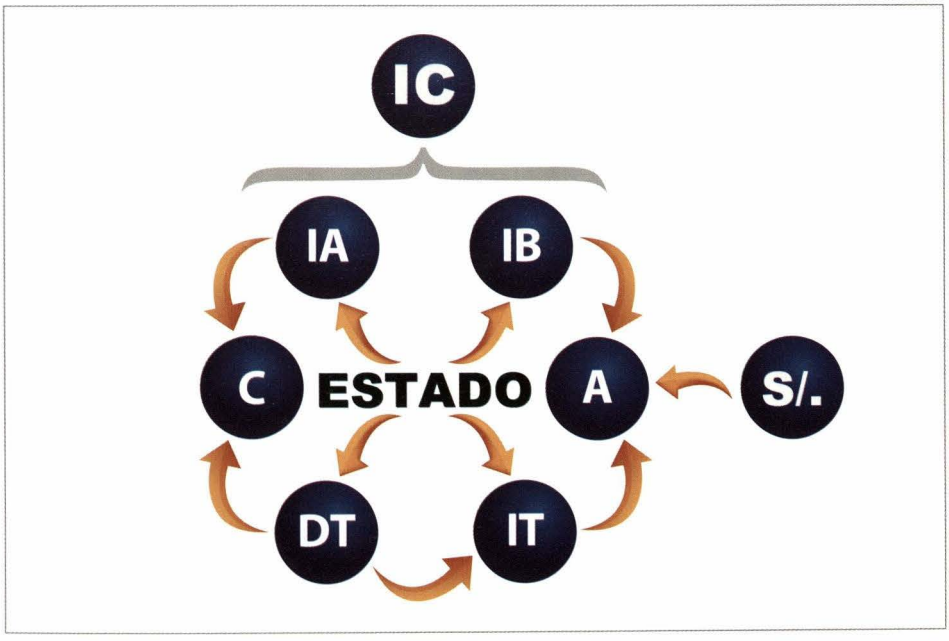


Figura N° 2

El círculo virtuoso de la innovación consiste en una cadena de seis eslabones:
La Innovación Tecnológica (IT), el Ahorro (A), la Investigación Científica Básica (IB), la Investigación Científica Naval Aplicada (IA), el Conocimiento (C) y el Desarrollo Tecnológico (DT).

La Innovación Tecnológica (IT), se realiza sobre el material existente que, en su momento, cuando fue adquirido, constituía tecnología de punta, pero, con el correr de los años, se volvió obsoleto y recuperarlo implica actualmente traer repuestos del extranjero a precios muy altos, por lo que se apuesta por confeccionarlos en el país, empleando los procedimientos de ingeniería reversa o sustituyendo partes por otras, pero incorporando componentes de última generación o convirtiendo equipos analógicos en digitales, entre otros procedimientos.

"La Investigación Científica Aplicada (IA) al ámbito Naval dará como resultado la generación de nuevos y propios Conocimientos (C) en los miembros de la Comunidad Científica Naval".

Estas soluciones en el primer eslabón, la innovación tecnológica (IT), vienen materializándose en la Marina y en el país a costos muy por debajo de lo que costaría adquirir estos equipos o materiales en el extranjero, nuevos o de segundo uso, estimándose como resultado un gran Ahorro (A) para la Institución y para el país; es decir, representa el segundo eslabón de la cadena virtuosa de la Innovación.

En este modelo, es el Estado el que debe proporcionar los fondos para que la Institución pueda realizar trabajos de Investigación Científica, acto que se encuentra plenamente justificado por el Ahorro (A), mencionado en el párrafo anterior, porque este Ahorro (A) es la riqueza que debe alimentar al tercer eslabón, que es la Investigación Científica Básica (IB). Los resultados de este tercer eslabón permitirán alimentar al cuarto eslabón, que es la Investigación Científica Aplicada (IA) al ámbito Naval; ambos eslabones requieren efectuar inversiones para contar con los servicios de profesionales científicos e ingenieros y tecnólogos, así como de herramientas, instrumentos y equipos de taller y laboratorios de ciencias e ingenierías en el ámbito naval, los cuales pueden ser natos (militares o civiles) o foráneos.

La Investigación Científica Aplicada (IA) al ámbito Naval dará como resultado la generación de nuevos y propios Conocimientos (C) en los miembros de la Comunidad Científica Naval, lo cual constituye el quinto eslabón del modelo.

El personal que participa en actividades de ciencia y tecnología promovidas por la Institución va ganando conocimientos y experiencia sobre la teoría y

la práctica navales; el número y la calidad de los profesionales, científicos, ingenieros, tecnólogos, investigadores juniors, aprendices, maestros y expertos que participan en proyectos cada vez más complejos se irá incrementando, dando como resultado el surgimiento del sexto eslabón de la cadena virtuosa de la Innovación, el Desarrollo Tecnológico (DT), según el cual, la Institución habrá adquirido la capacidad y la posibilidad de generar su propia tecnología, generando proyectos con desarrollos propios para atender los requerimientos de innovación tecnológica y modernización del equipamiento y procesos de las Fuerzas Operativas.

El Desarrollo Tecnológico (DT) demanda una fuerte inversión por parte de la MGP y debe interiorizarse en reforzar cada uno de estos eslabones para garantizar el éxito de este programa de corto, mediano y largo plazo.

Un poco de historia

La MGP, en el siglo XXI, específicamente desde el año 2002, puso en marcha el Sistema Naval de Ciencia y Tecnología (SNCyT), mediante la Ex-Directiva COMGEMAR Nro. 42-2002, por la cual se dispuso la creación de la Dirección de Investigación Científica y Desarrollo Tecnológico de la Marina (DICITEC).
Se incluyeron disposiciones generales para la gestión de proyectos navales de ciencia y tecnología, así como el primer formato para la elaboración y presentación de perfiles.

Mediante Decreto Supremo Nro. 010-2004 DE/MGP, de fecha 9 agosto de 2004, se dispuso la creación de la Dirección de Investigación Científica y Desarrollo Tecnológico de la Marina, asignándole la responsabilidad de centralizar y coordinar todas las actividades de investigación científica y desarrollo tecnológico efectuadas por la MGP o de interés para ella.

Con la finalidad de mejorar e ir completando el marco legal del SNCyT, en diciembre de 2005 se emite la Ex-Directiva COMGEMAR Nro. 55-05, con el fin de normar los procesos administrativos de los trabajos de innovación tecnológica de interés institucional.
A partir del año 2006 se han venido ejecutando proyectos institucionales, utilizando un nuevo formato de perfil o de presentación de proyectos, así como nuevos formatos para los informes mensuales e informe final o de proyecto concluido, de acuerdo con lo dispuesto en la Ex-Directiva COMGEMAR Nro. 55-05.

El marco legal existente

La Constitución Política del Perú de 1993, establece en su Artículo 14º que es deber del Estado promover el desarrollo científico y tecnológico del país; y, en el Artículo 171º, que las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional participan en el desarrollo económico y social del país, y en la defensa civil de acuerdo a ley.

El Objetivo de la Defensa Nacional: "Condiciones económico-estratégicas que aseguren la paz, la integridad y la prosperidad", tiene como Política "Promover el desarrollo científico tecnológico, orientado a la satisfacción de los requerimientos militares"; y, como Política: "Promover el desarrollo científico tecnológico, con participación de la universidad peruana y empresa privada nacional".

La Ley del Ministerio de Defensa, Ley Nro. 27860, establece que una de las funciones del Ministerio de Defensa es fomentar y estimular los estudios y trabajos científicos, técnicos y académicos de interés para la Defensa Nacional, y que una de las atribuciones del Ministro de Defensa es convocar a los integrantes de la sociedad civil para los estudios y trabajos científicos, técnicos y académicos de interés para la Política de Defensa Nacional.

> "Las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional participan en el desarrollo económico y social del país, y en la defensa civil de acuerdo a ley".

El Decreto Supremo Nro. 032-2007-ED aprueba el Texto Único Ordenado de la Ley Marco de Ciencia, Tecnología e Innovación Tecnológica, que tiene por objeto normar el desarrollo, promoción, consolidación, difusión y transferencia de la Ciencia, Tecnología e Innovación Tecnológica (CTeI) en el país. Define las atribuciones, alcances y medios de la acción del Estado en este ámbito.

La Directiva Nro. 09 MINDEF VRD/B/02, tiene como finalidad promover la participación coordinada de las Instituciones Armadas, Organismos Públicos Descentralizados, Empresas del Sector y órganos del Ministerio de Defensa en la planificación, ejecución y control de las actividades de investigación, desarrollo e innovación tecnológica (I+D+I) en el Sector Defensa, en concordancia con las políticas vigentes.

En mayo de 2009, gracias a la experiencia acumulada de seis años de investigación, desarrollo e innovación tecnológica, el Comandante General de la

Marina emite la Directiva COMGEMAR Nro. 30-09, cuya finalidad es establecer un sistema de gestión para los trabajos de mantenimiento, mediante la aplicación de conceptos innovadores, con la adecuación o aplicación de tecnología de punta que permita la acumulación de conocimiento, optimización de recursos, proyección de riesgos y, progresivamente, enfrentar trabajos de ciencia y tecnología de mayor complejidad en el campo de la investigación, orientados a la recuperación de las capacidades de las Fuerzas Operativas y del Establecimiento Naval Terrestre.

Asimismo, como consecuencia de las disposiciones emitidas en la Directiva COMGEMAR Nro. 30-09, el Director General del Material de la Marina, en el mes de noviembre de 2009, emitió las siguientes Directivas Subsidiarias:

- **DIMATEMAR Nro. 08-09**

  Su finalidad es dictar las disposiciones que contengan los procedimientos para inscribir los proyectos navales exitosos en el sistema legal de la propiedad intelectual.

- **DIMATEMAR Nro. 09-09**

  Su finalidad es dictar las disposiciones que contengan los procedimientos para que la Dirección de Alistamiento Naval realice la supervisión y control de las actividades logísticas de los trabajos de ciencia y tecnología, a través de convenios suscritos y por la administración directa del sistema SIAF-SP, en beneficio de los trabajos de innovación tecnológica para la recuperación de las capacidades operativas de las Unidades Navales.

- **DIMATEMAR Nro. 10-09**

  Su finalidad es dictar las disposiciones que permitan al personal de las Unidades y Dependencias, organizados por Grupos de Trabajo, presentar, a través de sus Comandos, los proyectos de trabajos de ciencia y tecnología, para su evaluación, aprobación, ejecución y seguimiento; así como reglamentar las funciones de los Oficiales Coordinadores y Jefes de Proyectos, y garantizar la seguridad de la información clasificada en temas de carácter militar, que se ejecutan con personal de la Institución y foráneos.

La reglamentación vigente sobre Innovación Tecnológica a nivel nacional, no cubre de manera adecuada la totalidad de las áreas correspondientes a los nuevos requerimientos del SNCyT, por lo que se requiere efectuar adaptaciones o adecuarse a las normas existentes, que, en muchos de los casos, representan

un obstáculo para el libre ejercicio de las actividades de investigación, desarrollo e innovación tecnológica por parte del personal que trabaja de manera directa e indirecta en la ejecución de los proyectos institucionales de ciencia y tecnología.

El enfoque estratégico del Sistema Naval de Ciencia y Tecnología

De acuerdo con lo indicado por Gimbert Xavier en su obra *"El enfoque estratégico de la empresa-principios y esquemas básicos"*, con la finalidad de tener una idea general sobre la forma en que se encuentran enlazados actualmente los

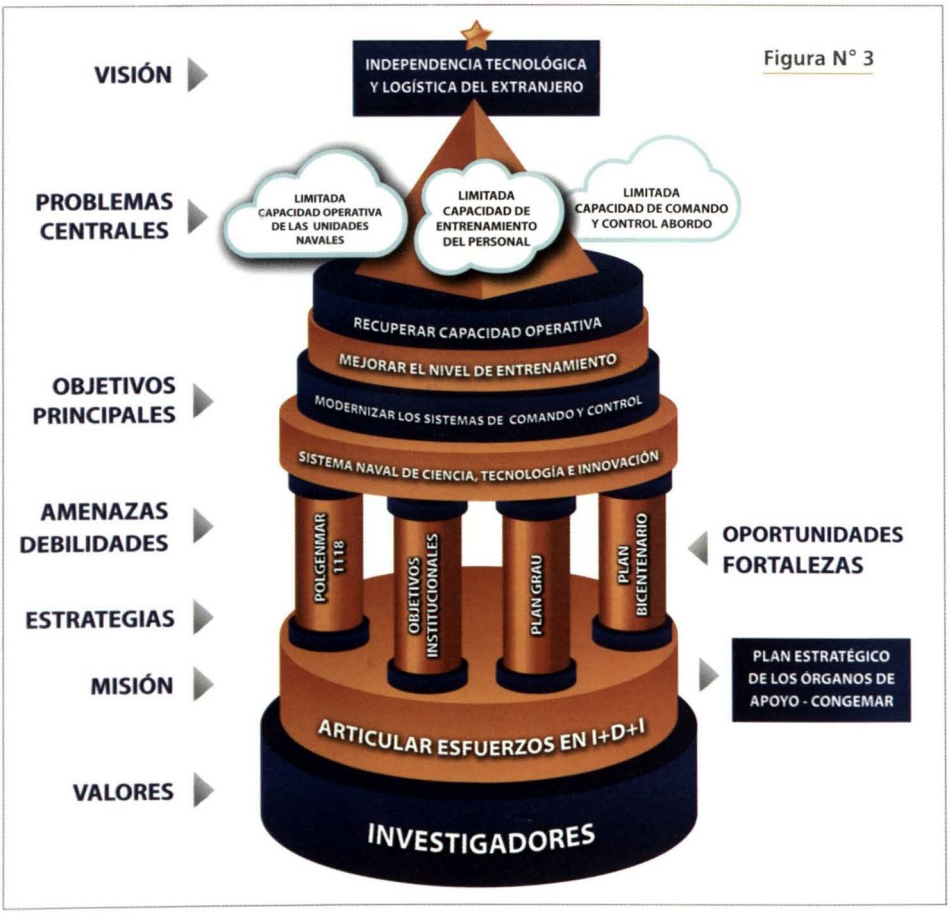


Figura N° 3

conceptos estratégicos claves, es decir, los valores, la misión, las estrategias, las políticas y los objetivos del SNCyT, se ha inferido el modelo del edificio de la *figura Nº. 3,* en el que se puede evidenciar cómo los valores constituyen los cimientos del sistema; la misión, el piso sobre el que se asientan las estrategias, que son los muebles y el equipamiento; las columnas del edificio son las políticas, es decir, la parte estructural del sistema; las fortalezas y las debilidades están constituidas por las paredes del edificio, que son una defensa contra las amenazas del medio externo; los objetivos principales constituyen el techo del sistema, que se construye para enfrentar con éxito los problemas centrales identificados.

Las áreas de interés institucional

El SNCyT, como se aprecia en la *figura Nº. 4,* cuenta con tres (3) áreas de interés institucional para la realización de proyectos de investigación, desarrollo e innovación tecnológica de corto, mediano y largo plazo: Entrenamiento, recuperación de capacidades intrínsecas (en las líneas de Ingeniería, Armas y Operaciones) y Comando y Control.

La aptitud y capacidad demostradas por el personal naval que se dedica a las actividades de ciencia y tecnología expresan una fuerte vocación marinera por



Figura N° 4

contribuir con la Institución, empleando su potencial intelectual y creativo en la solución económica y racional de problemas reales, de interés institucional y prioritarios que existen en nuestras Fuerzas Navales, los cuales se venían resolviendo con adquisiciones desde el extranjero de material nuevo o de segundo uso, con los recursos que proporciona el Estado, cada vez más escasos.

La internalización

Se entiende como internalización el proceso o conjunto de acciones para lograr la producción en serie o por lotes, difusión, implementación, introducción, uso y consideraciones que sean necesarias realizar una vez sea concluido con éxito el prototipo de un trabajo de ciencia y tecnología.

De esta manera se pone al alcance de las Unidades y Dependencias que requieran los bienes y servicios obtenidos como resultado de la ejecución de los trabajos de ciencia y tecnología dentro del SNCyT, con todas las prestaciones, garantías y servicios ex–post para el usuario, tal como se ofrece por los fabricantes convencionales; así como efectuar el monitoreo correspondiente durante su vida útil.

> "La Dirección General del Material de la Marina supervisa el alcance de los trabajos de ciencia y tecnología más allá del objetivo de la investigación o innovación tecnológica".

La Dirección General del Material de la Marina supervisa el alcance de los trabajos de ciencia y tecnología más allá del objetivo de la investigación o innovación tecnológica, para lo cual verifica que la Institución internalice los esfuerzos de investigación de manera que, con posterioridad al desarrollo de los prototipos, se continúe con el soporte hasta su inclusión en la solución originalmente pensada para el usuario final, como parte de su activo y los conocimientos transferidos al sistema de instrucción y el sistema logístico de su integración a la plataforma; así como su mantenimiento.

Con la finalidad de llevar a cabo la producción por lotes o en serie de los prototipos exitosos procedentes de trabajos de ciencia y tecnología, se puede recurrir a diversas alternativas: Una de ellas es a través de la suscripción de convenios de cooperación mutua con empresas estatales y/o privadas. Otra, a través de

un proyecto de inversión pública, siguiendo los lineamientos establecidos en la normatividad vigente.

El futuro de la Innovación Tecnológica en la Marina

Actualmente, la Innovación Tecnológica en la Marina se encuentra en pleno proceso de crecimiento de todos los agentes de cambio. La Institución podrá conversar con la Comunidad Científica de las Universidades sobre temas concretos a desarrollar en forma conjunta para el corto, mediano y largo plazo. Un tratamiento similar tendrá que darse en la interacción con la Comunidad Industrial, en el caso de la ejecución de los proyectos de Desarrollo Tecnológico.

Es importante señalar que lo que busca la Institución con el SNCyT es reducir los elevados costos de los productos militares en el mercado internacional, que requiere para recuperar las Capacidades Intrínsecas Requeridas o mejorarlas, cuando sea posible, con los escasos recursos disponibles que asigna el Estado para mantener el Alistamiento de las Fuerzas Navales. Es una etapa lejana, que se tiene que describir y concretar gracias a la interacción de Usuarios e Investigadores, Comunidad Científica y Tecnológica Naval, Nacional e Internacional.

Recordemos que la Innovación Tecnológica permitirá soluciones tecnológicas a la medida de las necesidades de nuestras Unidades.

Referencias:

1 GIMBERT, XAVIER. *El enfoque estratégico de la empresa-principios y esquemas básicos.*

2 FERNÁNDEZ, RICARDO (2007). *Proyecciones del desarrollo tecnológico en la Marina de Guerra del Perú.* Revista de Marina, año 100, Nro. 3. Lima.4

Enlaces:

1. www.slideshare.net/.../innovacin-tecnolgica-presentation - Estados Unidos

Legislación peruana:

1. La Constitución Política del Perú, 1993
2. Los Objetivos de la Defensa Nacional.
3. La Ley del Ministerio de Defensa, Ley Nro. 27860.

4. El Decreto Supremo Nro. 032-2007-ED aprueba el Texto Único Ordenado de la Ley Marco de Ciencia, Tecnología e Innovación Tecnológica.
5. El Decreto Supremo Nro. 010-2004 DE/MGP, aprueba la creación de la Dirección de Investigación Científica y Desarrollo Tecnológico de la Marina, Agosto de 2004.
6. La Directiva Nro. 09 MINDEF VRD/B/02 "Para normar el desarrollo de las actividades de investigación, desarrollo e innovación tecnológica (I+D+I) en el sector Defensa", de fecha 13 de octubre de 2008.

Normatividad institucional:

1. La Política General de la Marina de Guerra del Perú (POLGENMAR-11108) - 2007.
2. Plan de Largo Plazo de la Marina de Guerra del Perú-"Plan Bicentenario" 2008-2021.
3. Ex-Directiva COMGEMAR Nro. 42-2002 "Para normar la creación de la Dirección de Investigación Científica y Desarrollo Tecnológico de la Marina" - Octubre de 2002.
4. Ex-Directiva COMGEMAR Nro. 55-05 "Para normar los procesos administrativos de los trabajos de innovación tecnológica de interés Institucional" - Diciembre de 2005.
5. La Directiva COMGEMAR Nro. 30-09 "Para normar el sistema de gestión de los trabajos de ciencia y tecnología de interés Institucional" - Mayo de 2009.
6. La Directiva DIMATEMAR Nro. 08-09 "Para establecer los procedimientos para inscribir en el sistema legal la propiedad intelectual de los proyectos navales exitosos de ciencia y tecnología" - Noviembre de 2009.
7. La Directiva DIMATEMAR Nro. 09-09 "Para normar los procesos administrativos de los trabajos de ciencia y tecnología de interés Institucional" - Noviembre de 2009.
8. La Directiva DIMATEMAR Nro. 10-09 "Para normar los procedimientos para la presentación, ejecución y seguimiento de los trabajos de ciencia y tecnología" - Noviembre de 2009.
9. Directiva COMGEMAR Nro. 07-10 "Para normar el Sistema de Inversión Pública a nivel Institucional" Febrero de 2010.



Proyectos exitosos de Innovación tecnológica a nivel mundial



Capitán de Fragata
LUIS DEL CARPIO AZÁLGARA

"La formulación de un problema es más importante que su solución."
Albert Einstein

Hoy en día la investigación, el desarrollo y la innovación, constituyen el medio principal para generar tecnología. Lograr la independencia tecnológica es clave para triunfar en los cada vez más competitivos mercados internacionales; es por esto que en el mundo existen muchas compañías e instituciones que invierten grandes sumas de dinero en el desarrollo de nuevas tecnologías.

La Marina de Guerra del Perú, acorde con esta tendencia, ha apostado por esta vía de desarrollo de sistemas propios, mediante la implementación del Sistema Naval de Ciencia y Tecnología y la creación de la Dirección de Investigación Científica y Desarrollo Tecnológico, logrando a la fecha buenos resultados.

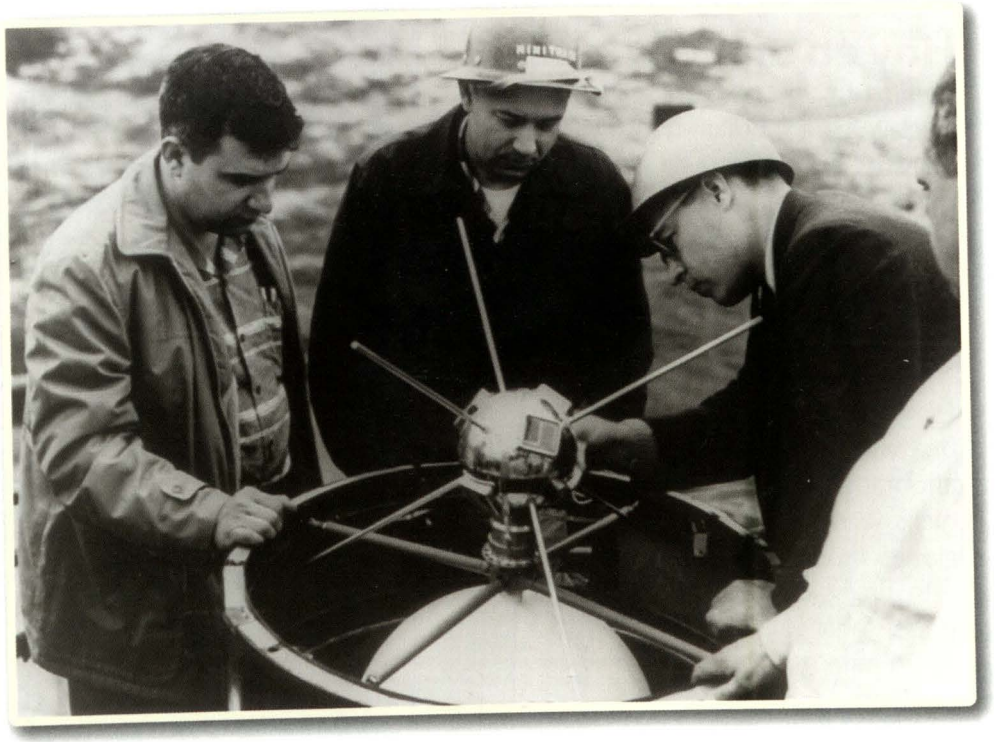
Es necesario tener entonces una visión de cómo se han afrontado los retos tecnológicos y cómo varias instituciones fueron creadas para este fin, y, de esa manera, poder forjar una idea y una visión para mejorar cada día nuestro ya formado Sistema de Investigación y Desarrollo.



Naval Research Laboratory: "I&D al servicio de la Defensa"

Una organización exitosa de investigación y desarrollo es el **Naval Research Laboratory** (www.nrl.navy.mil), creado en 1922 como resultado de la unificación del Navy Research, Development, Test and Evaluation Engineering facilities, y otras dependencias operativas.

Los emprendimientos de investigación se unificaron con la finalidad de optimizar esfuerzos y colaboración, a fin de efectuar un programa de investigación científica dirigido a las aplicaciones marítimas de nuevos materiales, técnicas, equipos, sistemas y tecnologías asociadas, en beneficio de las fuerzas operativas.



Compartiendo tecnología, esfuerzos y conocimiento para lograr avances científicos innovadores.

El Naval Research Laboratory tiene como misión:

- Iniciar y conducir una amplia investigación científica de naturaleza básica y prolongada en las áreas científicas de interés para la Marina.
- Conducir desarrollo exploratorio y de tecnología avanzada, derivada de los programas científicos apropiados.
- Desarrollar dentro de áreas de pericia tecnológica, prototipos de sistemas aplicables a proyectos específicos.
- Asumir la responsabilidad de la actividad de investigación y desarrollo de la Marina en las áreas de competencia.
- Efectuar investigación y desarrollo para otras actividades de la Marina y para otras agencias del Departamento de Defensa.
- Servir como actividad y soporte de la tecnología espacial y el desarrollo de sistemas espaciales.
- Servir como actividad principal para mapeo, desarrollo cartográfico y geodésico para la National Geospatial-Intelligence Agency.

Durante sus ochenta años de existencia podemos citar algunos de los desarrollos alcanzados por esta organización, los cuales abarcan una gran gama de áreas:

- **Sistema de Posicionamiento Global**

en la década de los años 60, desarrollaron los conceptos de un sistema de navegación que funciona alrededor del mundo las 24 horas, con cualquier estado de tiempo.

En 1973, con el satélite "Timation I", fue probado el concepto. Entre 1977 y 1979 se hicieron pruebas del sistema, en aire, tierra y mar, con los Navigation Technology Satellite II, obteniéndose exitosos resultados en precisión y performance.

En la actualidad el GPS constituye una revolución en la ciencia de la navegación.



- **Sistemas de Comunicaciones**

Desarrollo de de equipos de radio con control de frecuencia de cuarzo en los años 20.

La primera comunicación satelital en 1959, logrando establecer enlace entre Washington D.C. y Hawaii.

- **Sistemas de encriptación telefónica**

- **Sistemas de Radar**

Desarrollo del primer radar norteamericano instalado en el USS "New York", en 1939.

Invención del Duplexer, permitiendo el uso de una sola antena para transmitir y recibir.

Radar monopulso, desarrollado en 1943, y que sirvió en 1958 para guiar los primeros lanzamientos desde Cabo Cañaveral, siendo hoy en día una de las técnicas usadas en traqueo por su exactitud y relativa inmunidad a las contramedidas electrónicas.



Apostar por la investigación, tarea rentable que genera crecimiento profesional.

El radar Transhorizonte, desarrollado en 1955 y basado en transmisores de HF.

Desarrollo de los sistemas IFF en la década de los años 30, que permitía la identificación de aeronaves y buques propios. Una modificación de este es el ATCRBS, que es actualmente la base del sistema de control de tráfico aéreo.

- **Cohetería**

Valiéndose de 100 cohetes alemanes V-2 se desarrolló un programa de cohetería que tuvo como propósito realizar mediciones y fotografías a gran altitud.

Desarrollo de combustibles sólidos y líquidos para cohetes.

"Proyecto Vanguard" entre 1955 y 1959, con la finalidad de diseñar, construir, lanzar, poner en órbita y traquear un satélite con experimentos científicos.

Cuando la NASA se fundó en 1958, ingenieros y científicos de la NRL pasaron a ser el núcleo de desarrollo en investigación espacial.

- **Oceanografía y el entorno**

Robots submarinos de gran profundidad.

Meteorología con sondas y globos para mediciones atmosféricas.

Estudios del fenómeno de El Niño.

Mapeo del Fondo marino.

- **Materiales diversos**

Imanes permanentes.

Polvo químico para lucha contra incendios (1959).

Líquidos para neutralizar combustibles.

Líquido para neutralizar y prevenir mosquitos.

Detectores de explosivos.

Instituto Fraunhofer: "I&D al servicio de la industria"

En 1949 fue creado el Instituto Fraunhofer como una organización sin fines de lucro, que buscaba fondos en la industria para realizar trabajos de investigación y desarrollo.

Seis años después, en 1955, se crearon los primeros institutos con actividades en el campo de la defensa, lo que permitió el resurgimiento de sus Fuerzas Armadas y la aceleración de la recuperación económica después de la Guerra.



Joseph Von Fraunhofer (1787-1826)

En la década del 60 el instituto fue reconocido como la organización líder en Investigación aplicada en Alemania. Entre 1970 y 1974 se establece lo que se

denomina el "Modelo Fraunhofer", que obtiene el financiamiento para la investigación de la industria, y se convierte en la organización que viabiliza la colaboración entre gobierno y empresas en el campo de la investigación científica.

Su misión: **"Nosotros creamos innovaciones y las llevamos al mercado".**

La investigación académica que se realiza en los institutos es plasmada en tesis y trabajos que están ligados directamente a un contrato de la industria, lo que permite que los estudiantes obtengan no sólo conocimiento teórico, sino experiencia práctica, una prospectiva de carrera profesional excelente, además de oportunidades en la industria emergente; de esta manera, el Instituto impulsa a la industria alemana con innovaciones, aceptación de las tecnologías nuevas en la población, y logra la generación de nuevos científicos.

Hoy en día tiene 58 institutos en 40 localidades de Alemania, con un total de 12,500 personas, la mayor parte ingenieros y científicos, los cuales cuentan con un fondo de investigación de un billón de euros, de los cuales 900 millones provienen de contratos de investigación.

Apostar por la investigación y el desarrollo es una tarea rentable, ya que genera el crecimiento profesional, científico e industrial de un país.

Como se aprecia, el objetivo es generar conocimiento que sirva a la industria de la siguiente manera:

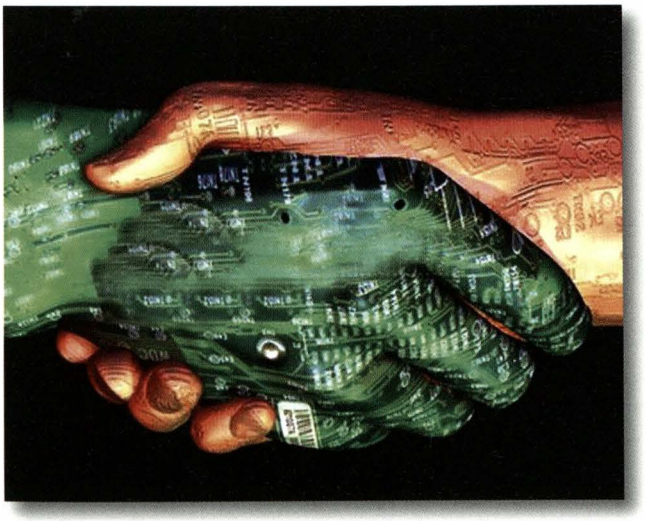
- **Investigación** orientada a la aplicación: transformar experticia científica en aplicaciones de uso práctico.
- **Entrenamiento** concentrado en la práctica: complementando los estudios de de los estudiantes de las universidades con una oportunidad de desarrollar habilidades y destrezas requeridas para una carrera en la industria.
- **Ciencia al servicio de la industria:** muchas compañías están localizadas cerca a los Institutos; algunas de ellas formadas por antiguos empleados de las mismas, logrando colocar al Instituto como el líder de generación de patentes en Alemania.
- **Soporte** de Alemania como localidad industrial: ha logrado que Alemania se convierta en centro industrial.

Desde su creación ha contribuido a desarrollar:

- Materiales inteligentes —fibras piezoeléctricas que cambian de tamaño con voltaje aplicado y que pueden convertirse en sensores—.
- Nuevas técnicas en análisis de materiales.
- Laboratorios bioquímicos miniaturizados.
- Diodos LED orgánicos encapsulados en láminas, lo que permitirá el desarrollo de display flexibles y la nueva generación de sistemas de iluminación.
- El nuevo documento de identidad electrónico.
- El formato MP3 de compresión de audio.
- Robótica avanzada.

El aporte de esta Institución ha permitido que Alemania se convierta en líder en las siguientes áreas:

- Tecnología ambiental.
- Tecnología óptica (líder en el área de laser).
- Biotecnología.
- Nanotecnología.
- Tecnología de baterías de ion – litio para la industria automotriz.



Creando la necesidad de generar tecnología propia para un desarrollo sostenible y productivo.

Consideraciones de Investigación y Desarrollo



Apostar por la investigación y el desarrollo es una tarea rentable, ya que genera el crecimiento profesional, científico e industrial de un país.

De muchas de las investigaciones realizadas para un determinado proyecto militar, se han obtenido productos y sistemas que hoy benefician a toda la humanidad, como el radar, el GPS, la internet, las comunicaciones satelitales, entre otros.

En el Perú, el nivel de las universidades e institutos se ha elevado considerablemente en estos años y se ha creado una necesidad de generar tecnología propia acorde con el crecimiento económico del país.

Es necesario, entonces, implementar un sistema de investigación y desarrollo sostenible y productivo, para lo cual podemos tomar de los modelos presentados algunas sugerencias:

- **Efectuar búsqueda de talentos científicos** en los centros de instrucción en cada campo tecnológico —una especie de catastro de profesionales que puedan apoyar en áreas específicas en la realización de proyectos—.
- **Efectuar un trabajo de reestructuración educativa** que permita formar nuevos ingenieros y científicos con habilidades necesarias para la innovación y el desarrollo tecnológico.
- **Crear las condiciones** necesarias para el desarrollo profesional en este campo por tiempo considerable —ya que un factor muy importante en la investigación es la continuidad, sobre todo cuando los proyectos son complejos y tienen por su naturaleza una duración prolongada—.
- **Unir esfuerzos** compartiendo conocimientos y efectuando desarrollos conjuntos entre institutos armados y centros de instrucción.

Formación profesional y científica

Lo anteriormente descrito evidencia que es muy importante propiciar una formación profesional integral de los futuros ingenieros y científicos, acorde con las tecnologías emergentes y las exigencias de la industria. Para ilustrar con un ejemplo lo anteriormente señalado, comparto una anécdota que refleja cómo es formado un ingeniero en Alemania.

El ingeniero peruano y el cubo de bronce

Mi padrino de confirmación estudió ingeniería mecánica en Alemania en la década de los años 60, siendo obligatorio, previo a los estudios universitarios, que los estudiantes efectúen prácticas pre-profesionales. Por ejemplo, los que desean estudiar medicina, deben realizar prácticas como ayudantes de enfermería; los futuros ingenieros como ayudantes de taller.

Es así que el futuro ingeniero tenía que efectuar prácticas en alguna fábrica alemana, gracias a lo cual mi padrino encontró un puesto como practicante en la compañía Krauss Maffei Gmbh, reconocida por el desarrollo de trenes y tanques de combate como el Leopard.

El primer día en la firma fue asignado al taller de fundición y metalmecánica, presentándose al Técnico Maestro, el cual le asignó su primera tarea: le entregó un pedazo de bronce y le dijo que tenía que hacer un cubo de 3 cm de lado, pero con la salvedad de que no debía utilizar ni la fresadora ni ninguna herramienta eléctrica: todo tenía que ser hecho con limas y sierras.

> Una manera de que el país logre un avance sostenible en tecnología es unir esfuerzos compartiendo conocimientos y efectuando desarrollos conjuntos entre institutos armados y centros de instrucción

Después de muchas horas de trabajo presentó el cubo; el alemán saco de su bolsillo un vernier y lo midió, detectando un error de un milímetro en una de las caras, por lo que le dijo que estaba mal y tenía que hacer otro, entregándole un nuevo pedazo de bronce para el siguiente cubo.

De esa manera, cada día dedicaba horas y horas a hacer el cubo. Al presentarlo por segunda vez, el alemán detectó otra falla y acto seguido le entregó una nueva pieza de bronce para el siguiente cubo. Después de varios cubos, las medidas eran las correctas y el técnico alemán asintió con la cabeza y le asignó la siguiente tarea.

Esta vez tenía que hacer una perforación en una de las caras para que entrara sin esfuerzo un tornillo; nuevamente le recordó que no podía usar el taladro eléctrico: todo tenía que ser efectuado con el uso de tarraja. Una vez iniciada la perforación, en una mala maniobra se rompió la broca y quedó incrustada en el cubo.

Al preguntarle al técnico si podía hacer el orificio en otra cara del cubo recibió como toda respuesta un nuevo pedazo de bronce: otra vez tenía que hacer un nuevo cubo. Después de varios intentos más, pese a que el tornillo entraba bien, el técnico alemán midió la profundidad del orificio y le dijo: "Te quedó muy largo".

El futuro ingeniero se preguntaba qué tipo de máquina utilizarían esos cubos de bronce que exigían tal precisión. Después de casi veinte cubos se presentó al técnico y le dijo: "El cubo está listo y se puede introducir a mano el tornillo que me entregó".

El alemán verificó con el vernier las medidas del cubo, así como el orifico para el tornillo, y sonriendo le dijo: "Muy bien, te regalo el cubo, ahora ya sabes lo que es la excelencia en el trabajo".

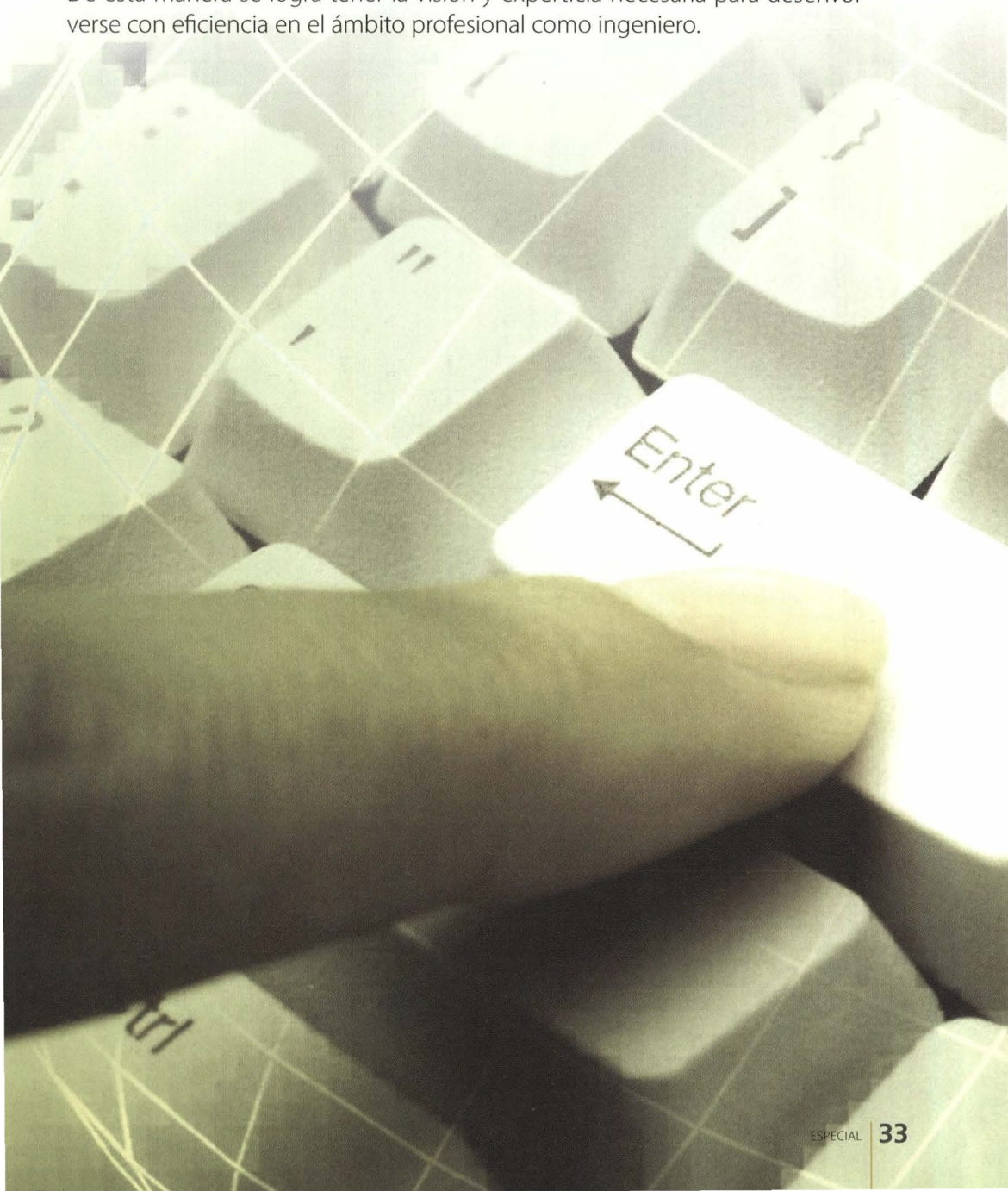
Después de esa experiencia estuvo practicando en las diferentes áreas de la fábrica e inició sus estudios de ingeniería.

Al finalizar la carrera buscó nuevamente prácticas, pero ya como ingeniero graduado y logró un puesto en la BMW, donde pudo apreciar cómo se desarrollaban y mejoraban los automóviles; cada día un auto de la línea de producción era sacrificado en un área de pruebas, siendo estrellado contra objetos para mejorar el diseño.

La Marina de Guerra del Perú, acorde con esta tendencia, ha apostado por esta vía de desarrollo de sistemas propios, mediante la implementación del Sistema Naval de Ciencia y Tecnología y la creación de la Dirección de Investigación Científica y Desarrollo Tecnológico, logrando a la fecha buenos resultados.

Este es el reflejo de cómo es la preparación de un ingeniero en Alemania: prácticas pre-profesionales, instrucción teórico práctica en la universidad y prácticas al final de la carrera, contando con el compromiso de la industria alemana que contribuye en la preparación de profesionales.

De esta manera se logra tener la visión y experticia necesaria para desenvolverse con eficiencia en el ámbito profesional como ingeniero.

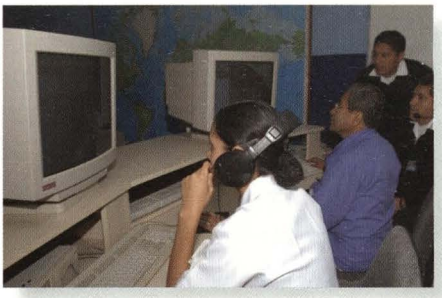




Simulación para entrenamiento en gestión de crisis



Capitán de Navío
LUIS R. ADAWI CÁCERES



Entrenamiento de gestión de crisis.

La simulación entendida, en términos generales, como el proceso de diseñar un modelo de un sistema real con el fin de comprender su comportamiento y proponer diferentes estrategias para realizar la operación de este, data del año 1940, cuando en el Proyecto Manhattan los científicos John Von Neuman y Stanislaw Ulam[1] resolvieron problemas de reacciones nucleares, empleando la "simulación Montecarlo", cuya solución experimental sería muy costosa y el análisis matemático demasiado complejo.

Es así que, a partir de tal experiencia en el empleo de métodos de simulación, para obtener los resultados esperados con un mayor grado de seguridad, se aplicó la experimentación, prueba de procesos y actividades del ser humano, con el objeto de preparar a la persona humana en la consumación del proceso particular, así como el de asegurar la obtención del éxito esperado en el proceso final.

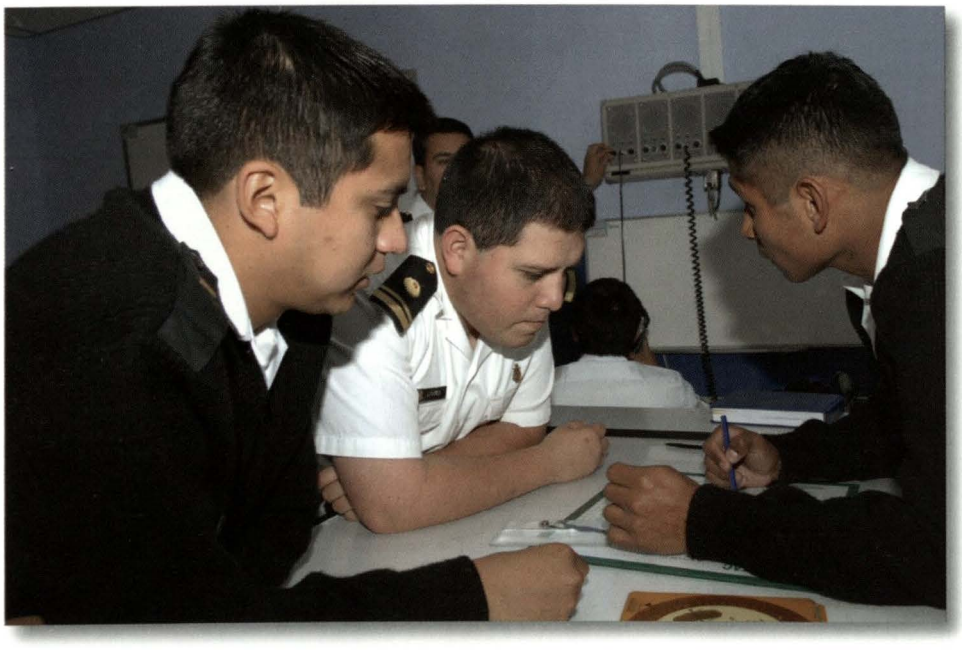
La principal, y tal vez primigenia, aplicación de la simulación se encuentra en el ámbito militar, dada la naturaleza de las operaciones militares, las cuales concentran un mayor riesgo de lesiones y de pérdidas humanas, así como de gasto logístico y de degradación de material. El propósito que persigue la

simulación militar es el de asegurar alcanzar el éxito esperado de una misión al costo estimado y, complementariamente, poder ejecutar correctamente las operaciones pertinentes para el cumplimiento de la misión.

La simulación en tal ámbito tiene diferentes clasificaciones; por un lado tenemos la simulación en vivo, aquella que implica el despliegue real de recursos humanos y materiales dentro de un área de operaciones seleccionada para el entrenamiento; siendo este tipo de simulación la más cercana a lo real.

Por otro lado, y con un menor grado de realismo, están la simulación virtual, la simulación constructiva y la simulación constructiva-distribuida. En términos generales, estos tipos de simulación emplean sistemas tecnológicos basados en computadoras y ejecutados en aplicativos de software, los que cuentan con mayor o menor grado de realismo en función de la complejidad del desarrollo del sistema.

La diferencia entre estos tipos de simulación radica en que el virtual emplea representaciones físicas del sistema o del equipo en el cual se requiere entrenar a la persona, tales como simuladores de vuelo por ejemplo, la simulación constructiva emplea redes de computadoras, diferenciándose del tipo virtual en que



La simulación militar ejecuta correctamente las operaciones para el cumplimiento de la misión.

el simulador espera una respuesta de la persona humana para poder materializar una determinada acción.
La mayor aleatoriedad con la cual hayan sido programados estos sistemas será directamente proporcional al mayor grado de realismo que pueda resultar del proceso emulado.

La simulación constructiva-distribuida se diferencia de la anterior, debido a que se interconectan sistemas de simulación emulados con sistemas de simulación virtuales y con los sistemas reales, así como se puede contar con estaciones de simulación externas. Este tipo de simulación es el más avanzado que existe.

> "Definiremos crisis, como un evento que se presenta en forma inesperada, el cual afecta las principales actividades de una empresa dificultando el logro o mantenimiento de los objetivos trazados por la empresa."

Como mencionáramos líneas arriba, la simulación se aplica para la prueba y entrenamiento de procesos, así como para la toma de decisiones. Para lo primero se emplean exclusivamente las clasificaciones de simulación antes mencionadas; empleándose para la toma de decisiones la simulación constructiva-distribuida como herramienta más avanzada, así como los clásicos juegos de guerra y las relativamente nuevas simulaciones tipo seminario, ya sea presencial o vía web. Siendo la del tipo seminario, la de mayor aplicabilidad para el entrenamiento en gestión de crisis.

En el presente artículo nos centraremos específicamente en la simulación para el entrenamiento de gestión de crisis, como aquel evento que puede paralizar la actividad productiva de una empresa. Igualmente trataremos sobre el diseño de ejercicios de simulación de crisis, así como propondremos una forma de organización para la ejecución de este tipo de entrenamiento, basado en la propia experiencia del autor en el diseño de escenarios, conducción y evaluación de ejercicios de simulación.

Para lograr el más claro entendimiento tomaremos algunos conceptos sobre crisis, la importancia del planeamiento, entre otros conceptos, como soporte teórico a la propuesta contenida en el presente artículo.

Las crisis, por qué se presentan y cómo enfrentarlas

Consultando el Diccionario de la Real Academia Española[2], podemos leer diferentes conceptos sobre la palabra crisis, de los cuáles tomaré dos que se adecúan mejor a la concepción de crisis que trataremos en el presente ensayo: «Momento decisivo de un negocio grave y de consecuencias importantes», «situación dificultosa o complicada».

La etimología de la palabra crisis[3] proviene del vocablo griego **κρισις** (krisis) el cual emana del verbo **κρινειν** (krinein), que significa "decidir" o "juzgar"; es decir que etimológicamente el vocablo crisis estaría asociado con análisis y decisión.

Basado en lo antes mencionado, y enfocándonos en el objeto del presente artículo, definiremos crisis como "un evento que se presenta en forma inesperada, el cual afecta las principales actividades de una empresa dificultando el logro o mantenimiento de los objetivos trazados por la empresa", requiriendo de un proceso especial de análisis y toma de decisiones para poder resolver el evento, continuar o recuperar las normales actividades de la empresa.
Al tratar una crisis como un evento inesperado, la gerencia general de toda empresa se encuentra obligada a determinar qué eventos podrían poner en



Grupo de control Cedeyac.

riesgo las actividades productivas y, por ende, la supervivencia de la empresa, así como a idear y comunicar la forma en que serían restablecidas las actividades o, lo que es lo mismo, cómo se ha de resolver el inesperado evento, centrado en que deje de constituirse en un problema para la actividad de la empresa.

Los análisis prospectivos, los planes de continuidad, así como el conocimiento de la información actual que pueda afectar algún proceso de la empresa, entre otras herramientas gerenciales, son las que ayudarán a detectar oportunamente la crisis y sobre todo a resolverla exitosamente en el más breve plazo y al mínimo de costo posible.

La resolución exitosa de una crisis debe ser entendida como el restaurar el estado de operación normal de la empresa y reducir al mínimo posible el daño que puedan sufrir los procesos operativos de la empresa.

> "Al tratar una crisis como un evento inesperado, la gerencia general de toda empresa se encuentra obligada a determinar qué eventos podrían poner en riesgo las actividades productivas y, por ende, la supervivencia de la empresa."

La gestión de crisis, también llamada administración de crisis o manejo de crisis, se encarga precisamente de la resolución de la crisis en términos favorables para las expectativas de la empresa. Según sostiene Wigodski (2007:2): «La gestión de crisis consiste en contar con la capacidad para reconocer y actuar frente a las señales que anticipan una situación perjudicial para la empresa».

Coincidiendo con lo que sostiene Enrique Alcat, consultor y conferencista español, autor del best seller intitulado ¿Y ahora qué? Claves para gestionar una crisis y salir fortalecido, las crisis no deben ser afrontadas por una sola persona; deben de ser gestionadas por un grupo de gestión y respuesta ante crisis. Tal grupo de crisis debe estar conformado al menos por un directivo de la empresa, por un abogado y un relacionista público especializado en trato con la prensa.

Las crisis en una empresa pueden presentarse por diversas razones; tomando la clasificación de crisis dada por Wigodski (2007), podemos mencionar las siguientes clasificaciones de escenarios:

- **Producidos por ataques de agentes externos**
  Una empresa de la competencia, rumores mal intencionados, delincuencia, ataques informáticos, contaminación de productos, terrorismo, o guerra con otro Estado.
- **Producidos por ataques de agentes internos**
  Sabotaje o boicot de algún miembro de la empresa por venganza, paralización de actividades por huelga de operarios, accidente...etc...
- **Producidos por accidentes a causa de fenómenos naturales**
  Terremoto, tsunami, inundación por lluvias, entre otros.
- **Producidos por incidentes involuntarios** en algún proceso de la empresa (incendios, error técnico, falla o demora en la ejecución de algún proceso de la empresa)

Los equipos, grupos o comités de crisis se deben organizar para afrontar todos estos escenarios; es decir, deben de contar con las competencias requeridas para poder gestionar con éxito las crisis en cada uno de los escenarios posibles correspondientes a las actividades de su empresa y a la realidad del entorno en el cual se opera.



Existen empresas, sobre todo aquellas de países más desarrollados, que cuentan con comités de crisis permanente, los que tienen como labor principal el crear condiciones adversas que paralicen la actividad de la empresa.

Cómo es lógico, estos eventos que nacen en la mente del comité de crisis no son implementados directamente para probar el proceso real, por el riesgo que ello implicaría, sino que les sirven para analizar las condiciones o situaciones en las que la empresa se vería gravemente afectada en su productividad, y determinan luego qué es lo que se debería hacer para superar el evento pernicioso que hipotéticamente generó la crisis.

Prevención y preparación para una crisis

Alcat, en una entrevista efectuada por Francisco Viñals[4], opina que las crisis mal gestionadas pueden ser nefastas, evidenciando que lo peor cuando se presenta una crisis es no afrontarla oportuna y eficientemente. Al respecto, sostiene que: «Hay dos crisis en una crisis, la crisis en sí misma y la crisis de cómo se gestiona».

La organización para la gestión de una crisis debe de ser establecida con anterioridad a la presentación de crisis alguna, esto evita que se genere la segunda crisis referida por Alcat. Asimismo, la existencia de un plan de contingencia o plan de continuidad, diseñado para ejecutarse cuando se presente una determinada crisis, ayuda para el mismo propósito de crisis dentro de una crisis.

La prevención y preparación son los procesos obligados a implementar para evitar que se presente una crisis mayor por ignorancia y falta de preparación para afrontarla. La falencia de estos procesos permanentes en toda empresa que se desea gestionar con éxito, hará que los resultados de por sí perniciosos de toda crisis, se vuelvan catastróficos por falta de reacción y conocimiento de cómo llevar la crisis hacia los resultados de éxito esperado.

Tomemos un ejemplo clásico para entender la diferencia entre estar y no estar preparado.

"La prevención y la preparación son los procesos obligados a implementar para evitar que se presente una crisis mayor por ignorancia y falta de preparación para afrontarla."

Pensemos por un momento en un apagón (corte del fluido eléctrico) en nuestra casa ¿Qué es lo primero que se nos viene a la mente en medio de la repentina e inesperada oscuridad? Algunos reaccionaremos saliendo hacia el exterior, para ver si el corte es general o sólo en nuestro hogar; otros pensaremos que un fusible debe de haberse quemado; algunos otros podrán pensar que alguien bajó la llave general de la caja de conexión eléctrica. Debe notarse que para ejecutar cualquiera acción que solucione la posible causa del problema, se requiere de una acción inmediata: conseguir una linterna.

> "Las empresas que nunca han tenido 'apagones' normalmente son las que menos piensan en tener 'linternas y pilas."

Preguntémonos ahora, ¿cuántos de nosotros tenemos una linterna en casa? ¿Sabemos dónde está? ¿Tendrá pilas o baterías? ¿Funciona la linterna? ¿Qué tan potente es el haz de luz como para iluminarnos el camino hacia la posible solución pensada? ¿Alguna vez hemos probado oscurecer nuestra casa y caminar iluminando con la linterna, para medir la fuerza del haz de luz?

La diferencia entre aquellos que conocen y pueden responder afirmativamente a todas las preguntas, y aquellos que no, es la diferencia entre los que se encuentran preparados y los que no se encuentran preparados.

En nuestra analogía aplicada a la empresa, el corte repentino e inesperado de fluido eléctrico representa la crisis. La linterna, el conocimiento de su ubicación, operatividad y eficiencia, así como las posibles soluciones a aplicar para resolver el problema, constituyen la preparación y prevención para una crisis.

Imagínense ahora, rememorando tiempos funestos de nuestra historia, si es que en la época de atentados terroristas —cuando teníamos 'apagones' casi 10 veces a la semana—, en alguna casa faltaban linterna y pilas. En esa época, estimo que en cada hogar existía una linterna y en la caja de herramientas o en el cajón de la mesa de noche había pilas de repuesto. Y, por si fuera poco, en la alacena había velas y fósforos. Creo que en esa época las personas llevaban linternas en sus bolsillos y carteras.

La diferencia de probabilidad de ocurrencia de apagones no programados en los años 80 y 90 con los de este siglo, es abismal. Sin temor a equivocarnos podríamos afirmar que es casi nula en estos tiempos, comparado con todos los días en la época anterior. Tal diferencia es la analogía entre una empresa que

tiene mayor probabilidad de ocurrencia de eventos que puedan generar crisis, y aquellas en donde todo es relativamente perfecto, no habiendo ocurrido nunca un evento que pueda generar una crisis. Como es lógico, las empresas que nunca han tenido 'apagones', normalmente son las que menos piensan en tener 'linternas y pilas'.

Alcat (2009:64), en su artículo titulado ***"¿Crisis? Sí, gracias",*** manifiesta al respecto:

> *"Me siento plenamente convencido de que las empresas que estén preparadas y cuyos directivos invierten en formación y comunicación de crisis, serán capaces de afrontar cualquier contingencia mucho mejor que las que no lo están. Y, desgraciadamente, la inmensa mayoría de nuestras empresas no sólo no están preparadas sino que siguen pensando que las crisis les ocurren a otras y nunca a ellas o, en el mejor de los casos, que cuando tengan una contingencia grave ya verán en ese momento lo que deben hacer. Gravísimo error como punto de partida".*

Podemos sostener que una empresa eficientemente gestionada hacia el éxito, será aquella que tiene un grupo o comité de crisis permanente, que ha estudiado prospectivamente los diferentes escenarios que podrían afectar la productividad y existencia de su empresa, que ha establecido una organización y también estrategias para actuar en el caso de presentarse una crisis en cualquiera de los escenarios determinados, y que ha capacitado y entrenado a sus ejecutivos para afrontar una determinada crisis.

Ejercicios de simulación para la gestión de crisis

La teoría antes comentada nos ha permitido entender la importancia de la preparación con anterioridad a la presentación de una crisis, así como la importancia de su gestión eficientemente organizada y oportuna para mitigar los efectos devastadores de la crisis presentada.

La planificación previa, la prospección para determinar los probables escenarios, la designación de grupos o comités para gestionar la crisis, así como los seminarios informativos para el personal de la empresa, son quizás las tareas más fáciles de ejecutar en una empresa que gerencia hacia el éxito. Constituye mayor dificultad la prueba de los planes, el entrenamiento de la organización

planteada para gestionar la crisis, así como la evaluación de los efectos que produciría el evento pernicioso por presentarse. Estos procesos críticos son ejecutados a través de los ejercicios de simulación de crisis.

Los ejercicios de simulación para gestión de crisis se inician con el diseño del escenario, para lo cual se deberá tomar conocimiento de los escenarios prospectivos determinados por la empresa y las estimaciones sobre los efectos de la materialización de estos.

Con esta información se diseñará un escenario que podría traer problemas graves para la productividad de la empresa, e inclusive que podrían hasta paralizarla o, en un extremo catastrófico, llevarla a la incapacidad para continuar existiendo como tal.
El ejercicio de entrenamiento o juego de crisis, como lo llamaremos a partir de estos momentos, desde la óptica de conducción comprende la implementación del escenario y la implementación de entradas laterales, pensadas para ir "escalando" los eventos hacia la manifestación de la crisis, y el aumento gradual de la gravedad de eventos para incrementar el problema a los participantes.

El objeto de todo juego de crisis deberá ser el que esta se manifieste, inyectando problemas para incrementar el grado de dificultad en el proceso de toma de decisiones de los participantes. Otra de las intenciones que deben considerar los que conducen el juego, es la de generar problemas internos hacia el grupo que se está entrenando, para ocasionar la desarticulación de la organización y desintegración de la armonía de trabajo; el objetivo es probar la capacidad de liderazgo de los que dirigen los grupos de gestión de crisis.

¿Cómo organizar los ejercicios de simulación de gestión de crisis?

Todo ejercicio de simulación de este tipo debe contar con diferentes grupos o equipos, organizados, por un lado, para el diseño del escenario, conducción, control y evaluación del ejercicio, y por otro lado, con grupos de participantes que serán los que se entrenen en la gestión exitosa de la crisis.

El grupo de Dirección del Juego, debe estar conformado por un gerente de mando superior, si es posible el Gerente General o algún miembro del Directorio de la empresa, conjuntamente con un grupo de gerentes o ejecutivos que cuenten con las especialidades necesarias para poder determinar

y diseñar el escenario ideal para los objetivos que se persigan en el juego; en caso de existir un estudio prospectivo, es importante, de ser posible, que en el grupo de Dirección participen algunos miembros del equipo que efectuó tal prospección.

El grupo de Conducción y Evaluación del Juego, será responsable de la ejecución y conducción del juego, de la implementación de las entradas laterales, de la personificación de los roles de los medios de prensa, así como de otras instituciones, empresas u organizaciones que no estén siendo representadas por el grupo de participantes que se está entrenando.

> "La resolución exitosa de una crisis debe ser entendida como el restaurar el estado de operación normal de la empresa y reducir al mínimo posible el daño que puedan sufrir los procesos operativos de la empresa."

Para la función de evaluación es deseable que se cuente con expertos en los procesos y áreas que se están afectando con el escenario de crisis.
Como parte de este grupo se deberá designar como mínimo un facilitador por cada grupo participante del entrenamiento, el cual ha de cumplir doble función: la de apoyo y guía para el entendimiento del escenario y entradas laterales, incluyendo el apoyo a la materialización de las entradas laterales, y la función de evaluación del desempeño de cada uno de los participantes y del grupo en sí.

El grupo de participantes lo constituyen los ejecutivos que se están entrenando, es decir, los jugadores, en términos simples. Los grupos que se conformen deben ser coherentes con el escenario de crisis que se está aplicando, de tal forma que sus competencias integrales colaboren con el objeto del juego de crisis, así como que el número de efectivos sea el suficiente para poder cumplir los roles exigidos por el escenario.
Si la disponibilidad de ejecutivos lo permite, se deberá buscar la conformación de más de un grupo, los cuales, en forma aislada, gestionarán el mismo escenario de crisis; esta práctica ayuda mucho en el proceso de evaluación comparativa de las decisiones tomadas por grupos diferentes sobre eventos similares.

El grupo de prensa tiene un rol importante dentro del juego de crisis, debido a que, como mencionáramos anteriormente, permite entrenar a los líderes en

las declaraciones ante la opinión pública, siendo lo más importante de esto el manejo de la información sobre la crisis que es vertida hacia afuera de la empresa.

La experiencia en el mundo real ha evidenciado que mentir u ocultar información sin una necesidad mayor justificable, es lo peor que se puede hacer, dado que al saberse la verdad o conocerse la información por consulta a otras fuentes, la crisis se puede volver inmanejable.

El grupo de prensa también ayudará a crear un ambiente de mayor realismo al juego, dado que generarán notas de prensa y titulares ante las declaraciones vertidas por los participantes, así como la información que puedan determinar producto de las entrevistas que se efectúen.

A modo de conclusión

Como hemos podido revisar, la gestión de crisis es un proceso importante dentro de toda empresa que tiene intenciones de gerenciar en su desarrollo hacia el éxito; requiere de una organización especialmente creada y dedicada a la evaluación de los escenarios de crisis y a la gestión exitosa de las crisis que podrían presentarse. Tal organización, en las empresas más desarrolladas, se denomina comités de crisis y tienen funciones permanentes y dedicadas al proceso integral de gestión de crisis, desde su fase de preparación, planificación y entrenamiento, hasta su fase de gestión de crisis reales presentadas.

Como parte de la antes referida organización, se propone la implementación de juegos de crisis, los que comprenden ejercicios de simulación para el entrenamiento en la gestión de estas.

Estos juegos de crisis permitirán probar la efectividad de la organización para la crisis, evaluar la afectación del escenario en una crisis real, determinar las necesidades de reorganización o modificación de procesos para evitar que las crisis lleguen a la catástrofe empresarial, entrenar a los gerentes en la declaración a los medios de prensa, entrenar a la organización en el manejo de la información durante la crisis, y de tal forma evitar que la crisis genere una nueva crisis por fallas en la gestión, hecho que llevaría la crisis a una catástrofe ni bien se vea esta manifestada.

Bibliografía:

1 ALCAT, E. (2009). "¿Crisis? Sí, gracias". Manager Business. Nro. 34, Oct-Dic, pp. 64-66. España.

2 WIGODSKI, T. (2007). "Gestión de crisis: nuevas capacidades para un mundo complejo". Documento de trabajo Nro. 93 Universidad de Chile.

Referencias:

1 John Von Neumann Matemático Húngaro-EEUU. Stanislaw Ulam matemático polaco; se les atribuye la invención del "método de Montecarlo" para la estimación de resultados de variables aleatorias a partir de resultados estadísticos de la repetición de pruebas. Fueron parte del grupo de científicos que participaron en el "Proyecto Manhattan", cuyo objetivo era el diseño y construcción de la bomba nuclear usada en la II Guerra Mundial.

2 RAE. (s/f) Diccionario de la lengua Española, 22va. Edición, definición de crisis. Recuperado el 3 nov. 2010 de http://buscon.rae.es/draeI/SrvltConsulta?TIPO_BUS=3&LEMA=crisis.

3 El castellano.org (2007). Etimología: el origen de las palabras. Recuperado el 3 noviembre 2010 de http://www.elcastellano.org/palabra.php?id=1558.

4 Laboris.net (s/f). Entrevista de Francisco Viñals a Enrique Alcat, tema: Las consecuencias de una crisis mal gestionada pueden ser nefastas. Disponible en http://www.laboris.net/Static/em_opinion_enrique-alcat.aspx.




87-3034
WA

Medios aéreos embarcados y la obtención de inteligencia operativa:

Vehículos aéreos no tripulados, una alternativa de solución para América Latina



Capitán de Corbeta
ROBERTO JAVIER VARGAS SALAS



Introducción

El avance tecnológico nos transportó en un espacio de tiempo relativamente pequeño a un mundo dominado por quien, valga la redundancia, domina la información. Los avances en el campo del comando y control fueron extraordinarios: los llamados sistemas de comando y control fueron evolucionando hasta convertirse en sistemas de comando, control, comunicaciones, computación, Inteligencia, vigilancia y reconocimiento.

La obtención de Inteligencia no se reduce a periodos determinados, conflictos o situaciones de crisis, sino a un trabajo continuado en el tiempo.

La Inteligencia en un mundo globalizado puede estar al alcance de muchos. Ello nos obliga, sobre todo en el aspecto tecnológico, a estar delante de aquellos que podrían eventualmente volverse una amenaza.

Todas las Armadas del mundo no tienen duda de que la Inteligencia es un elemento de poder, tanto en paz como en guerra, que nos permite diseminar y analizar la información relevante que contribuirá al éxito de la operación. Con la obtención y la posesión de Inteligencia pretendemos conseguir un conocimiento de las actividades, capacidades e intenciones de posibles adversarios, para situarnos en una posición de ventaja con relación a ellos.

Los últimos conflictos, entre otras enseñanzas, nos mostraron el grande peso que tiene hoy día la opinión pública, donde las políticas de "cero bajas" y mínimos daños colaterales hacen de la Inteligencia un bien aun más preciado, tal como lo indica el Tratado de Maastrichq[1]

La evolución en el campo de las operaciones trajo nuevas misiones, como las de mantenimiento e imposición de la paz, así como de gestión de crisis, en muchos casos a distancias extremadamente lejanas del territorio nacional.

> "La obtención de Inteligencia no se reduce a periodos determinados, conflictos o situaciones de crisis, sino a un trabajo continuado en el tiempo. "

Como consecuencia, las Armadas de diversos Estados decidieron potenciar su capacidad de proyección del poder naval, proyección que claramente quedaría limitada si no tuviésemos los medios aéreos embarcados, pues aumentan las capacidades de una fuerza naval en áreas de reconocimiento, apoyo a la Infantería de Marina, vigilancia y adquisición de objetivos, evaluación de daños, relay de comunicaciones y guerra electrónica.

Las unidades que son creadas para realizar operaciones de ayuda humanitaria, de gestión de crisis, y de mantenimiento o imposición de la paz, deben estar listas para hacer frente a cualquier contingencia, y ser capaces de minimizar los daños propios y los colaterales producidos por esas operaciones.

Hoy día el avance tecnológico mundial nos obliga a contar con elementos tecnológicos modernos; en el campo de la Inteligencia, son dos los protagonistas de esta evolución: los satélites y los vehículos aéreos no tripulados. (Unmanned Aerial Vehicle - UAV)[2]

Las unidades navales son siempre las primeras en llegar a la escena de acción, y por eso es considerado necesario que dispongan de medios propios para la obtención de Inteligencia. Éstas pueden ser unidades aéreas tripuladas o no tripuladas.

Burgess (2009) publicó las palabras del Almirante William Shannon, Jefe del Programa del UAV y Armamento de la Marina de los Estados Unidos de América (en adelante, abreviaremos EE. UU.), con respecto a la operación de vehículos aéreos no tripulados durante las primeras pruebas del UAV Fire Scout, producido por la Northrop Grumman:

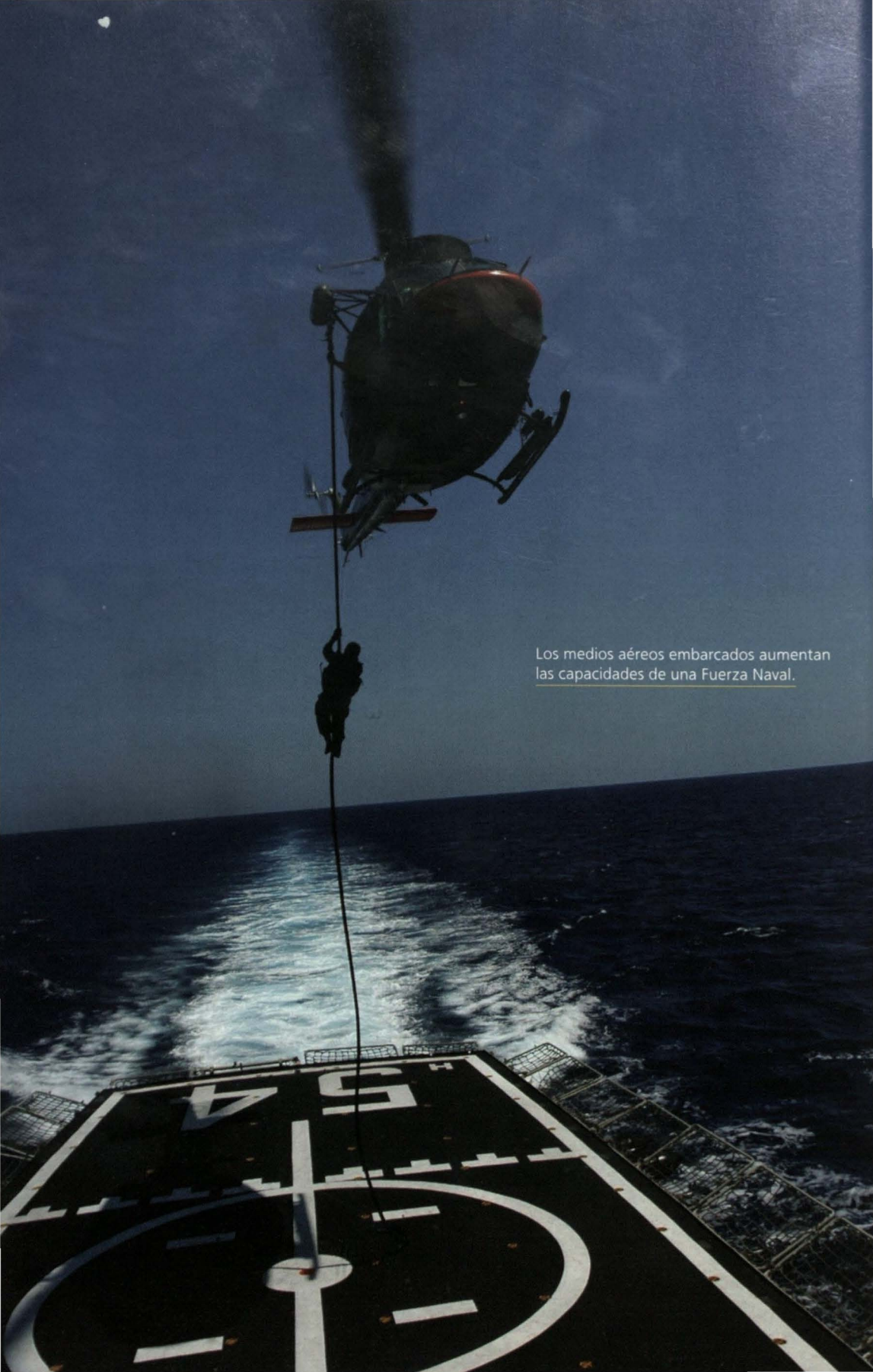
> *"Esperamos lograr muchas lecciones con el empleo operacional de los nuevos UAV. Esta será una excelente oportunidad de trabajo a través de la cual incorporaremos en un mismo teatro de operaciones aéreas aeronaves tripuladas y no tripuladas".*

En el mismo artículo antes mencionado, Chuck Wagner, portavoz del Programa Naval de Armamento y Vehículos No Tripulados, mencionó:

> *"Los UAV en servicio incrementarán el número de nuestras aeronaves, en adición a realizar los trabajos difíciles y peligrosos a un costo muy inferior al efectuado por las aeronaves orgánicas tripuladas, las mismas que ahora podrán realizar misiones más apropiadas.*



Los UAV permiten reducir significativamente el número de bajas en un conflicto armado.



Los medios aéreos embarcados aumentan las capacidades de una Fuerza Naval.

Capitalizando el potencial de los UAV, Owens (1995) indicó: "[...] los UAV están introduciendo la mayor transformación en términos de empleo operacional de las unidades de superficie, que verán extendidas sus capacidades de detectar y traquear contactos".

El presente artículo busca demostrar la importancia del desarrollo y utilización de vehículos no tripulados (UAV) en las Armadas latinoamericanas, apoyado en el actual avance tecnológico disponible en el mundo y en la diversidad de medios militares existentes, considerando que quien sea capaz de explorar con mayor rapidez y de forma eficaz el teatro de operaciones, logrará información de Inteligencia crucial para vencer la guerra.

Con la utilización de medios aéreos embarcados y su adecuada exploración y difusión, será posible mejorar sustancialmente, en tiempo y calidad, las decisiones tomadas por las autoridades políticas y militares en favor del propio Estado, previendo una superioridad en el campo de batalla que puede ser decisiva para la victoria final.

"Con la utilización de medios aéreos embarcados y su adecuada exploración y difusión, será posible mejorar sustancialmente, en tiempo y calidad, las decisiones tomadas por las autoridades políticas y militares en favor del propio Estado, previendo una superioridad en el campo de batalla que puede ser decisiva para la victoria final."

Según Hardy (2005), la proyección del poder naval sobre tierra adquirió una importancia relevante en el campo de las operaciones navales.

La reducción de la amenaza submarina transformó la concepción de guerra naval de una Marina oceánica, operando en las llamadas BLUE WATERS hasta el final del siglo pasado, al de una Marina costera donde las acciones más probables serán próximas a costa, operando en las BROWN WATERS, utilizando la proyección del poder naval sobre tierra. Esta nueva concepción puede ser confirmada al ver las últimas construcciones navales efectuadas por las grandes potencias mundiales[3].

No podemos negar la evidente carencia existente en nuestras Armadas en cuanto a la capacidad de obtención de información. Los medios aéreos de que dis-

ponemos no tienen como misión fundamental la obtención de información, siendo obvia la existencia de limitaciones para lograrla y transmitirla en tiempo real, de forma segura.
Se hace imprescindible que una Armada cuente con un número suficiente de aeronaves con los equipos e instrumentos adecuados para convertirse en plataformas para la obtención de Inteligencia; que manejen datos de alta resolución, regulables y flexibles con el tipo de misión, que sin llevar en consideración el factor humano estarían únicamente limitadas por la autonomía.

El desarrollo de tecnología en cuanto a estructuras veloces, sistemas de comando y control confiables, sensores pequeños y sistemas de comunicación robustos hace que busquemos en el mercado un nuevo sistema embarcado para la obtención de Inteligencia. Este nuevo sistema por el cual ya optaron las naciones desarrolladas, y en forma reducida las latinoamericanas, es el UAV.
En la actualidad existe un gran optimismo respecto a ellos y la prueba de esto es el desarrollo a nivel mundial de este tipo de vehículos y su adaptación al medio naval. Actualmente las Armadas desarrolladas, conscientes de la gran ventaja de contar con estos medios, optaron por el desarrollo e implementación de estos vehículos aéreos y su uso a bordo de las Unidades Navales.

El Vicealmirante USN Donald L. Pilling (1997)[4], dijo al Congreso Americano que los UAV son una fuerza multiplicadora y que existe la necesidad de que esta fuerza sea



Las unidades navales son siempre las primeras en llegar a la escena de acción.

parte de la escuadra. Los últimos 28 buques de la clase Arleigh Burke no cuentan con aeronave embarcada; por tanto, es necesario un UAV con capacidad de despegue vertical.

Sweetmann (2002) mencionó que será difícil un proyecto conjunto del UAV para las tres Fuerzas Armadas de cada país, esto debido al ámbito de operación y a las plataformas o bases de operación, como aconteció en EE. UU., donde, tras varios intentos de realizar un proyecto común, el Pentágono autorizó a la Marina a desarrollar el proyecto que realmente necesitaban: el Vertical Take Off and Landing Tactical UAV – VTOL UAV. Así, el 9 de febrero de 2000, la Marina norteamericana anunció la concesión del proyecto del nuevo VTOL UAV a la empresa Northrop Grumman's Ryan Aeronautical Center, para que desarrollen el modelo 379 VTOL UAV, comenzando su producción en el año 2003 y con capacidad operacional inicial para fines del mismo año.

La Fuerza Aérea de EE. UU. también decidió hacer una incursión en los UAV, con buscas a dar una solución a la escasez de pilotos, reducir los accidentes aéreos de alto costo y eliminar los vuelos de larga duración, sin tener como limitación el cansancio de los pilotos. De acuerdo a lo expresado por Fulghum (1995):

> *"La Fuerza Aérea de EE. UU. está impresionada por la convergencia entre la tecnología, computadoras, controles de vuelo, motores eléctricos, materiales ligeros y comunicaciones, que tornan atractivo el uso de los UAV, imprescindible para lograr el dominio de la información."*

Los grandes resultados logrados por los Estados que poseen el UAV llevaron a las Armadas del mundo a reconsiderar la necesidad de contar con los mismos, creyendo que su advenimiento permitirá obtener Inteligencia electrónica, aumentando su alcance de detección y traqueo, vigilancia y reconocimiento.

De esta forma será posible transportar armas y sensores de alta tecnología, medidas de ataque electrónico, detector de minas, verificación de daños, operaciones de busca y rescate, y operaciones psicológicas. Buscando alcanzar los objetivos descritos líneas arriba, los Estados efectuarán el desarrollo con tecnología propia o firmarán acuerdos con otras Armadas o empresas particulares que dispongan de una mayor tecnología.

Esta necesidad puede ser traducida en el empleo del UAV de ala fija y de gran porte, apoyado en tierra y dotado de diferentes armas y sensores, con gran autonomía y proyectado a operar apartado de su base, a grandes distancias, suministrando informaciones que apoyen las decisiones del más alto nivel de la guerra; y los UAV de menor tamaño, de ala fija o rotatoria, operando desde una platafor-

naval, dotados con sensores y armas de pequeño porte y proyectados para operar distancias mayores al alcance de los sensores de la plataforma lanzadora, proporcionando información de Inteligencia vital para el desarrollo de las operaciones y la toma de decisiones dentro del teatro de operaciones.

Antecedentes de obtención de inteligencia por vehículos aéreos

Los UAV no son un invento reciente, sino más bien poseen una larga historia que se remonta a la Primera Guerra Mundial (1914-1918) y son utilizados para el entrenamiento de los operadores de los cañones antiaéreos de las unidades de superficie; pero no es sino hasta 1971 que los israelitas empezaron a fabricarlos y utilizarlos con mayor intensidad. Durante la operación Desert Storm (1991), los UAV resurgieron como fuente fundamental de Inteligencia a nivel táctico.

Durante las operaciones de la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN) en la antigua Yugoslavia (1999) y recientemente en la guerra contra Irak (2003), fueron resaltadas internacionalmente las ventajas que estos vehículos ofrecen dentro de una operación militar, así como el gran potencial que pueden tener en cuanto a la obtención, manejo y transmisión de información. Gracias a la aplicación de nuevas técnicas de protección de la información (guerra electrónica, criptografía), hoy es posible conseguir comunicaciones más seguras, difíciles de ser detectadas o sufrir interferencia.

Debido a su versatilidad, los UAV pueden ser usados en ambientes de guerra química y radiológica, incluso en desastres nucleares, tipo Chernobyl (1986), en que es necesaria la toma de muestras, aunque ello entrañe un alto peligro de pérdida de vidas humanas. Pueden realizar también tareas de control ambiental, así como en misiones de control del narcotráfico y contra terrorismo. (WIKIPEDIA, 2009)[5]

La Guerra de Vietnam (1958)

Fue durante la Guerra de Vietnam que fue utilizada por primera vez la versión no tripulada AQM-34 Lightning Bug, diseñada para el reconocimiento fotográfico. Las capacidades del Lightning Bug evolucionaron durante la guerra, ampliando su campo de actuación a las misiones de Inteligencia electrónica, contramedidas electrónicas, Inteligencia de comunicaciones y operaciones psicológicas.

Algunas operaciones fueron efectuadas a una altitud muy baja, logrando información sobre evaluación de daños, capaz de confirmar los resultados de ataques

sobre objetivos asignados. Pero con la llegada del final de la guerra el interés por este tipo de artefactos decreció.

El incidente Power (1960)

El incidente Power fue la razón por la cual resurgieron los UAV. En mayo de 1960 el U-2 (avión espía monomotor diseñado por la Lockheed), pilotado por Francis Gary Power, fue derribado por un misil SA-2 soviético. Durante los tensos años de la Guerra Fría, EE. UU. no estaba dispuesto a revivir un nuevo Pearl Harbour, que en esta época podría ser de carácter nuclear. Para EE. UU. eran de gran preocupación los programas de misiles intercontinentales balísticos soviéticos, programas que estaban siendo desarrollados en el corazón de la Unión Soviética.

El vuelo previsto de Power era de Pakistán a Noruega y tenía como misión fotografiar la base de misiles soviética en el Tyuratam. Como Power no llegaba a Noruega en la fecha estimada, portavoces norteamericanos difundieron la noticia de que un avión de reconocimiento meteorológico de la National Aeronautics and Space Administration (NASA) había desaparecido en el espacio aéreo turco. El 5 de mayo Krushchev anunció que los soviéticos habían derribado un avión americano.
Un día después, los americanos, continuando con su farsa, declararon que el piloto, un civil de la empresa Lockheed, había tenido problemas con el equipo de oxígeno, lo cual no le permitió mantener el rumbo y entró inconscientemente en el espacio aéreo soviético.

El 7 de mayo Krushchev declaraba que el piloto, en la prisión desde el 1 de mayo, estaba vivo, y que, por ser un espía en misión de reconocimiento sobre la Unión Soviética, continuaría preso. Después de este evento EE. UU. pasó a prestar especial atención a este tipo de misiones, sobre todo a las realizadas con aeronaves de reconocimiento tripuladas.

La Crisis de Cuba (1962)

Durante los años sesenta la ansiedad de conocer era muy superior a lo que la tecnología podía ofrecer. El día 27 de mayo de 1962, otro U-2, en misión de reconocimiento sobre Cuba para determinar la localización de los misiles soviéticos, fue derribado por el misil SEAN.
Esta vez el piloto falleció y ello trajo como consecuencia una llamada nacional al desarrollo de vehículos de reconocimiento no tripulados, que dio lugar a la mejora de los proyectos D-21 Tagboard y AQM-34 Lightning Bug (UAV diseñados por el Ryan Aeronautical Company, en 1955).

La Guerra del Golfo (1991)

Durante la Guerra del Golfo Pérsico, EE. UU. desplegó los Pioneers (UAV desarrollados por la norteamericana AAI Corporation y la Israel Aircraft Industries, en 1986).

La Marina de los EE. UU. utilizó esos UAV para controlar la costa de Kuwait y las bases iraquíes. Se los empleó para buscar minas y comprobar la eficacia del fuego de apoyo naval efectuado por sus cañones de 16 pulgadas. La capacidad de seguir los impactos en tiempo real aportó sobremanera en la precisión de la artillería naval. Fueron utilizados también en misiones Over The Horizon Targeting - OTHT y en misiones de vigilancia de superficie, consiguiendo, tanto durante el día como por la noche, identificar la silueta de los buques, así como el tipo de carga transportada.

Asimismo, sirvieron también para llenar el vacío existente entre la información obtenida por aeronaves tripuladas y la obtenida por satélites. Efectuaron misiones de reconocimiento diurno y nocturno, vigilancia, adquisición de objetivos y estudios del terreno en zonas de gran amenaza.

El verdadero éxito de los UAV en la Guerra de la Golfo no fue la calidad de la información obtenida, sino el cambio de opinión que produjo en las altas esferas militares, con respecto a su utilización.



Elemento de incalculable valor en la obtención de inteligencia.

Desarrollo mundial

Hechos recientes

Actualmente existen en el mundo un número bastante grande de sistemas UAV, operativos o en pruebas, que son utilizados como objetivos aéreos, para vigilancia y adquisición de objetivos, para guerra electrónica y para aplicaciones civiles y de investigación.

Los principales Estados interesados en el desarrollo de estos sistemas son EE. UU., el Reino Unido, Israel, Francia, Rusia, China, Alemania, India e Italia.
Todos los Estados concuerdan en la necesidad de potenciar la capacidad en la prevención activa, gestión y control de crisis, y reconocen la importancia de los UAV en los períodos de paz, crisis y conflicto armado. Además, los UAV pueden ofrecer valiosos servicios al sector civil, protección del medio ambiente, combate a incendio, investigación policial, búsqueda y salvamento.

Dado el riesgo que involucraría el ser utilizado por grupos terroristas como vector de transporte de armas de destrucción en masa, y visto que los únicos acuerdos en cuanto a la dispersión tecnológica vectorial, son el Missile Technology Control Regimen - MTCR y el Acuerdo del Wassenaar[6] , deben ser intensificados los trabajos en ambos para aumentar el compromiso internacional que limite tanto la exportación de tecnología como el uso de la misma.

"Los UAV pueden ofrecer valiosos servicios al sector civil, protección del medio ambiente, combate a incendio, investigación policial, búsqueda y salvamento."

Vehículos aéreos no tripulados en América Latina

Aunque estén presentes en algunas Marinas de la región, aún no existen UAV de grandes capacidades. Estados como Argentina, Bolivia, Brasil, Ecuador, Chile, Colombia, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela vienen haciendo importantes esfuerzos tecnológicos para implementar o mejorar los UAV ya desarrollados con tecnología propia, de acuerdo con los requerimientos de sus Fuerzas Armadas.
Estos primeros vehículos desarrollados con tecnología propia no tienen la capacidad, autonomía, sensores ni tecnología de los UAV americanos o europeos, ni

son de desarrollo propiamente naval, vale decir, con despegue vertical para operar desde plataformas navales.
La carencia de una tecnología adecuada, sumada a los escasos recursos económicos disponibles, hizo que países como Brasil busquen importantes alianzas con Estados o empresas poseedoras de mayor tecnología.

Conveniencia de disponer de vehículos aéreos no tripulados a bordo

El Almirante Bill Owens (1995), jefe de la VI Flota durante la Guerra del Golfo, luego de presenciar los resultados logrados por los UAV, resaltó que el vehículo controlado remotamente presentó un desempeño de acuerdo con las expectativas, abriendo una nueva dimensión en el mundo de la Inteligencia en tiempo real y mostrando la gran utilidad que estos aparatos pueden tener en el apoyo a una Fuerza Naval.

Hoy en día es conocida la utilidad de los UAV en operaciones reales, efectuando misiones de Inteligencia, vigilancia y reconocimiento, adquisición de objetivos, apoyo de fuego naval y evaluación de daños, entre otras.

"Es conocida la utilidad de los UAV en operaciones reales, efectuando misiones de Inteligencia."

Por otro lado, no hay duda de la superioridad de los buques con capacidad aérea sobre aquellos que no la tienen, superioridad apoyada fundamentalmente en la obtención de información.

Los medios que disponemos para la obtención de Inteligencia, sin considerar los sensores propios del buque, son a través de nuestras aeronaves orgánicas embarcadas, otras aeronaves, otros buques, aeronaves no tripuladas y satélites.
Conocemos las enormes posibilidades de las aeronaves tripuladas, pero generalmente son máquinas complejas, excesivamente costosas, que requieren pilotos especialmente entrenados, y frecuentemente sus limitaciones son debidas al factor humano. En términos de obtención de Inteligencia, es necesario diferenciar reconocimiento y vigilancia.
Al efectuar el reconocimiento de un área, podemos decir que logramos una fotografía instantánea del área de operaciones. La vigilancia tiene que ver más con el seguimiento continuado de la situación del mismo. Por tanto, la vigilancia re-

quiere salidas de larga duración, que muy posiblemente estarán dentro de las capacidades de las aeronaves tripuladas, pero que posiblemente superan la de los pilotos.

La utilidad de estos aparatos, demostrada con la experiencia, y la innumerable cantidad de ventajas que su utilización supone, hacen de ellos elementos indispensables en cualquier Armada moderna. Los Estados más avanzados optaron por ellos y, como no podía ser de otra manera, América Latina y sus aspiraciones de desarrollo pusieron en evidencia sus deseos de incorporarlos a sus Fuerzas Armadas.
Más allá de ser capaz de operar una distancia transhorizonte, con una autonomía suficiente para permitir una cobertura de 24 horas y ser capaz de operar en condiciones adversas, un UAV, tal como señala Braybrook (2009), deberá contar con los siguientes requisitos operativos para cumplir adecuadamente las misiones de una Armada:

- **Detección,** adquisición, seguimiento, designación de objetivos y corrección de tiro
- **Integración** al sistema de Comando y Control de las Unidades Navales
- **Localización** de tripulaciones en misiones de búsqueda y rescate en combate
- **Capacidad de volar** a gran altitud, velocidad y distancia
- **Capacidad de plantar** sonoboyas
- **Sensores** de alta tecnología y capacidad
- **Relay** de comunicaciones de radio
- **Adquisición y perturbación** de emisiones radio-eléctricas
- **Localización y neutralización** de emisiones radar
- **Recepción** de órdenes Line Off Sight-LOS, por medio de adecuados relays
- **Capacidad de llevar** todo tipo de armas
- **Detección** de guerra nuclear, biológica y química
- **Discreción**, al tener Radar Cross Section - RCS reducidas
- **Bajo costo**, comparado con los medios aéreos tripulados.

Todas estas tareas mejoraron la capacidad de autodefensa y ataque a las unidades de superficie y aumentaron el valor militar de los buques de pequeño coste, liberando los medios aéreos tripulados de operaciones secundarias. Además, los UAV redujeron el nivel de pérdida de unidades tripuladas en misiones que se desarrollan en zonas de alto riesgo, como son las contaminadas o de alta radiación, y vuelo en zonas prohibidas para aeronaves tripuladas, evitando así la pérdida de innumerables vidas humanas.

Conclusiones

Sin duda que para los países desarrollados es de suma importancia la información lograda a través de los satélites, mientras que para los subdesarrollados o en vías de desarrollo, tener acceso a sistemas de satélites exclusivos para usos militares, con cobertura global y funcionando 24 horas al día, es un gasto injustificable.

Es importante resaltar que un satélite sólo sería un complemento en la obtención de Inteligencia, pues existen otros mecanismos capaces de lograr este mismo tipo de información. Asimismo, los satélites más modernos cuentan con limitaciones de información continua, son afectados por condiciones climatológicas, se necesita más de uno para tener información global, además de que tienen muchas otras limitaciones técnicas. Su alto costo de adquisición, instalación y mantenimiento los hacen poco viables financieramente para los Estados sudamericanos.



Capacidad de explorar con rapidez y eficacia.

Ningún país del mundo, ni siquiera EE. UU., tiene suficientes helicópteros para todas sus unidades navales, ni para cumplir las diferentes misiones asignadas.

Esta insuficiencia trae como consecuencia el empleo de los UAV como alternativa de solución para misiones de reconocimiento, de alarma temprana y misiones que involucran riesgo elevado.

La experiencia de los últimos conflictos nos demostró la importancia existente en las políticas de mínimas

bajas y mínimos daños colaterales. Evitar poner en riesgo la vida humana es el primer paso para conseguir la simpatía de la opinión pública; el éxito de esta nueva política dependerá enormemente de dos elementos primordiales: la Inteligencia y las capacidades del armamento empleado.

Los nuevos escenarios de actuación, próximos al litoral, donde la amenaza a medios aéreos es mayor, debido a la proyección del poder naval sobre tierra, intensifica la responsabilidad de esos medios aéreos, haciendo que se conviertan en elementos claves no sólo para la resolución de la crisis o conflicto, sino también para la seguridad de nuestras unidades.

> "El mundo de la Inteligencia avanza rápidamente y cada vez es más accesible, incluso para nuestros posibles enemigos."

El mundo de la Inteligencia avanza rápidamente y cada vez es más accesible, incluso para nuestros posibles enemigos, lo cual nos obliga a estar tecnológicamente adelante de ellos. Las misiones de reconocimiento y vigilancia pueden ser ejercidas por aeronaves tripuladas; en el caso de la primera, buscando lograr información instantánea del teatro de operaciones y explorarla en provecho de la propia fuerza naval. Y en el caso de la segunda, las largas horas de duración superarían ampliamente las capacidades físicas y mentales de los más entrenados pilotos, lo que nos obliga a pensar en la utilización de aeronaves no tripuladas para específicas misiones.

Cada día la industria militar mundial busca perfeccionar las capacidades de todos los tipos de aeronaves; basta buscar en Internet para encontrar aeronaves tripuladas con equipos ultrasofisticados, que las convierten en máquinas complejas, multifuncionales, excesivamente costosas, que requieren de pilotos especialmente entrenados.

Muchas veces las limitaciones de los pilotos son debidas al factor físico y psicológico propias del ser humano. Pensar en un UAV para cumplir algunas de las misiones compatibles con las de una aeronave tripulada podría traer una economía significativa para las Fuerzas Armadas. El UAV podrá ser empleado en una gran variedad de escenarios, desde conflictos de alta intensidad hasta operaciones militares diferentes a la guerra (Military Operations Other Than War – MOOTW), pudiendo ser su utilización aprovechada tanto por organismos militares como civiles.

Todos los peritos en el tema concuerdan con que las principales misiones atribuidas al UAV son obtención de Inteligencia, vigilancia y reconocimiento, propor-

cionando información en tiempo real. Se estima que para el caso de los Infantes de Marina y los Operadores Especiales, ayudará a ejercer una mejor conducción de las operaciones en el litoral y apoyo a la proyección del poder naval sobre tierra.

El sistema proporcionará una gran variedad de funciones, incluyendo reconocimiento, vigilancia, adquisición y designación de objetivos y relay de comunicaciones y datos, guerra electrónica y obtención de imágenes, permitiendo al comando de la Fuerza Naval o de la Fuerza de Desembarco disponer de un mejor conocimiento de la situación en el área de operaciones.

> "El UAV contribuye directamente a la correcta evaluación de la amenaza y perfeccionamiento del comando y control."

Esto será posible, pues el UAV contribuye directamente a la correcta evaluación de la amenaza y perfeccionamiento del comando y control, permitiendo reevaluar los resultados logrados durante el correr de las operaciones navales o terrestres.
En el ámbito nacional, inherente a cada Estado, las posibles misiones a realizar son múltiples: control del tráfico marítimo y líneas de comunicación marítimas, cooperación en el control de la inmigración ilegal, tráfico de drogas, vigilancia pesquera en la zona económica exclusiva, misiones de búsqueda y rescate, entre otros servicios marítimos.

Debido a la gran complejidad del sistema, y tomando en consideración nuestras capacidades y las restricciones impuestas por el entorno internacional, es aconsejable la adquisición de un sistema ya existente, suficientemente experimentado y testado. Sin embargo, es necesario obtener el conocimiento y la transferencia tecnológica en provecho del desarrollo de un sistema propio.

No se debe descartar la cooperación internacional para el desarrollo conjunto del sistema que nos proporcionaría una serie de ventajas, entre ellas: el menor costo económico de desarrollo y la obtención de una mayor posibilidad de acceso a las últimas tecnologías, reducción de los costos de mantenimiento operativo del sistema y mayor facilidad de acceso a sistemas internacionales de control y comunicaciones.

Con las nuevas tecnologías, los UAV y los satélites son elementos definitivos en cuanto a la obtención de Inteligencia. Cada uno con sus fortalezas y debilidades; es decisión de cada Estado buscar obtener un medio adecuado, acorde con la realidad en la que se vive y con las posibilidades económicas que le permitan

tener continuidad en el entrenamiento y en la búsqueda por lograr la supremacía de la información.

Con la incorporación de los UAV a una fuerza de superficie, el vacío existente en cuanto a la capacidad de Inteligencia obtenida por los satélites y la obtenida por los vehículos aéreos tripulados, estarán claramente reducidos. Las exigencias requeridas a estos medios aéreos para operar desde buques complican su concepción, lo cual, sumado a la falta de tecnología nacional, nos obliga a pensar en la adquisición en el exterior.

La experiencia de EE. UU. refuerza la idea de que el programa UAV no puede ser conjunto con la Fuerza Aérea y el Ejército, aunque es necesario mencionar que el sistema debe prever la interoperabilidad de las Fuerzas.
Muchas Fuerzas Armadas actualmente carecen de medios apropiados para la obtención de Inteligencia, pero la carencia está ya detectada y se encuentra actualmente en el desarrollo del UAV.

Los Estados latinoamericanos no son ajenos al problema, y como ya describimos anteriormente, todos ellos se encuentran trabajando en el desarrollo nacional de un UAV con tecnología propia o mediante alianzas estratégicas internacionales.
En el futuro próximo podemos decir que todas las Armadas del mundo buscarán



Unidades creadas para hacer frente ante cualquier contingencia.

estar dotadas en sus unidades de estos sistemas, y que las mejoras en su tecnología tornarán su empleo aun más diversificado en el cumplimiento de innumerables misiones.

Bibliografía:

1 BRAYBROOK, RAY (Jun. 2009). Practical Lessons and Remedies. Complete Guide Drones 2009, Armada International, USA, p. 1-40.

2 BURGESS, RICHARD (Abr. 2009). Navy Prepares UAV Helicopter for ISR Missions. Sea Power, USA, p. 17-19.

3 BURGESS, RICHARD (Abr. 2009). Slingshot Surveillance. Sea Power, USA, p. 20-22.

4 CYBAERO. The APID VTOL UAV System. Product Sheet APID. Disponible en: <http://www.cybaero.se/english/dokument/produktblad/ProductSheetAPID.pdf>. Acceso en: 27 mayo 2009.

5 Destructor. En: ENCICLOPEDIA Wikipedia. Disponible en: <http://es.wikipedia.org/wiki/Destructor>. Acceso en: 7 jul. 2009.

6 DIMAGGIO, KATHY (Oct. 2000). Presence with an Attitude. Proceedings, USA, p. 76.

7 FULGHUM, DAVID (Nov. 1995). Air Force prepares for a new UAV acquisition. Aviation Week & Space Technology, USA, p. 52.

8 HARDY, DAVID. La proyección del poder militar a través del mar: máxima contribución naval al accionar conjunto. Revista de Marina, Chile (6ta ed.), p. 517-528. 2005. Disponible en: <http://www.revistamarina.cl/revistas/2005/6/hardy.pdf.> Acceso en: 3 mayo 2009.

9 History of unmanned aerial vehicles. En: ENCICLOPEDIA Wikipedia. Disponible en: <http://en.wikipedia.org/wiki/History_of_unmanned_aerial_vehicles> Acceso en: 12 jun. 2009.

10 OWENS, WILLIAMS A. (1995). High Seas: The Naval Passage to an Uncharted World. Maryland: US Naval Institute Press, p. 184.

11 SMEDBERG, WILLIAM (Set. 1998). The Battle Fleet Must Have Eyes. Proceedings, USA, p. 89-90.

12 SWEETMAN, BILL (Abr. 2002). Naval UAV Concepts in flux. Jane´s International Defence Review, USA, p. 22-29.

Enlaces:

1. http://www.editorialfajardoelbravo.es/articulos/militares/capacidades.pdf

2. http://es.wikipedia.org/wiki/Clase_Arleigh_Burke

3. http://en.wikipedia.org/wiki/History_of_unmanned_aerial_vehicles

4. http://www.revistasice.com/cmsrevistasICE/pdfs/BICE_2906_5160__C8034EDBA44A7AB12A05E892F3F1B260.pdf)

Referencias:

1 El Tratado del Maastrichq fue creado por la Unión Europea con el fin de crear una política común de defensa, y teniendo como condicionantes estratégicos la resolución de conflictos con bajas próximas a cero y mínimos daños colaterales.

2 UAV es un vehículo aéreo no tripulado comandado por control remoto, ya sea desde tierra o de un buque, con la finalidad de ofrecer ayuda en tiempo real a quien lo opera, suministrando información importante que permita tomar decisiones en el curso de las acciones. Hoy día es muy usado en el campo militar y en menor medida en el ámbito civil. (DIMAGGIO, 2000).

3 Construcción de buques de asalto anfibio (proyección del poder naval sobre tierra) capaz de transportar más de 800 soldados a largas distancias. Utilizado para apoyar las operaciones anfibias, cuenta con un hangar con capacidad para llevar cuatro helicópteros y posee un dique para embarcaciones de desembarco de gran porte. Su armamento se limita a la autodefensa, contando con cañones de corto alcance. (Revista de Marina, Armada de Chile, 2005).

4 Smedberg (1988), artículo titulado "The Battle Fleet Must Have Eyes".

5 Destructor lanza-misiles de la clase Arleig Burke. Es un buque con autonomía de 4.500 millas náuticas y un desplazamiento que supera las 5.000 toneladas, y sistemas de combate que le permiten desempeñar todo tipo de misiones.

6 Acuerdos en los cuales los 33 Estados miembros aceptan efectuar un control de exportaciones de alta tecnología en los sectores de material de defensa y de productos de doble uso; quiere decir, aquellos productos con uso civil y militar simultáneamente (en especial, la tecnología transferida por medios intangibles), y la dificultad de su control hacen necesaria la progresiva implantación por parte de las empresas de programas de cumplimento interno o protocolos de actuación para evitar transferencias no deseadas o involuntarias de dicha tecnología.





La educación virtual,
herramienta invalorable de hoy para el mañana



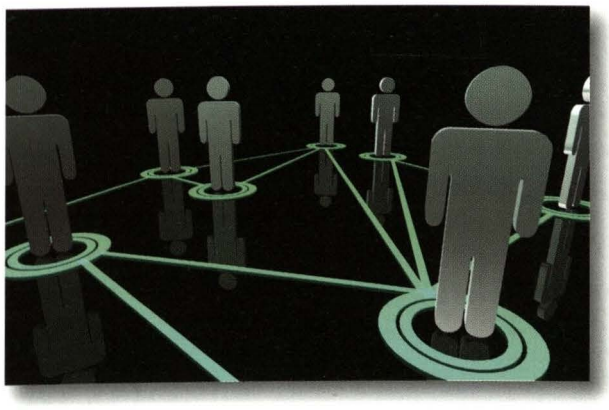
Capitán de Navio
JOSÉ CARCELÉN NEVARES

"Los protagonistas son los estudiantes, y en el trasfondo los profesores dirigen la función detrás de bambalinas".

R. Sitman

La razón del presente documento es mostrar a modo de discusión y posterior reflexión el camino que debemos adoptar para impulsar en forma adecuada el proceso educativo a distancia, de modo que nos permita coadyuvar a la construcción del conocimiento "pilar" en el que se construye la sociedad del siglo XXI, toda vez que uno de los desafíos que debemos afrontar en el nuevo milenio está enmarcado en el incremento del Desarrollo Humano, el cual nos permitirá acceder a un Desarrollo Social fortalecido y sostenido.

De esta manera, la búsqueda del "saber" se apoya en el adecuado aprovechamiento de los procesos educativos y especialmente en la actuación de los Tutores a cargo del proceso, ya que las nuevas Tecnologías de Información y Comunicación (TIC) nos abren las puertas hacia la posibilidad de lograr una enseñanza y aprendizaje diferente y en forma más amplia, que permita incrementar el "valor agregado" del ser humano como tal y que, a su vez, potencie a la sociedad en su conjunto.



En tal sentido, la gran interrogante que se presenta está enmarcada dentro de la capacidad de gestión del Tutor en su búsqueda de lograr una adecuada transmisión del conocimiento.

Palabras claves: Sociedad del Conocimiento, TIC, Educación Virtual, Tutor Virtual, Construcción del Conocimiento, interactividad, proceso educativo, motivación, guía.

Introducción

A pesar de su modo de vida primitivo, desde sus inicios el ser humano formó tribus que le permitieron desarrollarse y sobrevivir dentro del mundo que se le iba presentando, llegando a conformar en forma paulatina lo que hoy en día conocemos como sociedad; frente a lo dicho, podemos afirmar que, desde ya, fue dándose cuenta de la importancia de lo que hoy, a inicios del siglo XXI, se ha tendido a denominar como "redes sociales". Pero ¿cuál fue el eje central que evitó su extinción? Definitivamente el conocimiento y, más aún, la transmisión del mismo; es por ello que encaminó sus actividades hacia la identificación con sus pares, cooperando con ellos en mantener la unidad grupal y su permanencia.

Así, el proceso evolutivo del ser humano fue desarrollándose hasta llegar en el siglo pasado a la conocida "Sociedad de la Información", donde las telecomunicaciones y los procesadores se fusionan y nos enmarcan dentro de una nueva sociedad, en la cual se diluyen los límites de la vida privada, perdiéndose gran parte del contacto físico y naciendo una suerte de dependencia hacia los sistemas de información y todo aquello que abarque, con lo cual podemos afirmar que nos encierra, desde sus inicios, en lo que podríamos llamar una "Jaula electrónica".

Sin embargo, con el advenimiento del nuevo siglo, aparecen nuevos procesos que nos facilitan hoy en día salir de dicho encierro y abrirnos paso en la búsqueda del conocimiento y su transformación en "saber"; pero, por sobre todo, nos han permitido revalorar al ser humano como tal, es decir, individualmente, dejándolo de ver como una simple parte del todo, un engranaje más del sistema social, sino más bien recomponiéndolo y convirtiéndolo en el "componente de valor" más importante dentro de las sociedades, instituciones u organizaciones a las que pertenece, según sea el caso, y todo gracias al "elemento

intangible" que da "valor agregado" tanto al ser humano como a la sociedad en su conjunto: "el conocimiento".

Todo esto nos permite apreciar la gran transformación que se produce en el mundo actual, donde se ha dado un salto gigantesco en la búsqueda del fortalecimiento social, pasando, a lo largo de la línea del tiempo de la evolución de la humanidad, del concepto de la "sociedad agraria", al de "sociedad industrializada", para llegar, gracias a los avances tecnológicos, a la "sociedad de la información" y finalmente convertirse, en pleno siglo XXI, en la "Sociedad del Conocimiento", hecho que desde ya nos presenta un reto para el futuro, toda vez que será la única forma de lograr el fortalecimiento y la sostenibilidad de las sociedades.

Hablar de educación a distancia no es un tema nuevo, ya que si traemos a nuestras mentes recuerdos de hace 30 años o más, veremos ante nuestros ojos ofertas de cursos no presenciales que se divulgaban a través de los diarios o aquellos que se nos mostraban por otros medios de comunicación.

De esta manera, las nuevas Tecnologías de la Información y Comunicación (TIC) se convierten en herramientas que nos facilitarán el acceder a los nuevos procesos que impulsen el progreso, empleando para ello, entre otros aspectos, la Educación Virtual o a Distancia; sin embargo, frente a lo planteado hasta el momento, ¿quién o quiénes son los responsables de llevar la correcta operación del desarrollo educativo? Pues bien, todo apunta hacia la calidad de la Educación que brinden tanto las instituciones —con herramientas, materiales y una organización adecuada— como también el Tutor Virtual y su preparación para llevar un proceso educativo en forma eficiente, eficaz y efectiva.

La Educación Virtual y la sociedad del siglo XXI

Hablar de educación a distancia no es un tema nuevo, ya que si traemos a nuestras mentes recuerdos de hace 30 años o más, veremos ante nuestros ojos ofertas de cursos no presenciales que se divulgaban a través de los diarios o aquellos que se nos mostraban por otros medios de comunicación como la televisión; cursos que con el pasar del tiempo ya no solamente se presentaban

con la entrega, en físico, de documentación bibliográfica que era enviada por correo, sino que también, y gracias a los avances tecnológicos, se hacía empleando discos de vinilo y/o casetes, para posteriormente usar diskettes y también discos compactos; hecho que hasta nuestros días se mantiene, pero ¿qué tipo de educación era y es la ofertada? Definitivamente aquella que incentiva procesos educativos autodidactas.

Frente a lo expuesto, la pregunta que salta ante nuestros ojos es si esta es la manera adecuada que nos permita impulsar un proceso educativo. Definitivamente, y a raíz de las diversas tendencias que existen, no podemos ser concluyentes y dar una respuesta en un sentido u otro y de forma categórica; sin embargo, para permitirnos reflexionar y evaluar el proceso educativo a distancia, me gustaría plantear algunos cuestionamientos tales como: Si el ser humano, siendo un ser social "per se", puede, a su vez, ser auto-referente dentro del proceso educativo, o si es conveniente que la transferencia de conocimiento que logremos realizar sea en una sola dirección, pues luego ¿dónde quedaría el proceso cognitivo en sí?, ¿seremos capaces de obtener el conocimiento necesario para convertirlo en saber o, por el contrario, la realidad es que lo único que hacemos es retornar a nuestra bien llamada "Jaula electrónica" y solamente nos quedamos como meros "recolectores de información"?.



La construcción del conocimiento esta basada en una permanente interacción social.

Ahora bien, si tomamos como ejemplo el proceso educativo dentro del sistema presencial y no perdemos el enfoque de que el ser humano es social por naturaleza, podemos sostener que la pasividad dentro de un Aula no colaborará con el proceso educativo de los alumnos, ya sea a nivel individual como colectiva.

En tal sentido, si por ejemplo tenemos un alumno en "escucha permanente", este se convierte en una simple "caja de almacenamiento de información", y es aquí donde el docente debe buscar la mejor forma de romper con el "hielo" formado, hecho que va acorde con lo formulado por Jean Piaget en

su libro "Psicología y Pedagogía" (1970) y en el que nos confrenta a visualizar nuevas formas de conducción de conocimiento, al sostener que "el aprendizaje es un proceso de construcción del conocimiento", lo cual nos permite ver que las cosas no son una mera copia de la realidad o que el docente es el único dueño de la misma.

Muy al contrario, la construcción del conocimiento estará basada en la permanente interacción, ya sea entre los alumnos o entre ellos y el profesor, reforzando este concepto al sostener que "el aprendizaje tiene lugar, primordialmente, en la interacción social", e invitándonos con ello a reflexionar sobre el hecho de que el permanente intercambio de ideas en el grupo será el sostén del proceso de aprendizaje, el mismo que deviene de los conocimientos previos, aquellos adquiridos gracias a la interacción con sus pares y a los obtenidos tanto de los materiales entregados como de la acción de investigación y análisis que se realiza.

"la construcción del conocimiento estará basada en la permanente interacción, ya sea entre los alumnos o entre ellos y el profesor, reforzando este concepto al sostener que el aprendizaje tiene lugar, primordialmente, en la interacción social".

Tomando como una referencia lo explicado en el párrafo anterior, y trasladándonos al ámbito de la educación virtual, veremos que en la actualidad existe una diversidad de sistemas de aplicación del proceso educativo.

Así, he podido determinar, según mis vivencias, que diversas Organizaciones y/o Instituciones Educativas que ven en el empleo de las Tecnologías de la Información y Comunicaciones la posibilidad de crear ámbitos de E-learning, ofrecen a la sociedad actual todo tipo de Cursos, pasando desde los de idiomas hasta los de post grado.
Sin embargo, una gran parte de ellos tiene como enfoque para este tipo de proceso únicamente la entrega de material bibliográfico y una posterior rendición de un examen que permita obtener la Certificación correspondiente, promoviendo con ello el aislamiento del alumno y reforzando en él su condición de "acumulador de información", encerrándolo y quitándole de alguna manera su estructura social.



Sociedad de la Información, proceso evolutivo del ser humano.

Es por ello que me pregunto si dicha forma de impartir conocimientos es la adecuada para una sociedad que debe enfrentar los retos que le presenta el siglo XXI.

Para ello, y profundizando en nuestra reflexión, podemos referir la existencia de instituciones de reconocido prestigio en un determinado país o a nivel internacional que nos ofrecen Cursos de Post Grado que nos permiten el crecimiento en nuestro nivel profesional y a su vez nos abren las puertas para encontrar una gama de posibilidades dentro del ámbito laboral. Es entonces que recibimos un correo de Bienvenida de parte de nuestro Tutor en el que también nos da una serie de indicaciones relacionadas con el curso elegido; paralelamente recibimos nuestro material bibliográfico (ya sea en modo físico o virtualmente), un cronograma de estudio que nos indica cuándo debemos entregar tal o cual tarea y si estas son individuales o grupales, en qué fecha debemos rendir una determinada evaluación y, en el mejor de los casos, cuándo debemos participar de algún Foro.

"¿Es qué aún seguimos visualizando al ser humano como pieza de un conjunto y no individualmente como el "eje central de la sociedad"?,".

No obstante, al encontrarnos ya dentro del curso, nos enfrentamos a la realidad: el Tutor deja de tener contacto con nosotros, y si lo tiene, solamente lo hace en contadas oportunidades; por otro lado, la retroalimentación que reciben las tareas es bastante escasa, las evaluaciones son planteadas con un grado de dificultad tal que si aplicáramos la curva de Gauss nos resultaría completamente anómala; finalmente, y solamente si tenemos la suerte de que el curso cuente con Foros, sentimos que cada participante brinda su respuesta, pero no existe una interacción permanente entre participantes; y si encontramos alguna intervención del Tutor, esta es muy dispersa.

Desde lo planteado, me pregunto: ¿Es qué aún seguimos visualizando al ser humano como pieza de un conjunto y no individualmente como el "eje central de la sociedad"?, ¿es que acaso no vemos que seguimos brindando una forma de aprendizaje autodidáctica y continuamos invitando al participante a aislarse?, o ¿qué tipo de proceso educativo estamos brindando? En mi opinión, este es uno de los tantos motivos por los que en la actualidad la sociedad

no les otorga a los Cursos Virtuales la debida importancia y valor, pasando a ubicarlos dentro del rubro de cursos de segundo nivel, originando que la oferta no vaya acorde con la demanda; por otro lado, también podríamos sostener que lo expuesto es una de las razones por las cuales existe un alto grado de deserción en cursos virtuales, sean estos bien conducidos o no, ya que, al darse el caso de que todos se inician prácticamente en la misma manera, el participante no tiene la seguridad de que el proceso de enseñanza/aprendizaje se llevará adecuadamente.

Valiéndome de lo planteado, me cuestiono sobre si esta es la educación que deseamos brindar a la sociedad del siglo XXI. Es por esta razón que aquí creo que está el primer "gran reto" que enfrenta la Educación Virtual dentro del presente siglo y, sobre todo, frente a la comunidad en general.

En tal sentido, debemos rescatar al ser humano y fijarlo como el eje que permita el fortalecimiento de la "Sociedad del Conocimiento", logrando que con ello se perciba el proceso de comunicación como el medio más importante que tiene una sociedad para que el conocimiento trascienda, y que gracias al adecuado empleo de las TIC y de los ambientes virtuales de aprendizaje que se abren con "Facilitadores" (Tutores) preparados, ingresaremos a un "mundo académico" mucho más versátil y de proporciones inimaginables, lo que facilitará que la sociedad del nuevo milenio afronte los cambios estructurales que el mundo le presenta como reto para su subsistencia.

El Tutor frente al proceso de la Educación Virtual

Hasta el momento podemos ver que si permitimos que el proceso de enseñanza virtual se realice bajo la premisa de la formación autodidacta, lo conduciremos a que se encuentre basado en la simple acumulación de conocimientos, haciendo con ello que el proceso en sí presente falencias, toda vez que estamos dejando de lado la condición socializadora del hombre y, a su vez, el hecho de la naturaleza en la que se realiza la educación a distancia, es decir, cada participante sentado solo, frente a su propio equipo de cómputo.

Por consiguiente, no podemos dejar de lado lo sentenciado por Olga Juan Lázaro cuando se refiere al entorno virtual que se crea como Aula gracias al empleo de las TIC, y que nos propone que *"es un espacio en el que los estudiantes tienen información [...] y tienen la posibilidad de interactuar con sus compañeros y sus profesores para progresar de forma confiada y segura"*.

Por lo tanto, el primer aspecto a considerar por parte del Tutor deberá ser el de crear un "ambiente amigable" que evite la sensación de encontrarnos en un "Aula vacía y muerta", en donde solamente nos sintamos como "usuarios contemplando una computadora", sino, muy por el contrario, se afirme la permanente presencia del Tutor y de todos los participantes, y en la cual, gracias al empleo de las herramientas que se encuentran en el entorno virtual y a la metodología adoptada, se logre "construir el conocimiento" y su posterior desarrollo del "saber", convirtiendo con ello el "aprender a conocer" en uno de los pilares del proceso. "

Es aquí donde el factor de socialización se convierte en la base fundamental del proceso educativo, ya que primero el recojo de los "saberes previos" se realizará gracias a la interacción inicial entre "pares", bajo la guía del Tutor, y posteriormente, empleando la metodología que invite al análisis, investigación, descubrimiento, comparación y discusión, lograremos "construir el nuevo conocimiento".

> "En tal sentido, debemos rescatar al ser humano y fijarlo como el eje que permita el fortalecimiento de la "Sociedad del Conocimiento", logrando que con ello se perciba el proceso de comunicación como el medio más importante que tiene una sociedad para que el conocimiento trascienda".

Pero ¿cómo lograr la tan ansiada construcción del conocimiento? En mi opinión, el Tutor, en el ámbito virtual, deja en alguna forma su condición de simple transmisor de conocimiento, pasando a infundir el pensamiento que sostiene que "no existe el aprendizaje terminado", buscando con ello incentivar el análisis, las discusiones y los cuestionamientos a las afirmaciones que se sustenten durante el desarrollo del proceso educativo, e impulsando que los participantes interactúen de forma permanente, visualizándose sobre todo como un equipo que se encuentra en la búsqueda del conocimiento nuevo.

De esta manera, el Tutor tiene como primer reto estimular que los participantes "aprendan a socializar" y no se vean aislados frente a una computadora o procesador, sino, muy por el contrario, dentro de un aula en donde a su lado se encuentran sus compañeros, convirtiéndose ello en el "eje" o "engranaje principal" del proceso de enseñanza, pero sin llegar a asumir un protagonismo

que anule a los participantes, en tanto que son ellos quienes deberán asumir el "rol más importante" dentro del proceso de construcción del conocimiento.

La consecución de lo planteado colaborará con el "rompimiento del hielo" y de la "pasividad" en los participantes, logrando con ello que se vean "cara a cara", se conozcan, se sientan, se consideren parte de un grupo tanto de forma física como anímicamente, dejando de ver al computador como un "equipo frío y sin vida", sino que más bien se ubiquen dentro de un Aula donde gracias al ordenador y a las herramientas de comunicación que nos proporciona el espacio virtual, puedan construir y participar de una "sala llena de vida" en donde "conversamos", mas no "escribimos", y no "leemos" sino "escuchamos"; con ello, el Tutor permitirá un cambio radical que hará que la computadora se convierta en una "ventana" mediante la cual se "conversa, discute, analiza y especialmente se viven situaciones reales de interacción", lo que facultará la construcción del conocimiento que requerimos.

> "el Tutor no solo es el docente que imparte sus conocimientos, sino que su tarea es aún mayor, ya que debe convertirse en el agente motivador del proceso de aprendizaje".

Así, y luego de poner en ejecución las estrategias que hagan que el "Aula cobre vida", observaremos cómo paulatinamente la interrelación entre participantes se va fortaleciendo y el vínculo tutor–participante se va estrechando, permitiendo que las oportunidades de enseñanza/aprendizaje se vean favorecidas e incrementadas, en tanto que la retroalimentación se convierte en una secuencia permanente, gracias a las continuas intervenciones entre los participantes, así como también las del propio Tutor.

Es por ello que en el ámbito virtual, el Tutor no solamente es el docente que imparte sus conocimientos, sino que su tarea es aún mayor, ya que debe convertirse en el "agente motivador" del proceso de aprendizaje/enseñanza, debiendo buscar que el "proceso de socialización entre pares" se inaugure, reforzando la "comunicación horizontal" (participante–participante), así como la creación de caminos tendientes a la reflexión, discusión y análisis que faciliten que el conocimiento se forme en todo el grupo.

En suma, el Tutor para el actual proceso de Educación Virtual que es ofrecido a la sociedad del tercer milenio, no solamente deberá estar preparado como

especialista en el tema a tratar, sino también disponer de la habilidad para transmitir la información en forma adecuada, poseer la experiencia necesaria para difundir el conocimiento y tener los conocimientos que permitan ayudar a los participantes con el empleo de las herramientas tecnológicas.

Asimismo, deberá estar en condiciones de "ver" al participante tanto individualmente como de manera grupal, pues cada integrante del Aula deberá sentir su mano de forma personalizada, pero sin dejar de sentirse miembro de un equipo, construyendo para tal efecto, como ya he mencionado, un "Aula con vida"; es por ello que su capacidad como facilitador debe ser tal que logre la apertura del proceso de interacción social, lo que permitirá crear las condiciones para reforzar la comunicación intergrupal, moderando las discusiones del grupo que se realizan en el aula, pero básicamente motivando al grupo tanto individual como colectivamente en la búsqueda de la construcción del conocimiento, pudiendo, como corolario, cerrar cada tema con información que le permita al grupo hacer más concreta la construcción del conocimiento.

Finalmente, considero que el Tutor Virtual debe tener siempre presente la premisa siguiente:

> *"En la Educación Virtual el participante estudia solo, pero es importante que no estudie en soledad".*

Bibliografía:

1 DRUCKER, PETER (1959), Landmarks of Tomorrow. New York, Harper.

2 HEIDENREICH, M. (2003), Die Debate um die Wissensgesellschaft, en BÖSCHEN, STEPHAN & SCHULZ-SCHAEFFER, INGO (Ed.) Wissenschaft in der Wissensgesellschaft". Opladen, Westdeutscher Verlag.

3 JUAN L. OLGA (2004), Aprender español a través de Internet: un entorno de enseñanza/ aprendizaje.

4 KARSTEN KRÜGER (25 de octubre de 2006). El concepto de Sociedad del Conocimiento. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales - Universidad de Barcelona. ISSN: 1138-9796. Vol. XI, Nº 683.

5 PIAGET JEAN (1970), Psicología y Pedagogía.

Referencias:

1 El autor participó como ponente en el II Congreso Virttual Iberoamericano de Calidad en Educación



En Octubre, Grau y marinera...

Crónica del II Concurso Nacional de Marinera Norteña "Marina de Guerra del Perú"



Licenciado en Historia
ENRIQUE FLORES ROSALES



La categoría infante en pleno desfile.

Marinera... Es difícil no entusiasmarse al oír esta palabra... Nos remite inmediatamente al sentimiento de peruanidad, a nuestro orgullo nacional.

En los últimos años, la marinera ha sido fomentada por los medios televisivos, siendo el más conocido, el concurso realizado en Trujillo, con una trayectoria de cincuenta años que lo convierte en uno de los más prestigiosos de todos.

Como espectadores, disfrutamos de los bailes exhibidos sin imaginar todo lo que implica el llevar a cabo un evento de esa naturaleza. Eso lo pude constatar al estar inmerso en el proceso de organización de un concurso nacional de marinera: no exagero al decir que ello realmente es todo un reto, pero igualmente es gratificante la satisfacción experimentada al final de la jornada.

A finales de 2008, al evaluar los proyectos a llevar a cabo en el siguiente año, surgió la idea de que la Marina cuente con su propio concurso de marinera. Ello despertó la expectativa que siempre provoca el estar frente a una actividad que involucre danzas peruanas; nuestro sentimiento nacional aflora inmediatamente.

Por otro lado, se contaba con un indudable respaldo sentenciado por la Historia: la marinera debe su nombre precisamente a la Marina de Guerra del Perú, un anhelo popular recogido por Abelardo Gamarra, "El Tunante", quien consolidó la denominación de este baile que hasta antes de 1879 no tenía un nombre definido.

"Abril de 2009 marcó el inicio de los esfuerzos para la organización de la primera edición, la prueba de fuego, la que daría la pauta para su continuidad. El nombre del mismo sería simplemente "Marina de Guerra del Perú".

Así pues, con todo derecho la Institución se proponía llevar a cabo esta actividad para insertarla como una más dentro de su calendario institucional durante el marco de celebraciones en el mes de octubre, el mes de Grau. La fecha no podía ser más precisa y cargada de significado para la familia naval.

Abril de 2009 marcó el inicio de los esfuerzos para la organización de la primera edición, la prueba de fuego, la que daría la pauta para su continuidad. El nombre del mismo sería simplemente "Marina de Guerra del Perú". Inmediatamente surgió una cuestión central: nadie de nosotros tenía experiencia en la materia, debiendo empezarse desde cero. Para tal fin, se decidió recurrir a la asesoría de una academia de danzas con experiencia en el tema para llevar adelante nuestro evento.

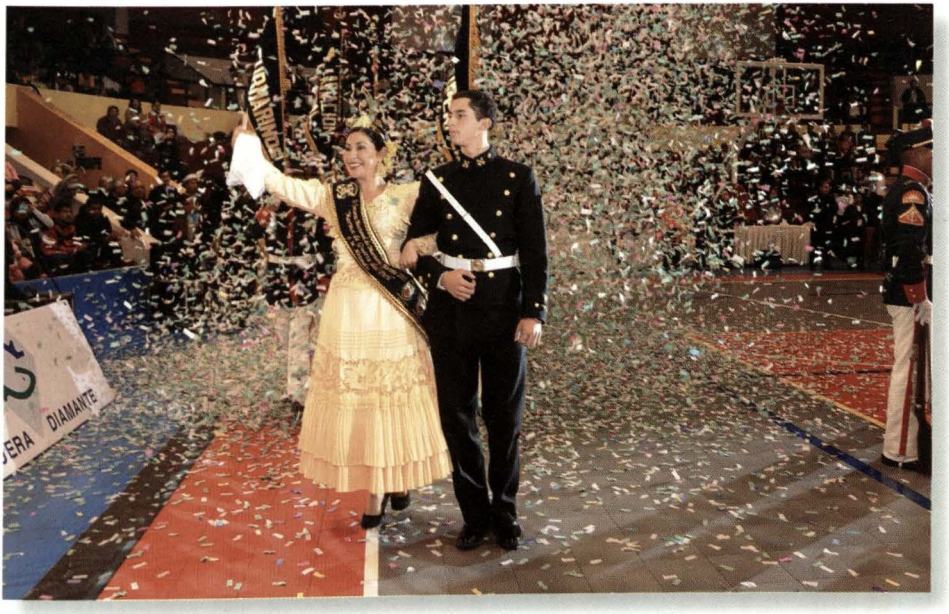
En lo particular, yo no fui parte directamente involucrada durante gran parte del proceso de preparación de aquella primera edición, sino que mi participación consistía mayormente en apoyar al comité organizador y, específicamente, en la elaboración de material histórico referido al origen de la denominación marinera y su vínculo con la Marina de Guerra.

No obstante, unas semanas antes de la realización del concurso, se me pidió integrar formalmente el comité organizador.El concurso del 2009 cubrió todas las expectativas y salió mejor de lo que imaginamos. Se logró captar la atención del público cautivo de la marinera, así como del público en general.

A ello se sumaba el atractivo que resultaba esta actividad para el personal de Marina. La continuidad estaba asegurada.
Así, a inicios del presente año, se presentó otra vez el reto: la organización de la segunda edición del Concurso Nacional de Marinera Norteña. El éxito logrado al año anterior era un aliciente, pero también una presión extra: esta vez debía ser mejor. Las labores debieron postergarse unos días, ya que nos enfocamos en la difusión del evento internacional "Velas Sudamérica Recalada Perú".

Pasado este, se empezaron las primeras reuniones de trabajo. Esta vez formé parte del comité desde los inicios, por lo que puedo reafirmar una vez más que organizar un Concurso Nacional de Marinera Norteña es todo un trabajo. Hasta el mínimo aspecto debe contar con coordinaciones previas. Por ejemplo, la fecha de celebración del concurso necesitaba ser inscrita en el calendario general de actividades ligadas a la marinera.

Si el año anterior se había realizado el 10 de octubre, nada debía interponerse en la inscripción de nuestro evento en una fecha similar. Sin embargo, el calendario nos indicaba que esos días estaban ya copados. Y es que un detalle muy poco conocido es que los concursos de marinera son continuos y numerosos, celebrándose todos los fines de semana.



La reina, Alexandra Orué Rodríguez, imagen del concurso.

Se planteó también la posibilidad de llevar a cabo el evento en dos días, ya que en el año anterior los concursantes inscritos sobrepasaron todas las expectativas. Finalmente, se decidió por mantener sólo una fecha: el 23 de octubre.

Con la experiencia del año pasado, se decidió abordar primeramente los temas cruciales: la programación del espectáculo y el presupuesto, puntos centrales para la proyección de los auspiciadores. Como el año anterior, el evento no sólo se circunscribía al concurso sino que abarcaba actividades paralelas: una muestra itinerante de la Marina de Guerra, en donde se presentaba al público stands informativos sobre las fuerzas que componen la Institución, un amplio patio de comidas y una zona de juegos.

Para cubrir los gastos estimados, se elaboraron paquetes de auspicio con determinadas cantidades a aportar, recibiendo a cambio diversos beneficios publicitarios. Paralelamente, se hicieron contactos con la Municipalidad y el Gobierno Regional del Callao para su participación en la organización.
La Municipalidad, al igual que el año anterior, asumió el compromiso de acompañarnos este año como co-organizador; con el Gobierno Regional no se llegó finalmente a un acuerdo en concreto.
Definida también la participación de los auspiciadores, se empezó en sí el proceso de organización.



"Señoras de la marinera", una coreografía de lujo.

Un objetivo central lo constituía la buena difusión del evento, que motivaría la acogida y la expectativa del público. Y para ello era crucial una buena presentación e imagen del mismo. Los afiches y volantes utilizados en la distribución deberían ser de primera calidad.
Se planteó entonces la utilización de buenas locaciones para promocionar nuestro evento, en el que figuraría la reina del mismo. Los escenarios navales se daban por descontados, agregándose otros que sugirieran señorío y tradición. Muchos surgieron como candidatos, pero debimos optar sólo por algunos, por el factor tiempo.

Indudablemente una de las locaciones más recordadas fue la Casona Solariega de Aliaga, en el Centro Histórico, única casa que aún se mantiene en poder de sus dueños originales: los Aliaga, descendientes de Gerónimo de Aliaga, uno de los Trece del Gallo y que vino con Pizarro en 1533.

También son dignas de mencionar las sesiones ocurridas en el Convento de San Francisco, la Plaza Mayor y la Casona Riva Agüero, todas sugiriendo el marco histórico necesario. En la Plaza, numerosos concurrentes se acercaban a observar la rutina de las fotos, solicitándonos muchos turistas tomarse fotografías con la reina, vestida para la ocasión. Ello nos entusiasmaba sobremanera, sobre todo por la imagen que dejábamos al visitante foráneo. Nuestra difusión iba por cauces no propuestos inicialmente.

"También son dignas de mencionar las sesiones ocurridas en el Convento de San Francisco, la Plaza Mayor y la Casona Riva Agüero, todas sugiriendo el marco histórico necesario."

Las sesiones fotográficas debían culminar en el Complejo Arqueológico de Pachacámac: un ambiente natural bajo arquitectura prehispánica. Con ello nuestro mensaje de vinculación de la marinera con nuestras más antiguas raíces se completaría. Lamentablemente, por factores ajenos a la organización, esta esperada sesión no pudo concretarse.
Los ambientes y escenarios marítimos brindaron el complemento perfecto para reafirmar también la relación histórica de la Institución con la marinera: la Plaza Grau del Callao, el museo de sitio B.A.P. "Abtao", el Cañon del Pueblo y los apacibles parques de La Punta sirvieron de telón de fondo para este fin. Con todo el material obtenido, el resultado no pudo ser mejor: los volantes y afiches fueron muy bien acogidos por los jefes y en general por quienes los veían.


"En octubre, Grau y Marinera,
Sentimiento y Tradición".

En este punto debemos hacer mención de un elemento muy importante y que ha sido diferido hasta ahora: la reina del concurso, la imagen propiamente dicha del concurso.
En la edición de 2009 se contó con una joven oficial de Marina, la entonces Alférez de Fragata Lorena Márquez Ísmodes, nuestra primera soberana. Para este año, la elegida fue Alexandra Rodríguez Orué, campeona de la categoría adulto de la primera edición, joven con vasta experiencia y dedicación en el mundo de la marinera.

Luego de la etapa de sesiones fotográficas, empezó el trabajo "fuerte": poner en marcha la logística del evento. Y es aquí que puedo decir que si algo aprendí en este proceso de organización fue que debía acostumbrarme a realizar funciones muy distantes a las habituales. Imagino qué pensarían mis colegas historiadores al saber que fungí de utilero en las sesiones fotográficas, que solicitaba presupuestos de toldos con los proveedores, que terminé midiendo andamios y tribunas en el coliseo Miguel Grau encaramado sobre el riel superior, que convertí mi auto en eventual transporte para el traslado de material diverso, etc., etc. Pero nada en eso me provoca algún reproche; uno nunca termina de aprender en toda labor que se le encomiende y particularmente en eso descansa en mucho el trabajo en equipo: en una participación de todos, en apoyo del compañero.

Paralelamente a ello, continuábamos en el rubro difusión, pero esta vez involucrados en dos aspectos: primero, apoyar la labor de contactos con los medios de prensa escritos, radiales y televisivos para la trasmisión de los spots promocionales respectivos. Esta vez tuvimos una mayor participación en ello, ya que en la edición anterior la Municipalidad del Callao había estado involucrada en este rubro.

El otro aspecto es más gratificante y lo constituye el llegar directamente a la gente: el potencial marco de público en el concurso, así como los futuros participantes. Se contaba a distintas academias de bailes y asociaciones culturales de todo el país, universidades, colegios, etc., a quienes se cursaba la invitación correspondiente al concurso, entregándolas nosotros mismos para el caso de Lima.

Es estimulante notar la alegría y la expectativa con que era esperado el evento. Todos los fines de semana nos turnábamos para acudir a los distintos concursos realizados. En lo particular, en los momentos en que me tocó difundir y entregar los volantes respectivos, era notoria la receptividad del público: literalmente se "gritaban" de una tribuna a otra para comunicar que el concurso

de Marina estaba próximo; muchos se acercaban para pedir más volantes y no faltaban las preguntas en torno a las bases y el reglamento; consultaban si habría igualmente un stand dedicado a Marina y un patio de comidas; les señalaba que sí, que este año todo sería mejor, y el entusiasmo rápidamente cundía entre las personas. Era indudable que el evento del 2009 había dejado huella.

Ya que he mencionado las bases y reglamento, precisamente otro tema en el que estuve involucrado lo constituyó la elaboración del reglamento y las bases del concurso, basándonos en el estructurado el año anterior. Ahora la novedad lo constituía el concurso de barras, las cuales iban a alentar a sus parejas concursantes. Tratamos de plasmar claramente los aspectos a ser evaluados en relación al comportamiento, organización y creatividad de estas.

Culminadas las bases, el 1° de octubre se abrieron las inscripciones, proceso que estaría íntegramente a cargo de la Academia de Danzas Folklóricas "Esmila Zevallos", asesora de nuestro concurso, al igual que en el 2009. Aquí fue donde nuestros nervios se ponían a prueba, ya que pasados los primeros días, los concursantes no daban signos de vida; no obstante, dos días antes del cierre de inscripciones, largas colas en el local de la academia reafirmaban nuestra peruanísima costumbre de esperar hasta el último momento.



De blanco, integrantes de la coreografía "Señoras de la marinera".

Horas antes del inicio del concurso, había aún personas pugnando por alcanzar un cupo. Como en la primera edición, las parejas inscritas pasaron de 200.

Como puede notarse en el transcurso de esta narración, el proceso iba avanzando paralelamente en todas sus fases, y por ello uno tenía literalmente que multiplicarse. Y no puedo dejar de reconocer que se pasan por momentos de mucha tensión, justamente por la necesidad de lograr un producto de calidad. Las discusiones entre nosotros eran a veces prolongadas, pero finalmente entendíamos que todo esfuerzo era en pro de lograr un buen resultado. Así también pudimos conocernos mejor, en especial en mi caso, pues llevo relativamente poco tiempo trabajando en la Marina, pudiendo afianzar y consolidar nuestra amistad.

> "Y llegó el día esperado. 23 de octubre. La orden fue estar muy temprano para preparar la pista de baile. El evento comenzaría a las 10:00 AM. Los concursos de marinera implican generalmente una jornada completa, culminando en la noche. Nos esperaba un largo día de trabajo."

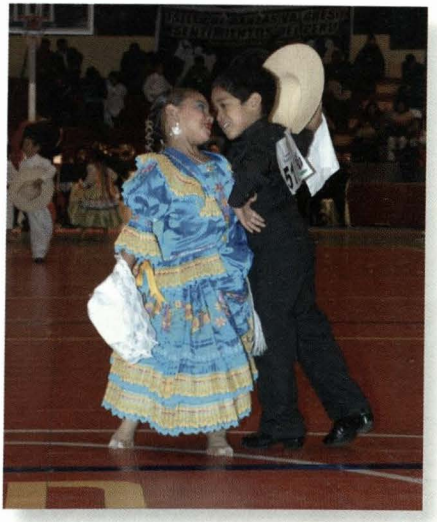
En la recta final de la preparación del concurso se dieron los ensayos generales en el mismo coliseo "Miguel Grau", presentando las coreografías seleccionadas, así como la presentación de los atractivos adicionales.

En torno al espectáculo del concurso mismo, se decidió la inclusión nuevamente de la Compañía "Fanning", pero en esta oportunidad se buscó que participara en el mismo momento del baile de la reina con sus desplazamientos y evoluciones, a diferencia del año anterior en el que sólo escoltó a la soberana y su pareja. Adicionalmente se consideró la presentación de un número que resultase novedoso y de mayor atractivo para el público. Finalmente, se optó por la coreografía "Tres generaciones por la paz", campeona en el certamen de Trujillo del presente año.

Conforme el día se acercaba, las expectativas crecían. Todo iba quedando listo. Un esfuerzo adicional debió hacerse para la Conferencia de Prensa, en donde se anunciaría oficialmente el evento. Este se realizó el 18 de octubre en el Centro Naval de San Borja, en una ceremonia al aire libre, acorde con la naturaleza de la marinera. Ahí se coronó a Su Majestad Alexandra como "Reina" de la segunda edición, realizando su baile de exhibición.

Como maestro de ceremonias, tuvimos la presencia del señor César Alvitez, toda una institución en el mundo de la marinera, y quien estaría presente en nuestro concurso, al igual que el año pasado.

Y llegó el día esperado. 23 de octubre. La orden fue estar muy temprano para preparar la pista de baile. El evento comenzaría a las 10:00 AM. Los concursos de marinera implican generalmente una jornada completa, culminando en la noche. Nos esperaba un largo día de trabajo.



Pareja de pequeños cuyas coreografías nos deslumbraron

Todos los que alguna vez hemos visto por televisión un concurso de marinera sabemos cómo se va desarrollando este: una etapa de eliminatorias que da paso a una semifinal, y de ahí a una final que definen a los campeones de las respectivas categorías (preinfante, infante, infantil, junior, juvenil, adulto, senior y master, que van de acuerdo a las edades, desde los 4 años).
Adicionalmente, se presentó también una eliminatoria de concursantes con habilidades diferentes, antes denominada categoría especial: participantes con síndrome de Down.
Siendo novedad en esta oportunidad, estos concursantes pusieron la nota tierna, desplegando esfuerzo y alegría en pos de lograr el campeonato.
No narraré en sus detalles el evento, pues resultaría interminable. Me abocaré a brindar algunos detalles que se me vienen a la mente. Uno de ellos está referido a lo que pasa en los alrededores cuando se realizan las "tandas", vale decir, cuando las parejas están en la pista de baile concursando.

Primeramente, los demás competidores, presentes en el túnel que da a la pista de baile, ensayan para cuando les toque su turno. Es sorprendente el grado de esfuerzo que se pone en esta espléndida danza: pies sangrantes, ampollas y uñas quebradas son indicativos más que suficientes.
Por otro lado, hay que anticipar al maestro de ceremonias (el señor Alvitez) el jurado calificador respectivo, trabajo que me correspondió, por segunda vez, a mí. ¡Menuda labor! Al arribar cada uno de los 30 jurados invitados se anota su

nombre en una bolilla que va a parar a un ánfora. Cada vez que se requiere seleccionar jurados para una calificación de tandas, debo sacar siete bolillas —el número requerido para esta tarea— al azar. Esto con la finalidad de garantizar alternancia en la calificación y evitar suspicacias. Para la etapa eliminatoria no hay mucho problema: como son muchos participantes en cada categoría (vale decir varias tandas), un mismo jurado califica a todos los participantes de la misma y es recién al pasar a la siguiente cuando se renueva.

Las etapas finales son mi pesadilla: cada categoría sólo consta de una tanda y se renueva jurado constantemente. Me debo multiplicar para no sólo sortear, sino también ver qué jurado ha calificado de manera seguida para retirar su bolilla y darle un descanso; a todo ello se debe sumar que debo dictar al maestro de ceremonia —que respira sobre mi nuca prácticamente en esas instancias— los nombres de los seleccionados. Como en todo evento, en su transcurso se presentan los imponderables de siempre: una pareja que no llegó a tiempo, momentos en que no responde el micrófono, interrupción



La marcialidad de la Compañía Fanning, al compás de una marinera.

de la trasmisión del circuito cerrado y un largo etcétera. Pero estos detalles en el balance final pasaron inadvertidos, síntoma de una reacción rápida para paliarlos por parte de los encargados.
Fuera de ello, el espectáculo que se brindó en esta oportunidad fue magnífico, y de eso pueden dar fe todos los asistentes. La coreografía de la Reina, acompañada de la Compañía "Fanning", fue vibrante; en especial el momento en que se simbolizó al "Huáscar" y el toque de duelo por la muerte de Grau, para luego renovar los compases de la "Marinera de los Mares", compuesta por el Capitán de Navío Luis Benites Morillas.

La coreografía campeona de Trujillo fue por igual emocionante, destacando la performance de los niños, jóvenes y adultos que la conforman. Recuerdo muy bien la sorpresa del público al apagarse totalmente las luces del coliseo y dar paso a los haces láser, lo que provocó una ovación general; luego vino lo mejor: la parte culminante al conformar la palabra "Naval" y la despedida al ritmo de la melodía "Color Esperanza".



El pabellón nacional, junto al pabellón de la Marina, simbolizaba mejor que nada que la misión propuesta se llevaba a cabo con éxito. La Institución contribuía al fomento del sentimiento patrio.

Otros momentos que se me vienen a la mente llegan dados por las notas de alegría y color brindadas por las barras, las cuales alentaban en todo momento para poder lograr el premio "Gran Barra 2010". A ello se sumó la interacción del maestro de ceremonias con el público, lo que dio un marcado ambiente festivo al concurso. Asimismo, la premiación a la señora Lucy Mantilla, en reconocimiento a su notable trayectoria como compositora de varias de las más conocidas marineras. Y el final, siempre con la ya clásica caída de globos, coronaba a la pareja ganadora de la categoría adultos, la más importante de todas.

Reflexionando sobre lo que implica una labor como la llevada a cabo, creo que puedo compararlo a la dinámica que surge en esta crónica: Ana primera parte en el que es patente el trabajo y la responsabilidad y por ende las tensiones, y una segunda que resume una satisfacción y gratos recuerdos. Así podría graficar, en suma, mi experiencia en la organización de nuestro concurso de marinera.

Por ello, más allá del aspecto material y logístico, puedo decir que nuestra peruanidad descansa firmemente en ese sentimiento: esa conciencia de estar todos nosotros conectados bajo similares parámetros culturales, lo que hace que la riqueza de nuestro folklore, aunque diverso, se sienta como propio y haga de la marinera un súmmum de todo el orgullo y emoción que se experimenta al sabernos poseedores de tan rico legado. No por otra cosa se denomina muchas veces a la marinera como el "baile nacional".

Es verdad que el público disfrutó y se revistió de aquel sentimiento, como ha sucedido también en los diversos eventos que se dan a nivel nacional, pero existe un detalle diferenciador: la marinera ha vuelto con nuestro concurso a su sitial junto a la Marina de Guerra del Perú, cuna de su denominación.

La misión de la Institución de fomentar el patriotismo, al amor al suelo patrio, ha sido en ese sentido completada, y el esfuerzo, por más duro que sea, nunca superará a la satisfacción de saber ahora que la Marina es cultora de las tradiciones más queridas y que ella descansa junto a nuestros héroes más ilustres. Por eso se puede decir ahora que la marinera es una tradición naval, con justo e histórico derecho, y podemos expresar con más convicción que nunca:

"En octubre, Grau y Marinera, sentimiento y tradición."

Museo Naval del Perú

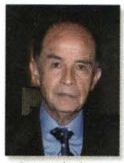
Fuente de cultura para nuevas generaciones







Un novelista que de niño soñó con ser marino

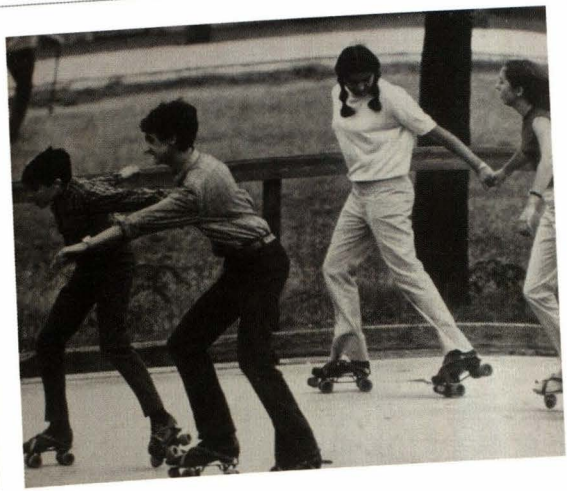


Contralmirante
FERNANDO CASARETTO ALVARADO
Director del Museo Naval del Perú

Mario Vargas Llosa, ciudadano universal, es un peruano que respira generacionalmente al lado de quienes pertenecemos al paisaje citadino del tranvía en rumbo a las playas de la hoy llamada Costa Verde, encaminamiento de rieles de acero y durmientes de madera que nos conducían sin sobresalto a destino. En Chorrillos el agua brotaba tibia de los acantilados, lo que dio, de antaño, origen a la denominación precisa de este balneario: Chorrillos. Nació Mario Vargas Llosa el domingo 28 de marzo de 1936.

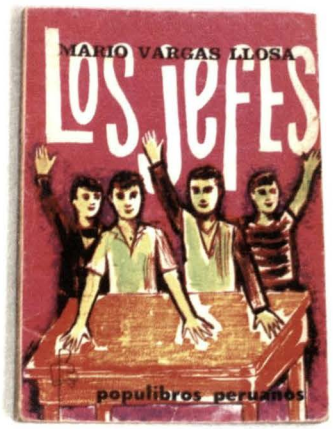
Veintidós años, desde 1936, marcan la aparición de la primera obra de Mario Vargas Llosa, Los jefes, que fue presentada al concurso "Leopoldo Alas", obteniendo el primer premio y su publicación al año siguiente. Este pequeño libro contiene cinco cuentos: "Los jefes", "El desafío", "El hermano menor", "Día Domingo" y "Un visitante". El segundo cuento se acerca a la historia de "Carita" y "Tirifilo", famosos delincuentes de antiguo relato que se retan a arma blanca.

"Día domingo" menciona a un joven pretendiente casi niño, Miguel, en trance de enamorar a Flora, protagonista esta a quien muchos contemporáneos po-



El escritor, en cotidiana diversión familiar.

demos tal vez identificar sin mucho esfuerzo. "Pura pose" es también frase del hablar cotidiano de los jóvenes posiblemente aún lejos de conocer a Shakespeare, y "Mucho ruido y pocas nueces" es la analogía de quien presumía más de la cuenta, y allí quedaba el argumento.



En demanda de indagar en años anteriores a "Los jefes", cabe recordar un antiguo trabajo de carácter periodístico de nuestro escritor: En el país de las mil caras. Expresa en afán autobiográfico:

> *"De uno a diez años viví en Cochabamba, Bolivia, y de esa ciudad donde fui inocente y feliz, recuerdo, más que las cosas que hice y las personas que conocí, las de los libros que leí: "Sandokan", "Nostradamus", "Los mosqueteros", "Cagliostro", "Tom Sawyer" y "Simbad". Las historias de piratas, exploradores y bandidos, los amores románticos, y también los versos que escondía mi madre en el tocador (y que yo leía sin entender, sólo porque tenían el encanto de lo prohibido) ocupaban lo mejor de mis horas. Como era intolerable que los libros que me gustaran se acabaran, a veces les inventaba nuevos capítulos o les cambiaba el final. Esas continuaciones y enmiendas de historias ajenas fueron las primeras cosas que escribí, los primeros indicios de mi vocación de contador de historias".*

A los diez años de edad, este niño conoció a un padre que daba por muerto, experiencia que no le fue grata ni lo sería en adelante. Guarda por su mamá Dora entrañable cariño.

En el año 1946 la familia viaja a Piura en circunstancias en que su abuelo es nombrado prefecto. Hacen escala en Arequipa, su ciudad natal, donde residía su tío Eduardo.
Se extasía entonces con la visión del mar de Camaná y exige a sus 11 años de edad que el automóvil en que viajaban se detenga para:

> *"Darme una zambullida en esa playa brava y salvaje. Mi bautizo marino no fue muy exitoso porque me picó un cangrejo. Pero, aun así, ese amor a primera vista con la costa peruana ha continuado".*

En Piura ingresa al colegio "Salesiano" para cursar el quinto grado; termina primaria en Lima e inicia secundaria en "La Salle". En el Colegio Militar "Leoncio Prado" cursa tercero y cuarto, para finalizar el último año en el Colegio "San Miguel", de la recu-

rrente Piura, y volver a Lima el año 1953 e ingresar a la "Universidad Nacional Mayor de San Marcos" para estudiar Letras y Derecho, contra la voluntad del padre, que consideraba inapropiado un hijo con vocación de poeta.

Arribando en segunda instancia a inmediaciones de 1958, en alguna ocasión una publicación promocional de la Marina (Una historia muy pequeña) menciona, entre otros trabajos menores realizados por M.V.LL., uno que ejerció en "Radio Central" ("La emisora más popular"), sita en la calle Belén, de Lima, donde fue director de noticias en el programa "El Panamericano", que emitía esta emisora en frecuencia diaria a las 8 AM y 9:30 PM, junto con otros programas también diarios: "Mi piano y yo", conducido por Juan Carlos Correa a la 1.45 PM; "Charlas del cine", con Pepe Ludmir, a las 2 PM; "Pablo y sus amigos", a las 10 PM, a cargo del recordado Pablo de Madalengoitia, y "Pantúfalo Bill", de Pedrín Chispa, a las 7:45 PM.

"Pura pose" es también frase del hablar cotidiano de los jóvenes posiblemente aún lejos de conocer a Shakespeare, y "Mucho ruido y pocas nueces" es la analogía de quien presumía más de la cuenta, y allí quedaba el argumento.

Pedrín Chispa fue un libretista que dejó huella en quienes alguna afición podíamos tener por los entonces llamados radioteatros y que modernamente pasaron a ser las telenovelas.

El mérito mayor de los primeros es que incidían obligadamente en la imaginación del radioescucha. Así, en una versión del cuento "La Cenicienta" —por poner un ejemplo—, el libretista aludido hacía la composición en verso y algunas líneas quedan aún flotando por allí. En el episodio de las doce de la noche en que "Cenicienta" fuga de la fiesta en circunstancias de ser requerida de amores por el príncipe, cabe recordar: "Alerta la guardia real, que a su majestad imperial, se le escapa el material".

1958 y el grado de Bachiller en Humanidades: el 27 de agosto sustentado en una tesis relacionada con Rubén Darío. Pone a M.V.LL. en rumbo definitivo a la literatura, en coincidencia con la ya mencionada aventura "Los Jefes", de exitoso resultado.
Cinco años más tarde irrumpe en la literatura de los sesenta La ciudad y los perros; el editor, en una concatenación de nueve novelas de M.V.LL., es "Seix Barral".

Tiene el autor por entonces 27 años de edad y este libro, polémico, argumentalmente hijo de aquella experiencia de tercero y cuarto de secundaria en el "Leoncio Prado", dada la latitud y longitud en que salió a la luz, lo revela (premio "Biblioteca Breve 1962") como un escritor de temprana consagración. Tirios y troyanos advierten en su autor un joven maestro de la narrativa; edita el libro "Seix Barral" y viene al caso transcribir unas frases de Carlos Barral en el prólogo de "Los Cachorros" (editorial "Lumen", Barcelona, 1967), palabras que se relacionan justamente con aquel galardón de 1962:

> *"Cuando quise conocerle, Vargas Llosa era para mí sólo un nombre, el nombre que encabezaba un manuscrito presentado al premio 'Biblioteca Breve' y que había sido una de las mayores y más estimulantes sorpresas de mi carrera de editor.*



En la primera entrevista me pareció un personaje desconcertante. Un literato sobrio de ideas tajantes con frecuencia inesperadamente agresivas, pero en cuyas maneras trasparentaba cierta cultivada indulgencia, algo que sugería el brillo mate de los galones de la bordada casaca colonial o el ondulante reflujo de las chorreras en cada inesperada expansión de la jovialidad".

Cabe aquí traer a colación una historia que aún cuando el mismo M.V.LL. la menciona, llama a duda. Se trataría de una quema de "La ciudad y los perros", de varios cientos de ejemplares, realizada en el patio del Colegio Militar "Leoncio Prado". No obstante, debo expresar que no he logrado entrevistarme con ninguno de los pirómanos de aquel rito, que más parece producto del imaginario popular.

La novelística de M.V.LL. se halla después en la no menos notable "La Casa Verde" (1966), que tiene un opúsculo intitulado "Historia secreta de una novela" ("Tusquets Editores", Barcelona, 1971), que deviene de una conferencia que dio su autor el 11 de diciembre de 1968, en Washington, continúa en ritmo ascendente con esta obra de compleja trama cuyos personajes se manejan en múltiples escenarios. Es sin duda una de las tantas marcas mayores de Vargas Llosa en su laborioso e incansable derrotero, que emerge también de esta editora.

"Conversación en la Catedral", en 1969, tan relacionada con la era gubernativa del General Manuel A. Odría (época que es de gran significado para la generación Vargas Llosa), periplo de más sombras que luces pero signado también por experiencias gratas, más bien adjetivas pero inolvidables: por ejemplo en la música (Dámaso Pérez Prado), en el baile (mambo), en el deporte (Alberto Terry y Universitario de Deportes, club que tiene en Vargas Llosa un hincha de lujo). Las corridas de toros con palco privado obsequiado al gobernante por los infaltables lacayos de turno. La chismografía como característica nacional. Y por supuesto la corrupción a toda máquina.

> "A los diez años de edad, este niño conoció a un padre que daba por muerto, experiencia que no le fue grata ni lo sería en adelante. Guarda por su mamá Dora entrañable cariño."

"Pantaleón y las visitadoras", de 1973, donde un capitán de ejército es protagonista irremediable en una trama que desnuda una problemática castrense no exenta de humor; daría lugar esta novela a una película de gran popularidad. "La tía Julia y el escribidor" (1977), obra en la que justamente M.V.LL. profundiza temas relacionados con aquella experiencia radial de sus jóvenes años en Panamericana.

"La guerra del fin del mundo", de 1981, basada en la Guerra de Canudos, de carácter agrarista, ocurrida en Brasil, es notable obra en la producción vargallosiana. "Historia de Mayta" (1984), argumenta en el levantamiento del trotskista Alejandro Mayta, en el Perú del año 1958.

"¿Quién mató a Palomino Molero?" (1986), tramada en Talara, presenta al personal de la base aérea de esa localidad en torno a un crimen del que es víctima un avionero que mantenía una relación amorosa con la hija de un notable del lugar. "El hablador" (1987), está íntimamente relacionada con la etnia machiguenga de la Amazonía peruana. Curiosamente, este trabajo tiene que ver con una experiencia de su autor transcurrida 30 años atrás. Él lo explica así:

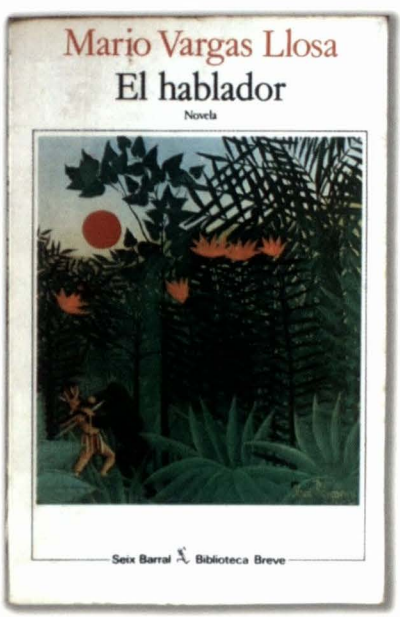
"Terminé la universidad en 1957. Al año siguiente presenté mi tesis y obtuve una beca para hacer un doctorado en Madrid. Ir a Europa —llegar de algún modo a París— era un sueño que acariciaba desde que leí a Alejandro Dumas, Julio Verne y Víctor Hugo. Estaba feliz, preparando mis maletas, cuando un hecho casual me brindó la posibilidad de hacer un viaje a la Amazonía.

Un antropólogo mexicano, Juan Comas, iba a recorrer el Alto Marañón donde se hallan las tribus aguarunas y huambisas, y en la expedición había un sitio que ocupé gracias a una amiga.

Estas semanas en el Alto Marañón, visitando tribus, caseríos y aldeas fue una experiencia inolvidable, que me mostró otra dimensión de mi país [...], era saltar del siglo XX a la edad de piedra, entrar en contacto con compatriotas que vivían semidesnudos en condiciones de primitivismo extremo y que, además, eran explotados de manera inmisericorde. Los explotadores, a su vez, eran pobres mercaderes, descalzos y semianalfabetos, que comerciaban en caucho y pieles compradas a las tribus a precios irrisorios, seres que castigaban con salvajismo cualquier intento de los indígenas de emanciparse de su tutela".

Se detiene aquí, en esta novena producción novelística de la editorial "Seix Barral", para, después de un lapso, retomar su notable intervención que bien puede considerarse histórica en el despegue y desarrollo de M.V.LL.

En 1988, "Tusquets Editores" edita Elogio de la madrastra, de sutil trama y carácter erótico. "Lituma en los Andes" (1993), de Editorial Planeta, aborda la subversión terrorista de "Sendero Luminoso" en el Perú y mereció tres galardones internacionales (premio "Planeta", de España, 1993; premio "Arzobispo Juan de San Clemente", de Santiago de Compostela, 1994; premio "Chianti Rufino Antico Fattore", de Florencia, Italia, 1995).



Editorial Alfaguara"editó sucesivamente tres novelas de M.V.LL.: "Los cuadernos de Don Rigoberto" (1997), donde reincide con sabia delicadeza en el tema del erotismo.

"La fiesta del chivo", del año 2000, ambientada en República Dominicana durante la dictadura de Leónidas Trujillo, corruptela que el autor hilvana con su reconocida habilidad; hurga en los entretelones del poder en la dilatada era trujillista y así incide nuevamente en lo que es un lugar común en la obra de Mario Vargas Llosa.

"La fiesta del chivo" daría lugar, como en casos anteriores, a una película de cierta re-

levancia. El 30 de setiembre de 2007 la Asociación Cultural Peruano Británica puso en escena, en el Teatro Británico de Miraflores, "La fiesta del chivo" bajo la dirección del notable director colombiano Jorge Alí Triana, producción que alcanzó resonante éxito en el ambiente cultural latinoamericano.

"El paraíso en la otra esquina" (2003) y el proceso sin éxito que significó el viaje de Flora Tristán —descendiente de Pío Tristán, personaje arequipeño de abolengo a quien ella reclamaba participación de herencia—, es en sí misma una investigación en torno a la notable feminista, abuela del pintor Paul Gauguin. Mario Vargas Llosa, uno de los novelistas contemporáneos más importantes, aborda también teatro, y hemos de recordar entre otras: "La señorita de Tacna" (1981); "Kathie y el hipopótamo" (1984); "La Chunga" (1986) y "El loco de los balcones" (1993). Estas cuatro obras fueron luego editadas por "Seix Barral". En cambio, "Ojos bonitos, cuadros feos" (1996), por PEISA.

> "Cuando quise conocerle, Vargas Llosa era para mí sólo un nombre, el nombre que encabezaba un manuscrito presentado al premio 'Biblioteca Breve' y que había sido una de las mayores y más estimulantes sorpresas de mi carrera de editor."

La última producción teatral de M.V.LL., Al pie del Támesis, merece comentario aparte. Fue protagonizada por el notable Alberto Ísola y la actriz Bertha Pancorvo, bajo la dirección de Luis Peirano. El estreno mundial de esta obra se dio el 29 de marzo de 2008 en el Teatro Británico de Miraflores, y en esa circunstancia pudimos entender mejor, digamos en primera persona, a Mario Vargas Llosa en la reconocida convicción y tenacidad que él pone en las cosas que hace.

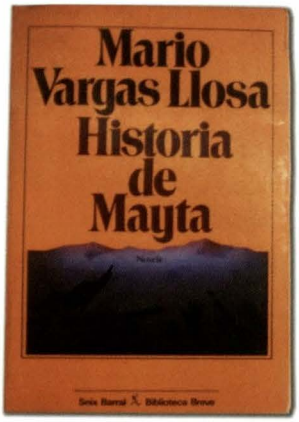
Acudió en múltiples oportunidades a los ensayos previos y generales, participó activamente en ellos y, por supuesto, en el propio estreno y en varias de las funciones.

El género ensayo abarca una copiosa producción, desde "Tirant lo Blanch" (1969) e "Historia de un deicidio" (1971), copioso trabajo que analiza la obra de otro grande de la literatura latinoamericana, como Gabriel García Márquez (de quien era muy cercano amigo Mario Vargas Llosa antes de que se produjera entre ambos un distanciamiento que aún no tiene solución), y "La orgía perpetua" (1973), que tiene su argumento en la obra de Flaubert, Madame Bovary.

Así y sucesivamente (el presente trabajo no intenta acercarse a compendiar siquiera parte de la obra vargallosiana) se da una vorágine de ensayos dentro de los cuales me permito mencionar: "Entre Sartre y Camus" (1981); "El pez en el agua" (1993), que hurga en la aventura política del autor, empresa que encuentra asidero en las convicciones de libertad y democracia que signan su personalidad.

Mario Vargas Llosa es un humanista. Como en sus lecturas iniciales, se siente protagonista en la armadura de "Tirant lo Blanch" (1490); "El Quijote" (1605), combatiendo hoy a los enemigos de la libertad. No están a su frente molinos de viento; él sabe que no lo son, y que con su pluma, ayer y hoy, vence a quienes debe vencer en demanda justamente de la libertad a la que todos tenemos derecho, del respeto a la vida, del amor en sus múltiples características.

Mantiene la frescura de sus obras aurorales; se siente y es combatiente perpetuo asentado en sus convicciones, capaz de poner su propia carrera literaria en peligro cuando se tiene que defender la democracia, ¿o no fue ello capítulo de temeraria actitud cuando en determinada circunstancia el Perú estuvo en situación crítica de su historia?



Y es que la libertad es bandera que flamea siempre impoluta en el más alto mástil de las convicciones vargallosianas. Recordamos el 18 de abril de 1985 a un Vargas Llosa apenas transcurridos sus 50 años de vida, en una conferencia intitulada: "La Libertad de la Cultura, la Cultura de la Libertad".

El escenario es Santiago de Chile, y fue invitado por la "Fundación Eduardo Frei", en pleno auge del gobierno militar que presidía el General Augusto Pinochet Ugarte. En esa ocasión expresó, entre otros muchos conceptos, lo siguiente:

"Escribir es un oficio solitario, enfrentado al papel, con la pluma en la mano, para que brote eso que a falta de otro mejor se conoce con el nombre de inspiración. No hay más remedio que aislarse de la vida inmediata y sumergirse en el mundo íntimo de la memoria, la nostalgia, las secretas apetencias, la intuición y el instinto, ingredientes que alimentan la imaginación creadora.
El proceso del que nace una ficción es largo, difícil, fascinante.
Aunque desde que escribí mi primer cuento lo he vivido muchas veces, nunca he acabado de entenderlo plenamente. No sé si les ocurre a todos

los escritores, pero en mi caso, aun cuando hago un gran esfuerzo de lucidez mientras escribo y trato de tener un control racional de la historia, los personajes, los diálogos y los paisajes que van surgiendo al compás de las palabras, nunca puedo evitar una cierta oscuridad que como su sombra, acompaña a la tarea consciente a la hora de escribir. Ese elemento que espontáneamente brota de lo más recóndito de la personalidad impone a la historia que uno está escribiendo una coloración particular, establece entre los personajes jerarquías que a veces trastornan sutilmente nuestra intención consciente, matiza e impregna aquello que contamos de una significación o simbolismo que en algunos casos no sólo no congenian con nuestras propias ideas sino que pueden llegar a contradecirlas radicalmente".

"Escribir es un oficio solitario, enfrentado al papel, con la pluma en la mano, para que brote eso que a falta de otro mejor se conoce con el nombre de inspiración."

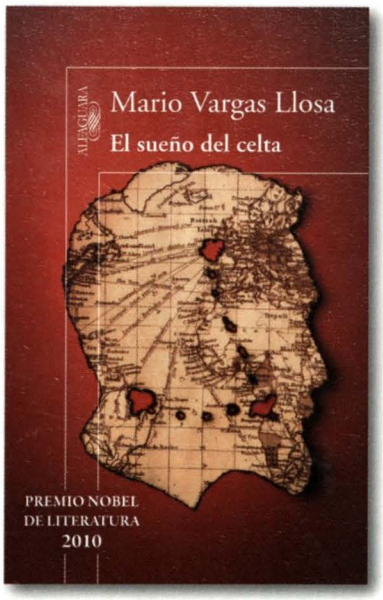
Cinco años después de esta cita en Chile, M.V.LL. sería candidato a la presidencia de la República del Perú. El 26 de febrero de 1990 ofreció una conferencia en el Centro de Altos Estudios Militares (CAEM). En el contexto de ella se refirió a las Fuerzas Armadas, cuando por entonces la supervivencia del país frente al terrorismo senderista era muy grave:

"Las Fuerzas Armadas deben ser dotadas del equipo necesario para llevar a cabo una acción antisubversiva eficiente. En esto un gobierno no puede ahorrar, porque lo que está en juego es nuestra supervivencia como país libre y de este tiempo, como nación capaz de participar de las extraordinarias oportunidades que nuestra época ha puesto al alcance de las naciones que optan por la modernidad y están dispuestas a pagar el precio que cuesta alcanzarlas.

Un gobierno del Frente Democrático (FREDEMO) contemplará entre sus inversiones prioritarias dotar a las Fuerzas Armadas de armas y sistemas de transportes y comunicación y de los servicios de infraestructura que le permitan desplegar una acción contraterrorista eficaz. Y hará cuanto esté a su alcance para que el pueblo apoye esta inversión como un gran empeño de salvamento nacional al que todos —pienso en los ciudadanos independientes, en las empresas privadas— tenemos la obligación de contribuir".

Viene a colación referirme finalmente a la última novela del hoy Premio Nobel de Literatura: "El sueño del celta". Toma pie en un personaje histórico llamado Roger Casement, quien desenvuelve sus actividades por encargo del Gobierno británico en dos escenarios, el Congo y la Amazonía, ambiente último en el que se daba el famoso boom del caucho con su secuela de explotación y barbarie.

El origen irlandés del protagonista enciende en él la pasión por la independencia de Irlanda respecto a Inglaterra.



La novelística de Vargas Llosa, ya lo hemos mencionado, es excepcional; siempre acude tras el arduo trabajo de investigación y puesta en escena —es un decir— de su labor, a sembrar en sus lectores el cúmulo de inquietudes que él provoca en el proceso hasta concluir.

La recurrente sabiduría de nuestro novelista nos conduce discretamente, con mano de maestro, al tema central, al que accedemos casi subrepticiamente, para después, provistos ya del armamento intelectual, alcanzar, los lectores la meta, cómplices ya en la trama y comprometidos de tal manera en la obra que posiblemente la palabra fin alcance un secreto objetivo: el epílogo es sólo una pascana.

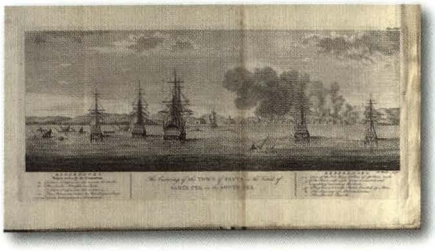


Geohistoria marítima:

Relaciones espaciales del poder en la historia marítima.



Contralmirante
JEAN J. DOIG CAMINO



Introducción

El presente artículo es motivado por las primeras palabras que promueven la creación del Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú - IEHMP (1973), cuando se señala por causal de tal trascendente decisión "la importancia que reviste el Mar Peruano como factor geopolítico preponderante en el desarrollo del país [...]". Por otro lado, las palabras del Almirante Miguel Grau (1877), cuando avizora en el contexto iberoamericano: "Una misión importante y trascendental está reservada a la Marina de nuestras Repúblicas: el sostenimiento de su autonomía y de sus instituciones, cuando por principios y conveniencias aparezcan, en un caso dado, formando una sola nación [...]".

También anima investigar y desarrollar la historia marítima y naval iberoamericana desde la perspectiva del pensamiento estratégico y geopolítico marítimo aplicado al proceso de toma de decisiones nacionales e internacionales, toda vez que así se contribuirá a fomentar el conocimiento e identidad no sólo con nuestro país sino con el subcontinente iberoamericano.

Este artículo pretende, asimismo, abordar la lectura de la historia marítima y naval desde el punto de vista estratégico y geopolítico, y se presenta en tres

partes: la primera, empeñada en tratar aspectos conceptuales del tema y su evolución en el tiempo; luego se ocupa del aspecto metodológico, y finalmente desea arribar a conclusiones que puedan orientar nuestro esfuerzo intelectual a desarrollar el pensamiento estratégico y geopolítico basado en el estudio casuístico de la historia en general, y particularizando en la historia marítima y naval iberoamericana.

Conceptualizaciones

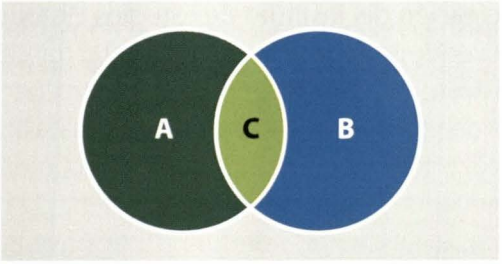
El espacio: estructura esencial

El primer paso para abordar el tema nos obliga necesariamente a ubicarnos en el marco conceptual del planteamiento que se propone, aspecto que ha sido desarrollado por la doctrina a través del aporte de estudiosos en la materia desde que se toma conciencia "[...] del papel fundamental que juega el espacio como estructura esencial en la vida de una colectividad, cabe verlo como la raíz de su posible ineficiencia o frustración" (Castañón, 1982: p. 7); esto explica que la raíz "Geo" se halle acoplada a palabras como política, economía, estrategia e historia, y que en el último caso es el tema que nos ocupa. *(Ver figura 1)*

Determinismo y posibilismo

Hay dos aproximaciones al concepto de geohistoria con un enfoque estratégico y geopolítico. La primera, desde 1890, cuando es propuesta la ciencia geográfica por Ratzel en la escuela alemana, con una perspectiva sustentada en el determinismo geográfico por el estrecho vínculo entre el hombre y su medio; y la segunda, desde 1942, en la escuela francesa por Braudel, que relaciona la geohistoria con el estudio de la dinámica entre una sociedad del pasado y la estructura geográfica que la sustenta, con el objetivo de la historia como punto de encuentro de las ciencias sociales que propugna el posibilismo del medio geográfico. (Braudel, 2002: p. 59)

Relación entre Historia y Geopolítica



(A) **Historia** + (B) **Geopolítica** = (C) **Geohistoria**
Lectura de la historia con enfoque geopolítico

Figura N° 1

Relacionismo y transnacionalismo

Por otro lado, "en la consideración de la geopolítica como 'ciencia de las relaciones del medio geográfico y de la vida histórica con las formaciones estatales' (Vicens, 1940: 12), [se] propone sustituir el posibilismo por el 'relacionismo', desechando el determinismo" (Reguera, 1991: p. 10).

En geopolítica, el aspecto geográfico de las relaciones internacionales define el contenido de la disciplina, porque remarca el objeto de su estudio: la estructura espacial del poder en el ámbito global, en ámbitos regionales o nacionales, y el de las sociedades históricas al interior de sus civilizaciones, y su carácter relacional.

El transnacionalismo es una nueva corriente de pensamiento, que cuestiona el sistema de estados como estructura del sistema internacional, pues va más allá al incorporar una pluralidad de actores, tales como organizaciones internacionales, empresas multinacionales, organizaciones no gubernamentales, unidades políticas sub estatales e individuos en una sociedad cultural. (Barbé, 2007: p. 66)

"El transnacionalismo es una nueva corriente de pensamiento, que cuestiona el sistema de estados como estructura del sistema internacional, pues va más allá al incorporar una pluralidad de actores, tales como organizaciones internacionales, empresas multinacionales, organizaciones no gubernamentales, unidades políticas sub estatales e individuos en una sociedad cultural."

Poder y poderío

El pensamiento geopolítico ha evolucionado con nuevas y más amplias concepciones del poder como ciencia política, a sólo considerar el poder político del Estado, pues incorpora al estudio de la política el poder en otros grupos humanos que se relacionan espacialmente, toda vez que el poder político, materia de estudio de la geopolítica como disciplina principal, comprende que "todo poder es político" (Duguit, citado por Duverger, 1970: p. 30), llámese poder formal o poderío informal.

El pensamiento geopolítico es por naturaleza dialéctico, por ser un proceso de razonamiento con oposición de voluntades con visión de futuro, ya que

"[...] es el proceso utilizado por los líderes de la organización para crear una visión por ella, y para elaborar un plan maestro claro y conciso que permita concretar esa visión" (Kluyver, 2005: p. 14). En esta dirección, "Vicens apunta un nuevo concepto, el de geohistoria, para referirse a la Geopolítica retrospectiva, y reclama así para el historiador una última y sintética fase de tratamiento". (García, 1999)
En geohistoria, la perspectiva de análisis dialéctico —en una última y sintética fase de tratamiento— está concebida en función interpretativa del contexto histórico que se estudia.

Luego, geohistoria es un proceso de investigación histórica que tiene que ver no sólo con diversos actores en las relaciones espaciales de poder y poderío, sino con nuevos espacios de relación —como son el tecnológico y el cultural—, donde las predicciones no tienen lugar, porque la única previsión legítima es una retrospectiva en la historia. (Yturbe, 1993: p. 226)

"Geohistoria es un proceso de investigación histórica que tiene que ver no sólo con diversos actores en las relaciones espaciales de poder y poderío, sino con nuevos espacios de relación —como son el tecnológico y el cultural—, donde las predicciones no tienen lugar, porque la única previsión legítima es una retrospectiva en la historia."

Componente dinámico: dialéctico

El componente dinámico en geohistoria está en el ejercicio interpretativo (de análisis dialéctico de hechos históricos), al estudiar hechos relevantes bajo el influjo activo del pensamiento estratégico en su contexto, limitados en el tiempo y el espacio a explicar el proceso histórico de un pasado cierto. Se distingue del componente dinámico de la geopolítica (por la especialización del proyecto político), porque es prospectivo de futuros inciertos en su máxima expresión de actividad espacial, dado que estudia poderes y potenciales en un entorno donde lo único constante es el cambio. (Reguera, 1991: p. 1)

El proceso de análisis geopolítico de elementos de información actuales y predictivos que permitirán expresar una visión espacial de futuro y cómo alcanzarla, permite distinguir el componente dinámico de la geopolítica respecto

del propio de la geohistoria, porque no sólo relaciona variables fijas y dinámicas en un contexto actual sino que se proyecta a crear condiciones espaciales de una situación futura por alcanzar hasta materializarla, esto es, a desarrollar un proceso de pensamiento estratégico aplicado a una decisión política.

Geohistoria y geopolítica

La geohistoria es parte del análisis del proceso histórico de una sociedad cultural, y viene a ser un sub proceso de análisis geopolítico del hecho histórico científicamente tratado —fijo e inmutable—; por tanto, pertenece a la historia. Sin embargo, al emplear el método geopolítico para el estudio del hecho histórico, sirve a la geopolítica como disciplina auxiliar en la toma de decisiones y previsiones que se rigen por la experiencia. *(Ver figura 2)*

Relación entre Geohistoria y Geopolítica

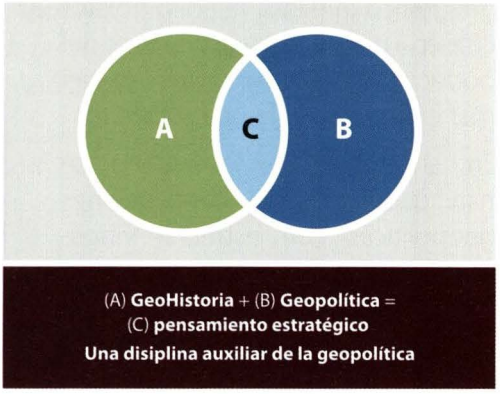


Figura N° 2

Geohistoria y geopolítica son dos conceptos diferentes por el factor tiempo, pero interrelacionados por el factor espacial, en una constante común basada en la reiteración cíclica de experiencia provocada por la geografía, independiente del momento histórico y de la naturaleza de los protagonistas —sociedades culturales o históricas—. (Toynbee, citado por García, 1999a: p. 3).

Cada concepto —geohistoria y geopolítica— responde a procesos diferentes del pensamiento estratégico aplicado en el tiempo, pero activamente influenciados por el espacio en el que se desarrollan.
En geohistoria, el proceso corresponde a un sistema cerrado al hecho histórico de ciclo abierto sin retroalimentación; en geopolítica, el proceso es de un sistema abierto a la realidad sensible de ciclo cerrado con retroalimentación.

Geopolítica marítima

La percepción militar en el ámbito marítimo tiene repercusiones en la política de un país, no sólo en lo militar sino en lo diplomático, jurídico, económico y social, caracterizado por el ámbito geográfico de influencia. Las tesis de los

teóricos anglosajones y franceses sobre el dominio del mar, representados por los almirantes Mahan y Castex, hacen posible plantear desde el punto de vista militar una concepción geopolítica marítima consistente con los intereses nacionales, tanto para la defensa como para el desarrollo del país. (Reguera, 1991: p.22)

Geopolítica es la disciplina que estudia las relaciones espaciales del poder político —y todo poder es político—; por tanto, califica la disciplina el ámbito geográfico que influye en lo político. Así, tendremos una política marítima en cuanto a decisiones y previsiones del poder político respecto al uso del mar en beneficio de una sociedad.

En el ámbito iberoamericano se han dado diversas concepciones geopolíticas con estrecha vinculación al espacio marítimo propio, expresadas a través del poder naval y los intereses marítimos de cada Estado —con visión de seguridad por el balance de poderes—, que cobran a futuro mayor importancia al actuar en forma conjunta por un interés compartido —con visión de integración y cooperación por armonía de intereses—, dado el actual proceso de globalización que hace cada vez más interdependientes a las naciones de interés. (Kelly y Child, 1990: pp. 2-5)

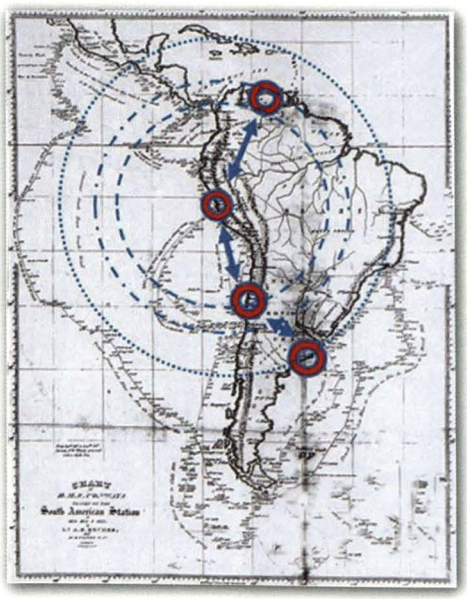


Figura N° 3

Geohistoria marítima

Geohistoria marítima es disciplina de estudio aplicada a las relaciones de poder en el espacio marítimo, en un determinado contexto histórico, que persigue el objetivo de la historia de contribuir al conocimiento de los hombres.
Puesto "que lo esencial de la vida de los hombres se haya construido sobre los mares es una poderosa realidad" (Braudel, 2002: p. 81).

Tanto "en la América portuguesa, el poder naval impidió que Portugal enviase tropas para recuperar Brasil" (Scheina, 1987: p. 30), como en la independencia

hispanoamericana la interacción de fuerzas navales y militares definieron las relaciones de poder en el espacio iberoamericano. *(Ver figura 3)*

Entre nuestros estudios de geohistoria que han contribuido al mejor conocimiento e identidad de los intereses marítimos nacionales con repercusión en la formación de intereses iberoamericanos, cabe destacar el Estudio Geopolítico-Histórico de la influencia del Istmo de Panamá en el Perú:

> *"Este trabajo, que parte del conocimiento histórico de las relaciones del Perú y Panamá, debe conducirnos analíticamente a ver si hicimos buen uso de ellas, si obedecieron a una política de provecho para el país, y reflejen un real beneficio para el pueblo peruano".* (Arróspide, 1986: p. 7)

Metodología

1. Antecedentes

La geohistoria es una nueva disciplina con un nuevo método del que participan por partes iguales los métodos geográficos y los históricos. A fin de plantear una propuesta metodológica de lectura de la geohistoria, el respectivo análisis debe distinguir entre geografía e historia, geopolítica y geografía política, así como entre geohistoria y geografía histórica.

Geografía e historia

La geografía estudia lugares o espacios, del mismo modo que la historia estudia los tiempos. La descripción de acuerdo con el tiempo es historia, de acuerdo con el espacio es geografía. La historia difiere de la geografía sólo en consideraciones de tiempo y espacio. La historia es un reporte de fenómenos que sucedieron uno tras otro en el tiempo; la geografía es un reporte de fenómenos uno al lado del otro en el espacio. (Córdova, 2002: p. 17)
La geohistoria viene a sumar en un primer momento las metodologías de las dos ciencias: la geografía y la historia. En un segundo momento la geohistoria buscará modelos de actuación mixtos, fruto de una observación espacio-temporal y entrará en campos de investigación propios, como son los medios y sistemas de producción dentro de su soporte espacial. (Orella, 1995: p. 2)

Geopolítica y geografía política

La geopolítica "siempre vida y movimiento, cambio y transformación" (Milá, 2004: 5), se ocupa por igual del aspecto geográfico de las relaciones interes-

tatales como de las relaciones internacionales. La geopolítica es disciplina de estudio de relaciones espaciales del poder político, a diferencia de la concepción determinística geográfica del Estado, único sujeto de estudio de las relaciones espaciales. La geohistoria traspasa fronteras políticas en los espacios de estudio de las relaciones del poder, pues vincula la sociedad cultural con el espacio y el tiempo en su contexto histórico.



La geografía política es la estática de la configuración y distribución actual de los Estados en la superficie terrestre. La geografía histórica es la geografía política de cada una de las épocas pasadas. La actitud del geopolítico es dinámica, la del geógrafo político es estática. (Orella, 1995: p. 3)

Geohistoria y geografía histórica

La geografía histórica es la rama de la geografía humana que se ocupa del examen estático de las relaciones del hombre con el suelo que habita en un pasado más o menos remoto. La geohistoria se ocupa de las sociedades históricas o culturales como sujetos de estudio. La geografía histórica proporciona materiales a la geopolítica y sobre todo a la geohistoria.

La geohistoria pretende asentar las bases generales de una comprensión correcta del factor geográfico y cultural en el proceso histórico de las comunidades humanas.

2. Consecuentes

Método geohistórico por oposición

El aporte del concepto que identifica geohistoria con geopolítica tiene su origen en el rechazo a la concepción alemana de las "reivindicaciones naturales", en la medida que advierte que "la geopolítica corre peligro de ser utilizada por cualquier régimen totalitario triunfante"; aconseja como medida disuasoria "sustituir la palabra geopolítica por la de geohistoria", y propone "sustituir el método geopolítico centrado en el espacio vital por el método geohistórico", que niega los fundamentos de la concepción geopolítica determinística. (Vicens, citado por Reguera, 1991: p. 15)

Este método geohistórico se construye sobre la negación de los fundamentos de la geopolítica nacionalsocialista. Según esta concepción metodológica se debe aplicar el método geopolítico a la geohistoria por influencia activa del espacio en sociedades históricas o culturales.

Método geohistórico por proceso

El método de lectura que se propone para la geohistoria consiste en aplicar el proceso geopolítico a un hecho histórico científicamente tratado, esto es, analizar un hecho histórico bajo el influjo del pensamiento estratégico y geopolítico. Por otro lado, al escribir la historia, el geohistoriador asume como metodología propia la historiografía, a partir del conocimiento de la naturaleza y de la historia precisa que quiere investigar, con métodos, procesos, técnicas y bibliografía propios de la historia.

> Aplicar en retrospectiva el método geopolítico al estudio geohistórico, facilita tanto el proceso de interpretación de los criterios empleados en las decisiones estratégicas y políticas, como evaluar los resultados historiográficos.

La lectura de la historia desde una concepción geohistórica en función interpretativa o hermenéutica del hecho histórico tiene efectos de retroalimentación para quienes la escriben —esto es, en función historiográfica—, ya que "por medio de la historia [es] por donde el geohistoriador, lo mismo que el investigador de cualquiera de las ciencias en su evolución, debe abordar normalmente todas las ciencias humanas" (Orella, 1995: p. 10). El estudio de las mismas variables de análisis del método geopolítico aplicadas a un hecho histórico, hace viable una mejor explicación del caso desde la perspectiva geopolítica en su respectivo contexto histórico, permitiendo comprender mejor el comportamiento del actor geopolítico al disponer de todos los factores que influyeron en el problema geopolítico de un hecho pasado, dado que podemos contar con fuentes abiertas de mucha información disponible que para un caso actual sería muy difícil de obtener. (Doig, 2007: p. 347)

Proceso del método

El método que se propone al estudio de la geohistoria, que pretende contribuir al conocimiento de los hombres en sus relaciones de poder en la his-

toria marítima y naval, con particular interés en la sociedad de naciones iberoamericanas, consiste en aplicar en retrospectiva el método geopolítico que se ajusta a seguir sus principios y aplicar el pensamiento estratégico en los respectivos factores que deben tenerse en cuenta para formular planteamientos de carácter geoestratégico con criterios geopolíticos, a fin de definir estructuras espaciales de sistemas de eficiencia. (Castañón, 1982: p. 22)

"Aplicar en retrospectiva el método geopolítico al estudio geohistórico, facilita tanto el proceso de interpretación de los criterios empleados en las decisiones estratégicas y políticas, como evaluar los resultados historiográficos."

Principios del proceso

Aplicar en retrospectiva el método geopolítico al estudio geohistórico, facilita tanto el proceso de interpretación de los criterios empleados en las decisiones estratégicas y políticas, como evaluar los resultados historiográficos.

La lista que se enumera conceptualmente parte de la propuesta en la escuela geopolítica peruana por Castañón; por tanto, es abierta y no taxativa, puesto que nuevos estudios de geohistoria marítima posibilitarán perfeccionarla o ampliarla.

Los principios aplicables al proceso del método propuesto son:

- **Centralidad:** Núcleo de cohesión. Toda relación espacial posee una posición central desde la cual se puede articular sistémicamente mejor dicho espacio.
- **Tensionalidad:** Relaciones de tensión. Interacción de fuerzas de poder espacial sobre la periferia. Factores: Político, Económico, Social, Cultural y Tecnológico.
- **Vialidad:** Líneas de interrelación. Rutas o vías que intercomunican el área nuclear con la periferia. Factor Geovial: rutas, pasos, canales, estrechos, islas, etc.
- **Iteratividad:** Interrelación de fuerzas. Procesos de flujos y reflujos de fuerzas entre el centro y la periferia, que configuran poderes espaciales.
- **Institucionalidad:** Interacciones del poder. Instituciones interdependientes en la relación espacial que conforman estructuras de un sistema

de eficiencia. Instituciones: Jurídica, Administrativa, Económica, Militar, Tecnológica y Cultural.

- **Concentralidad:** Zonas de poder. Espacios circundantes a un área nuclear que expresan grados decrecientes de poder o poderío del centro a la periferia.
- **Convertibilidad:** Reconversión de zonas. Proceso gradual y constante de conversión de una zona en otra, que redimensiona el sistema de eficiencia.
- **Previsibilidad:** Relaciones de causalidad. Proceso de relación causa-efecto, que posibilita ucronías en la reconstrucción lógica de hechos históricos.
- **Excentralidad:** Líneas de frontera. Líneas temporales de equilibrio existentes entre dos o más sistemas de tensiones antagónicas en las relaciones espaciales.
- **Conflictividad:** Relación de contrarios. Contenido esencial de la relación espacial entre dos o más sistemas de tensiones antagónicas o intereses opuestos.

Fases del proceso

La estructura del proceso que se propone para el estudio de la geohistoria, en cuanto a identificar relaciones espaciales de poder en la historia marítima, consiste en adaptar las fases del pensamiento estratégico al fenómeno marítimo contenido en la historiografía del hecho en análisis, dado que el pensamiento estratégico aplicado a la realidad marítima facilita determinar objetivos estratégicos, pues al resolver la relación de tensión entre necesidades reales y pretensiones requeridas, define recursos propios a defender y bienes ajenos a obtener, a fin de proteger y promover los intereses nacionales en el ámbito marítimo. (Doig, 2009: p. 29)

En tal sentido, se configuran tres fases bien definidas para el método planteado::

- **Experiencia:** Identificación de factores de poder, dependientes e independientes, y de criterios de decisión: potenciales, riesgos, desafíos y limitaciones.
- **Análisis:** Identificación de objetivos y estrategias.
- **Síntesis:** Interpretación de criterios y resultados.

Conclusiones

(a.) El desarrollo de la geohistoria como disciplina de estudio de las relaciones espaciales del poder de una sociedad cultural en un determinado contexto histórico, debe contribuir a fortalecer la conciencia e identidad iberoamericana de naciones, con vistas a consolidar su formación como sociedad histórica en relación con su entorno.

(b.) Si geohistoria es ciencia geográfica en cuanto espacio natural, y ciencia histórica en cuanto espacio cultural —espacios que influyen en las sociedades históricas en relación con su entorno—, la investigación geohistórica de hechos relevantes de un pasado común debe contribuir al desarrollo histórico nacional e iberoamericano.

(c.) Si la geohistoria es disciplina vinculada a la geopolítica en cuanto ambas se rigen por el mismo método de estudio, al desarrollar el método de estudio de la geohistoria se contribuirá a perfeccionar el método geopolítico aplicado a la realidad nacional e iberoamericana.

(d.) Dado que la influencia del mar en la historia ha sido decisiva en la formación de las repúblicas iberoamericanas, así como en la tendencia a forjar una cultura con identidad propia, desarrollar la geohistoria como disciplina de estudio aplicada a las relaciones de poder en la historia marítima y naval favorecerá a consolidar una comunidad de intereses en la sub región.

Bibliografía:

1 ARRÓSPIDE, R. (1986). Estudio Geopolítico-Histórico de la influencia del Istmo de Panamá. Lima: IEHMP, CEEM.

2 BARBÉ, E. (2007). Relaciones Internacionales (3 ed.). Madrid: Tecnos.

3 BRAUDEL, F. (2002). Las Ambiciones de la Historia. Barcelona: Crítica.

4 CASTAÑÓN, E. (1982). Geopolítica. Callao: Marina de Guerra del Perú, Escuela Superior de Guerra Naval del Perú.

5 CÓRDOVA, H. (2002). Naturaleza y Sociedad. Una introducción a la Geografía. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, Fondo Editorial.

6 DOIG, J. J. (2007). Geohistoria marítima. En IEHMP (Ed.). Marino y Caballero Ejemplar. Libro homenaje

al Contralmirante Federico Salmón de la Jara (pp. 335-347). Lima: IEHMP.

7 DOIG, J. J. (2010). Pensamiento Estratégico Marítimo: Retos y Posibilidades. Revista del IEHMP, 28-29, 101-122.

8 DUVERGER, M. (1970). Instituciones Políticas y Derecho Constitucional. Barcelona: Ediciones Ariel.

9 GARCÍA, C. (1999a). Arnold J. Toynbee: Estudio de la Historia. Comentarios Historiográficos. Consulta: 7 de julio de 2010. <http://personales.ya.com/rpmg/cga/libcomhis/index.html>

10 GARCÍA, C. ((1999b). Jaime Vicens Vives: Tratado General de Geopolítica. Comentarios Historiográficos. Consulta: 7 de julio de 2010. <http://personales.ya.com/rpmg/cga/libcomhis/index.html>

11 KELLY, P. Y J. CHILD. (1990). Geopolítica del Cono Sur y la Antártida. Buenos Aires: Pleamar.

12 KLUYVER, C. (2005). Pensamiento Estratégico. Buenos Aires: Prentice Hall y Pearson Education.

13 MILÁ, E. (2004). Turquía en la UE. Argumentos geopolíticos para el no. infoKrisis. Consulta: 7 de julio de 2010. <http://infokrisis.blogia.com/2004/111703-turquia-en-la-ue.-argumentos-geopoliticos-para-el-no.php>.

14 ORELLA, J. (1995). Geohistoria. Lurralde. Bilbao, San Sebastián: Universidad de Deusto. Consulta: 7 de julio de 2010. <http://www.ingeba.org/lurralde/lurranet/lur18/orella18/18orella.htm>

15 REGUERA, A. (1991). Fascismo y Geopolítica en España. Cuadernos Críticos de Geografía Humana. Barcelona: Universidad de Barcelona. Consulta: 7 de julio de 2010. <http://www.ub.es/geocrit/geo94.htm>.

16 SCHEINA, R. (1987). Iberoamérica. Una Historia Naval 1810-1987. Madrid: San Martín.

16 YTURBE, C. (1993). El conocimiento histórico. En: Consejo Superior de Investigaciones Científicas (Ed.). Filosofía de la historia (pp. 207-228). Madrid: Trotta.

Referencias:

1 Este ensayo se encuentra en versión modificada del autor para el libro en IEHMP (2010). Actas del VIII Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, 9-13 de Noviembre de 2009 (pp. 201-222). Lima: IEHMP.

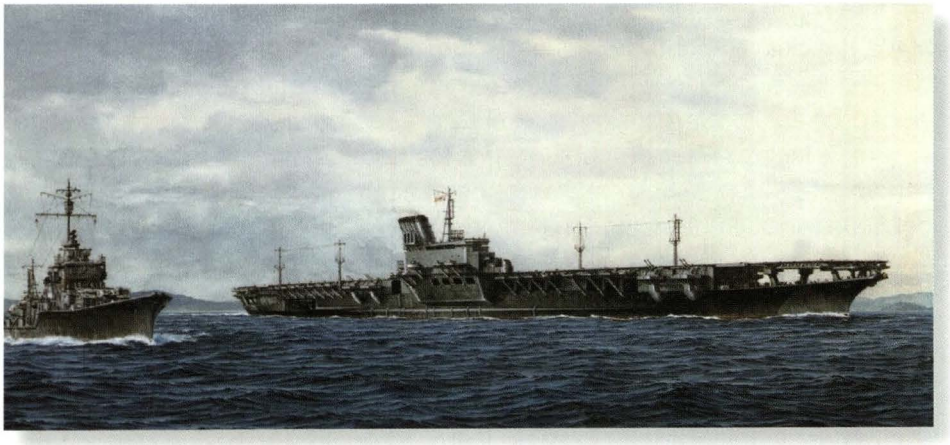




SHINANO:
EL OCASO DE UN GIGANTE



Teniente Primero
MIGUEL ÁNGEL FLÓREZ CANCINO



El Shinano navegando en mares japoneses.

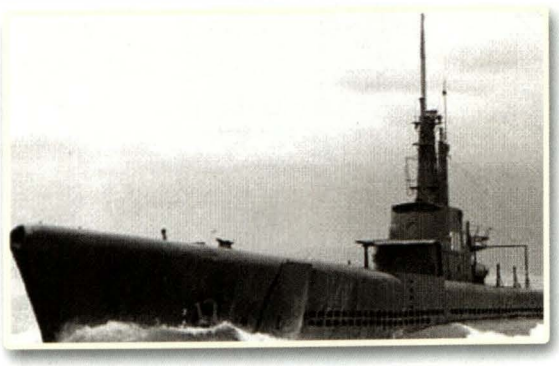
Remontémonos a la grandeza de observar los colores del monte Fuji al amanecer, junto al rocío en las flores de otoño, sintiendo el olor a cedro puro... Muchos hombres trabajaban arduamente en el astillero "Yokosuka", del puerto de Kure, en Japón. Se había concebido la construcción de un súper portaviones, el mayor de su clase. Había nacido el "Shinano".

Debió haber sido el tercer miembro de la familia de los acorazados de la clase Yamato, pero tras la fatídica derrota sufrida por la Marina Imperial Japonesa, luego de la batalla naval de Midway, en 1942, y la pérdida de cuatro grandes portaviones, como lo eran el "Akagi", "Kaga", "Hyriu" y "Soryu", el alto mando naval dispuso la modificación de sus planos y su transformación en portaviones; fue retirada la gran coraza de 22 pulgadas, mientras que las torres de artillería y los cañones de 18 pulgadas nunca llegaron a montarse.

Se dispuso e instaló una gran cubierta de vuelo principal; debajo de ella se encontraban otras dos, concebidas como hangares, con sus respectivos ascensores de forma octogonal, pudiendo albergar la cantidad de 150 aviones de combate.
El 18 de noviembre de 1944 se llevó a cabo la ceremonia de su puesta en servicio y un honorable retrato del emperador Hiroito, con marco dorado, fue colocado en su puente de mando, constituyéndose en fuente de inspiración para el guerrero samurái, que tenía la consigna de cumplir fielmente las normas que estipula el código del bushido.

Malas noticias reinaban por aquel tiempo. El servicio de Inteligencia japonés había determinado que iban a incrementarse los ataques aéreos sobre la ciudad de Tokio; por consiguiente, el "Shinano" iba a estar expuesto a serios riesgos, e incluso a ser descubierto por los norteamericanos, quienes realizarían un esfuerzo para destruirlo antes de que pudiera hacerse a la mar. El barco debía trasladarse entonces al mar interior del Japón.

Pero el "Shinano" no estaba completamente listo. Podía lanzar sus máquinas y flotar, pero su estanqueidad no había sido probada. Quedaban algunos orificios en sus mamparos que no habían sido cubiertos, y tampoco habían sido probadas sus puertas herméticas en cada compartimento, principalmente el sistema de achique, además del de lucha contra incendio, que tampoco estaban en servicio. Jóvenes muchachos, muchos de ellos sin entrenamiento o experiencia a bordo, formaban parte de su dotación. Se dispuso que zarpara el 28 de noviembre de 1944 hacia el mar interior del Japón; esta iba a ser una incierta travesía hacia lo desconocido. La suerte estaba echada.



Submarino USS Archerfish (SS-311) causante del hundimiento del gran IJN Shinano.

El USS "Archerfish" era un submarino de la clase "Balao", de 1,500 toneladas, construido en el astillero de Portsmouth Naval – Shipyard, de la ciudad de Maine, en los Estados Unidos de Norteamérica.

Nadie imaginaba que iba a lograr una magnífica hazaña en un patrullaje de guerra en el Pacífico.

El "Archerfish" zarpó de la base naval de Pearl Harbor, en el Pacífico, el 23 de diciembre de 1943, llegando a su área de operaciones al sur de la isla de Formosa (Taiwán) el 8 de enero de 1944.
Todo se iba preparando para lo que iba a ser un encuentro de importancia inimaginable.

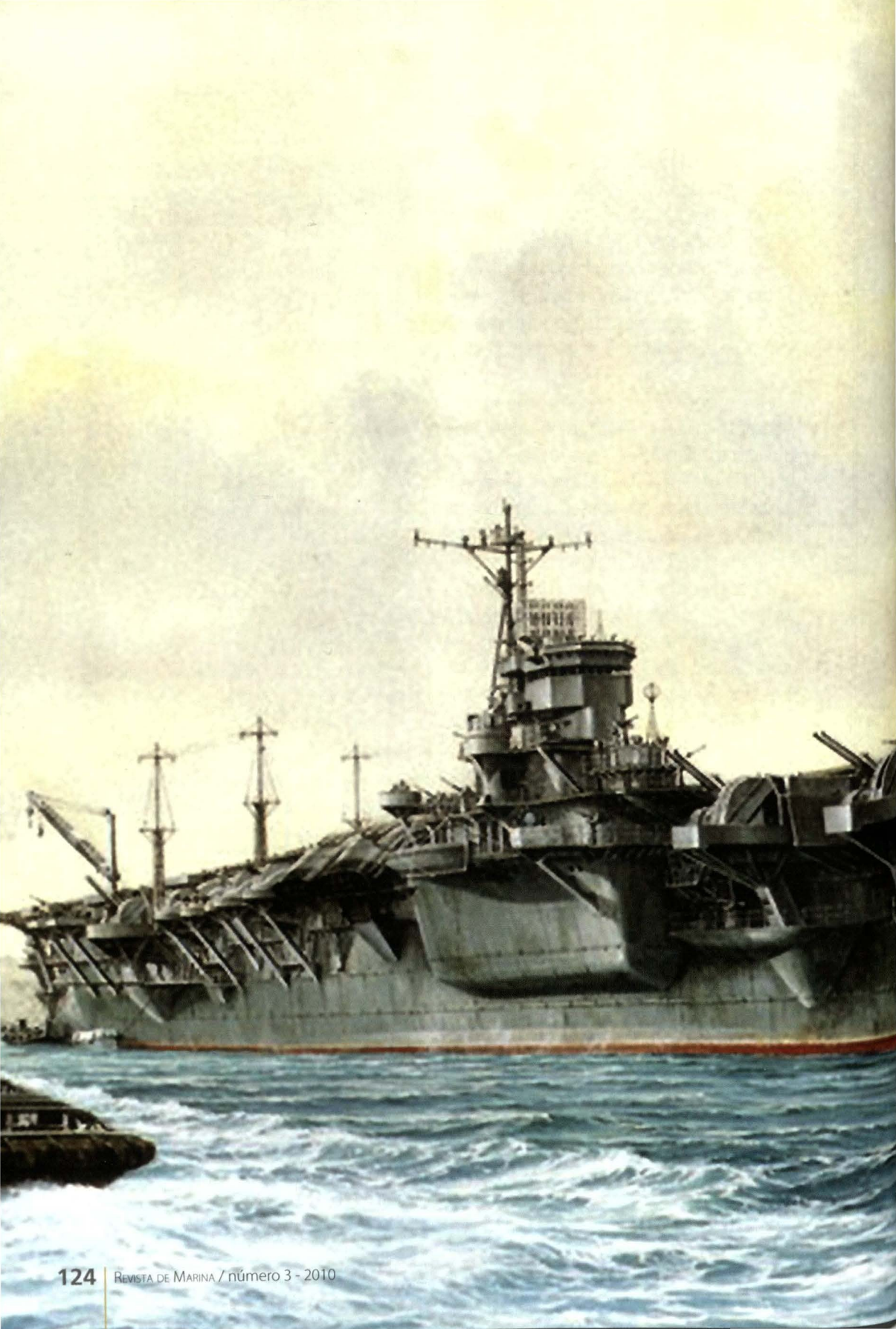
Centrémonos ahora en el momento del contacto inicial. El "Archerfish" se encontraba patrullando en superficie cerca de la salida de la bahía de Kure, cuando su radar detectó una gran mancha en la pantalla; al principio, su Comandante, el Capitán de Fragata Joseph E. Enright, clasificó el contacto como un gran petrolero, pero luego fueron apareciendo las imágenes de los destructores de escolta: eran cuatro en total.
Entonces, ¡Debía ser un gran buque de guerra! Sólo podemos imaginar que tenían una singular cortina antisubmarina y que el "Archerfish" debía actuar con pericia marinera y adoptar la mejor posición para efectuar el disparo. Es aquello que los submarinistas desarrollan tácticamente como:

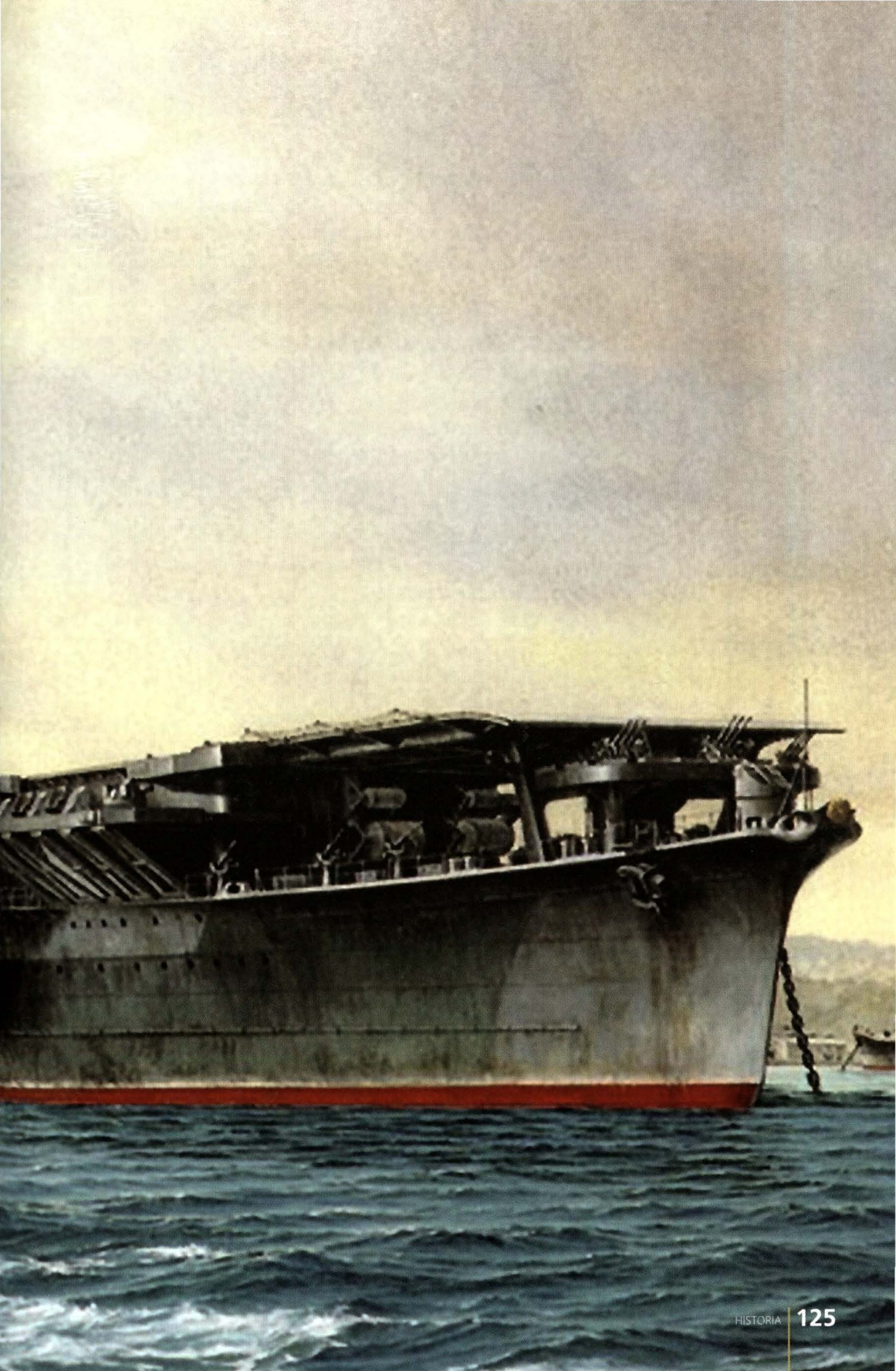
> "Malas noticias reinaban por aquel tiempo. El servicio de Inteligencia japonés había determinado que iban a incrementarse los ataques aéreos sobre la ciudad de Tokio; por consiguiente, el "Shinano" iba a estar expuesto a serios riesgos, e incluso a ser descubierto por los norteamericanos, quienes realizarían un esfuerzo para destruirlo antes de que pudiera hacerse a la mar."

contacto › aproximación › ataque y evasión

La aproximación del "Archerfish" para llegar a la mejor posición de disparo se desarrolló de una manera muy singular; navegando en superficie debía desarrollar la velocidad de 20 nudos para lograr alcanzar al gigante japonés y ponerse delante de él (lográndose la sorpresa táctica) y esperar a que pase confiado junto a sus buques de escolta; por este motivo, el Comandante del submarino solicitó a sus motoristas y electricistas el máximo de apoyo posible, logrando forzar las máquinas diesel principales, obteniendo así la mayor cantidad de revoluciones posibles.

Finalmente, obtuvieron una velocidad de 19 nudos, pero aun así era insuficiente. Se necesitaba mayores revoluciones y por ello el Jefe de Ingeniería ordenó soplar dos tanques importantes: uno resistente y uno de compensación.





Sabemos, pues, que el tanque resistente sirve para ser soplado en caso se presente una emergencia y el submarino tenga flotabilidad negativa y gane profundidad a gran velocidad, mientras que el tanque de compensación sirve para compensar el trimado del submarino al entrar en inmersión.

El submarino perdió peso y disminuyó su calado, por lo que se hizo más ligero y se obtuvo mayor velocidad (lograron los 19.5 nudos); mientras tanto, el gigante japonés navegaba en zigzag, desarrollando un plan de navegación antisubmarino.
El Comandante Enright determinó que podía obtener otra derrota paralela y en línea recta, para aproximarse al portaviones japonés. El submarino se encontraba en puesto de combate, las luces rojas brillaban en cada compartimento; ningún tripulante hablaba, existía un compromiso en cada uno de ellos.
El Comandante y el "team" de ataque trabajaban juntos para lograr los mejores cálculos para el disparo y tomar cualquier decisión de importancia.

"El submarino se encontraba en puesto de combate, las luces rojas brillaban en cada compartimento; ningún tripulante hablaba, existía un compromiso en cada uno de ellos. El Comandante y el "team" de ataque trabajaban juntos para lograr los mejores cálculos para el disparo y tomar cualquier."

Por fin, el "Archerfish" logró aproximarse lo mejor posible. En esos momentos uno de los destructores de escolta, el "Isokaze", cayó repentinamente hacia la marcación del submarino. El vigía del puente gritó a la estación de operaciones: "¡Contacto identificado como destructor, en marcación relativa 090º, ángulo en la proa 0º, aumentando velocidad y acercándose!". Inmediatamente, y en forma sincronizada, se desarrolló el procedimiento para entrar en inmersión. El "Archerfish", como alma que lleva el diablo, comenzó a ganar profundidad. "¡Inunda resistente y compensación!", gritó el Jefe de Ingeniería. El Comandante ordenó bajar a 45 pies, navegación silenciosa; inmediatamente, el motor eléctrico desarrollaba una velocidad de 20 rpm. Todos se preguntaban: "¿Nos habrán visto?".

El submarino no cambió su derrota: se mantenía navegando en paralelo; el Comandante nuevamente tomó una decisión: "Oficial de Operaciones: izar periscopio, ¡marcación top!". El segundo Comandante tomaba el tiempo: "¡10

segundos, Comandante!, ¡arriar periscopio!". El Comandante Enright comentó: "No se preocupen: el destructor japonés se aleja. No hemos sido descubiertos". Inmediatamente volvió a ordenar: "¡Izar periscopio! ¡Marcación top 295º, distancia 3,000 yardas". En esos momentos se encontraban en la mejor posición para el disparo.

Entonces se ordenó al Jefe de Armas preparar una salva de seis torpedos y su intervalo de disparo cada seis segundos. Todos los torpedistas realizaban su máximo esfuerzo; transpiraban, pero su concentración era única. Estaban muy motivados. Lograr el impacto de un torpedo en el "Shinano" significaba ganar la lotería, y su hundimiento, la gloria.



Hundimento del Shinano en 1944.

Finalmente llegó el momento de realizar el siguiente verso: "Y en su interior ágil dedo oprime cierto botón y hay hurras tras la explosión del impacto del torpedo". El Jefe de Armas informó a Operaciones que se encontraban listos. El Comandante Enright dio la orden: "¡FUEGO!".

Sin tregua, los torpedos de proa salieron cada uno como tiburones a dar caza a su presa. Todo había salido bien en ese momento crucial. 45 segundos determinaban el primer impacto del torpedo; parecía toda una eternidad, pero finalmente se escucharon dos detonaciones: dos gigantescas columnas de agua se formaron en la amura de estribor del gigante japonés. Inmediatamente, dos destructores de escolta cayeron hacia la marcación de las estelas de los torpedos; se observaban como gladiadores dispuestos a defender a su compañero herido. El Comandante Enright debía desarrollar la última etapa de la táctica submarina: el procedimiento de la evasión.

Sin dilación se ordenó arriar periscopio. En esos instantes se escucharon dos detonaciones más: habían logrado cuatro impactos directos. Se ordenó bajar a 200 pies y caer con todo el timón hacia rumbo Norte.

Los destructores de escolta comenzaron su búsqueda. Lanzaban cargas de profundidad y escudriñaban cada centímetro del mar en la búsqueda del "Archerfish". En el submarino se escucharon cercanas 14 cargas de profundidad; el hostigamiento fue muy duro, pero finalmente la buena suerte y el entrenamiento logró que el "Archerfish" saliera ileso de aquel momento crítico.

El "Shinano" estaba herido. Cuatro impactos en su costado de estribor aumentaban el ingreso de agua. Rápidamente, todo el personal de a bordo comenzó a trabajar en el control de averías; lamentablemente no funcionaban las bombas de achique, faltaban equipos y el "Shinano" comenzó a escorarse rápidamente hacia estribor.
Es preciso mencionar que si el "Shinano" hubiera contado con sus equipos de achique instalados y la tripulación con un mínimo nivel de entrenamiento, se hubiera salvado. Estaba diseñado para soportar los impactos de hasta cuatro torpedos.

"El "Shinano" se hundió finalmente, varias horas después del ataque. Se llevó consigo al fondo cerca de 1,800 hombres, incluido a su Comandante, el Capitán de Navío Abe, superviviente del portaviones "Hiryu", del combate naval de Midway. Sin embargo, se rescataron 800 vidas."

El "Shinano" se hundió finalmente, varias horas después del ataque. Se llevó consigo al fondo cerca de 1,800 hombres, incluido a su Comandante, el Capitán de Navío Abe, superviviente del portaviones "Hiryu", del combate naval de Midway. Sin embargo, se rescataron 800 vidas.

El ocaso había llegado una vez más para la Armada Imperial Japonesa. Eran los finales de 1944, el fin de la guerra se aproximaba. Leyte y las Marianas habían también sucumbido a la máquina de guerra norteamericana.
El "Shinano" fue tal vez el último de los grandes portaviones concebidos por la Armada Imperial Japonesa, digno de orgullo y admiración.

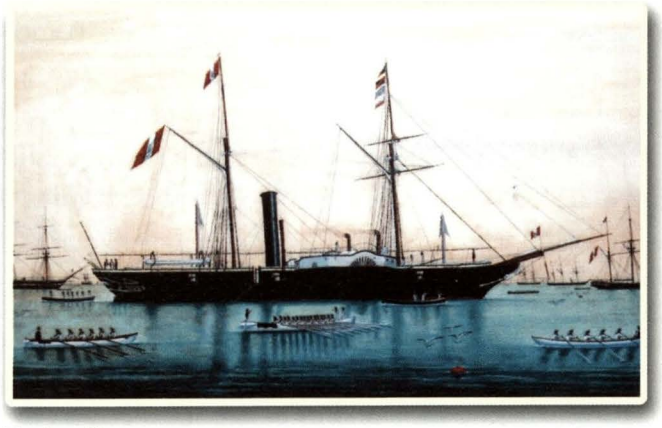
Bibliografía:

1. ¡Submarino! – CAP. USN (R) Edward L. Beach.
2. Enciclopedia Wilkipedia: Portaviones Japonés Shinano.

RÍMAC, NOMBRE CON HISTORIA



Técnico Primero Telecomunicaciones
RENÉ AYERBE GÓMEZ



Monitor Rímac.

Introducción

La historia marítima y terrestre en nuestro continente, y sobre todo en territorio peruano, está llena de hechos inéditos e insólitos de los que nuestros historiadores —en algunos casos— han llegado sólo a suponer su principio y muy pocos el final.

Desde la época preincaica hasta los acontecimientos históricos del siglo XX, se han dado conquistas, guerras, arte, religión, costumbres y cambios políticos que a nuestros cronistas ávidos por la búsqueda de información, en su debido momento, los ha llevado a la certeza de su investigación. Entre estos hechos me llamó mucho la atención el porqué en nuestra historia se repiten ciertas palabras o vocablos; concluyendo que es muy posible que se haya hecho o se realice para resaltar hazañas políticas, militares o religiosas de personajes o

también aspectos culturales, costumbres de los pueblos o ciudades, con peculiaridades que se perennizarán con el transcurrir del tiempo y que provienen desde el preincanato y se extienden hasta el siglo XX.

En textos de historia y política, además de bibliotecas electrónicas, pude percatarme de que el vocablo Rímac (proveniente del idioma aymara como LIMAQ, o del idioma quechua como RIMAQ), ha sido utilizado en forma sucesiva y a través de los siglos en diferentes circunstancias, involucrándose —sin querer— en hechos históricos, políticos, religiosos y militares, como veremos más adelante, y no porque intencionalmente haya sido necesario su uso sino porque el destino y las circunstancias quisieron que nuestros ancestros y gobernantes (de otros países también) vieran como atractivo y hasta significativo colocarle el nombre de "Rímac" a un dios, a un río, a embarcaciones, e incluso, en lo político, a un distrito de mucho arraigo cultural.
En general, este vocablo y su repetición dio "mucho que hablar", en el buen sentido de su traducción.



Primer Vapor Peruano en Sudamérica.

El Vapor "Rímac", primer vapor peruano en Sudamérica

Durante la presidencia de Don Ramón Castilla se observó la necesidad de formar una Marina moderna, lo cual hizo que se apoye la adquisición de embarcaciones navales para, a la vez, incrementar el poderío. Se dispuso la selección de personal a fin de que buscaran las mejores alternativas tanto en Europa como en Norteamérica.

El Comandante Valle Riestra fue uno de los comisionados a realizar el contrato para la construcción del vapor que luego se llamaría "Rímac" en los astilleros neoyorquinos, entre 1847 y 1848 .
Este fue el primer vapor tipo fragata a ruedas en Sudamérica que desde su construcción hasta después de su hundimiento, y haciendo honor a su nombre, "dio mucho que hablar".

Esta embarcación arribó al puerto del Callao el 27 de julio de 1848, causando gran algarabía entre la población chalaca, sobre todo porque era el primer vapor de guerra signado a integrar el poderío de nuestra Marina en Sudamérica y estaba tripulado por una dotación peruana que venía de una larga travesía.

La histórica embarcación tuvo una intensa actividad marinera durante seis años, dentro de la que se cuenta su participación en el remolque de la Fragata "Mercedes", capitaneada por el Comandante Noel Lastra, en abril de 1853.

Dicho sea de paso, esta fragata sufrió rasgaduras en su obra viva cuando transitaba por el puerto de Casma, lo que permitió su inundación y posterior hundimiento. También tuvo como integrante de su dotación a nuestro insigne héroe, el Almirante Miguel Grau. Esto ocurrió el 14 de marzo de 1854, cuando fue aceptado en la Armada con el rango de guardiamarina.

Años después, el 1 de marzo de 1855, el Vapor de guerra "Rímac" naufragó al encallar en los arrecifes iqueños aledaños a Punta San Juan . En este naufragio solamente perecieron doce tripulantes de los novecientos que se encontraban embarcados, gracias a las maniobras de su dotación.

Entre los sobrevivientes se encontraba el Teniente Segundo y contador Ricardo Palma, quien posteriormente fue un insigne poeta y escritor, autor de la obra "Tradiciones Peruanas". Con esta tragedia también se perdió la nave que hasta ese entonces era la maravilla en nuestro litoral peruano.

Se puede añadir, aunque no es un presagio, pero sólo para corroborar el significado de "Rímac", que este hecho trajo como consecuencia investigaciones que determinaron culpables y sanciones, "dando mucho que hablar" en el ámbito naval de ese entonces por la forma en que se perdió dicha nave.

Chile, y su Transporte "Rímac"

El Transporte "Rímac", embarcación de 1,800 toneladas, construida en los Astilleros R. & J. Evans & Co., de Liverpool, aparece en los mares del Sur por el año 1870 y tuvo también una inusitada historia que preocupó políticamente a Chile. Sus cronistas (chilenos, por cierto) deslizan teorías afirmando que el Transporte "Rímac" no les pertenecía y que solamente a través de un contrato se unía el gobierno de Chile con la Compañía Sud América de Vapores (la CSAV era dueña de dicho transporte, que empezó sus actividades en 1870 en la costa del Pacífico), y sólo así participó militarmente en la Marina chilena.

El nombre pudo haber sido puesto para honrar a los fallecidos en el vapor "Rímac" durante su hundimiento, o porque fue el primer vapor de Latinoamérica. Otros afirman que se debió a una estrategia comercial de la CSAV para facilitar la expansión de sus operaciones en el Perú.

Aunque el nombre del Transporte "Rímac" no lo hubiese puesto el Gobierno de Chile, el asunto es que este transporte estuvo obligado a prestar servicio subvencionado al Estado chileno y de tal manera pudo ser usado como transporte militar en caso de conflicto bélico (como fue el de 1879, pues cuando fue capturado tenía la bandera chilena).
Esta acción trajo al Gobierno chileno y a su población graves divergencias puesto que había sido capturado por nuestras naves.



En primer plano, la proa del Vapor Rímac.

Para hacer recordar al lector y profundizar los motivos de esta acción, escudriñamos algunos textos y artículos que nos relatan los principales motivos, siendo uno de ellos el que durante la Campaña Naval peruana, cuyo objetivo era hostilizar el litoral enemigo (debido a que días antes algunos buques chilenos habían bombardeado Iquique), el día 23 de julio de 1879 nuestra Corbeta "Unión", al mando de Aurelio García y García, capturó al Transporte "Rímac", que llevaba a un escuadrón de caballería perteneciente al regimiento "Carabineros de Yungay".

La captura de esa nave causó a los chilenos siete bajas (un muerto y seis heridos) y la pérdida del escuadrón que estaba al mando del Teniente Coronel Manuel Bulnes, el cual contaba con alrededor de doscientos cincuenta y ocho hombres armados de uno de los mejores regimientos de caballería de Chile, quince jefes y oficiales, doscientos sesenta caballos y mil toneladas de carbón, siendo considerado como un duro golpe para el Gobierno chileno.
Esta pérdida provocó que hasta el Presidente chileno Aníbal Pinto, en una nota enviada al Director de Guerra Rafael Sotomayor, le expresara lo siguiente: "La interpelación del Senado y las escenas vergonzosas acaecidas con motivo de la pérdida del "Rímac", me han dejado la convicción de que nunca debimos comprometernos en la guerra" .

El Transporte "Rímac", que desde 1921 inicia su travesía en el Perú, sirvió como granelero en el litoral y, en ocasiones, fuera del país. Entre otras comisiones, la más importante fue la de participar como transporte militar y civil para el Plebiscito de Tacna y Arica en 1929, donde sirvió de alojamiento a la Delegación Peruana.

De los que comandaban el transporte, también se divulgaron opiniones. Según la versión del Capitán Lauthrup, quien estuvo al mando por orden de la Compañía Sud América de Vapores, manifestó entre otras cosas que a cuatro millas reconoció que era un buque enemigo, el mismo que podría haber sido la "Pilcomayo", y dirigiéndose con el Capitán de Fragata Ignacio L. Gana, le manifestó que, según su contrato, desde el instante en que se avistaba un buque enemigo, debía entregarle el mando del buque a él; sin embargo, ambos continuaron dirigiendo al buque hasta el encuentro con la Corbeta "Unión" y luego con el "Huáscar", al mando del Almirante Miguel Grau, quien hizo un tiro que atravesó la proa y obligó al comandante

Gana, representante a bordo del Gobierno y de la Marina, a enarbolar la bandera blanca.
El mismo Lauthrup manifestó que el Comandante Grau llevó a bordo de su buque a varios de los jefes y oficiales, y mandó a sus oficiales que tomasen el mando del "Rímac", mientras que el resto de la tripulación fue llevada a bordo de la "Unión". Asimismo, consideró esta acción como una muy noble y generosa conducta observada por el estimable y digno Comandante Grau y su oficialidad.

Después de terminada esta cruenta guerra infértil, el Transporte "Rímac" fue hundido en territorio peruano el 17 de enero de 1881, justo cuando fuimos invadidos por la entrada de los chilenos a Lima y el Callao. Posteriormente, fue reflotado por los chilenos en junio de 1881 y puesto a remate, adjudicándoselo la CSAV en $ 36.600. Una vez reparado, lo bautizaron como "Lautaro", el 5 de septiembre de 1882. Posteriormente, fue hundido en Panamá el 20 de enero de 1902.
En una carta fechada en Arica el 6 de septiembre de 1879, los oficiales del Rímac expresaron así su reconocimiento al Gran Almirante Miguel Grau:

"A Su Excelencia,
Contralmirante Miguel Grau.
Querido señor:
Su gran bondad mostrada a nosotros en anteriores ocasiones y su promesa de favorecernos, hace que nos tomemos la libertad de pedir a Su Excelencia, nos conceda el honor de una corta visita, cuando sea conveniente. Confiando disculpe nuestro atrevimiento por molestar a Su Excelencia quedamos
Sus servidores:
P. Lauthrup , Fischer, F. Williams.

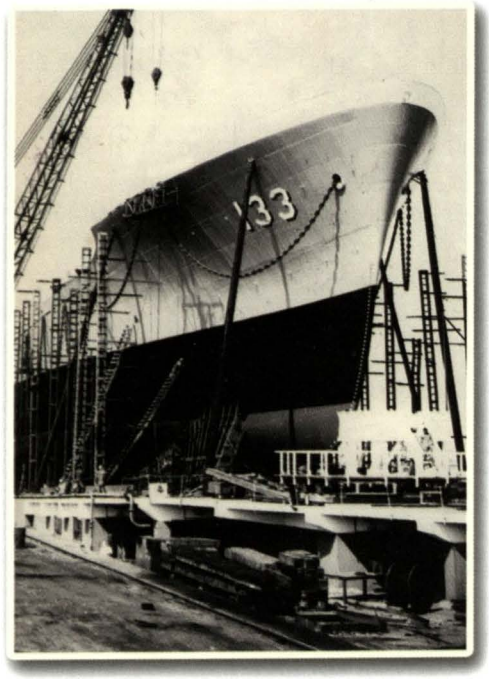
Últimos Oficiales del SS. Rímac".

El Transporte peruano "Rímac"

El Transporte "Rímac", cuyo nombre inicial fue DDG "Rhakotis", fue construido en Hamburgo, Alemania, por la Blohm & Voss AG, en 1907. Tenía una eslora de 485.5 pies, una manga de 53 pies y un desplazamiento de 6,848 toneladas. Con ese nombre el transporte alemán "Rhakotis" arribó al Perú, trayendo a bordo parte de la colonia alemana que empezó a llegar desde 1871.

Este transporte volvió a arribar al Perú en septiembre de 1914, y debido al estallido de la Primera Guerra Mundial, fue internado en el puerto del Callao, donde su tripulación dañó el motor principal para evitar que sea asignado a Gran Bretaña.
Luego fue adquirido por la Armada de los EE.UU., en mayo de 1919, bautizándolo y comisionándolo como USS "Eten", sirviendo como transporte de tropas. En 1921 es vendido al Perú, siendo renombrado como Transporte "Rímac".

El Transporte "Rímac", que desde 1921 inicia su travesía en el Perú, sirvió como granelero en el litoral y, en ocasiones, fuera del país. Entre otras comisiones, la más importante fue la de participar como transporte militar y civil para el Plebiscito de Tacna y Arica en 1929, donde sirvió de alojamiento a la Delegación Peruana, y el funcionamiento de una imprenta en la cual se editaba "La Voz del Sur", periódico peruano que defendió valientemente los derechos de nuestra patria sobre las provincias irredentas.
Asimismo, fue utilizado durante la sublevación del Comandante Luis M. Sánchez Cerro, en 1930, en una de las guarniciones de Arequipa, cuando gobernaba el Perú el Presidente Augusto B. Leguía.



Histórica embarcación en el Astillero.

Esta rebelión llevó a dicho comandante a asumir una Junta de Gobierno en medio de una crisis política que posteriormente desencadenó una serie de motines y protestas en Cusco, Piura, Lambayeque y Arequipa. Para sofocar esta última, el 27 de febrero de 1931 salieron del Callao los transportes "Rímac" y "Apurímac", conduciendo tropas que bajo el mando del Comandante Gustavo Jiménez deberían sofocar la rebelión de Arequipa .

En julio de 1934 pasó a conformar la Fuerza del Pacífico en la división de auxiliares, conjuntamente con los condestables "Celendón" y "Marañón" y el petrolero "Pariñas", sirviendo atinadamente como crucero de verano, transportando a los cadetes navales en sus

viajes al extranjero. En abril de 1950 pasó a trabajar a órdenes de la escuadra con la denominación de BAP "Rímac".
Con esta denominación transportó hacia los Estados Unidos a la comisión destinada a la adquisición de los destroyers que posteriormente fueron denominados BAP "Castilla", BAP "Aguirre" y BAP "Rodríguez", transferidos al Perú el 25 de octubre de 1951.
Luego de una labor de 39 años al servicio del Perú y de 53 años desde su botadura, fue dado de baja en el año 1960.

El último Transporte peruano "Rímac"

El BAP "Rímac", carguero conocido como "Proyecto 08" por el Servicio Industrial del Callao-Perú, fue entregado a la Compañía Peruana de Vapores (CPV) el 12 de diciembre de 1973.

El BAP "Rímac" (ATC-133: designación cablegráfica y número de casco), era un granelero de 25,000 toneladas que para el SIMA-PERÚ se constituyó en el inicio de una nueva era tecnológica que contribuyó a nuestro prestigio internacional como país constructor naval de alto bordo.
Esta imponente nave granelera (la sexta construida, en cuanto a sus dimensiones, en los astilleros del SIMA-PERÚ) fue bautizada por la esposa del Presidente Juan Velasco Alvarado, la señora Consuelo Gonzáles de Velasco, siendo Comandante General de la Marina el Vice-Almirante Fernando Elías Aparicio . El "Rímac" fue construido en forma similar al BAP "Ilo" —ahora BAP "Unión"— (ATC-131), siendo el segundo buque con dicho nombre, ya que el primero fue adquirido a los Estados Unidos en julio de 1959 como "Ex Norlindo".

El BAP "Rímac", carguero conocido como "Proyecto 08" por el Servicio Industrial del Callao-Perú, fue entregado a la Compañía Peruana de Vapores (CPV) el 12 de diciembre de 1973.

El Submarino "Rímac", visión óptica o marismo

No necesita ninguna investigación ni mucho menos tomar en serio "los sueños o visiones ópticas" de algunos alucinados escritos, como fue el caso de unos artículos sobre el supuesto "submarino peruano de nombre BAP "Rímac"

SS-50", publicado en una revista de circulación pública nacional , además de varias páginas Web, foros, de las que por curiosidad seguí su lectura, encontrando detalles como los siguientes:

"Que en el mes de septiembre de 1976, en el puerto de Valparaíso (Chile), unos destructores detectaron a un objeto submarino no identificado, y que luego de persuadirlo mediante maniobras convencionales, procedieron a lanzar bombas de profundidad, pero nunca vieron ni observaron signos de explosión (en caso hubiese sido verdad de su existencia y sobre todo que haya sido tocado por las cargas de profundidad).

Esta acción sirvió para llenar algunos libros como "Agosto 25", cuyo autor, Manuel Contreras Valdebenito, asegura que el citado submarino sí es peruano y que en 1983 los buzos de la Armada chilena cubrieron los restos con una malla para evitar daños a embarcaciones y que la revista "Jane's" reportó: "BAP Rímac lost".

Se habla de un submarino de la clase Sierra/Balao.

Otro libro que asevera lo antedicho es titulado como "Historia de la Marina de Chile", cuyo autor, Carlos López Urrutia, atribuye que dicho submarino haya sido soviético.
Asimismo, existe el libro "La Armada de Chile, desde la alborada hasta el final del siglo XX", Tomo V, cuyo autor, Carlos Tromben Corbalán, indica que este hecho se produjo el 10 de septiembre de 1976, previo a los ejercicios de la operación UNITAS; además (lo dice el autor del artículo en la Web) que este libro ha sido editado por la "Revista de Marina" de la Armada de Chile.

A lo largo de casi 100 años de creación y de histórica tradición de nuestra fuerza silente, no ha habido ni existido incidente alguno cargado de tanta imaginación y sobre todo que haya puesto en duda el profesionalismo de sus tripulantes. Y, precisamente, nuestros submarinistas preguntados por esta jocosa información manifiestan que si hubiese sido cierto "actuarían como el U-47 en Scapa Flow".
A todo esto, y en forma clara y enfática, el Almirante AP Ramón Arróspide Mejía tuvo a bien aclarar oportunamente en los siguientes términos :

"Respecto a la carta 'Libro Sumergido', de CARETAS 1581, sobre el libro de Manuel Contreras Valdebenito, que menciona el supuesto hundimiento de un submarino peruano, debo señalar que fui Comandante de la Flotilla de Submarinos del Perú en 1970 y que entregué al nuevo Comando todas mis uni-

dades submarinas (8) completas y con gran eficiencia operativa, habiendo después seguido de cerca las actividades de la Fuerza de Submarinos. Nunca ocurrió un incidente parecido al que se menciona en el libro. ¿Se imagina cuántas viudas y familiares habrían tenido que guardar silencio, durante tanto tiempo, de haberse hundido el submarino con toda su dotación? Respecto a la revista 'Jane's', que supuestamente reportó al BAP "Rímac" perdido, es otra falsedad.

Nunca ha existido un submarino con el nombre de "Rímac" y la 'Jane's' tampoco lo dice. No deberíamos dar importancia a la versión de Contreras Valdebenito, pero el libro engaña no sólo a los lectores sino también al propio pueblo chileno y daña el prestigio de una Marina amiga. Espero que las autoridades culturales chilenas reaccionen ante la falsedad, en resguardo de la verdad histórica".

Y la verdad histórica es que desde la creación de nuestra fuerza de submarinos que está por cumplir los 100 años, hemos perdido naves de su tipo por motivos de tiempo cumplido al servicio de la patria, mas no por haber sido hundidas ni mucho menos capturadas por algún enemigo.

Conclusión

Rímac, o Rimaq, según los oráculos de nuestros ancestros significa "el que habla", y en el artículo presente he querido dar que hablar a partir de nuestro pasado muy rico en arte, costumbres e historia, y que por coincidencia —como hemos podido detallar— existieron naves que se llamaron "Rímac", cuya vida y trascendencia naval tuvo aciertos e incertidumbres.

Quechuísticamente hablando, traducimos dos vocablos que centralizan puntos escritos en el presente artículo: *rimani* ("hablar de cierta manera", de las fascinantes arquitecturas aún existentes), *rimacarini* ("hablar disparates"), como el último caso presentado.

Referencias:

1. Denegri Luna, Félix. Historia Marítima del Perú. La República, 1826-1851, Tomo VI, Vol. 2, p. 237. 1978, Lima-Perú. Editorial AUSONIA.
2. Romero P., Fernando, C. de F. (r). Resumen de cronología biográfica del Almirante Grau. Revista de Marina, Vol. 375, Nº 2, p. 196. Año Setiembre-Octubre 1985.

3. Valdizán Gamio, José. Historia Naval del Perú, Tomo III, p. 248. 1984. Lima-Perú. Editorial CIENTIFICA S.R.L

4. Vegas,. Historia de la Marina de Guerra del Perú. 1824-1924. 1978. Lima-Perú Editado por el Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos e Información. Código 985.05V1978.

5. Suplemento. p.127 "La Escuadra Peruana y su época intermedia".1972. Lima-Perú. Editado por Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos e Información. Código 985.06m1972.

7. Romero, Fernando, C. de F. (r). La primera generación Naval de Post-Guerra. Revista de Marina, Vol. 374, Nº 2, p. 143. Año Mayo-Junio 1985.

8. Archivo General SIMA-PERÚ. Transporte "Rímac". Recortes periodísticos y fotográficos desde su construcción hasta su botadura de la nave.

9. Revista "Caretas", Ed. Nº 1581, de fecha 19 de agosto 1999. Columna "Nos escriben...y contestamos". Tema: "Libro Sumergido".

10. Revista "Caretas", Ed. Nº 1589, de fecha 15 de octubre 1999. Columna "Nos escriben...y contestamos". Tema: "Desde el Puente".

Enlaces web:

1. Consejo Municipal de Lima: www.antenamunicipal.galeon.com/historia_de_lima. Leído en septiembre de 2009.

2. Municipalidad Distrital de Rímac: "Historia del Rímac", consultado en octubre de 2009.

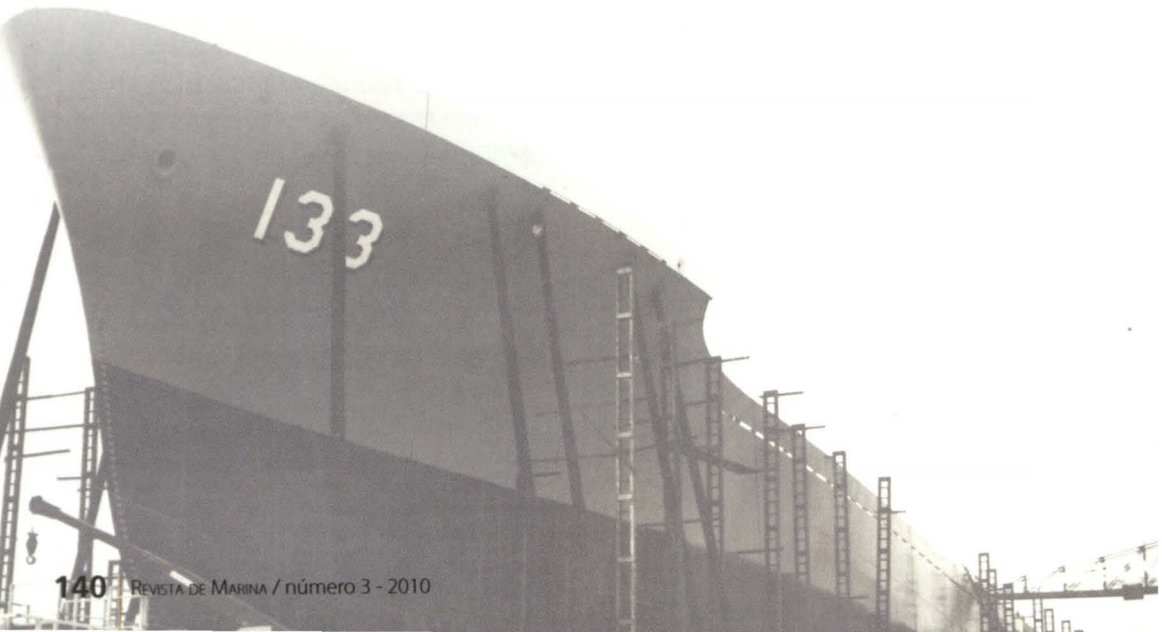
3. www.lagueradelpacifico.cl: "Combates y Acciones Navales de la Guerra del Pacífico. Captura del Transporte Rímac".

4. www.caretas.com.

5. Chileready blogspot.com.

6. www.mgp-club.com.

7. Departamento de la Marina - Centro Histórico Naval, 805 KIDDER BREESE SE - WASHINGTON marina patio WASHINGTON DC 20374-5060.





Museo Naval "Casa Grau"

¿Quieres ser parte de la Historia?

Ven a la Casa del Gran Almirante Miguel Grau, un lugar donde podrás viajar a través del tiempo, conociendo la vida íntima de nuestro héroe.

Ambientes de época totalmente restaurados y diversas actividades culturales esperan por tí.

No dejes pasar la oportunidad de visitar uno de los principales museos del Centro Histórico de Lima.





Jirón Huancavelica - 172
Cercado de Lima

www.marina.mil.pe

Horario de visitas:
Martes a Sábados de 9:00 a.m. a 5:00 p.m.
Telefax: 428-5012



Licenciada en Ciencias de la Comunicación
TATIANA FIGUEROA LÓPEZ
Comentarista

oticias nacionales noticias nacionales noticias nacio
ticias nacionales noticias nacionales noticias nacionales
cionales noticias nacionales noticias nacionales noticias
acionales noticias nacionales noticias nacionales not
cionales noticias nacionales noticias nacionales noticias nacio
cionales noticias nacionales noticias nacionales no
oticias nacionales noticias nacionales noticias nacion
ticias nacionales noticias nacionales noticias nacionales not
acionales noticias nacionales noticias nacionales
cionales noticias nacionales noticias nacionales n
cionales noticias nacionales noticias nacionales noticias
oticias nacionales noticias nacionales noticias naci
oticias nacionales noticias nacionales noticias nacio
ticias nacionales noticias nacionales noticias nacionales noti
cionales noticias nacionales noticias nacionales noticias n
oticias nacionales noticias nacionales noticias naci
ticias nacionales noticias nacionales noticias nacionales

III Competencia de Resistencia Física para Bomberos "Edición Internacional Sesquicentenario"

Con el fin de promover prácticas de entrenamiento y reforzar los lazos de amistad entre bomberos de las diferentes regiones del país, y de extranjeros invitados, se llevó a cabo el certamen "Desafío Nacional de Bomberos", una importante serie de competencias organizadas por la Dirección de Imagen Institucional del Cuerpo General de Bomberos Voluntarios del Perú.



En el evento desarrollado del 30 de octubre al 1 de noviembre, participaron los Bomberos de la Marina de Guerra del Perú, quienes tuvieron una destacada participación en las diferentes categorías del concurso. Así, el Primer Puesto en varones, "Categoría individuales libres", lo obtuvo el bombero naval, alumno de 3er. año OES, Édgar Tiburcio Espinoza (récord nacional); y el Primer Puesto en la "Categoría grupal libre varones" los bomberos navales, OM2 OES Félix Meza Valencia, OM2 OES Mark Cuno Córdova, OM2 OES Jorge Ayerve Baca, OM3 OES Daniel Timana Ríos, OM3 OES Mesías Balbín de la Cruz.

En la "Categoría libres en parejas (varones)" se ocupó el Segundo Puesto, además del Tercer Puesto en las categorías "Individuales libres", "Grupal libre y "Mayores de 36 años". Las mujeres navales obtuvieron el Segundo Puesto en las categorías "Individual" y "Grupal libre". Y, por tercer año consecutivo, los bomberos navales quedaron en primer lugar a nivel grupo.

En esta nueva versión del evento, participaron bomberos de Ecuador, Venezuela y Argentina. A su vez, concursaron delegaciones del Cuerpo de Bomberos de los departamentos de Cusco, Pasco, Arequipa y Lima.

Las pruebas se dividieron en cinco estaciones: Ascenso a la torre con carga, recuperación de la manguera en rollo, entrada forzada, avance con línea de ataque cargada y rescate de una víctima. Durante las competencias, los participantes demostraron acentuada destreza.

Continuando con las demostraciones, los comandos de Infantería de Marina ejecutaron una toma de inmueble. A bordo de una patrullera, seguidos de botes zodiac, se realizó una incursión en playa con aproximación a la mar. La dominación de inmueble se efectuó a través de un ataque multidireccional en la casa de combate cercano, con técnicas aplicadas a rescate de rehenes.

Perú y el Reino de los Países Bajos firmaron Convenio Específico para la transferencia de dos aeronaves Fokker F-60



En el salón "Unión" de la Comandancia General de la Marina, se firmó el pasado 2 de noviembre el Convenio Específico para la transferencia de dos aeronaves Fokker F-60, versión "Utilitarios", entre el Gobierno del Perú y el Reino de los Países Bajos, representados ambos por el Contralmirante Ernesto Lermo Rengifo y el Coronel Tjerk Brouwer, respectivamente.

La reunión fue presidida por el entonces Comandante General de la Marina, Almirante Rolando Navarrete Salomón y contó con la presencia del Embajador del Reino de los Países Bajos en el Perú, Arjan Hamburger; el representante de la Organización de Material del Ministerio de Defensa del Reino de los Países Bajos, Brigadier General Jost Van Duurling; el Comandante General de Operaciones del Pacífico, Vicealmirante Carlos Chanduví Salazar, y el Comandante de la Fuerza de Aviación Naval, Contralmirante José Gavidia Arrascue.

Las aeronaves recientemente adquiridas fueron recibidas a finales del mes de noviembre por la Comisión de Inspección que viajó a Holanda, para verificar su correcta operatividad y validar las condiciones establecidas por el fabricante y la Real Fuerza Aérea Holandesa.

El turbopropulsor F-60 MPA tiene un fuselaje más largo que el modelo F-50, la compuerta de carga a la derecha, una estación de operaciones, radar de búsqueda de superficie y sistemas electrónicos de gestión de misión y navegación.
Las unidades que arribaron al Perú el 20 de diciembre para ser incorporadas a la Fuerza Naval del Pacífico, serán destinadas principalmente a cubrir misiones de exploración, transporte de personal y material a las distintas zonas navales y a la evacuación aeromédica, entre otras acciones.

Con esta reciente adquisición, la Marina de Guerra ya cuenta con cuatro aeronaves que permitirán, en forma renovada y reforzada, seguir participando de manera activa en las operaciones de transporte y aprovisionamiento logístico requerido, para afrontar toda amenaza que obstaculice la convivencia pacífica.

Autoridad Marítima del Perú participó en Periodo de Sesiones del Consejo de la Organización Marítima Internacional – OMI



Como parte de las actividades programadas por el 105º Periodo de Sesiones del Consejo de la Organización Marítima Internacional, realizada en Londres, Reino Unido, el 4 de noviembre último, la delegación de la Marina de Guerra del Perú sostuvo una reunión con su Secretario General, Efthimios Mitropoulos.

En la referida reunión, presentaron los saludos del Vicealmirante Carlos Weston Zanelli, Autoridad Marítima Peruana, y se le dio a conocer que el Perú será sede en el año 2011 del V Foro PBIP, evento internacional referido a la protección de buques e instalaciones portuarias.

De otro lado, expresaron su agradecimiento por el apoyo y financiamiento brindado a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, al enviarnos expertos de la OMI en actividades de Auditoria Voluntaria. Igualmente se agradeció por la organización de seminarios nacionales e internacionales sobre convenios OMI.

La delegación peruana estuvo conformada por el Agregado de Defensa del Perú en el Reino Unido e Irlanda del Norte, Contralmirante Guillermo Hasembank Rotta; el Director Ejecutivo de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, Contralmirante Juan Carlos Del Álamo Carrillo, y el Representante Permanente Alterno del Perú ante la OMI, Capitán de Navío SGC Ángel Tello Gilardi.

Perú y Colombia unen esfuerzos en operación binacional contra narcoterrorismo

Con el propósito de atacar centros de acopio de grupos dedicados al narcotráfico, cortar y neutralizar corredores de movilidad del Bloque Sur de las FARC que delinquen en ambos lados de la frontera, así como atacar a las bandas criminales que se han instalado en los últimos meses en la zona, durante tres semanas se desarrolló la operación "Colper Amazonía 2010", en el área de frontera de Colombia y Perú.

En la citada operación binacional participaron unidades de la Marina de Guerra del Perú y de la Armada Nacional de Colombia, las mismas que fueron desplegadas en puntos clave de los ríos Putumayo y Amazonas, realizando acciones de vigilancia e interdicción para enfrentar en la frontera común al narcotráfico y a las llamadas Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (FARC).



En las diversas acciones se emplearon buques tipo cañoneras, remolcadores, patrulleras de apoyo fluvial pesadas y livianas, y patrulleras rápidas fluviales de ambas Armadas. Asimismo, unidades terrestres de la Sexta División del Ejército Colombiano, así como de la Fuerza de Infantería de Marina y Operaciones Especiales de la Marina de Guerra del Perú.

A través del Operativo "Colper Amazonía 2010" se incrementó el nivel de entrenamiento, interoperabilidad e integración de las unidades terrestres, aéreas y fluviales de ambos países, en procura de lograr la seguridad fronteriza en la lucha contra el terrorismo. Por otro lado, se fortalecieron los vínculos de hermandad y de trabajo conjunto.

Autoridades marítimas fronterizas de Perú y Chile se reunieron en el Puerto de Arica

Los días 17 y 19 de noviembre, en el puerto chileno de Arica, se reunieron las delegaciones navales de Chile y Perú, a fin de participar en la II Reunión Semestral entre autoridades marítimas fronterizas de ambos países.
La delegación de Chile estuvo presidida por el Capitán de Navío Tomás Orellana Agüero (Gobernador Marítimo de Arica), e integrada por el Capitán de Corbeta Cristian Astorga Liberona (Capitán de Puerto de Arica) y por el Teniente Primero Mario Besoain Fuentes, Jefe del Departamento de Operaciones de la Gobernación Marítima de Arica.

Por parte del Perú, la delegación la presidió el Capitán de Fragata SGC Ludwig Zanabria Acosta (Capitán de Puerto de Ilo), el Capitán de Fragata SGC Marco Páucar Lecaros, Oficial Asesor de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas. Durante la reunión, se expusieron temas relacionados con el intercambio de información sobre

estándares mínimos de seguridad exigidos y equipamiento de comunicaciones marítimas en embarcaciones menores para facilitar tareas de búsqueda, especialmente en casos SAR, así como la ejecución del Ejercicio de Control de derrames de hidrocarburos denominado "Neptuno-2010" y la realización de la Acción Cívica Combinada en Arica – Chile.



Sub Oficiales de la Armada Nacional de Bolivia realizaron diversas actividades durante su visita oficial al Perú

Con el fin de estrechar los lazos de amistad y camaradería entre la República de Bolivia y el Perú, una delegación de estudiantes de la Escuela de Capacitación de Sub Oficiales de la Armada Boliviana - "ECASOF", visitó diversas dependencias de la Marina de Guerra del Perú.



Dando inicio a sus actividades profesionales y protocolares, la delegación boliviana visitó el Instituto Superior Tecnológico Naval – CITEN; la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina, donde sus integrantes fueron invitados a recorrer sus unidades hidrográficas: BAP "Carrillo", BAP "Melo" y BIC "Humboldt".
Durante la visita, los alumnos tuvieron la oportunidad de conocer de cerca el trabajo que se realiza en estas dependencias navales, así como el rol que cumple la Marina de Guerra del Perú en el campo del desarrollo y la Defensa Nacional.

Dentro de las actividades programadas, el pasado 30 de noviembre los integrantes de la delegación boliviana hicieron un recorrido por las instalaciones de la Comandancia de la Estación Naval de Guardacostas y los Servicios Industriales de la Marina SIMA - Perú.

Agregados navales son distinguidos

Con la "Orden Cruz Peruana al Mérito Naval" en el Grado de "Comendador" y "Oficial" – Distintivo Blanco, el 26 de noviembre, en el Salón "Grau" de la Comandancia General de la Marina, fueron condecorados los Agregados Navales y de Defensa acreditados ante el Gobierno del Perú, en mérito a los servicios prestados en nuestro país y por haber contribuido al engrandecimiento de la Institución.



La presea fue impuesta al Agregado Naval de la Embajada de Brasil en el Perú, Capitán de Navío Roberto Koncke Fiuza; Agregado Naval y de Defensa de la Embajada de Chile en el Perú, Capitán de Navío Juan Carlos Pons Jara; Agregado Naval de la Embajada de los Estados Unidos de América en el Perú, Capitán de Navío Joseph Piontek; Agregado de Defensa de la Embajada de Italia en el Perú, Capitán de Navío Liborio Francesco Palombella; Agregado Naval de la Embajada de México en el Perú, Capitán de Navío Ernesto Schereiner Hernández y al Agregado Naval adjunto a la Embajada de Bolivia en el Perú, Capitán de Corbeta Anselmo Ovando Avilés.

La condecoración estuvo a cargo del ex Comandante General de la Marina, Almirante Rolando Navarrete Salomón, quien luego de imponerles la alta distinción, los felicitó. La máxima autoridad naval estuvo acompañada por el Jefe del Estado Mayor, General de la Marina Vicealmirante Jorge de la Puente Ribeyro, y por el Inspector General de la Marina, Vicealmirante José Cueto Aservi.

Al término de la ceremonia, los embajadores acreditados en el Perú y las autoridades navales saludaron y felicitaron a los Oficiales distinguidos.

Armada del Ecuador condecoró al Agregado Adjunto de Defensa y Naval a la Embajada del Perú en Ecuador

En la ciudad de Quito, el 29 de noviembre se llevó a cabo la ceremonia de condecoración "Estrella de las Fuerzas Armadas Ecuatorianas", en el Grado de "Estrella al Mérito Militar",

al Agregado Adjunto de Defensa y Naval a la Embajada del Perú en Ecuador, Capitán de Navío Luis Peralta Guzmán.
La ceremonia que se realizó en el Salón de Honor de la Comandancia General de Marina del Ecuador, contó con la asistencia del Embajador del Perú en la República del Ecuador, Dr. Javier León Olavarría; el Jefe del Estado Mayor de la Armada del Ecuador, Contralmirante Milton Lalama Fernández; Oficiales generales, superiores y subalternos de las Fuerzas Armadas Ecuatorianas, así como miembros del Cuerpo de Agregados Militares, Navales, Aéreos y de Policía acreditados ante el Gobierno del Ecuador.



El Contralmirante Miltón Lalama Fernández, quien realizó la imposición de la condecoración, destacó las cualidades del Oficial laureado y su contribución al fortalecimiento de las relaciones entre la Armada del Ecuador y la Marina de Guerra del Perú, plasmada en el fluido intercambio académico de pasantías, visitas profesionales de autoridades navales y ejecución de reuniones bilaterales en los ámbitos de Autoridades Marítimas, Inteligencia, Autoridades Navales Fronterizas y de Estados Mayores, entre otras actividades que fueron desarrolladas durante su gestión como Agregado Naval.

En tanto, el Agregado de Defensa Adjunto y Naval a la Embajada del Perú en Ecuador, Capitán de Navío Luis Peralta Guzmán, al agradecer la distinción impuesta, manifestó el alto honor que representaba para él la condecoración recibida y el legítimo orgullo que conllevará portarla, así como su compromiso de continuar trabajando por la cooperación e integración entre ambas Instituciones.

En Chile se inauguró Exponaval 2010

En el recinto VTP Puerto de Valparaíso, se llevó a cabo la conferencia inaugural de la VII Exponaval, Exposición y Conferencia Internacional Marítima y Naval para Latinoamérica, junto a su feria asociada TRANS-PORT 2010.

En esta exposición, el anterior Comandante General de la Marina, Almirante Rolando Navarrete Salomón, participó representando al Perú, conjuntamente con delegaciones de Estados Unidos, Alemania, Chile, Canadá, Francia, Reino Unido, Argentina, Italia, Israel, España, Brasil, Holanda, Qatar, Panamá, Japón, Austria y Suecia.

La reciente Exponaval se centró en el tema "Las Armadas y el rol de protección marítima", y el discurso de apertura del evento ferial estuvo a cargo del Comandante en Jefe de la Armada de Chile, Almirante Edmundo Gonzales Robles.



A continuación, se desarrolló una serie de conferencias técnicas a cargo de expertos de los países representados en la muestra, destacando los temas de "Transporte Marítimo y el Comercio Mundial", así como "Desafíos en el ámbito de la Administración Logística en la Defensa de Chile". El importante evento finalizó con la intervención del Ministro de Defensa de Chile, Jaime Ravinet.

Exponaval se realiza cada dos años y ha llegado a posicionarse como la feria más importante de su tipo en la región.
Un atractivo especial de este año lo constituyó TRANS-PORT 2010, una muestra que por segunda vez se desarrolló en paralelo a Exponaval y que apunta a ampliar la participación de la industria marítimo-portuaria. TRANS-PORT 2010 contó con la participación de alrededor de 40 empresas que abarcaron un amplio espectro de actividades marítimas y servicios asociados, con el fin de satisfacer la creciente necesidad existente en este último ámbito.

En cuanto a los buques asistentes, lo más atractivo de esta versión fue la presencia del USS "Swift" (EE.UU.), un buque del tipo HSV (High Speed Vessel), con casco de aluminio construido por el astillero "Incat", de Hobart (Tasmania, Australia), que opera en la Armada de Estados Unidos en el rol antiminas y como plataforma de pruebas de nuevas tecnologías.
También destacaron el destructor Tipo 42 británico HMS "Gloucester", de defensa aérea, y el buque de la Armada Mexicana ARM "Baja California", diseñado para realizar operaciones de vigilancia, búsqueda, rescate e interceptación.

Director General de Capitanías y Guardacostas fue condecorado por la Prefectura Naval Argentina

El Prefecto Nacional Naval de la República Argentina, Prefecto General Óscar Adolfo Arce, confirió la distinción "Guardacostas", en el grado de "Gran Cruz", al Director General de Capitanías y Guardacostas, Vicealmirante Carlos Manuel Weston Zanelli.

Esta distinción es el máximo reconocimiento oficial que otorga la Prefectura Naval Argentina a quienes se distinguen por su esfuerzo y compromiso con la profesión y reúnen relevantes méritos personales dignos de ser destacados por un accionar incondicional y desinteresado, en apoyo de la labor que desarrolla dicha Prefectura.



Cabe señalar que la mencionada distinción honorífica es impuesta por primera vez a un Director General de Capitanías y Guardacostas de nuestro país, por parte de la Prefectura Nacional Naval Argentina, en reconocimiento a su labor institucional y personal, que ha permitido en los últimos años evidencias inconfundibles de la decisión de la Prefectura y de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas en sumar voluntades para coordinar juntas el camino que les permita la consecución de objetivos a nivel internacional (OMI) hasta la adopción de normas concertadas en el ámbito regional (ROCRAM y Acuerdo de Viña del Mar), complementados con acuerdos bilaterales basados en el profesionalismo e interacción técnica y operativa .

Al momento de imponer la distinción, el Prefecto Nacional resaltó las cualidades personales y profesionales del Vicealmirante Carlos Weston Zanelli: "Profesionalmente, es muy fácil advertir en él la vocación y formación necesarias para ejercer de manera comprometida las labores inherentes a su cargo; fruto de sus valores es la predisposición para avanzar en decisiones transparentes con el deseo de que los vínculos de amistad y cooperación que unen a ambas Instituciones, se estrechen más con relaciones concretas de interés y beneficio mutuo, que fortalezcan el presente y afiancen el futuro, por lo que esta Prefectura lo reconoce como a un renovado impulsor de la implementación de mecanismos de cooperación y asistencia recíproca", subrayó.

A su turno, el Vicealmirante Carlos Weston Zanelli agradeció la imposición de tan significativa condecoración, precisando: "En nuestra singladura como hombres de mar, existen momentos especiales que son considerados como hitos importantes, por encerrar un significado trascendental, como profesionales, como por ser responsables de la conducción de los cargos que nuestro país nos ha confiado, no solamente para nuestra gestión como autoridades marítimas, sino también para la amistad y las relaciones de nuestros Estados y de nuestros pueblos".

Resaltó que con el Prefecto Nacional Naval, desde un primer momento ha visto cristalizarse la posibilidad de un trabajo intenso, responsable y maduro, sustentado en un buen entendimiento espontáneo desde el punto de vista personal, y enriquecido

por visiones generales del rol fundamental de la autoridad marítima, en la seguridad y estabilidad. El referido acto se desarrolló en el Salón "Diputado Mantilla", de la Prefectura Naval Argentina, y contó con la asistencia de una representante de la Embajada de Perú en Argentina y la plana mayor de Prefectos Generales.

Vicealmirante Jorge de la Puente Ribeyro asumió Comandancia General de la Marina



En la Escuela Naval del Perú, el Ministro de Defensa, Jaime Thorne León, presentó al Vicealmirante Jorge de la Puente Ribeyro como nuevo Comandante General de la Marina de Guerra del Perú.

Durante el acto, el Ministro de Defensa dio lectura a la Fórmula de Presentación. Acto seguido, se llevó a cabo el arriado de la insignia del Comandante General saliente y el izado de la del Comandante General entrante. Seguidamente, el Almirante Rolando Navarrete recibió su insignia de mando de manos de un cadete naval.

En su discurso de orden, el nuevo Comandante General agradeció la confianza depositada en él, la misma que asume consciente de la gran responsabilidad y compromiso que representa.

Con énfasis, remarcó: "Como Comandante General de la Marina, quiero manifestar que continuaremos en el proceso de búsqueda de la excelencia institucional, proyectando el cumplimiento de los objetivos institucionales en los ámbitos operacional y administrativo. La prioridad de mi gestión será el personal que conforma nuestra gloriosa Institución".

Luego adelantó que, dispondrá de los mejores equipos y hombres para combatir el narcoterrorismo.

Dijo también que durante su gestión se abocará a alcanzar los objetivos propuestos en concordancia con la política establecida por el Ministerio de Defensa, para lo cual es fundamental concatenar los esfuerzos institucionales en nuestro ámbito de responsabilidad, con la articulación estratégica que caracteriza el accionar conjunto con las Fuerzas Armadas.

Igualmente, manifestó que se buscará concluir la implementación del sistema de vigilancia y control marítimo, amazónico y lacustre, para combatir los actos ilícitos.

También se establecerán planes para enfrentar la delincuencia en las vías fluviales, y una mayor presencia en la zona del altiplano, para preservar el recurso geoestratégico que constituye la hoya hidrográfica del Titicaca.

Por su parte, el Ministro de Defensa, Jaime Thorne agradeció la labor desarrollada por el Comandante saliente Rolando Navarrete, y expresó que los relevos militares son una demostración de la fortaleza del sistema democrático..

Ministro de Defensa clausuró Año Académico en la Escuela Naval del Perú

Después de haber culminado satisfactoriamente cinco años de preparación en la Escuela Naval del Perú, el 10 de diciembre los Cadetes de 4to. año de la Promoción 2011 se graduaron con el rango de Alférez de Fragata, recibiendo de manos del Comandante General de la Marina, Almirante Jorge de la Puente Ribeyro, sus respectivas espadas y despachos que los acreditan como Oficiales de la Marina de Guerra del Perú.



Luego de la ceremonia de graduación, el Comandante General de la Marina remarcó que los flamantes Alfereces de Fragata, "[...] luego de cumplir una exigente currícula formativa, la cual abarcó la parte académica, física y moral durante sus años en la Escuela Naval, han logrado a través de sus desempeños personales llegar hasta este momento culminante en que pasarán a formar parte del efectivo de la oficialidad naval".
Asimismo, añadió que "La Marina de Guerra, en su preocupación permanente por velar por su importantísimo e irremplazable recurso humano, se ha encargado siempre de dar directivas sumamente claras para buscar los mejores insumos formativos a través de docentes de primer nivel, así como complementar la instrucción con entidades extrainstitucionales, como la Universidad de Piura y la Pontificia Universidad Católica del Perú.
Este interés es un agregado que nos permite estar seguros de la calidad formativa superior en el ámbito nacional".

En otro momento, el Ministro de Defensa clausuró el año académico de este centro superior de estudios, en cuyo desarrollo los graduados recibieron recuerdos y diplomas por parte de Agregados Castrenses acreditados en el Perú e instituciones afines a la Marina de Guerra.

Durante la clausura, el titular de Defensa hizo entrega de la "Espada de Honor" al Alférez de Fragata Arturo Muñoz Sáenz, quien ocupó el primer puesto en el orden de mérito.

La ceremonia de clausura culminó con un desfile de honor a cargo del Batallón "Angamos" de la Escuela Naval. Seguidamente, el Ministro Jaime Thorne, procedió a tomarse la fotografía oficial junto a la Promoción 2011.
Es importante referir que, entre los 64 alumnos que se graduaron, uno de ellos es un cadete invitado de la República de Panamá. Asimismo, cinco damas integran la citada promoción.

A la ceremonia de ribetes eminentemente navales, asistieron el Jefe del Comando Conjunto, General Luis Howell Ballena; el Comandante General del Ejército, General Paul Tito da Silva; el Inspector General de la Marina, Vicealmirante José Cueto Aservi; el Comandante General de Operaciones del Pacífico, Vicealmirante Carlos Chanduví Salazar; el Director de Educación de la Marina, Contralmirante Mario Caballero Ferioli; el Director de la Escuela Naval del Perú, Contralmirante Jaime Navach Gamio, entre otras autoridades civiles y militares.

Marina de Guerra del Perú

Dirección General de Capitanías y Guardacostas



AUTORIDAD MARÍTIMA NACIONAL

Guardacostas

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

Emergencia marítima: 118 ó 420-2020

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



Capitán de Fragata
JORGE E. ANDALUZ ECHEVARRIA
Comentarista

icias internacionales noticias internacionales noticias internaciona
oticias internacionales noticias internacion
ticias internacionales noticias internacionales noticias interna
oticias internacionales noticias internacionales noticias
ernacionales noticias internacionales noticias internacionales
oticias internacionales noticias internac
ticias internacionales noticias internacionales noticias internacionales
ternacionales noticias internacionales noticias internacio
ernacionales noticias internacionales noticias in
oticias internacionales noticias internacionales notici
ternacionales noticias internacionales noticias internacio
ticias internacionales noticias internacionales
cionales noticias internacionales noticias internaciona
oticias internacionales noticias internacionales
ernacionales noticias internacionales noticias internac
ticias internacionales noticias internacionales
ernacionales noticias internacionales noticias internacio

ESTADOS UNIDOS

Marina de los Estados Unidos propone compra separada de buques de combate del litoral.

La Marina de los Estados Unidos ha propuesto adquirir las dos versiones de Buque de Combate del Litoral (LCS), desarrollados por Lockheed Martin y Austal, que responden a las clases "Freedom", de diseño monocasco e "Independence", de diseño trimarán, respectivamente.



Fuente: www.janes.com

La propuesta plantea adquirir 10 unidades de cada tipo a partir del año 2015, por lo que se espera que el Congreso norteamericano apruebe la misma. Como se sabe, estas revolucionarias unidades, capaces de alcanzar velocidades sostenidas de hasta 50 nudos, han sido diseñadas para servir como centros de red de información de combate, para asumir una serie de roles obedeciendo a su concepto modular y portar una serie de plataformas tipo helicópteros, así como vehículos aéreos de superficie y submarinos no tripulados.

Marina norteamericana comisiona Destructor "Jason Dunham

La Marina de los Estados Unidos comisionó el 13 de noviembre al Destructor "Jason Dunham" DDG-109, convirtiéndose en el quincuagésimo noveno buque de la Clase "Arleigh Burke".

Esta unidad que obedece a la versión "Flight IIA", desplazará más de 10.000 toneladas y será capaz de llevar a cabo una variedad de operaciones que van desde presencia marítima en tiempos de paz y manejo de crisis, hasta el control del mar y proyección del poder naval. Asimismo, será capaz de llevar a cabo de manera

simultánea operaciones antiaéreas, antisuperficie y antisubmarinas, contando para ello con una gran variedad de armamento ofensivo y defensivo.

El nombre del destructor fue establecido en honor del Cpl. Jason L. Dunham, el primer marine al que se le otorgó la Medalla de Honor durante la operación iraquí "Freedom".

ESPAÑA

Piratas somalíes atacan un buque de guerra español desde otro barco secuestrado.

Piratas somalíes atacaron el pasado 6 de noviembre la Corbeta española "Infanta Cristina" en la costa este de Somalia.

Los piratas utilizaron un barco Izumi, que secuestraron el 10 de octubre para atacar la unidad cuando se encontraba escoltando al "Petra I", un buque de apoyo logístico de la misión militar de la Unión Africana en Somalia (Amisom).



Fuente: www.elpais.com

Los piratas abrieron fuego primero contra el "Petra I", luego el "Infanta Cristina" aceleró y maniobró inmediatamente para colocarse delante y protegerlo, tras lo cual recibió disparos de los piratas, le que le obligó a abrir fuego primero con disparos disuasorios y luego con ráfagas de metralleta directamente al barco que les estaba atacando.

La tripulación del "Infanta Cristina" comprobó que el barco que les atacaba era un mercante secuestrado y advirtió por radio a los piratas que estaban disparando contra un buque de guerra europeo. Los piratas dieron la vuelta y el "Infanta Cristina" decidió no perseguirlos, evitando así poner en peligro las vidas de la veintena de rehenes que iban a bordo.

Este es el primer ataque de piratas somalíes a una unidad de la Eunavfor, cuya principal tarea es la escolta de barcos de ayuda humanitaria para Somalia y de apoyo a la misión militar de la Unión Africana.

INDIA

Adquisición de misiles "Harpoon block II"

El Gobierno de la India, a través de un programa de venta militar al exterior (FMS), ha firmado un acuerdo con el Gobierno de los Estados Unidos para comprar 24 misiles "Harpoon Block II", que dotarán a los aviones Jaguar de nuevos integrantes para su escuadrón marítimo.

Con esta adquisición se incrementaría la capacidad antisuperficie de las Fuerzas Armadas. Este ingenio es la última versión de la familia de misiles "Harpoon", que cuenta, en adición a sus capacidades antibuque, la capacidad de atacar objetivos en tierra.



Fuente: www.janes.com

GRECIA

Se comisiona el primer submarino tipo 214

El 15 de octubre la Marina griega comisionó su primer submarino Clase 214, el H.S. "Papanikolis", después de diez años de la firma del contrato de construcción. Los próximos tres submarinos: H.S. "Pipinos", H.S. "Matrozos" y H.S. "Katsonis", serán incorporados en los próximos meses.



Fuente: www.espejoaeronautico.com

El 30 de septiembre, el fabricante del submarino TKMS y Abu Dhabi Mar, dueños del astillero naval más grande de Grecia, junto al Gobierno griego, ratificaron un acuerdo de completar todos los restantes programas "Archimedes" y "Neptuno 2". El programa "Archimedes" cubrió la construcción de cuatro submarinos del Tipo 214 AIP, y el programa "Neptuno 2" cubre la conversión de tres submarinos de Tipo 209 a Tipo 209 AIP.

Se retrasa el lanzamiento del submarino estratégico ruso "Alexander Nevsky"

La ceremonia de lanzamiento del segundo submarino nuclear estratégico ruso (proyecto 955 de la Clase Borey), "Alexander Nevsky", que se debía realizar en los astilleros de Severodvinsk, a finales del mes de noviembre, ha sido retrasada sin dar las autoridades explicaciones al respecto.



Fuente: www.espejoaeronautico.com

El primer submarino de esta serie, "Yuri Dolgoruky", cuya quilla fue puesta en 1996, se encuentra experimentando las pruebas de aceptación por parte del Estado, y será puesto en servicio junto con el nuevo misil RSM-56 "Bulava" (SS-NX-32 según la OTAN). En los astilleros de Sevmash se encuentra en construcción un tercer submarino, el "Vladimir Monomakh", cuya quilla fue puesta en el 2006.

Según los planes del Ministerio de Defensa ruso, se espera que no menos de ocho submarinos de la Clase Borey sean construidos para convertirse en la espina dorsal de las fuerzas nucleares estratégicas de la Marina rusa. Cada submarino de la Clase Borey es capaz de llevar 12 misiles balísticos intercontinentales. La nave tiene 170 metros de largo y 13.5 metros de ancho, pudiendo sumergirse a 450 metros de profundidad, y su dotación es de 107 oficiales y tripulantes.

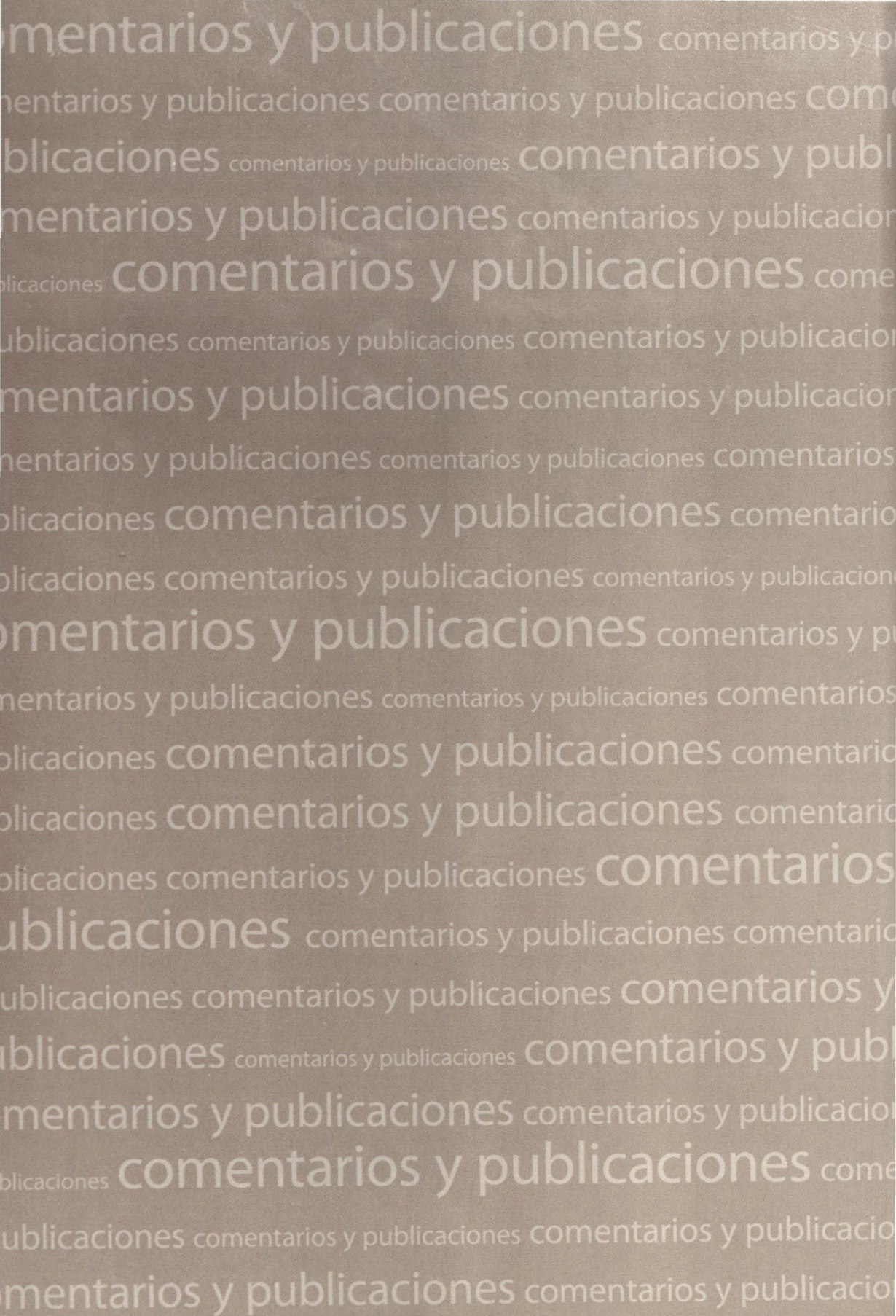
Se dará inicio a construcción de portaviones antes de 2020

Rusia empezará a construir portaviones antes de 2020", declaró un portavoz del Ministerio de Defensa al comentar unas publicaciones que aseguraban que no existen planes de construir buques de ese tipo en los próximos diez años. "Para un funcionamiento eficaz de la Armada rusa se necesitan cuatro portaviones, y su construcción empezará antes de 2020", dijo el portavoz en declaraciones a la prensa. Comentó que ya se está elaborando la documentación técnica de los respectivos proyectos.

El Comandante de la Marina rusa, Almirante Vladimir Visotski, declaró en agosto que el proyecto del moderno portaviones ruso estaría listo para finales de año y que varias organizaciones están trabajando en ese documento. También señaló que los portaviones proporcionarán la defensa antiaérea en zonas situadas fuera del alcance de la defensa antiaérea costera; asimismo, resguardarán la seguridad en tiempos de paz y ayudarán a conquistar la supremacía en el aire en tiempos de guerra.



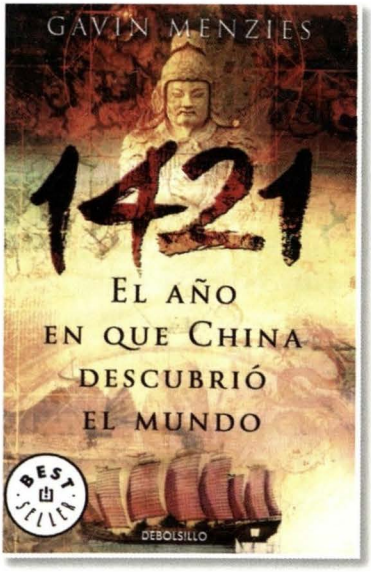
Fuente: www. sp.rian.ru/Defensa.com/


comentarios y publicaciones



Señora
ESPERANZA NAVARRO PANTAC
Comentarista

1421: El año en que China descubrió el mundo



Menzies, Gavin

Barcelona, Grupo Editorial Random House Mondadori, S. L., 2002

603 pp., ilus., mapas

Un libro ha venido a cimbrar los pilares de la historia tal cual la conocíamos. En lo que corresponde a la Edad Moderna, uno de sus hitos se marcaba a partir del descubrimiento de América, en 1492. Entendíamos también que en el mundo mediterráneo se gestó el Renacimiento, y he aquí que un marino americano viene a revelarnos que la revolución cultural humanista en el Viejo Mundo habría sido provocada, casi diríamos inoculada, por la legendaria China, civilización tan antigua que cuando Europa se debatía aún en el neolítico, el pueblo chino ya vivía organizado bajo un régimen imperial, disfrutando de refinamientos tales como su compleja escritura (con una antigüedad de cinco mil años), una delicada porcelana (desde 1700 años a.C.), la poesía, la seda (que se producía desde 2700 años a.C.) y una exquisita cocina.

Aprendimos que los portugueses, después de 1430, contaban con una precisa cartografía que guardaban con gran celo y que los hizo los mejores navegantes de la época. Colón tuvo acceso a esas cartas secretas, que le dieron la convicción para sustentar su proyecto de buscar las costas del subcontinente indio navegando hacia Occidente, dando la vuelta a la Tierra. Sin embargo, parecería que América y las islas del Caribe ya habían sido descubiertas setenta años antes de la llegada de Colón, cuando los navegantes chinos circunnavegaron el planeta cien años antes

que Magallanes y Sebastián Elcano, y habían llegado a la Antártida trescientos años antes que Cook.

Gavin Menzies, marino inglés, es autor del libro 1421: El año en que los chinos descubrieron América. Durante más de diez años siguió la pista de las navegaciones de la gran flota china, y expone ahora los sorprendentes resultados de su investigación. Nos recuerda que la civilización china poseía tal ciencia, tecnología y conocimiento del mundo, que sobrepasaban ostensiblemente a la cultura europea, la cual sólo después de tres, cuatro y hasta cinco siglos se pondría al nivel de la de los chinos medievales. Las evidencias físicas confirmarían su teoría, como la encontrada en África: fragmentos de porcelana y una pequeña moneda china hallados en Mambrui, en la costa de Roku, al nordeste de Mombasa, y restos de juncos chinos. También en las costas de América, Australia y Nueva Zelanda: juncos, porcelana, seda, ofrendas votivas y estelas que los almirantes chinos erigían a su paso.

Están además la flora y la fauna trasplantadas lejos de sus lugares de origen. Menzies menciona una de las evidencias del paso de la gran flota por el Perú. Dice: "Hasta finales del siglo XIX los habitantes de una aldea montañosa de Perú hablaban en chino", y cita un artículo de Pablo Patrón publicado en el Boletín de la Sociedad Geográfica de Lima, en el año 1908: "Un huaco con caracteres chinos". Sin embargo, Patrón refiere que, de acuerdo con testimonios, en Eten sus habitantes se entendían muy bien con los chinos, y en Jequetepeque se conservaba un antiguo dialecto con el que se podía conversar con los chinos; ambos pueblos, cercanos entre sí, están ubicados en la costa norte. Patrón señala que en ambos casos se trata de una creencia, sin el carácter de una afirmación. En cambio, muestra algunas raras fotografías: dos ceramios Nasca, un mate burilado encontrado en Ica, y un ídolo de plata hallado en una huaca de la costa norte, piezas que llevan caracteres chinos, y uno de ellos representa un rostro oriental.

El 2 de febrero de 1421, cuando se inauguraba en Pekín la Ciudad Prohibida, el emperador Zhu Di ("Hijo del Cielo") —cuarto Emperador de la dinastía Ming— se encontraba en el pico más alto de la magnificencia de su poder. En esa circunstancia, concibe el ambicioso proyecto de crear un imperio marítimo que se extienda a través de los océanos. Ordena una extraordinaria ampliación de la flota imperial, con la construcción de mil setecientos ochenta y un barcos, entre ellos gigantescas naves de nueve mástiles y hasta ciento cincuenta metros de eslora, llamadas «barcos del tesoro» por el enorme valor de los bienes capaces de transportar en sus inmensas bodegas.

En los astilleros de Longjiang, cerca de Nankin, a orillas del Yangzé, en siete inmensos diques secos se construyen simultáneamente hasta tres barcos. La gran flota va a estar compuesta por doscientos cincuenta barcos del tesoro, además de mil trescientos buques patrulleros y similar número de buques de combate anclados en puestos de vigilancia o bases insulares; cuatrocientos buques de guerra de mayor tamaño y otros tantos cargueros para transportar cereales, agua y caballos para la flota.

La misión inmediata de la gran flota a órdenes del Almirante Zheng He, es devolver a sus países de origen a los dignatarios asistentes a la inauguración de la Ciudad Prohibida, y con el viaje intercambiar conocimientos y recabar tributos a cambio de protección y privilegios comerciales —sedas y porcelanas a precios rebajados—. La componen cuatro flotas, la primera comandada por el propio Zhen He y las restantes por los Contralmirantes Zho Man, Zhou Wen y Hong Bao; la Armada sigue las instrucciones del Wu Pei Chi, manual del arte de navegar y de guerra naval. Un viaje de circunnavegación de esa envergadura fue posible porque los chinos tenían seis siglos de experiencia de navegación oceánica, con un sustancial comercio exterior que había arrebatado a los árabes el control del tráfico de especias.

La Flota zarpa el 4 de marzo de 1421 para surcar y cartografiar los océanos, tomando noticia del mundo entero e incorporándolo al sistema tributario chino, hasta 1423, en que vuelve a su puerto de origen. Los registros chinos señalan que llegaron tanto al Polo Norte como al Polo Sur (Antártida). La gran flota va reconociendo nuevas tierras, fundando colonias, comerciando, recogiendo especímenes de plantas nativas y dejando las suyas, intercambiando así conocimientos.

En el mapa que señala la ruta de regreso a casa; se observa que la flota zarpa de Calicut (actual Calcuta en la India), para de regreso arribar a China los últimos barcos supervivientes en el verano y el otoño de 1423. Se recrean los viajes de cada una de las flotas componentes, apreciándose perfectamente definidos los contornos de los continentes y tierras descubiertas. Este mapa y otros que Menzies ha estudiado dan pie a la consideración de que tales tierras, continentes e islas, habrían sido descubiertas mucho antes de lo que la historia convencional registra.

Como epílogo, diremos que, dos meses después de que la armada de Zheng He hubiera zarpado, una violenta tormenta estalla sobre la Ciudad Prohibida, en cuyo fragor un relámpago provoca un terrible incendio en el palacio, reduciendo a es-

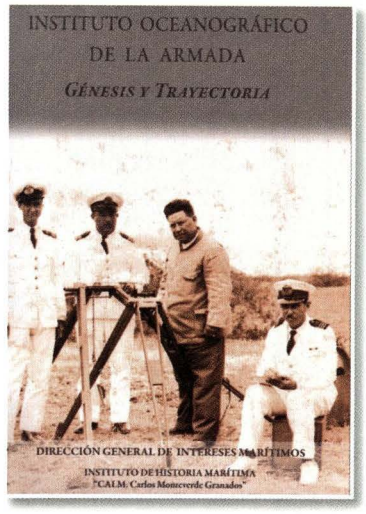
combros la ciudad entera. El siniestro coincide con una masiva epidemia en la que mueren más de ciento sesenta y cuatro mil personas. Ha pasado el feliz momento del régimen imperial de Zhu Di. China enfrenta ahora una serie de rebeliones y la guerra de Vietnam, que lucha por dejar de ser colonia china. El anciano emperador muere y accede al trono su hijo Zhu Gaozhi, quien gobierna sólo un año, durante el cual dicta un severo edicto que ordena la interrupción de todos los viajes de los barcos del tesoro, así como de la construcción y reparación de los barcos. Cuando los últimos restos desbaratados de las flotas del tesoro vuelven a puerto en octubre de 1423, en vez de aclamaciones encuentran el rechazo de quienes ahora gobiernan China.

En 1425 sube al trono Zhu Zanji, quien continúa la misma política de su padre, aunque todavía permite a Zheng He un último viaje a La Meca. Tras la muerte de Zhu Zanji en 1435, se desata una feroz xenofobia, China da la espalda al mundo y se recoge en un largo aislamiento que va a durar cien años. Se destruye la valiosa información recopilada durante la épica travesía, así como los planos de construcción de los grandes barcos.

Sin embargo, el gran salto para las exploraciones y descubrimientos que se producen en años posteriores, va a tener su motivación en las misteriosas cartas y mapas que manejan los navegantes portugueses, cartografía de misteriosa procedencia que revela un conocimiento de la Tierra anterior a Colón, que indefectiblemente parece remitirnos al fabuloso viaje de la gran flota china.



Instituto Oceanográfico de la Armada: Génesis y trayectoria.



Sánchez Bravo, Mariano

Guayaquil, INHIMA, 2010.

280 pp. ilus. color

La historia de la hidrografía ecuatoriana, de sus cartógrafos, hidrógrafos, dibujantes, navegantes y científicos del mar, que han discurrido en el transcurrir del tiempo, desde el año 1526, en que se produjo el encuentro entre el bajel de los conquistadores españoles y la balsa aborigen de Salago, aparece en esta obra profusa y elegantemente ilustrada, en la que se conocen las cartas que dan cuenta de la presencia de este territorio en el marco de la escena mundial, hasta nuestros días.

La costa ecuatoriana contenida en el mapamundi de Diego Ribeiro, del año 1529, introduce el territorio de lo que ahora conocemos con el nombre de Ecuador dentro de la cartografía vigente. Más adelante, aparecerá el primer mapa específico en el que figure la costa de la Audiencia de Quito, levantado por el cartógrafo portugués Didaco Mendezio (Diego Méndez), cosmógrafo del Virreinato del Perú, y que se publicó en el atlas "Teatrum Orbis Terrarum", de Abraham Ortelius, en1570.

Sánchez Bravo remarca el papel que desempeñaron los corsarios en la cartografía del Nuevo Mundo durante el siglo XVII, especialmente de ingleses, franceses y holandeses, quienes aprovecharon para ejecutar levantamientos cartográficos, además de las largas travesías a la caza de los navíos de la Corona española, que transportaban el oro y la plata de América a la lejana metrópoli.
Así, el mapa de Merian, publicado en Ámsterdam en el año 1626, en el que consta la boca del río de Guayaquil, en cuyo recuadro figura la flota de L'Hermite frente a la isla de Puná.
Señala que los derroteros en el siglo XVI y XVII eran guardados celosamente, evitando compartirlos con los navegantes de los países adversarios. Los derroteros españoles se mantenían en secreto, a salvo de los corsarios y piratas ingleses, para no revelar rutas y costas. Sin embargo, en el año 1680 el pirata Sharp, en una atrevida incursión en la Mar del Sur, capturó frente a las costas de Quito a la nave

española "Santo Rosario". Lo más importante del botín capturado fue "El Derrotero de la Mar del Sur", con mapas y cartas que daban una "precisa y exacta descripción de todos los puertos, así como de los sondeos, ríos, arroyos, cabos, y las costas pertenecientes a la Mar del Sur, y todas las navegaciones realizadas por los marinos españoles en ese océano...". Traducido del inglés; la lujosa versión de William Hack reproduce toda la costa de la Audiencia de Quito.

Otras cartas son también producto de la labor de los corsarios, como el mapa de las islas Galápagos, levantado por el corsario inglés Ambrose Cowley en el año 1684, quien llamó a las islas con nombres de la realeza británica. La carta del golfo de Guayaquil, con sondeos, levantada por el corsario inglés John Clipperton, quien al mando de la fragata "Success" incursionó en aguas de la Real Audiencia de Quito, más específicamente, del golfo de Guayaquil, en el año 1720. En su buque viajaba una comisión hidrográfica que efectuó sondeos y reconocimiento cartográfico en el golfo, con lo cual se confeccionó la carta Part of Peru. The bay of Guiaquil, editada por Hermann Moll.

Los levantamientos hidrográficos en el siglo XVIII producen cartas que constituyen una preciosa muestra de la cartografía de la época, como el Derrotero de la Mar del Sur, de Pedro Hurtado de Mendoza y Manuel Joseph Hurtado (1730), publicado por la Marina de Guerra del Perú en el año 1993. En él figura la carta de "Guallaquil". Y la Relación histórica del viage a la América Meridional, de Jorge Juan de Santacilia y Antonio de Ulloa, en 1748, que da cuenta de la expedición de la Academia de las Ciencias de París, al mando de Charles Marie de La Condamine. El sabio quiteño Pedro Vicente Maldonado formó parte de la Comisión Geodésica. Figuran también el plano de Alcedo sobre Guayaquil y el río (1740), la carta náutica de Jacques Bellini (1764), los trabajos cartográficos de Francisco Requena (1770), las cartas de la Expedición Malaspina (1790).

La obra registra los trabajos de la Comisión Mixta Demarcadora de Límites Ecuador - Perú, que se constituyó después de la firma del Protocolo de Río de Janeiro, en el año 1942. La primera campaña, iniciada en agosto de 1942, y la segunda, a finales de 1943, significaron una ardua tarea que debió tomar varios años, pero que a la postre quedó suspendida por decisión ecuatoriana en dos tramos de la cordillera del Cóndor, por considerarse que en ese lugar el Protocolo era inejecutable.

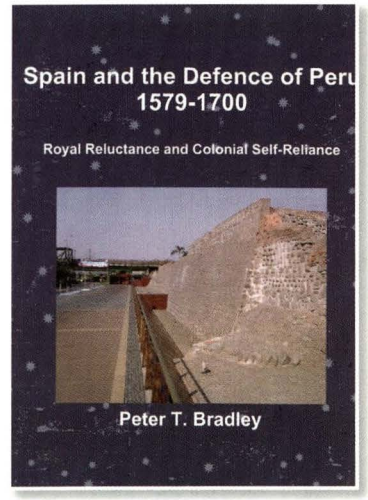
Este recuento histórico llega finalmente a lo que es hoy el Servicio Hidrográfico de la Armada del Ecuador, creado el 2 de febrero de 1932, con una larga tradición

hidrográfica que ha dado como fruto una riqueza cartográfica, real exponente de la vocación marítima del país.

con un almuerzo a bordo del "Huáscar". Por ello, Varela reproduce un artículo suyo publicado en *El Porteño* después de conocidas las nuevas del Combate de Angamos, en el que hace un retrato de Grau que nos lo muestra en su dimensión humana, a partir de la impresión que causaba en su interlocutor en el trato cercano, y nos conmueve cuando reproduce las palabras de uno de sus oficiales: "Todos le adoramos a bordo, desde el segundo jefe hasta el último marinero".

Las coronas recogen los testimonios de sus contemporáneos en forma de composiciones, poemas, oraciones fúnebres, además de la descripción de las honras fúnebres que se le rindieron en la catedral de Lima, en Buenos Aires, La Paz, Potosí, Cochabamba y Sucre.

The defence of Peru, 1579-1700: Royal reluctance and colonial self-reliance.



Bradley, Peter T.

2009.

292 pp., planos, tablas

La irrupción en el año 1579 de Sir Francis Drake, al mando del "Golden Hind", buque corsario de la Real Armada Inglesa, en las costas del Pacífico, fue repentina. La presencia del corsario, casi a las puertas del Callao, puerto principal del Virreinato del Perú, vecino próximo de la opulenta Lima, rompió la confianza que se tenía en una Mar del Sur aislada y a salvo de los consuetudinarios enemigos de la Corona española —Francia e Inglaterra, en forma de corsarios y piratas a la caza de las riquezas de los galeones que transportaban el oro y la plata hacia la lejana metrópoli—.

La flota inglesa había doblado el extremo sur del continente por el Estrecho de Magallanes, demostrando que podía lograrse con empeño y atrevimiento.

Se pudo constatar que el protector aislamiento no le daba más seguridad. Se había mantenido la convicción de que la Mar del Sur estaba a salvo de ataques marítimos gracias al postigo que representaba el paso de Panamá al norte, copado por el poder español, y los peligros del Estrecho de Magallanes, al sur.

Dar la vuelta al continente, además de los obstáculos naturales como las corrientes, los vientos, los tortuosos canales, la distancia a recorrer, implicaba la necesidad, ya en costas del Pacífico, de encontrar una base donde refrescar provisiones y reparar daños. Empero, todavía habrían de pasar cuarenta años antes de que la Corona viera la necesidad de tomar medidas defensivas. Y fue cuando en el año 1616 los navegantes holandeses se atrevieron, es más, descubrieron una ruta abierta del mar alrededor del Cabo de Hornos.

Sólo en este momento se dispuso la creación de la Armada de la Mar del Sur, para transportar la plata de la Corona a Panamá, desde Arica y del Callao, y también para proteger las costas del sur, especialmente el puerto del Callao. Empero, después de la derrota de la Armada peruana en un combate naval en el año 1615, entre la Armada Real y la escuadra bucanera holandesa de Spilberguen, los virreyes del Perú habían empezado tentativamente la construcción de fortificaciones en tierra en el Callao, con la intención de garantizar también la seguridad de la vecina capital de Lima.

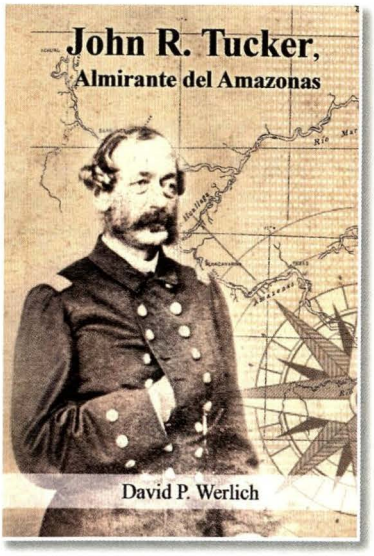
El virrey tenía perfecto conocimiento de que el litoral se hallaba totalmente abierto, expuesto a cualquier tipo de desembarco: amplias ensenadas, costas muy extendidas, pueblos aislados, además de vientos uniformes y ausencia de temporales tormentosos.

En lo que siguió del siglo, en lo referente a las operaciones de la Armada y la expansión de las fortificaciones del Callao, y más adelante de la misma Lima, la base de la defensa del Perú continuó sustentada en la milicia local y en una guarnición armada, autorizadas de mala gana por los funcionarios, siempre renuentes a distraer un porcentaje de la plata peruana en satisfacer las necesidades locales. Se mantenía la utopía de que el Virreinato estaba a salvo de una agresión, dada la enorme distancia que lo separaba de los focos piráticos.

El Virreinato del Perú tomó las precauciones defensivas: la defensa del Callao, su principal puerto, construyendo y armando las fortificaciones del Callao, primero a lo largo de la costa y luego rodeando la totalidad del puerto. Y más tarde, la construcción de la propia Muralla de Lima.

Por otra parte, las instalaciones defensivas en puertos, tales como Valdivia, Arica, Trujillo y Guayaquil, se debieron a la iniciativa local y a los empresarios para defenderse por sí mismos de los asaltos marítimos, especialmente durante el largo periodo de las incursiones de los bucaneros a finales del siglo XVII. La autosuficiencia es el patrón para la defensa, que finalmente se extendió incluso para el mantenimiento de la Armada de la Mar del Sur.

John R. Tucker, Almirante del Amazonas



Werlich P. David

353 pp., ilus, mapas, retratos

Para los que se preguntan cómo llegó un marino norteamericano a ser Contralmirante de la Armada peruana y luego explorador de los aún desconocidos ríos de nuestra Amazonía, nos remitimos al difícil momento que enfrentaban las jóvenes repúblicas, ex colonias de España, en el año 1866, amenazadas por las ambiciones de la Corona española.
La poderosa flota de la Armada Real española intentaba restablecer sus privilegios perdidos en Ayacucho. La escuadra aliada de Perú y Chile enfrentó a los españoles en Abtao el 7 de febrero de 1866, logrando una victoria cuyo mérito recayó en el Comandante peruano Manuel Villar. Empero, las discordias al interior de la flota aliada eran inocultables.

El 17 de marzo de 1866, Juan Williams Rebolledo, Comandante de la armada aliada, al solicitar su relevo del cargo, pone en evidencia la gravedad de los desacuerdos entre ambas divisiones.
Es por ello que tanto en Perú como en Chile se consideró la posibilidad de contratar a un oficial extranjero de experiencia, capaz de inspirar el respeto y la obediencia de todo el escuadrón aliado.

Es así que el 27 de marzo el ministro del Perú en Estados Unidos, Federico Barreda, recibe instrucciones de contratar a un "comodoro" para ejercer la coman-

dancia de la escuadra aliada. Como un oficial de la Unión difícilmente estaría dispuesto a abandonar su carrera en Estados Unidos, se buscó en los registros de la extinta armada confederada del Sur un oficial con excelentes calificaciones que justificara políticamente la contratación de un extranjero para facilitar su aceptación entre los oficiales sudamericanos.
Es seleccionado el comodoro John Randolph Tucker, desempleado y ansioso por asumir el comando de cualquier buque de guerra. Ya antes había sido entrevistado por Benjamín Vicuña Mackenna, ministro de Chile en Estados Unidos.
El contrato verbal de Tucker con Barreda estipulaba que recibiría el grado de Contralmirante en la Armada peruana, mientras durara la guerra con España, con un sueldo anual de cinco mil dólares, la misma remuneración de un Contralmirante de la Armada de Estados Unidos. Tucker, además, seleccionaría a los oficiales de su estado mayor, tres oficiales americanos que serían comisionados con los grados de Capitán de Navío, Capitán de Fragata y Capitán de Corbeta. Los hombres que escogió fueron James Cooke (que no aceptó el empleo), David McCorkle y Walter Butt.

Las noticias del combate del Callao no se conocieron hasta comienzos de junio de 1866. Así, cuando Tucker y sus hombres llegan al Callao el 15 de junio, su arribo causa cierta embarazosa sorpresa al Gobierno. Después del Combate del 2 de Mayo, cuando se hizo evidente que Méndez Núñez no reanudaría la ofensiva contra los aliados, se había ordenado que se abandonara la búsqueda del comodoro.
Sin embargo, persistían los problemas por el comando de la flota aliada, por lo que el Gobierno peruano persiste en la idea de nombrar un comandante extranjero de gran experiencia y familiarizado con los blindados y armas modernas. Los chilenos se mostraban dispuestos a aceptar a Tucker, pero los oficiales peruanos se opusieron rotundamente. En julio de 1866 Tucker asume en Valparaíso el mando de la escuadra aliada, mientras treinta y nueve oficiales peruanos insubordinados son arrestados y conducidos al Callao (entre ellos Grau).

Los dos países aliados consideraban la posibilidad de emprender una nueva ofensiva contra la escuadra española. El plan inicial peruano contemplaba un ataque al escuadrón español en las islas Filipinas, donde algunas de sus naves efectuaban reparaciones.
Si Tucker no encontraba a los hispanos, bombardearía Manila, para que la misión no resultase estéril. Otra alternativa era realizar una incursión al Atlántico

sur para enfrentar a las restantes unidades españolas. Un tercer objetivo era respaldar una insurrección de los republicanos cubanos. Finalmente, todos estos planes se postergaron ante una razón práctica: la escuadra no estaba preparada para una operación de esa envergadura.
Todos los buques de guerra de ambas divisiones requerían reparaciones y carecían de los elementos esenciales; además, la escuadra aliada se encontraba corta de oficiales y tripulantes.

Al asumir el comando de la escuadra, Tucker realiza una minuciosa inspección de los buques, tomando de inmediato las provisiones necesarias. El armamento de la escuadra es una de las cosas que más le preocupan al Almirante, por lo que abastece a los buques con bombas, proyectiles y perforantes.

Dice el autor que, bajo el mando de Tucker, es probable que la Armada peruana haya sido la primera marina del mundo que puso énfasis en el torpedo como arma ofensiva. Tucker comienza a entrenar a sus hombres para el combate.
Establece una rutina diaria a bordo, y los marineros realizan ejercicios con artillería pesada y con armas menores. También esboza algunos proyectos para el futuro desarrollo de la Armada: la preparación de un código de ordenanzas navales, un plan de señales, un manual de artillería y otro de tácticas de escuadra para buques de vapor; asimismo, propone el establecimiento de una escuela de aprendices, que proporcionaría dotaciones locales a la Armada.

Tras la absolución de los marinos insubordinados, Tucker presenta su renuncia, después de ocho meses en el cargo. Piensa dedicarse a la agricultura en las riberas del río Amazonas, cuando el Gobierno peruano le ofrece encabezar la Comisión Hidrográfica del Amazonas.
La misión consiste en explorar la Amazonía, levantando cartas de las cabeceras de las aguas de los ríos más importantes y ver sus potencialidades para la navegación a vapor. En este cometido, el Almirante y su equipo, conformado por sus oficiales ex confederados, pasa siete años en la selva explorando tres mil millas de vías fluviales. Así se convierte en el "Almirante del Amazonas".

La primera edición en inglés de la obra que hoy nos ocupa, apareció en el año 1990; la actual versión en español que actualmente se encuentra en prensa, es una edición del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú y de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana.



Romanza a los Batallones Navales



Capitán de Navío
ANÍBAL CUEVA LÓPEZ

Esta es la gesta
de un grupo de hombres
que llevan los blasones
del tercio de la Armada
Adalides azul y oro
de la patria venerada

Guarnición de Marina llaman
a los bizarros marinos
que unidos bajo el manto
de la enseña patria
honraron el sagrado juramento
¡Primero la muerte antes que vencido!

Guardia Chalaca es el nombre
de quienes hermanados por el mar
compartieron la gloria
de aquel aciago día.
Hemos venido a vencer
¡Maldito sea quien no cumpla con su deber!

Dejando lares porteños
a Miraflores marchan las falanges peruanas
¡Adelante, Marina, Adelante!
A cumplir el compromiso de honor,
de no cejar en el empeño
de destruir al chileno invasor
En la quebrada de Armendáriz,

al pie del mar,
Los reductos uno y dos
serán el pétreo escollo
que las araucanas huestes
pretenderán quebrar

El héroe de la Breña
sereno los exalta.
Los mejores batallones dice.
Fanning y Arrieta, veteranos capitanes,
con humildad aceptan la lisonja,
pero el orgullo dice otra cosa

Como gallos de pelea
el armisticio es traba que los ata.
En silencio se preparan,
piensan en la escuadra.
Ya está próxima la hora
de vengar la desgracia

Miraflores quince de enero,
cuatro horas para el ocaso.
Retumban los cañones
de la usurpadora Armada
y se responde a cada explosión
¡Viva el Perú! con emoción

Tras largo bombardeo
por la artillería protegida
La Tercera de Chile
adelanta en guerrilla.
Furiosamente a la carga se lanzan
tropas a campo abierto avanzan
La obstinada defensa

en su empeño no ceja.
Es un baluarte de honor,
broquel de Lima,
que las descargas y el estruendo rebate
con un impetuoso ¡Callao!
Ante tamaña fortaleza
la sureña furia se estrella y abate

Las bocas de fuego
vomitan bombas y metralla.
Iracundas cumplen su mortal tarea.
Inconmovibles los nuestros
preparan sus armas
resueltos a honrar a la Patria

¡Armar bayonetas! es la orden.
La espada de Fanning apunta al enemigo
¡Adelante, Marina, adelante!
Con suprema decisión
hacia las invasoras hordas se precipitan,
arrasador brío y coraje incitan

Cual saetas rugientes
se arrojan a tambor batiente
los batallones de Marina
¡Venganza a Grau! claman
Centellean las bayonetas
buscando los chilenos corvos
Tras las tapias se apiña el enemigo.
Los resueltos marinos
de los fusiles adversarios
reciben la descarga.
Caen aduaneros, pescadores, navegantes.
Avanzan los veteranos de la escuadra

Arrolladora tromba.
Nada los detiene,
acometiendo a la carrera
lo superan todo.
A mandoble se baten
con el hacha de abordaje.
Uchumayo es el toque de corneta
que a la victoria alienta

Es demasiado para los asaltantes.
Los santiagos vuelven caras,
pies en polvorosa dan la espalda.
Se escuchan dianas de triunfo.
se agigantan los marinos
y retornan a paso de camino.
Brota de los labios
el nombre de Grau enaltecido

Se rehacen las fuerzas chilenas,
La Barceló refuerza a la Tercera
¡Vuelven a la brega!
El Brujo advierte una brecha
Y decide que los bravos de la Armada
Se transformen en naval espada

Fusil al ristre, bayonetas por delante,
una carga más realizan.
Al trote de los hombres
la tierra tiembla.
Fanning, nuevamente alienta.
¡Adelante, Marina, adelante!
¡Vencer o Vencer!
Se escucha en el flanco,
es la voz de Arrieta



que de animar no cesa.
Arremete la Guardia Chalaca,
incontenible la furia porteña.
La artillería enemiga ahuma el cielo,
la mortandad no acaba.
Acuden decididos al letal encuentro.
El choque es colosal,
la vorágine se desata
buscándose unos a otros con afán fatal

Truenan las armas a boca de jarro,
los vítores y gemidos se mezclan
con el sisear de la bayoneta.
el sordo golpe de culata,
el bramido de pistolas y fusiles,
el crujir de huesos quebrados,
el silbido de tripas y pulmones perforados.
Entreverados marinos y araucanos
demandando darse muerte
Sajándose, aplastándose, rompiéndose a culatazos
a unos los anima la defensa patria
a otros el saqueo y el botín
para todos será el común fin

De poco o nada sirvió
la adversaria obstinación.
Pues por la brecha penetró
la naval espada sin contemplación.
Las huestes invasoras se desbandan,
clarines y tambores alegres resuenan
sólo doscientos bravos quedan
¡Armen bien las bayonetas!
Ochocientos interminables metros
en el corazón de la posición enemiga

los marinos otra vez vencían.
Sin reserva para el impulso al ataque
interrumpióse la persecución por fuego
guardando cartuchos y gloria para luego.

A la desigual contienda
El Aconcagua y Zapadores se suman,
El Santiago está presto a vengar la afrenta,
toda la artillería de mar y tierra los secunda.
Las columnas contrarias cual sierpes se desplazan
nuevamente a los reductos ¡Atacan!

Los bravos mozos de Marina
los pies en tierra han plantado
clavados en tierra soportaron
de muy superiores fuerzas el embate
por todas partes rodeados
por la victoria aún se baten

Tres veces consecutivas cargaron
altísimo costo por su vida cobraron
¡Adelante, Marina, adelante!
Lluvias de plomo y fuego,
diluvios de pólvora y metal
las filas azul y oro clarean sin cesar
los australes asaltantes aumentan sin parar
¡Adelante, Marina, adelante!

Con orgullosa faz enfrentan la muerte.
Obtener la gloria será su suerte.
Cual espartanos sobre el escudo volverían,
la derrota jamás contemplarían.
Al ocaso todo está consumado,
los navales por la patria... ¡todo han dado!

Grau, Fanning y Arrieta
nuestro rumbo han marcado
el norte han señalado
junto con los hombres de mar
que esa aciaga tarde
su vida hubieron de dar
ejemplo imperecedero
monumento de honor
por los siglos venideros
con sangre fraguado
por los de garzo linaje
herencia de denuedo y coraje.

Yo no hablo
de lo que pudo haber sido.
Hablo de lo que fue,
de lo sucedido.
Entonces, dime marino,
si después de lo que has atendido
tú no estás convencido
de que el nombre de grau
una vez más
ha sido enaltecido
por tanto, ten por seguro
¡que no hay infante de más alzada
como el infante...de la armada!

¡Acción y valor!



Para sugerencias y comentarios sobre la *Revista de Marina*
escríbanos al e-mail: revismar@marina.mil.pe



REVISTA DE MARINA AÑO 103 / NÚMERO 3 - 2010

EDITORIAL

5 CONTRALMIRANTE CÉSAR PRADA UGÁS / DIRECTOR

ESPECIAL INNOVACIÓN TECNOLÓGICA

9 INNOVACIÓN TECNOLÓGICA EN LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ
CALM. ERNESTO LERMO RENGIFO

23 PROYECTOS EXITOSOS DE INNOVACIÓN TECNOLÓGICA A NIVEL MUNDIAL
C. DE F. LUIS DEL CARPIO AZALGARA

INFORMATIVO

35 SIMULACIÓN PARA ENTRENAMIENTO EN GESTIÓN DE CRISIS
C. DE N. LUIS R. ADAWI CÁCERES

49 MEDIOS AÉREOS EMBARCADOS Y LA OBTENCIÓN DE INTELIGENCIA OPERATIVA
C. DE C. ROBERTO JAVIER VARGAS SALAS

69 LA EDUCACIÓN VIRTUAL, HERRAMIENTA INVALORABLE DE HOY PARA EL MAÑANA
C. DE N. LUÍS CARCELÉN NEVARES

PANORAMA

81 EN OCTUBRE, GRAU Y MARINERA...CRÓNICA DEL II CONCURSO DE NACIONAL DE MARINERA "MARINA DE GUERRA DEL PERÚ"
LIC. ENRIQUE FLORES ROSALES

HISTORIA

97 UN NOVELISTA QUE DE NIÑO SOÑÓ CON SER MARINO
CALM. FERNANDO CASARETTO ALVARADO

107 RELACIONES ESPACIALES DEL PODER EN LA HISTORIA MARÍTIMA
CALM. JEAN J. DOIG CAMINO

121 SHINO "EL OCASO DE UN GIGANTE"
TTE. 1º MIGUEL ÁNGEL FLÓREZ CANCINO

129 RÍMAC, NOMBRE CON HISTORIA
TCO. 1. TEL RENÉ AYERBE GÓMEZ

NACIONAL

143 SECCIÓN NACIONALES
LIC. TATIANA FIGUEROA LÓPEZ

INTERNACIONAL

157 SECCIÓN INTERNACIONAL
C. DE F. JORGE E. ANDALUZ ECHEVARRIA

COMENTARIOS Y PUBLICACIONES

163 COMENTARIOS DE LIBROS Y PUBLICACIONES
ESPERANZA NAVARRO PANTAC

175 ROMANZA A LOS BATALLONES NAVALES
C. DE N. ANÍBAL CUEVA LÓPEZ