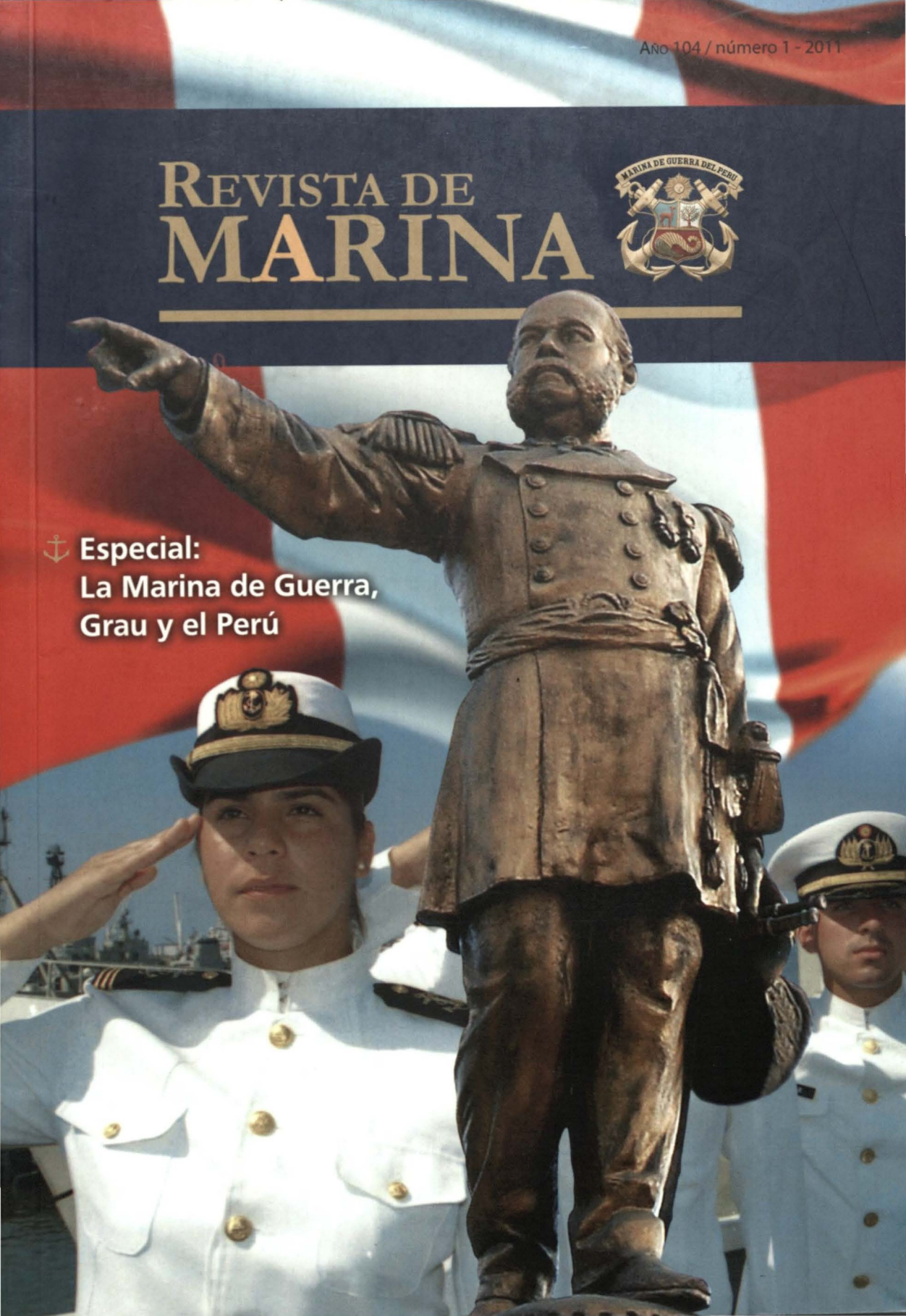
Año 104 / número 1 - 2011

REVISTA DE MARINA



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

REVISTA DE MARINA

Año 104 / número 1 - 2011

REVISTA DE MARINA

Año 104 / número 1 - 2011

Dirección editorial
Calm. Ernesto Lermo Rengifo

Edición general
C. de N. Joel Garay Roncal

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

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

© 2011, Fondo de Publicaciones de la Dirección
de Intereses Marítimos e Información de la Marina
Av. Insurgentes s/n (cdra. 36 Av. La Marina), La Perla, Callao
Tlf. 614-2900, anexos 2342, 2337 y 2334
Fax 614-2900, anexo 2302
E-mail: revismar@marina.mil.pe
Web: www.marina.mil.pe

Fotografías: Archivo de Marina

Hecho el depósito legal en la Biblioteca Nacional del Perú Nº 1995-1033

Tiraje: 3,000 ejemplares

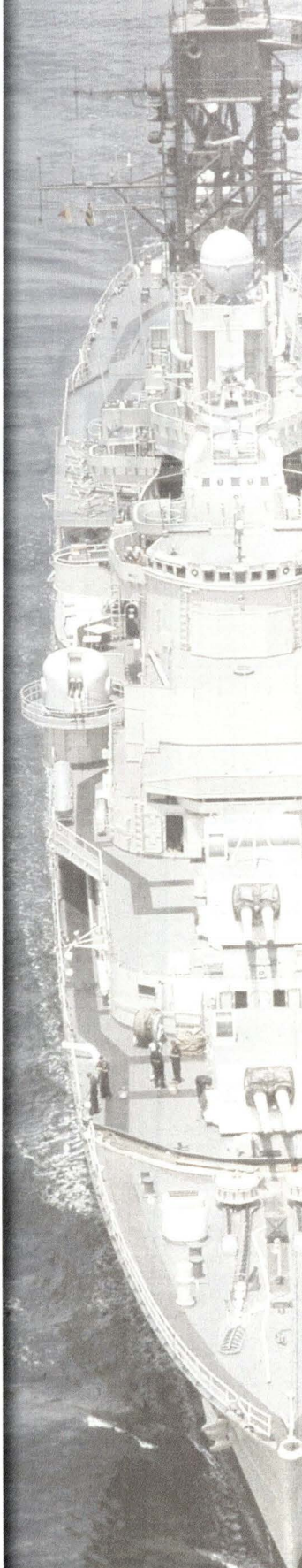
Cuidado de edición: Efrén A. Alcántara

Diseño y diagramación: Pedro L. Mas

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

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

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



SUMARIO

EDITORIAL

5 CALM. ERNESTO LERMO RENGIFO / DIRECTOR

ESPECIAL LA MARINA DE GUERRA, GRAU Y EL PERÚ

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

INFORMATIVO

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

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

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

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

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

PANORAMA

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

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

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

HISTORIA

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

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

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

NACIONAL

145 SECCIÓN NACIONAL
Lic. Tatiana Figueroa López

INTERNACIONAL

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

COMENTARIOS Y PUBLICACIONES

169 COMENTARIOS DE LIBROS Y PUBLICACIONES
Sra. Esperanza Navarro Pantac

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





Contralmirante
ERNESTO LERMO RENGIFO
Director

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

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

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

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

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

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

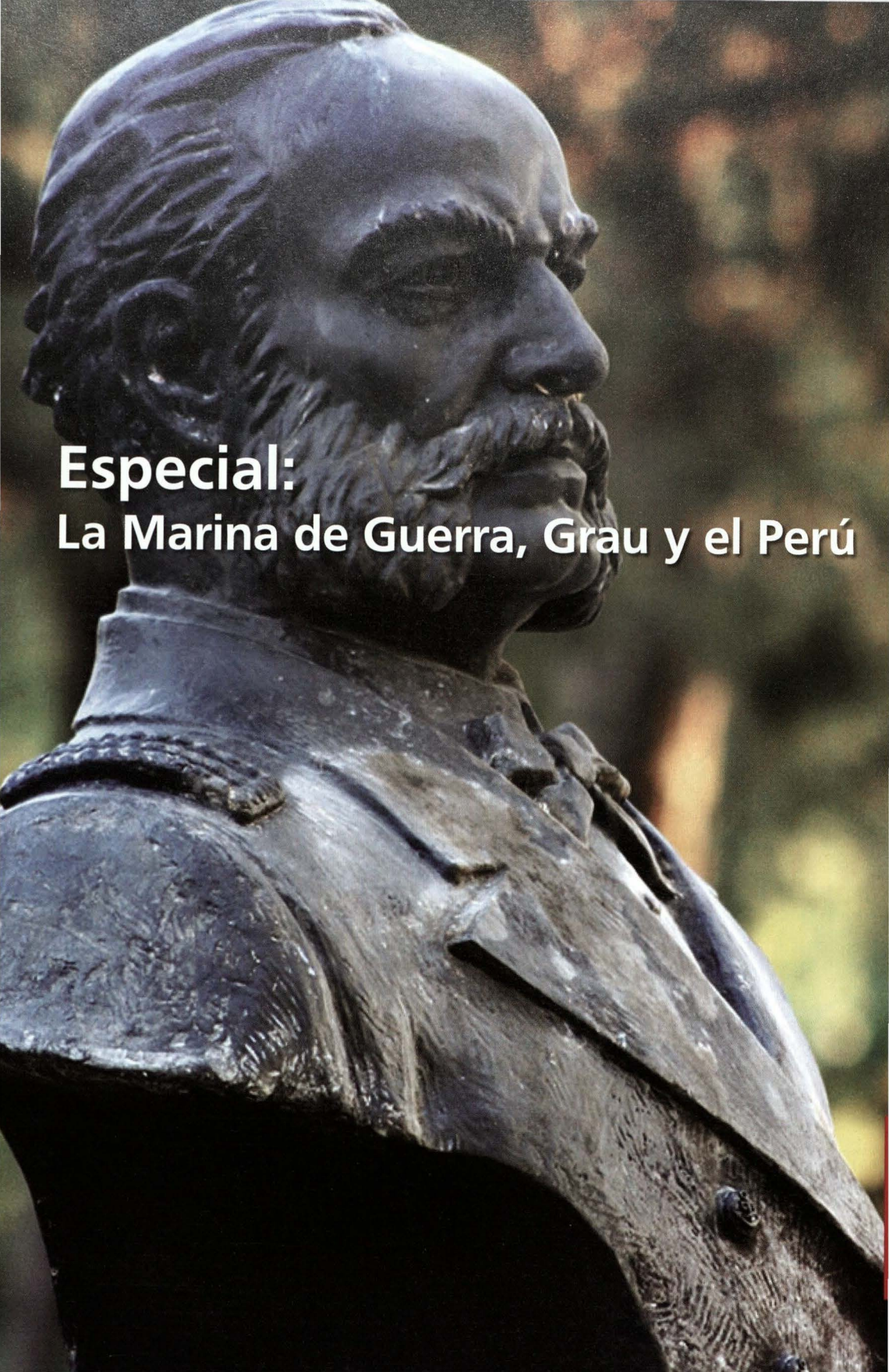
Asimismo, nos honra destacar la genuina unanimidad que se da al reconocer la importancia de la figura de nuestro máximo Héroe naval: el Almirante Miguel Grau Seminario, junto con la de su tripulación y su actuación heroica en Angamos. Grau se une indudablemente al proceso mismo de reconocimiento propio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

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

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

El Director





Especial:
La Marina de Guerra, Grau y el Perú



Algunas evocaciones históricas a bordo del BAP "Almirante Grau"



Licenciado
ENRIQUE FLORES ROSALES



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

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

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

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

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

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



Los asistentes fueron recibidos a bordo con total cortesía.

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

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

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

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

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

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

Apreciaciones en torno a Grau y los Héroes de Angamos

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La Marina de Guerra en la Historia Peruana

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

A manera de colofón

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

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





Una reflexión sobre Liderazgo Naval



Vicealmirante
JOSÉ CUETO ASERVI



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Valor

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



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

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

Carácter



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

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

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

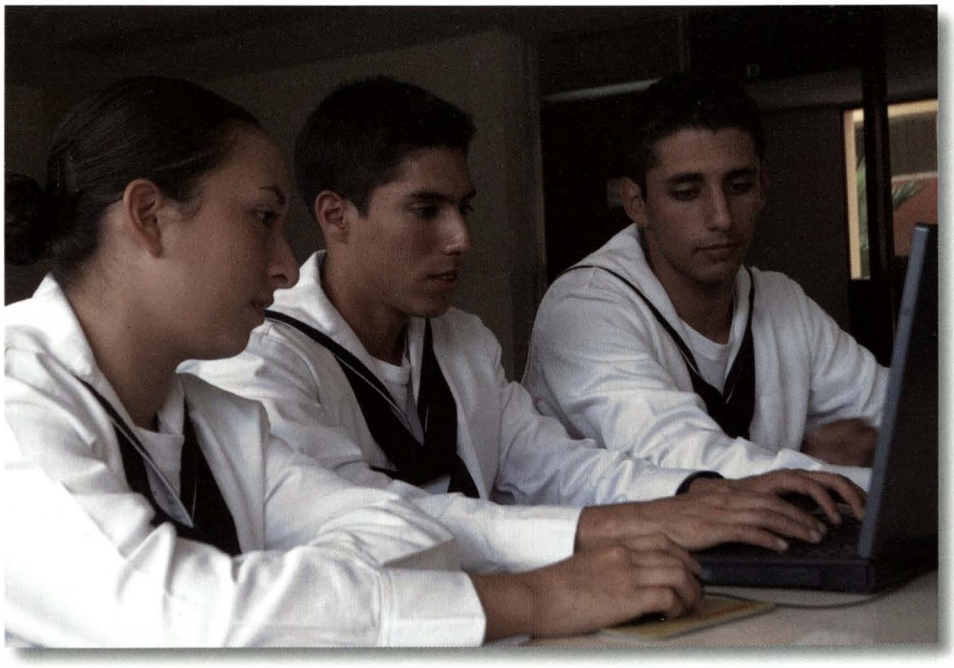
el poder ubicarlos; no es una tarea fácil, ya que no necesariamente está exenta de equivocaciones, pero el riesgo debe ser siempre enfrentado.

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

Profesionalismo

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

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



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

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

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



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

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

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

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

Imparcialidad

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

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

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

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

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

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

Interés institucional

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

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

Valores organizacionales

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

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

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

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





La Seguridad:
Una preocupación permanente



Capitán de Navío
JAVIER MORALES DE CÁRDENAS



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

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

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

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

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

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

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

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

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

Investigación de Accidentes/Incidentes

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

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

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

Inspecciones planeadas

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

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


PATTERSON-UTI
DRILLING COMPANY
ARMANDO REYES
devon

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

Análisis y procedimientos de trabajo seguro

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

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

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

Bibliografía:

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



Desafíos de la Industria Naval Peruana



Capitán de Fragata
JORGE CALIZAYA PORTAL



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

Introducción

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

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

Barreras de entrada de la industria naval

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



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

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

Construcción naval: proyecto y proceso

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

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

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

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

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

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

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

Infraestructura y *Layout*

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

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

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

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

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

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

Conclusiones

Lo expuesto anteriormente puede plasmarse en tres conceptos principales:

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

Referencias:

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

Enlaces web:

1 http://www.aveva.com/

2 http://www.eagle.org/

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



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



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

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



Capitán de Fragata
LUIS ANTONIO RÍOS RODRÍGUEZ



Introducción

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Partiendo por el principio: El origen de los conceptos

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

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

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

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

Sobre el concepto de *Factor*

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



Comunicacion a través de radio durante la I Guerra Mundial.

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

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

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

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

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

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

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

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

Lo que nos dice el actual marco legal

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

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

Y en su Artículo 9 señala:

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

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

Yendo algo más lejos de la descripción

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

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

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

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

Similitudes y diferencias

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

Conclusiones generales

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

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

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

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

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

Referencias:

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

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

3 Tomo I, páginas 84 a la 86.

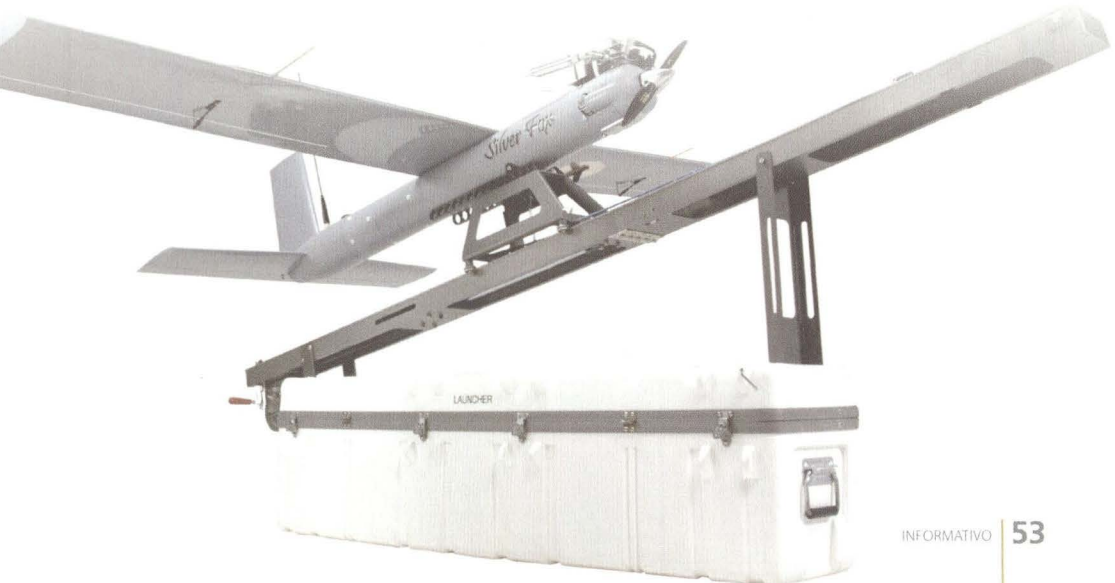
4 El origen del concepto de Campo de la Defensa Nacional estaría relacionado con el desarrollo de diversas escuelas sociológicas europeas sobre la forma más adecuada de aproximarse al estudio de una sociedad. Estas aproximaciones identifican tres sub-esferas que se interrelacionan sistémicamente dentro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

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

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

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

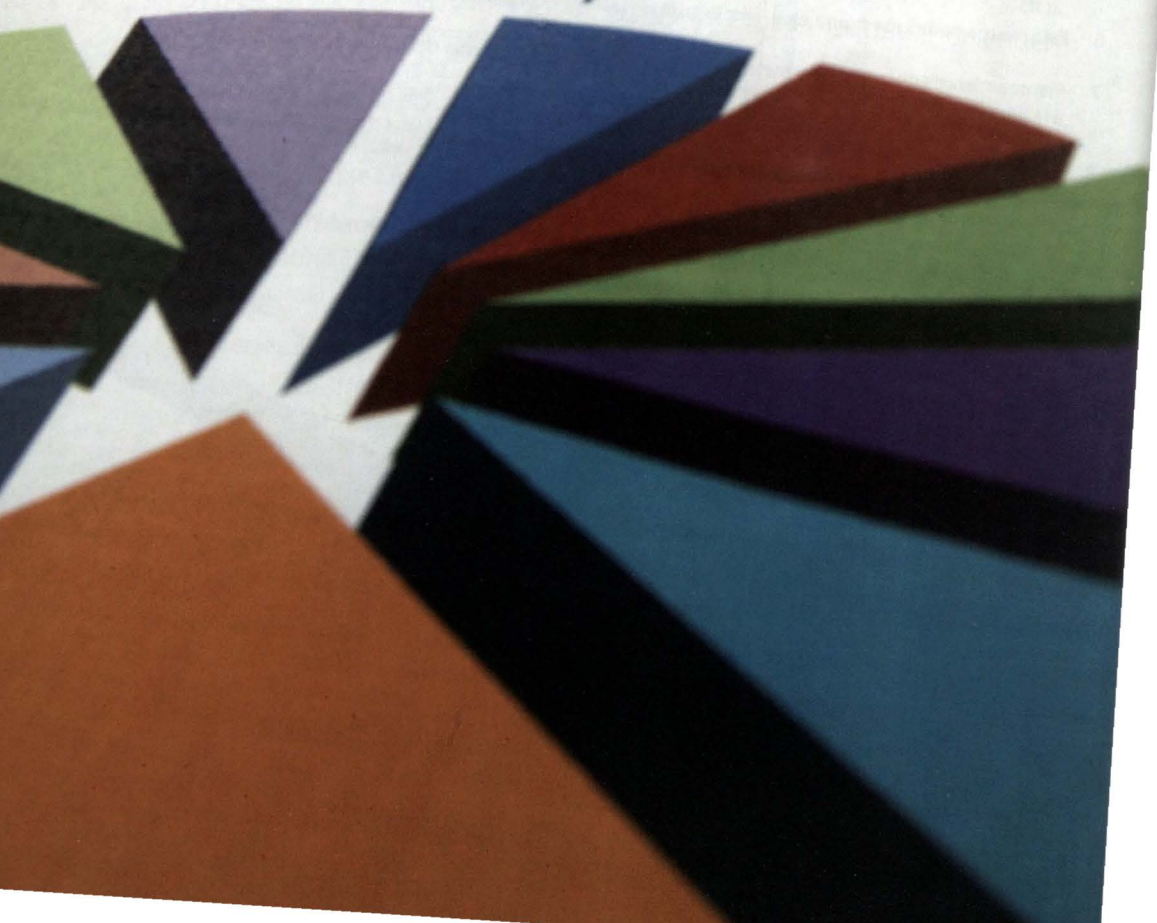
8 Sherman Kent y los usos de los Estados Unidos hacen notar que su Sistema de Inteligencia no sólo actúa en lo relacionado con la Seguridad y Defensa Nacional, sino que también se involucran en el logro de sus Objetivos Nacionales (que implica el conflicto de intereses). En el Perú no ocurre lo mismo.





les by Region

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



La Importancia de la Gestión por Procesos



Ingeniera de Sistemas
e Informática
MARINA VARGAS VEGA



Introducción

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

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

Aplicación de los procesos

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

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

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

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

Mejora de procesos

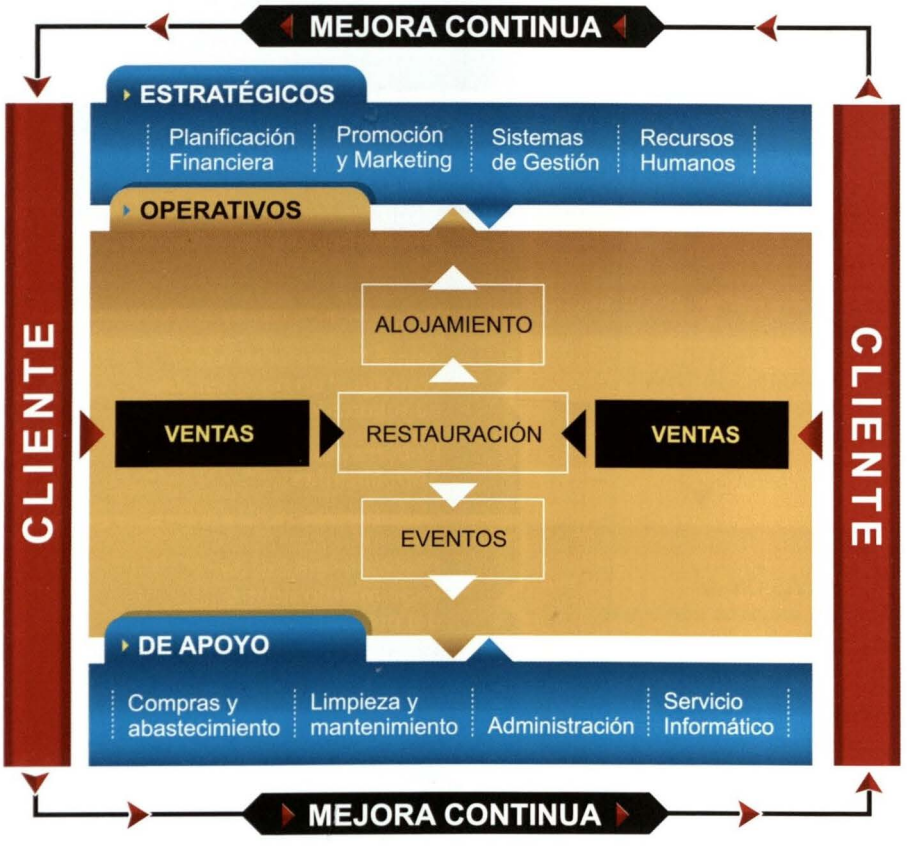
Kaoru Ishikawa difundió por todo el mundo su modelo de Método Sistemático (o Científico) para la Mejora de Procesos, basado en el recorrido de una serie de pasos o etapas, desde la detección de un problema o de una posibilidad de mejora (dependiendo de que el motor fuese una serie de defectos detectados,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

Método sistemático para la mejora de procesos



Clasificación de los procesos

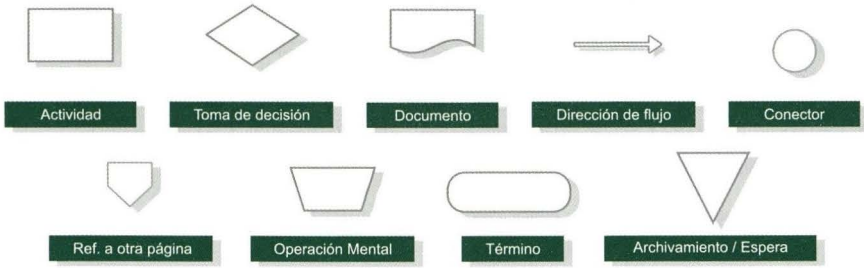
- **Estratégicos:** Procesos destinados a definir y controlar las metas de la organización, sus políticas y estrategias. Estos procesos son gestionados directamente por la alta dirección en conjunto.
- **Operativos:** Procesos destinados a llevar a cabo las acciones que permitan desarrollar las políticas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



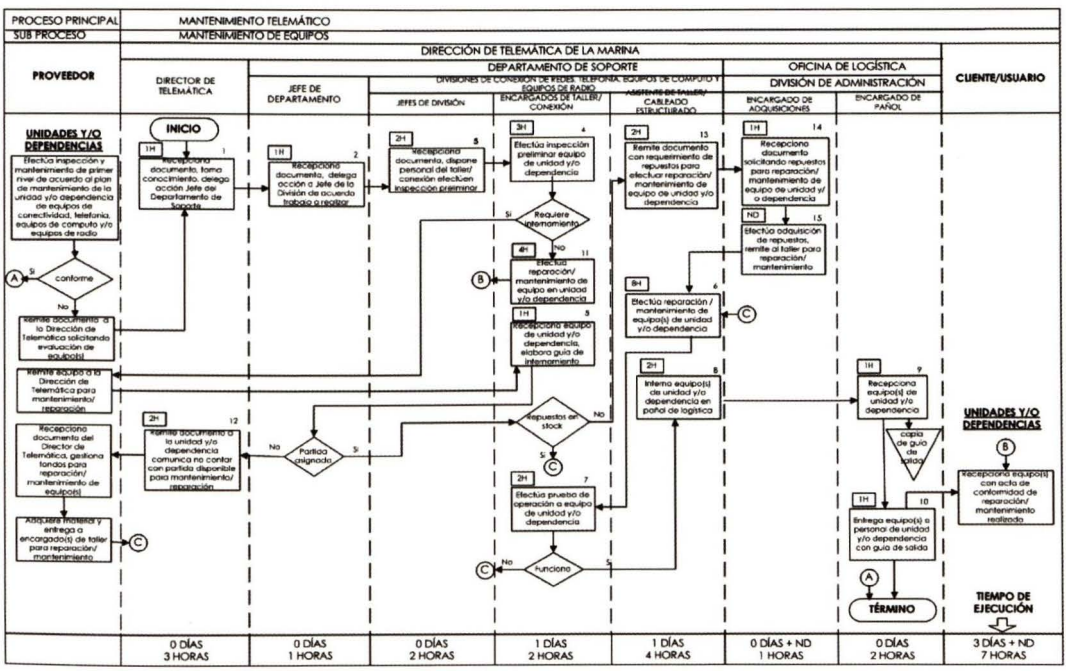
Diagramación de procesos

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

A continuación se presentan algunos símbolos ANSI ▼



Un ejemplo de Flujograma de Procesos ▼



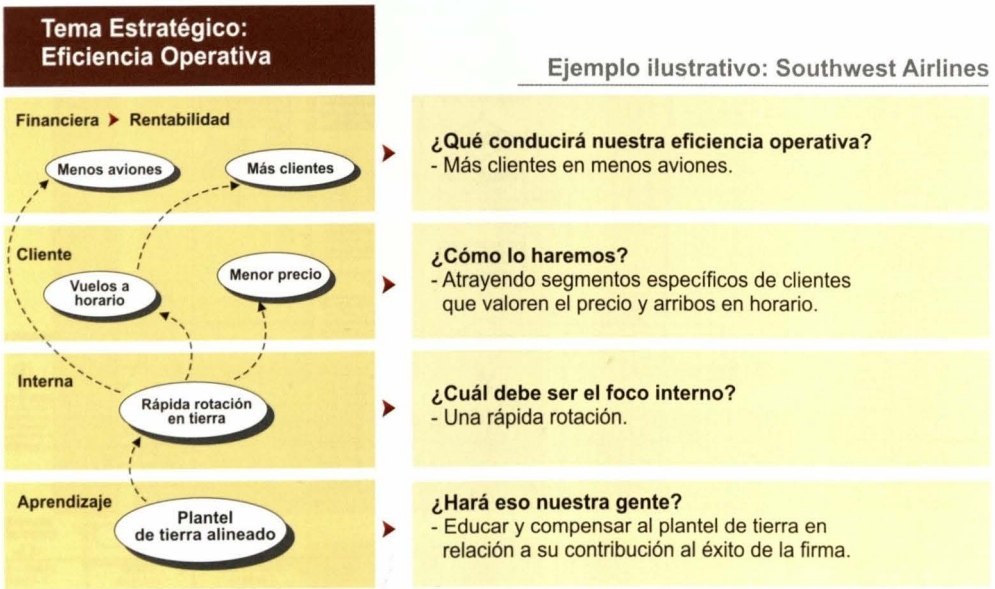
Cuadro de Mando Integral

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

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

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

Un ejemplo de Cuadro de Mando Integral ▼



Procesos de rediseño y mejora

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

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

Para mejorar el proceso es necesario:

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

Esquema de rediseño y mejora continua ▾



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

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

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

Conclusiones

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

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

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

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

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

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

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

Bibliografía:

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

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

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





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



Capitán de Fragata SGC
ORLANDO OLÓRTEGUI ROMERO



Ejemplo de navegación artesanal en la zona.

Introducción

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

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

El lago Titicaca se divide básicamente en tres partes:

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

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

Inicios de la navegación

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



Disposición geográfica del lago binacional.

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

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

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

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

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

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

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

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

La navegación mayor

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

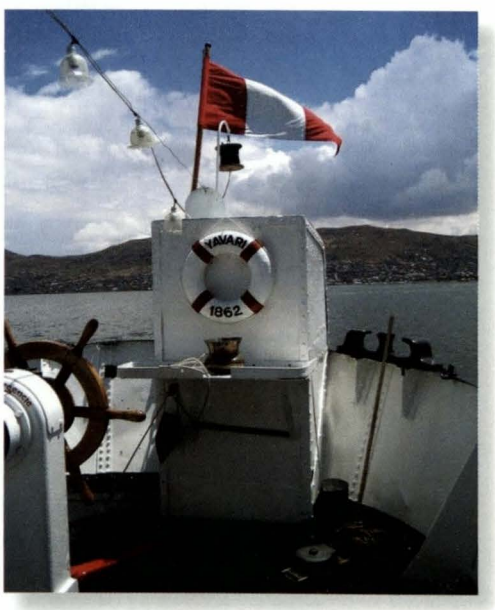
En el transcurso del año 1972, las propiedades de la empresa Peruvian Corporation son nacionalizadas por el Gobierno presidido por el General Juan Velasco Alvarado, y consecuentemente, entre otros, los Ferrocarriles del Sur

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

"Yavari"

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

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



Cubierta del restaurado BAP "Yavarí".

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

Características:

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

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

"Yapura"

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

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

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



Vista actual del BAP "Puno" ABH 306.

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

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

Características:

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

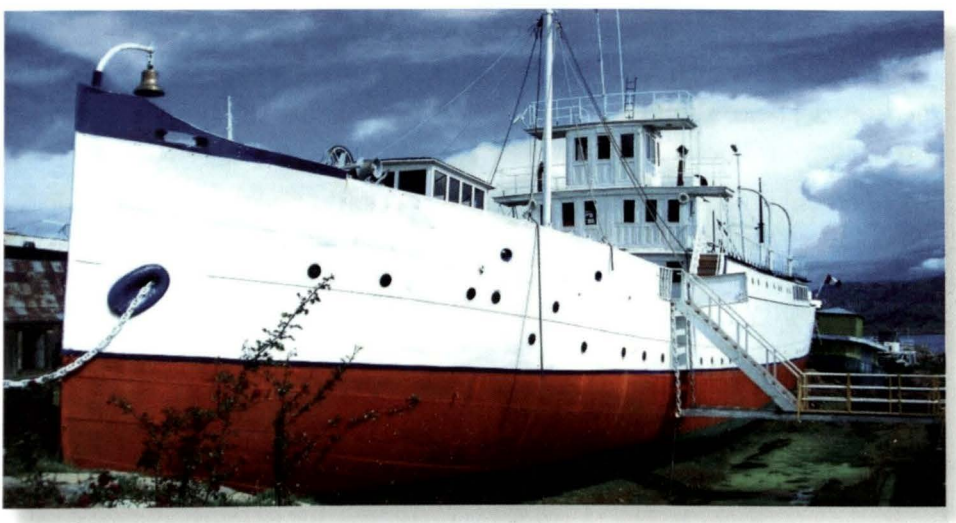
Eslora: 38.16 m	Manga: 6.10 m	Puntal: 3.96 m

"Coya"

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

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

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



Vista del vapor "Coya" tras su restauración.

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

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

Características:

El "Coya"se distingue por lo siguiente:

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

"Inca"

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



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

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

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

"Ollanta"

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

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

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

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



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

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

Características:

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

"Manco Cápac"



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

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

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

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

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

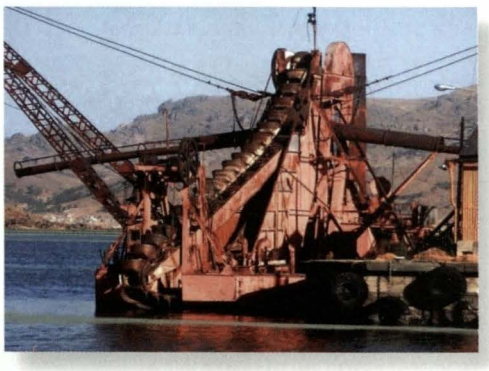
Características:

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

Las Dragas

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

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



Estado actual de la Draga "Zúñiga" Nº2.

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

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

Museo Naval del Perú

Fuente de cultura para nuevas generaciones




MARINE

Nuevos vientos institucionales en los Marines:

En busca de su misión en el siglo XXI



Bachiller en Derecho y Ciencias Políticas
HÉCTOR LÓPEZ ARÉSTEGUI

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

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

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

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

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

El honor es su historia

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

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

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

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

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

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



Moneda conmemorativa con el lema de los Marines.

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

Nuevos retos para los Marines

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

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

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

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

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

Adaptándose a los retos del siglo XXI

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

Reorganización Operativa

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

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



Marines destacados en Afganistán.

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

El mar como área operativa

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

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

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

Una nueva doctrina anfibia

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

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

Nuevas tácticas de asalto helitransportado

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

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



Dispuestos siempre a enfrentar los desafíos del nuevo siglo

- **Renovación del material aéreo**

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

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

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

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

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

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

A modo de conclusión

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

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

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

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

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

Referencias:

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

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

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

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

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

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

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

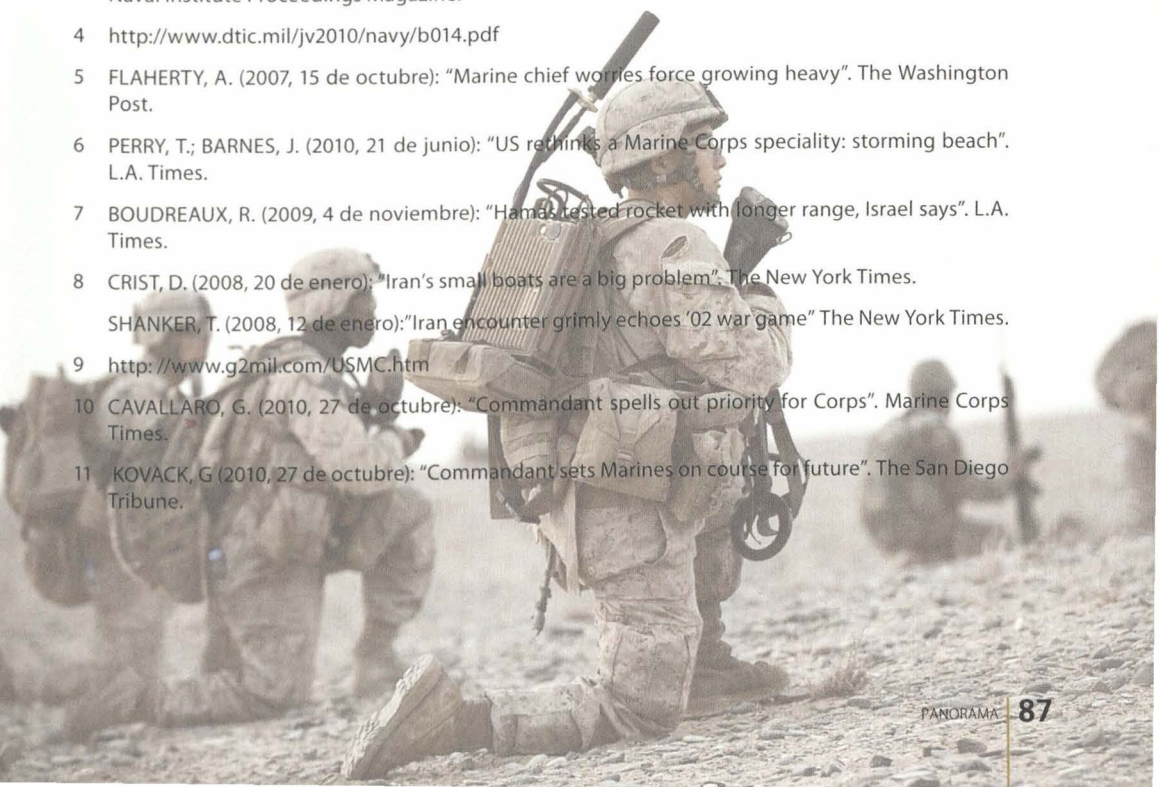
8 CRIST, D. (2008, 20 de enero): "Iran's small boats are a big problem". The New York Times.

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

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

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

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





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



Capitán de Navío
MIGUEL BENITES MORILLAS



Una muestra del magnífico litoral norteño.

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

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

Historia del nombre "Malabrigo"

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

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



Atardecer en Chicama.

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

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

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

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

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

Reseña histórica del lugar

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

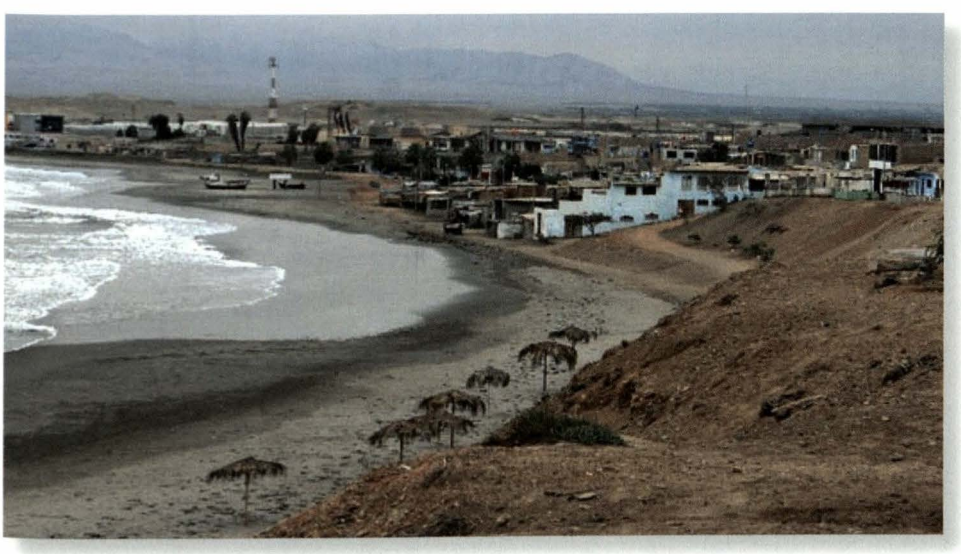
importante para la exportación de azúcar del valle de Chicama, así como importador de mercadería en general.

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

El apacible puerto de Malabrigo

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

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



Vista de la población costera.

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

La ola izquierda más larga del mundo

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

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



Malabrigo es sin duda un santuario para los surfistas.

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

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

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



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

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

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

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

Al alcance de sus posibilidades

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

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

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

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

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

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

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

Bibliografía:

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

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

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

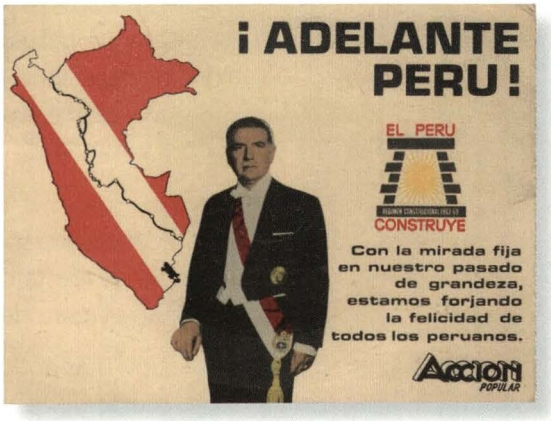




FERNANDO BELAÚNDE TERRY:
La conquista del Perú por los peruanos.



Arquitecto
MIGUEL CRUCHAGA BELAÚNDE



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

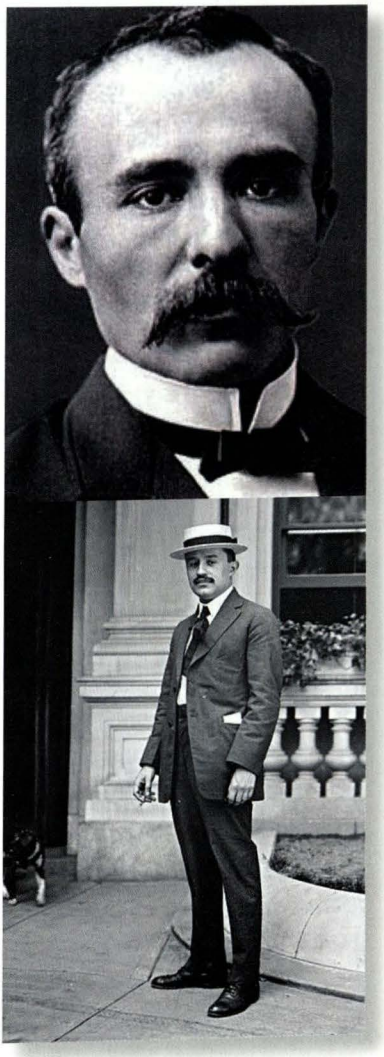
Sus últimos años como estudiante de Arquitectura los había pasado en Texas. Ello le facilitaba visitar México con frecuencia, donde su padre se desempeñaba como embajador.

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La Facultad de Arquitectura

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

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

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



Fernando Belaúnde, universitario.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

El Arquitecto Peruano

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Belaúnde arquitecto: Las unidades vecinales

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Continuó:

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

Belaúnde y Acción Popular

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

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

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

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

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

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

En 1993, Octavio Paz escribió:

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

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

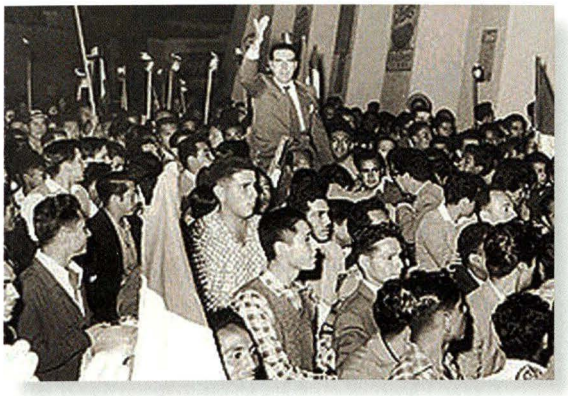
Belaúnde se había anticipado a ese pensamiento en 1956, propugnando, en su primera campaña presidencial, la idea del "Perú como doctrina". Esto es, la necesidad de buscar inspiración en "nuestra propia realidad".

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

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

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

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



Belaunde en uno de sus mítines (1962).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Belaunde presidente

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ese mismo año falleció Violeta.

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



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

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

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

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

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



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

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

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

Bibliografía:

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

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





Teniente Jorge Velarde Castañeda,

Héroe Naval.



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



Resumen

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

Introducción

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Su vida antes del Combate de Iquique.

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

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



Una de las escasas imágenes del jóven cadete.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Combate Naval de Iquique

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

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

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

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



Representación pictórica del Combate de Iquique.

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

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

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

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

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

Agonía de Velarde y sus últimos momentos

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

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

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

Funerales del teniente Velarde

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

Certificado de Defunción:

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

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

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

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



Lápida donde presumiblemente descansan los restos del joven Teniente.

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

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

¿Dónde descansan ahora los restos del marino peruano?

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

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

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

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

Nota de Redacción

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

Bibliografía

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

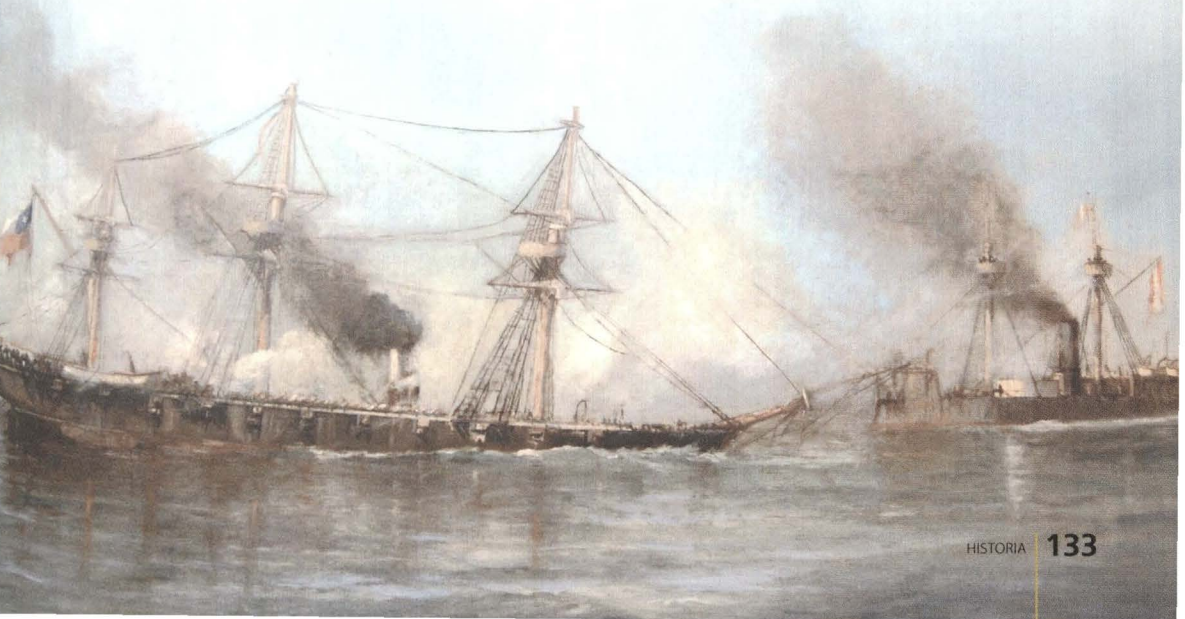
19 Parroquia de Iquique, reconstruida como Iglesia Catedral en el mismo lugar después de un incendio posterior a la guerra, conservando sus cimientos, cripta y parte de sus muros; en este edificio fue velado el Teniente Velarde entre el 21 y 22 de mayo. Lamagdelaine V., Lionel (1985). *Inhumación de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

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

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

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

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





Firme y Feliz por la Unión



Teniente Segundo
MICHEL LAGUERRE KLEIMANN



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

Introducción

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

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

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

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

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

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

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

¿Orígenes de la Unión-Desunión?

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

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

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

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

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



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

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

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

Caso Perú

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

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

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

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

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

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



Proclamación las Cortes de Cádiz de 1812.

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Conclusiones

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

Resumo en tres conclusiones el presente ensayo:

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

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

Firme y Feliz por La Unión.

Bibliografía

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

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

Referencias

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



Licenciada en Ciencias de la Comunicación
TATIANA FIGUEROA LÓPEZ
Comentarista

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

Despedida del XIII Contingente de "Cascos Azules"

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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



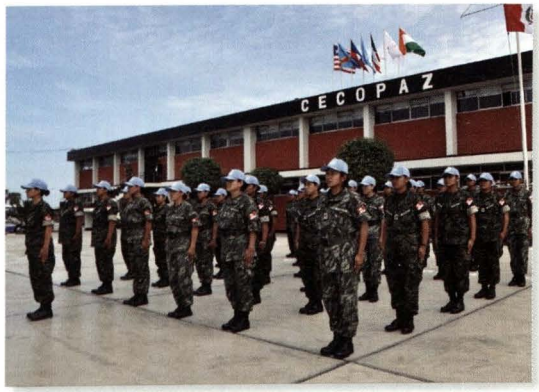
Presencia de la Mujer Peruana en las Misiones de Paz

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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



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

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

XI Reunión Bilateral entre Autoridades Marítimas del Perú y Chile

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

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



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

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

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

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

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

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



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

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

Conferencia de Planeamiento del IX Juego de Guerra Multilateral 2011

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

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



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



Museo Naval "Casa Grau"

¿Quieres ser parte de la Historia?

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

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

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





Jirón Huancavelica - 172
Cercado de Lima

www.marina.mil.pe

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



Capitán de Fragata
JORGE E. ANDALUZ ECHEVARRIA
Comentarista

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

ESPAÑA

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

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

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

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

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

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



Fuente: www.elpais.com

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

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

VENEZUELA

Venezuela recibe el patrullero BVL "Yavire"

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

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

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



Fuente: www.elpais.com

EE.UU.

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



Fuente: www.elpais.com

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

TAILANDIA

Marina tailandesa adquirirá submarinos Tipo 206

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

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

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

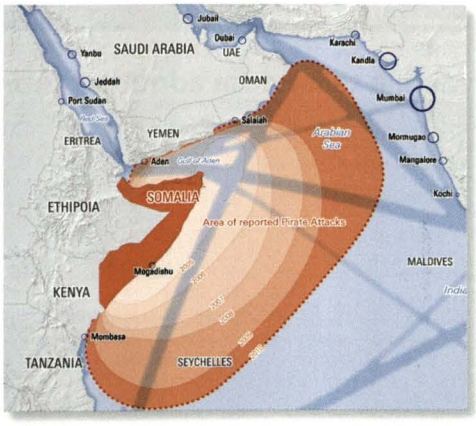
ONU

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

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

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

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



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

HOLANDA

Nuevas reducciones en la Real Armada de los Países Bajos

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

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

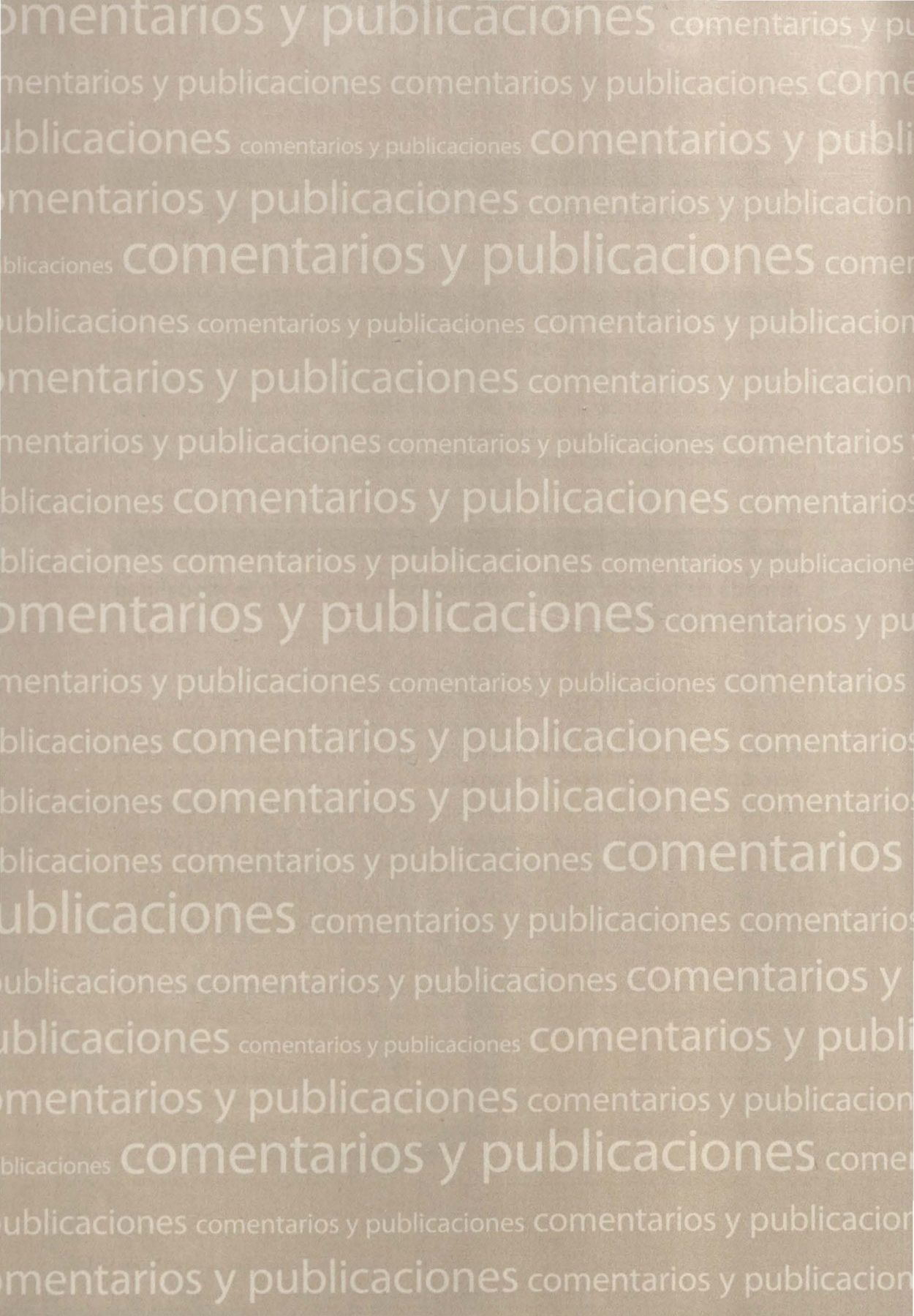
INDIA

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

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

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

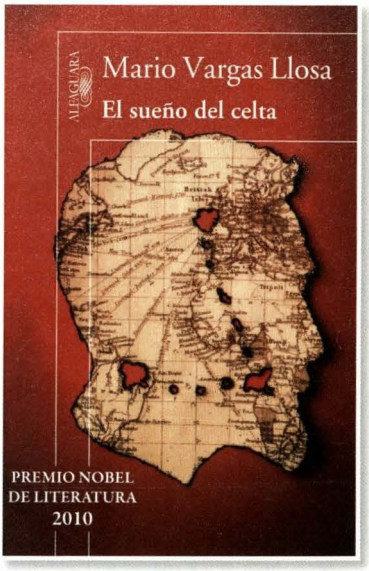
Para utilizar los torpedos Tipo 53 y Tipo 65, así como misiles antisubmarinos RPK-2 y misiles antisuperficie RPK-7 y 3M-54 Klub.


comentarios y publicaciones



Señora
ESPERANZA NAVARRO PANTAC
Comentarista

El sueño del celta



Vargas Llosa, Mario

Lima, Santillana Ediciones Generales, S. L., 2010

451 pp.

Al entrar el nuevo siglo XX, la aparición del automóvil y el increíble dominio de los aires con los aviones, abrieron paso a una pujante industria automotriz, volviéndose la rueda protagonista del adelanto de la civilización. ¿De qué material podrían ser hechas las llantas para los modernos vehículos? He aquí que la naturaleza dio una vez más respuesta a los requerimientos del hombre: el caucho, el jugo o látex de una variedad de árboles, como el heveas. Una riqueza semejante a la del oro era ofrecida por la selva amazónica, atrayendo a empresarios y aventureros, como la miel atrae a las moscas. La Amazonía era ahora la nueva California, pero esta vez con la fiebre del caucho. Los más audaces e implacables se hicieron inmensamente ricos, a costa de los peones, necesarios siempre en la cadena de la explotación de recursos.

Las atrocidades que cometieron los caucheros en la región amazónica quedaban en la impunidad por lo remotas que parecían las regiones amazónicas y porque las poblaciones indígenas —mano de obra como servidumbre impuesta— no tenían vocero ni defensor; al menos no hasta 1910, en que el cónsul británico Roger Casement visitó la región del Putumayo —en la frontera entre Perú y Colombia—. Ante los ominosos crímenes de los que fue testigo, presentó un descarnado y objetivo informe ante el Parlamento británico, conocido como "El Libro Azul del Putumayo". Se acusaba no sólo a los peruanos, sino que se daba a entender que los socios británicos de Arana —el mayor propietario de los fundos gomeros y de

las colonias del Putumayo— eran cómplices del latrocinio. Así se destaparon los escándalos del Putumayo.

Roger Casement es el legendario personaje que denuncia las atrocidades que cometían los caucheros en la Amazonía contra los indígenas esclavizados, así como los obligados coloniales en el Congo Belga y en el Putum. Critica duramente la expropiación de tierras africanas por gobiernos extranjeros, como el de Leopoldo II de Bélgica, al que responsabiliza de cometer "un acto de robo deliberado" y "una infamia gigantesca, una invasión a los fundamentos de la humanidad primitiva y sus derechos". Pero lo que encontró en la Amazonía peruana superaba todo lo que había visto en el Congo: masacres, esclavitud, castigos inhumanos, mutilaciones, niñas violadas y hombres quemados vivos por los empleados locales de la Peruvian Amazon Company, con sede en Londres.

El escandaloso informe de Casement circuló ampliamente en Londres y Washington, y llevó a la formación de un alto comité investigador. Las acusaciones de Casement contra las empresas del caucho, difundidas a través de la prensa y sus contactos políticos, recibieron apoyo oficial, "tanto por razones de *realpolitik* como de altruismo", de ahí que su trabajo como defensor de los derechos humanos llegase a obtener reconocimiento el año 1911, cuando la Corona inglesa lo nombró "Caballero".

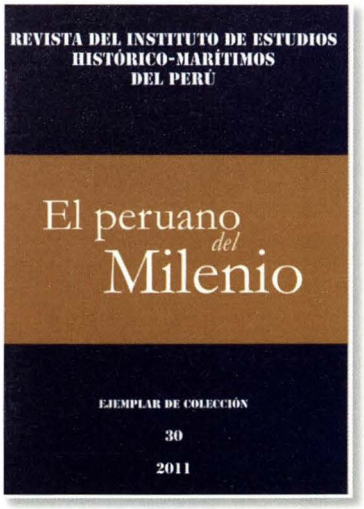
Roger Casement, hombre enigmático, complejo y controvertido, funcionario del Foreign Office, denunciante de crímenes de lesa humanidad, fue, además, por sobre todo, patriota irlandés. Resentía la hegemonía británica, y cuando se declaró la Primera Guerra Mundial, se identificó con Alemania. Desarrolló un plan para transportar armas desde Alemania a Irlanda, y para organizar a prisioneros de guerra irlandeses en una brigada especial dentro del ejército alemán. Viajó a Alemania con tales expectativas en el otoño de 1914, pero no consiguió la adhesión de los prisioneros irlandeses para la rebelión contra Inglaterra; tampoco logró una buena empatía con los oficiales alemanes. Indignado con el Alto Mando alemán, se embarcó a Irlanda a bordo de un submarino. Debía llegar justo después del prometido cargamento de armas, que fue hundido. Casement desembarcó en una playa del condado de Ferry y poco después lo arrestaron el Viernes Santo de 1916.

Fue sometido a un juicio implacable, en el cual mostró una calma que mantuvo hasta el final. Durante el proceso, el Gobierno sacó a la luz los diarios íntimos del acusado, conocidos como "Diarios negros". En ellos describe los pormenores de sus encuentros sexuales con jóvenes de Europa, África y Sudamérica. Todavía hoy se discute la autenticidad de esos escritos. Se piensa que esos diarios no son verdaderos, sino un montaje del Foreign Office para desacreditarlo.

Fue condenado a la horca y ejecutado el 3 de agosto de 1916. Indiscutiblemente, un personaje difícil, carismático, héroe o traidor, a la medida de un escritor como Mario Vargas Llosa.

El libro apareció el año 2010, cuando se conmemoraba el centenario de la visita al Putumayo del cónsul Roger Casement. Y en ese mismo año el autor recibió el Premio Nobel.

Revista del Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú El Peruano del Milenio.



Lima, 2011. No. 30, ejemplar de colección.

285 pp.

El número 30 de la Revista del Instituto ha querido rendir un tributo a la figura del marino que ha prestigiado para siempre a la Marina de Guerra del Perú, tanto dentro de la sociedad peruana como ante el mundo entero, y que le ha dejado un legado de moral y honor que constituye la esencia de la tradición naval del Perú. Al mismo tiempo que se ha erigido ante el ciudadano peruano como arquetipo de los más altos valores.

Este volumen es una antología que complementa y en otros casos reitera los artículos publicados en el Álbum "A la gloria del Gran Almirante Don Miguel Grau". Estimamos que la feliz circunstancia de que a la apertura del Nuevo Milenio Grau haya sido reconocido como "Peruano del Milenio", el hombre que encarna los más caros ideales del ciudadano común, es motivo más que suficiente para que el Instituto de Estudios Histórico Marítimos honre su memoria y celebre su nominación. La encuesta nacional para elegir al "Peruano del Milenio" fue una iniciativa de los medios de comunicación más destacados e influyentes: los diarios "El Comercio", "Expreso" y "El Callao", además del canal televisivo América TV y PromPerú. La ciudadanía no tuvo duda en reconocer a Grau en esa calidad, pero justo es reconocer la intensa campaña desarrollada por la Marina de Guerra y Pro Marina para divulgar la encuesta en todos los ámbitos de la sociedad peruana, encendiendo el

entusiasmo unánime para que de todos los lugares del territorio nacional llegara el voto de la ciudadanía reconociendo al más destacado personaje de la historia del Perú, Don Miguel Grau Seminario.

La misión que le tocó realizar a Grau durante la Guerra del Pacífico —guerra para la cual el Perú no se encontraba preparado y en la cual el control del mar estaba íntegramente bajo la responsabilidad de tres naves: monitor acorazado "Huáscar", la fragata blindada "Independencia" y la corbeta "Unión"— fue mantener el dominio marítimo, pues de este dependía el destino de la contienda. La épica campaña naval que desarrolló, asombró a propios y extraños del mundo entero por las proezas del pequeño monitor bajo el mando de su bravo Comandante, no obstante magnánimo con el vencido y respetuoso con las poblaciones civiles. La obra reúne los trabajos que recrean la gesta, cantan las hazañas del Héroe y recuerdan la personalidad, sentimientos y trayectoria del hombre de carne y hueso, amantísimo esposo y padre, ciudadano ejemplar, caro amigo.

A manera de pórtico o presentación institucional, un artículo del Contralmirante Federico Salmón de la Jara, fundador, primer Presidente y Presidente Honorario y Vitalicio, recientemente fallecido, antecede el cuerpo mismo de la obra para introducir al lector en lo que constituye el gran proyecto de escribir la Historia Marítima del Perú y los avatares y logros del Instituto en su casi medio siglo de existencia: "Historia Marítima del Perú: una larga y aún inconclusa singladura".

Los artículos que sobre el Héroe recoge la Revista, incluyen la Cronología biográfica de Grau, a cargo del bibliógrafo don Alejandro Lostaunau Ulloa. Originalmente publicada en una limitada edición del Instituto Riva Agüero, constituye un excelente derrotero para quienes deseen investigar sobre la vida de Grau.

"Pinceladas de un héroe", del Contralmirante José García Valdivieso, reconstruye la vida marinera de Grau, desde su primer embarque a los tempranos nueve años de edad, en el bergantín granadino "Tescua". Se destaca que también que sus viajes alrededor del mundo, a bordo de buques balleneros, darán una experiencia marítima fundamental al Comandante, que más adelante va a ser protagonista de una gesta legendaria que impresionó al mundo. El artículo ilustra los viajes con un mapamundi en el que se trazan las rutas que siguieron los buques en que sirvió de 1843 a 1853.

Cuatro artículos describen y analizan las diferentes etapas de la campaña naval que desarrolló Grau al mando de la división naval durante la guerra: "Beau geste: Combate de Iquique", del Capitán de Navío José Valdizán Gamio; "Reflexiones sobre el combate de Iquique", del Contralmirante José García Valdivieso; "La cam-

paña naval del 79: Audacia sin límites", del Contralmirante Hugo Ramírez Canaval; "Mis recuerdos de Angamos: Así fue el combate inmortal", del Alférez de Fragata Manuel Elías Bonnemaison, Guardiamarina presente el 8 de octubre de 1879 en el monitor "Huáscar" como parte de su dotación.

Los partes oficiales del combate dan cuenta de cómo se desarrollaron los hechos de armas, la muerte del Comandante Grau, la captura de la nave y el reconocimiento de los despojos mortales del Héroe, así como el destino que le dieron los oficiales chilenos: el Parte oficial del Capitán de Fragata don Manuel Melitón Carvajal; el Memorándum del Teniente Primero Pedro Gárezon; el Parte Oficial del primer ingeniero Samuel Mac Mahon.

En la sección de Epistolario se publican las cartas de Grau a su esposa doña Dolores, así como la misiva que envió a la viuda de Prat acompañando las prendas personales de su esposo. Se consigna también la digna y conmovida respuesta de doña Manuela Carvajal de Prat.

En Fragmentos aparecen extractos de los escritos que le dedicaran al marino los más notables personajes de su época, e incluso los de nuestros días. Complementa esta sección los Informes de la prensa extranjera sobre el desenlace fatal del Combate de Angamos y la trágica desaparición del atrevido marino que había mantenido al mundo pendiente de sus hazañas.



Capitán de Navío Miguel Grau Seminario. Óleo de Aurelio Longaray.Instituto de Estudios Históricos-Marítimos del Perú

En "Misceláneas" se reúnen diferentes artículos, documentos y semblanzas que completan la imagen de Miguel Grau, como hombre y como héroe, como fue conocido y apreciado por sus contemporáneos. En primer lugar, el sentido discurso del presidente de la República, don José Luis Bustamante y Rivero, en la inauguración del monumento a Grau en Lima, el 28 de octubre de 1946.

Seguidamente, se reproduce la entrevista de Edgardo Rebagliati, de la revista "Mundial", a doña Dolores Cavero de Grau en el mes de octubre de 1925, el año anterior a su fallecimiento. La entrevista revela aspectos íntimos del Almirante y destaca el gran esmero que ponía en la educación y felicidad de sus hijos.

En la misma sección se muestran algunos documentos históricos referidos al personaje, como el de la dotación del monitor "Huáscar" y la foja de servicios de Grau; el del homenaje del gabinete chileno a la memoria del Contralmirante Grau, y la Proclama del director de la guerra, General Prado, a la Nación y al Ejército aliado. También los siguientes artículos: "Repatriación de los restos del Almirante Grau y traslado a la Cripta de la Escuela Naval del Perú", por el Contralmirante José García Valdivieso. "Brindis por Miguel Grau", que relata que el marino argentino Manuel A. Barraza pidió, ante la consternación de los presentes, un brindis por Grau en una fiesta de marinos argentinos y chilenos, según la relación de "El Heraldo de Valparaíso", del 25 de febrero de 1889.

La semblanza biográfica del historiador chileno Benjamín Vicuña Mackenna, contemporáneo del Héroe, "El Contralmirante del Perú Don Miguel Grau". Otra semblanza de Jacinto López, venezolano, autor del libro "Historia de la Guerra del Guano y del Salitre". Finalmente, el poema "Huáscar", del poeta argentino Martín García Mérou. Como epílogo, el artículo del Contralmirante José García Valdivieso: "Enseñanzas de la historia respecto de la guerra del guano y del salitre".

Al final de la obra se presenta una recopilación de valses, polcas, tonderos y marineras, algunos de los cuales son verdaderos hallazgos que rescatan las canciones del acervo popular que cantan y celebran la gesta del monitor "Huáscar" y su valiente Comandante. Van antecedidas por el artículo "De zamacuecas a marineras", del Capitán de Navío José Valdizán Gamio, que cuenta que la marinera nació como agradecimiento simbólico del pueblo a su Marina de Guerra, a su Héroe y su nave.

En apéndice se expone una galería fotográfica y también una sucinta información sobre los autores de los artículos.



En la imagen de fondo:
Llegada a Lima de los restos mortales del Almirante Miguel Grau el 15 de julio de 1890.

¿Navega nuestro Régimen Disciplinario hacia buen puerto?



Capitán de Fragata
JUAN CARLOS LLOSA PAZOS

"La disciplina es el alma de un ejército. Hace formidable a un pequeño grupo, le da fuerza a los débiles y sube la autoestima de todos".
George Washington

Es comúnmente conocido por los interesados en temas militares que en nuestro país, desde inicios de este siglo, ciertas instituciones privadas, así como algunos líderes de opinión, han patrocinado no pocos debates en el marco de las llamadas relaciones cívico-militares, las más de las veces con resultados confusos y, hasta diría yo, estériles, en relación con la mejora del funcionamiento de las Instituciones armadas o la optimización de la Defensa nacional.

De la vorágine de ideas sin puerto que surgen de los debates —en los que he participado en más de una ocasión—, he percibido que el fin más relevante que han perseguido los organizadores de aquellos cenáculos cosmopolitas —aplaudidos con entusiasmo por muchos de sus participantes, que ignoran el trasfondo gramsciano de sus intenciones— no ha sido otro que dar carácter de ley universal a la premisa "control y sometimiento de las FF. AA. como condición indispensable para consolidar el régimen democrático en America Latina", a decir de filósofos políticos como Robert Dalh, de tendencia liberal de izquierda. Cualquier arista de la temática que no derive de esa premisa, simplemente no se menciona, y si es traída al debate, pronto habrá de encontrarse

la forma de eludirla. En ese sentido, el reconocido internacionalista, Doctor Francisco Tudela, sostiene:

> *"Los políticos e intelectuales peruanos rehúyen constantemente al tema de la relación óptima entre la clase política y las Fuerzas Armadas peruanas, refugiándose en el concepto constitucional de la subordinación militar al poder político. Esa subordinación, para ser efectiva, implica que la clase política debería estar en capacidad de asumir y definir los objetivos políticos y estratégicos de la Defensa nacional. Por desgracia, ellos creen que ese asunto es sólo cosa de militares, sin darse cuenta de que las grandes democracias de Occidente no existirían si hubiesen cometido semejante error intelectual"*[2].

Uno de los temas soslayados o poco tratados es el de la mentalidad militar, cuya comprensión es indispensable para lograr un juicio certero; por ejemplo, respecto a los sucesos relacionados con el accionar del poder militar en las últimas décadas, ¿cómo se pretendía descubrir la verdad de la Defensa del Estado hecha hace veinte años con las armas, si no se buscó en "El yo y la circunstancia" —parafraseando a Ortega y Gasset— de los líderes militares y de sus subordinados?

Veamos algunas ideas sobre este concepto. La mentalidad militar, según Samuel Huntington, en su clásico "El Soldado y el Estado":

> *"[...] Está cargada de realismo conservador que subraya la supremacía de la sociedad respecto del individuo y la importancia del orden, la jerarquía y la división de funciones. Exalta la obediencia como la virtud más alta de los militares, cuya ética es pesimista, colectivista, inclinada hacia la historia, orientada hacia el poder, nacionalista, militarista, pacifista e instrumentalista en su visión de la profesión militar. La mente militar, recoge aquel politólogo conservador, es disciplinada, rígida, lógica, científica, no es flexible, tolerante, intuitiva, emotiva".*

La mentalidad militar es fruto de un proceso de construcción de siglos, fortalecido por el surgimiento del soldado profesional en el siglo XVIII. Las razones de sus máximas tienen como propósito la constante preparación para la guerra y la incesante búsqueda de la victoria, que no son sólo atribuibles en exclusiva a geniales estrategas —cuando sí maniobras o estratagemas—.

La mentalidad militar encierra un conjunto de creencias que dan lugar al modo de pensar y de actuar del militar y de la organización a la que pertenece, la que se constituye y nutre de identidad, espíritu, principios, valores, reglas, métodos, doctrinas, y ello da consistencia a una institucionalidad que en el Perú

se remonta a la Colonia. Esa institucionalidad se vio atacada y afectada por el terrorismo. Poco o nada se ha tratado o escrito de este asunto desde espacios ajenos al militar, y de ello puede dar fe el Informe Final de la Comisión de la Verdad y Reconciliación.

Sin cimientos y sin una adecuada cultura de Defensa[3], los temas cívico-militares se fueron deslizando por caminos sinuosos y escarpados, que no me cabe duda tenían como meta —entre otros fines similares— la transformación y/o la eliminación del Régimen Disciplinario en las FF. AA. y en la Justicia Militar; más que por un tema de eficacia o ineficacia de esos sistemas, por prejuicios ideológicos y absurdos revanchismos financiados a través de generosas cuentas del extranjero.

"Esa institucionalidad se vio atacada y afectada por el terrorismo. Poco o nada se ha tratado o escrito de este asunto desde espacios ajenos al militar y de ello puede dar fe el Informe Final de la Comisión de la Verdad y Reconciliación".

Los cuestionamientos de los críticos tenaces —que en la mayoría de los casos carecían del mínimo conocimiento de la naturaleza de la función militar, de lo cual he podido ser testigo— tenían como principal sustento el muy discutible "talante antidemocrático de las FF. AA." y el "vacío legal que existía en la mayoría de reglamentos militares al no derivar de ley alguna".

Es bueno recordar que la Constitución Política del Perú de 1993, en su artículo 168°, establece que: "Las leyes y los reglamentos respectivos determinan la organización, las funciones, las especialidades, la preparación y el empleo; y norman la disciplina de las Fuerzas Armadas y de la Policía Nacional". Prácticamente lo mismo disponía la Constitución de 1979 en su artículo 274:

> *"Las leyes y reglamentos respectivos regulan la organización, funciones, preparación, empleo y disciplina de las Fuerzas Armadas y Fuerzas Policiales".*

Desde mi punto de vista, la objeción de los críticos, sin duda legítima, no es infalible por aquello de que "las leyes y reglamentos respectivos regulan"; es decir, ambas clases de normas legales estaban reconocidas por la Constitución como instrumentos jurídicos vigentes para el sistema militar.

Como sea, el cuestionamiento resultaba siendo más un tema de forma que de fondo, que ponía en problemas muchos aspectos de la normatividad de las FF.

AA. En todo caso, en vez de revisarlo todo y dejar sin efecto mucho de lo que ya funcionaba sin mayores problemas, pudieron haberse emitido normas que protegiesen lo existente, y en adelante legislar conforme a la jerarquía normativa correspondiente. No se hizo así y surgieron no pocos contratiempos.

Siguiendo tal razonamiento acerca del referido vacío legal, los reglamentos militares que no derivaban de leyes devenían en inconstitucionales, y por lo tanto no tenían sustento para ser aplicados. Con ello se echaban por tierra décadas de normatividad militar, que más allá de cualquier imperfección propia de todo sistema humano, había cumplido su cometido. Resultaba entonces que por mucho tiempo la porción de la sociedad política conformada por las instituciones militares había vivido en la ilegalidad, en la constante violación de la Ley de leyes. Sobre este tema, el Oficial naval John Bons[4] de la Armada de los EE. UU., señala lo siguiente:

> *"Los objetivos finales de las leyes civiles son simplemente diferentes de aquellos objetivos de las leyes militares. Las leyes civiles norteamericanas están fuertemente orientadas hacia los derechos de los individuos, asumiendo que la sociedad sobrevivirá si se atiende a sus derechos. Se puede cuestionar la proposición, pero los teorizantes más liberales podrían argüir que los derechos de los individuos de la sociedad que están libres y con este supuesto ha sobrevivido la nación norteamericana por más de 200 años. Pero este no es el caso de las leyes militares y no podrían serlo en las leyes militares; el fin perseguido es la supervivencia de la organización militar y el cumplimiento*



de una misión bajo condiciones de violencia. Los derechos del individuo no son lo primero en el logro de ese objetivo; ciertamente, el significado final del servicio militar es una tácita declaración de que el individuo sacrificará su vida por el servicio, si llega el momento y se dan las condiciones. En el servicio militar, los derechos del individuo son importantes, pero no a expensas de un comportamiento predecible, necesario para la interdependencia y la supervivencia".

Lo mencionado en los párrafos anteriores está tendiendo sus efectos principalmente en la disciplina y en otros valores militares, como apreciaremos más adelante.

"Es muy bien sabido que la disciplina es la columna vertebral de toda institución armada. Sin ella, su continuidad como tal no sería posible".

Es muy bien sabido que la disciplina es la columna vertebral de toda Institución armada. Sin ella, su continuidad como tal no sería posible, al menos no desde el punto de vista profesional, y esto se refiere a lo que el Almirante Arleigh A. Burke describió como organización bien disciplinada, cuyos miembros trabajan con entusiasmo, voluntad y placer, tanto a nivel individual como colectivo, a fin de cumplir la misión asignada con expectativas de éxito; la ausencia de disciplina deriva en la pérdida de la acción operativa serena y decidida y de la eficiencia combativa.

Pues bien, para entender, legislar, normar, juzgar la disciplina castrense, vale decir, su fundamento y su verticalidad, uno debe estar familiarizado (como he sostenido) con la mentalidad militar, comprender el sentido de la formación del Oficial y del Sub Oficial desde que ingresan al servicio, si es que el fin que se persigue es optimizar los asuntos de la Defensa Nacional, puesto que para cualquier persona común la palabra disciplina connota severidad, restricciones irrazonables e innecesarias de la libertad, y la adhesión compulsiva a pautas arbitrarias de comportamiento[5].

Las líneas maestras de la mentalidad militar son comunes a todos los militares; ella se gesta desde el nacimiento a esa forma de vida. La idea es estandarizar patrones de conducta que permitan afrontar con éxito situaciones en las que el militar está obligado a arriesgar su integridad personal para poner a salvo la vida de sus compatriotas. Sobre este tema, el Comandante Bons precisa:

"Todos aquellos a quienes concierne, desde los congresistas hasta el nuevo recluta, deben comprender que los requerimientos del servicio militar son

fundamentalmente diferentes de aquellos de la vida civil. Nosotros seguimos siendo ciudadanos, pero voluntariamente hemos puesto nuestras vidas y algunos de nuestros derechos en riesgo por la causa de un objetivo más grande. Los derechos individuales no son los valores más altos de los institutos militares. Mas bien, la disciplina militar es uno de los valores más elevados, juntamente con la disciplina moral que se requiere para impedir el desarrollo de tendencias tiránicas entre los militares profesionales".

Varios años después de iniciados los debates cívico-militares, se promulgó en noviembre del 2007 la Ley 29131, del Régimen Disciplinario de las Fuerzas Armadas.

Desde entonces muchos opinan que con la dación de esa ley, el vacío legal que existía con respecto a nuestros antiguos reglamentos disciplinarios, y que daban lugar a continuas interferencias de la justicia ordinaria en la aplicación de sanciones disciplinarias administrativas, quedaba cubierto y por lo tanto el problema de fondo resuelto. A todas luces, eso no es cierto.

"En más de una ocasión he escuchado decir que quien tiene la responsabilidad de solicitar o imponer una sanción se ajusta estrictamente a las disposiciones del régimen disciplinario de las FF. AA., y que no cabrá lugar a ningún reclamo".

¿Es que acaso desde la entrada en vigencia de la ley[6] las reincorporaciones de elementos dados de baja por faltas evidentes debido a "errores procesales" se han reducido notablemente respecto de los años que duró esa suerte de "limbo jurídico", si cabe el término?; ¿acaso la imposición de las ahora llamadas sanciones leves, graves y muy graves no siguen siendo materia de reclamos, denuncias en la judicatura ordinaria, impulsadas muchas veces por algunos miembros de la Institución en situación de retiro, no pocas veces motivados por resentimientos o por oscuros intereses?

En más de una ocasión he escuchado decir que quien tiene la responsabilidad de solicitar o imponer una sanción se ajusta estrictamente a las disposiciones del régimen disciplinario de las FF. AA., y que no cabrá lugar a ningún reclamo. En mi opinión, esa es una verdad a medias.

Los Oficiales de Marina que ejercemos comando en las diferentes unidades y dependencias, no somos abogados, y si bien podemos buscar asesoría en los

Oficiales del Cuerpo Jurídico —cosa que de por sí implica restarle tiempo a otras labores— para no apartarnos ni un milímetro de la normatividad, cualquier letrado, echando mano de la argucia legal, puede obtener para su cliente (un militar en actividad) un fallo a su favor dictado por alguna autoridad judicial ordinaria.

Nadie puede garantizarnos que esto no sucederá. En la práctica, podemos estar yendo a una permanente judicialización del régimen disciplinario —si es que no lo estamos ya—, por lo que no es exacto sostener que esta percepción se deba a la desinformación existente, sino más bien a hechos y a la fundada y legítima preocupación que tenemos no pocos Oficiales de que la verticalidad y la celeridad en la imposición de sanciones se estén viendo afectadas, tanto por la concepción individualista-liberal de esta ley —siguiendo al Comandante Bons—, como por los varios vacíos o imprecisiones de su texto.

Entonces, si tenemos una ley dada supuestamente para hacer más eficiente la aplicación de la disciplina militar —salvo que se diga que ese no es su fin, lo cual sería lamentable—, ¿qué tiene que hacer el Comandante de un buque de guerra o los miembros de una comisión interna de investigación de una unidad o dependencia, lidiando con un abogado o un fiscal por una falta disciplinaria cometida por un miembro de su dotación?



¿Es eficiente o útil para el servicio a la Nación, que Oficiales de un Consejo de disciplina de cadetes o de alumnos deban terminar dando su manifestación ante un juez o un fiscal en el fuero civil, producto de sanciones disciplinarias impuestas en virtud del ejercicio de su función?

No es exagerado afirmar que autoridades de nuestra Institución, del área de personal y de instrucción, podrían estar ocupando un porcentaje significativo de su tiempo en atender asuntos relacionados con el Régimen Disciplinario provenientes de denuncias externas. Opiniones escépticas podrían apuntar hacia posibles fallas en la realización de los procesos. Aunque una afirmación así cabe en lo posible, no es esa la causa del problema de fondo y menos su solución, sobre todo si no somos precisamente los marinos los que somos vistos en la sociedad como poco cercanos a la eficiencia en el servicio público.

"Hay quienes sostienen que sería absurdo que algún subordinado reclame la presencia de un abogado para su defensa en caso de sanciones leves o graves".

Hay quienes sostienen que sería absurdo dentro de la jerarquía militar que algún subordinado reclame la presencia de un abogado para su defensa en caso de sanciones leves o graves. Eso no es exacto, ya que si bien el artículo 6 del capítulo VI del reglamento de la ley especifica la potestad del investigado de ser asesorado por un abogado ante un Consejo de Investigación Final, aquella norma no prohíbe que en las infracciones menores la asesoría no se pueda dar.

En todo caso, lo más significativo del asunto es que la ley no dispone que la autoridad ordinaria se deba inhibir de intervenir en cualquiera de las infracciones (leves, graves, muy graves). A quien poco o nada importe el servicio, podrá sacar provecho de esta imprecisión sin ningún problema. Existen muchas puertas abiertas que deben ser cerradas proponiendo las modificaciones de esa ley ante los organismos competentes; empezando por cambiar el espíritu de la misma, la que está destinada más hacia "cautelar" los derechos del individuo que a la preservación de un sistema que es garantía de la soberanía e integridad territorial.

Y no es que sea la intención que el Régimen Disciplinario se mantenga alejado del ordenamiento legal de la República, sino que se reconozca a cabalidad y objetivamente —y no a medias— que aquel tiene particularidades producto

de la naturaleza de la función, que lo diferencian del resto de los ciudadanos, lo cual es reconocido por la Constitución. Esta diferenciación no solamente es aplicable a la disciplina; si así fuese, ¿por qué los miembros de las FF. AA. y PNP tenemos posibilidad de acceder a un régimen previsional distinto al de los civiles?

Justica, disciplina, jubilación, libertades que se regulan de manera distinta al resto de la ciudadanía, no por privilegio sino por particularidades de la vida militar, tal como sucede en muchas partes del mundo. ¿Acaso no es bien sabido que en la Armada de los EE. UU. —donde funciona una de las democracias más consolidadas del planeta— un Comandante de buque es una suerte de juez supremo a bordo? Dudo que un Capitán de Fragata norteamericano tenga que ir a explicar a un fiscal o un juez, por qué aplicó tal o cual sanción a un individuo de su dotación.

Al respecto, la ley militar en EE. UU. es una rama de la ley que regula el ámbito militar, que por naturaleza es enteramente penal o disciplinaria. Junto con la Constitución existen otras fuentes, tanto escritas como no, además de usanzas y costumbres de las FF. AA. y de la guerra. En el sistema americano de Justicia Militar, el Comandante militar cuenta con varios métodos para imponer (o hacer cumplir) el buen orden y la disciplina dentro de su unidad, desde



medidas o sanciones administrativas menores hasta sanciones de una Corte Marcial General. En la quinta enmienda a la Constitución de EE. UU., se indica que los casos que surgen en los servicios militares deben manejarse de manera diferente que los casos de la vida civil.

La situación planteada es paradójica respecto a lo que sucede con nuestra justicia militar. El Código de Justicia Militar aprobado por Decreto Legislativo Nº 1094, de fecha 31 de agosto de 2010, establece en su artículo primero que el referido Código "contribuye a mantener el orden y disciplina en los cuadros de las FF. AA.". En el marco de la Ley 29182, de organización y funciones del Fuero Militar Policial, de fecha 10 de enero de 2008, se establece en su artículo tercero que los delitos de función, de naturaleza y carácter militar policial, son tipificados en el Código de Justicia Militar Policial, y son imputables sólo y únicamente a militares y policías en situación de actividad. En función de esta norma, la autoridad judicial o la fiscal ordinarias no pueden intervenir en la judicatura militar.

> "Si se reconoce la necesidad de que el delito militar se juzgue en un fuero castrense, ¿por qué no es igual con la falta disciplinaria militar que requiere tanto o igual conocimiento de la naturaleza de la función y de la mentalidad militar?".

El referido Código existe en razón de la naturaleza de la función militar. Lo que en ese contexto se investigue, juzgue o sentencie, deriva de presuntos delitos de carácter "militar", donde se reconoce al soldado, marino, aviador o policía el derecho fundamental de ser juzgado por su juez natural. ¿Y quién es el juez natural de un militar? Otro militar, claro está.

Entonces, si se reconoce la necesidad de que el delito militar se juzgue en un fuero castrense, ¿por qué no es igual con la falta disciplinaria militar que requiere tanto o igual conocimiento de la naturaleza de la función y de la mentalidad militar?

En el caso de la justicia militar, la justicia ordinaria interviene sólo en contiendas de competencia entre el fuero militar y el fuero civil, al más alto nivel; esto es, en la Corte Suprema de Justicia, que por ley está facultada para fallar en última instancia en estas contiendas.

Si bien es cierto que la Constitución garantiza los derechos fundamentales de la persona en todo tipo de procesos, incluido el administrativo, tal como lo ha establecido el Tribunal Constitucional, en el caso que tratamos, ese concepto debería ser aplicado sin perjuicio del individuo, pero principalmente pensando en la organización militar. Siguiendo esta premisa, se podría desarrollar una modificación de la ley, en el sentido de que toda defensa del sancionado o investigado en el Régimen Disciplinario de las FF. AA., se lleve a cabo en el ámbito estrictamente castrense, para lo cual tendría que establecerse una suerte de "Cortes disciplinarias-sumarias". Con eso se garantizaría que la resolución final sea dictada partiendo de la cabal comprensión de la mentalidad militar, de la exigencia del servicio, de los valores militares y sobre todo del predominio de la disciplina a bordo, como fin último.

En cortes como la propuesta, resultaría inadmisible que la autoridad judicial a la que se ha elevado un recurso contra miembros de un consejo disciplinario que recomendó la baja de un cadete por una falta de rigor, con la que acumulaba una cuarta sanción de esa clase, haga un cuestionamiento a lo actuado como el siguiente: *"¿Por qué se había actuado con tanta severidad con el cadete sólo por dormir en la guardia, si es que no estamos en guerra?"*.

Reitero: quien no conoce bien la mentalidad militar —a pesar de que domine la naturaleza del delito común—, nunca estará en la posibilidad de comprender con exactitud sus motivaciones para dirimir. Como señalaba recientemente el Vicealmirante y ex Primer Vicepresidente de la República Luis Giampietri Rojas,



en una entrevista para un diario local[7]: *"Hay que entender la mentalidad militar: se recibe una orden del Comando y hay que cumplirla".*

En las modificaciones a considerar quedaría expresa la prohibición de la intervención de las autoridades judiciales y fiscales civiles para los procesos administrativos referentes al Régimen Disciplinario. Esta propuesta tendría que estar acompañada de una estadística de casos disciplinarios-administrativos que hoy se están viendo en el fuero civil.



Otro tema a ser revisado en los procesos tanto de la justica militar como del Régimen Disciplinario correspondería a la participación de los abogados de libre elección de los investigados (abogado de parte, que puede ser cualquier ciudadano que ejerza el derecho, incluidos los extranjeros acreditados por el Colegio de Abogados respectivo), quienes, para efectos de la formulación de su estrategia de defensa, van a requerir acceso a todos los expedientes de investigación (véase art. 31, incisos 31.5 y 31.6, D.S. 004-2008-DE).

Vale decir, si el expediente contempla directivas, planes, oficios y más documentación clasificada, el órgano de investigación (el penal militar y el disciplinario-administrativo) estará en la obligación de darle a conocer esa información.

Esto debe ser revisado, ya que nada garantiza que información clasificada no termine en manos de elementos que podrían poner en riesgo la Seguridad Nacional. Muy fácilmente intereses contrarios al Estado peruano pueden ofrecer asesorías legales al personal militar en ambas instancias, a bajos honorarios, con el propósito de tener acceso a información privilegiada.

Otro tema que genera muchas dificultades es el de la prescripción de las faltas. Esto es mayormente significativo en las infracciones leves, por la brevedad del

plazo de expiración (30 días). Existen también ambigüedades en los casos de la imposición de sanciones para personal ajeno al Comando que detecta la falta.

Pienso que asistimos a una creciente visión legalista de la aplicación de la disciplina, lo que podría conducir a la gestación de una peligrosa relativización de las normas, donde la falta de responsabilidad para asumir compromisos y el deterioro de la lealtad serían sus principales síntomas. Por ello, como reflexiona el Comandante Bons: *"Es necesario que tanto los sancionadores como los transgresores tengan en mente el objetivo final del castigo militar: el establecimiento y mantenimiento del comportamiento disciplinado en una fuerza militar".*

Analicemos un ejemplo de cómo se puede afectar la disciplina en la actualidad: la maternidad y la paternidad en cadetes o alumnos de las Escuelas Militares. El pleno entendimiento de la mentalidad militar permite tener claro lo que es una Escuela Militar, cuáles son las exigencias para sus estudiantes, qué se espera de ellos y cuáles son las restricciones a las que voluntariamente se someten desde que ingresan a estas.

"Asistimos a una creciente visión legalista de la aplicación de la disciplina, lo que podría conducir a la gestación de una peligrosa relativización de las normas".

Debemos partir del concepto de que las disposiciones que rigen las Escuelas Militares no se motivan por tendencia discriminatoria alguna, sino por aquellas pautas que permiten establecer el régimen más adecuado para formar a los futuros Oficiales y Sub Oficiales, no importando el sexo del cadete o del alumno. Lo que se busca es obtener al final el mejor capital humano. A eso aspira la Nación; para eso el Estado los financia con el aporte del contribuyente.

La preparación de un o una joven para que se convierta en Alférez de Fragata u Oficial de Mar Tercero no debe ser interrumpida, salvo que presente una enfermedad contraída como consecuencia del servicio —la cual tiene un tiempo de recuperación previsto—, puesto que las exigencias física y mental son ineludibles para la adaptación a la vida militar. Esto se basa en la no alteración de su continuidad, lo que la diferencia de la universidad, además del internado, servicio de guardia, arrestos y demás.

Entre el cadete o el alumno y su Escuela, se da una suerte de contrato social. El o la joven ingresante se debe subordinar a un régimen particular, distinto al

de cualquier tipo de centro de instrucción civil, en el que se debe dedicar exclusiva e ininterrumpidamente (salvo sus periodos de vacaciones o francos) al estudio y a la preparación física y espiritual necesaria para defender a su patria. A cambio, la Escuela (el Estado) asume su tutoría, ya que le paga al cadete o alumno su educación, su alojamiento, su salud, su vestido, sus actividades deportivas, y le asigna una propina; todo esto para que cumpla a cabalidad su parte del contrato.

El cadete o alumno, a diferencia del estudiante de universidad o instituto tecnológico público, es completamente subsidiado por el Estado. En tal sentido, los contribuyentes no tienen por qué correr con los costos (principalmente al tener obligatoriamente que dejar de realizar algunas actividades indispensables para su formación militar) que demande un embarazo que interrumpa sus programas académicos (crucero de instrucción, por ejemplo, o marchas de campaña), lo que incluiría beneficios pre y post parto, que tendrían que ser otorgados.

El contribuyente financia al cadete o alumno para que se aboque exclusivamente a sus obligaciones con la Escuela Militar, es decir, a concentrarse en estudiar para convertirse en un guerrero listo a defenderlo en el día y hora que este lo necesite. A esto se compromete por escrito. Si el alumno o el cadete deja de honrar su compromiso y de cumplir con sus deberes, debido a la maternidad o la paternidad, el contribuyente no tiene por qué asumir ese pasivo. Por lo tanto, ese o



esa joven deberán reincorporarse a la vida civil; eso es lo justo y lo conveniente para la sociedad, tanto para el cumplimiento de sus responsabilidades como padres, como para el buen funcionamiento del servicio.

¿Acaso no se están afectando los derechos de muchos ciudadanos que podrían no estar de acuerdo con que su contribución se otorgue a quien está descuidando (en términos reales) su formación militar? El aceptar a una cadete o alumna embarazada o a un cadete o alumno padre, sentaría un mal ejemplo para sus compañeros, porque crearía un pésimo precedente frente a los y las que cumplen las disposiciones de su Escuela.

Desde el punto de vista de la responsabilidad social, si se permitiese que una cadete madre en gestación o padre no sea dado de baja, ¿qué clase de paternidad estarían fomentando las Instituciones Armadas? Puesto que al terminar el periodo post natal, él o ella tendrían que dejar a su criatura al cuidado de otra persona, pues tendrían que incorporarse al sistema de internado, lo cual reduciría el tiempo a uno o dos días por semana para poder estar con su hijo. En esas condiciones sería muy difícil cumplir con sus obligaciones de padre o madre. O tal vez haya quienes piensen que deberían incluirse guarderías infantiles en las Escuelas Militares, para que todos estemos contentos.

El argumentar supuesta discriminación de género o cosas por el estilo, es atribuible a la falta de cultura de Defensa que existe en nuestro país. Y no es que se esté en contra de la maternidad o paternidad (como algunos, con poca ecuanimidad, han sugerido sobre este asunto), lo cual sería un absurdo, por cierto, puesto que en las FF. AA. defendemos a la familia como base fundamental de la sociedad en su presente y en su continuidad. El aceptar a las cadetes o alumnas embarazadas o cadetes y/o alumnos padres, implicaría que mañana o más tarde se presenten casos como los que a continuación se señalan:

- Que se arguya que el internamiento vulnera la libertad.
- Que no se dé de baja a un aspirante a cadete al desaprobar un año, porque se dirá que se interrumpe su derecho a la educación. Lo mismo con el cadete que repita por segunda vez.
- Que el cadete (hombre) que embarace a una joven exija que se le otorgue licencia por paternidad.
- Que los cadetes o alumnos se puedan casar.
- Que postulen a las Escuelas Militares los jóvenes que ya sean padres.
- Que la homosexualidad sea permitida en las Escuelas Militares.

En este punto, me parece recomendable tomar en consideración la reflexión de un Capitán de Navío de la Armada española:

> *"Los valores navales necesitan ser asumidos íntegramente por el individuo que siente en lo profundo de su ser la vocación. Por ella, por esa singular llamada, el marino de guerra hace renuncia expresa a determinadas pertenencias, libertades, derechos —comunes al resto de los ciudadanos de su país— y centra su actuación en el servicio exclusivo a los supremos intereses de su patria, por los caminos del mar y la milicia".*

Poco a poco se están importando términos ajenos a la antigua tradición naval, tales como *"debido proceso"*, *"impugnación"*, *"recurso"*, *"reclamos"* (aquí se olvida un principio básico: los subordinados no reclamamos, solicitamos), y hasta algunos en latín son usados en los documentos internos; o frases como *"voy a preguntar a mi abogado"*, *"voy a enjuiciar a la Marina"*, *"¿Donde está escrito, señor?"*.

Ante cada proceso pende una "espada de Damocles" que incluso estaría ocasionando inhibición en la justa aplicación de sanciones, como ha sostenido recientemente con preocupación una importante autoridad naval. ¿No se estará ante la posibilidad del debilitamiento del ejercicio de la autoridad militar? Tal como están las cosas, pronto la Escuela Naval se vería obligada a dictar cursos de derecho a los cadetes.

Interponer abogados entre Oficiales de Marina por asuntos del servicio, no se condice con las antiguas tradiciones navales, que existen en nuestra Marina de Guerra desde que el Almirante Guise la fundara; tradiciones a las que continuamente las altas autoridades institucionales apelan para el buen cuidado del servicio y para su óptimo funcionamiento.

¿Es que acaso esta visión legalista busca que el cumplimiento de usos y costumbres, así como las tradiciones, tengan que ponerse por escrito para ser cumplidas?

En "El arte del Mando Naval" (uno de los que deberían ser de lectura obligatoria para nuestros Oficiales jóvenes) se sostiene que para poder evaluar la influencia beneficiosa de las actitudes y sentimientos, todo oficial de Marina debería olvidar por un instante la ciencia y la máquina, y reflexionar respecto al efecto de la tradición sobre la moral, de las costumbres sobre las leyes y reglamentos navales, y también en cuanto a la distinción excepcional que el ceremonial otorga a las organizaciones militares.

Dada la inmutabilidad de los principios, tales como honor, lealtad y devoción a una causa, no hay duda de que toda acción que acreciente esas virtudes en cada individuo, merece una especial atención.

En este articulo, mi objetivo ha sido hacer algunas propuestas sobre uno de los temas que considero que son de vital importancia para el fututo de la Institución y de las Fuerzas Armadas en general.

Bibliografía:

1 BONS, JOHN (1978). "Castigo, disciplina y la profesión naval". En Proceedings, diciembre de 1978. Traducido para la Revista de Marina (enero-febrero 1979) por el entonces Capitán de Navío Hugo Ramírez Canaval.

2 COSTA PAZ Y ROCA, JULIO (1999). *Mando y obediencia*. Argentina: Círculo Militar.

3 DAHL, ROBERT (1999). *La democracia, una guía para los ciudadanos*. Argentina: Taurus.

4 HUNTINGTON, SAMUEL (1995). *El soldado y el Estado*. Argentina: Grupo Editor Latinoamericano.

5 MARIÑO RODRÍGUEZ, JUAN (Mayo 2006). Vocación. La llamada de lo naval. En Revista General de Marina, Armada de España.

6 VEREAU, RICARDO (2009). "Derecho a la defensa y el debido proceso en el Régimen Disciplinario de las FF. AA". En Revista deMarina, número 3.

Referencias:

1 Tomado de "El Servicio Naval", del Capitán de Corbeta de la Armada de los EE. UU. H.H. Frost. En revista del Naval Institute Proceedings. Traducción para la Revista de Marina (Marzo-Abril de 1924), por el Teniente Primero Roque Saldías Manninat.

2 "Relaciones civiles militares" en la columna "El gran teatro", del diario Expreso, 27 de enero de 2011.

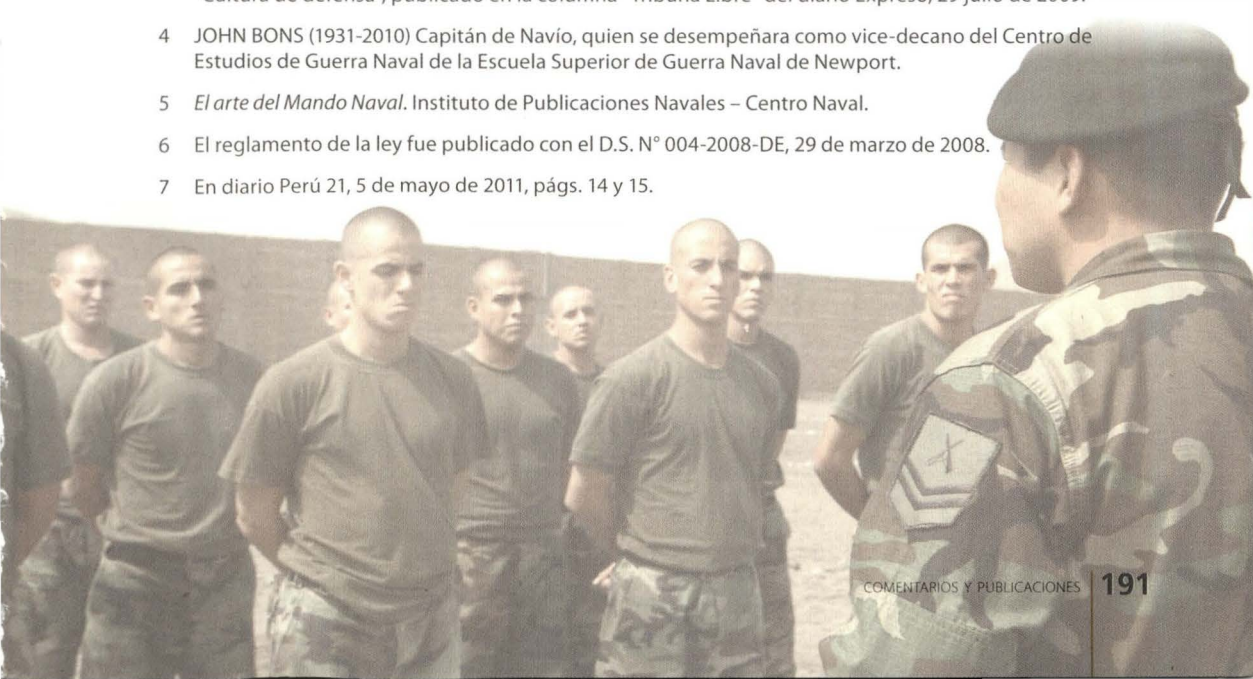
3 Expresión generalizada del conocimiento de temas sobre la Seguridad y la Defensa Nacional, cuyo proceso de construcción requiere de su impulso en la educación, en la gestión pública, en la difusión, en la organización de eventos culturales y en la tecnología. Juan Carlos Llosa Pazos, "Cultura de defensa", publicado en la columna "Tribuna Libre" del diario Expreso, 29 julio de 2009.

4 JOHN BONS (1931-2010) Capitán de Navío, quien se desempeñara como vice-decano del Centro de Estudios de Guerra Naval de la Escuela Superior de Guerra Naval de Newport.

5 *El arte del Mando Naval*. Instituto de Publicaciones Navales – Centro Naval.

6 El reglamento de la ley fue publicado con el D.S. N° 004-2008-DE, 29 de marzo de 2008.

7 En diario Perú 21, 5 de mayo de 2011, págs. 14 y 15.



Para sugerencias y comentarios sobre la *Revista de Marina*
escríbanos al e-mail: revismar@marina.mil.pe



REVISTA DE MARINA AÑO 104 / NÚMERO 1 - 2011

EDITORIAL

5 CALM. ERNESTO LERMO RENGIFO / DIRECTOR

ESPECIAL LA MARINA DE GUERRA, GRAU Y EL PERÚ

9 ALGUNAS EVOCACIONES HISTÓRICAS A BORDO DEL BAP "ALMIRANTE GRAU"
Lic. Enrique Flores Rosales

INFORMATIVO

19 UNA REFLEXIÓN SOBRE EL LIDERAZGO NAVAL
Valm. José Cueto Aservi

29 LA SEGURIDAD: UNA PREOCUPACIÓN PERMANENTE
C. de N. Javier Morales de Cárdenas

35 DESAFÍOS DE LA INDUSTRIAL NAVAL PERUANA
C. de F. Jorge Calizaya Portal

41 CAMPO Y FACTOR: SIMILITUDES Y DIFERENCIAS IMPORTANTES PARA LA PRODUCCIÓN DE INTELIGENCIA
C. de F. Luis Antonio Rios Rodríguez

55 LA IMPORTANCIA DE LA GESTIÓN DE PROCESOS
Ing. Marina Vargas Vega

PANORAMA

65 LA NAVEGACIÓN EN EL LAGO MÁS ALTO DEL MUNDO: LA FLOTA DEL TITICACA
C. de F. SGC Orlando Olórtegui Romero

79 NUEVOS VIENTOS INSTITUCIONALES EN LOS MARINES
Bach. Héctor López Aréstegui

89 MALABRIGO: LA OLA IZQUIERDA MÁS LARGA DEL MUNDO AL ALCANCE DE SUS POSIBILIDADES
C. de N. Miguel Benites Morillas

HISTORIA

99 FERNANDO BELAUNDE TERRY: LA CONQUISTA DEL PERÚ POR LOS PERUANOS
Arq. Miguel Cruchaga Belaúnde

121 TENIENTE JORGE VELARDE CASTAÑEDA, HÉROE NAVAL
Dr. David Mahan Marchese

135 FIRME Y FELIZ POR LA UNIÓN
Tte. 2do. Michel La Guerre Kleimann

NACIONAL

145 SECCIÓN NACIONALES
Lic. Tatiana Figueroa López

INTERNACIONAL

163 SECCIÓN INTERNACIONAL
C. de F. Jorge E. Andaluz Echevarria

COMENTARIOS Y PUBLICACIONES

169 COMENTARIOS DE LIBROS Y PUBLICACIONES
Esperanza Navarro Pantac

175 ¿NAVEGA NUESTRO RÉGIMEN DISCIPLINARIO HACIA BUEN PUERTO?
C. de F. Juan Carlos Llosa Pazos