Año 104 / número 2 - 2011

REVISTA DE MARINA

ESPECIAL:
Centenario de la Fuerza de Submarinos



REVISTA DE MARINA

Año 104 / número 2 - 2011

REVISTA DE MARINA

Año 104 / número 2 - 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 Yábar Acuña
C. de N. Jhon Rodríguez Asti
C. de F. Juan Llosa Pazos
C. de C. CC. Marisol Olsen Candiotti

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

Fotografías: Archivo de Marina

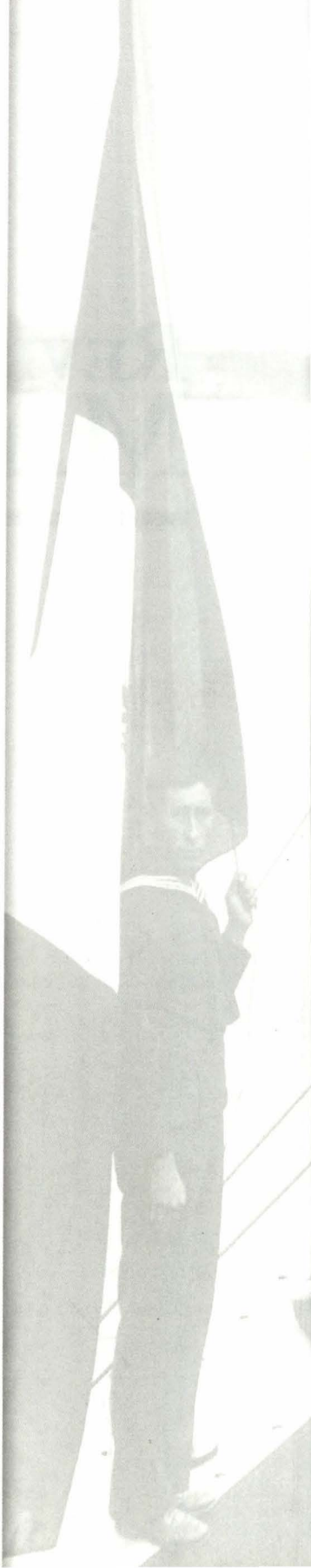
Hecho el depósito legal en la Biblioteca Nacional del Perú Nº 1995-1033
Tiraje: 3.000 ejemplares

Cuidado de edición: R.P. Efrén A. Alcántara
Diseño y diagramación: Fabiola Odiaga Pinto

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

9 CENTENARIO DE LA FUERZA DE SUBMARINOS

CALM. CESAR PRADA UGAZ

INFORMATIVO

21 UNA FUERZA CENTENARIA AL SERVICIO DEL PERÚ

VALM. (R) PEDRO ALFONSO PANIZO ZARIQUIREY

27 CIEN AÑOS DE SUBMARINOS PERUANOS

VALM. (R) JOSÉ GARCÍA CASTAÑOS

PANORAMA

33 TECNOLOGÍA PARA EL CORTE DE CASCO RESISTENTE DE LAS UNIDADES SUBMARINAS

C. DE N. LUÍS ENRIQUE SACO-VÉRTIZ PORTAL

41 EL SUBMARINISTA Y EL ESTRÉS EN COMBATE

TTE. 1º GABRIEL DONAYRE MONTESINOS

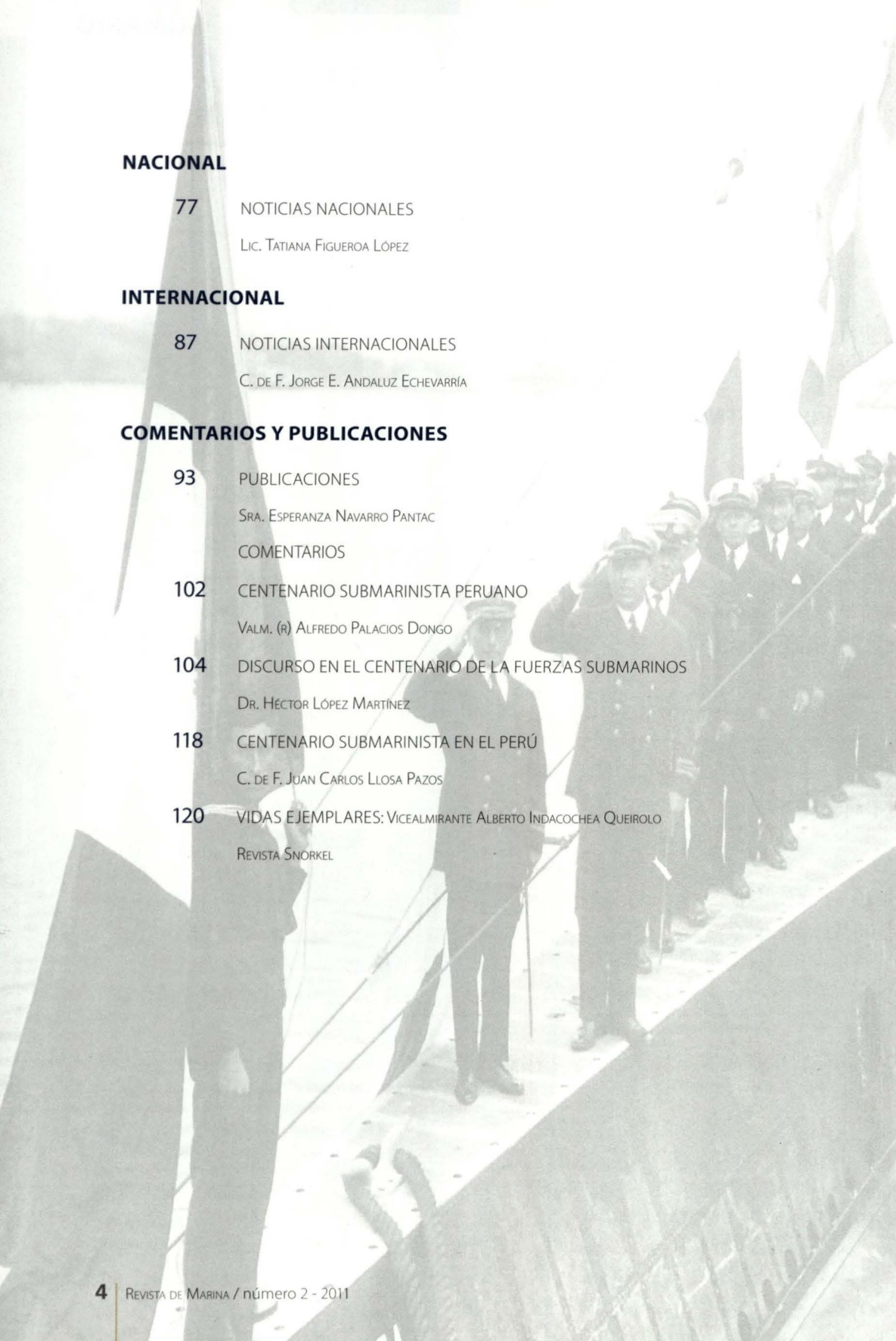
HISTORIA

49 RESEÑA SOBRE LA VIDA DEL CREADOR DEL HIMNO DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ, UN MARINO EMBLEMÁTICO

TTE. 2DO (R) RAFAEL QUIRÓS QUIÑONES

63 CENTENARIO DE LA FUERZA DE SUBMARINOS DEL PERÚ

VALM. (R) GUSTAVO BARRAGÁN SCHENONE



NACIONAL

77 NOTICIAS NACIONALES

Lic. Tatiana Figueroa López

INTERNACIONAL

87 NOTICIAS INTERNACIONALES

C. de F. Jorge E. Andaluz Echevarría

COMENTARIOS Y PUBLICACIONES

93 PUBLICACIONES

Sra. Esperanza Navarro Pantac

COMENTARIOS

102 CENTENARIO SUBMARINISTA PERUANO

Valm. (r) Alfredo Palacios Dongo

104 DISCURSO EN EL CENTENARIO DE LA FUERZAS SUBMARINOS

Dr. Héctor López Martínez

118 CENTENARIO SUBMARINISTA EN EL PERÚ

C. de F. Juan Carlos Llosa Pazos

120 VIDAS EJEMPLARES: Vicealmirante Alberto Indacochea Queirolo

Revista Snorkel

⚓ Fuerza de submarinos en el horizonte del tiempo



Calm.
ERNESTO LERMO RENGIFO
Director

Nos encontramos finalizando la primera década del Siglo XX, en un mundo que ha trazado un horizonte hacia nuevos rumbos. La inquietud creativa e innovadora del hombre no se detiene. Su curiosidad lo alienta y le da fuerzas para lograr lo increíble, como descender en los océanos y navegar en los insondables parajes. Es el sumergible, que señorea en las profundidades del mar, una arma invencible y temida desde años atrás.

Su logro constituyó una epopeya de siglos, aunque esta curiosidad se tornó perentoria ante la necesidad de construirlos o poseerlos, para la seguridad y defensa de los intereses marítimos.

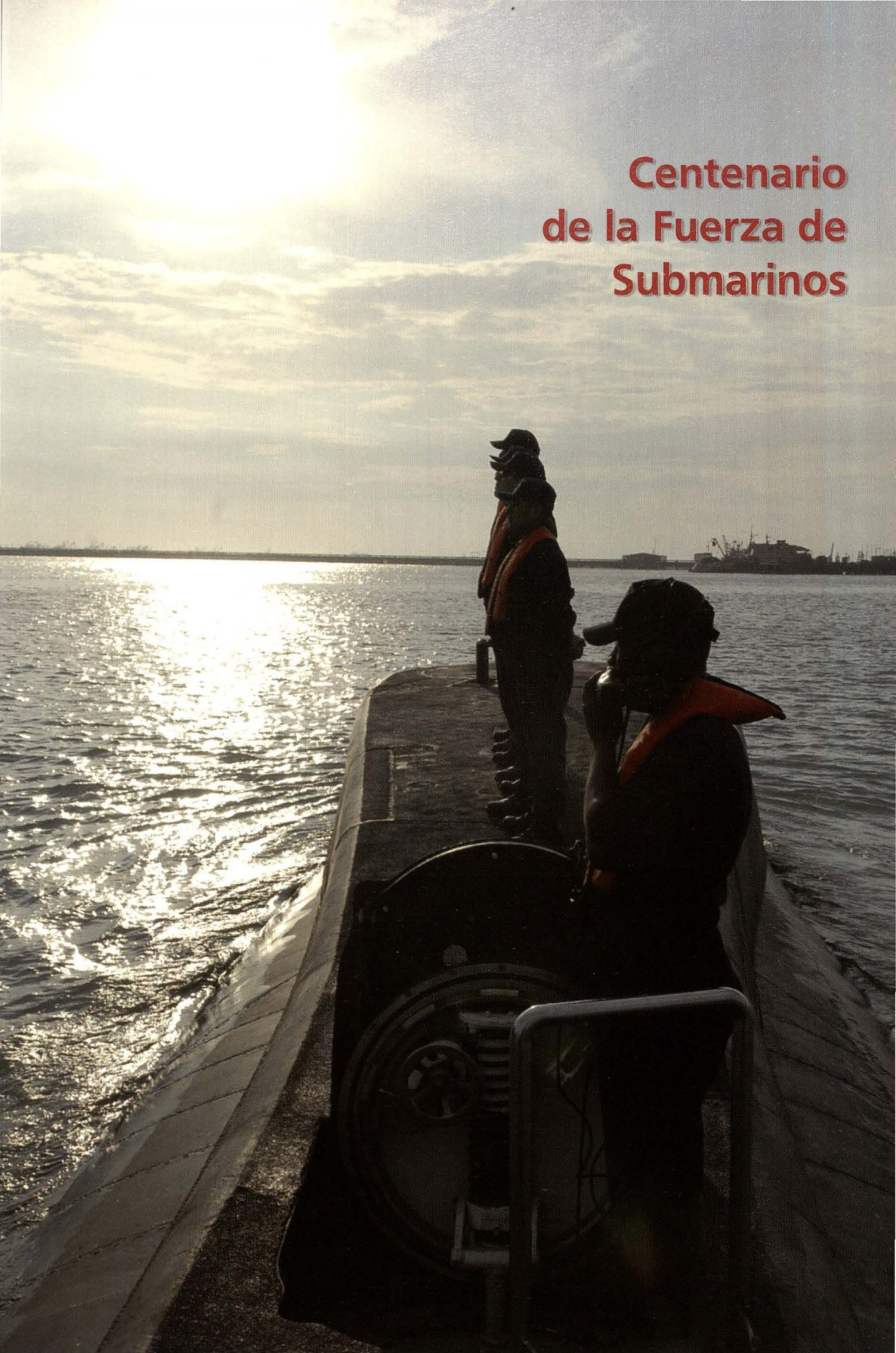
Fue hace cien años, el 19 de agosto de 1911, cuando se inicia formalmente la historia submarinista en el Perú. Cien años en los que marinos peruanos, en situación de actividad y retiro, en patrióticas cruzadas, contra viento y marea; con gran inventiva, imaginación y visión; hicieron realidad el arma submarina que, desde entonces, sería un baluarte de la defensa en el mar.

La Revista de Marina, que desde hace 104 años, viene difundiendo trabajos de investigación, historia, tradiciones institucionales y fomentando la conciencia marítima, tiene el privilegio de rendir homenaje y se complace en dedicar la presente edición a la Fuerza de Submarinos por sus cien años de creación.

La presentación de estos valiosos aportes, a cargo de distinguidos marinos y personalidades invitadas, son voces que desde sus propias perspectivas y experiencias, estimulan al lector ,a fin que la analice en función del pasado, del presente y del futuro, la importancia de las unidades submarinas en nuestro país.

Como epílogo de este homenaje a la Fuerza de Submarinos, no podía faltar el reconocimiento a quienes fueron la razón de ser de esta Fuerza decisiva: sus hombres; que, con generosidad, máximo esfuerzo y pundonor, brindaron a la patria lo mejor de sus vidas.

El Director



Centenario de la Fuerza de Submarinos



Primer centenario de la fuerza de submarinos



Contralmirante
CÉSAR PRADA UGAZ



El presente año es de especial connotación, ya que la Fuerza de Submarinos de nuestra Marina de Guerra del Perú fue la partícipe principal de un memorable acontecimiento: el poder conmemorar su Primer Centenario de Creación, hito histórico en los fastos de la Institución.

Una centuria es un lapso considerable, durante el cual nuestra Fuerza nunca ha descendido del alto sitial de profesionalismo que siempre la caracterizó. Jamás decayó tampoco la moral, la vocación, la mística y la entrega de nuestros submarinistas. Hombres de honor unidos por una lealtad imbatible y austera, los cuales conformamos una fuerza compacta de principios y rectitudes, las mismas que nos han sido transmitidas de generación en generación. Por todo ello, en esta fecha tan importante para nosotros, les rendimos un sentido homenaje a los submarinistas de ayer, hoy y siempre, porque gracias a su esfuerzo y dedicación, podemos contar hoy día con una Centenaria Fuerza de Submarinos, reconocida a nivel nacional e internacional.

Como era de esperarse, esta celebración no fue un acontecimiento aislado, ni pasó desapercibido; tampoco lo fue durante el año en curso, el cual estuvo caracterizado por el desarrollo de distintos eventos comprendidos en el marco de su celebración, y que sellaron para siempre la primera Centuria de nuestra Creación.

Para dar una idea de la magnitud, pasaremos a mencionar algunos de los eventos más destacados que tuvieron lugar durante este año centenario:

Disertación Magistral "100 años de la Fuerza de Submarinos en el Perú" y presentación de Estampilla Conmemorativa por el Centenario de la Fuerza de Submarinos



Disertación Magistral.

Dando inicio a las actividades por la celebración de nuestro centenario, el 9 de junio, en el "Salón Iquique" del Centro Naval de San Borja, ante un selecto auditorio se llevó a cabo la Disertación Magistral "100 años de la Fuerza de Submarinos en el Perú", a cargo del historiador Dr. Héctor López Martínez, quien de manera documentada y brillante nos narró los cien años de actividad submarinista al servicio de la Defensa Nacional, desde la construcción y arribo de los primeros sumergibles en 1911, hasta nuestros modernos "209".



Mostrando la estampilla conmemorativa.

No puedo dejar pasar la oportunidad, para transcribir algunos pasajes de las palabras del Dr. Héctor López Martínez, quien describió la primera inmersión del sumergible "Ferré" en aguas del Callao, en la cual, por primera vez en la historia, un periodista local del diario "El Comercio" hacía inmersión en un submarino peruano:

> *Cerradas las escotillas, a las 11 AM el "Ferré" largó sus amarras y a la voz del Comandante, señor Althaus, los poderosos motores eléctricos removieron en remolinos el agua e impulsaron el barco, que se deslizó hacia la rada exterior, hasta más allá del dique. A la voz del Segundo Comandante, señor Valdivieso, de "preparar la inmersión", se abatieron rápidamente las barandillas y el abrigo*

de navegación y el personal desapareció por tres escotillas. Despejada la cubierta y cerradas las tapas, el "Ferré" empezó a sumergirse y poco después sólo se veía sobre la superficie del mar los palos de los periscopios escudriñando el horizonte. Cuatro minutos después no quedaba a la vista el menor vestigio del barco [...].

Al término de la disertación, en acto seguido, el Gerente General de los Servicios Postales del Perú S.A., Sr. Gabriel Rojas Aspilcueta, realizó la presentación oficial de la estampilla conmemorativa por el Centenario de la Fuerza de Submarinos. Como parte de dicha ceremonia se efectuó el matasellado del primer día de emisión, el cual estuvo a cargo del Ministro de Defensa, Doctor Jaime Thorne León; y en el que también tomaron parte el Comandante General de la Marina, Almirante Jorge de la Puente Ribeyro; el Comandante General de Operaciones del Pacífico, Vicealmirante Carlos Weston Zanelli, y el Comandante de la Fuerza de Submarinos, Contralmirante César Prada Ugás.

XI Conferencia de Submarinos Asia-Pacífico



En plena conferencia de submarinos Asia-Pacífico.

La Marina de Guerra del Perú, a través de la Comandancia de la Fuerza de Submarinos, fue la anfitriona de la realización de la XI Conferencia de Submarinos Asia-Pacífico, la que se desarrolló entre los días 13 y 16 de junio, y en la cual se trataron asuntos relacionados con la búsqueda y salvamento de submarinos siniestrados en el mar, desafíos y la resolución de problemáticas referentes al tema en cuestión. Por nuestra parte, contamos con las disertaciones a cargo del Vicealmirante (r) Eduardo Darcourt Adrianzén, el Contralmirante (r) Guillermo Soriano Lindo y el Capitán de Fragata SN (r) Fernando Sierralta Gutiérrez; oficiales que intervinieron en el salvataje y posterior reflotamiento del Ex BAP "Pacocha", logrando la distinguida audiencia tener de primera mano las sensaciones, desafíos y adversidades que debió superar este grupo de valerosos hombres frente a aquella infortunada experiencia. En la conferencia se contó con la asistencia de delegaciones de 23 países.

Revista Naval

Uno de los eventos de mayor relevancia, ya que representó un despliegue de unidades submarinas y de superficie de la Marina de Guerra del Perú, fue sin duda la impresionante Revista Naval en el Mar de Grau, realizada el día 17 de junio a 18 millas del puerto del Callao, con motivo de conmemorarse el Centenario de la Fuerza de Submarinos. Dicho evento contó con la participación de unidades submarinas de las armadas de países amigos, como son el submarino nuclear USS "Topeka" de la Marina de los Estados Unidos de América y el submarino "Timbira" de la Marina Federativa de Brasil, las que de acuerdo al protocolo y tradiciones navales dieron inicio a la Revista Naval. La formación de las unidades navales fue observada por las altas autoridades nacionales, quienes estuvieron representadas por el entonces Primer Vicepresidente y Congresista de la República, Vicealmirante Luis Giampietri Rojas; el Ministro de Defensa, Dr. Jaime Thorne León; el Jefe del Comando Conjunto, General de Ejército Luis Howel Ballena, y por el Comandante General de la Marina, así como por integrantes de las 25 delegaciones internacionales de submarinistas invitadas especialmente para esta conmemoración.



Impresionante Revista Naval.

Cena de Gala



Demostrando la marcialidad de la Compañía Fanning.

Después de la impresionante Revista Naval, esa misma noche, en el Centro Naval del Perú sede San Borja, se llevó a cabo una magnífica Cena de Gala en Honor al Centenario de la Fuerza de Submarinos, la que contó con la presencia del entonces Presidente Constitucional de la República, Dr. Alan García Pérez y autoridades civiles y militares, así como invitados de las delegaciones extranjeras, y oficiales submarinistas. Un momento inolvidable aquella noche lo produjo la salida a superficie de un submarino a escala desde la piscina del Club, ante los atónitos ojos de los asistentes.

Otro momento emotivo en aquella velada se dio cuando la Compañía de Infantería de Marina "Juan Fanning", demostrando una excelente coordinación y disciplina, representó vistosos pasajes con su reconocida marcialidad, aunándose de esta manera al homenaje por nuestro Centenario.

Imposición de la Medalla Honor al Mérito "ASOMAR" a la Bandera de Guerra de la Fuerza de Submarinos



Imposición de la Medalla, en significativa ceremonia.

El señor Vicealmirante (r) Walter Indacochea Queirolo, Presidente de la Asociación de Oficiales de Marina, impuso el día 26 de julio, en significativa ceremonia, la Medalla de Honor al Mérito "ASOMAR" a la Bandera de Guerra de la Comandancia de la Fuerza de Submarinos.

Esta ceremonia sirvió para rendir un merecido homenaje a los primeros submarinistas y a las generaciones posteriores, quienes a través del tiempo han marcado nuestro rumbo con energía, esfuerzo y visión, haciendo del arma submarina, motivo de especial orgullo institucional.



Condecoración a la Bandera de Guerra de la Fuerza de Submarinos por Asociaciones afines a la Marina de Guerra del Perú



Merecido reconocimiento.

Continuando con los reconocimientos por el Centésimo Aniversario de nuestra Creación, el día 10 de agosto, se rindió un sentido homenaje a la memoria de quienes, como el ingeniero Federico Blume y Othon, forjaron la presencia del arma submarina en la Armada Nacional; es así que el señor Vicealmirante (r) Gustavo Barragán Schenone, Presidente de la Asociación de Oficiales Generales y Almirantes del Perú; el señor Vicealmirante (r) Javier Bravo Villarán, Presidente de la Asociación de Ex-Cadetes Navales del Perú; el señor Contralmirante (r) Carlos Sarmiento Dupuy, Presidente de la Asociación de Oficiales de Infantería de Marina, y el señor Capitán de Navío (r) Jorge Guerrero Lang, Presidente de la Asociación Nacional Pro-Marina del Perú, impusieron sus respectivas Medallas a la Bandera de Guerra de la Comandancia de la Fuerza de Submarinos.

Exposición Pictórica – Fotográfica



Disfrutando de la exposición en honor al centenario.

Aunándose a las celebraciones, la Dirección de Intereses Marítimos e Información de la Marina, en coordinación con el Director del Museo Naval del Perú, inauguraron el 16 de agosto, en el "Salón Grau" del Centro Naval de San Borja la Exposición Pictórica – Fotográfica en honor al Centenario de la Fuerza de Submarinos.

Dicha presentación mostró el periodo histórico desde 1911 a la fecha, relacionándolo en el tiempo con los hombres, unidades y la organización contemporánea, mediante la exhibición de paneles,

en los que se explica la historia de la Fuerza de Submarinos; maquetas de unidades navales, pinturas al óleo, fotografías antiguas y placas recordatorias otorgadas por buenas performances operativas, entre otros.

Sesión Solmene en conmemoración del Centenario de la Fuerza de Submarinos de la Marina

De igual manera, el 17 de agosto, la Asociación de Oficiales Submarinistas del Perú, presidida por el Vicealmirante (r) José García Castaño, realizó la Sesión Solemne en homenaje a la Fuerza de Submarinos. Dada la importancia de este evento, se invitó a autoridades navales, quienes con su asistencia le dieron un especial brillo.

Cabe destacar durante el desarrollo de esta emotiva ceremonia, la imposición de la Medalla de Honor al Mérito Submarinista a la Bandera de Guerra de la Comandancia de la Fuerza de Submarinos, así como el homenaje a todas las generaciones de submarinistas que han tripulado los submarinos peruanos durante estos 100 años.



Sesión solemne en homenaje a la Fuerza de Submarinos.



Importante asistencia de autoridades navales.

Imposición de la condecoración "Orden Cruz Peruana al Mérito Naval en el grado de Gran Oficial" a la Bandera de Guerra de la Comandancia de la Fuerza de Submarinos

Finalmente, el 19 de agosto, día central de las celebraciones por el Centenario de la Creación de la Fuerza de Submarinos, se llevó a cabo en el patio de Honor de la Comandancia de la Fuerza de Submarinos, la ceremonia de imposición de la condecoración "Orden Cruz Peruana al Mérito Naval en el grado de Gran Oficial" a la Bandera de Guerra de la Comandancia de la Fuerza de Submarinos.



Dicha ceremonia fue presidida por el señor Almirante Jorge De la Puente Ribeyro, Comandante General de la Marina, quien estuvo acompañado por el señor Vicealmirante José Cueto Aservi, Jefe de Estado Mayor General de la Marina y por los señores Vicealmirantes; en donde se destacó también la presencia de distinguidos invitados, entre los que se encontraron los señores Vicealmirantes, Contralmirantes y Capitanes de Navío ex-Comandantes de Fuerza y Flotilla.



Significativa entrega de presentes recordatorios.

En el transcurso de la ceremonia, se dio lectura a la Moción de Orden del Día del Congreso Constitucional de la República, en la cual se rinde un homenaje a la Fuerza de Submarinos de la Marina de Guerra del Perú, en ocasión del Centésimo Aniversario de su Creación.

Al término de esta condecoración, el Comandante General de Marina, Almirante Jorge De la Puente Ribeyro, hizo entrega de presentes recordatorios al Personal Submarinista que cumplió 25 y 30 años de servicios ininterrumpidos en las diferentes Unidades y Dependencias de la Fuerza de Submarinos.



En ceremonia de imposición.

Nuestra historia submarina es vasta y respetada tanto en América Latina como en el resto del mundo, razón por la cual durante este año tan especial, todos los submarinistas nos hemos sentido orgullosos de poder ser los sucesores de hombres que hace 100 años comenzaron esta actividad, como una verdadera hazaña y con algo de aventura, como es característico en nuestra profesión, pero sin descuidar la finalidad más importante que es la de mantener y custodiar el legado de nuestro Gran Almirante Don Miguel Grau Seminario, el Peruano del Milenio, debajo de la superficie del mar, ayer, hoy y siempre.


IPANA
20

Una fuerza centenaria
al servicio del Perú



Vicealmirante (R)
PEDRO ALFONSO PANIZO ZARIQUEY



Desde hace cien años, el Perú cuenta en el Mar de Grau con una capacidad disuasiva suficiente que, a quienes a través de los años han tenido la responsabilidad del desarrollo nacional, les ha permitido trabajar en un clima de paz y tranquilidad exterior, al saberse protegidos por las unidades submarinas, que en conjunción con las fuerzas de superficie, aeronavales, de Infantería de Marina y de Operaciones Especiales, han sido capaces de rechazar cualquier intento de alteración del clima de paz que requerían los objetivos del desarrollo nacional.

Los gobernantes que en su oportunidad de ser conductores del país tuvieron la visión de integrar a la Marina de Guerra del Perú con unidades submarinas, cumplieron con una misión patriótica, que debió ser imitada por sus sucesores: dotar al Perú de una fuerza disuasiva capaz de mantener la tranquilidad que el pueblo necesita para el desarrollo sin sobresaltos de la patria que heredarán sus hijos y sus nietos, y los descendientes de estos. A esos gobernantes, el Perú tiene que agradecerles porque su visión de futuro dio excelentes resultados.

"Son pocas las circunstancias en las cuales el hombre se compenetra tanto con su buque y completa esta realidad con la hermandad que se forma en las tripulaciones, donde cada hombre es responsable de la seguridad de sus compañeros".

Pero no hay que perder de vista las sentencias que dicen que "pelean los hombres, no los buques" y que "es mejor tener buques de madera tripulados por hombres de acero, que buques de acero tripulados por hombres de palo". A lo largo de estos cien años, se ha ido generando desde la Escuela de Submarinos, un espíritu muy particular en los tripulantes de las unidades submarinas. Dios quiera que se llegue a entender a cabalidad lo que significa tripular una unidad submarina, sea cual fuere su tamaño, su misión o sus años de servicio.

Son pocas las circunstancias en las cuales el hombre se compenetra tanto con su buque y completa esta realidad con la hermandad que se forma en las tripulaciones, donde cada hombre es responsable de la seguridad de sus compañeros. En cada entrenamiento, todos están pendientes de las indicaciones del Comandante, para cumplir oportunamente con su función, porque saben que de su acción correcta dependen las acciones de sus camaradas en esta aventura submarina, y se toma cada entrenamiento como si fuera una acción real de combate; así no hay diferencia entre el entrenamiento, donde aún se pueden corregir fallas, y la acción real, que no admite equivocaciones.

Como ocurre en toda nuestra Marina, muchas generaciones le han dado a nuestra vocación el toque de decencia, de honestidad y transparencia que han hecho de nuestra amada Marina de Guerra una institución querida por los peruanos y admirada por quienes han tenido oportunidad de operar con ella. Nuestros submarinos cumplen dentro y fuera del Mar de Grau, actividades de entrenamiento con colegas de otras Marinas, que operan con una fuerza que tiene ya cien años de exitosa existencia. Es una fuerza que ya ostenta respetables canas y se mantiene juvenil.

En la Escuela de Submarinos del Perú, se han capacitado a dotaciones de otros países amigos, que han despertado al sueño de ser submarinista, junto con los jóvenes peruanos que sintieron la vocación de servir en esta vida incó-

moda, pero hermosa a pesar de los sacrificios. Una muestra del espíritu de las tripulaciones de nuestros submarinos se deja ver en el mantenimiento de los buques. Llegamos a tener doce unidades submarinas operativas, y me cupo el privilegio de iniciar la comisión de control de los cuatro últimos submarinos, de construcción alemana. Recibí en el Callao, siendo Comandante de la Fuerza de Submarinos, al cuarto buque, en 1984, hace ya 27 años; tenemos ahora únicamente seis, cuyas tripulaciones, a punta de trabajo y cariño por sus buques, los mantienen operativos con el concurso de los servicios industriales de la Marina, que llega a hacer milagros para que nuestro Mar de Grau siga teniendo una fuerza disuasiva que permita el desarrollo del Perú.

Hay una característica en los comandos de las unidades submarinas que da origen a una respetuosa camaradería en todas las dotaciones a lo largo de los años. En submarinos, mandar no quiere decir "obedezcan lo que ordeno sin dudas ni murmuraciones"; en submarinos mandar es *manus dare*: "Toma mi mano para que juntos logremos alcanzar el objetivo que nos proponemos, en beneficio de la operación que estamos llevando a cabo, de lo planeado por el Comando de la Fuerza y de lo que requiere la Marina para servicio del Perú".



Unidad submarina.

Todo aquel Oficial de la Marina que tiene el privilegio de comandar una de esas unidades, tiene que ser un líder; vale decir, debe ser un marino ejemplar en todas sus actividades profesionales y privadas. Es esta cualidad la que hace que las dotaciones de los submarinos que comanda, crean en él, y por lo tanto no duden de sus órdenes, porque para alcanzar ese lugar de privilegio, deben haber seguido las clases teóricas de la Escuela de Submarinos y complementarlas con las prácticas de operaciones, estando para ello embarcadas en los buques de la Fuerza, antes de rendir los exámenes para recibir la calificación de submarinistas y poder lucir en el pecho la insignia dorada que presenta la silueta de un submarino. Luego, cada miembro de estas dotaciones debe cubrir durante varios años todos los puestos operativos de la unidad: ser Oficial de logística, de electrónica, de electricidad, de armamento, de ingeniería; ser nombrado Segundo Comandante y, luego de cumplido todo este circuito que dura muchos años, tener la oportunidad de ser elegido para comandar un submarino peruano, con una tradición de eficiencia de larga data.



Dotaciones submarinistas.

Quien tenga la oportunidad de visitar un submarino, encontrará un buque ordenado, con personal amable, y podrá apreciar el trato que se dan los miembros de la dotación. Si tiene interés de verlo en funcionamiento, sin tiempo para salir al mar, visite el Museo de Sitio "Abtao", un submarino que cumplió con creces sus años de servicio y todavía se da el lujo de presentar diversos zafarranchos para que el visitante se sienta por un momento parte de la dotación de un "Tiburón", que fue el nombre con el que fue bautizado en la década del 50, en los astilleros de General Dynamics Corporation "Electric Boat Division", en Groton, Connecticut, en los Estados Unidos de Norteamérica, siendo Ministro de Marina el Almirante Roque Saldías, y encargado de la inspección de la construcción el entonces Capitán de Fragata Federico Salmón de la Jara, y su Comandante el Capitán de Fragata Fernando Elías Aparicio. Agradezcamos a quienes en su momento tuvieron la visión de dotar al Perú de una Fuerza de Submarinos. Los últimos se mandaron a fabricar en 1977. Luego llegó el silencio. Quiera Dios que ese silencio no nos cueste caro.

"Quien tenga la oportunidad de visitar un submarino, encontrará un buque ordenado, con personal amable, y podrá apreciar el trato que se dan los miembros de la dotación".





Cien Años
de submarinos peruanos



Vicealmirante (R)
JOSÉ GARCÍA CASTAÑOS



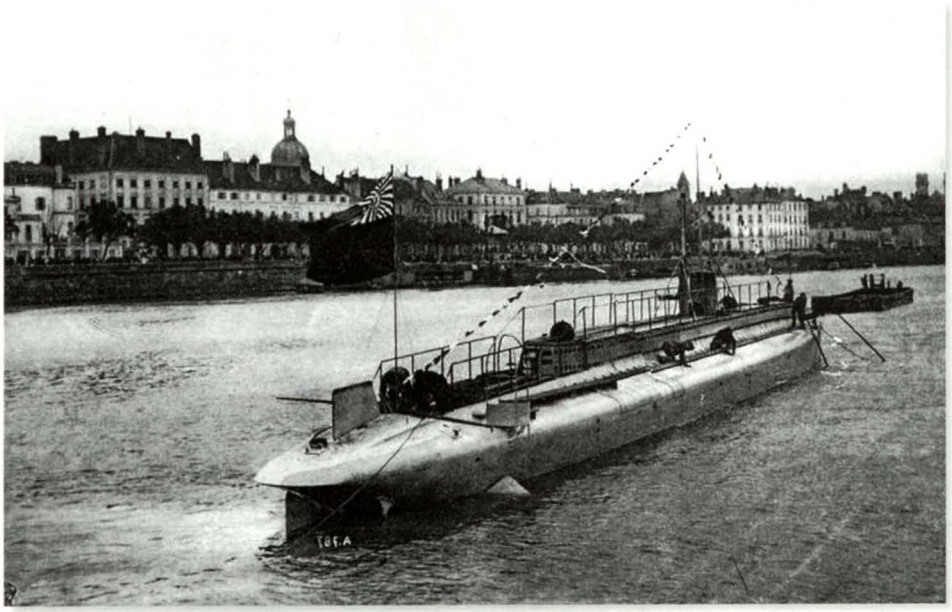
Con sumo agrado, atendiendo la invitación de la Revista de Marina, escribo estas líneas en mi condición de Presidente de la Asociación de Oficiales Submarinistas del Perú. Nuestra Fuerza de Submarinos nace en 1911, cuando previsores marinos, ante la necesidad urgente de restituir nuestro poder naval, de cara a esa difícil época y en una situación de indefensión que vulneraba nuestra soberanía —luego de la nefasta guerra de 1879, cuyas consecuencias aún lamentamos—, decidieron la adquisición de los sumergibles franceses. Nos remontamos entonces a 1910, en que la Asociación en Pro de la Marina, que así se denominaba esta asociación apadrinada por patriotas, recibe el dictamen de la comisión técnica presidida por el Capitán de Navío Ernesto de Mora e integrada por los Capitanes de Corbeta Ernesto Caballero y Lastres y Augusto Pimentel, que recomendaba que los fondos recaudados fueran utilizados en la adquisición de sumergibles, ante posibles nuevos conflictos, usando como argumento de su trabajo la concepción definitiva de lo que significaba la fortaleza de esta nueva arma ya reconocida por su alta capacidad disuasiva. El arma submarina, desde su nacimiento, demostró singular efectividad en los países que la habían adoptado como una opción real y comprobada de control del mar. Con la adquisición de los sumergibles, se inicia

la tradición submarinista peruana, y con ella, las primeras experiencias de sus tripulaciones, a las que en este corto artículo rindo el homenaje que la historia les confiere y reconoce.

El viaje de los primeros sumergibles al término de su construcción, a bordo del "Kanguro", una suerte de buque de desembarco al que hubo que retirar la compuerta de proa para alojarlos, debió constituir una experiencia de singulares habilidades marineras. Cruzar el Atlántico y desde el estrecho de Magallanes llegar al Callao, pone en evidencia la capacidad de los 18 hombres que constituían sus tripulaciones, y que al llegar a nuestras aguas, se convierten en héroes para los peruanos de entonces, que se vuelcan a nuestro primer puerto para saludar y aplaudir a tan valerosos marinos.

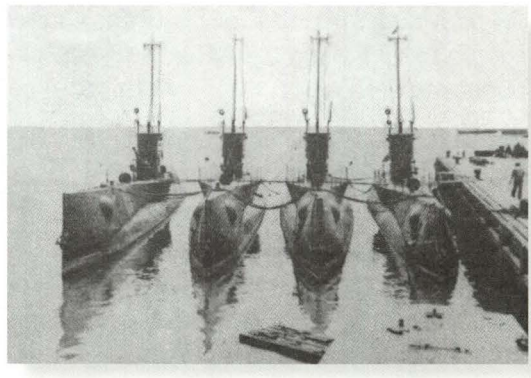
Los Tenientes Juan Althaus Dartnell, César Valdivieso Castro y Jorge Gutiérrez Mirenghi, en el "Palacios", y sus pares José Gálvez Chipoco, Enrique Monge Medrano y Daniel Caballero y Lastres, en el "Ferré", son el embrión de la oficialidad submarinista peruana, junto con 15 valerosos tripulantes en cada sumergible.

Podemos imaginar el momento en el que se inicia nuestra larga travesía submarinista, las dificultades y limitaciones de estos pioneros de las profundidades, adquiriendo experiencia al navegar, crear procedimientos y alcanzar la expec-



Inicios de una tradición submarinista.

tativa deseada por su desempeño, a pesar de la inseguridad y muchísimas situaciones desconocidas que el arma nueva traía consigo. Poco a poco nacieron las reglas del servicio en submarinos, fijándose que fuera un servicio voluntario, con instrucción teórica de ocho meses en la recientemente formada Estación de Sumergibles y fase práctica a bordo, a cargo de sus comandantes.



Postal, división de submarinos.

La complicada situación mundial de comienzos de siglo y las dificultades técnicas para la operación de nuestros sumergibles, hacen que salgan de servicio a los diez años de su construcción; sin embargo y paradójicamente, la propia convulsión producto de la Primera Guerra Mundial, había acelerado el desarrollo de nuevas tecnologías en el mundo de los submarinos, y que la mayoría de marinas previsoramente adopten el arma de euforia, dada su importante proyección y efectividad en la guerra naval.

No es intención de quien escribe esta crónica, narrar la historia de nuestro desarrollo submarinista, producto de las adquisiciones de la Marina de Guerra y de los diversos tipos de unidades que han sido parte de nuestra centenaria fuerza. Me inspira resaltar la labor y características peculiares de los visionarios que la hicieron nacer como una suerte de servicio naval particular y diferente, en el que sus tripulantes, a través del tiempo, son los que generan y mantienen el especial espíritu que la caracteriza.

Valdría en este punto preguntarnos, sin ningún afán de establecer diferencias, en nuestra Marina y a nivel mundial: ¿Pueden todos los marinos ser tripulantes de un submarino? La respuesta se desprende y brota sola, y es categóricamente NO. La razón fundamental es la vocación; es decir, "me gusta o no este tipo de servicio", y la segunda, humana, que es "puedo o no soportar estar embarcado en este tipo especial de buque".

Ya lo dijo un distinguido submarinista, el Vicealmirante Carlos Valdez de la Torre: *Un submarinista es y debe ser un profesional que conjugue un alto grado de entrenamiento, condiciones físicas y psíquicas equilibradas, que le permitan soportar la presión de largas navegaciones, sin ver ni percibir el medio externo; desempeñar*

sus actividades en espacios pequeños y saber imperativamente que el trabajo en equipo es vital e indispensable para el eficiente funcionamiento y operación de buque tan especial.

Por lo dicho, es que en la centuria de vida que ampara a los submarinos peruanos, sus hombres son la columna fundamental de su desarrollo; sabemos cómo pasaron los años y con ellos los cambios en los diversos tipos de buques que en nuestra Marina, con clara visión de futuro fueron reponiéndose, para mantener vigente nuestra capacidad disuasiva en el mar. Fueron artífices de estas adquisiciones, destacados y previsores marinos y políticos, que a través de acertadas y oportunas decisiones, nos dotaron después de los sumergibles, de los legendarios "R", los llamados inicialmente Tipo "S", los oceánicos "Guppy", hasta los silenciosos y eficientes "209".

En cada tipo de submarino existen generaciones de hombres íntimamente ligados a ellos y a su desarrollo y, por qué no decirlo, a la vida de cada buque.



Operación en alta mar.

Cada submarino nace, y en el discurrir del tiempo es tripulado por hombres de excepcional valor; muchos permanecen todo su tiempo de servicio en una misma unidad, que se convierte en parte de su vida y en el lugar de muchas vivencias, de peligrosas misiones siempre posibles y de camaradería que perdura hasta pasadas la épocas de actividad. Nacen entonces lazos de amistad al amparo de recuerdos de vidas enteras al servicio de nuestros queridos "fierros".

Nuestro permanente reconocimiento hacia ellos. A quienes los dotaron desde que el arma se iniciaba, cuando todo era nuevo y desconocido, hasta lograr una fuerza consolidada y eficiente, heredera de una bella y centenaria tradición.

"Nuestro permanente reconocimiento hacia ellos. A quienes los dotaron desde que el arma se iniciaba, cuando todo era nuevo y desconocido, hasta lograr una fuerza consolidada y eficiente, heredera de una bella y centenaria tradición".

Homenaje a los hombres que los tripularon y a quienes, como ya dijimos, formaron dotaciones admirablemente cohesionadas sobre la base de una disciplina consciente, un amical respeto que, con un cariño casi posesivo hacia su material, forman equipos que amalgamando en forma magistral esa disciplina con una incomparable camaradería, que sobrepasa lo profesional, generan una particular simbiosis de amistad y disciplina, que es el fundamento de su éxito.

Vienen a mi memoria muchos nombres de ilustres submarinistas, conocidos personalmente o a través de tantas páginas escritas o crónicas verbales recibidas de generaciones sucesivas o en amenas conversaciones de largas navegaciones. Mencionar alguno sería caer en la omisión de muchos a quienes el homenaje les es meritorio; por ello, muy a mi pesar, no los nombro. Sólo digo a manera de homenaje a todos los hombres que durante esta centuria han servido en nuestras unidades submarinas, que nuestra Fuerza de Submarinos es actualmente lo que las generaciones que la antecedieron sembraron y lograron, con el sacrificado pero para nosotros siempre grato camino de haber escogido servir a nuestra Patria desde las profundidades del Mar de Grau.

Honor a los submarinistas peruanos de todos los tiempos.



Tecnología para el corte de casco resistente de las unidades submarinas



Capitán de Navío
LUIS ENRIQUE SACO VÉRTIZ PORTAL

Servicios Industriales de la Marina S.A., a lo largo de su trayectoria como Arsenal Naval de la Marina de Guerra del Perú, ha sido un valioso soporte para la tecnología de las construcciones y reparaciones de nuestras unidades, contribuyendo de manera sostenida al mejoramiento de su alistamiento. Para ello dispone y requiere de una adecuada infraestructura y personal técnico capacitado que le permita cumplir con este objetivo, variables fundamentales con las que cuenta el SIMA y ha venido mejorando progresivamente, permitiéndole ir venciendo barreras tecnológicas.

En este contexto, una de las tareas más complejas en la Industria Naval, definitivamente, es la relacionada con las reparaciones y construcciones de las unidades submarinas, y dentro de este espectro las correspondientes al mantenimiento de media vida, dentro de la cual se incluye el corte del casco resistente, toda vez que, una vez soldado nuevamente, este debe ser sometido a inmersiones profundas de alta presión, convirtiéndose por lo tanto en una tarea muy especial y delicada, por cuanto se encontrará de por medio la seguridad de un grupo de gente selecta, entrenada para operar bajo la superficie del mar en una nave de muchos millones de dólares.

"La Ley de los Servicios Industriales de la Marina S.A., la cual establece que las actividades promovidas y desarrolladas por éste en materia de construcciones y reparaciones navales para la Marina son prioritarias, estratégicas y de preferente interés nacional".

Para el caso de los submarinos tipo "209" con que cuenta la Marina de Guerra del Perú, así como en otras marinas de países dentro de la región, el proceso del corte de casco resistente es considerado un trabajo de alta envergadura, no sólo por la fuerte inversión que demanda, sino por la complejidad de los procesos que conlleva su ejecución. Este trabajo es realizado con la finalidad de retirar de abordo equipos y sistemas que se ven imposibilitados de ser extraídos por las escotillas de un submarino, y, a menos que se cuente con una tapa de registro de suficiente tamaño y resistencia que permita su extracción, es imprescindible el corte transversal del casco resistente, como es el caso de los *monoblocks* de aluminio de las máquinas diesel, sistemas estos últimos que mecánicamente arrastran a un generador que tiene la función de cargar baterías de acuerdo con el requerimiento táctico operacional, y, por lo tanto, deben encontrarse en óptimo estado de operatividad.

Nuestro Arsenal Naval, consciente de la necesidad de alargar la vida útil de los seis submarinos tipo "209" con que cuenta la Fuerza Estratégica de la Comandancia del Teatro de Operaciones Marítimo, en su contribución a la Defensa y Seguridad Nacional, y en atención a la Ley de los Servicios Industriales de la Marina S.A., la cual establece que las actividades promovidas y desarrolladas por este en materia de construcciones y reparaciones navales para la Marina son prioritarias, estratégicas y de preferente interés nacional, adelantándose a los hechos, ha tomado la firme decisión de efectuar en el corto plazo, y en función a la asignación de recursos por parte del Estado, el corte del casco resistente.

Al respecto, los Servicios Industriales de la Marina S.A. cuentan con una larga trayectoria en este tipo de trabajos. Efectivamente, en el año 1968 logra desarrollar un proceso para la reparación del casco resistente en unidades submarinas tipo "Sierra", el cual consistió en el corte de un tramo de plancha del casco resistente de 300 mm por 1.200 mm, a fin de permitir el cambio de los

embragues neumáticos del sistema de propulsión, accesorios que por sus dimensiones no salían por las escotillas de acceso del buque.

Se rompía entonces un paradigma en el área de las reparaciones navales en el país; ya no era necesario más recurrir a un astillero extranjero para cortar una ventana de casco resistente y volver a soldarlo, lo que significó un considerable ahorro en el presupuesto asignado y, lo más importante, se rompía la dependencia tecnológica extranjera en este tipo de actividades. Sin embargo, un trabajo tan delicado de cierta complejidad para la época, ameritaba de un responsable y profesional planeamiento, para lo cual, valiéndose de información como los planos de construcción del buque e información complementaria de la Electric Boat Company, división de la General Dynamics, diseñadora y constructora de los Submarinos tipo "Sierra", se llevaron a cabo las siguientes actividades preparatorias importantes antes de desarrollar el proceso de corte:

a) Preparación en taller de un tramo de sección del casco a ser reparado en escala 1:1, usándose planchas de acero M1L-S-16113 grado "HTS" de espesor 5/8" y soldadura AWS E 8D18 – C3, iguales a las usadas en la construcción de estos submarinos.

b) Calificación de soldadores de acuerdo con las normas del NAV SHIPS de la Marina Americana.

c) Pruebas no destructivas a la unión soldada, como placas radiográficas, partículas magnéticas al término del proceso desarrollado en taller, con resultados satisfactorios.

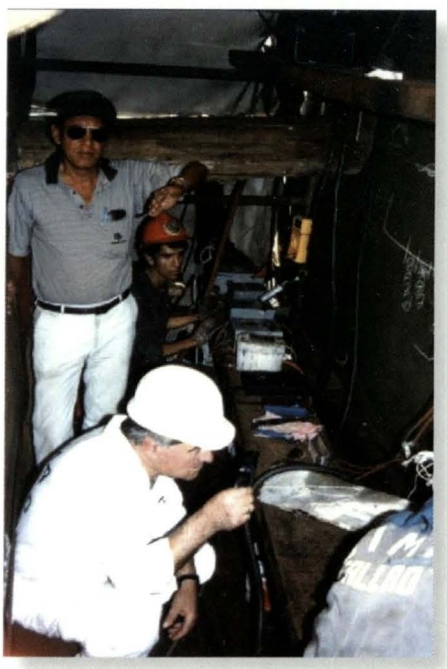
d) Prueba hidráulica a 273 PSI con resultados satisfactorios.

Una vez terminado el desarrollo y la calificación de este proceso, el SIMA quedó en condiciones de efectuar este tipo de trabajos en las unidades submarinas de construcción americana, con casco de plancha MIL-S-16113-Grado HTS, siendo la primera unidad a la que se le efectúo este tipo de trabajo el ex BAP "Angamos", en el año 1968, con el visto bueno y certificación de la entonces Dirección de Ingeniería Naval de la Marina de Guerra del Perú. En los años siguientes se le efectúo el mismo trabajo a otras tres unidades submarinas tipo "Sierra".

Con el transcurso de los años, ya con la experiencia adquirida, y considerados otros trabajos especiales propios de casa, tanto a los submarinos tipo "Sierra" como a los tipo "Guppi", se les efectuó progresivamente cambio de planchas y cuadernas del casco resistente, estructuras que en su momento presentaban



Proceso de soldadura de la plancha de casco cambiada.



Inspección de la soldadura por personal de "Germanischer Lloyd".

desgaste de material por efecto de la corrosión. Trabajos que en su oportunidad contaran con el visto bueno y la certificación de la Dirección de Ingeniería Naval. En relación con las prácticas de soldado de casco resistente de acero HY-80, actual componente estructural de los submarinos tipo 209, el SIMA-Callao, en el año 1998, bajo la supervisión de la prestigiosa sociedad clasificadora alemana "Germanisher Lloyd", se logró calificar a soldadores y al proceso mismo para el trabajo del soldado de planchas de este tipo de acero de 23 mm de espesor, así como de cuadernas de este mismo material, siendo el actual y rebautizado BAP "Angamos" (ex BAP "Casma") la primera unidad de este tipo a la cual se le sometió a un trabajo de cambio de plancha de casco resistente y reparación de cuaderna, mediante el corte de una ventana de 23 x 1.300 x 1.800 mm, habiéndose previamente efectuado pruebas no destructivas de control de calidad de acuerdo con la tabla VI del NAV SHIPS 250-634-5 de la Marina Americana (normalización de reparaciones y soldadura en planchas de acero de alta tensión).

Nuevamente entonces, nuestro Arsenal Naval lograba obtener una tecnología que antes era de conocimiento y práctica exclusiva de los grandes astilleros constructores de los países desarrollados y cuyo acceso era oneroso para los países en vías de desarrollo, como el caso del Perú y de otros países de la región que cuentan con este tipo de unidades "209", rompiéndose una vez más un paradigma que sólo con el profesionalismo, ingenio y entusiasmo del personal simista se logró obtener. Posteriormente, esta unidad submarina lograría con éxito efectuar la inmersión a máxima profundidad.

Este gran logro obtenido le significó a los Servicios Industriales de la Marina S.A., que otras marinas de la región vieran al astillero peruano como una interesante opción para efectuar este tipo de trabajos de reparaciones a sus unidades submarinas, no sólo por las relativas cortas distancias y el mejoramiento de tiempos, sino por el ahorro de recursos económicos que ello conlleva, y que genera un mejor aprovechamiento de los escasos recursos de los países en desarrollo con similares realidades a la nuestra, al ser la mano de obra latinoamericana más austera que la considerada en astilleros como el mercado europeo. Tal es el caso de la Armada de Colombia, que en el año 2000 solicitó los servicios de asesoramiento del SIMA para el cambio de planchas de casco resistente en sus dos submarinos tácticos, trabajos que fueron llevados a cabo con éxito en el astillero caribeño de "Cotecmar".

"Nuevamente entonces, nuestro Arsenal Naval lograba obtener una tecnología que antes era de conocimiento y práctica exclusiva de los grandes astilleros constructores de los países desarrollados".

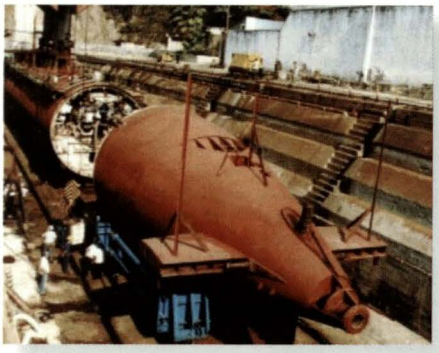
Posteriormente, en el año 2008, el SIMA-Callao vuelve a efectuar un trabajo similar al efectuado al BAP "Angamos". En este caso le tocó el turno al BAP "Chipana", realizándose un cambio de plancha de casco resistente de dimensiones 23 x 1.300 x 1.800 mm, con resultados favorables al someterse el casco a la prueba de inmersión a máxima profundidad operacional, sin novedad alguna. Este proceso, de igual forma estuvo certificado por la sociedad clasificadora "Germanisher Lloyd" de Alemania.

Hoy en la actualidad, habiendo traspasado la frontera del tiempo al encontrarnos iniciando ya la segunda década del siglo XXI, otros astilleros ubicados en países de la región sudamericana, convertidos en serios competidores de nuestros Servicios Industriales de la Marina S.A., que tomaron la sabia decisión de aventurarse en lograr la independencia tecnológica con el prescindible apoyo político de sus gobiernos, e impulsados por la noble visión de mantener en vigencia una marina disuasiva, ya han llevado a cabo trabajos de mantenimiento de media vida de submarinos, ejecutando con éxito el trabajo del corte de casco resistente.

En este sentido, podemos mencionar los siguientes astilleros: Arsenal de la Marina de Río de Janeiro, en Brasil, ya efectuó la reparación de media vida



Casco de submarino tipo 209 "Timbira" en proceso de separación.



Corte de casco efectuado en dique seco del Arsenal de Marina de Río de Janeiro "AMRJ".

en la mayoría de los submarinos de la Armada Brasileña y realizó en el año 2000 el corte de casco resistente de un submarino de la Armada Argentina, el ARA "Santa Cruz"; astillero argentino "Almirante Storni" (ex "Domeq García"), que fuera el pionero en aplicar la tecnología del corte de casco resistente en forma transversal en la región, realizó el corte de casco resistente del ARA "Salta" en el año 1989, culminando el soldado del mismo al cabo de cinco años, por razones de presupuesto. Posteriormente lo hizo con el ARA "San Juan" (tipo "TR-1700") en el año 2009, con un tiempo programado de 760 días, conformando este astillero con su vecino, el astillero "Tandanor" con quien trabaja en forma conjunta y comparten el mismo predio, el gran Complejo Industrial Naval Argentino (CINAR), habiéndole significado el realizar estos trabajos de envergadura, verificar las capacidades alcanzadas; el astillero chileno "Asmar" viene efectuando desde el año 2008 en sus instalaciones el mantenimiento de media vida del submarino ecuatoriano "Shiry", habiendo contado con el asesoramiento técnico de la empresa francesa DCNS para el proceso del corte de casco resistente; finalmente el astillero venezolano "Dianca", ubicado en la ciudad de Puerto Bolívar, lugar donde se sitúa la base de la flotilla de submarinos, viene realizando con el asesoramiento del astillero alemán "HDW" el trabajo de mantenimiento del submarino "Caribe", habiendo efectuado con éxito el corte del casco resistente, estimando se culminen estos trabajos durante el transcurso del año 2012.

Es en este universo de las construcciones y las reparaciones navales, que van quedando todavía rezagados en este tipo de reparaciones mayores, astilleros importantes de países en la región como "Cotecmar" (Colombia), "Astinave" (Ecuador) y el SIMA-Perú S.A., este último con la ventaja competitiva de haber ya realizado trabajos de corte y soldadura en planchas de casco resistente, con resultados favorables, quedando pendiente dar el siguiente gran salto de lo que

significa realizar el corte del casco resistente de una unidad submarina, reto importante que, como hemos visto, ha venido afrontando a lo largo de la historia nuestro Arsenal Naval con éxitos fehacientemente comprobados, lo cual privilegiará la mano de obra local y desarrollará lo que puede hacerse en casa.

Dentro de este contexto de hechos, los Servicios Industriales de la Marina S.A., ya vienen preparándose para afrontar y vencer un paradigma más, el llamado "Proyecto de Corte de Casco Resistente de Unidades Submarinas", para lo cual la Superintendencia de la Marina de Guerra del Perú del SIMA-Callao, actual órgano operativo encargado del planeamiento y la ejecución de las reparaciones de nuestras unidades navales, ha definido el ambicioso proyecto en dos etapas bien marcadas: una primera etapa denominada "Demostración de las Capacidades Instaladas", ejecutada y culminada con resultados favorables el 19 de mayo del presente año, con la demostración del varado de una unidad submarina en las instalaciones del SIMA-Chimbote, astillero cuya "gran fortaleza" reside en su sistema sincroelevador, el cual permite levantar fuera del agua a embarcaciones y unidades navales de hasta 1.500 TM, y transferir mediante un sistema de vías dispuestas en forma longitudinal y transversal a uno de los tantos parqueaderos ubicados en el patio de reparaciones, permitiéndole reparar muchas naves al mismo tiempo, sin la necesidad de mantener cautivo un dique flotante por largo tiempo.

"Los Servicios Industriales de la Marina S.A., ya vienen preparándose para afrontar y vencer un paradigma más, el llamado "Proyecto de Corte de Casco Resistente de Unidades Submarinas".

Este hecho trascendental le fue otorgado por la Marina de Guerra al BAP "Arica", constituyéndose en un hito histórico para el Puerto de Chimbote, toda vez que, ante el asombro de los cientos de trabajadores y ante la mirada perpleja de pescadores, armadores y ciudadanos aledaños, vieron por primera vez ingresar a la imponente plataforma submarina al patio de reparaciones del referido astillero, convirtiéndolo ahora en un astillero más de valor estratégico para la Defensa Nacional.

El submarino permaneció en el astillero chimbotano del 19 al 23 de mayo, en que nuevamente fue desvarado para su retorno al puerto del Callao. Durante

su estadía en el patio de reparaciones se encontró sometido a trabajos de carena simple, como lavado del casco a alta presión, trabajos de calderería menor y soldadura, como fueron la colocación de algunos injertos en la pala del timón y en los planos de popa, aplicándose finalmente un plan de pintado con material base, *antifouling* y negro mate.

La segunda etapa en este ambicioso y ansiado proyecto, que significará la ampliación de la vida útil de las unidades submarinas, ha sido definida propiamente como el "Corte y Soldado de Casco Resistente", etapa que permanece pendiente y cuya ejecución y continuidad dependerá exclusivamente del nivel de apoyo político que el Gobierno de turno le otorgue, pues ello significará un desembolso económico del Estado de varios millones de soles, y por más que este haya sido considerado como un objetivo institucional, si el recurso económico y financiero no es definido, quedará sólo en vitrina.

Dentro de este esquema, le espera, pues, al SIMA, un importante e histórico reto que deberá nuevamente afrontar. El trabajo que ya empezó será arduo y la ejecución de esta segunda fase más compleja y de mucho mayor tiempo que la anterior, pero es ineludible que el mantenimiento de media vida de nuestras unidades submarinas debe hacerse en el corto plazo. El alma de seis poderosos cetáceos lo reclaman por cuestión de supervivencia y la Marina de Guerra del Perú y su Arsenal Naval estarán a la altura de las circunstancias para, llegado el momento, llevarlo a cabo.



El submarinista y el estrés en combate



Teniente Primero
GABRIEL DONAYRE MONTESINOS

Basado en un viaje de 2,456 horas en inmersión



El estrés en combate es la respuesta psicológica natural ante las circunstancias de la vida en una zona de combate. El Ejército Norteamericano define el estrés en combate como los complejos y constantes cambios que sufre el soldado como resultado de los factores que generan estrés, mientras realiza una misión vinculada al combate. Los factores físicos, mentales y espirituales interactúan de manera compleja, afectando a los combatientes no sólo durante el conflicto, sino también posteriormente (estrés post-combate)[1].

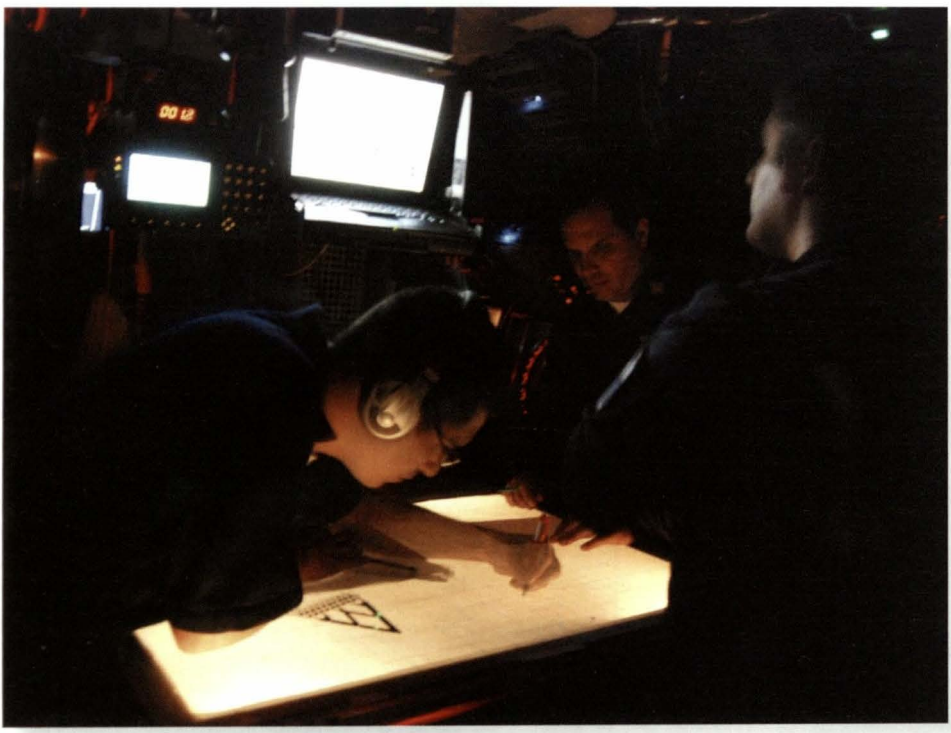
Si bien no he experimentado un combate real, la oportunidad de haber participado en dos desplazamientos operacionales SUBDIEX[2], me permitieron observar y analizar más profundamente los cambios generados en el ser humano, al ser sometido a una situación de estrés constante y por periodos prolongados. Del mismo modo, comprobé cómo nuestro organismo genera mecanismos de defensa, desapercibidos por nosotros mismos.

Resulta un poco complicado intentar una presentación objetiva del tema, ya que un análisis de este tipo exige cierto distanciamiento científico. Pero, ¿se puede tener a bordo de un submarino ese distanciamiento necesario? Sólo los que son ajenos al caso pueden garantizarlo, pero es mucha su lejanía para

que lo que puedan decir sea realmente válido. Únicamente el que está dentro sabe lo que pasa, aunque mis juicios tal vez no sean del todo objetivos y mis estimaciones sean quizá desproporcionadas al faltarme ese distanciamiento.

Les hablaré rápidamente en qué consiste este desplazamiento operacional, con el fin de llevarlos al escenario de observación. El submarino peruano zarpa del puerto del Callao y navega sumergido aproximadamente treinta días; llega al primer puerto dentro de una base naval norteamericana, descansa por un periodo no mayor a cinco días y se hace a la mar para enfrentar a los diferentes grupos de ataque del país visitado. El juego, "golpear sin ser visto y de ser así, no ser atrapado".

La flota norteamericana forzará nuestro encuentro, hostigándonos constantemente con el batido de sus hélices por encima de nosotros y rebotando sus pines activos en nuestro casco. Sus sonoboyas serán lanzadas, como caramelos, al mar, los medios no son un inconveniente, pues cuentan con una logística impresionante.



Una rutina de trabajo exigente.

Nuestro único escudo, contar con hombres fuertes de mente, que puedan cumplir disciplinadamente con la doctrina de submarinos.

Los factores del estrés físico y mental en el submarinista

Las condiciones ambientales y psicológicas determinan la naturaleza e intensidad de los factores que generan el estrés físico en combate. El submarino, como ámbito laboral, reúne ciertos factores que generan estrés físico en el ser humano (ver cuadro 1). Lo difícil de la adaptación a la vida a bordo de un submarino se relaciona con la comodidad y el espacio. Los compartimentos, mucho más chicos que en cualquier buque, no dan lugar a la intimidad. En un espacio reducido uno duerme, se asea, come, combate y hace guardias durante los días, semanas o meses que dure la misión.



Vida a bordo.

AMBIENTALES	PSICOLÓGICOS
Calor, frío y humedad.	Incomodidad.
Vibraciones y ruido.	Deshidratación.
Espacio reducido.	Fatiga mental.
Agua restringida.	Higiene deficiente.
Hipoxia (oxígeno insuficiente), humo.	Ausencia de intimidad.
Luz brillante (artificial) y oscuridad.	Necesidad de ejercicio aeróbico.
Aislamiento del mundo exterior.	Privación del sueño.

Un camarote amplio, un baño más cómodo y accesible, tomar una ducha en cualquier momento, una caminata por la cubierta, aire puro, sol y el horizonte son cosas que perdemos por formar parte de la naturaleza del submarino. Pagamos el precio de ser invisibles.

Asimismo, la rutina de trabajo es exigente en cuanto a los tiempos. Cuando el submarino navega, se trabaja en 4 x 6 permanente, es decir cuatro horas de guardia por seis de descanso; el día y la noche ya no cumplen un rol.

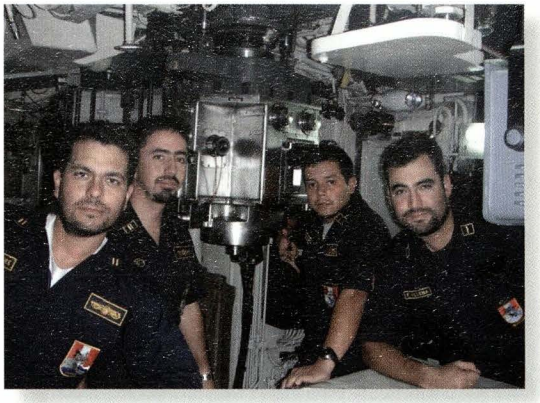
Buscando reconocer los factores que generan el estrés mental en el submarinista (ver cuadro 2) y cómo los afronta, observé al personal durante estos meses de navegación, investigando y comprobando así que a la conducta usual de cada ser humano se le suman aptitudes que permiten minimizar este problema.

Cuadro 2: Factores que generan estrés mental a bordo de un submarino

COGNITIVOS	EMOCIONALES
Pérdida de comunicación con el exterior.	Factores de riesgo durante el combate, que generan sensaciones de temor y ansiedad.
Incertidumbre.	Motivos conflictivos (preocupaciones familiares, sentimientos interpersonales, conflictos internos).
Tiempos de espera.	Insatisfacción con el trabajo, que genera irritabilidad, ira y enojo.
Presión psicológica.	Aburrimiento, que genera desaliento y desmotivación.
	Escepticismo en las decisiones del Comando, que genera pesimismo y desesperanza.
	Preocupación por el futuro que genera depresión.

El estrés de combate puede atenuarse

Sería poco realista, y tendría poca credibilidad afirmar que el personal submarinista no debe reunir ciertas aptitudes propias que le permitan minimizar estos efectos y, por el contrario, sobrellevarlos con naturalidad. Es por ello que existe un examen de selección.



Equipo humano en inmersión.

Como mencioné anteriormente, a la conducta usual de cada individuo se le suman otras aptitudes desde el momento en que nos hacemos a la mar. El espacio reducido, hace que tengamos que tener *predisposición* para la convivencia continua. La *tolerancia* con los problemas que ocurren es fundamental, así como mantener la *calma*. La camaradería es indispensable.

"El submarino no es sólo ese tubo de acero que se sumerge a más de 200 metros; es también la gente que lo tripula, los lazos de camaradería y los vínculos profesionales que entablan a esas profundidades. Bajo el agua, a profundidad de periscopio o en el puente, los tripulantes son un todo; cada pequeña acción de cada uno repercute en el funcionamiento eficiente de todo".

La *comunicación* efectiva reduce la ansiedad, alimentada por la incertidumbre. Los puestos de combate pueden librar largos períodos, haciendo que los minutos parezcan horas. Siempre que sea posible, los líderes eficaces deben comunicar a sus subordinados toda la información relevante disponible. Los líderes que no lo hacen, crean un estrés mental innecesario, agregando así más confusión y comprometiendo la efectividad de la unidad para combatir.

El poder de la *distracción* permite sobrellevar los tiempos de espera y detener esa airada de pensamientos inquietantes. El personal submarinista se refugia en el descanso, en las películas, en la lectura, en juegos y en sus conversaciones. Aquí se experimenta la relatividad en su más gráfica expresión, pues el aburrimiento hace los días interminables, hacer algo placentero nos da la sensación de que el tiempo vuela. Como dijo Nietzche: "Quien tiene un porqué para vivir, encontrará casi siempre el cómo".

El *sentido del humor*, en su peculiar expresión, es otra de las armas con las que el alma lucha por su supervivencia. Es bien sabido que, en la existencia humana, el humor puede proporcionar el distanciamiento necesario para sobreponerse a cualquier situación[3]. Las historias divertidas de algún tripulante, los chistes, las ocurrencias y las anécdotas forman el ambiente en la cámara y la estación de trimado. Los intentos por desarrollar el sentido del humor y ver las cosas bajo una luz humorística, son una especie de truco que se aprende mientras dominas el arte de vivir a bordo.

En efecto, reduce la irritabilidad, que no es sino otro mecanismo de defensa ante la incomodidad y falta de sueño. El descanso se ve interrumpido por guardias e incesantes puestos de combate. En un submarino no se navega, se patrulla.

Por resultados finales entendemos lo que debe ser invisible a nuestros mismos ojos: el estrés, en general, *puede* mantenerse bajo nuestro control; todo depende de nuestras decisiones, no de sus condiciones. Pienso, además, que un análisis más profundo sobre este tema, podría dar pie a futuras técnicas de lucha anti estrés, que es la enfermedad del siglo XXI.

"Por resultados finales entendemos lo que debe ser invisible a nuestros mismos ojos: el estrés, en general, *puede* mantenerse bajo nuestro control; todo depende de nuestras decisiones, no de sus condiciones".

Bibliografía

1 Brian M. Kimball, Capellán USN: Revista "Proceedings". Sept./2007

2 SUBDIEX (Submarine Diesel Exercise), Desplazamiento operacional conjunto, realizado anualmente entre la fuerza de submarinos peruana y la flota naval estadounidense, cuyo periodo de duración es de seis meses.

3 Frankl, Viktor: "Un hombre en busca de sentido". Barcelona: Editorial Herder, 1991. p.51.

Museo Naval del Perú

Fuente de cultura para nuevas generaciones







Reseña sobre la vida del creador del Himno de la Marina de Guerra del Perú, un marino emblemático



Teniente Segundo (R)
RAFAEL QUIRÓS QUIÑONES

Las diversas tradiciones navales se han ido originando y luego conservando a través de la historia de la Marina de Guerra del Perú, transmitiéndose de generación en generación, con el fin de motivar a sus integrantes a tenerlas presentes en su accionar, mientras se desempeñan al servicio de nuestra querida Institución.

Muchas de estas tradiciones navales, conjuntamente con los actos de heroísmo, que forman parte de nuestra Historia Naval, han sido y siguen siendo evocados a través del tiempo mediante la entonación de marchas e himnos navales, así como de melodías de carácter popular, creadas con contenidos que hacen referencia al quehacer de las actividades de las Fuerzas Navales y dependencias, con la finalidad de fomentar el espíritu de cuerpo, la camaradería entre sus integrantes y el amor por nuestra Institución.

Existieron algunos marinos, compositores y escritores, que contribuyeron a la creación de dichas marchas y canciones militares; entre ellos destaca el finado Capitán de Navío Francisco Quirós Tafur, más conocido en nuestro medio como Pancho Quirós, figura emblemática dentro del ámbito naval, donde se ganó el aprecio por su profesionalismo, creatividad y extraordinario don de gente.

Aspectos de su vida personal y familiar

Pancho Quirós nació el 15 de abril de 1920 en el Callao. Su padre, Carlos Quirós Alzamora, destacado abogado, conformó en un primer matrimonio una familia con tres niños: Hortensia, Olga y Fernando; luego enviudó y contrajo segundas nupcias con Marciala Tafur Llerena, con la cual tuvo como hijos, además de Pancho, a Carlos y a Virginia.

Pancho Quirós vivió su infancia y adolescencia en el Callao. Su instrucción primaria y secundaria la realizó, entre los 6 y 14 años de edad, en el Colegio San José, de los Hermanos Maristas. En esta etapa de su vida mostró mucho interés por el deporte, habiendo ganado, entre los 10 y12 años de edad, varios campeonatos de tenis organizados por el Club de Tiro de Bellavista, que eran de gran importancia a nivel del Callao en esa época.

"Desde su niñez, Pancho Quirós sintió una intensa atracción por el mar y los buques; motivo por el cual no dudó en escoger la carrera de Marino como profesión, ingresando en el año 1935 a la Escuela Naval del Perú".

También, en esta etapa de su vida, empezó a dar forma a sus aptitudes innatas para la escritura y la música. Tuvieron gran influencia en ello su madre, muy aficionada a la poesía y al canto, y su tía Rosa Quirós, hermana de su padre, quien ejecutaba el piano con gran talento. Se cuenta que su madre recitaba poesías con tal emoción que arrancaba lágrimas al auditorio.

Si bien la infancia y adolescencia de Pancho Quirós fue en términos generales muy feliz, tuvo que afrontar a la edad de 12 años el fallecimiento de su hermano Carlos (un año mayor que él), quien sufrió un grave accidente mientras patinaba. La superación de este episodio, de mucha trascendencia para él, contribuyó a moldear su carácter, haciéndolo madurar más tempranamente como persona.

Se cuenta que, desde su niñez, Pancho Quirós sintió una intensa atracción por el mar y los buques; motivo por el cual no dudó en escoger la carrera de Marino como profesión, ingresando en el año 1935 a la Escuela Naval del Perú. Posteriormente, el 15 de abril de 1945, cuando tenía el grado de Teniente Se-

gundo, se casó con Mercedes Quiñones Flores Aráoz, en la Iglesia de la Inmaculada, en Lima.

Con Mercedes Quiñones tuvo dos hijos: Francisco y Rafael (autor del presente Artículo), de profesiones Ingeniero Agrónomo y Marino, respectivamente. Por la descendencia de Francisco, quien reside en Costa Rica con su familia, Pancho Quirós cuenta con cinco nietos y cinco bisnietos; en tanto, por la de Rafael, cuenta con dos nietos y cuatro bisnietos. Antes de su fallecimiento, ocurrido cuando era relativamente joven, sólo tuvo oportunidad de conocer a tres de sus nietos: Alejandro y Ana Luisa del lado de Francisco, y Patricia del lado de Rafael.



En cotidiana vida familiar.

Como un reflejo del gran cariño que sentía por su familia, acostumbraba a dedicar a sus integrantes escritos en verso con un cierto contenido de humor. Como ejemplo de ello, a continuación se muestra un extracto del escrito titulado "Ya sabe", que dedicó a su nieto mayor Alejandro, de seis meses de edad:

A ver si continuamos, les parece,

hablando de Alejandro, quien merece,

posar para TV cuando amanece,

chupando biberón en bebe crece.

Les juro por los ángeles del cielo,

que cuando sea grande y tome vuelo,

Alejo ha de causar más de un revuelo,

con la pepa que ha heredado del abuelo.



Pancho Quirós, en imagen paternal.

A su esposa Mercedes le dedicó algunos de sus principales valses, entre los que destacan "El Buquecito", compuesto en 1942 en la época de enamorados, "Eso que crees", compuesto alrededor de 1964 para relatar situaciones propias de una pareja en matrimonio, y "Veinte Años", compuesto en 1965 con ocasión de cumplir 20 años de casados.

Según palabras de su hermana Virginia, Pancho Quirós fue siempre un excelente hijo, hermano, padre y amigo; era inteligente, afectuoso, comprensivo y servicial; se desvivía por los demás, a tal punto que no podía ver sufrir a nadie; tenía mucha facilidad para componer versos, y era poseedor de una vena humorística fina, rica y oportuna.

Pancho Quirós falleció en la madrugada del 20 de abril de 1975, en el Centro Médico Naval, víctima de un infarto cardiaco, encontrándose sus restos actualmente en el Cementerio Baquíjano, del Callao.

Aspectos de su vida como Cadete Naval

Pancho Quirós ingresó a la Escuela Naval del Perú en abril de 1935, integrando la primera promoción de aspirantes a Cadetes Navales, a quienes por las características especiales de su uniforme se les denominaba "pingüinos".

En su paso por la Escuela Naval ocupó a nivel de estudios los primeros puestos de su promoción. En el ámbito del deporte desarrolló actividades tendientes a levantar y mantener en alto la moral de los cadetes en las competencias deportivas, entre las que destacaron la creación y edición del periódico informal "La sexta Columna", así como la composición de diversas rimas y canciones deportivas. Como una muestra de estas últimas, a continuación se presenta un canto deportivo titulado "Capote":

Cero se llama capote,
capote le vamos a dar,
a todo el que se meta
con nuestra Escuela Naval.

La Escuela siempre ronca
con todo el que se mete,
y juega como un gato
con su mísero ratón.

Cero se llama capote,
capote le vamos a dar,
a aviadores, policías
y a la Escuela Militar.

En determinada ocasión, en una de las competencias deportivas entre los Cadetes de las Fuerzas Armadas y la Policía, los del Ejército hicieron causa común con los de la Aviación para darse ánimo de derrotar a los de la Marina, quienes, al igual que los de la Policía, no conformaron alianza alguna. Ante tal situación, y con el fin de alentar a los Cadetes Navales, Pancho Quirós escribió y difundió las rimas siguientes:

Los marinos son de oro,
los policías de plata,
los milicos son de cobre,
los aviadores de hojalata.

Los de cobre y hojalata
forman juntos una alianza,
más los del oro
no necesitan de la plata.

Asimismo, durante su paso por la Escuela Naval, y en los ámbitos cultural y artístico, Pancho Quirós produjo diversos *sketchs* y obras de teatro escritas en verso, que fueron representadas por los Cadetes en las tradicionales veladas, habiendo sido también colaborador y finalmente Director de la Revista "Orto" en el año 1941. De esta manera, Pancho Quirós puso de manifiesto tempranamente su gran talento y especiales dotes como compositor y escritor.



Con los amigos de siempre.

Aspectos de su vida como Oficial de Marina

En diciembre de 1941 se graduó como Alférez de Fragata, habiendo sido destacado al breve tiempo, en mayo de 1942, al BAP "R-1", donde inició su trayectoria como submarinista, la que constituyó el eje central de su carrera como Oficial de Marina. Mostrando el gran amor que llegó a sentir por el arma submarina, Pancho Quirós, en su artículo titulado "Mis dieciocho años en Submarinos", recuerda su primer día a bordo del referido submarino de la manera siguiente:

"De la biblioteca del camarote de Oficiales extraje un impresionante cuaderno de notas confeccionado por un Oficial mientras cursó la Escuela de Submarinos. Lo primero que leí fue: *el submarino es un tubo de acero en forma de cigarro puro.* Miré por todas partes y me pareció apropiada la definición; pero si la hubiera leído dieciocho años después, el día que dejé mi último comando, qué poco me hubiera parecido. Le hubiera agregado: *y que en su interior encierra un alma maravillosa, formada por un puñado de hombres que se llama la dotación, todos diferentes, pero más hermanos que los de padre y madre, más unidos que el marisco a la roca, más alertas y ágiles que la tonina, más compenetrados con su buque que el óxido mismo de su casco, al que quieren más que a la mujer de sus sueños [...]".*

"Los conocimientos básicos en la especialidad de submarinos los adquirió en los años 1943 y 1944, como alumno de la antigua Escuela de Submarinos de nuestra Marina; asimismo, en 1949 ganó una beca para seguir el curso de submarinos en Estados Unidos (New London y Key West)".

Los conocimientos básicos en la especialidad de submarinos los adquirió en los años 1943 y 1944, como alumno de la antigua Escuela de Submarinos de nuestra Marina; asimismo, en 1949 ganó una beca para seguir el curso de submarinos en Estados Unidos (New London y Key West).

En su trayectoria como submarinista integró las dotaciones de los submarinos "R-1", "R-3" y "R-4", fue instructor de la Escuela de Submarinos, Jefe de la Estación de Submarinos, Jefe de la Estación de Torpedos, y Comandante de los

submarinos "R-2", "R-3" y "2 de Mayo". Entre los años 1968 y 1970 desempeñó el máximo cargo en su especialidad, esto es, el de Comandante de la Flotilla de Submarinos.



En retrato familiar.

En lo referente a áreas de nuestra Marina distintas al ámbito de submarinos, Pancho Quirós desempeñó diversas tareas e importantes cargos, debiendo destacarse los siguientes: Comandante de la Base Fluvial del Nanay (Santa Clotilde), Edecán del Presidente de la Cámara de Diputados, Instructor de la Escuela Naval del Perú y de la Escuela Superior de la Policía de Investigaciones del Perú, Jefe de la Oficina de Relaciones Públicas de la Marina (de la cual fue su organizador y fundador), Sub-Director del Centro de Entrenamiento Naval, Comandante Superior de la Zona Naval Sur y Capitán de Puerto de Mollendo, y Jefe del Servicio de Bienestar de la Marina. En los años 1970 y 1971 se desempeñó como Jefe Militar del Centro Médico Naval.

Al igual que en su época de Cadete Naval, y en armonía con sus aptitudes innatas, como Oficial de Marina desarrolló diversas actividades culturales y literarias. A este respecto, colaboró con la Revista de Marina, dirigió el Boletín "Avante" del Centro Naval del Perú, dirigió el "Monitor" (órgano del entonces Ministerio de Marina), y formó parte de la Primera Comisión para escribir la Historia Marítima del Perú.

Merece destacarse también su participación, en varias oportunidades, en la preparación y narración de los discursos para los desfiles de las Fuerzas Navales en Fiestas Patrias, algunos de los cuales elaboró íntegramente en verso. A continuación se muestra un pequeño extracto del discurso narrado el 29 de julio de 1960:

Y... ¡allí viene la Marina!...

cuando viene la Marina, desde el paso con que rompe su partida,

siento el golpe de su marcha en sincronismo

con la marcha de mi vida...

Que no importe quien al frente de sus fuerzas se aproxime,

simplemente es un Marino, un cumplido ciudadano,

que con aires de la brisa del océano, marcha altivo,

porque sabe que atrás viene una entera tradición...

De otro lado, se atribuye a Pancho Quirós la creación de una serie de expresiones que han llegado a tener mucha popularidad en la Marina, entre las que cabe resaltar:

- "El que no va al Centro es un excéntrico" (referido al Centro Naval del Perú).
- "Una vez submarinista siempre submarinista" (dicho muy común entre los submarinistas).
- "En el fondo, los submarinistas son todos buenos".

Pancho Quirós pasó a la situación de retiro de la Marina, a su solicitud, en enero de 1971, con el grado de Capitán de Navío, cuando se desempeñaba como Jefe Militar del Centro Médico Naval.

Aspectos de su vida artística

En el ámbito artístico, Pancho Quirós destacó por la creación de un gran número de temas musicales; estimándose su producción en alrededor de 80 composiciones, constituidas por marchas, valses, polkas, marineras y otras.

Muchas de dichas composiciones fueron dedicadas a la Marina, entre las que cabe destacar las siguientes:

- "Los Submarinistas", polka que compuso en abril de 1944, cuando era Oficial de la dotación del BAP "R-4". Esta polka ha llegado a constituirse en un verdadero "himno" para los Submarinistas.
- "Santa Clotilde", vals que creó en octubre de 1955, con ocasión de la inauguración de la Base Fluvial del Nanay, de la cual era Comandante. Este extraordinario vals describe poéticamente el colorido y belleza del lugar donde se encontraba la Base, a orillas del Río Nanay.
- "El Lobo", marinera que compuso en 1959, cuando era Comandante del BAP "Dos de Mayo" (ex "Lobo"), como un recuerdo de su Comando más grato.

- "Infante de Marina", marcha que creó en 1962, y que resultó ganadora del concurso para el Himno de la Infantería de Marina, efectuado en agosto de dicho año.

Estando en situación de retiro, en octubre del año 1973, Pancho Quirós compuso el himno titulado "Gloriosa Marina Peruana", el cual fue posteriormente, en marzo de 1974, declarado como Himno Oficial de la Marina de Guerra del Perú. Dada su importancia, más adelante se trata el tema relacionado con el origen y creación de esta hermosa composición, la cual constituye un símbolo oficial para la Marina.

Otros de los temas musicales creados por Pancho Quirós han pasado a formar parte del patrimonio de nuestra música criolla, por la popularidad adquirida en nuestro país. En su mayor parte son canciones escritas en la primera mitad de la década del sesenta, periodo en el que desarrolló su mayor despliegue como compositor. Entre ellas, cabe mencionar las siguientes:

- "Bodas de Plata", vals clasificado finalista en el Primer Festival Cristal de la Canción Criolla, en agosto de 1960, el cual dedicó a sus amigos, los esposos Carbonel Quiñones, con ocasión de su aniversario.
- "El Zambo Cucalón", vals que alrededor de 1961 dedicó a su amigo Marcos Añazgo, propietario de la peña "La Chiquita", situada en la calle Junín (Lima), donde solía concurrir.
- "Mi Arbolito", vals muy melodioso que compuso en marzo de 1962, inspirado en el árbol de chirimoyo que existía en el jardín de su casa en Benavides (San Antonio).
- "Vamos Boys", polka que, conjuntamente con la polka "Nostalgia Chalaca" de Manuel Raygada, constituye un "himno" para los "Chalacos", y que dedicó alrededor de mediados de la década del sesenta al Sport Boys, equipo del cual era hincha apasionado.
- "Bandida", vals que por sus originales variaciones armónicas logró el segundo premio (antara de plata) en el Primer Festival de la Canción Peruana, en julio de 1971. Hay que resaltar que dicho Festival se caracterizó por una competencia muy difícil, dado que estuvieron como finalistas, además de Pancho Quirós, destacados compositores peruanos, tales como Juan Gonzalo Rose (primer premio), Carlos Hayre, María Luisa Lozano, Lorenzo Humberto Sotomayor, Alicia Maguiña, José Escajadillo y Serafina Quinteras.

Merece mención aparte el vals "Caricia", el que, en opinión de destacados músicos, tanto profesionales como aficionados, constituye una de las más bellas composiciones de Pancho Quirós; pues además de su letra poética, su línea melódica está estructurada sobre muy ricos pasajes armónicos que le confieren un alto valor musical.

Pancho Quirós dedicó el vals "Caricia" a su amiga Luzmi Dibós de Miranda. El vals data de marzo de 1961. Pancho solía contar que en diversas oportunidades le había prometido a Luzmi dedicarle una composición; promesa que, por diversas circunstancias, se demoró en atenderla. Por ello la letra del vals empieza diciendo: "Mi guitarra te tenía prometido dedicarte cariñosa una canción [...] y después de tanto tiempo transcurrido, ha cumplido su intención".

El vals "Caricia" ha sido grabado por connotados artistas, entre los que destacan: Rubén Flórez (padre del tenor Juan Diego Flórez), Jorge Madueño, Humberto Pimentel, Gianmarco Zignago, Olga Milla, "Los Troveros Criollos", y los hermanos Julio y Máximo Dávila.

A principios de la década del setenta, el Ejército del Perú convocó a un concurso nacional, a fin de establecer un himno que identificara a dicha Institución. Pancho Quirós decidió presentarse a dicho concurso, con seudónimo como correspondía, para lo cual compuso el himno titulado "Ejército Peruano". Sin embargo, a pesar de tratarse de una hermosa creación tanto en música como en letra, que llegó a ser muy apreciada, el concurso fue declarado finalmente desierto, estableciendo el Ejército su himno mediante encargo directo a otro músico. A continuación se presentan dos de los versos correspondientes a la mencionada composición:

Ejército Peruano en paz eres crisol
donde los ciudadanos se forman con honor
pero si la metralla apunta a tu nación
al toque de batalla eres acción.

En Arica Bolognesi dio el ejemplo
y en el templo de los héroes está
junto a otros que cual Rázuri supieron
darse enteros por salvar la libertad.

Aspectos sobre el origen y creación del Himno de la Marina de Guerra

En el año 1971, cuando Pancho Quirós pasó a la situación de retiro, aún la Marina de Guerra del Perú no contaba con un himno propio representativo, que expresara de manera concisa su historia y sus tradiciones navales. En aquella época se suplía dicho vacío entonándose ciertos himnos navales que no representaban a la Marina de Guerra en su integridad.

Ante esta realidad, en el año 1973, el finado Vicealmirante Luis Ernesto Vargas Caballero, entonces Ministro y Comandante General de la Marina, decidió establecer un himno para la Marina de Guerra, para lo cual, alrededor de setiembre de dicho año, encargó a Pancho Quirós el desarrollo de tan importante composición, en razón de sus reconocidos dotes y talento como compositor musical y escritor.

Pancho Quirós cumplió con el encargo señalado en tiempo récord, entregando el 8 de octubre de dicho año la composición del himno, a la cual tituló "Gloriosa Marina Peruana". La composición fue presentada al Señor Ministro en un documento mecanografiado suscrito afectuosamente, en el cual el autor señala textualmente: "palabra cumplida".

Desde su entrega, el himno mencionado fue motivo de elogios en el medio naval, tanto por la belleza de su música, como por el contenido de su letra, que expresa de manera sintética, elocuente y precisa, nuestra Historia Naval, evocando las tradiciones y actos de heroísmo involucrados en la misma.

Luego de un periodo requerido para el aprendizaje, ensayos y eventuales grabaciones, por parte de los músicos y coros relacionados al ámbito naval; mediante Resolución Ministerial Nº 0405-74-MA/CG del 22 de marzo de 1974, la composición titulada "Gloriosa Marina Peruana" fue declarada como Himno Oficial de la Marina de Guerra del Perú. En dicha Resolución se agradece al autor, Pancho Quirós, por su excelente composición, y se le felicita por relievar constantemente las tradiciones navales.

El Himno Oficial de la Marina fue estrenado el 15 de abril de 1974, día del onomástico del autor, en una ceremonia realizada en la Escuela Naval del Perú, presidida por el entonces Ministro y Comandante General de la Marina, Vicealmirante Luis Ernesto Vargas Caballero, a la cual asistieron representantes de todos los buques y dependencias de la Marina, así como el Batallón de Cadetes Navales.

En la referida ceremonia se dio lectura a la Resolución Ministerial aludida, entregándosele al autor, en reconocimiento por su valioso aporte, un Plato Recordatorio que contiene grabada la letra del Himno Oficial. (Foto 5)

Es importante dar a conocer que, previamente a la existencia de la letra del Himno Oficial de la Marina, que fue tomada exactamente del documento mecanografiado antes señalado, Pancho Quirós escribió, de su puño y letra, un borrador del himno, el cual se encuentra contenido en el que fue su cuaderno de trabajo de composiciones musicales.

En dicho borrador se aprecian las dos estrofas del himno prácticamente concluidas y muy bien logradas, cuyo contenido, con ligeras diferencias, es bastante similar a las correspondientes estrofas del Himno Oficial. En el caso del coro, este se encuentra en una versión transitoria, muy rudimentaria, la misma que, con mucho acierto, fue sustituida luego, en su totalidad, por el autor.

A continuación se presentan las dos estrofas del borrador del himno, por considerarse que al haber sido escritas, de puño y letra, por Pancho Quirós, son una expresión bastante genuina del sentido gramatical que quiso expresar el autor.

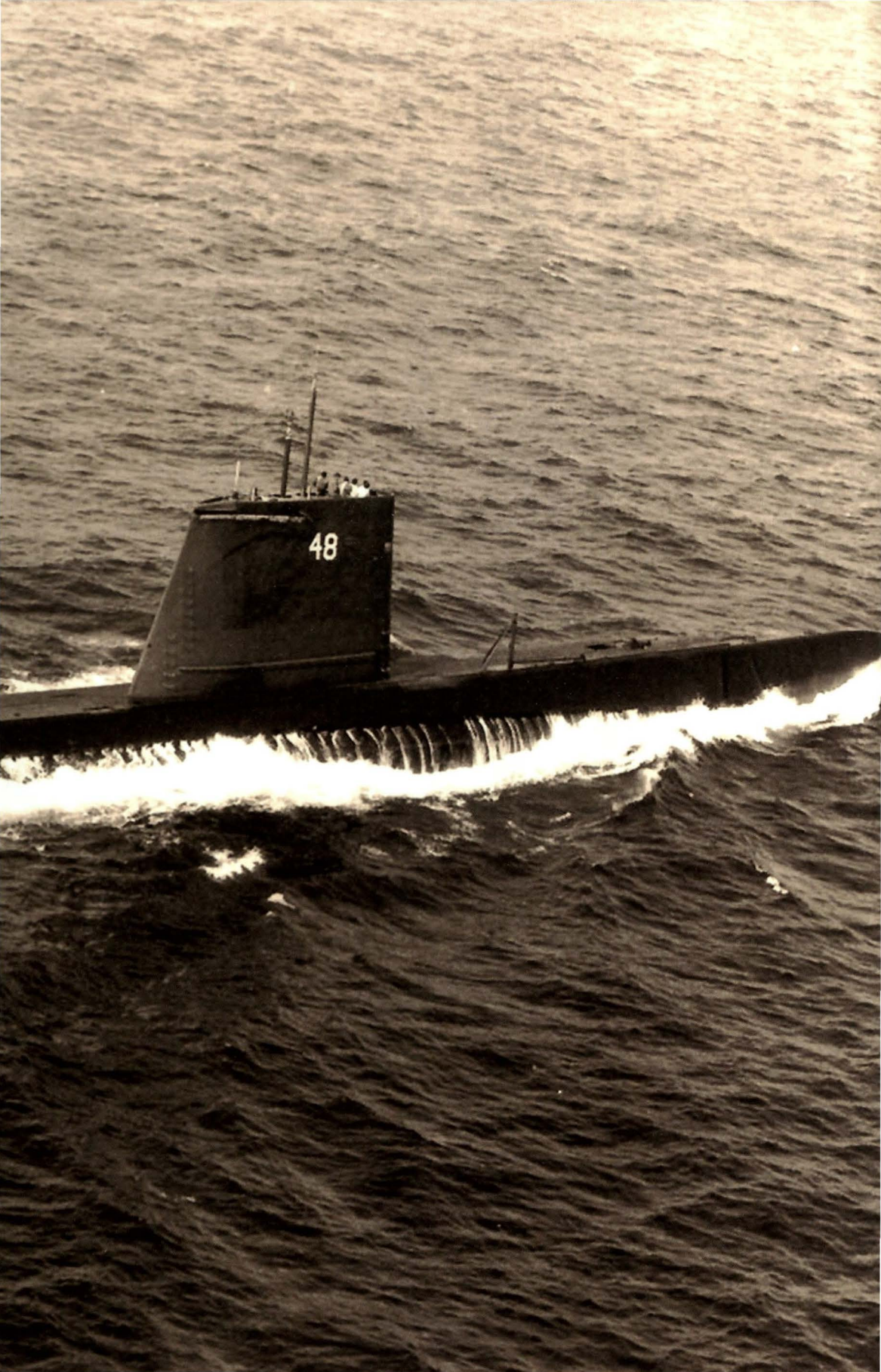
La Gloriosa Marina Peruana
aviva la llama de su tradición...
mientras va patrullando sus aguas,
tarea sagrada, eterna misión,
Miguel Grau le responde: ¡Presente!
desde el puente del Huáscar sin par...
¡que centauro, nobleza y acero,
mejor marinero jamás tuvo el mar!

A los hombres que guardan memoria
acciones de gloria, cual tuvo Noel,
si les toca por suerte en la historia
sabrán ser sublimes, así como él...
Nuestra Armada por ellos existe
y por ellos ha de perdurar...
cual los firmes colores que viste:
el oro del sol y el azul de su mar.

Palabras finales

Soy testigo presencial del gran esfuerzo que hizo mi padre al dedicar gran parte de su vida, utilizando su enorme talento como músico y escritor, para crear diversas composiciones musicales-literarias con el objeto de fomentar el espíritu de cuerpo institucional y de auténtica camaradería naval, así como de relievar permanentemente las tradiciones navales.




48

Centenario de la Fuerza de Submarinos del Perú



Vicealmirante (R)
GUSTAVO BARRAGÁN SCHENONE



La Fuerza de Submarinos del Perú está recibiendo en estos días distinciones y felicitaciones, tanto en el Perú como desde todo el mundo, en reconocimiento de su merecido prestigio ganado día a día durante cien años. La Fuerza de Submarinos constituye nuestra primera línea de ataque en el mar, y aunque no ha participado en combates, ha sido la principal razón "de la guerra que no hubo". Guerra que no hubo porque la fuerza submarinista es desde hace un siglo nuestra mejor arma de disuasión. No hubo tal guerra porque al primer indicio siempre estuvimos listos para ir, vencer y volver victoriosos. El desplazamiento más significativo fue en el conflicto con Colombia de 1933, en que el R-2 y R–3, con el Crucero "Coronel Bolognesi" patrullaron frente a Buenaventura (Colombia) y los R-1 y R–4, constituidos en Grupo de Tarea con el Crucero "Almirante Grau", cruzaron el Canal de Panamá y se apostaron en Belem do Pará (Brasil), para surcar por el Amazonas en demanda de Leticia. Inexplicablemente, con el poderío de decenas de bocas de fuego de gran calibre y cientos de toneladas de munición, se firmó un cuestionado tratado de paz aun antes de haber entrado en combate, con lo que este memorable esfuerzo de guerra resultó inútil.

Actualmente, como en los últimos nueve años, uno de nuestros submarinos, el BAP "Antofagasta", con respetables 34 años de servicios, se encuentra en maniobras con la flota de la U.S. Navy, tarea en la que ningún otro país ha podido remplazarnos, aun con submarinos más modernos, porque teniendo la Armada norteamericana naves de la más avanzada tecnología, no logran explicarse cómo hacemos los submarinistas peruanos para burlar el dispositivo antisubmarino más completo (con naves de superficie y apoyo aéreo de la más avanzada tecnología), y atacar su portaviones insignia sin haber sido detectados. Ellos se entrenan con los mejores para corregir sus errores. Ese software no está en venta, ni puede ser pirateado, porque es inmaterial, porque es fruto de 100 años de perfeccionamiento en el arte del sigilo, audacia y agresividad. Lo que corrobora que el submarino, nuevo o antiguo, no es sino un conjunto ordenado de fierros y equipos, y que su valor lo dan los hombres que lo tripulan.



Dotaciones submarinistas, prestigio ganado día a día.

Esa escuela, esa tradición, se inició en 1910, cuando el presidente Augusto B. Leguía firmó la compra de dos sumergibles que serían construidos en Francia. Terminadas sus pruebas en la mar, el sumergible "Ferré" hizo la travesía por la ruta del estrecho de Magallanes, a bordo del buque-dique "Kangourou". Arribó a su amarradero en el Callao el 29 de octubre de 1912, al mando del Teniente Primero Juan de Althaus, ante la algarabía nacional que desbordaba las playas y amarraderos, iniciándose así la presencia efectiva del arma submarina en nuestras aguas y en Latinoamérica. El sumergible "Palacios" arribó meses después, al mando del Teniente Primero José Gálvez Chipoco, prestando servicios hasta 1922.

El presidente Leguía, con visión de futuro, convencido de la necesidad de potenciar nuestra Escuadra con el mejor costo/beneficio, contrató en 1911 la construcción de ocho submarinos Clase "Holland" a la Electric Boat Co., de Groton, Connecticut, USA. Sin embargo, su sucesor, el presidente Guillermo Billinghurst, dispuso la cancelación del contrato por diversas consideraciones políticas y económicas. Fue nuevamente el presidente Leguía, en 1919, durante su segundo gobierno, quien en 1924 firmó la construcción de dos submarinos Clase "R", de un programa de seis unidades, con los adelantos de la Primera Guerra Mundial; y en 1926 se firmó la construcción de dos submarinos más. Al ser depuesto el presidente Leguía, y tras la Gran Depresión de 1929, se canceló la compra del tercer par de submarinos. Pocos presidentes han tenido tal vocación y certeza de la importancia de los submarinos para la defensa nacional, como el presidente Augusto B. Leguía, quien durante el ejercicio de sus dos gobiernos llegó a firmar la construcción de 16 submarinos, aunque por obra del destino sólo se materializaron seis.

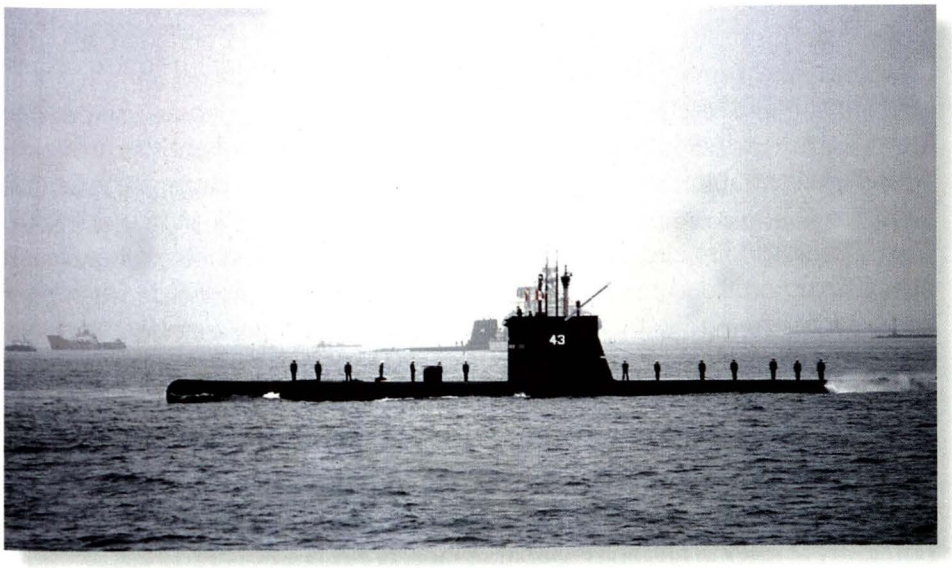
Cuatro años después, el 12 de diciembre de 1926, arribaron al Callao los dos primeros submarinos de la Clase "R", y en 1928 los dos restantes. Después de 24 años de servicios en nuestra Armada, en 1950 volvieron los cuatro submarinos "R" al astillero de la Electric Boat para modernización. Los operarios del astillero no podían creer el prodigio de verlos aún en servicio, llegando por sus propios medios y alistándose para una nueva jornada. Estuvieron de regreso en el Callao el 16 de diciembre de 1950, al mando del Capitán de Fragata Federico Salmón de la Jara, manteniéndose operativos hasta el 29 de octubre de 1958, en que fueron dados de baja después de 32 años de servicios, sin reemplazo, pese a la opinión desfavorable del Comandante de la Flotilla, entre otras razones porque los cuatro nuevos submarinos Clase "S" de misión "cazador-matador", que arribaron al Callao entre marzo de 1954 y noviembre de 1957, ya se encontraban operando en el Callao. Los submarinos "S" fueron adquiridos

"El 1 de noviembre de 1974 arribó al Callao, al mando del suscrito, el BAP "Islay", primer submarino Clase "209" de los dos construidos en Alemania para el Perú y primer submarino oceánico de su clase y del Perú, que hizo la travesía del Atlántico".

por el entonces Presidente, General Manuel A. Odría, siendo Ministro de Marina el Almirante Roque A. Saldías Maninat, y restablecieron el poderío submarino de nuestra Armada. Los dos primeros con un convincente cañón de 5"/30 cal., para batir blancos en superficie que no merecían el empleo de un torpedo. Bautizados como "Lobo" y "Tiburón", se les cambió de nombre por "Dos de Mayo" y "Abtao". Sus Comandantes fueron los Capitanes de Fragata Enrique León de la Fuente y Fernando Elías Aparicio. Los siguientes, bautizados como "Atún y "Merlín", cambiaron de nombre a "Angamos" e "Iquique", al haberse determinado que los submarinos rememoraran combates navales. Dichas naves vinieron al mando de los Capitanes de Corbeta, Miguel Rotalde de Romaña y Jorge Luna García, respectivamente.

El 1 de noviembre de 1974 arribó al Callao, al mando del suscrito, el BAP "Islay", primer submarino Clase "209" de los dos construidos en Alemania para el Perú y primer submarino oceánico de su clase y del Perú, que hizo la travesía del Atlántico. El BAP "Arica", al mando del Capitán de Fragata Carlos Valdez la Torre, arribó en abril de 1975. Estos submarinos marcaban un cambio generacional en el concepto del submarino a propulsión convencional. Su casco, de diseño hidrodinámico, correspondía a submarinos para navegar mayormente en inmersión, por tener mejor rendimiento que en superficie. Los sistemas de control de tiro y los sensores incorporaron la tecnología digital, y sus torpedos electrónicos filo-guiados tienen un alcance de 10 kilómetros, lo que implicaba un cambio en el empleo táctico del submarino, que fue desarrollado por nosotros mismos, porque los astilleros entregan la nave pero no los secretos para su empleo. La Comisión de Inspección la jefaturaron sucesivamente los Capitanes de Navío Rómulo Aste Baptista y Armando Vidal Martínez. La tarea fue más allá de la traducción de manuales de descripción y procedimientos, para ir a la "peruanización", con miras a facilitar la transición del personal procedente de las unidades Tipo "S". La comisión introdujo modificaciones que fueron incorporadas por el astillero a las siguientes unidades Serie "209", en clara demostración del acierto de los

cambios exigidos por la comisión de inspección peruana, ya que en las unidades construidas anteriormente para la Marina alemana y otros clientes, se habían aceptado los buques según diseño original. Se incorporó el tablero de aberturas en el casco con nuevos interseguros, liquidómetros, lavabo privado para el Comandante, caja fuerte, enchape en acero inoxidable a toda la Cámara de Oficiales; cortaviento deslizante, no removible, en el puente; rotulación de todas las cuadernas; procedimiento de inmersión rápida secuencial; navegador por satélite; fundas vinílicas no inflamables a todas las literas, y procedimiento tradicional de órdenes de marcha, en vez de r.p.m. El trabajo de "peruanización" estuvo en gran medida a cargo de los futuros jefes de ingeniería de ambos submarinos, los entonces Capitanes de Corbeta Alfonso Balaguer Torriani y José Piaggio Thorne. Estos dos submarinos fueron comprados por el Presidente de aquel entonces, General Juan Velasco Alvarado, siendo Ministro de Marina el Almirante Luis E. Vargas Caballero. Posteriormente, se adquirieron dos submarinos usados, Tipo "Guppy A-1" de la U.S. Navy, seleccionados por la Comisión que presidió el Capitán de Navío Daniel Masías Abadía, rebautizados como "La Pedrera" y "Pacocha"; el primero arribó al Callao al mando del Capitán de Fragata Luis Bardales Vásquez de Velasco y el siguiente llegó a remolque el 24 de julio para su reacondicionamiento en el SIMA, siendo su primer Comandante el Capitán de Fragata Carlos Pfenning Augustín. El Jefe de la Comisión en Estados Unidos fue el Capitán de Navío Jorge Telaya Hidalgo.



Una fuerza centenaria, al servicio del Perú.

Se cuenta una anécdota, de la que da fe el Comandante de la cañonera fluvial, Capitán de Corbeta Víctor Tirado Silva, que en 1976, siendo Ministro de Marina el Almirante Jorge Parodi Galliani, se encontraba navegando en una cañonera en la Amazonía con el Presidente de la República, General Francisco Morales Bermúdez Cerruti, y con esa diplomacia que lo caracterizaba, le planteó la necesidad de comprar dos submarinos alemanes más. Cuál sería su asombro cuando el presidente Morales Bermúdez, sin inmutarse, le contestó: "¿Y por qué no cuatro?". Así nacieron los BAP "Casma", "Antofagasta", "Pisagua" y "Chipana", al primero de los cuales se le rebautizó como "Angamos", al ser dado de baja su antecesor, para mantener vigente en la Fuerza de Submarinos el Combate Naval donde se inmoló el Gran Almirante del Perú y Peruano del Milenio, Don Miguel Grau. Estas cuatro unidades arribaron al Callao entre 1981 y 1983, al mando de los Capitanes de Fragata José Linares Leyva, Víctor Tirado Silva, Carlos de Souza Ferreyra Barclay y Carlos Tejada Bailly, habiendo sido jefes de la Comisión de Inspección en Kiel, Alemania Federal, los Almirantes José Carcelén Basurto, Alfonso Panizo Zariquiey, Hugo Ramírez Canaval y el Capitán de Navío Eduardo Shoobridge García. El ex presidente Morales Bermúdez Cerruti fue distinguido por la Asociación de Oficiales Submarinistas con la "Medalla De Honor Al Mérito Submarinista", otorgándose al Almirante Jorge Parodi Galliani la Medalla póstuma.

Es justo destacar a quienes en los últimos cincuenta años tuvieron una participación relevante en la Fuerza de Submarinos y que ya nos adelantaron en la inmersión eterna: Federico Salmón de la Jara, Enrique León de la Fuente, Jorge Barreto Albán, Luis Ernesto Vargas Caballero, Fernando Elías Aparicio, Enrique Carbonell Crespo, Manuel Fernández Castro, Luis López de Castilla Hidalgo, Ramón Arróspide Mejía, Pedro Mazuré López, Juan Egúsquiza Babilonia, Hernán Quirós Alva, Pedro Gálvez Unzueta, Daniel Masías Abadía, Rómulo Aste Baptista, Armando Vidal Martínez, Pablo Camogliano Pazos, Raúl Sánchez Sotomayor, Jorge Salinas Sedó, Jorge Novoa Altamirano, Manuel Izaguirre Escudero, Eduardo Shoobridge García, Benjamín Rengifo García y el inmortal Francisco "Pancho" Quirós, quien pasó a la inmortalidad con su creación del "Himno de la Marina de Guerra del Perú", además de la "Polka del submarinista" y un centenar de composiciones que enriquecen el cancionero popular. Son muchos más nuestros colegas submarinistas fallecidos, y a todos les estaremos siempre agradecidos, como jefes, maestros e incomparables compañeros de cámara. Que ellos nos guíen.

Cuando siendo jóvenes oficiales participamos por primera vez en un ejercicio nocturno de ataque a una fuerza de tarea, todo era sobrecogedor: desde la iluminación roja y el silencio absoluto, solo quebrado por la voz del Comandante: "¡Marcación final y disparo!". Pasaron los años y fuimos quienes estuvimos en el pellejo

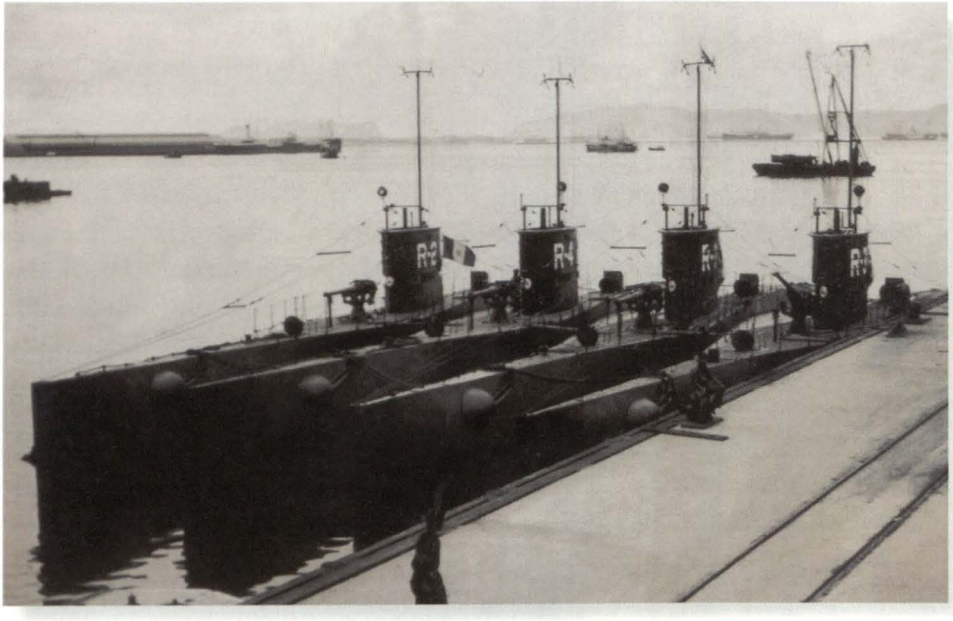
del Comandante, quemando adrenalina para decidir el momento preciso de subir a profundidad de periscopio sin colisionar con un buque de la cortina antisubmarina, y rompiéndonos el ojo escudriñando en la negrura de la noche, ansiando ubicar a nuestra presa para hacerle el mortal disparo, bajo la tensa atención de toda la tripulación. Un Comandante de submarinos no se improvisa. Su rostro, sus gestos, su voz, sus decisiones, son observadas por todos. Tiene que inspirar seguridad y confianza. Es el único que ve por el periscopio y todos saben que sus ojos no se pueden equivocar. Hay que reconocer que en todos los tiempos la Superioridad Naval tuvo claro el concepto de que para mantener el arma submarina al máximo de su eficiencia, era necesario capacitarla, entrenarla y dar estabilidad a las dotaciones para que fueran adquiriendo la indispensable experiencia.

"El apogeo de nuestra Fuerza de Submarinos se dio a mediados de los años 80 con cuatro submarinos "S", dos submarinos "Guppy A-1", seis submarinos "209", el destructor auxiliar AMS "Rodríguez", la patrullera de rescate de torpedos "ART 112", doce submarinos y dos unidades de apoyo de superficie, 14 unidades con capacidad de desplazarse a los teatros de operaciones marítimas con su propio apoyo logístico".

El apogeo de nuestra Fuerza de Submarinos se dio a mediados de los años 80 con cuatro submarinos "S", dos submarinos "Guppy A-1", seis submarinos "209", el destructor auxiliar AMS "Rodríguez", la patrullera de rescate de torpedos "ART 112", doce submarinos y dos unidades de apoyo de superficie, 14 unidades con capacidad de desplazarse a los teatros de operaciones marítimas con su propio apoyo logístico. Fuimos de lejos la primera potencia submarina en Latinoamérica. Lamentablemente, surgieron nuevas concepciones estratégicas, que olvidando el bajo costo de mantenimiento y operación de los submarinos, su alto valor disuasivo, su virtual invulnerabilidad en las frías aguas de nuestro océano, su bajo costo-beneficio —comparado con el de una fragata—, fueron cediendo a criterios, no aceptables, de darles de baja en función de la performance comparativa entre los más antiguos y los más modernos, aunque equipos y baterías estaban en buenas condiciones, además de la avanzada tecnología alcanzada en el SIMA,

astillero de la Armada. Nunca debió reducirse el inventario de una docena de submarinos; baja paulatina sí, pero con renovación. Como Comandante de la Fuerza de Submarinos, y con el apoyo del Vicealmirante Julio Pacheco Concha Hubner, Comandante General de Operaciones Navales, no se dio de baja ninguna unidad durante nuestro Comando. Hoy quedan seis submarinos, en rango de vetustos, y debería elevarse nuevamente a doce para tener el dominio pleno del Mar de Grau. La historia no olvidará que con excepción de Don Augusto B. Leguía, ningún otro presidente civil compró submarinos.

No todo ha sido felicidad en nuestra Fuerza de Submarinos, pero sí hemos conocido la grandeza aún en la tragedia. Al anochecer del 26 de agosto de 1988 fue colisionado el BAP "Pacocha", navegando en superficie, produciéndose una vía de agua de grandes proporciones. De inmediato se ordenó: "¡Zafarrancho de colisión!"; y cada cual acudió a su puesto. Había que sellar cada compartimento del buque para intentar mantenerlo a flote. En el compartimento de máquinas, donde el agua entraba incontenible, el Teniente Segundo Luis Roca Sara y los siete tripulantes encargados, conscientes de la gravedad del caso, cumplieron su deber y cerraron por dentro el compartimento de máquinas, sabiendo que nunca saldrían con vida de él. Era su deber y lo cumplieron, salvando así la vida



Submarinos tipo "R".

de 22 de sus compañeros, que hubieran perecido de haber huido los anteriores, dejando las puertas estancas abiertas. En el puente del submarino, el Comandante, al comprobar la magnitud del desastre y la celeridad con que se hundía su buque, pudo arrojarse al mar para salvar su vida, y a sabiendas del riesgo que corría, decidió de inmediato ir al interior para constituirse en su puesto de mando. No obstante, el incontenible torrente de agua le impidió lograr su propósito, quedando entrampado en el interior de la vela, donde fue arrastrado hasta el fondo del mar, haciendo de él su sepultura.

Cuando el Capitán de Navío Francisco Quirós escribió la segunda estrofa del Himno de nuestra Marina, nos dice, evocando al Comandante Noel, que decidió hundirse con su buque antes que abandonarlo: "Si les llega su hora en la historia, sabrán ser sublimes así como él". Al parecer, estuvo lejos de imaginar que el Capitán de Fragata Daniel Nieva Rodríguez, Comandante del BAP "Pacocha", submarinista como él, habría de ser sublime como Noel, ofrendando su vida por su tripulación. Con él fallecieron nueve miembros de la dotación. ¡Gloria y Honor a los valientes mártires del BAP "Pacocha"!

Los homenajes a la Fuerza de Submarinos del Perú en su centenario, provienen de diversidad de países, cuyos submarinistas, Oficiales y tripulantes, recibieron formación en nuestra Escuela de Submarinos y entrenamiento en nuestras unidades. Su fundación se remonta a 1929, siendo su primer Jefe el Capitán de Fragata Pablo Ontaneda Mesones. Por sus aulas han pasado alumnos de Argentina, Brasil, Colombia y Venezuela en diferentes épocas. Su equipamiento ha sido actualizado gracias al ingenio de los oficiales y técnicos de dotación, significando no sólo una gran ayuda para la instrucción sino un ahorro significativo.

Desde que el ingeniero Federico Blume y Othon construyera en Paita, en setiembre de 1879, un sumergible diseñado por él mismo (que de haberse construido cuando se le propuso al presidente Juan Antonio Pezet, podría haber cambiado el curso de la Guerra con Chile), han habido proyectos para mejorar nuestra flota de submarinos. A fines de los años 60 el Capitán de Navío Alberto Jiménez de Lucio, Arquitecto Naval y PhD. por el Instituto Tecnológico de Massachusetts, M.I.T., Jefe de la Oficina de Investigación y Desarrollo, concibió que la Marina debía involucrarse en la tecnología nuclear y logró que el Estado Mayor apoyara su plan, con miras a la construcción a futuro de submarinos nucleares en el Servicio Industrial de la Marina. Fueron enviados una decena de Oficiales a capacitarse en Argentina y en Europa. El Almirante Rickover, de la U.S. Navy, ya había introducido la energía nuclear en el submarino "Nautilus",

con propulsión a hélice; el concepto del Almirante Jiménez de Lucio era más avanzado: un submarino nuclear con propulsión magneto hidrodinámica silenciosa, que había sido la tesis de graduación de Ingeniero Electricista del Almirante Eduardo Barragán Schenone, también en M.I.T., hermano del suscrito. La Oficina de Investigación y Desarrollo facilitó los medios para los experimentos en modelo a escala que se efectuaron en la Base Naval del Callao y en la isla San Lorenzo, comprobándose en el mar los resultados teóricos. Cambios políticos y el prematuro deceso del Almirante Alberto Jiménez de Lucio truncaron los planes de desarrollo nuclear en nuestra Marina y, por qué no decirlo, en el Perú.

El ingenio del oficial submarinista y su espíritu de competencia se ha manifestado a lo largo de los años en el desarrollo de sistemas de avanzada tecnología y muy alto costo, que los hacían virtualmente inaccesibles a nuestros presupuestos, cerrando la brecha tecnológica frente a la imposibilidad de modernización de nuestras unidades en el extranjero. Desde la implementación del instructor de ataque de la década de los 60, se ha continuado con esa mística de innovación; se ha desarrollado así un simulador de trimado, un simulador de ataque, sistematización de los procesos administrativos del día a día, sustitución de componentes electrónicos a tubo de vacío por componentes de estado sólido, hasta la construcción de un sistema de control de tiro que reemplazará próximamente a la computadora del sistema de armas vm824 de los submarinos Clase "Islay", con la respectiva interface para los torpedos "SST-4" y "SUT", próximo a ser homologado por los fabricantes. No menos importante, el diseño y desarrollo de un sonar pasivo con capacidad de traqueo múltiple de blancos y análisis de la firma acústica. La implementación de las comunicaciones digitales en nuestra Marina se inició en 1988 en nuestra Fuerza de Submarinos con el uso intensivo de computadoras y módems en la modalidad de ráfaga, asegurando la fiabilidad de nuestras comunicaciones y reduciendo la tasa de indiscreción. Ello permitió que el reconocimiento fotográfico por periscopio, que empezaba a bordo con el revelado de las fotografías, fuera cambiado a la transmisión digital de las imágenes al puesto de mando en tiempo real. También se programaron las computadoras personales para reemplazar los procedimientos tradicionales de traqueo con rapidez y exactitud.

No puede soslayarse el hecho de que la Fuerza de Submarinos del Perú estuvo inmersa en los avatares de la política nacional. El 7 de mayo de 1932, por instigación aprista, se amotinaron las tripulaciones de varios buques de la Escuadra, excepto la flotilla de submarinos. El Comandante General de la Escuadra, Capitán de Navío Carlos Rotalde, izó su insignia en el "R–4" y zarpó

para someterlos. El Crucero "Bolognesi" pretendió cañonear al submarino, pero este los adelantó y logró varios impactos sobre el crucero, que se escoró, abortando así la rebelión. El 3 de octubre de 1948 se produjo nuevamente la cruenta sublevación de la Escuadra, también por instigación aprista, para deponer al presidente José Luis Bustamante y Rivero. La flotilla de submarinos no se amotinó, debilitando así la moral de los cabecillas, que tras intercambio de ráfagas de metralla con unidades de la Fuerza Aérea, se rindieron. El 27 del mismo mes, 24 días después, el General Manuel A. Odría irrumpió con la "Revolución restauradora de la FF. AA." que dio término al gobierno del presidente Bustamante y Rivero. El 25 de junio de 1975 se dio un acontecimiento ocultado por la prensa "parametrada" de la época, y que habría de cambiar el curso de nuestra historia republicana; se le conoce como "La protesta de la Armada". Ese día zarparon todas las unidades de la Escuadra, incluyendo a la Flotilla de Submarinos, ante el sesgo socialista del llamado gobierno de las FF. AA., infiltrado por ideólogos civiles que le exigirían al presidente de facto Gral. Juan Velasco Alvarado que depusiera al Copresidente y Ministro de Marina, Vicealmirante Guillermo A. Faura Gaig, a lo que accedió a la medianoche. Los portavoces de la protesta en Palacio de Gobierno fueron el Contralmirante Jorge Parodi Galliani, el Contralmirante Edmundo Masías Schelje y el Capitán de Navío Raúl Sánchez



Fuerza de submarinos, trayectoria ejemplar.

"El 15 de diciembre de 1984, por iniciativa del Almirante Alfonso Panizo Zariquiey, se fundó la Asociación Submarinista del Perú, siendo su primer presidente el Almirante Alberto Indacochea Queirolo".

Sotomayor. Analistas extranjeros interpretaron acertadamente que la intención había sido derrocar al presidente Velasco y pronosticaron su próxima caída, lo que sucedió el 29 de agosto en Tacna, con el alzamiento del General de División Francisco Morales Bermúdez Cerruti, 60 días después de la sublevación de la Escuadra. Hecho histórico que está procesando en toda su dimensión el Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú.

El 15 de diciembre de 1984, por iniciativa del Almirante Alfonso Panizo Zariquiey, se fundó la Asociación Submarinista del Perú, siendo su primer presidente el Almirante Alberto Indacochea Queirolo, que a lo largo de los años ha sido el vínculo de amistad y camaradería de la familia submarinista y la proyección de la conciencia marítima a la población, mediante el Museo de Sitio Naval que conserva a flote en el Callao al ex BAP "Abtao", único en su género, con recreación de un combate submarino que es motivo de admiración de los 350.000 visitantes que han estado a bordo. Cuenta también con una exposición permanente de la Fuerza de Submarinos y una cabina de proyección multimedia basada en nuestras fuerzas navales, constituyendo un valioso instrumento para el fomento de la conciencia marítima nacional. Siento legítimo orgullo de haber sido el gestor y autor de este monumento viviente, hecho realidad con el apoyo del presidente Valentín Paniagua Corazao, el Ministro de Defensa General Walter Ledesma y el Comandante General de la Marina, Almirante Alfredo Palacios Dongo, y por último, pero no menos importante, nuestro reconocimiento muy especial al Dr. Alexander Kouri Bumachar, Alcalde de la Provincia Constitucional del Callao, y al ingeniero Luis Sattui, presidente de FINVER Callao, que aportó los 350.000 dólares que demandó todo el proyecto en convenio con el SIMA–Callao, bajo la jefatura del Almirante Reynaldo Pizarro Amtram. El permanente apoyo de la Marina de Guerra fue fundamental. Participaron además, en la ejecución del proyecto, el Almirante Guillermo Soriano Lindo, el Capitán de Navío Alberto Indacochea Graner y el Capitán de Fragata Juan Arrisueño Gómez de la Torre. Participó como superintendente del astillero para el Museo "Abtao" el TS: Torpedista, mejor conocido como "el negro Benvenuto". Nuestro agradecimiento.

Nada más reconfortante que haber visto llegar en una oportunidad al Museo "Abtao" medio centenar de niños menores de 12 años, en buzos de estreno y bien acicalados, que con sus tutores venían desde Abancay, en el interior del país, en viaje de instrucción; veían el mar por primera vez y esta visita la tenían programada como primera prioridad. Les pregunté con sorpresa cómo era que viviendo tan lejos habían llegado al "Abtao". Nos respondieron que había sido luego de una prolija selección del Consejo Académico; y con una sonrisa pícara la directora nos preguntó si podíamos rebajarles el ingreso en cincuenta céntimos, para que pudieran comprarse con eso su "canchita". Faltaba más. Esta experiencia pagó con creces todos los sacrificios y desvelos que nos significó hacer realidad el Museo "Abtao", el cual está cumpliendo una misión de fortalecimiento de la conciencia marítima nacional, y nosotros, muy orgullosos de que sea un submarino el primer contacto con la realidad de la vida a bordo. Después de visitar el submarino, muchos se preguntan cómo es posible vivir en espacios tan reducidos, dormir en literas más pequeñas que nichos, estar sujetos a disciplina militar, patrullar en inmersión 30 o más días y no querer cambiar por nada el servicio en submarinos. Eso se llama mística y subordinación consciente, sentido de responsabilidad colectiva, camaradería, espíritu de sacrificio y entrega a lo que exija a la Patria. Nada más.

No podría concluir estas líneas sin transcribir el último verso de las décimas del gran vate Nicomedes Santa Cruz, dedicadas a los submarinistas, en ocasión de sus Bodas de Oro: "Bravos hijos de Neptuno/ Honra y prez de nuestra Armada/ Cincuenta años de jornada/ contemplan a cada uno/ y considero oportuno/ porque del alma me brota/ el triunfo que hubiera sido/ si Grau hubiera tenido/ un submarino en su flota".

Bibliografía

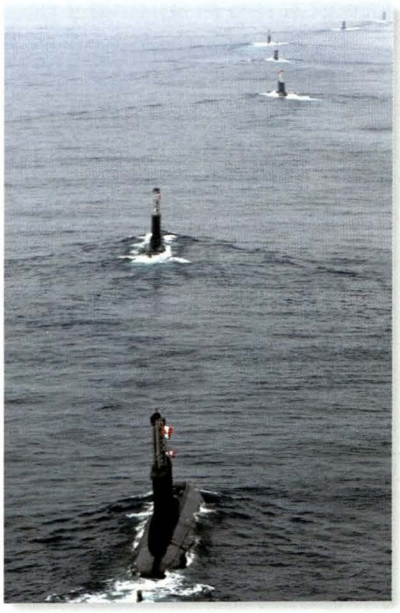
- Fuerza de Submarinos 100 Años 1911 – 2011 ® M.G.P.



Licenciada en Ciencias de la Comunicación
TATIANA FIGUEROA LÓPEZ
Comentarista

oticias nacionales noticias nacionales noticias n
icias nacionales noticias nacionales noticias nacion
ionales noticias nacionales noticias nacionales notic
acionales noticias nacionales noticias nacionales
ionales noticias nacionales noticias nacionales noticias na
ionales noticias nacionales noticias nacionale
ticias nacionales noticias nacionales noticias nac
icias nacionales noticias nacionales noticias nacionales n
acionales noticias nacionales noticias nacional
ionales noticias nacionales noticias nacional
ionales noticias nacionales noticias nacionales not
oticias nacionales noticias nacionales noticias
ticias nacionales noticias nacionales noticias nac
icias nacionales noticias nacionales noticias nacionales n
cionales noticias nacionales noticias nacionales noticia
oticias nacionales noticias nacionales noticias
icias nacionales noticias nacionales noticias nacional

Homenajes perdurables, por el centenario de la Fuerza de Submarinos



La Fuerza de Submarinos, de vasta trayectoria, experiencia y solvencia profesional, instructora de promociones de submarinistas de Argentina, Brasil, Colombia y Venezuela, cumplió 100 años de existencia, constituyéndose en la fuerza operativa más antigua de Sudamérica y la segunda a nivel continental.

Actualmente, la Marina de Guerra cuenta con seis submarinos, lo que la convierte en la flota más grande de la región. El personal de dotación puede permanecer sumergido en estas unidades durante un mes, aproximadamente, misión que se realiza con la idoneidad y destreza de su hereditaria formación.

El primer sumergible en la historia de la Marina de Guerra del Perú, fue concebido por el ingeniero Federico Blume Othon, en 1866, y construido en Piura en el año 1879. En sus exitosas pruebas realizadas en Paita y el Callao, se empleó un triple sistema de propulsión que incorporaba la acción humana, máquina a vapor y botellas de aire comprimido; sin embargo, no fue posible ponerlo luego en marcha, debido al avance de la guerra.

Destacados oficiales que combatieron en la Guerra del Pacífico y que conocieron la versatilidad de esta arma, inspirados en el bote submarino de Blume se inclinaron por adquirir sumergibles, lo que se hizo realidad a principios de la década de 1910. El Perú ordenó la construcción de dos sumergibles Tipo Labeuf en Francia, unidades que antes de la Primera Guerra Mundial sólo poseían las potencias navales. Y, así, se inicia la tradición submarinista en el país cuando el 19 de agosto del año 1911 se recibe en los astilleros franceses los sumergibles "Ferré" y "Palacios", nombres que encarnan a Diego Ferré Sosa y Enrique Palacios Mendiburu, héroes que se inmolaron a bordo del "Huáscar", junto a su Comandante Miguel Grau.

La Marina de Guerra, para conmemorar el centenario de la Fuerza de Submarinos, llevó a cabo profusas y relevantes actividades entre los meses de junio y agosto, dignas del acontecimiento, destacándose las de índole profesional, protocolar y cultural que aquí destacamos.

Disertación magistral y presentación de Estampilla Conmemorativa



En el Salón "Iquique" del Centro Naval de San Borja, el 9 de junio se desarrolló la Disertación Magistral: "100 Años de la Fuerza de Submarinos en el Perú" y presentación oficial de la Estampilla Conmemorativa SERPOST. Ambos eventos fueron presididos por el entonces Ministro de Defensa Jaime Thorne León, quien estuvo acompañado del Comandante General de la Marina, Almirante Jorge de la Puente Ribeyro.

La Disertación Magistral estuvo a cargo del destacado historiador Dr. Héctor López Martínez. Acto seguido, el Gerente General de los Servicios Postales del Perú S.A., Gabriel Rojas Aspiscueta, realizó la presentación oficial de la Estampilla conmemorativa por el "Centenario de la Creación de la Fuerza de Submarinos".

Durante el evento, se desarrolló el Matasellado del primer día de emisión, que estuvo a cargo del Ministro de Defensa Jaime Thorne León; el Comandante General de la Marina, Almirante Jorge de la Puente Ribeyro; el Comandante General de Operaciones del Pacífico, Vicealmirante Carlos Weston Zanelli; y el Comandante de la Fuerza de Submarinos, Contralmirante César Prada Ugás.

XI Conferencia de Submarinos Asía–Pacífico 2011



Como parte de las actividades programadas por el Centenario de la Fuerza de Submarinos, del 13 al 16 de junio, en el Hotel "Marriott", en la ciudad de Lima, se realizó la XI Conferencia de Submarinos Asia–Pacífico.

En esta oportunidad asistieron delegaciones de Australia, Canadá, Chile, Francia, India, Indonesia, Japón, Malasia, Pakistán, República de Corea, Singapur, Tailandia, Gran Bretaña, Estados Unidos, Vietnam, China, Rusia, Colombia, Ecuador y representantes de la Oficina de Coordinación Internacional de Evacuación y Rescate Submarino (ISMERLO)

y de la OTAN SMERWG (Submarine Escape and Rescue Working Group). Asimismo, asistieron delegaciones de Brasil, Argentina, Alemania, Italia y Venezuela, como Observadores.

El 14 de junio se realizó la inauguración de la Conferencia Asia–Pacífico 2011. El Comandante General de Operaciones del Pacífico, Vicealmirante Carlos Weston Zanelli, dio la bienvenida a todos los miembros de las delegaciones extranjeras participantes.

El ciclo de conferencias se inició con una exposición referente a la Colisión y Escape del Ex BAP "Pacocha", así como su reflotamiento, lecciones aprendidas y casuística médica. En esta oportunidad, los conferencistas fueron los Valm. (r) Eduardo Darcourt Adrianzén y Guillermo Soriano Lindo, y el Capitán de Fragata (SN) Fernando Sierralta Gutiérrez.

Cabe destacar que la Conferencia de Submarinos Asia-Pacífico (APSC) fue una iniciativa del Comandante de la Flota de Submarinos del Pacífico (COMSUBPAC) en el 2001, que surgió con el propósito de mejorar la cooperación regional y desarrollar relaciones entre los submarinistas de Asia y el Pacífico, incluyendo a los países aspirantes a su operación.

Espectacular Revista Naval



El 17 de junio se realizó una Revista Naval, a 18 millas mar adentro, a la altura de isla San Lorenzo, en donde, en formación de columna, se desplazaron las unidades y aeronaves navales.

A bordo de la fragata misilera BAP "Montero" (FM 53), se embarcaron las autoridades, encabezadas por el Ministro de Defensa, Jaime Thorne León, quien estuvo acompañado del Vicepresidente de la Republica, Vicealmirante Luis Giampietri Rojas; el Jefe del Comando Conjunto, General de Ejército Luis Howell Ballena; el Comandante General de la Marina, Almirante Jorge de la Puente Ribeyro, Vicealmirantes, Contralmirantes, Agregados Navales, ex Comandantes Generales y distinguidos invitados.

Los primeros en la línea de desfile fueron las unidades visitantes: el submarino nuclear USS "Topeka" (SSN-754) de la Marina de los Estados Unidos, seguido del "Timbira" (S-32), perteneciente a la Marina de Brasil. De inmediato, hicieron lo propio las unidades submarinas de la Marina de Guerra: BAP "Angamos", BAP "Antofagasta", BAP "Pisagua", BAP "Chipana" y BAP "Arica". Seguidamente, las corbetas misileras: BAP "Sánchez Carrión", BAP "Larrea", BAP "Santillana" y BAP "Velarde".

Les siguieron cinco fragatas misileras: BAP "Carvajal", que desfiló en la cubierta de vuelo con un helicóptero Sea King, aeronave que realiza patrullaje de costa, transporte de personal y ataque antisubmarino; BAP "Villavicencio"; BAP "Aguirre", con un AB-212 en su cubierta de vuelo, que realiza trabajos de exploración, rescate de embarcaciones pesqueras y transporta personal a distintas partes del país; finalmente, el BAP "Palacios" y el BAP "Quiñones".



A su turno, continuaron dos buques de desembarco anfibio BAP "Callao" y BAP "Eten", los mismos que realizan operaciones como toma de playas, transporte de ayuda a los pueblos que lo necesitan en caso de desastres naturales, cruceros a los litorales para los cadetes, campañas de ayuda humanitaria, entre otras. A bordo de la cubierta de los buques, fueron presentadas unidades de transporte anfibio y terrestre, pertenecientes al batallón de vehículos tácticos de Infantería de Marina.

Acto seguido, desfilaron las lanchas incursoras Tipo DLS y botes Tipo RIB, dotados por personal FOES, calificados en operaciones de interdicción marítima y/o ribereñas.

Todas las embarcaciones tuvieron un despliegue de precisión a una distancia marcada de 1.000 yardas entre cada una de las unidades, todas en correcta alineación para un buen desempeño de sus actividades.

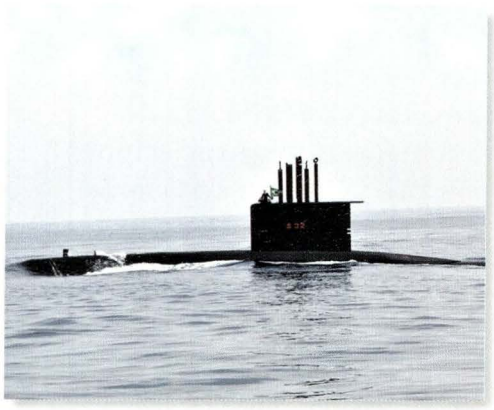
De igual modo, participaron las unidades aéreas: B-200, Fokker F-60 y F-27, Antonov, Sea King, aeronaves que realizan patrullaje en costa, inspecciones marítimas, transportan pasajeros, efectúan ataques antisubmarinos, entre otras funciones. Los helicópteros Sea King, de reciente adquisición, cuentan con modernos equipos de control y búsqueda.

Submarino brasilero "Timbira" (S-32) participó en operativo conjunto con unidades navales peruanas

El Submarino "Timbira" S-32 de la Marina de Brasil, nos visitó para participar de una atractiva Revista Naval, así como de un importante ejercicio binacional con unidades navales peruanas, denominado BRAPER 2011.

Durante el entrenamiento operacional, se realizaron diversos ejercicios; entre ellos, maniobras de zarpe con sección de guardia, salida o entrada a puerto con oposición submarina, ejercicio de control de tráfico marítimo, reacción rápida, ejercicio submarino vs. submarino, búsqueda y ataque por grupo antisubmarino, pruebas de los sistemas de comando, control y comunicaciones, entre otros.

El citado operativo, realizado entre los días 19 y 22 de junio, fue considerado el primero de este tipo y fue diseñado para entrenar en el combate y la neutralización de las nuevas amenazas derivadas de la construcción de carreteras transoceánicas entre Perú y Brasil. Asimismo, tuvo como objetivo entrenar a los comandos en el planeamiento, conducción, ejecución y evaluación de ejercicios en la mar de nivel intermedio, además de elevar el nivel de interoperabilidad de las unidades participantes.



Es importante referir que el submarino "Timbira" (S-32), cuyo Comandante es el Capitán de Fragata Thadeo Marcos Orosco Coelho, fue construido en el astillero Arsenal, de la Marina de Río de Janeiro, siendo lanzado al mar el 5 de enero de 1996. Dicha unidad tiene una eslora de 61.2 metros y una manga de 6.2 metros, logrando un desplazamiento de 1.440 toneladas.

Exhibición Numismática Naval por los cien años de la Fuerza de Submarinos



La Dirección de Intereses Marítimos e Información, presentó una Exhibición Numismática Naval, en la que se apreciaron monedas y medallas navales, cuyas temáticas perennizan a egregios marinos que, en heroicas acciones, entregaron sus vidas por la Patria, como el Gran Almirante del Perú, don Miguel Grau Seminario.

En la inauguración de la muestra, que fue presidida por el Director de Intereses Marítimos e Información de la Marina, Contralmirante Ernesto Lermo Rengifo, se dieron cita renombradas figuras del ámbito cultural y social.

La interesante muestra se llevó a cabo del 16 al 22 de junio en la Sala "Grau" del Centro Naval de San Borja.

Condecoración a la Bandera de Guerra de la Fuerza de Submarinos por Asociaciones afines a la Marina de Guerra del Perú



El 10 de agosto, la Asociación Nacional Pro-Marina del Perú, la Asociación de Ex-Cadetes Navales del Perú, la Asociación de Oficiales Generales y Almirantes del Perú, y la Asociación de Oficiales de Infantería de Marina, impusieron sus respectivas Medallas a la Bandera de Guerra de la Comandancia de la Fuerza de Submarinos.

La ceremonia fue presidida por el Comandante de la Fuerza de Submarinos, Contralmirante César Prada Ugás, quien estuvo acompañado por el Vicealmirante (r) Gustavo Barragán Schenone, Presidente de la Asociación de Oficiales Generales y Almirantes del Perú; el Vicealmirante (r) Javier Bravo Villarán, Presidente de la Asociación de Ex-Cadetes Navales del Perú; el Contralmirante (r) Carlos Sarmiento Dupuy, Presidente de la Asociación de Oficiales de Infantería de Marina, y el Capitán de Navío (r) Jorge Guerrero Lang, Presidente de la Asociación Nacional Pro-Marina del Perú, destacándose la presencia de distinguidos invitados, personal superior y subalterno de la Fuerza de Submarinos.

Durante la ceremonia se rindió un sentido homenaje a la memoria de quienes, como el ingeniero Federico Blume y Othon, forjaron la presencia del arma submarina en la Armada nacional, y que desde los albores fundacionales, establecieron el rumbo de esta Fuerza, respondiendo al legado de nuestro Gran Almirante, don Miguel Grau Seminario.

Exposición Pictórica–Fotográfica

El 16 de agosto, en la Sala "Grau" del Centro Naval del Perú, sede San Borja, se inauguró la Exposición Pictórica–Fotográfica por el centenario de creación de la Fuerza de Submarinos.

El acto inaugural lo presidió el Director de Intereses Marítimos e Información de la Marina, Contralmirante Ernesto Lermo Rengifo, quien estuvo acompañado del Comandante de la Fuerza de Submarinos, Contralmirante César Prada Ugás; el Director del Museo Naval del Callao, Contralmirante (r) Fernando Casaretto Alvarado, entre otros.

La muestra compendió el periodo histórico que dio inicio en 1911, relacionándolo en el tiempo con los hombres, unidades y organización contemporánea. La exposición estaba compuesta por paneles, en los que se explica la historia de la Fuerza de Submarinos, maquetas de unidades navales, pinturas al óleo, procedentes del Museo Naval, Escuela Superior de Guerra, SIMA-PERÚ, y de entidades privadas; así como antiguas fotografías investigadas en diversos repositorios, placas recordatorias otorgadas por buenas performances operativas, entre otras.



Sesión Solmene en conmemoración del centenario de la Fuerza de Submarinos de la Marina



El 17 de agosto, en el Salón "Iquique" del Centro Naval de San Borja, se realizó una Sesión Solmene en conmemoración del centenario de la Fuerza de Submarinos de la Marina.

En el evento, que fue organizado por la Asociación de Oficiales Submarinistas del Perú, su Presidente, el Vicealmirante (r) José García Castaño, colocó la Medalla de Honor al Mérito Submarinista a la Bandera de Guerra de la Fuerza de Submarinos.

Asimismo, en el transcurso de la reunión se distinguió a los oficiales que tienen 50 años de haber obtenido la calificación de submarinistas: Vicealmirante de la República de Venezuela Jesús Bertorelli Moreno; Teniente 1º Luis Freyre Roncagiolo; Capitán de Fragata Manuel Izaguirre Escudero; Capitán de Fragata Carlos Pfening Agustín; Capitán de Fragata Joaquín Ocampo Olear y Teniente 1° SN César Martínez Vargas.

A su turno, el Comandante de la Fuerza de Submarinos, Contralmirante César Prada Ugás, hizo una breve reseña de la historia de la Fuerza y resaltó las características de los submarinistas peruanos.

Finalmente, el Presidente de la Asociación de Oficiales Submarinistas, impuso la Medalla de Honor al Mérito Submarinista Categoría "A", al Comandante General de la

Marina, Almirante Jorge de la Puente Ribeyro, quien agradeció la distinción y remarcó que la portará con orgullo. Asimismo, resaltó que los submarinistas peruanos se destacan en los diferentes operativos por su alto profesionalismo

Una vez submarinista, siempre submarinista: Técnico 2° (r) José Antonio Carrión Salaverry



Coincidiendo con el centenario de la Fuerza de Submarinos, el Técnico 2° José Antonio Carrión Salaverry, uno de sus miembros en situación de retiro, festejó el 24 de abril sus 100 años de vida, etapa a la que muy pocas personas suelen llegar.

Al tener conocimiento de este importante acontecimiento, el 18 de agosto se le rindió un merecido homenaje en acto que se llevó a cabo en el domicilio del citado Técnico, y que contó con la presencia del Comandante de la Fuerza de Submarinos, Contralmirante César Prada Ugás; el Jefe de Estado Mayor de la Fuerza de Submarinos, Capitán de Navío Jorge Millones Gonzáles; el Comandante del Escuadrón de Submarinos, Capitán de Navío Manuel Solórzano Cáceres; el Técnico Asesor Maestro de la Comandancia de la Fuerza de Submarinos, Técnico Supervisor 1° Guillermo Carrasco Romaní, y el Técnico Asesor Maestro del Escuadrón de Submarinos, Técnico Supervisor 1° Luis Blas Lau.

En mérito a su larga trayectoria a bordo de unidades submarinas Tipo "R", el Contralmirante César Prada Ugás le hizo entrega de un ejemplar del libro Fuerza de Submarinos 100 Años, el cual plasma los años de historia submarinista del Perú, así como también una moneda conmemorativa por el centenario de creación.

El Maestro Técnico 2° (r) José Antonio Carrión Salaverry (en la actualidad Técnico Primero), nació en Lima el 24 de abril de 1911, e ingresó a la Marina de Guerra del Perú el 10 de marzo de 1928. Durante su admirable trayectoria en la Fuerza de Submarinos, sirvió a bordo de los submarinos "R-1", "R-2" y "R-4", destacando su participación en la Campaña de 1941. También prestó servicios en otras unidades y dependencias de la Marina de Guerra, como el BAP "Lima", BAP "Guise", BAP "Rímac", Escuela Naval del Perú, Escuela Técnica de la Armada y Centro de Entrenamiento Naval, entre otros, habiendo sido instructor de catorce promociones de Radio Comunicantes, siendo a la fecha, Presidente Vitalicio de la Asociación de Radio Comunicantes de la Marina de Guerra del Perú.

Imposición de la condecoración "Orden Cruz Peruana al Mérito Naval en el grado de Gran Oficial" a la Bandera de Guerra de la Comandancia de la Fuerza de Submarinos



El 19 de agosto, fecha jubilar de las celebraciones por el Centenario de la Creación de la Fuerza de Submarinos, se llevó a cabo una ceremonia de imposición de la "Orden Cruz Peruana al Mérito Naval en el grado de Gran Oficial" a la Bandera de Guerra de la Comandancia de la Fuerza de Submarinos.

La ceremonia fue presidida por el Comandante General de la Marina, Almirante Jorge de la Puente Ribeyro, quien estuvo acompañado por el Jefe de Estado Mayor General de la Marina, Vicealmirante José Cueto Aservi, y el Comandante de la Fuerza de Submarinos, Contralmirante César Prada Ugás. Entre los invitados se encontraron Vicealmirantes, Contralmirantes y Capitanes de Navío Ex-Comandantes de Fuerza y Flotilla, así como personal superior y subalterno de la Fuerza de Submarinos.

En el transcurso de la ceremonia se dio lectura a la Moción de Orden del Día del Congreso Constitucional de la República, mediante la cual se rinde un homenaje a la Fuerza de Submarinos de la Marina de Guerra del Perú, por el centésimo aniversario de su creación.

El Comandante de la Fuerza de Submarinos agradeció a nombre de los submarinistas tal distinción, resaltando que la misma será portada con orgullo y respeto, y que este acto enaltece su primer siglo de creación.

Finalmente, el Comandante General de Marina, Almirante Jorge de la Puente Ribeyro, entregó presentes recordatorios al personal naval que cumplió 25 y 30 años de servicios ininterrumpidos en las diferentes unidades y dependencias de la Fuerza de Submarinos.

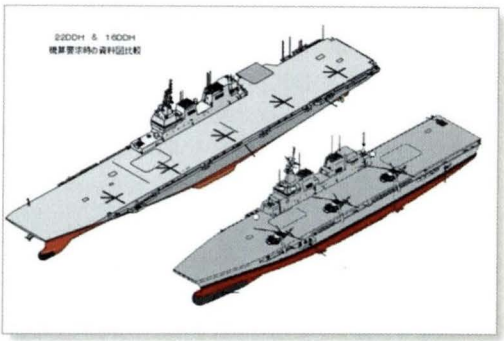


Capitán de Fragata
JORGE E. ANDALUZ ECHEVARRÍA
Comentarista

cias internacionales noticias internacionales noticias internaci
ticias internacionales noticias internaci
icias internacionales noticias internacionales noticias inte
ticias internacionales noticias internacionales noti
rnacionales noticias internacionales noticias internaciona
oticias internacionales noticias inter
icias internacionales noticias internacionales noticias internacio
ternacionales noticias internacionales noticias interna
rnacionales noticias internacionales noticia
ticias internacionales noticias internacionales not
ternacionales noticias internacionales noticias interna
icias internacionales noticias internacionale
ionales noticias internacionales noticias internaci
oticias internacionales noticias internaciona
rnacionales noticias internacionales noticias inter
icias internacionales noticias internacionale
rnacionales noticias internacionales noticias interna

JAPÓN

Nuevo destructor podría ser convertido en portaaviones



Fuente: Defense Technology International. Nov 2011.

Analistas internacionales sostienen que el Proyecto "22DDH", denominado "destructor" por la Fuerza Marítima de Autodefensa del Japón, podría ser convertido en un portaaviones, más aún con la pronta entrada en servicio del primer portaaviones de la Marina del Ejército de Liberación Popular de China. El Proyecto "22DDH" es clasificado por los japoneses como un destructor de cubierta corrida, siendo un 26% más largo, 15% más ancho y un 33% mayor en desplazamiento que el destructor "Hyuga", de similares características. Este incremento, que lo lleva a desplazar 24.000 toneladas, le permitirá llevar 14 helicópteros, portar misiles antisubmarinos ASROC, misiles antiaéreos ESSM y sistemas de defensa puntual Sea RAM y Phalanx. Los analistas sostienen, asimismo, que este proyecto tiene potencial suficiente como para convertirse en un portaaviones, ya que existe el espacio necesario para agregar una rampa "Sky Jump" de 12°, y que, a diferencia de su predecesor, se ha colocado a estribor uno de los dos ascensores para evitar interferir el desplazamiento de una aeronave en su despegue a cortas distancias (F-35), el mismo que será usado en el portaaeronaves italiano "Cavour", de similares dimensiones. Como se sabe, la Fuerza Marítima de Autodefensa del Japón no opera aviones de combate embarcados desde la Segunda Guerra Mundial.

CANADÁ

Marina Canadiense incorporará sistemas de detección lasérica

La Organización de Investigación y Desarrollo para la Defensa de Canadá (DRDC) está trabajando conjuntamente con la empresa Cassidian en la incorporación de un sistema de detección de amenazas laséricas para las unidades de superficie de

la Marina Canadiense, que consistirá en la integración de sensores laséricos que cubrirán los 360°, de un procesador y las contramedidas necesarias. El sistema está orientado a proteger a las unidades de superficie, tanto en el litoral como en puerto, de cualquier tipo de amenaza que utilice el espectro lasérico en el guiado de bombas, cohetes o misiles y también en la provisión de información de ubicación de la unidad, mediante el uso de binoculares, lentes y telémetros, que son utilizados especialmente por los *espoters*.



Fuente: Defense Technology International. Oct 2011.

HOLANDA

Real Marina Holandesa comisiona nuevo OPV

La Real Marina Holandesa ha comisionado el OPV "Holland", que da nombre a una clase que inicialmente constará de cuatro unidades, y cuya particularidad radica en que reemplazarán a las fragatas misileras de la Clase Karel Doorman. Estas unidades son de las más capacitadas y sofisticadas de su tipo a nivel mundial; su diseño se ha centrado en reducir los costos de construcción y disminuir el ratio costo/eficiencia operacional, mediante la adopción de estándares comerciales y disminución de personal, sin embargo, mantiene sensores y sistemas de comando y control que le permiten cumplir una serie de misiones, tales como vigilancia, protección y seguridad marítima, asistencia ante desastres naturales, búsqueda y rescate, así como presencia naval en las Antillas Holandesas. Sus 3.750 toneladas le permitirán, llegado el caso, mayor cantidad de equipamiento militar mediante sensores y torpedos antisubmarinos, así como misiles antibuque.



Fuente: Defense Technology International.

VENEZUELA

Navantia entrega OPV a Venezuela

El Astillero "San Fernando-Puerto Real" de Navantia entregó el OPV "Yekuana", el tercero de los cuatro patrulleros oceánicos de vigilancia encargados por Venezuela, que les permitirá desarrollar diferentes tareas: vigilancia y protección de la Zona Económica Exclusiva, protección del tráfico marítimo, defensa de intereses estratégicos, operaciones de búsqueda y salvamento, auxilio a otras unidades, ayudas humanitarias, control de contaminación marina, persecución del contrabando, tráfico de drogas e inmigración ilegal, vigilancia y obtención de información de inteligencia operativa o medioambiental, defensa de superficie y guerra electrónica pasiva.



Fuente: www.airliners.net

Las principales características de los POVZEE son:

- Eslora: 98,9 metros
- Manga: 12,6 metros
- Velocidad máxima: 24 nudos
- Velocidad de crucero: 18 nudos
- Desplazamiento a plena carga: 2.450 toneladas
- Autonomía: 3.500 millas náuticas a 18 nudos
- Dotación: 72 tripulantes

Además de los cuatro POV, Venezuela encargó a Navantia cuatro buques de vigilancia de litoral (BVL).

FRANCIA

DCNS ensambla las últimas secciones en Francia del primer submarino Scorpene para la Marina de Brasil



Fuente: DCNS.

En sus instalaciones de Cherburgo, DCNS inició el último ensamblaje del primer submarino Scorpene para la Marina de Brasil, consistente en la soldadura de las secciones 3 y 4, llevada a cabo por un equipo de soldadores franco-brasileros, marcando un paso importante en términos de transferencia tecnológica. El ensamblaje consistirá en la soldadura de anillos que forman parte del casco que integrará una sección de 6 metros de diámetro, 24 metros de longitud, con 200 toneladas de peso, en la que posteriormente se acomodarán los sistemas del centro de operaciones y los torpedos. Se espera que el resto de las secciones sean ensambladas en Brasil durante la primera mitad del próximo año.

El contrato de la DCNS con la Marina Brasilera involucra la provisión de componentes y asistencia para la construcción de cuatro submarinos de este tipo, así como el diseño y construcción de la parte no nuclear del primer submarino de propulsión nuclear brasilero y la construcción de una base naval y astillero para submarinos.

CHILE

Armada de Chile comisiona buque de asalto anfibio LSDH "Sargento Aldea"

En una ceremonia llevada a cabo en la Base Naval de Tolón (Francia), fue comisionado el buque de asalto anfibio LSDH "Sargento Aldea", unidad adquirida a la Marina Nacional de Francia, donde sirvió con el nombre de TCD

"Foudre". Además de las propias tareas destinadas a la defensa nacional, en las que reemplazará a la ya dada de baja barcaza "Valdivia", incrementará notablemente las capacidades de apoyo a la población civil en caso de desastres naturales. Cuenta con un dique interno que le permite desplegar embarcaciones de asalto anfibio, cubierta de vuelo y hangar para albergar hasta cuatro helicópteros, capacidad de transportar una combinación de tanques, transportes blindados de tropas y camiones tácticos, así como transportar un batallón completo de infantes de marina. Su desplazamiento a plena carga es de 12.000 toneladas.



Fuente: www.blog.zaq.ne.jp

REYNO UNIDO

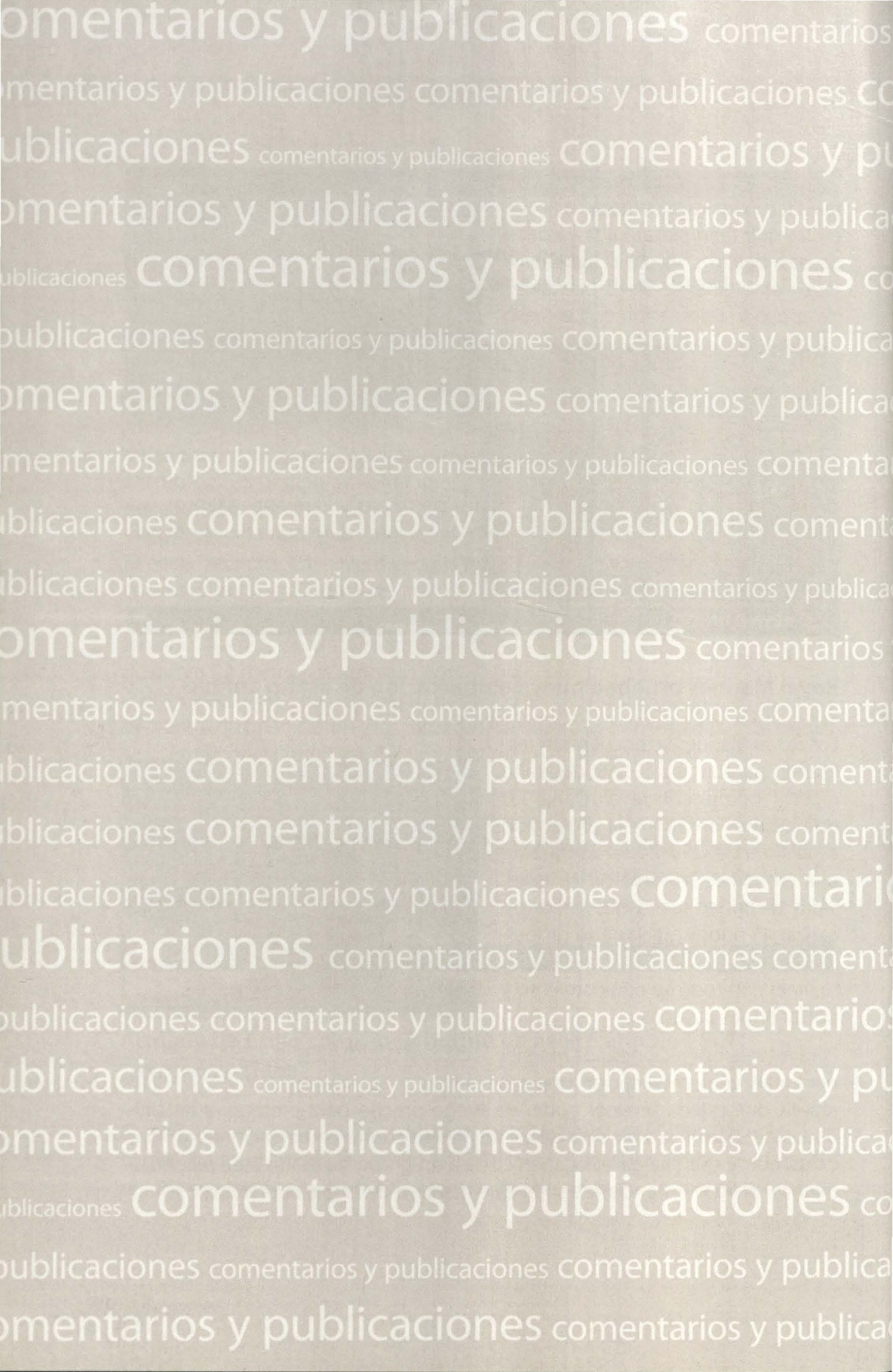
Royal Marines prueban nueva embarcación de asalto anfibio

Los Royal Marines se encuentran realizando pruebas a un "bote de asalto rápido", que puede revolucionar las operaciones anfibias y la protección de la flota de un ataque. Se trata de una embarcación CB90 de 18 toneladas, de origen sueco, que puede alcanzar 45 nudos gracias a su propulsión de tipo *water jet*, transportar a 18 *marines* con todo su equipamiento y portar armas pesadas.



Fuente: Navy News / Reporting from the fleet.

Para futuras operaciones, los *marines* necesitan una embarcación que sea rápida, que pueda proveer poder de fuego preciso para proteger a las unidades de superficie y lanchas de asalto anfibio contra embarcaciones rápidas de ataque, y que pueda colocar en costa a un grupo de asalto o de reconocimiento, a largas distancias de su buque madre o de la fuerza principal.


comentarios y publicaciones



Señora
ESPERANZA NAVARRO PANTAC
Comentarista

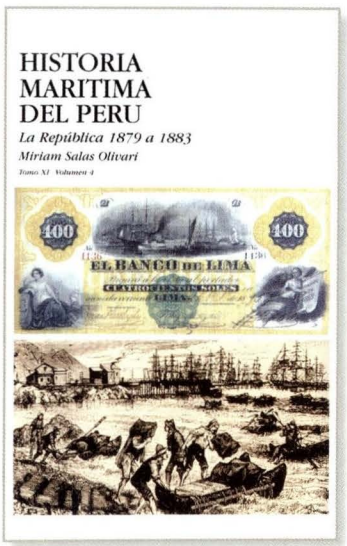
Salas Olivari, Miriam

Historia Marítima del Perú: La República 1879 a 1883.

Tomo XI, v. 4

Lima, Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, 2011.

1248 p. ilus., mapas, retratos, tablas



La Guerra con Chile tuvo un trasfondo netamente económico, qué duda cabe. Los intereses por el guano y el salitre provocaron el conflicto. La autora lo confirma al adentrarse en las entrañas de la historia económica de Chile, Perú y Bolivia en el tomo de la *Historia Marítima, La República 1879 a 1883*, que titula: *Historia económica de la guerra de Chile con el Perú y Bolivia. Recursos naturales y conflicto internacional: cuestión de pocos problema de muchos, 1810-1883.* Comprende casi la totalidad del siglo XIX, incluyendo la inesperada prosperidad del Perú por el guano y del salitre –prosperidad falaz, la llama Basadre– que parecía resolver los problemas financieros –como las deudas de las guerras de independencia–, con una opulencia digna de los herederos del virreinato español más rico. La obra está organizada en cuatro capítulos: 1. Las economías de Perú, Bolivia y Chile antes de la guerra; 2. El guano en el desarrollo de la economía nacional; 3. El salitre en la economía de la nación y en la vida de los puertos del sur del Perú, 1810-1879; 4. La guerra y sus necesidades de recursos económicos para afrontarla.

El gran escenario es la América que emerge del proceso de emancipación. Perú, Bolivia, Chile, y países vecinos, repúblicas sin experiencia política ni tradición administrativa, dan sus primeros pasos de la mano de sus mentores:

los Libertadores, San Martín y Bolívar. Arrancados de la misma fuente, surgen entre ellos inevitables recelos fraternos, los unos con el sentimiento de que son expoliados, y los otros, que merecían más de lo que recibieron. La autora sustenta que las semillas del conflicto de 1879 ya se incubaban desde estos primeros años. Aparentemente, cada uno desarrollaba una historia singular, pero para al ojo perspicaz de la historiadora no dejan de tener gran semejanza entre sí. Aunque la historiografía sostiene que la historia de Chile fue muy diferente, "exitosa" por su "uniformidad étnica", en realidad se desenvolvía en forma similar a Perú, Bolivia y los demás países de la región: con grupos de poder en pos de sus ambiciones, y un pueblo ignorado al servicio de sus intereses. Pero después de la guerra, el país del sur limpió su imagen creando la de un Chile armonioso frente a un Perú anárquico, mestizo e indígena.

Por otro lado, la doctora Salas hace hincapié en otro factor fundamental: los intereses británicos. A la Gran Bretaña, en plena expansión industrial y comercial, se le habían abierto los mercados y el acceso a materias primas sustanciales de la América antaño española; al mismo tiempo, engarzaba las economías de nuestras repúblicas como periféricas de la suya, sujetándolas al flujo de la oferta y la demanda de los productos ingleses, a expensas de la producción local. Las repúblicas emancipadas quedaron amarradas con préstamos que garantizaban sus propios recursos. Los vaivenes de la economía inglesa llevaron a que Perú, Chile y Bolivia, con el guano hipotecado por varios años, apostaran ahora por el salitre.

Chile, que se debatía en su propia crisis económica, se atrevió sin embargo a embarcarse en la guerra, indudablemente sustentado por sus aliados, los empresarios ingleses que querían echar mano al guano y al salitre de sus vecinos. Finalmente, después de la guerra, estos recursos fueron el rico botín de Chile vencedor, aunque solo para repetir la historia de Perú: una prosperidad falaz: los beneficios del salitre y el guano fueron para los empresarios británicos, no para el pueblo chileno. El usufructuario final fue la Gran Bretaña.

El capítulo tres tiene una especial relevancia con el protagonismo del salitre a partir de los años 60, cuando se convierte en el principal competidor del guano. Requerido para la industria de la pólvora, y para la agricultura, su explotación despierta una fiebre similar a la del oro en California. La narración de sus avatares nos traslada a un escenario bizarro en los desiertos de Atacama, donde atrevidos aventureros de toda laya retan al desierto más seco y hostil del planeta.

El caso de Iquique, ciudad-puerto, es sumamente interesante. Desde 1850 había vuelto a ser el primer gran puerto de la costa sur, principal punto de acopio y de exportación del salitre. La población crecía pese a que faltaba todo abastecimiento,

incluso el más importante: el agua. Frutas, hortalizas, forraje y el agua potable llegaban de Chile, Tacna, Arica, Arequipa, Pisco y Chincha. Las subsistencias para la vida diaria eran muy caras, pero la riqueza que se generaba permitía esos gastos y muchos otros. Más bien, la vida se refinaba, se iba elitizando, como dice la autora, a través de las mercaderías de lujo que se importaban de allende los mares. Cuando en 1868 se crea la provincia de Tarapacá, Iquique es designada su capital. La ciudad, dice, surgió como un verdadero milagro forjado por los duros y rompedores mineros de la plata, el oro y luego del salitre, que no se detuvieron ante ningún obstáculo para amasar fortunas.

"El Perú había exportado salitre en Tarapacá desde 1830. En Atacama se descubrió solo en 1866. En esas cuatro décadas el Perú ya había conquistado mercados en Estados Unidos y Europa".

El Perú había exportado salitre en Tarapacá desde 1830. En Atacama se descubrió solo en 1866. En esas cuatro décadas el Perú ya había conquistado mercados en Estados Unidos y Europa. La explotación, que había estado en manos de particulares, despierta entonces el interés de los gobiernos del Perú, Bolivia y Chile, que toman medidas a partir de 1860 para una mayor intervención del Estado, aunque recordemos que la riqueza salitrera yacía fundamentalmente en territorios peruano y boliviano.

En 1868 Bolivia comete un trágico error: su presidente, Mariano Melgarejo, le concede a la sociedad chilena de Francisco Puelma, Manuel Antonio de Lama y José Santos Ossa, la explotación exclusiva del salitre de Atacama por quince años. Más tarde se incorporará Agustín Edwards, con quien fundan la Melbourne Clark y Compañía. Gibbs, con socios ingleses: así tomaron ingerencia en Antofagasta los empresarios británicos. Luego, desde 1870, en que José Díaz Gana, chileno, descubriera las ricas minas de plata de Caracoles en Antofagasta, los chilenos, junto con algunos ingleses, habían acudido en masa para tomar posesión del rico territorio. Crearon el puerto de Antofagasta y arruinaron los puertos bolivianos de Cobija y Mejillones, impidiendo el desarrollo del ferrocarril de Loa. Se constituyeron varias compañías para explotar el nitrato de Tarapacá y Antofagasta, y para el Ferrocarril de Antofagasta. Los intereses de estos propietarios, trabajadores y comerciantes chilenos fueron los detonantes para que estallara la guerra.

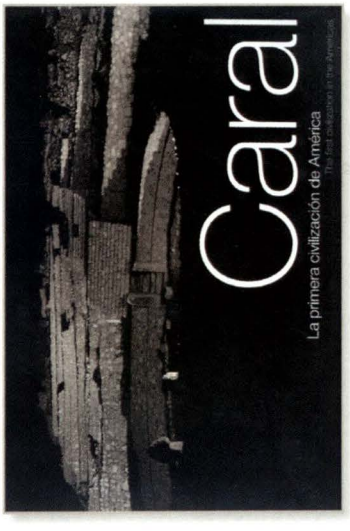
La rica información que le permite a la doctora Salas recrear la dinámica económica, social y política involucrada en la explotación del guano y el salitre, la conoció a través de los expedientes del Archivo General de la Nación, especialmente en la

Sección Hacienda, y otros repositorios nacionales, cuando el Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú le encargó la investigación documental relativa a la Guerra del Pacífico, el periodo previo y posterior. El acceso a estas invaluables fuentes que revisó por más de diez años continuos, le ha permitido analizar el engranaje financiero que funcionó a través de sucesivos protagonistas y personajes secundarios. Le revelaron toda la gama de negociados por componendas políticas que apuntan con claridad meridiana la responsabilidad que le cupo a nuestra elite en la conducción del país hacia el precipicio político, financiero y social que desembocó en la situación bélica de 1879. La guerra –que el Perú no buscó y para la cual no estaba preparado– expuso la falencia económica en toda su magnitud. La Caja Fiscal tuvo que recurrir a donativos de la población –que no dudó en entregar bienes y sueldos–, a impuestos de emergencia, a las entradas del movimiento arancelario de las aduanas, préstamos, emisiones, acuñaciones monetarias, así como nuevas tarifas arancelarias al azúcar y el algodón. El dinero recaudado alcanzó apenas para la compra de pólvora y carbón, y alimento y vestido precarios e insuficientes para las tropas. De todo ello toma nota y examina la autora para entregarnos finalmente esta obra fascinante por la vislumbre de sus personajes, sus debilidades, incompetencias, alianzas y la persistencia de algunos en ramos clave de la administración: presidencia, ministerios, bancos, empresas, salitreras, sociedades, etc., siempre en pos de un beneficio personal, con total exclusión de las mayorías. No revelamos más para dejarle al lector el placer de seguir por sí mismo el hilo de la madeja.

Shady, Ruth

Kleihege, Christopher

Caral: la primera civilización de América. The first civilization in the Americas.



Lima, Logicorp S.A., Caral, Supe, Perú, Proyecto Especial Arqueológico Caral-Supe/INC, Universidad de San Martín de Porres.

167 p., fotos color 30 x 35 cm.

Edición bilingüe español-inglés

Libro de fotografías del estadounidense Christopher Kleihege, el gran tema: Caral. Las vistas fueron registradas durante los trabajos de excavación reali-

zados por el PEACS, Unidad Ejecutora 003 del Ministerio de Cultura, en 2006, bajo la dirección de la arqueóloga Ruth Shady Solís. Estas extraordinarias imágenes permiten apreciar el espacio construido de la ciudadela habitada por los diferentes estamentos de la sociedad de Caral, así como también el paisaje natural del territorio ocupado, los cerros de la cordillera de los Andes, la terraza aluvial del conjunto, las arenas del desierto que la cubre y su flora local, así como las tierras llanas del valle del río Supe con su vegetación.

Ruth Shady es la arqueóloga y antropóloga que inició la investigación sobre los restos de la civilización Caral, de ahí que se le considere la redescubridora de esta ciudad. En 1994, recorrió el valle de Supe e identificó 18 sitios con las mismas características arquitectónicas. Excavó en Caral, a partir de 1996 y presentó sus datos, en 1997, en el libro *La Ciudad Sagrada de Caral-Supe en los albores de la civilización en el Perú*, en el que sustentó la antigüedad precerámica de la ciudad. Desde el año 2003 es jefa del Proyecto Especial Arqueológico Caral-Supe/INC. En el año 2005 se expusieron los nuevos hallazgos realizados en Caral por el equipo dirigido por Shady.

El primero que había llamado la atención sobre Caral fue el estadounidense Paul Kosok, quien visitó el lugar en 1949 con el arqueólogo estadounidense Richard Schaedel. En su libro *Life, Land and Water in Ancient Peru*, 1965, menciona que Chupacigarro (como se le conocía a Caral) debía ser muy antiguo. En 1975, el arquitecto peruano Carlos Williams hizo un registro de la mayoría de los sitios arqueológicos en el valle de Supe, entre ellos Chupacigarro Grande. En 1979, el arqueólogo francés Frederick Engel visitó el lugar, excavó y levantó un plano. En su libro *De las Begonias al Maíz,* 1987, afirmó que Chupacigarro Grande pudo haber sido anterior a la aparición de la cerámica en los Andes (1800 a.C.)

El informe de la doctora Shady señala que Caral, llamada también "La Ciudad de las Pirámides", puede considerarse entre las primeras sociedades que alcanzaron un temprano y complejo desarrollo dentro del marco de los asentamientos urbanos. Su antigüedad pone al Perú como uno de los seis focos civilizadores de la humanidad, al lado de Egipto, Mesopotamia, China, India y Mesoamérica, y lo revela como el foco civilizador más antiguo del Nuevo Mundo, pues antecede en mil años a las sociedades de Mesoamérica.

Como ciudad, dice, muestra una eficiente organización social, a todas luces pacifista, regida por una élite político religiosa con ascendiente sobre los pueblos vecinos. Se encuentra sobre una terraza aluvial en las estribaciones costeñas de la cordillera de los Andes. En un medio desértico, con dunas que

contrastan con el colorido agrícola del valle, del cual se separa por una serie de terrazas aluviales formadas sucesivamente a través de tiempos geológicos, la ciudad quedó aislada, elevada sobre el valle y alejada de la vida de este, en una planicie entre el cielo y los cerros.

En un área aproximada de 50 hectáreas, se erigen 32 conjuntos arquitectónicos: siete grandes pirámides rodeadas de construcciones medianas y pequeñas, entre templos, sectores residenciales, plazas públicas, anfiteatro, almacenes, altares y calles. Organizada en dos sectores, en el sector alto se ubican seis pirámides principales rodeando un espacio vacío. En el bajo destaca la Pirámide del Anfiteatro y varios edificios menores. La zona residencial, agrupa un conjunto de casas formado por muchas habitaciones interconectadas, con angostos muros de cañas recubiertas con barro (quincha). En el centro de una de las plazas se yergue un gran bloque de piedra parada: "huanta" (para el calendario), de 2.15 m de alto por 80 cm de ancho, en armonioso diseño con los volúmenes piramidales.

En cuanto a su antigüedad, corresponde al período Arcaico Tardío (3000-1500 años a.C.), precerámico. La ocupación habría empezado hacia el tercer milenio antes de Cristo (hace cinco mil años) y continuó durante varios siglos. La población se distribuía en el litoral y en el valle bajo y medio, conformando comunidades sedentarias, autosuficientes y con cierta autonomía, aunque participando de una entidad mayor, cultural, política y religiosa, bajo el control ideológico de los conductores de los templos.

Se la conoce también como "Ciudad Sagrada". Y es que la religión tenía un rol predominante. En torno a los templos se desenvolvían las actividades cotidianas. Los gestores encargados de la medición del tiempo y de la elaboración del calendario agrícola, ordenaban, de acuerdo a observaciones astronómicas, su periódica remodelación. Las edificaciones muestran sucesivos enterramientos y remodelaciones rituales. Tapaban unos ambientes, en tanto usaban otros y remodelaban los antiguos. Luego de grandes incineraciones de alimentos, esparcían el carbón y la ceniza, y enterraban ofrendas junto a las paredes. En el centro de los recintos se han encontrado los fogones. En la fase tardía, estas ofrendas incluyeron canastas de fibra vegetal, *shicras*, llenas con piedras y alimentos quemados.

Su economía se basaba en la agricultura complementada con la pesca y recolección en el mar: anchovetas, choros, mesodesmas y algas, así como el aprovechamiento de los recursos del río y del abundante monte ribereño y de las lomas. Se cultivaba en las estrechas márgenes del río Supe, de tierras muy fértiles, irrigables con facilidad mediante cortos canales que tomaban agua del río o de los abundantes puquiales, por donde afloraba la napa freática.

Los hombres de Caral tuvieron conocimientos de arquitectura, geometría y astronomía. El ordenamiento espacial previo, la extensión del espacio construido y la diversidad de estructuras sugieren un patrón definidamente urbano. Constituyeron una organización jerarquizada con estamentos sociales bien definidos; los especialistas eran las autoridades religiosas, gestores de los campesinos pescadores, que también prestaban servicios en las obras públicas: explotación de canteras, traslado de piedra y tierra para la construcción y remodelación de las edificaciones, así como para los periódicos enterramientos.

"La comunidad, conformada por varios linajes, era regida por las cabezas de dichas estirpes, uno de ellos como principal para dirigir la vida de Caral y de los pueblos orbitantes".

La comunidad, conformada por varios linajes, era regida por las cabezas de dichas estirpes, uno de ellos como principal para dirigir la vida de Caral y de los pueblos orbitantes: Aspero, Allpacoto, Miraya, Cotos y la Galgada. Con una misma tradición, conformaban una amplia y bien organizada red de reciprocidad e intercambios. La religión era el medio de cohesión y coerción que permitía el manejo de la población y de sus excedentes de producción.

Respecto de la significación cultural de Caral, nos dice que su irradiación se extendía a través las amplias redes de comunicación en el área norcentral del Perú, espacio articulado en el eje de norte-sur, entre los valles de el Chillón y Chao, y en el eje oeste-este, a lo largo de los varios pisos ecológicos de la cordillera, desde el mar hasta el Huallaga y el Marañón. Cuando Caral vivía sus últimos momentos, surgían, en la costa norte, nor central y central, nuevos polos de desarrollo vinculados a esta antigua tradición.

Después de varios siglos de ocupación, sus habitantes decidieron abandonarla, no sin antes enterrar todas las construcciones con densas capas de piedras, cumpliendo con las ofrendas tradicionales. Nada se dejó al descubierto. El clima, en los cuatro milenios siguientes, se encargó de acumular arena, contribuyendo al enterramiento. Caral nunca volvió a ser habitada, y eso ha permitido que lleguen hasta nosotros, sin alteraciones, los testimonios culturales de un pueblo que floreció en los albores de la civilización.

De toda esta magnificencia da cuenta el fotógrafo Christopher Kleihege en extraordinarias fotografías que reflejan en imágenes uno de los centros urbanos más extensos y complejos del Arcaico Tardío.

Lisle, Rudolph de

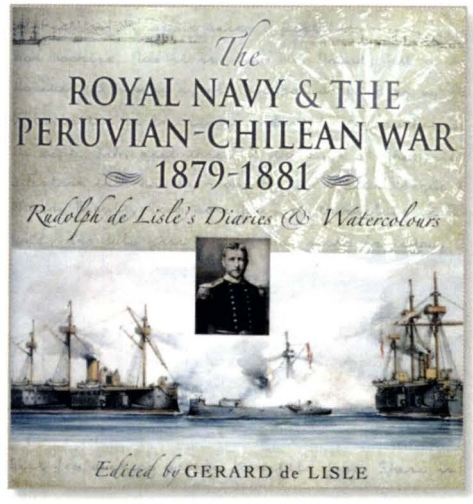
The Royal Navy & the Peruvian-Chilean War, 1879-1881: Rudolph de Lisle's diaries &

watercolours. Edited by Gerard de Lisle F.S.A.

Barnsley, South Yorkshire, Pen & Sword Maritime, 2008.

176 p., ilus. color, mapas, planos, retratos

Edición en idioma inglés.



El diario que se publica en esta obra empieza el 3 de agosto del año 1879, cuando el Teniente de la Marina inglesa, Rudolph Edward March Phillips de Lisle, de la dotación del HMS "Shannon", da cuenta del arribo de su buque a Madeira. El "Shannon", después de un crucero por el Mediterraneo en julio, había recibido la orden de emprender rumbo a Perú para reunirse con el HMS "Triumph", la nave insignia del Contralmirante Frederick H. Stirling, Comandante del Escuadrón del Pacífico. Las dos naves de guerra constituían una fuerza formidable, cuya presencia buscaba quizá borrar la humillación que hacía poco –el año 1877– habían sufrido las naves de Su Majestad, el "Shah" y el "Amethist".

Tenemos en de Lisle un testigo de lujo; apenas llegado a estas costas, va a recibir las noticias de primera mano sobre la epopeya de Angamos. Refiere el arribo a Valparaíso el 16 de octubre del año 1879, y en sus palabras relata el estado de exaltación que vive el puerto por la captura del monitor "Huáscar" en Punta Angamos; que todo Santiago ha venido para la llegada triunfal de la nave. El único buque, mejor dicho acorazado que había participado en el combate contra los blindados chilenos "Blanco Encalada" y "Almirante Cochrane". A la sazón se encontraba al ancla solo el "Blanco", que recibía todos los honores y era visitado diariamente por multitud de personas. De Lisle registra la escena del combate en una magistral acuarela, con un plano del combate adjunto, y da cuenta en una secuencia de dibujos al carboncillo de los daños sufridos por el "Huáscar", tal cual él lo vio.

El diario comprende los años 1879 (desde agosto), 1880 y 1881, antecedido por el trabajo de la doctora Celia Wu-Brading: "La Guerra del Pacífico", donde explica

el contexto histórico de los hechos que refieren los diarios y acuarelas, y compara los acontecimientos según la versión de los diarios y lo que registran los historiadores. Le dedica espacio a la toma de Lima y la intervención de las potencias extranjeras, convocadas por el Contralmirante HMS Frederick H. Stirling –que había arribado al Callao en el "Triumph" el 21 de noviembre– que reunió a los oficiales superiores de las flotas inglesa, francesa, americana, alemana e italiana; el Contralmirante du Petit Thouars, a bordo de la "Victorieuse", no llegaría hasta el día 7 de enero. De Lisle no lo menciona, pero da cuenta de los aprestos del ataque a la capital, del traslado de los ciudadanos extranjeros a buen refugio en Ancón, de las fortificaciones, de los buques chilenos, de las tropas, pertrechos y armamento de las tropas invasoras. El diario y las imágenes de la acuarela van pintando el trágico escenario de lo que se avecina: el mapa de Lima, los granaderos a caballo chilenos, vistas de las primeras líneas de defensa peruanas, vistas de los campos de batalla, las escenas de muerte en los reductos de San Juan y Chorrillos, el asalto a los reductos de Miraflores, junto con los dramáticos relatos.

Sobre el 15 de enero dice: "Esta noche será recordada con vergüenza por los peruanos. Su propia gente trató de incendiar la ciudad y después saquearla y en efecto casi lo lograron, pues en un momento Lima ardía en tres lugares; el barrio chino fue destruido y saqueado, los infelices orientales asesinados, y cualquiera que se aventurara por las calles recibiría una andanada de tiros...".

Y el día 16 de enero: "Hemos tenido una espléndida vista de la destrucción de los buques peruanos "Unión" y "Limeña", así como del Muelle Dársena...", y lo acompaña de las respectivas acuarelas. Y el diario llega precisamente hasta este día, pues, como informa el editor, se perdieron las páginas subsiguientes.

En el ínterin, desde su llegada a fines de 1879, el diario va a ir registrando con objetiva precisión el movimiento de los puertos, desplazamientos de tropas y buques, así como de los acontecimientos políticos, como la revolución de Piérola en Lima, que narra con vívidos detalles. Dedica algunas líneas a describir los remanentes de la armada peruana: la "Unión", "Atahualpa", "Rímac", "Chalaco" y "Oroya". Las negociaciones a bordo del "Lackawanna" en Arica y la irónica referencia de que los peruanos sostenían una actitud victoriosa, con una posición de defensa irreductible en Lima.

Son 59 acuarelas, además de dibujos en tinta y carboncillo, invalorables testimonios, que junto a las lúcidas y objetivas apreciaciones del joven oficial británico, constituyen una rica fuente de primera mano para la reconstrucción de esa etapa de la guerra.

Rudolph de Lisle, nacido en Leicestershire, Inglaterra, el año 1853, muere en Sudán a la temprana edad de 31 años.

Centenario submarinista peruano

Publicado en el diario "Expreso",
el 18 de junio de 2011.



Vicealmirante (R)
ALFREDO PALACIOS DONGO



En el marco de las celebraciones por los 100 años de la creación de la Fuerza de Submarinos del Perú, que se cumplirá el próximo 19 de agosto —coincidente con la fecha del afirmado de pabellón de nuestros dos primeros sumergibles "Ferré" y "Palacios", el 19 de agosto de 1911—, se han efectuado una serie de eventos que culminaron el día de ayer, viernes 17, con la realización de una Revista Naval a la altura de la isla San Lorenzo, en la que participaron los submarinos "Timbira", de la Marina del Brasil, y el "Topeka", de los Estados Unidos, navegando conjuntamente con unidades navales y aéreas peruanas, entre submarinos, fragatas y corbetas misileras, buques de desembarco, aeronaves, entre otras unidades.

También como parte de los eventos programados se llevó a cabo en Lima, entre los días 13 y 16, la XI Conferencia de Submarinos Asia-Pacífico 2011, en la que participaron las delegaciones de 25 países del mundo, y donde se abordaron temas de interés común sobre escape y rescate submarino. Además se disertó sobre la historia de los 100 años de Fuerza de Submarinos en el Perú, se presentó la estampilla conmemorativa y se efectuó la exhibición numismática naval.

Este siglo submarinista peruano ha marcado una fecunda historia que se remonta al año 1866, cuando el ingeniero danés radicado en nuestro país, Federico Blume, diseñara una nave sumergible, la que tuvo que financiar con su propio peculio al no recibir el apoyo gubernamental que solicitó durante 15 años. Tardíamente el presidente Piérola apoyó su construcción en junio de 1879, en plena guerra con Chile, pero a pesar de que llegó a probarse en inmersión, no pudo ser utilizado y tuvo que ser hundido para evitar su captura por manos chilenas. Este sumergible en acción podría haber cambiado el curso de la guerra.

En el primer gobierno del presidente Leguía (1908-1912), y ante una situación de desastre nacional después de la guerra, se decidió por fin la adquisición de los sumergibles "Ferré" y "Palacios", los que, con capacidad para lanzar torpedos de 457 mm desde cubierta, fueron misionados para ejercer la defensa de nuestro extenso litoral.

Bajo este panorama, en nuestra actual situación, la falta de decisión política y los reducidos recursos económicos asignados por los últimos gobiernos, no han permitido la repotenciación y modernización de nuestras seis unidades submarinas. El nuevo gobierno debería considerar la urgente modernización de la Fuerza de Submarinos, importante componente estratégico de la Fuerza Naval, ya que además de requerir menores costos de mantenimiento, entrenamiento, operación y en personal, sus características de ocultamiento y sorpresa constituyen un verosímil poder disuasivo para el cumplimiento constitucional de resguardar la soberanía e integridad territorial de nuestro país.



Discurso en el Centenario de las Fuerzas de Submarinos de la Marina de Guerra del Perú



Doctor
HÉCTOR LÓPEZ MARTÍNEZ

Disertación Magistral
Centro Naval del perú - Sede San Borja
9 de Junio 2011

Señor Ministro de Defensa;

Señor Almirante Jorge de la Puente Ribeyro, Comandante General de la Marina;

Señor Vicealmirante Carlos Weston Zanelli, Comandante General de Operaciones del Pacífico;

Señor Vicealmirante (R) José García Castaños, Presidente de la Asociación de Oficiales Submarinistas del Perú;

Señor José Ahumada Vásquez, Presidente del Directorio de Serpost S.A.;

Señora Doctora Patricia Carreño Ferré, Presidente de la Comisión Nacional Filatélica;

Señores Oficiales Almirantes, Superiores y Subalternos;

Señoras y Señores.

Constituye para mí un gran honor, que aprecio en todo lo que vale, hacer uso de la palabra en esta ceremonia de tan grata connotación institucional, como es la conmemoración del Centenario de la Fuerza de Submarinos de nuestra Marina de Guerra. Una centuria es un lapso importante, significativo, en el cual se suele voltear la mirada hacia el pasado, sopesar lo presente y proyectarnos hacia el porvenir con visión de futuro. Es también, en este caso, el momento de hacer balance de una singladura de diez décadas en que han intervenido muchas generaciones de submarinistas, para rendirles homenaje, porque todos sus integrantes, de una u otra manera, de forma descollante o modesta, aportaron esfuerzo, talento y patriotismo para formar el más valioso legado, que no tiene precio, que no se puede medir ni pesar, pero del cual participan a plenitud

"Al estallar la guerra con Chile, Blume, que era consignatario del ferrocarril de Paita a Piura, revivió su proyecto construyendo un modelo provisional del submarino de su invención, que pensaba perfeccionar".

todos los submarinistas de nuestra patria, los de ayer y los de hoy; ese legado es una gloriosa tradición de honor sin mácula, de fraternidad entrañable, que ha cincelado con letras de oro en el corazón de todos ellos el lema: "Una vez submarinista, siempre submarinista".

Creo innecesario hacer un recuento histórico de los afanes del hombre, comenzando por Aristóteles en el año 332 a.C., por conseguir un artilugio que navegara en las profundidades del mar. Sólo cabe decir que estos esfuerzos fueron muchos, tanto en Europa como en el Nuevo Mundo. Algunos no tuvieron fortuna y otros fueron logrando avances que llegarían a culminar con la construcción de los primeros submarinos. Debemos sí mencionar al ciudadano danés Juan Carlos Federico Blume y Othon, nacido en la caribeña isla de Santo Tomás. Se graduó de ingeniero en Europa y llegó a nuestro país, por motivos profesionales, en 1864. Ya por entonces tenía diseñado un pequeño bote submarino que podía navegar a diez metros de profundidad. Eran los días en que la llamada "expedición científica" española recorría las costas del Pacífico Sur con aparentes propósitos de reconquista. Blume, entonces, ofreció al presidente de la República, general Juan Antonio Pezet, destruir con su artilugio a la poderosa escuadra hispana que ocupaba las islas Chincha. Sin embargo, los acontecimientos se precipitaron. Pezet fue derrocado, la burocracia tardó en tomar decisiones y el proyecto quedó archivado.

Al estallar la guerra con Chile, Blume, que era consignatario del ferrocarril de Paita a Piura, revivió su proyecto construyendo un modelo provisional del submarino de su invención, que pensaba perfeccionar. En setiembre de 1879 comenzó la etapa de pruebas, realizando sucesivas inmersiones hasta principios de noviembre, alcanzando doce brazas de profundidad. Blume trajo su invento al Callao en el transporte "Limeña". El entonces presidente de la República, general Mariano Ignacio Prado, apoyó la construcción del submarino. Pero otra vez la política se interpuso al abandonar Prado el país y asumir el mando supremo don Nicolás de Piérola. Finalmente, en abril de 1880, se hizo una prueba en el Callao, que fue exitosa. Blume, sin embargo, pensó que para atacar a la escuadra chilena era necesario un submarino de mayor velocidad

y mejores características que el prototipo. Para esta misión, Piérola le asignó diez mil soles y se trabajó febrilmente en la factoría de San Cristóbal. Desgraciadamente, el tiempo corrió en contra de Blume; los chilenos desembarcaron en Curayacu y avanzaron sobre Lima. Luego de los infortunios de San Juan y de Miraflores, el 13 y 15 de enero de 1881, los restos de la escuadra peruana y el submarino de Blume, al ancla en el Callao, fueron hundidos para que no cayeran en manos del enemigo.

El Perú, después de la guerra con Chile, quedó en situación "yacente", como señaló Jorge Basadre. Todo, o casi todo, había que reconstruirlo desde la base. Ese fue el caso de nuestra Marina de Guerra, que renació con la llegada, en 1907, de los cruceros ligeros "Almirante Grau" y "Coronel Bolognesi", de 3.200 toneladas cada uno. Indescriptible, verdaderamente apoteósico, fue el caudal de emoción patriótica que invadió a los habitantes de Lima y del Callao, que masivamente se volcaron al muelle chalaco dando vivas al Perú y a su Marina de Guerra para presenciar la llegada de esos dos buques, que estuvieron operativos hasta mediados del siglo XX. Papel descollante, mejor diría fundamental, en estas adquisiciones y en la de nuestros dos primeros sumergibles, tuvo la Asociación Pro-Marina. Su infatigable trabajo reuniendo fondos económicos; la mística de sus dirigentes, que hicieron verdaderos prodigios en su patriótico afán, merecen por siempre la gratitud nacional.

El frente externo estuvo constantemente crispado durante todo el régimen de Augusto B. Leguía, que sucedió en la presidencia de la República a José Pardo y Barreda en 1908. Con Bolivia y, sobre todo, con Ecuador, hubo inminente peligro de guerra. Igual panorama se presentó con Colombia, llegándose a producir un choque armado en la frontera del Caquetá, donde tuvo lugar el combate de La Pedrera en julio de 1911, rechazándose la intromisión de tropas colombianas en nuestro territorio. Todo esto se daba teniendo como telón de fondo una grave crisis política interna y duras carencias económicas, hacendarias y fiscales. Fue, pues, necesario negociar préstamos en Europa con la garantía del caucho, que, por esos años, alcanzó sus más altos niveles de producción.

Pero lo más doloroso era ver cómo nuestros compatriotas que residían en las provincias cautivas de Tacna y Arica eran víctimas de toda suerte de agresiones personales y materiales, como resultado de la implacable campaña de chilenización llevada a cabo por orden del gobierno de La Moneda. Los vejámenes fueron tan intolerables que gran número de peruanos oriundos de Tarapacá, Arica y Tacna, tuvieron que embarcarse con destino a Lima, decididos a rehacer

sus vidas y, sobre todo, para no renunciar a su condición de peruanos. Esos hombres, mujeres y niños, fueron paradigmas de valores que no debemos olvidar.

Es en este contexto que era necesario reforzar nuestra primera línea de defensa en el mar. El presidente José Pardo había contratado en 1905 una Misión Naval Francesa —que actuó en el Perú durante ocho años—, cuyo primer jefe fue el Capitán de Fragata Paul de Marguerye, que fue relevado en 1910 por el Capitán de Fragata Pierre Guette. Obviamente los marinos galos dejaron sentir muy pronto su influencia en nuestra Armada y también dentro de una porción importante de la opinión pública nacional. Francia era una gran potencia, y su prestigio, en muchos aspectos, carecía de competencia.

"Luego de múltiples reuniones, la comisión opinó el 3 de marzo de 1910, en el sentido de que los fondos recaudados por Pro-Marina debían invertirse en la adquisición de un sumergible, que serviría para proteger nuestros puertos ante la posible presencia de buques enemigos".

Una vez más, la Asociación Pro-Marina estuvo en la vanguardia cuando el Gobierno llegó a la conclusión de que era urgentísimo reforzar nuestra escuadra. Con el objeto de estudiar qué clase de material se requería, Pro-Marina decidió la organización de una comisión técnica presidida por el Capitán de Navío José Ernesto de Mora, e integrada por los Capitanes de Corbeta Ernesto Caballero y Lastres, y Augusto Pimentel. Luego de múltiples reuniones, la comisión opinó el 3 de marzo de 1910, en el sentido de que los fondos recaudados por Pro-Marina debían invertirse en la adquisición de un sumergible, que serviría para proteger nuestros puertos ante la posible presencia de buques enemigos.

El dictamen de la comisión técnica de Pro-Marina fue acogido por la superioridad naval y por el Gobierno. Se acordó la adquisición de dos sumergibles, y en mayo de 1910 se firmó un contrato con los astilleros franceses "Schneider", de Chalon sur Saone. El diseñador de dichos buques debía ser el famoso ingeniero Máxime Laubeuf. En su palmarés dicho ingeniero tenía el diseño y construcción de 30 sumergibles para su patria y varios más para otros países de Europa y Asia.

En mayo de 1910, el gobierno de Leguía designó la comisión que debía supervisar la construcción de los sumergibles. Así, pues, viajaron a Francia el Capitán

"Es interesante mencionar que Laubeuf, en pleno proceso de construcción de nuestros sumergibles, iba haciendo modificaciones a los planos iniciales para mejorarlos en diversos aspectos".

de Corbeta Ernesto Caballero y Lastres y el Teniente Primero Juan Althaus. Esa misión inicial fue incrementándose con el Teniente Segundo César A. Valdivieso Castro, los Capitanes de Corbeta Edilberto Perales y José R. Gálvez, y el Teniente Segundo Enrique Monge. En los últimos meses de 1910 se ordenó que Adrián Galloso, Carlos F. Dávila, Alfredo Rabines y Humberto Castañeda, quienes estudiaban en la Escuela de Maquinistas de Inglaterra, también se integraran a la mencionada comisión.

Es interesante mencionar que Laubeuf, en pleno proceso de construcción de nuestros sumergibles, iba haciendo modificaciones a los planos iniciales para mejorarlos en diversos aspectos. Las características principales de los sumergibles eran: 46.25 metros de eslora, 4.5 de manga y 2.7 de puntal. En superficie desplazaban 290 toneladas y 435 en inmersión. Poseían dos motores eléctricos de 180 caballos de fuerza cada uno, que eran alimentados por dos tanques de baterías de 96 elementos cada una. Podían sumergirse hasta 30 metros. Su dotación estaba compuesta por 18 hombres: dos oficiales, cinco electricistas, cinco torpedistas, cinco mecánicos y un timonel. Cada sumergible portaba ocho torpedos Schneider, de 450 milímetros, ubicados por pares a proa y popa.

Se decidió que los sumergibles llevaran los nombres de dos héroes navales que murieron combatiendo junto al Gran Almirante Miguel Grau, en el Monitor "Huáscar": el Capitán de Corbeta Elías Aguirre Romero y el Teniente Enrique Palacios Mendiburu. El proceso de construcción de los sumergibles tuvo algunos retrasos hasta que las obras estuvieron casi terminadas. En ese momento surgió un problema, ¿cómo se llevarían al Callao? Se pensó en remolcarlos, pero esa idea fue desechada y se prefirió construir un buque-dique que los transportaría uno por uno. Esta singular nave recibió el nombre de "Kangourou".

El Capitán de Navío Ernesto de Mora viajó a Francia con el objeto de dar el visto bueno a los trabajos y recibir formalmente los sumergibles. Se procedió entonces a embarcar al "Ferré" en el "Kangourou". La operación fue laboriosa y duró aproximadamente 40 días. Llegó finalmente el 26 de julio de 1912 y el

buque-nodriza, con su valiosa carga, zarpó con destino al Perú. Tocó primero en San Vicente, Buenos Aires, en Bahía Real, a la entrada del Estrecho de Magallanes, y luego de cruzarlo, ingresó al Pacífico, dirigiéndose sin escalas al Callao, donde arribó el 26 de octubre de 1912, en la tarde. Como no podía ser de otra manera, miles de personas atestaron los tranvías de Lima al Callao y también los habitantes del primer puerto, llenos de alegría patriótica, le dieron una extraordinaria bienvenida al buque que traía a nuestro primer sumergible.

El diario "El Comercio" informaba detalladamente sobre el desembarco del "Ferré". Decía el "decano de la prensa nacional":

> *Con gran actividad y el concurso de los alumnos de la sección de mecánicos de la Escuela de Artes y Oficios de Lima, se ha procedido en pocos días a la operación de desarme de la proa del vapor "Kangourou", portador del sumergible peruano "Ferré". Para separar las planchas de la proa, que cierran la boca del túnel en el que se halla el "Ferré" y el desarme de los soportes en que reposa, ha sido menester desentornillar quince mil tuercas. Esta penosa labor ha sido ejecutada bajo la dirección de los técnicos que han venido ex profesamente en el "Kangourou".*
>
> *Este transporte, desde que llegó, tomó su fondeadero entre los cruceros "Lima" y "Grau", donde ha permanecido hasta la una y media de la tarde de hoy, martes 29 de octubre. El Ministerio de Guerra y Marina designó el día de hoy a las 2.00 PM, para que se procediera a la descarga del sumergible en uno de los más apropiados compartimentos de la dársena, e invitó para este acto a buen número de funcionarios públicos, representantes del Congreso y jefe y oficiales del Ejército y la Marina. El sitio señalado para la descarga del "Ferré" en la dársena es el conocido con el nombre de "Puerto Chico", cuyas aguas estancadas dentro de un espacio cuadrangular encerrado por el macizo monolítico de los muros interiores, ofrecen singular comodidad para tal objeto.*

Hechos los preparativos del caso, y despejado "Puerto Chico", se constituyeron a la una y media de la tarde cerca del "Kangourou" los remolcadores de la dársena "Gastón Buro" y "Callao". Tendidas las espías respectivas e izada el ancla de aquel transporte, empezó la operación de remolcarlo, bajo la dirección del técnico de la empresa, señor Abrein, hacia "Puerto Chico". El remolque se efectuó sin el menor contratiempo, y un cuarto de hora después el "Kangourou" entraba lentamente a "Puerto Chico", donde fue inmovilizado por medio de amarras tendidas a los muros.

El "Ferré" hizo sus primeras prácticas el 13 de noviembre de 1912. Al respecto, "El Comercio" informó lo siguiente:

> *Como se anunció oportunamente, esta mañana el sumergible "Ferré", a cuyo bordo se hallaba el Ministro de Guerra, General Varela, practicó importantes ejercicios en la rada exterior, evolucionando bajo el agua a distintas profundidades durante una hora. A las 9.45 llegó de Lima el Ministro, acompañado del Director de Guerra, Comandante Guette, y de su ayudante, el Teniente Henriod.*
>
> *En la chaza de guerra, donde se embarcó una lancha a vapor del "Grau", fue recibido por el prefecto, señor Velarde, y el Capitán de puerto, Comandante Arce y Folch. Numeroso gentío estacionado en el malecón y a lo largo de la playa de Chucuito, esperaba presenciar los ejercicios a la distancia. La lancha del "Grau" llegó al sumergible, a cuya toldilla saltaron el Ministro, el Director de Marina y el Capitán del puerto, quienes penetraron dentro del sumergible, acompañados de los jefes de esa unidad naval, Tenientes Althaus y Valdivieso. Se trataba de hacer la primera inmersión oficial para apreciar las condiciones del sumergible y la pericia del personal de tripulación. La mañana, aunque velada por ligera niebla, era clara.*
>
> *Cerradas las escotillas, a las 11 AM, el "Ferré" largó sus amarras, y a la voz del Comandante, señor Althaus, los poderosos motores eléctricos removieron en remolinos el agua e impulsaron el barco, que se deslizó hacia la rada exterior, hasta más allá del dique. A la voz del segundo Comandante, señor Valdivieso, de "preparar la inmersión", se abatieron rápidamente las barandillas y el abrigo de navegación, y el personal desapareció por tres escotillas. Despejada la cubierta y cerradas las tapas, el "Ferré" empezó a sumergirse y poco después sólo se veía sobre la superficie del mar los palos de los periscopios escudriñando el horizonte. Cuatro minutos después no quedaba a la vista el menor vestigio del barco.*
>
> *Pasaron cinco minutos y, de pronto, aparecieron primero los periscopios y luego medio casco del "Ferré", que navegaba entre dos aguas más allá de un barco fondeado a barlovento de la bahía.*

Por razones de tiempo no podemos trascribir el largo relato sino sólo algunas partes de él. Luego de producirse esa maniobra, el acucioso periodista apuntó lo siguiente:

> *Se abren y se cierran numerosas válvulas; se pasa lista de la tripulación y el segundo Comandante recorre el barco interiormente de*

popa a proa, dictando en alta voz las órdenes del caso, que son ejecutadas con gran rapidez. Todo está listo. Los flancos de seguridad y el aire comprimido que harán reflotar el barco; el agua en las cajas de equilibrio, que lo mantendrán horizontal bajo las aguas, las bombas: en una palabra, listo todo el complicado mecanismo del sumergible.

A la voz de "¡Abrir todas las inundaciones!", que es repetida de popa a proa, se oyó un ruido sordo: es el agua del mar que se precipita entre los dos cascos. Por el ocular del periscopio se ve primero la cubierta barrida por las olas, próximo a desaparecer. Las órdenes se suceden, señalando rumbos y demandando profundidades. Pronto el barco se halla a diez metros de profundidad. Por el ocular del periscopio sólo se ve una claridad azulada que, poco a poco, va oscureciéndose, conforme se profundiza más el barco. Un registrador doble va marcando el gráfico de la inmersión, en dos curvas: de inclinación y de profundidad. El silencio se ha hecho a bordo.

De vez en cuando se oye el ruido producido por una válvula que se abre, una llave que se cierra, un volante o una palanca que gira, y el ruido peculiar del aire comprimido que, entrando por la parte superior de los tanques, expulsa el agua en ellos contenida, prestando así gran flotabilidad al barco. Las bombas expulsan cuatro y doce toneladas de agua por minuto, hasta ponerlo en su línea de flotación; se abren las escotillas después de haber equilibrado las presiones atmosférica e interior, aumentada esta por las cargas de aire comprimido de las cajas de equilibrio, aumento que se aprovecha para probar su "estanqueidad" y para proceder al descenso en caso de que ella sea buena. En esta impresionante y ruda maniobra permanece el personal del barco, que recorre la bahía más allá del dique y en la zona suroeste durante una hora larga. A la una de la tarde se ve desde tierra aparecer dos puntos en la superficie del mar: son los periscopios del "Ferré". Poco después surge el barco y la bandera flamea al aire nuevamente.

El "Kangourou" retornó al puerto francés de Tolón y repitió la maniobra embarcando esta vez al "Palacios". Llegó al Callao a mediados de octubre de 1913. Ese sumergible estuvo operativo el 5 de noviembre de ese mismo año. Los primeros oficiales del "Ferré" fueron el Teniente Primero Juan Althaus Dartnell, primo del heroico Jorge Chávez, y el Teniente Segundo César A. Valdivieso Castro. Los primeros oficiales del "Palacios" fueron el Teniente Primero José R. Gálvez Chipoco y el Teniente Segundo Enrique Monge Medrano.

Los miembros de la Misión Naval Francesa en el Perú vieron con profunda satisfacción estas adquisiciones que ponían en relieve la tecnología de los astilleros de su patria. Con el propósito de reforzar los conocimientos de nuestros oficiales submarinistas, se contrató al Capitán de Fragata francés Joseph Alexandre Theron, que tuvo a su cargo la instrucción avanzada de las tripulaciones, la comandancia de la Estación de Sumergibles y otros cargos más, vinculados con el mantenimiento de los mismos. Con estas adquisiciones el Perú se convirtió en el primer país de América del Sur poseedor de una fuerza de submarinos. Lo seguirían Chile, Brasil, Argentina, Venezuela, Colombia y Ecuador.

En 1914 estalló la Primera Guerra Mundial, que impidió el cambio de las baterías de los sumergibles franceses, las cuales tenían una vida útil de cinco años. Ya en 1916 operar en los sumergibles "Ferré" y "Palacios" tenía elevado riesgo. En 1920 se acordó suspender los ejercicios de inmersión para no poner en peligro la vida de sus tripulantes. Un año más tarde, previo informe de una comisión altamente especializada, se les dio de baja.

En nuestras adquisiciones navales, a lo largo del siglo XX, como ya se dijo, jugó un papel de suma importancia la "Asociación Nacional Pro-Marina", institución patriótica integrada por civiles y marinos, unidos por el plausible afán de lograr para el Perú una marina moderna y prestigiosa, digna de sus nobles tradiciones. Al darse de baja a los sumergibles "Palacios" y "Ferré" hubo diversos pareceres sobre la clase de submarinos que debían reemplazarlos. Corría el año 1920; el presidente Augusto B. Leguía iniciaba su largo segundo gobierno y una de sus primeras decisiones había sido contratar una misión naval norteamericana. Esta, que tan honda y positiva huella dejó en nuestra Marina, recomendó la adquisición de submarinos estadounidenses, que habían recogido importantes aportes tecnológicos durante la Primera Guerra Mundial. Así, pues, se acordó la construcción de seis submarinos tipo "R" en The Electric Boat Co. de Groton Connecticut. Por razones económicas, en vez de seis sólo se ordenó la construcción de cuatro unidades. El Perú tenía como vigas maestras de su aún débil poder naval a los submarinos. La construcción de los submarinos, absolutamente indispensables para la defensa nacional, se comenzó en los primeros meses de 1924. Una comisión de oficiales nuestros supervisó en todo momento los progresos en la construcción de los submarinos "R", dotados de los elementos más modernos en dicha arma. En 1926 se probó exitosamente el "R-2" y, poco después, el "R-1". Ambas unidades llegaron al Callao el 12 de diciembre del ya mencionado 1926. Dos años más tarde, el 5 de noviembre de 1928, arribaban a nuestro primer puerto el "R-3" y el "R-4". Ya teníamos la primera División de Submarinos, con buques de primerísima clase, compatibles a los de las grandes potencias, dicho todo esto sin chauvinismo alguno. El primer jefe de esta

División fue el Capitán de Navío Enrique Monge, y junto a él estuvo una pléyade de brillantes oficiales que fueron sucediéndose con el transcurso de los años, manteniendo muy en alto una brillante tradición de capacidad, vocación y patriotismo.

Los submarinos "R" elevaron la moral de nuestros marinos y constituyeron una valiosa fuerza disuasiva. Su accionar fue infatigable; navegaron miles de millas en incontables ejercicios y tareas de patrullaje sobre todo durante la Segunda Guerra Mundial. Cuando la guerra con Colombia parecía inevitable, el "R-1" y el "R-4" llegaron a la boca del caudaloso río Amazonas, mientras el "R-2" y el "R-3" permanecían alertas en el Pacífico. También estuvieron listos para la acción al producirse el conflicto con el Ecuador, en 1941. Pero más allá de estas misiones de carácter bélico, los submarinos "R" fueron durante varias décadas el eslabón de acero que unió a nuestros marinos con la civilidad en todos los puertos del Perú. Como ha relatado el Almirante Federico Salmón de la Jara, del cual guardo recuerdo entrañable, quien nació en 1911 y nos dejó para siempre el año pasado, los submarinos "R" formaban parte del paisaje, de lo cotidiano y querido de nuestros puertos —principalmente el Callao— donde las gentes los veían llegar y zarpar con familiaridad, sencillez y cariño. Paradójicamente esos buques que tenían como misión atacar fieramente al enemigo, eran para los peruanos un símbolo de solidaridad y de orgullo que convocó a muchos hombres que sintieron el llamado de la vocación naval.

> " En 1926 se probó exitosamente el "R-2" y, poco después, el "R-1". Ambas unidades llegaron al Callao el 12 de diciembre del ya mencionado 1926. Dos años más tarde, el 5 de noviembre de 1928, arribaban a nuestro primer puerto el "R-3" y el "R-4". Ya teníamos la primera División de Submarinos, con buques de primerísima clase, compatibles a los de las grandes potencias".

Con galano estilo y admirable memoria el Almirante Federico Salmón de la Jara nos narró también el retorno de los cuatro submarinos "R" a New London, en 1950, para ser sometidos a un recorrido total y a una modernización en la medida de las posibilidades de la estructura de los buques. Escapan a mis conocimientos los detalles técnicos de los trabajos realizados en los submarinos y sólo cabe resaltar que cuando estos llegaron a Groton, donde están las ins-

"En octubre de 1953 se lanzó al mar el primer submarino tipo "S" y en julio de 1954 llegaron al Callao los dos primeros buques de esta clase. Los dos submarinos restantes arribaron al puerto chalaco en noviembre de 1957, conformando la Segunda División de submarinos".

talaciones de The Electric Boat Co. la sorpresa de quienes los habían construido en la década de los años veinte fue realmente extraordinaria. El mantenimiento dado a nuestros submarinos había sido excelente. Ellos fueron una suerte de aulas flotantes donde se habían formado decenas de oficiales con el mayor rigor académico y abundante experiencia práctica. Premunidos de moderna tecnología, luego de adquirir nuevas experiencias y conocimientos gracias a la insaciable capacidad de aprendizaje de nuestros oficiales, los "R" volvieron al Callao en diciembre de 1950, dejando en Estados Unidos una grata imagen de profesionalismo, caballerosidad y calidad humana, tanto la oficialidad cuanto el personal subalterno.

Una vez modernizados los "R", el Gobierno del General Odría, donde era Ministro de Marina el influyente Almirante Roque A. Saldías, decidió incrementar nuestro poder disuasivo respecto a otras marinas de la región. Ya comenzaban a construirse los submarinos atómicos y la Guerra Fría ponía al mundo verdaderamente al filo de la navaja. Se decidió que The Electric Boat Co., que había construido los "R" y los había modernizado con tanto éxito, construyera cuatro nuevos submarinos de tipo Mackerel, con todos los adelantos alcanzados en esta clase de buques que, ciertamente, eran muchos y de gran importancia. Pero hubo un detalle adicional que merece remarcarse. Las dotaciones de estas nuevas adquisiciones siguieron cursos de instrucción en la Escuela de Submarinos de New London. Esto constituye, en toda circunstancia, un binomio ideal: material y hombres de primera clase. Oficiales y tripulantes que nunca cayeron en el peligrosísimo pantano de la rutina, sino que, por lo contrario, pugnaban por adquirir nuevos conocimientos, con una inquietud permanente por estar al día en todo lo concerniente a su especialidad. Una vez más se honraba la tradición de ser continuadores de la huella trazada por los primeros submarinistas de América del Sur.

En octubre de 1953 se lanzó al mar el primer submarino tipo "S" y en julio de 1954 llegaron al Callao los dos primeros buques de esta clase. Los dos sub-

marinos restantes arribaron al puerto chalaco en noviembre de 1957, conformando la Segunda División de submarinos. La primera, obviamente, la formaban los "R".

Los submarinos "S" nos pusieron al mismo nivel que los que poseían los Estados Unidos y otras armadas del continente. Por esta razón pudimos participar en operaciones y ejercicios conjuntos, como la "Unitas". En suma: los "S" desempeñaron el mismo papel que los "R" en su tiempo: fueron escuelas donde no sólo se formaron excelentes submarinistas peruanos, sino jóvenes oficiales de otros países iberoamericanos. Los submarinos "S" recibieron el nombre de "Dos de Mayo", "Abtao", "Angamos" e "Iquique". Los "R", por su parte, se llamaron "Islay", "Casma", "Pacocha" y "Arica". A fines de la década de los años noventa del siglo XX, los submarinos "S" pasaron a la condición de inactividad, peldaño previo de la baja definitiva.

Alemania, tanto en la Primera como en la Segunda Guerra Mundial, demostró una gran capacidad para el diseño y construcción de submarinos de excelente calidad. Dividida después de la destrucción del III Reich, Alemania Federal se recuperó rápidamente en todos los aspectos y su poderosa industria comenzó a producir maquinaria, artefactos, etc., que muy pronto alcanzaron lugar de privilegio en todos los mercados del mundo. Su producción bélica, sin embargo, estaba sujeta a limitaciones impuestas por los Aliados. La Guerra Fría hizo necesario descartar muchas de esas limitaciones y Alemania demostró a propios y extraños que su brillante tradición como constructora de submarinos no había decaído sino que alcanzaba cotas de óptima calidad. Destacaba dentro de la producción germano-occidental el submarino modelo "209", que según el Almirante Salmón de la Jara "llenaba las aspiraciones de nuestros submarinistas". Así, pues, en marzo de 1971 se comenzó a construir en los astilleros de Howaldswerkw Deutsche Werf R.G., en Kiel, el primer submarino que arribó al Callao el 2 de noviembre de 1974. Este buque recibió el nombre de "Islay" y los que lo siguieron fueron el "Arica", el "Casma", el "Antofagasta", el "Chipana" y el "Pisagua", que llegó en 1983. En total, seis.

Estos submarinos trajeron nuevos adelantos, producto de una industria deseosa de recuperar nuevamente el lugar de privilegio que siempre tuvo. Eran buques ciento por ciento de ataque, que cumplieron brillantemente las más difíciles maniobras y ejercicios. Obviamente sus dotaciones también eran de lujo. En el mantenimiento de estas unidades el S.I.M.A. demostró su alto grado de capacidad y el gran profesionalismo de sus diversos especialistas. Otras adquisiciones de submarinos fueron los norteamericanos de tipo "Guppy".

"La Escuela de Submarinistas es el emporio de talento, esfuerzo y patriotismo donde se forman los submarinistas de nuestra patria. Data del 1° de marzo de 1939 y fue la primera de América Latina. Más de 70 promociones de oficiales y también más de 90 promociones de personal subalterno son cifras que dan cumplida cuenta de la exitosa continuidad y constante superación de esta Escuela".

Se compraron dos: el BAP "La Pedrera" y el BAP "Pacocha". El primero llegó en diciembre de 1976 y el segundo, reacondicionado en el S.I.M.A, entró en funciones en 1978.

Los submarinos alemanes "209" nos han permitido participar exitosamente en importantes ejercicios internacionales con diversas marinas continentales, como la ya mencionada "Unitas" y la "Passex". Con la Marina de Guerra Norteamericana efectuamos los ejercicios "Subdiex" y "Siforex". Los detalles técnicos de estos ejercicios los conoce minuciosamente el distinguido auditorio.

La Escuela de Submarinistas es el emporio de talento, esfuerzo y patriotismo donde se forman los submarinistas de nuestra patria. Data del 1° de marzo de 1939 y fue la primera de América Latina. Más de 70 promociones de oficiales y también más de 90 promociones de personal subalterno son cifras que dan cumplida cuenta de la exitosa continuidad y constante superación de esta Escuela, que también abrió generosamente sus puertas para que se formaran en ella marinos de varios países de América del Sur. Nuestra Escuela de Submarinos cuenta desde el año 2004 con un Simulador de Ataque y un Simulador de Trimado, elementos de gran utilidad en la formación de los submarinistas.

Nuestra Marina de Guerra posee al presente seis submarinos con alto nivel de alistamiento. Sigue siendo la mayor fuerza de América Latina y podemos confiar en su capacidad disuasiva. Chile ha incorporado a su Armada dos submarinos de la clase "Scorpene", de tecnología franco-española. Son prototipos y se los cataloga como los mejores submarinos convencionales de la región. Uno de ellos fue afectado por el maremoto del 2010. Brasil es quien anuncia grandes novedades en lo que atañe a submarinos. En noviembre del año pasado el Comandante de esa Fuerza, Almirante Julio Moura Neto, anunció

que se planeaba contar con una flota de seis submarinos nucleares y veinte convencionales, que serían empleados para garantizar la defensa de los gigantescos recursos de petróleo que poseen ante la amenaza de "agresiones potenciales". El plan de articulación y equipamiento de la Marina brasileña ha previsto sumar los submarinos nucleares desde el presente al año 2047. Cada uno de ellos costará aproximadamente 550 millones de euros y serán construidos en el astillero "Itaguaí", en el Brasil, pero la tecnología se la venderá Francia. Venezuela, por su parte, gestiona la adquisición en Rusia de nueve submarinos, cuyo costo total será de 1.500 millones de dólares.

Distinguido público:

Con orgullo de peruano plenamente identificado con nuestra Marina de Guerra, hago llegar mi modesta pero muy profunda felicitación a la Fuerza de Submarinos en su primer centenario. Ella nunca ha descendido del alto sitial de profesionalismo que siempre la caracterizó. Jamás decayó tampoco la moral, la vocación, la mística y la entrega de nuestros submarinistas. Hombres de honor unidos por una lealtad imbatible y austera, conforman una fuerza compacta de principios y rectitudes que se han transmitido de generación en generación. Por todo ello, en esta auspiciosa fecha centenaria, merecen que se les reitere el cariño, el apoyo y la gratitud de todos los peruanos.

Centenario submarinista en el Perú



Capitán de Fragata
JUAN CARLOS LLOSA PAZOS

Es el submarino una de la maquinas más complejas y poderosas que ha inventado el hombre. Desde principios del siglo XX los Estados los emplean para preservar sus intereses y garantizar su soberanía, contribuyendo en la actualidad a afianzar la paz en el planeta. Dominar las entrañas de este buque requiere de hombres de mar, audaces, templados y pacientes, que se mimeticen con la sorpresa y velocidad del tiburón.

El Perú puede enorgullecerse de poseer la más antigua y prestigiosa fuerza naval de submarinos de la región sudamericana, misma que cumple este año el primer centenario de su creación. Su añeja e impecable reputación trasciende nuestras fronteras, ya que en nuestra Fuerza de Submarinos no sólo se han formado marinos peruanos, sino también submarinistas de Argentina, Brasil, Colombia y Venezuela.

La aventura en las profundidades del mar de los submarinistas peruanos se inició con el afirmado del Pabellón Nacional sobre la cubierta de los sumergibles "Ferré" y "Palacios", el 19 de agosto de 1911. Ambas unidades fueron diseñadas por el ingeniero naval Máxime Laubeufen, por encargo del presidente Augusto B. Leguía. En su segundo mandato, Leguía adquirió cuatro submarinos "R", construidos por la firma norteamericana Electric Boat Division, los que llegaron al Callao entre 1926 y 1927. Estos buques constituyeron la más moderna y compleja maquinaria de defensa que poseía el Estado peruano por aquel tiempo. A lo largo de las casi cuatro décadas que estuvieron en servicio los "R", se formaron a bordo muchas generaciones de submarinistas. Los "R" desempeñaron importantes tareas en la campaña naval de 1941 de la guerra con el Ecuador y en la protección de puntos críticos en nuestro litoral norte, como la Refinería de Talara, durante la Segunda Guerra Mundial. Los continuos y exigentes patrullajes durante esos años permitirían que las dotaciones de los submarinos "R" acumularan gran experiencia en su operación y tácticas de ataque. Terminado el ciclo de su vida útil, fueron remplazados por cuatro submarinos norteamericanos a partir de 1954, gracias a la visión del Vicealmirante Roque Saldías, quien, sopesando las lecciones aprendidas de la Segunda

Guerra Mundial, apostó por el submarino y por los destructores, dotados del centro de información de combate como elementos capitales para la defensa marítima del Perú.

Años más tarde se integrarían a la Fuerza de Submarinos dos unidades más, de fabricación norteamericana. Entre mediados de 1970 y 1980 nuestro poder subacuático se completaría con seis unidades Tipo "209", construidas en Alemania, haciendo un total de doce submarinos, constituyéndose una fuerza naval sin paralelo en la región. Los seis submarinos "209" se hallan en servicio activo en la actualidad, y a pesar de sus años, gozan de gran prestigio a nivel mundial entre sus pares, debido al profesionalismo del submarinista peruano. Los "209" constituyen una de las armas más poderosas con que cuenta la Marina de Guerra del Perú para cumplir su misión constitucional. Su permanente presencia en las profundidades del Mar de Grau es garantía de nuestra soberanía.

La vida a bordo en un submarino es una experiencia inolvidable. Dentro de su casco habita, más que un equipo, una familia, que puede convivir semanas bajo el agua, con las limitaciones que ello implica. Su propósito no es otro que estar listos en todo sentido para convertirse en un arma letal cuando los intereses del país o la vida de nuestros compatriotas estén en peligro. Es este poder —el que nuestros submarinistas saben manejar con reconocido talento— absolutamente indispensable para salir airosos en la defensa marítima.

Para quienes alguna vez nos hemos sumergido en el Mar de Grau, sabemos bien que "una vez submarinista, siempre submarinista".

Vidas Ejemplares

Vicealmirante
Alberto Indacochea Queirolo

Publicado en la Revista Snorkel, Setiembre 2011



El Vicealmirante José García Castaños, presidente del Consejo Directivo de la Asociación de Oficiales Submarinistas, rindió un homenaje a los hombres ilustres que han tripulado y formado parte de nuestra larga tradición submarinista. Para ello, asistió el 14 de junio, en compañía del Vicealmirante Julio Pacheco Concha y de una comisión de Oficiales del Consejo Directivo, a la residencia del Vicealmirante Alberto Indacochea Queirolo, nuestro oficial submarinista más antiguo, para rendirle un homenaje a él y a todos nuestros consocios y compañeros de armas.

La cita fue en una fría mañana de junio que contrastaba con la cálida bienvenida que nos brindó su familia, conformada por Rosita (su esposa y compañera de toda la vida), y sus hijos Alberto, Cecilia, Anita y José Luis. Fue realmente gratificante compartir momentos extraordinarios y traer al presente recuerdos inolvidables de la experiencia del Almirante, desde su ingreso a la vida submarinista, abordando luego su largo y fructífero servicio en nuestros queridos buques.

El Almirante nos contó que pertenecer a la Fuerza de Submarinos fue una aspiración que siempre tuvo, y que lo que más le asombraba era el hecho de que unidades tan pequeñas pudieran haber tenido tanto éxito, como el alcanzado por la Marina alemana en la Primera y Segunda Guerra Mundial. Nos recordó que cuando ingresó al servicio de submarinos, lo hizo sin haber pasado previamente por la Escuela de Submarinos. A ella asistió posteriormente, debido a que en 1942, cuando servía en el BAP "Guise", un destructor proveniente de Estonia, que efectuaba patrullaje de rutina en la zona norte, con base en el puerto de Talara, como parte del sistema de defensa de objetivos estratégicos de los aliados en la II Guerra Mundial, tomó conocimiento de que la División de Submarinos requería oficiales para dotar sus unidades. En esa época, nuestros submarinos tenían prolongados patrullajes que databan desde el conflicto con el Ecuador en el año 1941.

En esas circunstancias solicitó su incorporación a la Fuerza de Submarinos. Luego de ser nombrado, fue destacado al BAP "R2". El Almirante Indacochea nos confió que su primer contacto con el cetáceo de acero, y como les debe de haber pasado a muchos, fue paralizante: se encontró con mil llaves, manómetros y equipos que pensó no podría operar nunca. Sin embargo, aquí es donde nuestro personal subalterno siempre ha jugado un papel muy importante. La dedicación, el cariño y el convencimiento de la necesidad de forjar a aquellos bisoños oficiales que en un futuro iban a comandar, es lo que sienta las bases sólidas de intercambio profesional y de amistad que perdura con los años. "Guardo gratos recuerdos de muchos técnicos y oficiales de mar que me enseñaron todos esos detalles del conocimiento integral de armas submarinas", contó el Almirante Indacochea.

El Almirante nos dijo que el momento más importante de su carrera se dio cuando tuvo la suerte de ser nombrado Comandante del BAP "R1" y luego del BAP "Abtao".

A continuación, queremos compartir algunos pasajes de la entrevista y de esos gratos momentos que pasamos con la familia Indacochea.

> *Todo oficial de submarinos que haya sido Comandante, ha sentido la enorme satisfacción que ello significa. Es la culminación de su carrera, donde aplica todo lo estudiado y aprendido por años. Esto conlleva una enorme responsabilidad que nos pone en prueba permanentemente y nos plantea situaciones difíciles que tenemos que afrontar en forma solitaria [...].*
>
> *Una anécdota que recuerdo, ocurrió cuando me encontraba patrullando en el "R2" frente a las costas de Talara. De noche, con una oscuridad casi total, sólo se contaba con la vista y el oído como elementos de detección. No existía ni el sonar ni el radar. Yo estaba de guardia en el puente, con el submarino regresando a puerto. Cuando me encontraba escudriñando el horizonte para ubicar Punta Pariñas como punto de recalada, detectamos una silueta oscura que repentinamente comenzó a crecer; vimos un barco petrolero inmenso, que nos pasó muy cerca por babor, e hizo tambalear al submarino y sacar de sus literas a casi toda la tripulación. El petrolero no nos había avistado. El Comandante subió sobresaltado al puente, y al ver la gigantesca popa del navío, no tuvo mejor expresión que decir que "Dios era marino y peruano".*
>
> *Con esta anécdota he querido graficar los riesgos a los que estuvimos expuestos por la falta de medios tecnológicos que nos brindaran un*

mínimo de seguridad. Estas fueron las constantes de las operaciones de los submarinos de esa época, los cuales desempañaron una labor sobredimensionada a sus capacidades, tareas poco reconocidas a veces. Poco se ha difundido de la labor que tuvieron los submarinos en el conflicto contra el Ecuador en 1941, y en los patrullajes efectuados en el norte del Perú durante la Segunda Guerra Mundial. Tal vez esta haya sido una buena oportunidad para haberlo rememorado [...].

La profesión del submarinista es apasionante y demanda todo de nosotros. Sin embargo, muchas veces sentimos que no somos retribuidos ni reconocidos. Durante toda la existencia de los submarinos hemos vivido periodos de asignaciones escasas de recursos que merman las capacidades operativas de nuestras unidades, ante la inmovilidad de las autoridades políticas que nunca han entendido la importancia de las Fuerzas Armadas, de la Marina de Guerra y de los submarinos. A pesar de ello, siempre hemos tratado de mantener el espíritu y la operatividad de nuestros buques. A los jóvenes oficiales submarinistas quiero decirles que son los portadores del espíritu submarinista forjado con el paso de los años por muchas generaciones que dieron todo de sí, sin mediar mayor motor que el amor y la vocación por nuestra Marina de Guerra y nuestros submarinos. En los tiempos actuales, su vocación va a ser puesta a prueba y van a necesitar redoblar sus esfuerzos para conseguir sus objetivos. Todas las generaciones pasadas de submarinistas estaremos con ustedes.

El Consejo Directivo de nuestra Asociación expresa su agradecimiento al Almirante Alberto Indacochea por el honor de tan extraordinaria reunión submarinista en la que la invalorable presencia de su familia nos demostró una vez más cómo nuestro servicio en los inolvidables submarinos trasciende y se hace parte de la vivencia familiar.

Quedamos complacidos de estrechar la mano y confundirnos en un submarinista abrazo, con un maestro del arma submarina peruana recordado y reconocido como tal por muchas generaciones, y cuya experiencia y sabiduría forman parte de la historia viviente de nuestros submarinos.

¡Una vez submarinista, siempre submarinista!

Nota del director: *La revista "Snorkel" agradece sinceramente la asistencia del Vicealmirante Julio Pacheco Concha Hubner a la visita documentada en este artículo.*



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

Para sugerencias y comentarios sobre la *Revista de Marina*
escríbanos al e-mail: revismar@marina.mil.pe



REVISTA DE MARINA AÑO 104 / NÚMERO 2 - 2011

EDITORIAL

5 CALM. ERNESTO LERMO RENGIFO / DIRECTOR

ESPECIAL

9 CELEBRACIÓN POR EL CENTENARIO DE LA FUERZA DE SUBMARINO
CALM. CESAR PRADA UGAZ

INFORMATIVO

21 UNA FUERZA CENTENARIA AL SERVICIO DEL PERÚ
VALM. (R) PEDRO ALFONSO PANIZO ZARIQUEY

27 CIEN AÑOS DE SUBMARINOS PERUANOS
VALM. (R) JOSÉ GARCÍA CASTAÑOS

PANORAMA

33 TECNOLOGÍA PARA EL CORTE DE CASCO RESISTENTE DE LAS UNIDADES SUBMARINAS
C. DE N. LUÍS ENRIQUE SACO-VÉRTIZ PORTAL

41 EL SUBMARINISTA Y EL ESTRÉS EN COMBATE
TTE. 1° GABRIEL DONAYRE MONTESINOS

HISTORIA

49 RESEÑA SOBRE LA VIDA DEL CREADOR DEL HIMNO DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ, UN MARINO EMBLEMÁTICO
TTE. 2DO (R) RAFAEL QUIRÓS QUIÑONES

63 CENTENARIO DE LA FUERZA DE SUBMARINOS DEL PERÚ
VALM. (R) GUSTAVO BARRAGÁN SCHENONE

NACIONAL

77 NOTICIAS NACIONALES
LIC. TATIANA FIGUEROA LÓPEZ

INTERNACIONAL

87 NOTICIAS INTERNACIONALES
C. DE F. JORGE E. ANDALUZ ECHEVARRÍA

COMENTARIOS Y PUBLICACIONES

93 **PUBLICACIONES**
SRA. ESPERANZA NAVARRO PANTAC
COMENTARIOS

102 CENTENARIO SUBMARINISTA PERUANO
VALM. ALFREDO PALACIOS DONGO

104 DISCURSO EN EL CENTENARIO DE LAS FUERZAS SUBMARINOS
DR. HÉCTOR LÓPEZ MARTÍNEZ

118 CENTENARIO SUBMARINISTA EN EL PERÚ
C. DE F. JUAN CARLOS LLOSA PAZOS

120 VIDAS EJEMPLARES: VALM. ALBERTO INDACOCHEA QUEIROLO