Año 104 / número 3 - 2011

REVISTA DE MARINA

Especial:
Reflexiones y propuestas para la gestión educativa y académica institucional



REVISTA DE MARINA

Año 104 / número 3 - 2011

REVISTA DE MARINA

Año 104 / número 3 - 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

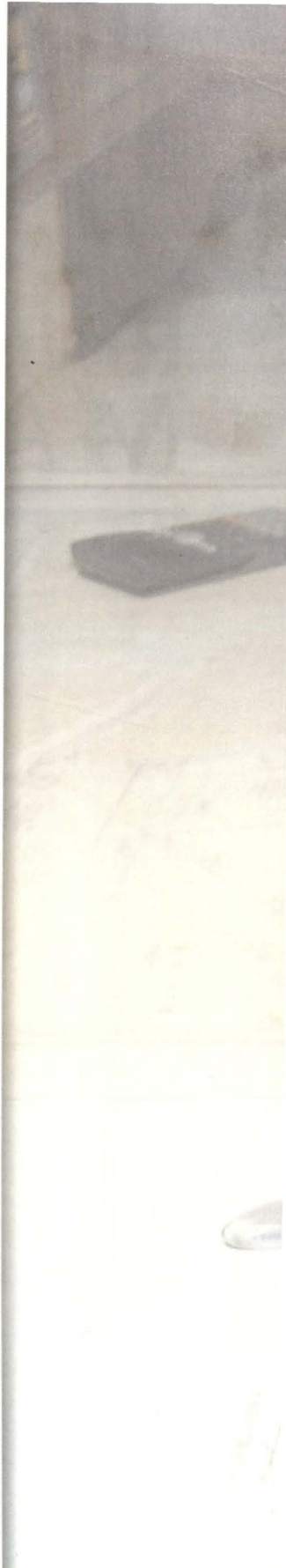
Hecho el depósito legal en la Biblioteca Nacional del Perú Nº 1995-1033
Tiraje: 3.000 ejemplares

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 CONTRALMIRANTE ERNESTO LERMO RENGIFO / DIRECTOR

ESPECIAL

7 "REFLEXIONES Y PROPUESTAS PARA LA GESTIÓN EDUCATIVA Y ACADÉMICA INSTITUCIONAL

CAPITÁN DE FRAGATA JUAN CARLOS LLOSA PAZOS

INFORMATIVO

33 CULTURA ORGANIZACIONAL. COLUMNA VERTEBRAL DE TODA INSTITUCIÓN.

CAPITÁN DE NAVÍO FERNANDO VALERIANO-FERRER GONZÁLEZ

39 GOBERNANZA MARÍTIMA E INTERESES NACIONALES: POLÍTICAS PÚBLICAS COMPARADAS, RUMBO A UNA EFICAZ POLÍTICA MARÍTIMA DE ESTADO.

CONTRALMIRANTE (R) JEAN JESU DOIG CAMINO

47 MECANISMOS DE VARADA Y DESVARADA DE EMBARCACIONES UBICADAS EN EL LITORAL PERUANO PARA CARENA Y MANTENIMIENTO.

CAPITÁN DE FRAGATA JORGE CALIZAYA PORTAL

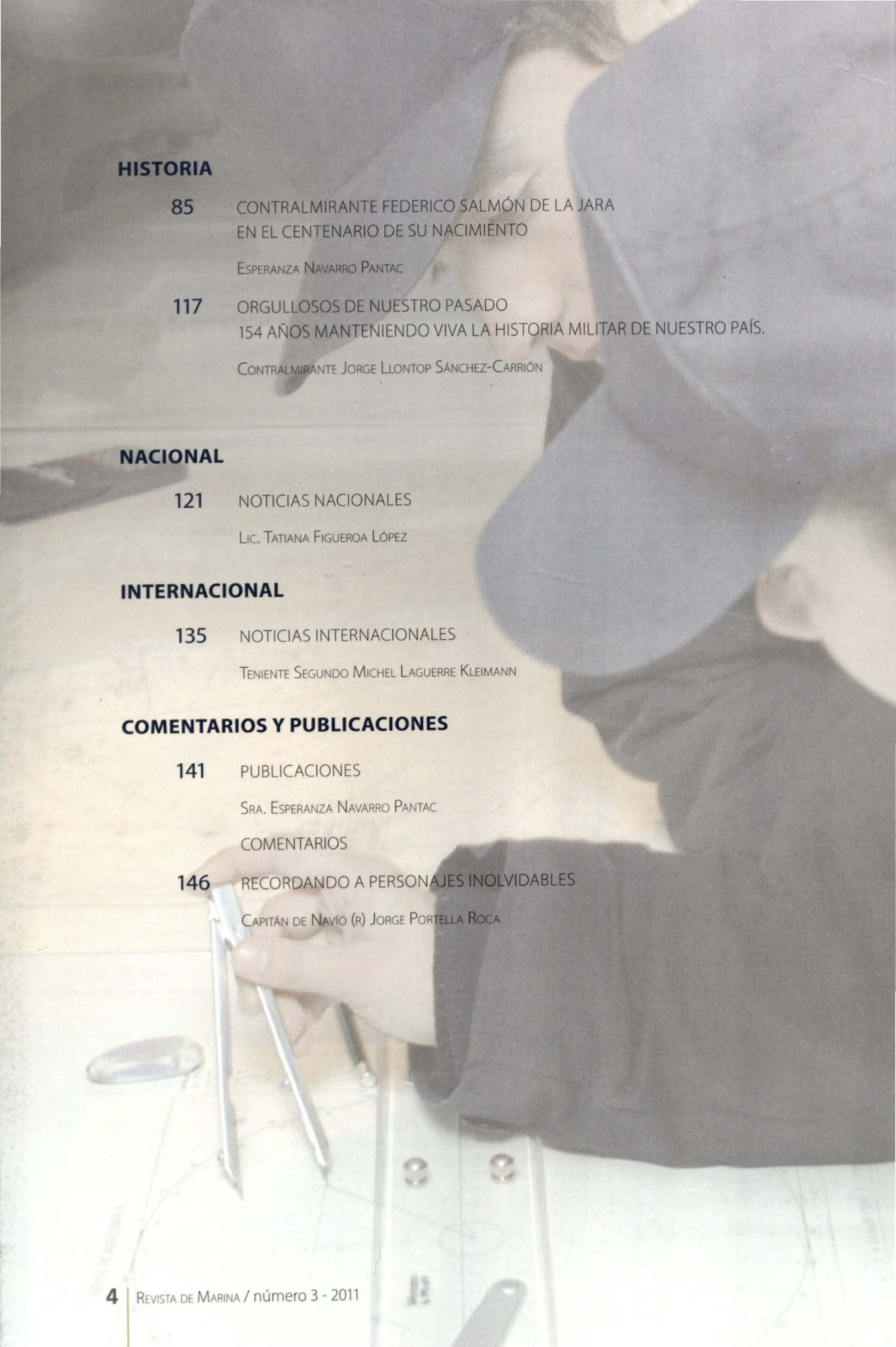
55 EL NUEVO CÓDIGO PROCESAL PENAL PERUANO Y EL DEBIDO PROCESO EN LAS OPERACIONES DE SEGURIDAD MARÍTIMA.

CAPITÁN DE CORBETA EDUARDO ZAMORA CHUNG

PANORAMA

75 ACCIONES SUBMARINAS EN EL PASO DE LAS ISLAS PALAWAN. PRIMERAS ACCIONES EN LA BATALLA DEL GOLFO DE LEYTE.

TENIENTE PRIMERO MIGUEL ÁNGEL FLORES CANCINO



HISTORIA

85 CONTRALMIRANTE FEDERICO SALMÓN DE LA JARA
EN EL CENTENARIO DE SU NACIMIENTO

Esperanza Navarro Pantac

117 ORGULLOSOS DE NUESTRO PASADO
154 AÑOS MANTENIENDO VIVA LA HISTORIA MILITAR DE NUESTRO PAÍS.

Contralmirante Jorge Llontop Sánchez-Carrión

NACIONAL

121 NOTICIAS NACIONALES

Lic. Tatiana Figueroa López

INTERNACIONAL

135 NOTICIAS INTERNACIONALES

Teniente Segundo Michel Laguerre Kleimann

COMENTARIOS Y PUBLICACIONES

141 PUBLICACIONES

Sra. Esperanza Navarro Pantac

COMENTARIOS

146 RECORDANDO A PERSONAJES INOLVIDABLES

Capitán de Navío (r) Jorge Portella Roca



Contralmirante
ERNESTO LERMO RENGIFO
Director

La educación está adquiriendo una importancia cada vez mayor en todo el mundo, pues es considerada como el elemento clave para abatir la pobreza, aumentar la productividad y coadyuvar a la formación de personas autónomas, así como ciudadanos honestos y responsables.

Es un proceso de sociabilización y endocultura de las personas a través del cual se desarrollan capacidades físicas e intelectuales; habilidades, destrezas, técnicas de estudio y formas de comportamiento ordenadas a un fin social.

Sin lugar a dudas, la base del desarrollo en cualquier país del mundo es la educación, la cual representa el verdadero motor de cualquier política económica y social. Esta política está llamada a ser un elemento serio y responsable que genere un mayor conocimiento y viabilice un cambio hacia la modernidad; además de procurar eficiencia en el bienestar y generar la calidad de vida que requieren nuestros pueblos.

Es este un proceso que persiste a lo largo de la vida; por lo tanto, es continuo. La Marina de Guerra del Perú es consciente de ello; es por esta razón que su preocupación también está orientada a la capacitación académica de su personal; pero a una capacitación entendida también en la vivencia de experiencias que ayuden a la búsqueda y expresión del aprendizaje.

La Marina de Guerra cuenta con cinco centros de educación: la Escuela Naval, el Instituto Superior Tecnológico – CITEN, la Escuela Superior de Guerra Naval, la Escuela de Grumetes y la Escuela de Enfermeras; todos estos centros tienen la misión de brindar mayores accesos a la información, con mejoras sustanciales y cerrando brechas educacionales.

Bien se dice que la educación en nuestro país va hacia buen puerto; la idea es revirar hacia una propuesta real e integral, puesto que en el aprendizaje se condicionan y articulan diferentes elementos, como son: infraestructura, presupuesto, docentes, directivos, padres de familia, entre otros.

Sí queremos una educación de calidad, necesitamos educadores de calidad, capaces de liderar las transformaciones necesarias. Ninguna reforma educativa ha triunfado en el mundo sin que los educadores hayan asumido con entusiasmo y creatividad el compromiso que la sociedad y nación demanda.

De ahí la nobleza de la educación, que debe llegar a ser la tarea humanizadora por excelencia, el medio privilegiado para que cada persona aspire a una vida en plenitud y pueda, con la necesaria abnegación y esfuerzo, hacerla factible.

La fortaleza de un país radica en el grado de educación de sus habitantes. Esta educación es la suprema contribución al futuro del mundo actual, porque tiene que ayudar a prevenir la violencia, la intolerancia, la pobreza, el egoísmo y la ignorancia. Una población bien educada e informada es crucial si se quiere tener democracias prósperas y comunidades fuertes.

La educación es el pasaporte a un mañana mejor.

El Director



Especial:
Reflexiones y propuestas
para la gestión educativa y académica institucional



Reflexiones y propuestas para la gestión educativa y académica institucional



Capitán de Fragata
JUAN CARLOS LLOSA PAZOS

"... la verdadera lealtad a nuestros superiores se demuestra mejor al mostrar el valor moral de ofrecer puntos de vista y las opiniones disidentes en el lugar y cuando sea apropiado"

Almirante Michael Mullen,
Presidente de la Junta de Jefes de Estado Mayor de EE. UU., 2007-2011.

Introducción

En el año 2011 se llevaron a cabo importantes avances en el campo de la educación en nuestra Institución, siguiendo los lineamientos del Plan Estratégico Institucional, emitido por el Comandante General de la Marina, y el respectivo Plan Estratégico de la Dirección General de Educación. Uno de estos trascendentales avances corresponde a los procesos de acreditación de programas de la Escuela Naval y de la Escuela Superior de Guerra Naval ante el Consejo de Evaluación, Acreditación y Certificación de la Calidad de la Educación Superior Universitaria (CONEAU). Entre los logros alcanzados se cuenta la autorización de la inscripción en el Registro Nacional de Grados y Títulos de la Asamblea Nacional de Rectores (ANR) de los grados académicos de Maestro, a las Escuelas Superiores de Guerra del Ejército, Marina de Guerra y Fuerza Aérea.

En todo sistema de educación eficiente y de tan antigua data como el nuestro, se requiere de continua revisión y actualización curricular que permita proveer ininterrumpidamente a la Institución de capital humano altamente calificado para responder con eficacia a las exigencias de la defensa marítima de nuestra Patria.



Recibiendo instrucción práctica.

En este artículo es mi intención plantear algunas reflexiones y propuestas que podrían ser de utilidad para la gestión institucional que corresponde a la educación y, dentro de ella, a la actividad académica que se realiza, aun cuando en algunos casos existan decisiones o procesos en ejecución, ya que algunos de los puntos a tratar podrían sumar en la dirección tomada.

La Escuela Naval: *Excelencia en el liderazgo*[2]

La Escuela Naval del Perú es un referente de la educación institucional que se enraíza en la Academia Real Náutica de Lima, fundada en 1793, de donde egresaron marinos tan notables como el Contralmirante y educador naval don Eduardo Carrasco, así como los Capitanes de Navío José Boterín y Manuel Sauri, quienes cumplieron importantes roles en la joven Armada republicana. La sociedad peruana tiene desde siempre en la Escuela Naval un potencial enorme para formar ciudadanos de bien. Nuestra *Alma Mater* gradúa líderes navales que en el devenir de sus carreras, y de acuerdo con las especialidades que escojan, habrán de convertirse en comandantes de unidades, flotillas, batallones de Infantería de Marina, aeronaves, grupos de operadores especiales, grupos de tareas y de fuerzas operativas, entre otros. Su función principal es tomar decisiones para la acción. En ese sentido, y aunque los marinos no tengamos ninguna duda al respecto, tengo la convicción de que la sociedad, y en particular las instancias políticas, no pueden, bajo ninguna circunstancia, perder la perspectiva de que en los centros de educación de la Marina y las FF. AA. en general, se deben formar siempre hombres y mujeres de armas que esten listos para la guerra, aun cuando suene duro para algunos el término, o para otros, que la posibilidad de ese fenómeno político no sea ya posible que se produzca para el Perú del tercer milenio, al menos en su sentido convencional.

Lo que ofrece la Escuela Naval al país, por su antigua tradición y solvente prestigio, se ve reflejado en el comportamiento del Alférez de Fragata, que

desde sus primeras guardias en el portalón de un buque de guerra, demuestra responsabilidad, iniciativa para la acción y predisposición para la maniobra.

Tal vez, influenciadas por la vorágine de acusaciones, condenas e ímpetus reformadores sin brújula, ciertas políticas públicas de los últimos gobiernos han buscado colocar sobre la educación militar un "velo democratizador" desde los primeros días del presente siglo, como si las profesiones militares de por sí —y durante toda su existencia en el país— hubiesen estado reñidas con la democracia como sistema de gobierno.

En efecto, las políticas públicas mencionadas han establecido en las escuelas militares, el desarrollo de asignaturas que, aunque son muy interesantes, como la filosofía, la antropología, el derecho constitucional, entre otras, han venido a restar horas electivas a asignaturas relacionadas con los sistemas de armas, el liderazgo naval, la navegación, los conocimientos de buques, aeronaves, vehículos de combate y la cinemática naval. Pienso que la magnitud de los efectos de estas políticas públicas se verá en el largo plazo.

El probable origen de estas políticas se puede desprender del texto del Informe Final de la Comisión para la Restructuración Integral de las FF. AA. del año 2002, el mismo que concluyó entre otros puntos, que se debía "reestructurar la currícula de los Centros Académicos de las Fuerzas Armadas con el fin de *garantizar una educación en democracia* de los Oficiales y Sub Oficiales". Curiosamente, el informe fue firmado por oficiales retirados de las Fuerzas Armadas, que en los hechos, estaban reconociendo que ellos mismos no habían sido *educados en democracia*. Pero, ¿qué significa ser *educado en democracia*? Ya que no se define el concepto en el informe, es de suponer que probablemente ni los firmantes hayan tenido una idea consensuada del mismo en relación con las FF. AA. La democracia puede ser entendida y practicada de distintas maneras, según se tenga visiones conservadoras, liberales o socialistas de ella. En Occidente, la democracia representativa —hija predilecta de la democracia liberal— es la gran dominante en la actualidad, y debe ser bien entendida y mejor cuidada por todos los ciudadanos. Su triunfo o su fracaso es responsabilidad de la sociedad misma. Si gobierna la democracia, la educación, como sea que esta, se gestionase dará bajo su manto. Entonces, ¿qué se buscaba con la sentencia que subrayo? ¿No será que la intención de algunos comisionados fue la de llevar las particularidades de esa forma de gobierno al interior de las FF. AA.? ¿No será entonces que los efectos de ese *velo democratizador* los estemos viviendo no sólo en la educación militar sino también en

el mismo régimen disciplinario de las Fuerzas Armadas[3], con los riesgos que ello implica?

Pienso que el accionar de los miembros de las FF. AA. respecto a la democracia se puede resumir en una frase del actor norteamericano Gene Hackman, en la película "Marea Roja", interpretando al Capitán de Navío Frank Ramsey, Comandante del submarino nuclear USS "Alabama": "Nosotros estamos para proteger la democracia, no para practicarla". Y para protegerla de la misma manera que a nuestro país, a nuestras familias, vecinos, compatriotas en general, y a los extranjeros que nos necesiten en el alcance de nuestra jurisdicción, es necesario formar excelentes profesionales de la guerra.

Esto ultimo tenia relación que la carga académica de la carrera naval se basó siempre en la lógica matemática e ingeniería que le permitía al cadete comprender el funcionamiento de equipos y sistemas, soportar sus habilidades y destrezas combativas en los valores y principios que alimentan la identidad de la Armada del Perú, y que a su vez se refuerzan en actividades militares y deportivas.



Educación, capacidad integral a nuestro capital humano.

Más adelante, durante el ejercicio de la profesión, esta se complementaba con otras asignaturas, materias y disciplinas de la gestión institucional y del estudio de la guerra, de la táctica y de la estrategia naval. Así ha sido por generaciones. Sin embargo, para muchos oficiales que empezamos nuestras carreras sin celular, sin correo electrónico, sin Internet, el contenido educativo de ayer ya no es suficiente en estos tiempos. Y no falta razón, porque los futuros comandantes del siglo XXI tendrán que lidiar con escenarios que apenas hace unos pocos decenios resultaban impensables, como ocurrió en su momento con el fenómeno terrorista de principios de los ochentas con respecto a los líderes navales de aquella época.

Haciendo un parentisis aquí, es importante recordar que aquellos líderes se graduaron varias décadas antes de que nuestra Armada poseyera misiles o computadores analógicos para sus sistemas de armas. Sin embargo, con inteligencia, y sobre todo con claridad de objetivos, tomaron decisiones en un contexto muy distinto al de la convencionalidad militar posterior a la Segunda Gran Guerra en la que se formaron, tal vez no siempre obteniendo resultados exitosos inmediatos, como también les sucedió a ingleses y franceses con anterioridad al Perú, en las guerras irregulares que libraron en sus antiguas colonias. Nuestros líderes de aquellos difíciles años, más allá de las percepciones o juicios internos individuales, tuvieron claro que su misión era salvar a nuestra sociedad de la endemoniada locura marxista-totalitaria-asesina. La perseverancia y la adecuación organizacional interna y la resolución combativa otorgaron finalmente la victoria. La Nación sigue estando en deuda con ellos y sus pares, a pesar de los años transcurridos.

Retomando, lo expresado más arriba, hoy en día un marino de guerra está obligado a actuar considerando muchos efectos colaterales a las operaciones navales, tales como la protección del ecosistema marino, el derecho de la población a estar informada, y muchos más. No sólo debe saber respetar el derecho de las personas —como siempre lo ha hecho— como norma de conducta básica, sino que ahora tiene que hacer notar que lo hace. Eso plantea ciertos conocimientos y actitudes, que llamaremos extracurriculares, que les deben ser expuestos a los futuros oficiales, pero no como asignaturas o cursos, sino como seminarios y conferencias, para que no sea afectada la esencia de la profesión.

Por ello, insisto en que no se debe olvidar que la nuestra es una profesión de las armas, y aunque la premisa sea elemental —lo señalo porque en estos tiempos en que parece afincarse un relativismo social heredero de Gramsci, todo está en riesgo de ser desnaturalizado—, los principales esfuerzos deben

orientarse al domino de las armas. De nada nos servirá inculcar la defensa del ecosistema, de los derechos humanos o la práctica de la responsabilidad social, si no estamos en la capacidad de operar con destreza los sistemas de combate que permitan alcanzar la victoria estableciendo anillos de seguridad que posibiliten el libre desarrollo de cualquier actividad lícita.

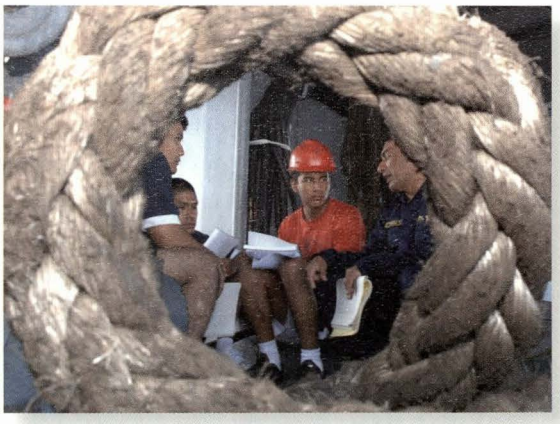
La racionalidad que da el derecho humanitario y demás instrumentos jurídicos, busca aplacar los efectos de sangre en las batallas, y está bien que así se haga. Nuestro Gran Almirante es el gran paradigma de ese respeto a la vida en medio del fuego y la metralla, que separa a los hombres de las hienas. Sin embargo, debe tenerse en cuenta, como no lo hizo la Comisión de la Verdad y Reconciliación en su sesgado juicio del rol de las FF. AA. en la lucha contra el terrorismo, que son consecuencias lógicas del accionar del profesional militar, circunstancias como las que a continuación recojo:

> *"Los Hombres que han vivido suficiente tiempo en una zona de combate como para llamarse veteranos, están poseídos a veces por una furia que les hace capaces de cualquier cosa. Cegados por la ira de la destrucción y soberbiamente despreocupados por sus consecuencias, atacan al enemigo hasta vencer, morir o caer de agotamiento. Es como si estuviesen poseídos por un demonio y no tuviesen ya ningún control sobre sí mismos. Desde el relato homérico del asalto a Troya, hasta la conquista de Dien Bien Phu, la literatura occidental está llena de descripciones de soldados actuando como basiliscos y como locos destructores".*[4]

En mi opinión, una vez consolidado el cadete como hombre diestro para la guerra, luego de cuatro años y medio de estudios de asignaturas de exclusiva incidencia en las ciencias marítimo-navales, para lo cual hay que retirar las que no lo sean, el último ciclo de la carrera debe incluir el dictado de seminarios y conferencias sobre lucha contra el terrorismo y el tráfico ilícito de drogas, sobre economía, intereses marítimos, inteligencia operativa, relaciones internacionales, derecho intencional humanitario, ética y ciencia política; sobre todo esta última materia, por su directa relación con el estudio del poder político, que abarca el militar, y que tiene en *El Soldado y el Estado*, de Huntington, un clásico indispensable para militares.

Adicionalmente a estas ideas, considero necesario incentivar la práctica de la lectura desde el año de aspirante. En ese sentido, podría tomarse como obligatorias y materia de evaluación obras como el *Arte del Mando Naval*, de la Academia Naval de Annapolis; la *Guía del Oficial de Guardia*; *Tácticas de Flota*,

del Capitán de Navío Wayne Hughes; *Historia Militar del Perú*, del General de Brigada Carlos Dellepiane; *El arte de la guerra*, de Sun Tzu; *Influencia del poder naval en la historia*, del Contralmirante Alfred T. Mahan, y *Poder Marítimo, una guía para el siglo XXI*, de Geoffrey Till, así como textos escogidos sobre las principales batallas navales de la historia y publicaciones sobre armas, sistemas de armas navales y las diferentes áreas de la guerra en el mar.



Parte importante de la educación es el trabajo en equipo.

Escuela Superior de Guerra Naval, nuevas oportunidades

Años antes de la inauguración de este centro de enseñanza del más alto nivel institucional, el entonces Capitán de Corbeta Manuel Jiménez[5], importante investigador de asuntos profesionales e institucionales, proponía la creación de la Escuela de Guerra Naval, con carácter urgente, dada su enorme trascendencia en la preparación de los jefes[6], *en la dirección técnica de la guerra y en la búsqueda de la resolución acertada en tiempo de paz de todos los complicados problemas militares que afectan o interesan a la seguridad y existencia de la patria, mediante el conocimiento y estudio de los principios fundamentales del arte de la guerra y su correcta aplicación.*

En efecto, desde su fundación, la Escuela Superior de Guerra Naval – ESUP, fue concebida para el estudio de la guerra en el mar, como fenómeno complejo que tiene muchas aristas, y su conducción a nivel operacional, basada en la investigación y en el dominio de la estrategia y de la táctica naval. Los estudios en esa Escuela de Guerra abarcan también *otros aspectos superiores de la profesión naval*, como reza su reglamento de 1944[7] (el primero fue de 1932[8]).

Con el tiempo, los programas académicos de perfeccionamiento de la ESUP contribuyeron a proveer a la Armada de estrategas navales y gestores institucionales, hasta el nivel de Alto Mando. En sus aulas, durante diferentes periodos de la carrera, se va germinando un hombre de Estado, quien siguiendo

el pensamiento de Mahan se debe convertir en valioso asesor gubernamental, en razón de su rápida imposición de los intereses de su país en caso de emergencia. Para ello considero importante que en el nivel de Alto Mando se profundice el estudio de disciplinadas como relaciones internaciones y política exterior del estado, recursos naturales y energéticos del país y de la región, de las operaciones de información y de la comunicación estratégica, análisis de la evolución institucional, análidis del sistema disciplinario, gestión del capital humano y del cambio, desarrollo de talento y macro economías.

Puede sostenerse que en una primera época las actividades académicas de la Escuela Superior de Guerra Naval se centraron en el estudio de la táctica naval. Más tarde, en las décadas de los setentas y ochentas, el estudio del poder naval y los intereses marítimos sellando una nueva época, acaso la más trascendental en cuanto a su producción académica, en la que se publicaron trabajos de destacados investigadores marítimos y navales, como los Almirantes Luis Ernesto Vargas Caballero, José Carcelén Basurto, Raúl Parra Maza, Julio de los Ríos, el Capitán de Navío Miguel Pérez Carmelino, entre otros.



Autoridades académicas y prácticas abordo.

Posteriormente, la implementación del Programa de Comando y Estado Mayor Conjunto de la Escuela Superior de las FF. AA. – E.S. FF. AA., así como la autorización de la Asamblea Nacional de Rectores para que la ESUP otorgue maestrías, estarían marcando una tercera época para este centro de capacitación superior. Este nuevo escenario puede traer consigo interesantes desafíos, como lo es la enseñanza de nuevos programas, no sólo dirigidos a marinos y militares en general, sino también a profesionales civiles.

La primera de las condicionantes de esta llamada tercera época corresponde al inicio de la E.S. FF. AA. en el año 2007, lo que conllevó a plantear la reformulación de algunos de los programas de las Escuelas de Guerra de las IIAA, en particular los de Comando y Estado Mayor.

Veamos antecedentes relacionados con los orígenes de esta condicionante viene teniendo mucha influencia en la educación militar contemporánea. Como sabemos, la caída del Muro de Berlín significó un drástico giro en las relaciones internacionales y en las políticas de seguridad, así como en los asuntos militares de fines del siglo XX. Este fenómeno obligó principalmente a los países de la OTAN a replantearse sus roles consuetudinarios, proceso signado por el quiebre de paradigmas. Nuevos escenarios, como la proliferación de conflictos de carácter asimétrico, demandaban una mayor integración a nivel operativo entre las instituciones armadas. Es así que surge en los investigadores de defensa y los estrategas militares el concepto de transformación de los asuntos militares, que consiste, *grosso modo*, en la conversión de la organización, de las doctrinas, de los procesos y de la mentalidad de las FF. AA., lo que va más allá de la modernización del equipamiento con tecnología de punta. Visiblemente influenciados por esta corriente, en varios países se crearon o se potenciaron sus escuelas de guerra conjuntas. Esta conversión de la mentalidad militar enfatiza el accionar conjunto, como condición *sine qua non* para alcanzar más eficientes resultados de las operaciones militares, y tiene como piedra de toque la capacitación académica de los mandos medios institucionales (Capitanes de Fragata, de Corbeta, y sus equivalentes) a través del Programa de Comando y Estado Mayor Conjunto.

Este programa busca contribuir a una mayor eficiencia en la conducción militar, mediante la generación de un pensamiento estandarizado para el planeamiento y la ejecución de las operaciones. Vale decir, hablar un mismo idioma, cosa nada sencilla después de siglos de férreas y cerradas identidades, y hasta de no pocas rivalidades de carácter profesional e incluso político. Como sostiene el Contralmirante Juan Polo Wood, primer director de la E.S. FF. AA., *una escuela conjunta coherente, además de racionalizar la instrucción, inculca en los*

oficiales la responsabilidad primordial de trabajar en equipo en las operaciones, así como sus actitudes y perspectivas. Logra que interactúen fomentado el accionar conjunto en un solo sentido, que fortalece la integración y los lazos de camaradería[9].

Para el mejor funcionamiento de la E.S. FF. AA., es indispensable que esta continúe dependiendo del Comando Conjunto de las FF. AA., como lo ha venido haciendo con éxito durante los últimos cuatro años. Esta dependencia funcional permite una constante interacción entre las aulas y el principal usuario final del capital humano capacitado, es decir, el CC. FF. AA. El más alto nivel del comando militar debe imprimir su sello en la formación conjunta, como sucede con las instituciones armadas respecto de sus cadetes, alumnos, grumetes y equivalentes. Las cosas como son, si no mañana o más tarde a alguien se le podrá ocurrir que tampoco las instituciones armadas eduquen a su personal en ningún nivel, con cualquier pretexto, lo que llevaría sin duda a la pérdida de identidad y de mística individual, que es precisamente la clave del éxito de la "conjuntez" que se profesa.

La subordinación de las escuelas conjuntas al comando estratégico militar, el CCFFAA como sucede en nuestro país, se da también de manera análoga en países como España, donde su Escuela Superior de las Fuerzas Armadas (E.S. FF. AA.) forma parte del Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional (CESEDEN), cuyo director —Teniente General o Almirante de los Cuerpos Generales de los Ejércitos— depende del Jefe del Estado Mayor de la Defensa. Lo mismo ocurre con la Escuela Superior de Guerra de Colombia, cuyo director —Vicealmirante o Mayor General del Ejército o de la Fuerza Aérea— se encuentra bajo las órdenes directas del Comandante General de las Fuerzas Militares de ese país; o con la Escuela Superior de Guerra Conjunta de Argentina, que depende del Jefe de Estado Mayor Conjunto de las FF. AA.; o con la educación y doctrina conjunta de las FF. AA. de EE. UU., cuya responsabilidad recae en la Junta de Jefes de Estado Mayor.

El funcionamiento de la E.S. FF. AA. está comprendido en el artículo 79 del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Defensa, en el que se establece que el Comando Conjunto de las FF. AA., entre otras funciones[10], es el encargado de asegurar la capacitación y entrenamiento conjunto de las FF. AA. Más aún, para su fortalecimiento considero que es indispensable la construcción de la sede de las E.S. FF. AA., como está previsto desde su creación, en un terreno del Cuartel General de Ejército, en San Borja[11]. Con la misma lógica y normativa legal esto alzanza al centro de entrenamiento conjunto de operaciones de paz donde se entrena y capacita.

En la Armada este escenario ha devenido en que para el año 2012, el Alto Mando Naval disponga que el Programa de Comando y Estado Mayor Naval, dirigido a los

oficiales superiores de Comando General del grado de Capitán de Corbeta, quede en receso, siendo muy probable que sea reemplazado de manera permanente por el Programa de Comando y Estado Mayor Conjunto de la E.S. FF. AA. Si ese fuera el caso, el Programa Regular Básico de Estado Mayor podría convertirse en un programa táctico-operacional naval dirigido a los Tenientes Primero de las sub clasificaciones de operaciones marítimas y operaciones anfibias y especiales. Parte de la malla curricular de ese programa podría extraerse del COEM naval, lo que incluiría asignaturas como fundamentos de estrategia, estrategia naval, realidad nacional, teoría política del Estado, análisis de la realidad marítima, inteligencia operacional, planeamiento naval operativo, cultura organizacional, oratoria, introducción a las operaciones conjuntas, con la finalidad de que queden expeditos para cursar con éxito el COEM Conjunto. Su duración podrá ser de un año y seis meses en aulas, y el resto del año a tiempo parcial dos o tres veces por semana, en el que la mayor parte de la carga consistiría en seminarios y conferencias. Los periodos electivos de ese programa, más los del COEM conjunto, le permitirán acceder al grado de Magister, que dentro de poco otorgará la ESUP.



Nuestro horizonte es una gestión educativa óptima.



Evaluaciones efectivas y permanentes a nuestro personal.

Para obtener mejores resultados en el programa propuesto, se podría desarrollar un plan de lectura a seguir desde Alférez de Fragata, lo cual podría considerarse como parte del contenido del examen profesional de ascenso a Teniente Segundo y a Teniente Primero.

Paralelamente al programa antes mencionado, se podría dictar uno de *Gestión Institucional y recursos de Estado Mayor,* dirigido a los Capitanes de Corbeta de las sub clasificaciones especialistas, técnicos y especialistas ejecutivos. Este programa se enfocaría en la gestión institucional de las áreas que soportan las Fuerzas Navales, es decir, personal, material, finanzas y presupuesto, educación, intereses marítimos. Tendría adicionalmente como dicentes a los oficiales de servicios, e incluso a profesionales civiles de Marina, que por su tiempo de servicios y sus méritos profesionales puedan ser seleccionados para seguir el programa, como manera de estímulo y a su vez para brindarles nuevas herramientas que favorezcan su capacidad de gestión en sus áreas de labores.

Este programa remplazaría al de Estado Mayor especial y duraría un año a tiempo parcial, teniendo como pre-requisito un programa básico introductorio, que sería paralelo al táctico-operacional naval que propongo, de medio año también, a tiempo parcial.

Para ambos programas se podría invitar a participar a profesionales del sector público, dependiendo del nivel jerárquico del funcionario, principalmente de los Ministerios de Relaciones Exteriores, Interior, Economía y Finanzas.

En cuanto al segundo condicionante de esta llamada tercera época de la ESUP a la que me refiero, es importante recordar que la enseñanza de postgrado en la Marina data de mucho antes de que en el Perú hicieran su aparición en la educación nacional las escuelas de postgrado con sus respectivos diplomados, maestrías y doctorados. Es amplia la experiencia con que cuenta la ESUP, en cuyas aulas han dictado cátedra destacados profesionales civiles y militares como el doctor Francisco Tudela y el Contralmirante jorge Brousset.

Esta experiencia, ahora en sintonía con la educación de posgrado universitario, podría ser volcada al campo académico público y privado. Esto se podría concretar en un mediano plazo, mediante la organización de maestrías abiertas a la civilidad. A ello contribuiría la creación de una facultad anexa a la ESUP, destinada a impartir programas de postgrado de participación mixta —es decir, compuesta por marinos y civiles—, que podría funcionar en una de las casas que el Fondo de Indemnización de Retiro - FIR posee en San Isidro, mediante un convenio, cuyo decanato se encargaría a un catedrático civil de reconocida trayectoria en el mundo académico, dentro y fuera del país.

Los temas de la maestría que se podrían organizar tendrían que tener una clara utilidad, tanto para el funcionario público como para el profesional civil independiente. Estos podrían ser: liderazgo y conducción de organizaciones, inteligencia, operaciones y seguridad de la información, historia naval o comunicación estratégica. Este último tema, que en la actualidad tienen mucha resonancia en la comunicación social, el Coronel May fiel, Jefe de la División de Planeamiento (G-3) del Comando del Ejército de EE. UU. en Europa, dice lo siguiente:

> *En todo el mundo, los medios sociales se están convirtiendo en herramientas comunes para el activismo político y social. Si los líderes militares no entienden estas herramientas, pueden pasar por alto su significativo impacto sobre la naturaleza de los conflictos en el futuro. Los enemigos potenciales de Estados Unidos están utilizando estas tecnologías, ya que redoblan sus esfuerzos. El Ejército de EUA puede, ya sea participar seriamente en el ambiente de los medios de comunicación social, o cedérselo al enemigo. La elaboración de estrategias que toman en cuenta el impacto que surten los medios de comunicación social será una de las claves del éxito en las operaciones futuras.* [12]

Esta interacción civil-militar en el ámbito académico está bien desarrollada —en el grado de maestrías— en la Escuela Superior de Guerra Naval de la Armada Argentina, como en la maestría en Estudios Estratégicos; en la Academia de Guerra Naval de Chile, se dicta la maestría en Gestión de Organizaciones —en alianza con la Universidad Adolfo Ibáñez, con sede en Viña del Mar—; o en la Escuela de Guerra Naval-Centro de Estudios Superiores Navales de la Armada de México, con la maestría de Seguridad Nacional.

Para reforzar esta propuesta podría tomarse en cuenta la siguiente la siguientes ideas:

- Promoción desde el ámbito académico de los intereses marítimos, realizando la organización de foros, seminarios, conferencias y otras actividades en el ámbito académico nacional e internacional, público y privado.
- Desarrollar temas marítimos y navales para ser dirigidos en la Academia Diplomática.
- Formación de redes académicas de búsqueda de talentos civiles, como hacen las universidades norteamericanas con los deportistas, que habrán de convertirse en nuestros Geofrey Till o Milan Vego.
- Promover convenios de intercambio académico con centros e institutos de investigación, escuelas y facultades de educación superior.
- Identificar a oficiales con habilidades y aptitudes para que se desempeñen como docentes de la ESUP.

Un centro de investigación de asuntos profesionales e institucionales

En la actualidad, los centros académicos superiores de mayor prestigio y solvencia en el mundo, incluyen en su organización oficinas o direcciones destinadas a la investigación, a apoyar la gestión educativa y fomentar la investigación científica de sus facultades profesionales. Este tipo de organismos ha sido propuesto en nuestra Marina por los Contralmirantes Andrés Chiarella y Fernando Palomino, entre otros. La idea es crear un *Think-Tank*[13] que genere ideas sobre asuntos profesionales y marítimos, teniendo entre otras consideraciones que existen varios fenómenos políticos, sociales y culturales que pueden afectar, y de hecho afectan, el entorno institucional, su cotidiano quehacer y hasta sus proyecciones estratégicas. Un *Think-Tank* requiere de una continua observación, análisis y estudio para la generación de propuestas de solución surgidas de inteligentes estudios e investigaciones en el campo político, social, militar y económico, con la finalidad de poder identificar oportunamente riesgos para la seguridad naval y nacional. En otras palabras, este Centro serviría de fuente renovable del pensamiento naval, y podría formular informes o propuestas para el diseño de una política naval cada vez más eficiente.

El citado Centro cumpliría las siguientes funciones:

- Organizar, realizar y fomentar investigaciones científico-sociales que coadyuven a la solución integral de los problemas que afronta y afrontará la profesión naval y la Institución.

- Difundir y divulgar a través de publicaciones los resultados de las investigaciones realizadas (creación de una página web y empleo de blogs).
- Contribuir al desarrollo de las ciencias marítimo-navales.
- Fomentar la creación de espacios que promuevan entre los oficiales la actividad investigativa.
- Implementar una memoria corporativa institucional y realizar análisis de casuística.
- Estudiar y analizar las fortalezas, debilidades, amenazas y oportunidades en torno a la profesión en el tiempo que vivimos, así como su proyección al futuro, problemática de captación, establecimiento de parámetros de eficiencia profesional en términos comparativos con décadas anteriores, entre otros.
- Estudiar y analizar la trayectoria institucional, hacer comparaciones del rol que cumple en la actualidad con otras épocas, así como los niveles de identificación del profesional naval con su Institución.
- Reclutar profesionales del área de ciencias sociales, en particular de ciencia política y sociología, como investigadores y analistas que trabajen en equipo con los investigadores navales.
- Formar una red de Expertos o Consultores, con aquellos oficiales superiores egresados de los cursos de perfeccionamiento que tengan dominio de uno o varios de los temas, como intereses marítimos, ciencias sociales, estrategia marítima, estrategia naval y relaciones internacionales, como soporte para el Estado Mayor General de Marina, y que se mantenga permanentemente enlazado con esta dependencia.
- Efectuar investigaciones sobre temas marítimos para instituciones públicas o privadas que lo soliciten.

Un departamento de historia marítima y naval

La investigación, promoción y difusión de la historia naval y marítima ha sido una actividad importante para la Marina de Guerra a lo largo de su existencia, principalmente a partir de las primeras décadas del siglo XX. Oficiales de Marina, reconocidos historiadores y personalidades de la cultura nacional, así como instituciones afines a la Marina, como el Instituto de Estudios Histórico-

Marítimos del Perú, han realizado una destacada labor en el campo de la historia naval y marítima, que se ha traducido en obras de gran valor, que a su vez han contribuido a enriquecer el estudio de la historiografía de nuestro país.

A nivel institucional la Secretaría General de Marina, el Museo Naval, luego la Dirección de Intereses Marítimos, y finalmente la Dirección de Intereses Marítimos e Información, han tenido la responsabilidad de promover la conciencia marítima fuera y dentro de la Marina, utilizando como uno de sus principales estrategias la difusión de la historia naval y marítima.

El Departamento de Historia y Cultura Naval de la Sub Dirección de Intereses Marítimos de la Dirección de Intereses Marítimos e Información, según el reglamento orgánico de la dependencia, establece que ese Departamento debe proveer información histórica y asesorar a Unidades y Dependencias de la Marina de Guerra del Perú, a historiadores, investigadores, estudiantes y público en general, interesados en la consulta del archivo histórico de Marina y del sistema de bibliotecas, además de participar en congresos, seminarios y eventos académicos de índole nacional e internacional sobre este tema.

Las actividades que realiza este Departamento de Historia y Cultura Naval se centran en el fomento y la difusión del patrimonio histórico institucional, de los héroes, combates y acciones navales, con el propósito principal de identificarlos y conmemorarlos, así como de contribuir a fortalecer la imagen de



Prácticas abordo, importante para el desempeño profesional.

la Marina de Guerra del Perú, y no tanto en la enseñanza de la historia naval y marítima, que es importante para la educación del personal naval y de sus familiares que cursan estudios en los liceos navales.

Dada la trascendencia que tiene la enseñanza de la materia mencionada, creo importante implementar el Departamento de Historia Naval y Marítima en la Dirección General de Educación de la Marina, el cual estaría a cargo de un oficial superior, especialista en historia naval y marítima, cuya misión sería planear, organizar y dirigir la enseñanza de historia naval y marítima en los centros de formación de cadetes, alumnos y reclutas, y en las escuelas de capacitación y perfeccionamiento del personal superior y subalterno de la Marina de Guerra del Perú, respectivamente, así como en los liceos navales, exceptuando las Escuelas de Calificación, porque en ellas es indispensable que todas las asignaturas de sus programas tengan exclusiva incidencia en la operación, gestión del mantenimiento, habilidades y capacidades para el uso de módulos, armas, sistemas y equipos. Las principales tareas que cumpliría este Departamento podrían ser las siguientes:

- Desarrollar los contenidos de los cursos, conferencias y seminarios de historia naval y marítima en todos los niveles de educación de la Marina.
- Promover la edición de textos de historia naval, para los diferentes niveles educativos.
- Dictar seminarios y conferencias sobre historia naval y marítima.
- Desarrollar ayudas virtuales para la enseñanza de la historia naval y marítima del Perú.
- Efectuar las investigaciones sobre historia naval y marítima que sean necesarias para incrementar los conocimientos para la enseñanza en la Institución.
- Establecer y mantener estrecho contacto con organizaciones académicas e instituciones educativas nacionales e internacionales que tengan relación con la educación en historia naval y marítima peruana.

Un departamento de enseñanza marinera

La adquisición de un Buque Escuela a vela es un viejo anhelo institucional que, pese a los esfuerzos desplegos por muchos años, aún no se ha podido cristalizar. En la actualidad, el BAP "Unión" (ex BAP "Mollendo") cumple las funciones de Buque Escuela de la Marina de Guerra del Perú, en tanto no se concrete la

adquisición de un buque a vela para cumplir esa misión. Las gestiones continúan y ojalá a un mediano plazo podamos contar con una unidad de ese tipo.

En las unidades que han sido designadas como Buque Escuela, tales como el BAP "Independencia", así como el actual "Unión", el planeamiento, preparación y conducción de los cruceros de instrucción al extranjero han sido comúnmente realizados por la Escuela Naval, en coordinación con la unidad a bordo de la cual las actividades correspondientes a la enseñanza son asumidas en forma colateral por los departamentos, ya que en su estructura organizacional no existe un departamento que se encargue de todas las actividades relacionadas con el crucero, y que tenga que ver con enseñanza y difusión de la cultura peruana que se realiza en puertos extranjeros.

Es por ello que creo importante considerar en la planta de nuestro próximo Buque Escuela, el funcionamiento de un departamento de enseñanza marinera, a cargo de un Capitán de Corbeta. En este departamento sería necesario contar con una planta permanente de instructores navales en las áreas técnicas más importantes de a bordo, como lo son motores, máquinas, radares, señales, artillería y maniobras. Es recomendable que ese personal sea seleccionado entre los técnicos supervisores en actividad de la Marina de Guerra del Perú. Sus funciones podrían ser las siguientes:

- Programar, coordinar y supervisar las actividades académicas referentes a los cruceros de instrucción, de acuerdo con las disposiciones vigentes y con las instrucciones dadas por el Director de la Escuela Naval.
- Funcionamiento de todas las instalaciones del Buque Escuela destinadas a la enseñanza, habitabilidad, bienestar y la habilitación de cadetes navales, módulos de control de averías, módulos de maniobras y biblioteca para cadetes.
- Realizar coordinaciones con la Comandancia General de Operaciones y con la Dirección General de Educación de la Marina, para el embarque y desembarque de oficiales y cadetes de Instituciones nacionales y Armadas de países amigos.
- Realizar coordinaciones con la Dirección General de Educación de la Marina, para el embarque de estudiantes universitarios que realizan prácticas pre-profesionales en la Institución, como premio estímulo, la misma que estará a cargo de efectuar la selección respectiva.
- Dotar cada una de las aulas acondicionadas a bordo de material didáctico y de apoyo a la instrucción.

- Preparar en forma adecuada y oportuna a los cadetes navales para que participen como elementos activos en las actividades de difusión de la oferta exportable y cultural del país, para lo cual efectuará las coordinaciones del caso con la Escuela Naval y con la Dirección de Intereses Marítimos e Información.

El educador naval como empleo

En relación a lo que mencionamos al principio de este artículo, el Plan de Largo Plazo de la Marina de Guerra del Perú establece en su área de educación, que la Institución debe contar con un sistema de calidad educativa que le permita acreditar sus programas académicos ante el Consejo de Evaluación, Acreditación y Certificación de la Calidad de la Educación Superior Universitaria - CONEAU. El modelo de calidad de la CONEAU considera al ejercicio de la docencia, como uno de los aspectos más relevantes a ser valorados, teniendo como indicadores de gestión el número apropiado de docentes, la carga horaria de los mismos para el más eficaz desarrollo de los procesos de enseñanza-aprendizaje, la investigación y producción intelectual difundida en libros, revistas y ponencias, entre otros.

Debido a los escasos recursos disponibles para la contratación de oficiales y personal subalterno en situación de retiro como docentes a dedicación exclusiva, se podría considerar en los cuadros orgánicos institucionales el empleo de educador naval a dedicación exclusiva para oficiales y personal en servicio activo, a partir de los grados de Capitán de Corbeta para los oficiales, y de Técnico Tercero para el personal subalterno. Este personal, que reuniendo las condiciones, competencias y habilidades requeridas, formaría parte de las dotaciones de los centros de enseñanza de la Institución, en los niveles de postgrado principalmente, en los que realizaría tareas de docencia, asesoría, tutoría, investigación, conducción de la enseñanza de las fases prácticas, difusión, además de otras tareas conexas.

Una oficina editorial de la Marina

La Marina, desde sus primeros tiempos, ha publicado libros y textos educativos de diferentes materias inherentes a su quehacer profesional e institucional. Siguiendo ese interés tradicional, se creó de manera experimental la Oficina de

Desarrollo Bibliográfico, a iniciativa del Contralmirante Santiago Llop. Esta oficina funciona desde el año 2006 por disposición del Comandante General de la Marina, con el concurso de un grupo de oficiales que hasta el momento han logrado proporcionar a los centros de educación institucional valiosos textos sobre estrategia operacional, inteligencia básica, plantas de propulsión e historia marítima y naval. Poco después, en el año 2009, y luego de diez años, la ESUP volvió a editar su revista académica, con la idea de contribuir al esfuerzo institucional para fomentar la conciencia marítima en el país.

Al cabo de este tiempo, tal vez sería más apropiado dar el nombre a este organismo experimental de Oficina Editorial de la Marina, responsable de editar, reeditar y publicar libros y textos para uso del personal naval y para la comunidad académica nacional e internacional.

En ese sentido, todo libro o texto que publique la Marina deberá hacerse a través de esa oficina, con el sello editorial de "Ediciones de la Marina de Guerra del Perú". De ello estarían exceptuados la Revista de Marina, Monitor y la Revista de la Escuela Superior de Guerra Naval, aunque se les incluiría el sello editorial de Marina. Asimismo, se tendría que registrar en el Instituto Nacional de Defensa de



El personal, elemento clave para la gestión educativa.

la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI) y en la Biblioteca Nacional el sello de "Ediciones de la Marina de Guerra del Perú". Considerando las disposiciones establecidas en la directiva de la Oficina de Desarrollo Bibliográfico, las funciones de la oficina propuesta podrían ser las siguientes:

- Catalogar todos los libros y textos que ha publicado la Marina.
- Centralización de la compra de libros en el país y en el extranjero, de acuerdo con los requerimientos de las bibliotecas institucionales.
- Efectuar la búsqueda continua de libros y textos en el país y en el extranjero que, por la importancia de su contenido, puedan ser editados por Ediciones de la MGP, previo pago de derechos de autor.
- Centralizar las suscripciones a revistas profesionales en el país o en el extranjero, a requerimiento de las bibliotecas institucionales.
- Administrar un Fondo Editorial de la Marina.
- Firmar convenios con editoriales públicas y privadas

Finalmente cuales sean los retos que afronte la Institución respecto de la educación en las próximas décadas, estoy seguro de que aquellas serán siempre signos de distinción y de reconocimiento a los marinos peruanos dentro y fuera del país, y de la Institución que los acoge y les da el privilegio de vestir su uniforme y de ser parte de su destino.

Bibliografía

- Título de un artículo publicado por el autor en el diario "El Comercio", el 5 de septiembre de 2011.
- LLOSA PAZOS, Juan Carlos. "¿Navega nuestro régimen disciplinario hacia buen puerto?". En: Revista de Marina, 104, N° 1, Octubre 2011.
- GRAY, J. Glen (2004). *Reflexiones del hombre en la Batalla*. Barcelona: Inédita Editores, S. L.
- POLO WOOD, Juan. "Escuela Superior de las FF. AA.". En: Revista del Comando Conjunto de las FF. AA., Septiembre 2008, año 2, N° 2.
- Editorial de la Revista del Comando Conjunto de las FF. AA., diciembre de 2010, año 4, N° 3.
- MAYFIELD III, Thomas D. "La estrategia de un comandante para los medios de comunicación social". En: Military Review, Edición hispanoamericana, julio-agosto 2011.
- JIMENEZ SALDÍAS, Manuel. "Consideraciones generales sobre algunas necesidades de la Armada". En: Revista de Marina, N° 6, noviembre-diciembre 1926, págs. 743-772.
- HUNTINGTON Samuel (1995). *El Soldado y el Estado, teoría y política de las relaciones cívico-militares*. Buenos Aires: Grupo editorial Latinoamericano.
- Plan Estratégico de la Dirección General de Educación, 2012-2016, de fecha 1 de octubre de 2011.

- Plan Estratégico Institucional, emitido por el Comandante General de la Marina, aprobado por la Resolución/ CGM, 9 de diciembre de 2010.
- Resolución Nº 0815-2011-ANR Lima, 20 de julio de 2011, de la Presidencia de la Asamblea Nacional de Rectores.

Enlaces

- http://www.esup.edu.pe/ Escuela Superior de Guerra Naval, Perú.
- http://www.esgcff.aa.mil.ar/ Escuela Superior de Guerra Conjunta, Argentina.
- http://www.cesnav.edu.mx/ Escuela de Guerra Naval-Centro de Estudios Superiores Navales, Mexico.
- http://www.escuelasuperiordeguerra.iese.edu.ar/ Escuela Superior de Guerra "Teniente General Luis María Campos", Argentina.
- http://www.esgn.edu.ar/ Escuela de Guerra Naval, Argentina.
- http://www.acanav.mil.cl/agn/ Academia de Guerra Naval, Chile.
- http://www.ceseden.es/esfas/index.htm Escuela Superior de las Fuerzas Armadas (E.S. FF. AA.), España.
- http://www.ceseden.es/esfas/index.htm Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional. (CESEDEN), España.
- http://www.esdegue.mil.co/ Escuela Superior de Guerra, Colombia.
- http://digitalndulibrary.ndu.edu / "Análisis y desarrollo de programas de capacitación de civiles en la Escuela de Guerra Naval", capitán de navío Roque Bonastre, Argentina, octubre 2003, Santiago, Chile.

Referencias

1 El Comandante Jiménez (1890-1948) fue un destacado oficial naval que realizó importantes trabajos de investigación sobre temas de interés profesional e institucional, gracias a los cuales ganó importantes premios en los concursos que por los años veinte del siglo pasado organizaba la Revista de Marina entre los oficiales. Entre sus trabajos se puede citar: "Algunas consideraciones importantes para el estudio de la guerra naval", "Operaciones combinadas", "Comentarios al proyecto de la ley orgánica de la Marina", "El Perú y la Marina de Guerra, frente a su situación internacional en el pasado, presente y porvenir", entre otros. El Comandante Jiménez prestó servicios en varias unidades de la Escuadra. Como Capitán de Fragata fue Comandante del BAP "Pariñas" y Sub Director de la Escuela Naval. Ascendió a Capitán de Navío en enero de 1942, siendo su último cargo el de Jefe de la Zona Naval de la República. Falleció estando en actividad.

2 Antigua denominación que se les daba a los oficiales superiores.

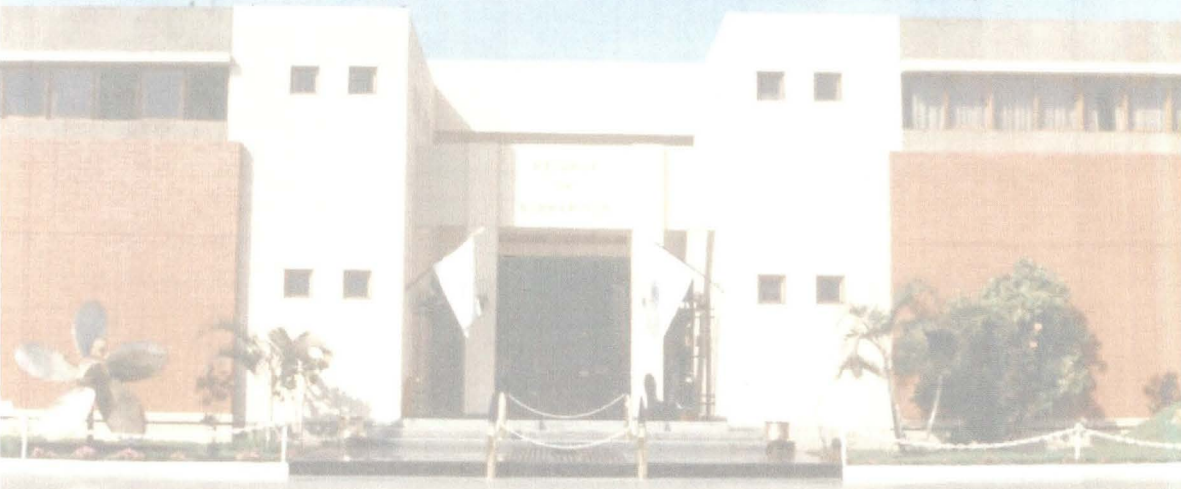
3 Resolución Ministerial del 23 marzo de 1944, dada por el ministro de Marina, Contralmirante Federico Díaz Dulanto.

4 Resolución Ministerial del 16 marzo de 1932, dada por el ministro de Marina, el abogado y diplomático Alfredo Benavidez Diez Canseco

5 Decreto Supremo N° 001-2008-DE. Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Defensa, 2 de enero de 2008.

6 http://es.wikipedia.org/wiki/Think_tank: Es una expresión inglesa muy utilizada en español, traducible literalmente como "tanque de pensamiento", y que se ha intentado adaptar con distintas expresiones que no han alcanzado un uso extenso ("laboratorio de ideas", "fábrica de ideas", "centro de pensamiento", "depósito de ideas", etc.). Se refiere a un tipo de institución de naturaleza investigadora en el ámbito de las ciencias sociales, vinculada o no a partidos políticos o grupos de presión, pero que se caracteriza por algún tipo de orientación ideológica marcada de forma más o menos evidente ante la opinión pública; dado que su actividad consiste en la reflexión intelectual (orientada desde algún supuesto ideológico) sobre asuntos estratégicos de política y economía nacional e internacional, que resultan en consejos o directrices que posteriormente los partidos políticos u otras organizaciones pueden o no utilizar para su actuación en sus propios ámbitos.

Los "tanques de pensamiento" a menudo están relacionados con laboratorios militares, empresas privadas, instituciones académicas o de otro tipo. Normalmente se trata de organizaciones en las que trabajan varios teóricos e intelectuales multidisciplinares que elaboran análisis o recomendaciones políticas. Un "tanque de pensamiento" tiene estatus legal de institución privada, normalmente en forma de fundación no comercial. Los "tanques de pensamiento" defienden diversas ideas. Sus trabajos tienen habitualmente un peso importante en la política, también en la opinión pública, particularmente en Estados Unidos.





Cultura Organizacional:
Columna vertebral de toda institución



Capitán de Navío
FERNANDO VALERIANO-FERRER GONZÁLEZ



Las megatendencias que actualmente están en boga y oímos a diario son las referidas a conceptos como calidad total, productividad, excelencia, pero a pesar de ello también tenemos problemas que están creciendo de una forma avasallante, como son el hambre, miseria, explotación, abandono, dejadez, apatía; la pregunta es ¿Por qué? Porque en el inconsciente colectivo de algunos seres humanos existe un individualismo radical que se manifiesta en actuar según su yo, dejando de ser conscientes, que es parte fundamental de una organización, de un sistema familiar, laboral, y más bien desequilibrando con su actitud el orden existente en ellos. Se debe entender que nuestras actitudes, pensamientos y expresiones afectan de manera sustancial la organización o sistema en el que vivimos, y que nosotros nos debemos a ella, para lo cual debemos tener el compromiso de proceder según reglas y normas de una sociedad de bien, más aún si ejercemos un grado de poder o administración del personal, es decir, ser conscientes de que practicar un comportamiento organizacional eficiente va a permitir que la organización logre la excelencia.

> "Levantarnos cada vez que fracasamos, prometiéndonos a nosotros mismos desarrollar todas nuestras potencialidades para encontrar la superación".

Entonces surge la pregunta sobre qué actividades debo realizar dentro de lo que una cultura organizacional exige: esto es muy simple; hay que pensar, actuar y expresar lo siguiente:

Hacer lo que se tiene que hacer y no buscar razones para no hacerlas; desterrar la frase: "Mañana lo hago".

Comprender que la vida no se nos da hecha, sino que debemos trabajar para producir oportunidades de transformarla y hacerla mejor; no criticar permanentemente nuestra situación actual, como si nosotros tuviéramos el derecho de haber recibido todo sin ningún esfuerzo.

Tener el valor de, cualquiera que fuere nuestro cargo o lugar en la organización, saber decir "me equivoqué", y prometer no volver a cometer el mismo error, porque ello se convertiría en una negligencia.

Levantarnos cada vez que fracasamos, prometiéndonos a nosotros mismos desarrollar todas nuestras potencialidades para encontrar la superación.

Ejercer nuestra libertad y ser responsables de las consecuencias que demande nuestra falta de criterio para manejarla. Para muchos, el concepto de libertad se entiende como la capacidad de hacer lo que les venga en gana; actuar, pensar y expresarse sin tener en cuenta el mundo en que se vive. Vivir sin reglas, parece ser el paradigma de esta modernidad, como un James Dean de los 50 –cabe citar que murió a los 24 años de edad–. Como un Elvis de los 60, o como ocurrió con las patéticas muertes de dos estrellas de los años 70 y 80, respectivamente, como fueron David Carradine, sin que se haya podido aclarar si lo asesinó una secta secreta o se excedió en juegos eróticos, y Michael Jackson, por una sobredosis de morfina.

Alguna vez escuché a un gran amigo referirse a la libertad de la siguiente manera: "Supongamos que tenemos a los 22 mejores jugadores de fútbol del mundo en una inmensa área verde, sin arcos, sin árbitro, sin límites, con solamente una pelota y simplemente les digo: 'jueguen al fútbol y que gane el mejor'. ¿Podrían hacerlo? Claro que no, porque sencillamente no existen reglas, normas y disposiciones para jugar". Del mismo modo, nuestra vida será exitosa en

la medida que metamos goles cumpliendo las reglas, normas éticas y morales que nos ha dado una sociedad de bien, y tener, como en un cuento de hadas, un final feliz y no finales patéticos, como el de las personas que anteriormente cité.

Ser creador de algo edificante y constructivo. Existe gran temor al cambio, a la innovación, y a veces nos gusta arrastrar ideas anacrónicas y desestimamos o criticamos a aquella persona que, de muy buena intención, desea mejorar la organización.

Trazarse planes a corto, mediano y largo plazo. Sin visión, la organización se desenfrena. En el caso de la Marina, tiene una visión clarísima de hacia dónde vamos a ir; esto se ve materializado en el Plan Grau.

Entender que sólo a través del trabajo podemos alcanzar la excelencia en todo campo, sea laboral, sentimental, profesional, económico, etc.

Es por eso importante para toda organización tener integrantes idealistas. Esto significa ser dueños del presente y estar preparados para transformar el futuro. No creo en la frase "cada uno es dueño de su destino", porque el destino se define como una circunstancia favorable o desfavorable que le puede suceder a una persona de forma fortuita; por ello, esa situación es imposible de manejar; lo que sí podemos programar es nuestro porvenir; es decir, cómo podemos desafiar día a día el quehacer para crear nuestro futuro. Ejemplos como el de la familia Añaños y su gran empresa de bebidas gaseosas, las pinturas ANYPSA, los Wong y demás peruanos de éxito, son algunos ejemplos a seguir. Son personas que con lo que el destino les legó han logrado transformar su porvenir en algo mucho mejor; en otras palabras, gracias a su cultura organizacional han logrado la excelencia.

Saber decir "me equivoqué", sin importar el cargo o responsabilidad que ejerzamos; para ello hay que tener valor. Observamos que existen organizaciones donde el "jefe nunca se equivoca", no escucha ni oye a sus subordinados, sea por lo que sea: arrogancia, vehemencia, soberbia. Lo que ocurre es que este "jefe" desea personalizar el cargo que ejerce, pues cree que así ha de trascender en la organización, con el fin de lograr un protagonismo egoísta que solo llevará a tal organización al fracaso, cree que, como el logro de un determinado trabajo es parte del mismo, está de más una felicitación, un reconocimiento o una palmada en el hombro a los subordinados que refuercen su trabajo.

Una persona que posee cultura organizacional, por el contrario, se promete a sí misma desarrollar todas sus potencialidades productivas para encontrar su superación, e inclusive, si ejerce un cargo y administra personal, posee la



capacidad de determinar la potencialidad de sus subordinados y motivar, con el ejemplo, la explotación de la misma. Aquella persona que ejerce el poder debe servir y no ser servido, es decir, servir como ejemplo, modelo, paradigma; ese es el buen uso del poder, encontrando legitimidad en los suyos, desterrando de llano la frase retrógrada y abusiva que muchas veces he oído: "autoridad que no abusa, se desprestigia". Esta sentencia sólo convertirá a la organización en un conjunto de cobardes o tiranos.

Pero la responsabilidad radica no sólo en los que ejercemos cierto grado de poder o influencia en nuestro personal, sino que se debe entender que todos debemos empezar por ser semillas desde un principio y no frutos. Muchos quieren las cosas servidas, ya hechas, obtener el éxito sin compromiso.

Los mediocres siempre esperan que suceda un milagro; sin hacer nada para que este suceda, se pasan el tiempo pidiéndole a Dios que Él haga lo que el mediocre tiene que hacer. Por eso dice el refrán: "A Dios rogando y con el mazo dando". Gracias a Dios, en la Marina se nos ha enseñado siempre a cada uno de nosotros lo que tenemos que hacer y cómo lo tenemos que hacer.

Poseer cultura organizacional constituye el conocimiento, pero también consiste en poner en práctica una conducta, una forma de vida donde no hay espacio para el anacronismo ni el anatopismo; es decir, debemos enfocar todos nuestros esfuerzos para actuar siempre en relación con nuestro tiempo y espacio que nos toca vivir. Solo a los irresponsables y a los niños (hasta los cuatro años) se les puede permitir estas actitudes. Es ahí donde el orden juega un rol protagónico en el comportamiento organizacional; por ello, cuando damos una orden, esta no consiste simplemente en mandar sino en ser conscientes de que el fin último de ella debe ser ordenar, arreglar, construir, edificar un lineamiento acorde a la cultura organizacional.

Para algunos existe una confusión entre los conceptos éticos y morales, y por ello algunas personas ni siquiera se preocupan en conocerlos, y menos saben

para qué sirven. La ética es la ciencia que estudia los actos del hombre, catalogándolos de forma correcta o incorrecta a luz de la razón; es decir, si actúo dentro de la ley, tengo una actitud éticamente correcta. Toda actitud es calificada como éticamente correcta o éticamente incorrecta, pero ética al fin.

La moral es la capacidad que posee el hombre de actuar, pensar y hablar de forma buena o mala, a la luz de la fe. Un ejemplo que explica claramente estos conceptos, sucede en Holanda, donde existe la posibilidad de practicar abortos selectivos, lo cual faculta a muchas mujeres alemanas y francesas a viajar a este país para practicarse abortos si el sexo del hijo no es de su agrado. Bajo los conceptos anteriormente citados, el aborto es una acción, en el contexto holandés, éticamente correcta, pero moralmente mala. Otro ejemplo claro es el doble discurso que recibimos en la televisión, donde, por una parte, la organización DEVIDA promueve una cultura de vivir sin drogas, y por otro lado vemos por la televisión a un conductor de programas diciendo que él no tiene honor y que este no sirve, mostrando una vasta ignorancia al referirse a las FF. AA. como instituciones venidas a menos; en adición a ello habla de su afición al consumo de cocaína, de la forma más desvergonzada.



El personal, elemento clave para la gestión educativa.

En relación a lo anteriormente citado, corremos el peligro de ser masificados por una cultura light, donde la dinámica consiste en vivir sin compromisos, sin ética; como aprender inglés en un mes o durmiendo, bajar de peso solamente con cremas reductoras. Esos mensajes encierran la idea de vivir sin esfuerzo, sin compromisos, y si a ello le agregamos frases que encierran solamente mediocridad, como: "lo importante es competir" o "permitirnos sentir envidia sana", vamos a ir socavando una cultura organizacional adecuada, porque lo que verdaderamente es importante no es competir sino ganar y por la forma correcta, y porque no existe envidia sana sino admiración, porque la envidia como tal, se define como la admiración con odio.

Muchas organizaciones y hogares están condenados al fracaso, porque quieren recibir sin dar. Debemos entender que el que no da, no va a recibir. No debemos ser miserables; solamente el miserable invierte en miseria y va a recibir miseria. Víctor Hugo, en su obra Los Miserables, representa en cada uno de sus personajes, como los Thenardier, el inspector Javert y otros, los diferentes aspectos de miseria existente en el espíritu humano. Busquemos ser un Jean Valjean de esta novela en la vida, trascender en el tiempo, traspasar en él y ascender en valores.

Trascender significa tocar a un ser humano y ayudarlo a mejorar con una vida llena de valores y buenos ejemplos. Cada ser humano que nace es un gran potencial, una persona que puede cambiar el universo. Solamente tenemos que rescatarla y llevarla a que sea un ser superior; caminamos con un ancla muy pesada cuando no perseveramos, cuando no nos educamos ni educamos; por eso, escuchamos quejas, lamentos, mortificaciones. Ante ello, lo que necesitamos cada vez más son compromisos, entrega total, perseverancia, y no vivir en una cultura light.

Apoyar desinteresadamente lo que es éticamente correcto y moralmente bueno, amar a nuestra familia; debemos siempre mantener la esperanza por encima de todo. No dejemos de esforzarnos para llegar al triunfo; no todos podrán ser líderes, pero el que no lo es debe ayudar al que lo lidera en la organización.

Esperanza es decidir triunfar en cada circunstancia que nos toca vivir; por ello, nuestra Marina merece lo mejor de nuestros esfuerzos, para que, pese a los embates del medio, arribemos siempre a puerto seguro. La vida nos presenta diariamente los ejemplos más valiosos para reflexionar.

Gobernanza Marítima e Intereses Nacionales:

políticas públicas comparadas, rumbo a una eficaz política marítima de Estado.



Contralmirante (R)
JEAN JESU DOIG CAMINO

> *"Pensar sin comparación es impensable."*
> (Swanson, citado por Ragin 1987: 1)

Introducción

El estudio del fenómeno político en estrecha relación con la administración pública, como principal herramienta de gestión de políticas públicas, exige el uso de estrategias comparativas caracterizadas por ser reflexivas y críticas.

Este breve ensayo académico pretende superar la concepción tradicional de resolver problemas de políticas públicas por sectores; se empeña en la aplicación del método comparativo de la ciencia política al estudio de políticas y organizaciones, con particular interés en la realidad marítima nacional.

La contrastación de experiencias externas con las propias en el campo de los intereses marítimos nacionales, de directa relación con políticas marítimas públicas aplicadas, favorece la búsqueda de estructuras administrativas, a fin de resolver carencias e ineficiencias de gobernanza en una necesaria reforma del Estado.

En resumen, el presente trabajo aborda el método fundamental para el estudio e investigación de la ciencia política aplicada a los intereses marítimos nacionales, y se empeña con la propuesta que presenta en motivar y estimular al ciudadano diligente y responsable en los intereses nacionales.

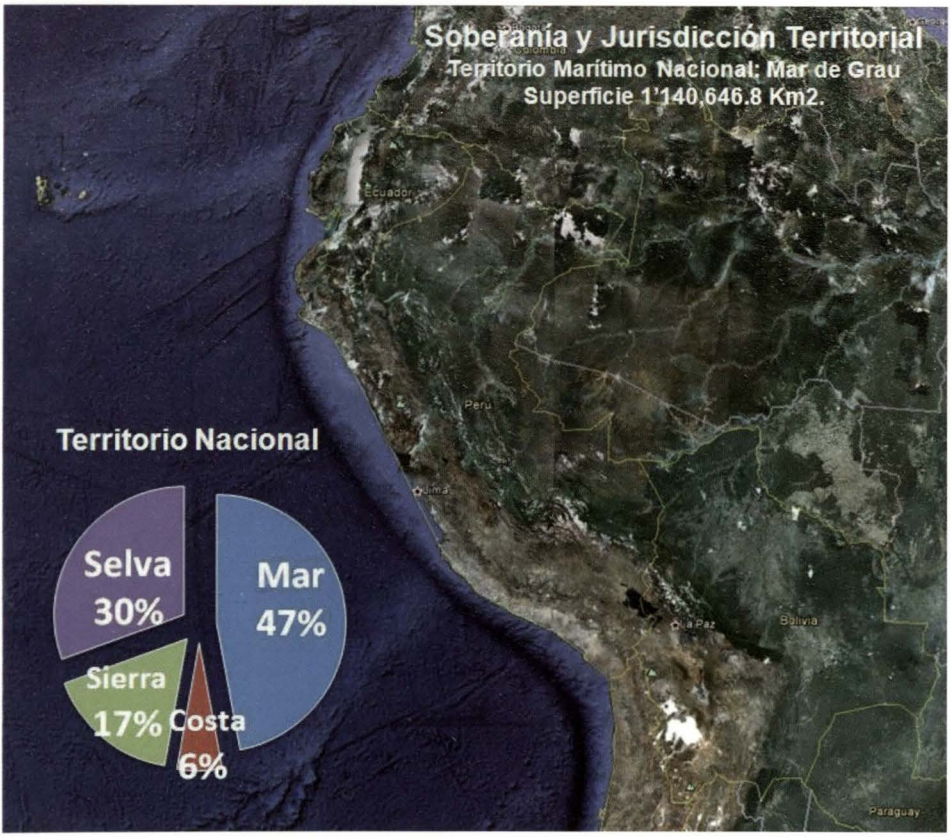


Figura 1.- Un orden constitucional para una eficaz política marítima de Estado. Fuente: Elaboración propia, (Google Maps 2011) (Wikipedia 2011).

1. Relaciones conceptuales: gobernanza e intereses

Gobernanza es el arte o manera de gobernar que se propone como objetivo el logro de un desarrollo económico, social e institucional duradero en el ámbito nacional, promoviendo un sano equilibrio entre el Estado, la sociedad civil y el mercado de la economía. (DRAE 2011). La gobernanza nacional comprende el concepto de gobernanza marítima, término definido en este ensayo como ejercicio del poder público con soberanía y jurisdicción sobre el territorio marítimo nacional.

Por otro lado, los intereses nacionales están constituidos por necesidades y aspiraciones, amplias y duraderas, que posee la Nación, traducidas en objetivos nacionales —expresión formal de los intereses nacionales— (MINDEF 2005).

En este contexto se inscriben los intereses marítimos de nuestro país —no sólo marítimo, sino andino, amazónico, antártico y aeroespacial, esto es, de un todo integrado y global—.

Sin embargo, desde un enfoque dialéctico y dinámico, los intereses nacionales son relaciones de tensión generadas por necesidades y aspiraciones expresadas en beneficios requeridos para satisfacerlas; tal es el caso del territorio nacional y sus recursos naturales a proteger por la defensa, o el caso de bienes ajenos a obtener mediante inversiones económicas y financieras, para el desarrollo sustentable del país.

El elemento esencial que establece la semejanza entre gobernanza e intereses es la política, variable dependiente que centra su accionar en el recurso poder para la promoción y protección de los intereses nacionales. El elemento determinante que marca la diferencia de la relación entre ambos conceptos se ubica en los actores estatales y sociales intervinientes en el proceso de formulación e implementación de políticas públicas, variables independientes que permiten configurar oportunidades y amenazas —tanto para la gobernanza como para los propios intereses—.

El Estado, actor principal en la relación entre gobernanza e intereses, ejerce soberanía y jurisdicción en el territorio nacional —terrestre, marítimo y aéreo— (CPP 1993: Art. 54º), y las Fuerzas Armadas tienen la misión tutelar de garantizar la independencia, la soberanía y la integridad territorial de la República (CPP 1993: Art. 165º). Prevalece el reconocimiento nacional e internacional del derecho de los Estados al monopolio de la violencia, en resguardo de los intereses nacionales.

El dominio marítimo del Estado, denominado "Mar de Grau" por Ley 23856 del 24/05/1984, representa el 40% del territorio nacional; es la cuarta región natural del país, con una extensión superficial mayor a 1'140.646,8 km2 (Wikipedia 2011), que cobija en la costa de 136.232,8 km2 (6%) a más de 14'973.264 habitantes —más del 54% de la población nacional— (INEI 2007: 9), requiere de una norma constitucional que reconozca el deber del Estado de establecer y ejecutar políticas públicas de ordenamiento territorial del país —terrestre, marítimo y aéreo—, a fin de promover y proteger en forma eficaz los intereses nacionales.

El ordenamiento territorial marítimo del país responde a una política marítima pública, cuyos alcances comprenden actividades en el Mar de Grau y las cuencas hidrográficas de ríos y lagos navegables, que cubren extensas áreas

geográficas ribereñas de la Amazonía, de 739.676 km2 (30%), y del Altiplano, de 404.842,9 km2 (17%) del territorio nacional, por la naturaleza del medio acuático estrechamente vinculado con los intereses marítimos nacionales, por actividades de transporte, puertos, comercio, recursos naturales, industria, ciencia y tecnología, y educación y cultura.



El Libro Azul de la Unión Europea es una experiencia valiosa en procesos de políticas marítimas comparadas. Fuente: UE, 2011.



Una oficina de asuntos marítimos en la Presidencia del Consejo de Ministros. Fuente: PCM, 2011.

2. Intereses nacionales: políticas marítimas públicas y organizaciones

Los intereses marítimos nacionales se materializan en diversas actividades relacionadas con el mar, ríos y lagos navegables, que tienen por característica común su sectorización al regularse en la administración pública por áreas ministeriales, y su fragmentación en la conducción política del Estado por los diferentes niveles de gobernanza al interior del país —local, regional y nacional— que intervienen en su promoción y protección.

Promover y proteger los intereses marítimos pasa por una planificación centralizada y ejecución descentralizada del desarrollo nacional, mediante una política integral del Estado, aplicada en forma horizontal intersectorialmente, y transversal intergubernamentalmente entre los diversos niveles de gobierno para un desarrollo duradero (sostenible) (Doig 2010: 78), porque el "Estado planifica por medio de la política pública" (Bulcourf 2008: 33) al implementarla en la administración pública y al intervenir sobre la sociedad civil y el mercado de la economía.

3. Experiencias externas: políticas marítimas comparadas

Existen cuatro métodos clásicos para el estudio e investigación de la ciencia política: El método experimental (1), muy poco empleado por su dificultad en obtener las condiciones ideales —técnicas y éticas— para la simulación, así como por lo costoso de su implementación. El método estadístico (2), poco aplicable por la falta de cuantificación de variables y la escasez de casos analizables. El método histórico (3), valioso en su momento contextual, pero no así fuera del mismo.

Por último, el método comparativo (4) es una herramienta fundamental aplicada al estudio e investigación de la ciencia política en el marco de políticas públicas y políticas sectoriales, pues posibilita corroborar empíricamente la validez de hipótesis, proposiciones generales o teorías, con el propósito de examinar cada caso directamente y compararlo con otros relevantes aplicando el análisis cualitativo, e interrelacionar dos o más variables mientras las otras se mantienen constantes (Ceteris paribus), mediante el análisis cuantitativo, usando en forma complementaria el método estadístico. (Ragin 1987: 16)

"La política marítima es un proceso de política pública en diversos niveles: supra nacional o regional, nacional, sub nacional, y de política sectorial a través de los diferentes órganos de la administración pública".

La política marítima es un proceso de política pública en diversos niveles: supra nacional o regional, nacional, sub nacional, y de política sectorial a través de los diferentes órganos de la administración pública; por tanto, es objeto de estudio e investigación científica por el método comparativo que analiza semejanzas y diferencias de procesos políticos similares en cada caso —sincrónicos por simultáneos—, o el mismo proceso en un caso observado en diferentes momentos —diacrónicos por sucesivos—, evaluando experiencias políticas en niveles geográficos y períodos históricos. (Bulcourf 2008: 11-17)

Estudiar las políticas públicas supra nacionales o regionales formuladas por organismos gubernamentales de bloques regionales, que tienen una relación



Figura 4.- Una comisión interministerial de asuntos marítimos de la Administración Pública. Fuente: PCM, 2011.

de interdependencia con el nivel nacional de los Estados involucrados, facilita aplicar el método comparativo de políticas entre Estados como unidades de análisis, toda vez que la implementación de tales políticas públicas se hacen a través de los Estados por estudios de administración pública comparada. El proceso de política marítima pública de la Unión Europea (UE 2007) es un referente valioso para el estudio de políticas marítimas comparadas entre países marítimos —como es el Perú—.

Tenemos las siguientes experiencias de políticas marítimas, implementadas en estructuras adoptadas en la administración pública, en el mundo contemporáneo: En USA, la Comisión de Política Oceánica y la Oficina Ejecutiva del Presidente; en Australia, el Ministerio de Medio Ambiente y Patrimonio y la Oficina de Océanos Nacionales; en Canadá, el Ministerio de Pesca y Océanos; en Japón, la Oficina Central de Política Marítima del Primer Ministro y el Ministerio de Política Oceánica. (UE 2008)

4. Política marítima pública: interdisciplinaria e interinstitucional

Una propuesta de política marítima pública, formulada para nuestra realidad nacional, corroborada con experiencias de países de la Unión Europea, que se sintetiza en cuatro objetivos: sostener constitucionalmente la política marítima nacional (1), usar sosteniblemente el mar (2), promover calidad de vida en la población marítima nacional (3) y fomentar la identidad marítima nacional (Doig 2010: 78-82), tiene estrecha relación con la formulación de políticas sectoriales que se implementan en la administración pública por interacción interdisciplinaria e institucional.

La aplicación de políticas sectoriales independientes, que tienden a compartimentar la gobernanza marítima, ha impedido la coordinación administra-

tiva por reparto de competencias y la cooperación por principio de subsidiaridad en políticas públicas, experiencias en nuestra realidad nacional que aconsejan adoptar estructuras de coordinación en asuntos marítimos, en la administración pública por comisiones interministeriales temporales asistidas de un organismo permanente del más alto nivel nacional, y en lo político mediante un órgano parlamentario ordinario, a fin de alcanzar una eficaz política marítima de Estado.



Una comisión ordinaria de asuntos marítimos del Congreso de la República. Fuente: CR, 2011.

5. Política integral del Estado: estratégica y sistémica

Se puede concluir que, con un enfoque estratégico y sistémico, centrado en el desarrollo sustentable del país mediante una política integral del Estado, conviene a los intereses nacionales contar con una adecuada estructura administrativa en políticas sectoriales, consistente en una oficina permanente de asuntos marítimos en la Presidencia del Consejo de Ministros (PCM), que brinde el soporte político y técnico a una Comisión Interministerial de Asuntos Marítimos, así como la coordinación necesaria con el Congreso de la República a través de una Comisión Ordinaria de Asuntos Marítimos, en razón a tratarse de uno de los asuntos más relevantes del país. (CR 2005: 45)

Bibliografía

- Bulcourf, Pablo, y Nelson Cardozo (2008). "¿Por qué comparar políticas públicas? Documento de Trabajo Nº 3", Octubre 2008. Consulta 19/10/2011. http://www.flacsoandes.org/web/imagesFTP/1252898778.politica_comparada_A.pdf http://www.politicacomparada.com.ar/
- Congreso de la República (CR) (2005). *Reglamento del Congreso de la República*. Lima: Edición Oficial. Imprenta del Congreso de la República. Consulta 20/11/2011. http://www.congreso.gob.pe/documentos/REGLAMENTO-CONGRESO-20-11-11.pdf

- Constitución Política del Perú (CPP) (1993). Lima: Edición Oficial. Consulta 18/10/2011: http://www.tc.gob.pe/legconperu/constitucion.html
- Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española (DRAE) (2011). Consulta 20/10/2011. http://buscon.rae.es/draeI/
- Doig, Jean (2010). Pensamiento estratégico marítimo: retos y posibilidades. Revista de Marina. 103(1), 67-87.
- Google Maps (2011). Mapa del Perú. Consulta 20/11/2011: http://maps.google.com/
- Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI) (2007). Censos Nacionales del 2007: XI de Población y VI de Vivienda. Perfil Sociodemográfico del Perú. Consulta 20/10/2011: http://censos.inei.gob.pe/Anexos/Libro.pdf
- Ministerio de Defensa (MINDEF) (2005). Libro Blanco de la Defensa Nacional. Consulta 20/10/2011. http://www.mindef.gob.pe/menu/libroblanco/pdf/Capitulo_III.pdf
- Ragin, Charles (1987). The comparative method. Moving beyond qualitative and quantitative strategies. California: University of California Press. Berkeley and Los Angeles.
- Unión Europea (UE) (2008). Orientaciones para un planteamiento integrado de la política marítima: hacia mejores prácticas de gobernanza marítima integrada y consulta de las partes interesadas. Bruselas: UE. Consulta 20/10/2011. http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2008:0395:FIN:ES:PDF
- Unión Europea (UE) (2007). Libro Azul. Una política marítima integrada para la Unión Europea. COM (2007) 575 final. Bruselas: UE. Consulta 20/10/2011. http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2007:0575:FIN:ES:PDF
- Wikipedia (2011). Mar de Grau. Consulta 18/10/2011. http://es.wikipedia.org/wiki/Mar_de_Grau



Mecanismos de Varada y Desvarada de embarcaciones ubicadas en el Litoral Peruano para carena y mantenimiento



Capitán de Fragata
JORGE CALIZAYA PORTAL



Vista de los Servicios Industriales de la Marina donde podemos apreciar el dique seco y diques flotantes.

Introducción

En el litoral peruano operan una diversidad de embarcaciones pesqueras, mercantes y unidades de la Armada, cuyos planes de planes de mantenimiento y carena son programados con la finalidad de garantizar un ciclo de vida operativo de las plataformas.

Existe un universo de embarcaciones dedicadas a la pesca y al comercio; es por eso, la importancia del cumplimiento de los planes de mantenimiento.

En la costa peruana se hallan los siguientes mecanismos de varada para realizar la ejecución de las actividades de carena:

- Dique flotante y/o seco.
- Plataforma o elevador marino.
- Riel marino.

Dichos dispositivos pertenecen a las empresas SIMA PERÚ S.A, VARADEROS MAGGIOLO, VARADEROS INASA y ASPA S.A. Los diversos varaderos realizan actividades de calderería, soldadura, maestranza, montaje, arenado y pintado en la carena de las diversas embarcaciones.

Descripción de los dispositivos y conceptos empleados



Unidades de nuestra marina efectuando sus trabajos de carena en el patio de construcciones en las instalaciones del SIMA CHIMBOTE empleando el Sincrolift o elevador marino.

A continuación se realizará una breve explicación de los mecanismos y conceptos empleados para el presente análisis.

Desplazamiento.- Peso de la cantidad de agua desalojada por la parte sumergida de un buque o una embarcación, que corresponde al peso de dicho buque o nave. El desplazamiento varía en función de la carga y pesos embarcados a bordo. En el sistema métrico, el desplazamiento se mide en toneladas métricas (1.000 k), mientras que en el sistema inglés, se mide en toneladas inglesas (1.016 k).

Desplazamiento en Rosca.- Peso del buque cuando se encuentra sin carga, sin pertrechos, sin combustible y sin víveres a bordo (tal y como es entregado por el astillero constructor o de reparación).

Desplazamiento en Lastre.- Peso del buque cuando se encuentra sin carga a bordo, pero con combustible, pertrechos y víveres en cantidad suficiente para emprender la travesía, además de la cantidad de lastre requerida para que la nave sea estable en el mar por el efecto de estar vacío, sin carga.

Desplazamiento en Carga.- Peso del buque cuando se encuentra plenamente cargado y provisto con el combustible, pertrechos y víveres, presto para la navegación.

Dique Seco o de Carena.- Construcción hecha a la orilla del mar u agua navegable que permite la puesta en seco de una o varias naves. Por lo general es una excavación por debajo del nivel del mar y acabada superficialmente con un muro de concreto armado. Se separa del mar por una compuerta flotante de cierre estanco, que una vez puesta en sitio permite el achicado del interior del dique con bombas, quedando en seco la nave; mismo concepto aplicado a los diques flotantes.

Elevador Marino.– Opera bajo el principio de motores eléctricos, los cuales controlan unos winches mecánicos para el izado y arriado de una plataforma metálica en forma sincronizada, donde se ubican y son estibados los coches

cuna en que van adecuadas las camas de varada de acuerdo con la eslora, manga y puntal de la embarcación.



Mecanismo de riel ubicado en la costa norte de los E.E.U.U y su similar en el puerto de Chimbote.

Grada.- Obra marítima civil de tipo plano inclinado, que puede o no seguir el perfil de la orilla de la costa, hecha de concreto armado de alta resistencia. Sobre ella se sacan los buques o naves a tierra para pintura y reparación, empleando para ello medios adecuados, tales como varaderos. También sobre la grada se inicia la construcción de una nave. En los diques secos, se llama grada al piso o base del dique.

Riel Marino.– Trabaja bajo el principio de una grada, empleando un winche que funciona en forma vertical, el cual introduce o retira un coche cuna que opera sobre los rieles que ingresan al mar para la varada de una embarcación.

Varada.- Operación que se efectúa para poner en seco, en la orilla del mar o en un dique seco, un barco o nave cuyos fondos o casco (obra viva) precisan ser reparados, limpiados o pintados.

Varadero - Construcción parecida a la grada, en la que se ponen en seco, embarcaciones o buques de medianas o pequeñas dimensiones, para la reparación y limpieza de sus fondos o reparaciones del sistema propulsor o de timón.

Ventajas y desventajas

La selección de los criterios para la comparación de los distintos sistemas son los siguientes, de acuerdo con la experiencia del suscrito y consulta a usuarios del sector:

- Capacidad de levante o izado. En este concepto se considera el máximo desplazamiento en rosca al cual puede ser exigido el dispositivo.
- Flexibilidad. Se entiende como la capacidad de ejecutar trabajos en simultáneo en el astillero, sin afectar las carenas y construcciones en curso; es decir, que las maniobras de desvarado no generen rutas críticas.

- Tiempo de adecuación de cama. Para la recepción de la embarcación.
- Tiempo de inundación. Ayuda a que los dispositivos estén listos para la recepción de la embarcación y puestos para iniciar las actividades de mantenimiento.
- Facilidad para ejecutar los trabajos asignados.
- Control de la polución.

A continuación se realizará un análisis de cada una de las variables consideradas en los tres sistemas de varados seleccionados para el presente artículo.

Capacidad de levante o izado

Mecanismo	**Muy Bueno**	**Bueno**	**Regular**
Dique	X		
Syncrolift		X	
Riel Marino			x

En esta variable consideramos la capacidad máxima de levante, teniendo como referencia el desplazamiento en rosca. En este caso el litoral peruano contaría con el dique seco del SIMA PERÚ S.A. como el de mayor capacidad, siendo esta la de 25.000 toneladas; estaría seguido a continuación con capacidades máximas de los diques flotantes de 4.500 toneladas; de esta forma el elevador marino o ***Syncrolift*** estaría a continuación con una capacidad máxima de 2.000 toneladas, ocupando un tercer lugar el riel marino, con capacidades máximas de 350 toneladas. Lo expuesto anteriormente está analizado en función de la capacidad y no del mercado en el cual puedan competir.

Flexibilidad

Mecanismo	**Muy Bueno**	**Bueno**	**Regular**
Dique		X	
Syncrolift	X		
Riel Marino		X	

El análisis está orientado a la capacidad de no alterar los diferentes procesos que corresponden al desarrollo de los proyectos en curso; a no supeditar el avance de los mismos con respectos a otros no culminados, lo cual dificultaría

la entrega de los mismos. En esta situación, el dispositivo del elevador marino o *Syncrolift* se aproximaría más, debido a la versatilidad del mismo, al permitir desvarar embarcaciones sin comprometer al resto gracias a la losa o patio de producción con la cual cuenta. A continuación, el mecanismo del riel marino en iguales condiciones que los diques flotantes o secos; en estos últimos estamos supeditados a la culminación de todos los trabajos de aquel conjunto de embarcaciones que varen en simultáneo, lo que exigiría una óptima coordinación entre los jefes de proyecto y los talleres propios.

Tiempo de adecuación de camas de varado

Mecanismo	**Muy Bueno**	**Bueno**	**Regular**
Dique			X
Syncrolift	X		
Riel Marino		X	

En esta variable se efectúa el análisis, orientándolo a la eficiencia y eficacia en la preparación de los diferentes planos de varada correspondientes a las diferentes embarcaciones que ingresarán a realizar sus actividades de carena. El sistema *Syncrolift* presenta una mayor ventaja, debido a que al preparar las mencionadas camas cuenta con coches cuna, los cuales son movibles e intercambiables a la vez, agilizando así dicho proceso. Seguidamente, el riel marino cuenta con las mismas bondades; finalmente, el proceso a ser ejecutado en los diques es un poco más lento; ello por la instalación inicial de estructuras de concreto que actúan como cama de varada, lo cual demanda un mayor trabajo a ser ejecutado en mayor tiempo y el empleo de mayor maquinaria, lo cual se relaciona directamente con las dimensiones propias de las embarcaciones que harían su ingreso a dique.

Tiempo de inundación

Mecanismo	**Muy Bueno**	**Bueno**	**Regular**
Dique			X
Syncrolift	X		
Riel Marino	X		

En este proceso el elevador marino realiza una varada de la embarcación lista para iniciar sus actividades de carena en 40 minutos, mismas condiciones en

el riel marino; en contraparte, entre los diques podemos estar hablando en un promedio de seis (06) horas en el dique seco y ciento veinte (120) minutos, los correspondientes a los flotantes, lo cual demanda un mayor tiempo, relacionado directamente con las dimensiones propias de las embarcaciones que harían su ingreso a dique.

Facilidad para ejecutar los trabajos asignados.

Mecanismo	**Muy Bueno**	**Bueno**	**Regular**
Dique		X	
Syncrolift	X		
Riel Marino	X		

En lo concerniente a los diversos procesos que se efectúan en las carenas, la versatilidad del elevador marino permite amplias facilidades para el control de rutas críticas, lo cual facilita el cambio de posición de los proyectos cuando estos se interfieren entre ellos; mismas condiciones para el riel marino. En el caso de los diques debe tenerse en cuenta que los proyectos han de ser ejecutados en simultáneo, porque la demora de uno de ellos con respecto a los otros permitiría un retraso en la entrega de los mismos.

Control de la polución.

Mecanismo	**Muy Bueno**	**Bueno**	**Regular**
Dique		X	
Syncrolift		X	
Riel Marino		X	

Actualmente las exigencias relacionadas al control de la polución son inherentes a cualquier actividad comercial, siendo en los diferentes mecanismos, controlables aceptablemente los efectos de contaminación del medio ambiente.

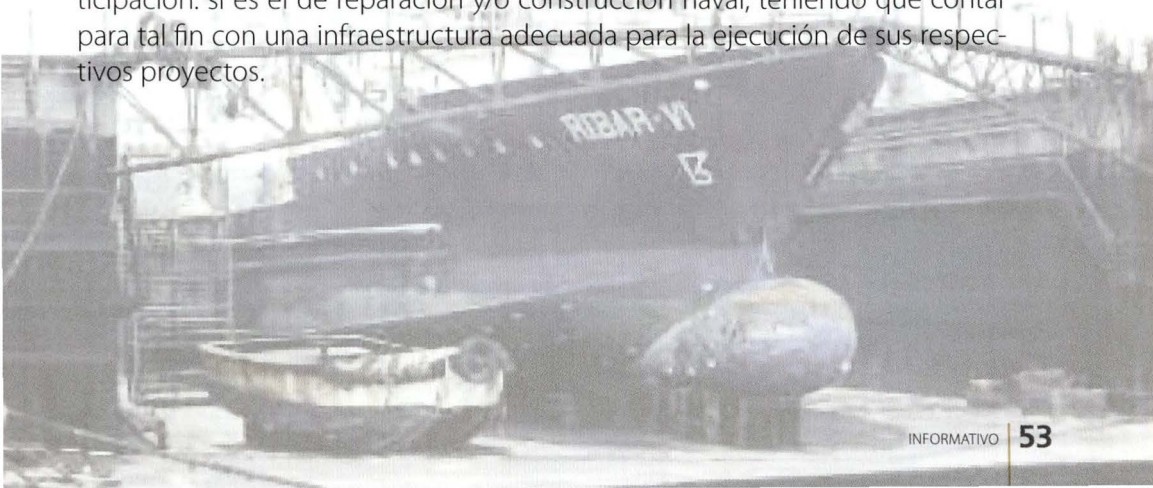
4. Conclusiones

Cada dispositivo cuenta con ventajas respecto a otros. Entre tales ventajas citamos a consideración las siguientes:

- La flexibilidad del sistema del elevador marino y riel marino sobre los diques flotantes o secos radica en que los trabajos en los proyectos en curso no estarían siendo supeditados por la culminación de los mismos para una operación de desvarada; así mismo, la distribución física de los talleres y maquinarias para la producción son más eficientes y polifuncionales.
- El control de la polución sería en ambos casos controlable en los aspectos de arenado y pintado, protegiendo las áreas de trabajo.
- La disposición de planta de un elevador marino permite un mejor control de la producción, debido a la movilidad de los diferentes proyectos, sin que se creen rutas críticas en los procesos productivos. Así mismo, favorece una mejor disposición de la maquinaria y material a ser transportados para su colocación en el astillero.
- Una ventaja de los diques secos en la costa peruana es que permiten varar embarcaciones de mucho mayor desplazamiento que los sistemas de rieles marinos y elevador marino; estos últimos limitados a un máximo de 2.000 toneladas. Este punto puede ser suplido con la adecuación y adquisición de un mayor número de winches, para poder potenciar y elevar la capacidad del elevador marino y de esta forma acceder a un mayor número de embarcaciones en el litoral y en tránsito por esta.

5. Reflexiones

Al efectuar la lectura y revisar los respectivos componentes, podemos afirmar que los distintos dispositivos o mecanismos empleados para efectuar los trabajos de mantenimiento y/o reparación, son eficaces según el nicho de mercado que pretendan atender; sin embargo, es importante que los diferentes astilleros decidan de qué segmento de mercado desean obtener la mayor participación: si es el de reparación y/o construcción naval, teniendo que contar para tal fin con una infraestructura adecuada para la ejecución de sus respectivos proyectos.





El Nuevo Código Procesal Penal Peruano y el debido proceso en las Operaciones de Seguridad Marítima: Alcances legales para el desarrollo de una Conciencia del Dominio Marítimo



CAPITÁN DE CORBETA
EDUARDO ZAMORA CHUNG

El 29 de julio del año 2004, mediante el Decreto Legislativo N° 957, fue publicado en el diario oficial El Peruano, el Nuevo Código Procesal Penal (NCPP), norma con la cual se lograría la ansiada reforma penal y por consiguiente "la transformación del Sistema Judicial Penal en el país".

El espíritu de dicha ley pretende modernizar la justicia penal en el país, equilibrándola a la de otros países de la región, tales como Argentina, Bolivia, Colombia, Costa Rica, Chile, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Paraguay y Venezuela, países que cuentan ya hace algunos años con códigos de proceso penal modernos (Rosas, 2005). Asimismo, se pretende garantizar los derechos fundamentales de las personas y realizar los actos jurídicos penales en el marco del debido proceso, tratando de solucionar los dos grandes males del sistema penal nacional: la falta de celeridad, puesto que existe una alta tasa de presos sin condena y de causas prescritas, así como la falta de eficacia, demostrada con la existencia de una gran impunidad y sus secuelas de falta de seguridad ciudadana (San Martín, 1988: 27).

De igual manera, con la implementación de este nuevo código en todos los distritos judiciales de la República, "se uniformizaría la legislación penal peruana",

"A diferencia del Sistema en que se basa nuestro antiguo código de 1940, el Sistema Acusatorio tiende a garantizar la independencia de las decisiones judiciales penales no solo en las investigaciones, sino también en las acusaciones y en los fallos judiciales".

ya que actualmente los procesos penales se tramitan bajo el amparo de tres código procesales: Código de Procedimientos Penales de 1940, Código Procesal Penal de 1991 y Nuevo Código Procesal Penal D.L. 957 (Vélez, n.d.).

Para lograr dicha implementación, se promulgó el Decreto Legislativo N° 958, a fin de lograr el diseño, conducción, coordinación y evaluación de la reforma penal antes mencionada, la misma que debería finalizar en el año 2012 con su implementación en la totalidad de los distritos judiciales del país.

Sistemas Penales Inquisitivos y Acusatorios

En términos de Derecho Penal, existen principalmente tres modelos Procesales, los mismos que rigen los tipos de Sistemas Judiciales Penales a nivel mundial y que nacieron prácticamente con el Derecho mismo: el modelo Inquisitivo, el modelo Acusatorio y el modelo Mixto.

Las diferencias sustanciales entre el antiguo y el NCPP en el país radican en los modelos procesales en los que basan sus normas. Así, el Código de Procedimientos Penales de 1940 se basa en un modelo procesal mixto, predominantemente inquisitivo y mínimamente acusatorio (Rosas, 2005), mientras que el NCPP se basa en el modelo procesal netamente acusatorio.

A diferencia del Sistema en que se basa nuestro antiguo código de 1940, el Sistema Acusatorio tiende a garantizar la independencia de las decisiones judiciales penales no solo en las investigaciones, sino también en las acusaciones y en los fallos judiciales, ya que goza de la separación de dichas funciones: "la policía investiga, el Ministerio Público acusa y el Juez acepta o rechaza la precedencia del caso". Asimismo, en este sistema la libertad de las personas es la regla general y la detención es la excepción. Se utilizan otras medidas cautelares que no privan necesariamente al acusado de su libertad, salvo expresa flagrancia, la cual debe estar debidamente demostrada.

Por otro lado, el Código de Procedimientos Penales de 1940, en el cual predomina el Sistema Inquisitivo, centraliza en una sola autoridad, el Juez, la conducción de las funciones de investigación, acusación y fallo, haciendo, a razón de los expertos jurídicos, que el proceso sea imparcial. Asimismo, el esfuerzo se orienta a castigar al culpable del delito, pero no necesariamente en resarcir el daño que sufrió la víctima.

Alcances generales del Nuevo Código Procesal Penal

En el Perú existen veintinueve (29) distritos judiciales, que no necesariamente coinciden con los límites geográficos de la limitación política del país. Dichos distritos judiciales han ido implementando progresivamente el nuevo Código, según la programación establecida, con prioridades determinadas a razón de una evaluación de los siguientes factores: manejo de carga procesal, recursos humanos, logística e infraestructura y costos. En la gráfica (1) se muestra el Mapa Judicial del Perú.

Asimismo, de acuerdo con la programación para dicha implementación, aún hay distritos judiciales que todavía utilizan el antiguo código, debido a que





todavía no les toca su implementación. En la gráfica (2) se muestra la programación para la implementación del NCPP.

En cuanto a las generalidades del NCPP, este establece para todos los delitos, sin excepción, un proceso común, y se elimina el inconstitucional procedimiento sumario-escrito, reservado y sin juicio oral. Ahora, por este último procedimiento es por el que se tramitan la mayoría de los delitos previstos en el código penal.

Asimismo, el NCPP separa claramente las funciones de persecución (Ministerio Publico con el apoyo técnico especializado de la Policía Nacional) y decisión (Poder Judicial) con la finalidad de dar pleno cumplimiento al principio acusatorio y a la garantía de imparcialidad del juzgador (Vélez, 2010).

Según la página web de la Fiscalía de la Nación, un punto que se considera de interés del NCPP es que prima la presunción de inocencia, que significa que "el imputado (por la comisión de un hecho punible) es inocente, y debe ser considerado como tal, mientras no se demuestre lo contrario o su responsabilidad no sea declarada por sentencia firme debidamente motivada". En caso de duda de responsabilidad penal, se resuelve a favor del imputado. Para que la sentencia sea firme (debidamente motivada), se requiere de suficiente actividad probatoria (pruebas), obtenida y actuada con las debidas garantías procesales. Ningún funcionario o Autoridad Publica puede presentar a un imputado como culpable, o brindar información en tal sentido, antes de una sentencia firme.

Otro punto importante es la interdicción de la persecución múltiple, que no es otra cosa que el hecho de que "nadie puede ser procesado o sancionado dos veces por un mismo hecho", siempre que se trate de un mismo sujeto, bajo un mismo fundamento. Esta situación no sólo rige para sanciones penales, sino también para sanciones administrativas.

Dentro de las medidas que limitan los derechos fundamentales (medidas de coerción), estas sólo pueden ser dictadas por la Autoridad Judicial en el modo, forma y garantías previstas por la Ley. Dichas medidas deben ser sustentadas en elementos de convicción, en atención a la naturaleza y finalidad de la medida, así como al objeto de limitación del Derecho Fundamental, debiendo

respetarse en todos los casos el principio de proporcionalidad.

Para el caso de las detenciones de las personas, "la Policía detendrá sin mandato judicial, únicamente a quien sorprenda en flagrante delito". Existe flagrancia de delito cuando la realización del hecho punible es actual, y en esa circunstancia el autor es descubierto; cuando es perseguido y capturado inmediatamente después de haber realizado el acto punible o cuando es sorprendido con objetos o huellas que revelen que acaba de ejecutarlo. Si se tratase de una falta o delito sancionado con una pena no mayor de dos años de privación de la libertad, el juez podrá ordenar una medida menos restrictiva o su libertad.

> "Asimismo, con el NCPP se introduce la figura legal del arresto ciudadano, únicamente en flagrancia delictiva, entregando a la persona imputada más las cosas que constituyan el cuerpo del delito, a la Policía".

En caso de que la persona haya cometido un delito sancionado con pena preventiva de libertad superior a cuatro años, el Fiscal solicitará al Juez de la investigación preparatoria su Mandato de Detención, el cual tiene una vigencia de seis meses, excepto para los casos de terrorismo, espionaje o trafico ilícito de drogas, para los cuales caducarán hasta la efectiva detención del requisitoriado.

"Las detenciones de las personas, de oficio por parte de la Policía, o la detención preliminar, sólo durarán 24 horas", al término el Fiscal decidirá si ordena la libertad del detenido, o en su defecto solicita al Juez de la Investigación preparatoria la prisión preventiva u otra medida alternativa.

"Para los casos de Terrorismo, Espionaje y/o Tráfico ilícito de Drogas, las detenciones no podrán durar más de 15 días naturales". Para estos casos, el Fiscal podrá solicitar al Juez de la Investigación preparatoria, la incomunicación del detenido por un plazo no mayor de 10 días.

Si vencido el plazo de la detención preliminar, el Fiscal encuentra razones que determinen la detención de la persona, la pondrá a disposición del Juez de la Investigación preparatoria, quien Convalidará la detención por un plazo adicional de duración de siete días naturales, a cuyo vencimiento el Juez determi-

"La mayoría de publicaciones internacionales define las operaciones de seguridad marítima como aquellas orientadas a combatir las amenazas, por lo general de carácter internacional, provenientes de los actos ilegales en el mar, tales como los actos de terrorismo, piratería, secuestros, tráfico de drogas y tráfico de armas de destrucción masiva".

nará si dicta prisión preventiva o comparecencia simple o restringida.

Asimismo, con el NCPP se introduce la figura legal del arresto ciudadano, únicamente en flagrancia delictiva, entregando a la persona imputada más las cosas que constituyan el cuerpo del delito, a la Policía.

Por último, en cuanto a la legitimidad de la actividad probatoria, "todo medio de prueba será valorado sólo si ha sido obtenido e incorporado al proceso por un procedimiento constitucionalmente legitimo", por lo que carecen de todo efecto legal las pruebas obtenidas directa o indirectamente, con violación del contenido esencial de los derechos fundamentales de la persona.

Operaciones de Seguridad Marítima: Tareas nuevas para Armadas viejas

La frase parafrasea los títulos de los capítulos ocho y nueve (Tareas viejas para armadas nuevas y Tareas nuevas para armadas nuevas, respectivamente) del libro del académico e historiador inglés Geoffrey Till (1987), *"Estrategia Marítima y la era nuclear"*, mediante el cual nos presentaba la evolución de la estrategia marítima a lo largo de la historia contemporánea, relacionando las tareas tradicionales del poder naval con los avances tecnológicos de la época impulsados por la guerra fría, quizás sin imaginar aún las nuevas amenazas y los nuevos roles con que las armadas iban a tener que enfrentarse y cumplir con el devenir de los años. "Esas nuevas amenazas y nuevos roles son los que la actual doctrina internacional de operaciones navales denomina operaciones de seguridad marítima ".

La mayoría de publicaciones internacionales define las operaciones de seguridad marítima como aquellas orientadas a combatir las amenazas, por lo ge-

neral de carácter internacional, provenientes de los actos ilegales en el mar, tales como los actos de terrorismo, piratería, secuestros, tráfico de drogas y tráfico de armas de destrucción masiva. A estas se les puede añadir las amenazas de carácter regional o nacional, tales como la pesca ilegal, contrabando, tráfico de armas, robos, crimen organizado o las relacionadas con los delitos ecológicos.

El mismo G. Till (2009), en su libro *"Seapower: A Guide for the Twenty First Century"*, contribuye con la evolución del conocimiento de la estrategia marítima y desarrolla el concepto de la Seguridad Marítima, relacionándolo directamente con la protección de los recursos marítimos, los medios de transporte y el comercio internacional.

Es así que las clásicas tareas de las fuerzas navales, como son el control del mar, la negación del uso del mar, la protección de las líneas de comunicaciones marítimas, el proyectar el poder sobre la costa o la disuasión estratégica, debieran combinarse con los tradicionales roles en las operaciones guardacostas: reprimir las actividades ilícitas, preservar la vida humana en el mar y prevenir la contaminación marina, fusionándose en tareas operacionales nuevas, las mismas que se podrían resumir en el "negar el uso del mar para la realización de actividades ilícitas".

Sin embargo, este tipo de operaciones, tanto en su planeamiento como en su ejecución, deben primero resolver otro tipo de problemas, no sólo los relacionados a las limitaciones y obsolescencia del material, equipamiento y tecnología, como mal endémico de nuestras Fuerzas, sino también el ocasionado con las restricciones del tipo legal (Adawi, 2009:27).

Internacionalmente se tienen tres normas legales a las que se puede recurrir para el desarrollo de operaciones de seguridad marítima: la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (Convemar), la Convención para la represión de actos ilícitos de violencia contra la seguridad de la navegación marítima (SUA Convention) de 1988 y su protocolo del 2005, y la Convención de las Naciones Unidas contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas de 1988 (artículo 17º).

En el ámbito nacional, la Autoridad Marítima Peruana, Dirección General de Capitanías y Guardacostas, es la entidad autorizada y que tiene la atribución para desarrollar operaciones en represión de las actividades ilícitas dentro de su jurisdicción, entendiéndose por represión la intervención inmediata y necesaria para conjurar la prosecución del delito, y su consiguiente comunicación a la Policía Nacional y Ministerio Público para los fines de ley, según

"En cuanto al uso de la fuerza, para el ámbito internacional se manejan las reglas de enfrentamiento derivadas del Derecho Internacional Humanitario, la Constitución Política del Perú y de una Directiva interna de la Comandancia de Operaciones del Pacífico; para el ámbito nacional se manejan las Reglas de empleo y uso de la fuerza, prescritos en el Decreto Legislativo Nº 1095".

lo prescrito en los artículos A-010801 y A-020101 del reglamento de la Ley 26620, "Ley para el control de las actividades marítimas, fluviales y lacustres" y su reglamento.

Es importante tener en consideración el artículo A-010108 del reglamento en mención, que dice "[...] los Comandantes de Unidades Guardacostas [...] representarán a la Autoridad Marítima en su respectiva jurisdicción, asumiendo las funciones que el reglamento les señala" y el artículo A-020102, que prescribe: "Para el cumplimiento de esta función (represión de actividades ilícitas), la Autoridad Marítima cuenta con [...] Unidades Guardacostas y otros medios que le sean asignados".

Es bajo el amparo de estos dos artículos de la norma legal mencionada, que los componentes de las Fuerzas Navales (entiéndase no Guardacostas) estarían facultados legalmente para realizar operaciones de policía marítima, las mismas que en la práctica devienen en Operaciones de Seguridad Marítima, "si es que previamente cumplen con las condiciones de operar bajo el control operacional de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas y siendo el personal de guardacostas asignado a dichas Fuerzas, los encargados de ejecutar las operaciones tácticas propias de estas operaciones".

Con referencia a los procedimientos operativos, la Autoridad Marítima cuenta con directivas internas, las cuales incorporan muchos de los conceptos plasmados en la Convemar. La mayoría de dichos procedimientos se encuentran actualmente en proceso de reformulación, con la finalidad de adecuarlos a la nueva doctrina internacional.

En cuanto al uso de la fuerza, para el ámbito internacional se manejan las reglas de enfrentamiento derivadas del Derecho Internacional Humanitario, la Constitución

Política del Perú y de una Directiva interna de la Comandancia de Operaciones del Pacífico; para el ámbito nacional se manejan las Reglas de empleo y uso de la fuerza, prescritos en el Decreto Legislativo Nº 1095 de fecha 31 de agosto de 2010 y puntualmente, para las Operaciones dentro del ámbito de jurisdicción y competencia de la Autoridad Marítima, se tienen los procedimientos establecidos en una Directiva Interna de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas. Para efectos prácticos es preciso recordar la jerarquía jurídica de las normas legales, es decir, la estructura jerárquica del Sistema jurídico normativo en el Perú, en el que no tendrán los mismos efectos jurídicos el aplicar normas prescritas en la Constitución, Decretos Legislativos o Directivas Internas de la Marina, que son las que finalmente vendrían a proporcionar los respaldos legales a las Operaciones que se realicen.

Considerando que en el Perú las Operaciones de Seguridad Marítima se realizan, en la gran mayoría de los casos, dentro del ámbito nacional y empleando únicamente a fuerzas nacionales, realizándose dichas operaciones básicamente para prevenir las actividades ilícitas en el ámbito de jurisdicción, "es imprescindible revisar o cambiar los procedimientos en uso, adecuándolos a la legislación vigente, entre ellas el NCPP, que es la norma nacional de máxima jerarquía en lo que a materia de delitos penales propiamente dichos se refiere".



El Nuevo Código Procesal Penal y su relación con las Operaciones de Seguridad Marítima

Si partimos de que el Nuevo Código Procesal Penal está basado en un modelo Acusatorio, el cual tiene como características principales respetar los derechos fundamentales de las personas, basarse en la actividad probatoria para dar las sentencias firmes y actuar bajo el debido proceso, es decir, respetando los principios de legalidad, inocencia, objetividad y defensa integral; asimismo, considerando la pronta implementación del referido Código en la totalidad de los distritos judiciales de la República, "es imperiosamente recomendable que las Operaciones de Seguridad Marítima adecúen sus procedimientos operativos al NCPP, de tal forma que alinee los propósitos de su misión con los objetivos que busca esta nueva legislación penal".

Es importante recordar que dentro de las Operaciones de Seguridad Marítima que se realizan en el ámbito de jurisdicción de la Autoridad Marítima Nacional, la misma que incluye determinadas áreas terrestres (50 metros desde la línea de más alta marea), los delitos que se realizan, tales como robo de combustible, de material y de equipos diversos, tráfico ilícito de drogas, trata ilegal de personas, tráfico ilícito de madera, delitos contra la ecología (pesca con explosivos, extracción de recursos prohibidos, contaminación, tráfico de especies prohibidas), delitos aduaneros y demás, los mismas que están tipificadas en el Código Penal y en muchos casos se relacionan con mafias organizadas que cuentan con vastos recursos, el personal interviniente debe ejecutar sus procedimientos operativos (derechos de visita, interdicciones, inspecciones, capturas, toma de manifestaciones a personas, uso de la fuerza, incautación de material), de una manera adecuada y eficiente, lo cual implica necesariamente mejorar los actuales procesos y darle a los procedimientos, la jerarquía legal necesaria.

El incumplimiento a este NCPP podría ocasionar que por ejemplo, durante una intervención en la mar a personas implicadas en tráfico ilícito de drogas, si es que se superan los derechos de los involucrados, se contaminan las pruebas, se hace uso indebido de la fuerza o incluso únicamente no se siguen los procedimientos básicos adecuados previamente establecidos, se esté favoreciendo inconscientemente o no a los individuos implicados en las actividades ilícitas, generando en el mejor de los casos la "caída" del juicio por no cumplir con el "debido proceso legal" o incluso la denuncia penal del personal, que aun mal capacitado y mal entrenado, intenta cumplir con su deber.

Es a la luz del NCPP, que durante la ejecución de los procedimientos propios de las Operaciones de Seguridad Marítima, surgen preguntas que debería conocer al detalle el personal autorizado a ejecutar este tipo de operaciones, preguntas como: ¿Cuáles son los requisitos de la flagrancia?, ¿cuál es el término (tiempo) para colocar al capturado en flagrancia ante la autoridad competente?, ¿qué pasa cuando, por fuerza mayor no es posible llevar al capturado ante la Autoridad Competente durante ese término?, ¿cómo se preserva la cadena de custodia?, ¿cómo se realiza el procedimiento de interdicción marítima?, ¿los miembros de la Marina de Guerra u Operadores guardacostas están investidos de funciones de Policía Judicial y/o para embalar los hallazgos en las embarcaciones?

"En materia de Derecho Comparado, la Autoridad Marítima Colombiana es un buen ejemplo de cómo con la mejora de sus procesos operativos no sólo cumple con alinearse a su Nuevo Código de Procedimientos Penales basado en el Sistema Acusatorio, sino también, gracias a sus procedimientos mejorados, ha incrementado sus incautaciones de drogas en el ámbito de su jurisdicción".

Mejora de Procesos Operativos

En materia de Derecho Comparado, la Autoridad Marítima Colombiana es un buen ejemplo de cómo con la mejora de sus procesos operativos no sólo cumple con alinearse a su Nuevo Código de Procedimientos Penales basado en el Sistema Acusatorio, sino también, gracias a sus procedimientos mejorados, ha incrementado sus incautaciones de drogas en el ámbito de su jurisdicción, le ha dado la legalidad necesaria a sus operaciones y ha reducido las denuncias que tenía su personal en temas de derechos humanos e incumplimientos con el debido proceso, los cuales a su vez han aumentado el número de personas implicadas en actividades ilícitas tras las rejas, lo que es un buen indicador de la productividad de sus operativos y que se evidencia en el impacto positivo y gran nivel de aceptación de la Armada colombiana no sólo con los niveles político-estratégicos, sino también con la población civil.



Paralelamente a estas acciones de la Autoridad Marítima, la Fiscalía colombiana ha incorporado a su legislación, procedimientos comunes a todas las autoridades que fungen de Policías Judiciales , entre ellos el personal guardacostas de la Armada colombiana, los mismos que se recopilan en el Manual Único de Policía Judicial. Con esta medida se estandarizan dichos procedimientos, creando manuales de operación y listas de verificación, de tal manera que existen formatos comunes a todas las autoridades implicadas en materia penal, uniformizando criterios, minimizando vacíos legales y evitando que cada autoridad con sus propios procesos, dificulte el proceso penal. Entre los formatos establecidos se tienen, por ejemplo, los procedimientos de la cadena de custodia, formato de actas de lectura de derechos y buen trato de los detenidos, así como un formato de procedimientos para el Primer Respondiente Judicial , quien es la primera autoridad que tiene contacto con las personas implicadas en actividades ilícitas y con los medios probatorios o evidencias en el lugar de los hechos (el primero que abordaría una embarcación a intervenir, por ejemplo).

Al respecto, "nuestro NCPP no contempla normas que regulen y prescriban lo correspondiente a la Policía Judicial ni al Primer Respondiente Judicial, lo cual se convertiría en un obstáculo en la ejecución de las Operaciones, ya que bajo ese contexto, el personal guardacostas carecería de la legalidad adecuada , acorde al nuevo sistema procesal penal". Quizás fue debido a las experiencias vividas por las Autoridades colombianas en su lucha durante largo tiempo contra el tráfico ilícito de drogas, el terrorismo y sus capos, que han podido legislar conjuntamente en materia penal, "involucrando no solamente a las tradicionales autoridades de seguridad interna, sino también a las Fuerzas Armadas colombianas y organismos de inteligencia, logrando leyes con procedimientos comunes a todas las autoridades involucradas", lo que se puede resumir para nuestro tema tratado, en "una coordinación directa y cooperación permanente entre el Ministerio Público y la Armada", hecho que debería ser imitado en nuestro país.

Por otro lado, para el éxito de las operaciones sería necesario "contar con procedimientos adecuados y propios, con la jerarquía legal necesaria para el em-

pleo de la fuerza en las Operaciones de Seguridad Marítima", considerando que este tipo de operaciones lo realiza personal de las Fuerzas Armadas (Guardacostas) en cumplimiento de sus funciones legalmente constituidas (Ley 26620 y su reglamento), contra miembros delincuenciales de la población civil en el ámbito de las Operaciones Militares de no Guerra y en represión de las actividades ilícitas, lo cual no está contemplado en la actual norma legal que prescribe las Reglas de empleo y uso de la fuerza por parte de personal de las Fuerzas Armadas, ya que esta última norma tiene otras motivaciones.

Asimismo, "debería estar normado que todas las operaciones cuenten con mecanismos y procedimientos de registro digital en video de lo actuado", a fin de que se pueda verificar y comprobar, por ejemplo: el cumplimiento del debido proceso, la flagrancia, el respeto a los Derechos Humanos, así como también serviría como medio probatorio que podría reforzar la denuncia fiscal.

"Para el éxito de las operaciones sería necesario *"contar con procedimientos adecuados y propios, con la jerarquía legal necesaria para el empleo de la fuerza en las Operaciones de Seguridad Marítima"*, considerando que este tipo de operaciones lo realiza personal de las Fuerzas Armadas (Guardacostas) en cumplimiento de sus funciones legalmente constituidas".

En cuanto a la cadena de custodia, la misma que se relaciona con los procedimientos previstos en caso de incautación de material, establecidos en las actuales directivas de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, sería importante que estos se adecúen al Reglamento de cadena de custodia de elementos materiales, evidencias y administración de bienes incautados, aprobado mediante Resolución de la Fiscalía de la Nación Nº 729-2006-MP-FN (como este tema ha sido tocado de manera tenue en el NCPP en sus artículos 220º y 221º, se ha tenido a bien expedir esta norma de menor orden), mediante la cual, considerando que el tema probatorio dentro del nuevo código es de vital importancia, se pretende según su artículo 7º "[...] garantizar la individualización, seguridad y preservación de los elementos materiales y evi-

dencias, recolectados de acuerdo a su naturaleza o incorporados en toda investigación de un hecho punible, destinados a garantizar su autenticidad, para los efectos del proceso" (Hermoza, 2007).

"El Perú, que es un país que desde antes de su creación como Estado soberano se ha desarrollado con una relación estrecha con el mar, y que en la actualidad ese mar es una de sus principales fuentes de riqueza y recursos, "tiene la obligación de utilizar en forma positiva su Poder Naval en beneficio de sus intereses marítimos".

Conciencia del Dominio Marítimo

Esta frase es un intento de traducción de la frase en inglés *Maritime Domain Awareness* (MDA), que es una doctrina que forma parte de la Política de Seguridad Marítima de los Estados Unidos de América. Conceptualmente es la comprensión efectiva de todo lo asociado con el Dominio Marítimo que puede impactar en la protección, seguridad, economía o medio ambiente. Es parte del esfuerzo en seguridad marítima de varias agencias estadounidenses y con gran influencia a nivel global (OTAN y demás aliados). Dentro del concepto se incluyen todas las áreas y cosas sobre, bajo, en relación con, al lado o al borde del mar, incluyendo también todas las actividades marítimas relacionadas con la infraestructura, personas, carga, mercancías, naves y otros medios de transporte. La Secretaría de Marina es la organización ejecutiva del Departamento de Defensa estadounidense la encargada oficial de todo lo relacionado con el MDA.

El Perú, que es un país que desde antes de su creación como Estado soberano se ha desarrollado con una relación estrecha con el mar, y que en la actualidad ese mar es una de sus principales fuentes de riqueza y recursos, "tiene la obligación de utilizar en forma positiva su Poder Naval en beneficio de sus intereses marítimos, de tal manera que se logre un Poder Marítimo efectivo, capaz de explotar sosteniblemente los atributos de nuestro mar" (Till, 2009:

23), siendo consecuente con el rol que deben cumplir las Armadas en el siglo XXI y logrando integrar a toda la sociedad y Estado en el tan anhelado pensamiento "Perú, país marítimo" (Garfias, 2009).

La Conciencia del Dominio Marítimo estadounidense (MDA) es un buen ejemplo a tomar respecto a la coordinación conjunta que debe existir entre todos los estamentos del Estado en apoyo a la efectividad de su Poder Marítimo. Para ello, "todo esfuerzo en aras de conseguir ese Poder Marítimo efectivo, necesariamente debe iniciarse con la prescripción de bases legales sólidas, capaces de soportar el accionar del Poder Naval en sus tareas tradicionales y nuevas".

Sin embargo, mientras acá en el Perú continúan los provechosos e importantes, pero no muy difundidos debates para intentar llamar la atención y lograr convencer a los decisores políticos de que efectivamente somos un país marítimo y alcanzar a fijar los estamentos para establecer políticas marítimas adecuadas, propias de un país marítimo que se respete, "las Operaciones de Seguridad Marítima deben continuar, en salvaguarda de los atributos de nuestro mar, debiendo lograr que se ejecuten igualmente, con bases legales sólidas".



"El mayor reto que tiene la Autoridad Marítima Nacional en relación al tema tratado, es el de *"formular proyectos legales adecuados que motiven su firma por parte de las Autoridades competentes, de tal manera que se consiga darle el nivel jerárquico legal necesario a los procedimientos que se establezcan""*.

Conclusiones

Con la finalidad de mejorar el cumplimiento de la misión asignada en el ámbito de las Operaciones de Seguridad Marítima y lograr una contribución eficiente a la represión de las actividades ilícitas en el ámbito de la jurisdicción, ante la próxima entrada en vigor, ya a nivel nacional del Nuevo Código Procesal Penal, "es necesario trabajar estrechamente con el Ministerio Público". De esta manera se lograría diseñar procedimientos adecuados, los mismos que permitirían facilitar el trabajo de nuestro personal. Asimismo, se lograría dar herramientas adecuadas a los Fiscales para que al momento de efectuar sus denuncias correspondientes ante los órganos jurisdiccionales del Poder Judicial, se consiga evitar vacíos legales que impidan a los Jueces ordenar detenciones efectivas a las personas involucradas en actividades ilícitas.

Dichos procedimientos operacionales tendrían que quedar bien definidos; asimismo, deberían incluir formatos adecuados, listas de verificación estandarizadas y reportes de lecciones aprendidas, de tal manera que en el cumplimiento de sus funciones, el personal designado demuestre permanentemente la ejecución a cabalidad de esos procedimientos, evitando así el incumplimiento al debido proceso.

Asimismo, "es importante que se cuente permanentemente con asesoría legal especializada en la ejecución de este tipo de Operaciones, lo que hoy en día en los ámbitos militares se conoce como Derecho Operacional" (Humphries, 1993), el cual le daría la legitimidad necesaria a las mismas y las enmarcaría en el respeto a los Derechos Humanos y al Debido Proceso, en todas las actividades que se requieran, tales como el ciclo de inteligencia, proceso de planeamiento, pasando por el despliegue de personal y medios, hasta la ejecución misma de las operaciones.

Quizás el mayor reto que tiene la Autoridad Marítima Nacional en relación al tema tratado, es el de "formular proyectos legales adecuados que motiven su firma por parte de las Autoridades competentes, de tal manera que se consiga darle el nivel jerárquico legal necesario a los procedimientos que se establezcan", en el que también se incluyan reglas de enfrentamiento y de uso de la fuerza específicamente diseñadas para estas complejas Operaciones y que difieren en gran medida del empleo tradicional de la fuerza por parte del personal de las Fuerzas Armadas.

Finalmente, "las Operaciones de Seguridad Marítima junto con las Operaciones Navales tradicionales son las acciones de las que se vale el Poder Naval, las que ejecutadas en forma óptima ayudarían a lograr un Poder Marítimo efectivo", para lo cual, tomando las experiencias colombianas y estadounidenses, por citar algunas de ellas, basan su éxito en políticas adecuadas y normas legales claras.

Referencias

1. Si bien es cierto que dichas amenazas no son nuevas, el impacto que en la actualidad ocasionan, debido a la globalización de prácticamente todas las actividades, es mucho mayor al de hace unos años atrás.
2. El Nuevo Código de Procedimientos Penales de Colombia (Ley 906 del 2004) define a la policía judicial. Se entiende la función que cumplen las entidades del Estado para apoyar la investigación penal y, en ejercicio de las mismas, dependen funcionalmente del Fiscal General de la Nación y sus delegados. El artículo 201 define a los órganos de policía judicial permanente; quienes ejercen permanentemente las funciones de policía judicial son los servidores investidos de esa función, pertenecientes al Cuerpo Técnico de Investigación de la Fiscalía General de la Nación, a la Policía Nacional y al Departamento Administrativo de Seguridad, por intermedio de sus dependencias autorizadas. Asimismo, indica que en los lugares del territorio nacional colombiano donde no hubiere miembros de policía judicial de la Policía Nacional, estas funciones las podrá ejercer la Policía Nacional. Por otra parte, el artículo 202 define a los Órganos que ejercen funciones permanentes de policía judicial, de manera especial dentro de su competencia, quienes ejercen permanentemente funciones especializadas de policía judicial

dentro del proceso penal y en el ámbito de su competencia, siendo estos los siguiente organismos: La Procuraduría General de la Nación, la Contraloría General de la República, las autoridades de tránsito, las entidades públicas que ejerzan funciones de vigilancia y control (aquí se puede incluir a la Autoridad Marítima), entre otros.

3. Los manuales de la Fiscalía General de Colombia definen a la Primera autoridad interviniente o Primer respondiente: es la que llega al lugar de los hechos y/o cadáver una vez estos han sido informados, como por ejemplo las patrullas de la Policía Nacional, Ejército, Alcalde, Inspectores, entre otros; también pueden ser los servidores públicos, trabajadores oficiales o particulares pertenecientes a organismos de socorro como Defensa Civil, Bomberos, personal de las entidades de salud, que tienen el primer contacto con el lugar de los hechos y/o cadáver; los cuales deben responder por su protección, preservación y entrega a la policía judicial correspondiente.
4. El artículo A-020207 del Reglamento de la Ley 26620, Ley de Control y Vigilancia de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres prescribe que las Unidades Guardacostas o personal de las Capitanías que en el ejercicio de sus funciones detectasen actividades ilícitas, tales como tráfico ilícito de drogas, custodiarán los bienes que son materia del delito, comunicando de inmediato el hecho a la Capitanía para efectos de dar aviso a la Policía Nacional y el Ministerio Público para los fines de ley, quienes levantarán el acta de decomiso, incautarán la droga o insumos y llevarán a cabo las investigaciones correspondientes.

Bibliografía

- Adawi, L. (2009). "Operaciones de Seguridad Marítima. La dificultad de operar en un entorno operacional no tradicional". *Revista de la Escuela Superior de Guerra Naval*, pp. 27.
- Alfaro, L. (2009). *Perú: país marítimo*. Lima, Perú: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú
- Consejo Nacional de Policía Judicial de la Fiscalía Nacional de Colombia. (n.d.). Manual Único de Policía Judicial. Obtenido el 15 de octubre de 2011, de http://www.fiscalia.gov.co/sistpenal/sistemapenal/manualpolicia.pdf
- Hermoza, P. (2007). La cadena de custodia en el nuevo proceso penal. Obtenido el 15 de octubre de 2011, de http://reformaprocesal.blogspot.com/2007/12/la-cadena-de-custodia-en-el-nuevo.html
- Humphries, J. (1993) El Derecho Operacional y el Reglamento de Combate. Obtenido el 15 de octubre de 2011, de http://www.airpower.au.af.mil/apjinternational/apj-s/1993/2trimes93/humphries.html

- National Maritime Domain Awareness Coordination Office. (n.d.). The Maritime Domain Awareness Wiki. Obtenido el 16 de octubre de 2011, de http://www.gmsa.gov/twiki/bin/view/Main/WebHome
- Rosas, J. (2005). El Sistema acusatorio en el Nuevo Código Procesal Penal. Obtenido el 15 de octubre de 2011, de http://www.mpfn.gob.pe/ncpp/files/dfbaaa_articulo%20dr.%20rosas%20yataco.pdf
- San Martín, C. (2004). La Reforma del Derecho Penal Peruano. *Revista Peruana del Derecho Procesal II*. (pp. 227).
- Till, G. (1988). *Estrategia Marítima y la era nuclear* (2da. ed.). Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales del Centro Naval.
- Till, G. (2009). *Seapower*: A Guide for the Twenty First Century (2da. ed.). Abingdon, Oxon: Routledge.
- Vélez, G. (n.d.). El Nuevo Código Procesal Penal: la necesidad del cambio en el Sistema Procesal Peruano. Obtenido el 15 de octubre de 2011, de http://www.justiciaviva.org.pe/informes.htm
- Vélez, G. (2010). Las etapas en el Nuevo Código Procesal Penal. Obtenido el 15 de octubre de 2011, de http://weblcv.com/ls/e.html





Acciones submarinas en el paso de las islas Palawan.

Primeras acciones en la Batalla del Golfo de Leyte



Teniente Primero
MIGUEL ÁNGEL FLÓRES CANCINO



Submarino norteamericano de la clase Dace, responsable de las primeras acciones contra la armada japonesa en la Batalla del Golfo de Leyte.

Introducción

La Batalla del Golfo de Leyte, desarrollada en el archipiélago de las islas Filipinas, fue quizás el último gran desenlace y confrontación naval que se llevó a cabo entre la Armada Imperial de Japón y la norteamericana, durante la campaña naval en el Pacífico en la Segunda Guerra Mundial. En las operaciones previas, los norteamericanos se encontraban avanzando y conquistando gran cantidad de posiciones estratégicas (islas y territorios) por el Pacífico Sur; como consecuencia, realizaron un gran despliegue de modernas unidades navales, como lo eran los nuevos acorazados de la Clase "Missouri" y los portaviones de la Clase "Essex".

Los japoneses, en cambio, con ese temperamento, voluntad y orgullo que los caracteriza, planificaron las últimas acciones para poder defender y mantener aquellos territorios donde se encontraban sus fuentes de recursos energéticos, desplegando finalmente lo último de su poder naval, con la consigna de interponerse a toda costa al avance norteamericano.En esta batalla, la Armada japonesa introdujo el uso de los *pilotos suicidas "kamikaze"* (viento divino), causando graves daños a las unidades navales norteamericanas.

"Grandes y modernas unidades de superficie fueron desplegadas entre ambos bandos, pero la supremacía y protagonismo la tendrían una vez más los portaviones de ataque".

Grandes y modernas unidades de superficie fueron desplegadas entre ambos bandos, pero la supremacía y protagonismo la tendrían una vez más los portaviones de ataque. El submarino, un arma importante debido a sus características y *modus operandi* para el ataque y la sorpresa del enemigo, jugaría un papel transcendental como instrumento de alarma temprana en un medio geográfico, como lo son los canales de paso obligado, al interponerse ante una imponente formación de acorazados y cruceros de superficie, poseedores de un poder de fuego inigualable. El ataque de un submarino puede influir en la moral del enemigo, llegando incluso a desorientar el avance y el estado de formación de una fuerza compuesta por unidades de superficie.

La Batalla del Golfo de Leyte se desarrolló en cuatro etapas: "La Batalla del Mar de Sibuyan", "La Batalla del Estrecho de Surigao", "La Batalla del Cabo de Engaño" y "La Batalla de Samar". En este artículo vamos a mencionar el inicio de la contienda, considerando las acciones submarinas en el paso de las islas Palawan. La Batalla del Golfo de Leyte es considerada como una de las más grandes de todos los tiempos, al punto que es comparada con el Combate Naval de Jutlandia, desarrollado entre las Armadas de Inglaterra y Alemania durante la Primera Guerra Mundial. Quedará evidenciado que Norteamérica continuaba con su maquinaria de guerra, su logística trascendental y eficaz, que alimentaba su sed de triunfo hasta la victoria final.

Operaciones iniciales

Se puede mencionar que en octubre de 1944 existían dos líneas principales en el avance de la Armada norteamericana en el Pacífico:

1) Las fuerzas del General Douglas MacArthur, por el Pacífico Sur
2) Las fuerzas del Almirante Chester Nimitz, por el Pacífico Central

En realidad, se pretendía volver a conquistar las islas Filipinas, con la finalidad de establecer una serie de bases de avanzada y poder proyectar ataques aé-

reos contra el Japón continental, limitando el abastecimiento de los suministros en materias primas y combustible. La fuerza de invasión norteamericana estaba compuesta por las siguientes flotas:

Séptima flota (Task Force 77): Estaba compuesta por el grueso de unidades de desembarco anfibio y una agrupación de acorazados antiguos y pequeños portaviones de escolta; tenían la misión de desembarcar en la isla de Leyte. Esta flota estaba bajo el mando del Almirante Thomas Kinkaid.

Tercera flota (Task Force 38): Estaba integrada por los acorazados y portaviones más modernos de la época; tenían la importante misión de brindar cobertura y protección a la flota de desembarco del Almirante (USN) Thomas Kinkaid. Esta flota estaba bajo el mando del famoso y temperamental Almirante William F. Halsey, representando el grueso principal para el combate.



Almirante (USN) Thomas Kinkaid, tenía la responsabilidad de realizar el desembarco anfibio en la isla Leyte



Task Force 77, estuvo a punto de ser destruida por los acorzados del **Almirante (IN) Takeo Urita.**

Plan defensivo japonés

Los japoneses prepararon tres planes defensivos ante la posibilidad del ataque de las fuerzas norteamericanas:

1) SHO-1: Defensa de las islas Filipinas

2) SHO-2: Defensa de las islas Okinawa y Formosa

3) SHO-3: Defensa de los territorios metropolitanos del Japón

El alto mando de la Armada japonesa, después de haber analizado el desarrollo y la posible proyección en las acciones de la Armada norteamericana, seleccionó el plan defensivo SHO-1, en el cual participarían todas las fuerzas navales y aéreas disponibles, con la finalidad de evitar la invasión y los desembarcos norteamericanos, forzando un combate naval de superficie de gran poder destructivo.

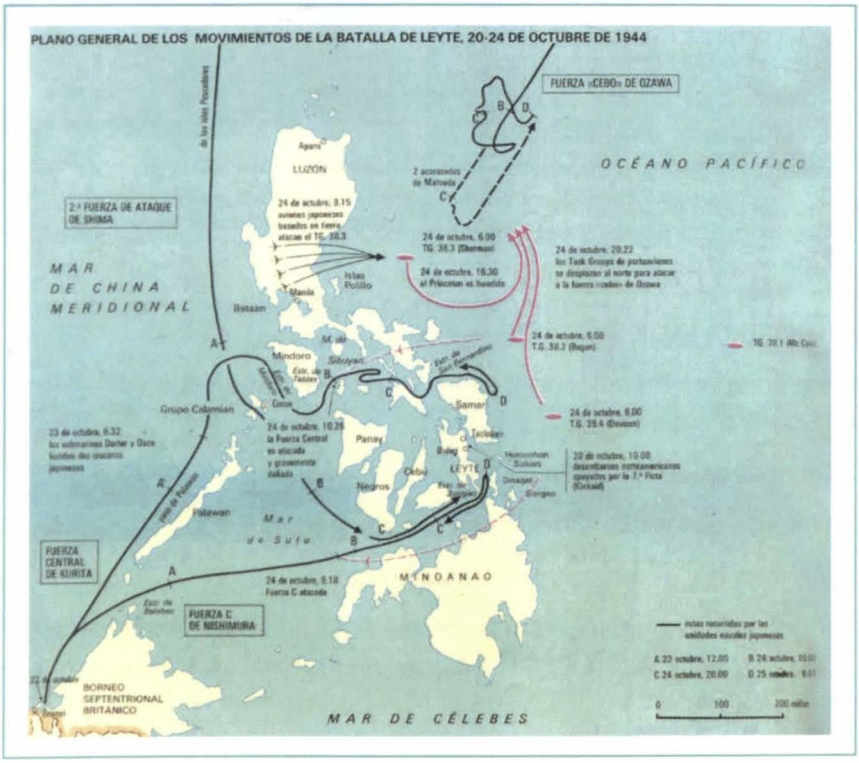


Almirante (USN) William F. Halsey, fue responsable de atacar y destruir los últimos portaviones de la armada imperial japonesa.

La denominación *SHO* en japonés significa "VICTORIA", y el plan de defensa SHO-1, se organizó de la siguiente manera:

1) Defensa terrestre: Por intermedio del General Yamashita, con el ejército del Área 14.

2) Defensa aérea: El componente aéreo desplegado en las Filipinas sería reforzado con aviones y dotaciones de pilotos provenientes de Japón, China, Formosa, Indochina y Malaya. Estas unidades deberían realizar misiones de exploración, con la finalidad de prevenir la aproximación de la flota invasora y atacar a las unidades de desembarco anfibio.



Mapa de las Islas Filipinas, qe muestra el teatro de las operaciones navales en la Batalla del Golfo de Leyte.

3) Defensa naval:

3.1) Primera fuerza de ataque:

Esta fuerza estuvo compuesta por grandes acorazados y la mayor parte de los cruceros pesados existentes. Fue comandada por el Almirante (IJN) Takeo Kurita, y quedaría estacionada inicialmente en el puerto de Lingga Roads, cerca de Singapur, muy próxima a los suministros de combustible. Esta gran flota navegaría inicialmente hasta Brunei, donde se dividiría en dos fuerzas:

3.1.1) La Fuerza "A" (fuerza central): Estuvo compuesta por cinco (05) acorazados (incluidos los súper acorazados "Yamato" y "Musashi"), diez (10) cruceros pesados, dos (02) cruceros ligeros y quince (15) destructores, todos ellos bajo el mando del Almirante (IJN) Takeo Kurita, con su insignia en el crucero pesado "Atago". Esta fuerza (ver mapa) navegaría muy próxima a las islas Palawan, en su aproximación hacia el estrecho de Mindoro, enrumbando por el Este hacia el estrecho de San Bernardino, y finalmente hacia la isla de Leyte.

3.1.2) La Fuerza "C": Estuvo formada por dos (02) acorazados, un (01) crucero pesado y una cortina de cuatro (04) destructores; todos ellos bajo el mando del Almirante (IJN) Shoji Nishimura.

Esta fuerza (ver mapa) navegaría hacia el Este por el mar Sulu, continuando por la isla de Negros en su proyección hacia el estrecho de Surigao, y llegaría finalmente a la isla de Leyte. Estas dos (02) fuerzas (ver mapa) atenazarían a



Almirante (IJN) Takeo Kurita, tenía el mando de la fuerza central de acorazados y cruceros pesados, estuvo a punto de forzar una acción de superficie y destruir las unidades de desembarco del **Almirante (USN) Thomas Kinkaid.**



Super acorazado Yamato, era una de las mejores unidades de la armada imperial japonesa, poseía un temible poder de fuego con artillería de 18 pulgadas.



Acorazado Fuso, buque insignia del **Almirante (IJN) Shoji Nishimura.**



Los últimos potaviones de ataque de la armada japonesa fueron destruidos por la **Task Force 38** del **Amirante (USN) Willian Halsey.**



Almirante (IJN) Jizarburo Ozawa, tuvo nuevamente la responsabilidad y el mando de las fuerzas japonesas en la Batalla del Golfo de Leyte.



Desembarco anfibio del **General Douglas Mac-Arthur** al finalizar la Batalla del Golfo de Leyte.

las fuerzas de desembarco norteamericanas en la isla de Leyte, una por el Norte y otra por el Sur.

3.2) Segunda fuerza de ataque: Constaba de tres (03) cruceros pesados, dos (02) cruceros ligeros y ocho (08) destructores, bajo el mando del Almirante Kihoyide Shima. Esta fuerza navegaría (ver mapa) desde el Japón, para unirse a la Fuerza C, del Almirante (IJN) Shoji Nishimura, en su proyección hacia la isla de Leyte.

3.3) Tercera fuerza de ataque:

Compuesta por los portaviones principales de ataque (supervivientes de numerosas batallas) y bajo el mando del Almirante (IJN) Jizaburo Ozawa (notable estratega), quedando estacionada en las aguas metropolitanas del Japón, donde esperaría la capacitación y entrenamiento de nuevas dotaciones de pilotos de combate.

Esta fuerza (ver mapa), una vez con sus nuevas dotaciones en aviones y pilotos, navegaría hacia las islas Filipinas, con la difícil misión de ser un señuelo y atraer a la fuerza principal de portaviones norteamericana.

Inicio de las operaciones

"¡Volveré!, ¡Volveré!", fueron palabras pronunciadas a viva voz, con gran determinación y coraje, por el General norteamericano Douglas MacArthur, quien tuvo que abandonar las islas Filipinas en marzo de 1942, debido a la ocupación y expansión japonesa, dejando muy en claro su retorno triunfante en el futuro. Dos años, siete meses y nueve días después, cum-

pliría su promesa, desembarcando en la bahía de San Pedro, entre las islas de Leyte y Samar.



Desembarco anfibio del **General Douglas Mac-Arthur** al finalizar la Batalla del Golfo de Leyte.

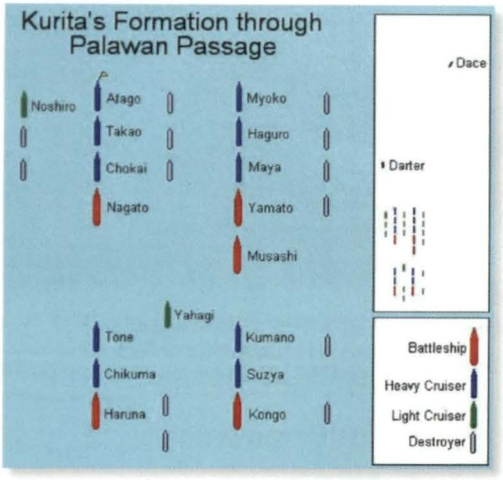
Los aviones de reconocimiento japoneses fracasaron en su intento por descubrir a la fuerza de desembarco del Almirante (USN) Thomas Kinkaid, quien se dirigía para realizar la invasión de la isla de Leyte. Fue recién el 17 de octubre de 1944 cuando los vigías japoneses desplegados en puestos de observación en tierra detectaron e informaron acerca de la aproximación de las unidades de avanzada de la flota de desembarco norteamericana.

El 20 de octubre de 1944 las fuerzas norteamericanas comenzaron a desembarcar sus tropas en la isla de Leyte, siempre bajo la atenta mirada y cobertura de la Tercera Flota (Task Force 38) del Almirante William F. Halsey. El 22 de octubre (ver mapa), la Fuerza A (fuerza central) del Almirante (IJN) Takeo Kurita zarpó de Brunei, formando dos columnas con las cortinas de destructores a cada flanco, lista para gobernar y dirigirse al paso de las islas Palawan.

La Fuerza C, del Almirante (IJN) Shoji Nishimura(ver mapa), zarpó por la tarde del mismo 22 de octubre, mientras que la fuerza del Almirante (IJN) Kihoyide Shima zarpó de las islas Pescadores (Taiwán), para dirigirse hacia la península de Bataan, en las Filipinas. Por el Norte, desde el mar interior del Japón (ver mapa), zarpó la Fuerza "señuelo" del Almirante (IJN) Jizaburo Ozawa, con sólo un centenar de aviones y sus dotaciones parcialmente adiestradas, y navegó sin ser detectada hacia el Sur, en demanda de la parte norte de la isla de Luzón (Filipinas). El preámbulo de la contienda recién empezaba; mientras tanto, describiremos las acciones realizadas por los submarinos norteamericanos USS "Darter" y USS "Dace", que patrullaban la zona desde aproximadamente el 1 de octubre.

Operaciones submarinas

Durante el día 23 de octubre, ambos submarinos se encontraban desplegados en zonas de patrullaje muy cercanas al paso de las islas Palawan. Mientras se encontraban navegando en superficie y cargando sus baterías, sus respectivos comandantes ordenaron realizar un barrido con el radar de superficie (recordemos que para aquella época el sistema mage de las unidades de superficie



no se encontraba desarrollado), obteniendo numerosos contactos en sus pantallas TRC.

A una distancia de 15 millas, los submarinos confirmaron los contactos como una gran fuerza de superficie, y decidieron salir a interceptarlos a la máxima velocidad. Se aproximaron cautelosamente y a una distancia prudente para no ser detectados; observaron que era una gran formación de unidades pesadas y que poseía una cortina impenetrable de destructores. Ávidos por el triunfo, ambos comandantes, dotados de gran pericia y experiencia marinera, decidieron realizar el ataque submarino. El USS "Darter" informó del avistamiento a las 06:20 horas a la Task Force 38.

La Fuerza A, del Almirante Takeo Kurita, navegaba en formación de dos columnas, separadas por 4.000 metros de distancia. A primeras horas del amanecer redujo su velocidad a 18 nudos y empezó a navegar en zigzag, desarrollando un plan antisubmarino. Ambos submarinos entraron en inmersión por delante de ambas columnas, situándose en una posición privilegiada: uno por babor y el otro por estribor. No había ningún impedimento para que realizaran un ataque contundente con la mayor cantidad de torpedos disponibles.

A las 06:32 horas, a una distancia aproximada de 1.000 yardas, el USS "Darter" disparó seis torpedos con sus tubos de proa hacia el crucero insignia del Almirante (IJN) Kurita, el "Atago", para luego virar de lado. Dispararon también cuatro torpedos con sus tubos de popa contra el crucero pesado "Takao", el siguiente en la línea. Al cabo de algunos minutos del primer torpedo, el crucero pesado "Atago" fue embestido por cuatro impactos directos, quedando envuelto en una bola de fuego de proa a popa, por lo que se fue al fondo con 3.600 hombres. Inmediatamente, el Almirante (IJN) Kurita y parte de su estado mayor tuvieron mucha suerte y evitaron la muerte nadando rápidamente hacia un destructor que se había abarloado con la finalidad de salvar a los supervivientes.

El crucero "Takao" fue embestido por dos torpedos y resultó gravemente averiado, por lo que tuvo que salir de la formación. Luego del gran triunfo de su compañero, el USS "Dace" disparó también sus torpedos de proa, acertando

cuatro impactos directos en el crucero pesado "Maya", destruyéndolo por completo y mandándolo al fondo del mar con toda su dotación, dejando sólo un rastro de aceite en la superficie.

Conclusiones

Este ataque submarino originó pánico y una gran incertidumbre en la formación japonesa; inmediatamente se adoptaron medidas preventivas y se realizaron acciones evasivas, mientras los destructores de escolta disparaban cargas de profundidad a discreción, para lo cual se desplegaron algunos hidroaviones, con el fin de que efectuasen una mejor vigilancia y pudiesen tal vez descubrir algún periscopio en superficie. Sin embargo, ya no existía la sorpresa: la flota central del Almirante (IJN) Kurita había sido descubierta y se esperaba que el Almirante Halsey enviara numerosos ataques aéreos en pocas horas.

El Almirante (IJN) Kurita (ver mapa) trasladó su insignia al súper acorazado "Yamato" y continúo con su aproximación a través del estrecho de Mindoro, hacia el mar de Sibuyan. Los Almirantes Shima, Nishimura y Ozawa aún no habían sido descubiertos. Kurita trataría de aproximarse lo máximo posible hacia la isla de Leyte y soportar la embestida de los ataques aéreos del Almirante (USN) Halsey.

Japón arriesgó lo último que le quedaba de su gloriosa Armada Imperial; quizás estuvo a punto de poder evitar el desembarco en las islas Filipinas, ya que el Almirante (USN) Halsey, en un momento de descoordinación en la toma de decisiones, desplegó toda su flota para destruir a la fuerza "señuelo" del Almirante (IJN) Ozawa, dejando sin protección a las unidades de desembarco del Almirante (USN) Kinkaid. De otro lado, el Almirante (IJN) Kurita tuvo que soportar grandes y numerosos ataques en su retirada hacia el Oeste; sin embargo, se mantuvo firme y decidido en su navegación, aun cuando perdió al súper acorazado "Musashi" (gemelo del "Yamato"). Finalmente, pudo cambiar de rumbo nuevamente y navegar hacia el Este, con la finalidad de forzar una acción nocturna de superficie contra las fuerzas norteamericanas de desembarco y destruirlas definitivamente.



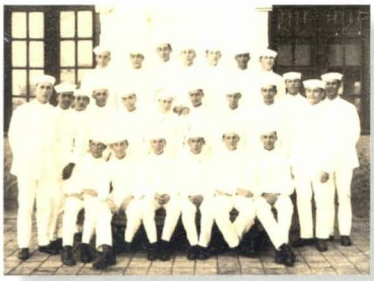


Contralmirante Federico Salmón de la Jara

en el centenario de su nacimiento



ESPERANZA NAVARRO PANTAC



Con su promoción, en la Escuela Naval. El cadete Salmón es el 5º de la segunda fila, empezando por la izquierda. Año 1928.

Solo cuando alguien desaparece del escenario de la vida, emerge nítida la imagen de la persona que en realidad fue. Es ahora cuado se aprecia el entramado completo de su existencia y se reconoce el hilo conductor que la guiaba. Y es que la mejor manera de conocer a una persona es repasando, observando en conjunto la sucesión de sus actos, gestos, sueños, amores, inquietudes, pesares, logros, ideales, obras, que marcaron su paso por la vida. El cúmulo de sus huellas concentra lo que ese ser humano representa; solo ahora podemos trascender la forma exterior, lo conocido, para llegar a la esencia de su personalidad. Así, quien examine los pasos del Almirante Salmón, desde su ingreso a la Marina de Guerra a la temprana edad de quince años, podrá valorar que dedicó su vida y sus esfuerzos a darle preeminencia ("brillo, lustre y esplendor") a la Institución naval. En la misión o responsabilidad que le cupo cumplir, él supo ponerle el plus de la excelencia, con honor, generosidad y bondad. Y es que él pertenecía a esa rara especie de hombres destinados a provocar el cambio, cuya sola presencia mejora el entorno, torna una empresa en gesta heroica, bizarra.

Ese sino le tocó a Federico Salmón de la Jara: creció con el siglo XX y creció con la Marina de Guerra, siendo muchas veces el protagonista de los hitos que significaron su resurgimiento, modernización y desarrollo de su sólido prestigio.

La Marina en la que se va a formar

La vida institucional de la Marina peruana de la posguerra, 1884-1920, estuvo marcada por la dolorosa experiencia de la guerra. Percy Cayo, en su tomo de la *Historia Marítima del Perú*, manifiesta que los marinos de esa etapa se formaron en una marina muy pobre. Fue esa dura escuela la que imprimió en sus oficiales características especiales, que a falta de vida naval, hombres como Melitón Carvajal, Camilo Carrillo, Germán Stiglich, Manuel Vegas, Teodosio Cabada, Carlos Rotalde, Roque Saldías y Federico Dulanto, se insertaron en diversos campos de la actividad nacional. Cuando la situación fue propicia, todos ellos contribuyeron desde su campo al renacer de la Institución. Contra todo pronóstico, la Marina de Guerra y el Perú, cual ave fénix, surgieron de sus cenizas. La situación mundial les fue favorable, así como la gestión, polémica es cierto, del presidente Leguía, quien con una clara concepción de lo que debe ser una marina moderna, sabe que sin ella resulta imposible mantener la soberanía del Estado.

La presencia militar extranjera en el Perú empieza en 1896, cuando los gobiernos de París y Lima, para darle profesionalismo al ejército, suscriben un acuerdo para traer una misión militar extensiva a la Armada. En 1905 se solicita al Teniente de Navío Paul de Marguerye para dirigir la Escuela Naval. Por entonces, la Marina no tenía el respaldo de ningún dispositivo legislativo ni reglamento; a bordo de sus pocas y desmedradas naves, el comandante es quien, a su manera, se encarga de la instrucción de los subalternos. Nuestra pequeña fuerza naval, sin base ni servicios en tierra, se mantiene a duras penas en la rada del Callao, sin apoyo logístico. No hay quién represente a la escuadra: los fondos y créditos los tienen que gestionar personalmente los comandantes ante el Gobierno.

La primera disposición de la Misión Francesa es preparar el proyecto de ley orgánica de la Marina y darle en el año 1909 un reglamento orgánico para el servicio de los buques de la Armada. La Revista de Marina, como órgano de profesionalización, nace también por su iniciativa. La Misión se mantiene por nueve años, hasta agosto de 1914, en que retorna a Francia al desatarse la Primera Guerra Mundial.

En los inicios del siglo XX, el Perú se hallaba en proceso de definir fronteras con sus países vecinos, los que desembozadamente desarrollaban una agresiva política internacional de amedrentamiento, razón de peso para que Leguía, en su primer gobierno (1908-1912), pusiera empeño en mejorar la situación de las

Fuerzas Armadas. Ya desde 1906 había una definida intención de reconstituir la fuerza de superficie de la Marina. En Europa, sin embargo, se centraba la atención en una nueva arma de ataque contra las unidades de superficie: los sumergibles y submarinos, que imponían una concepción diferente de la guerra en el mar.



Cadete naval a los 16 años de edad.

La Marina peruana había arribado al nuevo siglo con una sola unidad naval: el crucero "Lima", ex "Sócrates" –cuya construcción, junto con el "Diógenes", que finalmente se perdió, se había encargado en 1880 y tuvo su arribo al Perú recién en 1890–; luego adquirió, en 1906 y 1908, respectivamente, los cruceros "Grau" y "Bolognesi". En marzo del año 1910, a tono con los tiempos, se ordenó la adquisición de dos sumergibles, y en mayo del mismo año se firmaba el contrato de construcción de los mismos. Para enero de 1911, las baterías del "Ferré" recibían su primera carga, y en abril se hacía lo propio con el "Palacios". De esa manera, en el año 1911 nacía la Fuerza de Submarinos. Por una rara coincidencia, el 17 de febrero del mismo año nacía en Ayacucho, Federico Salmón de la Jara, quien habría de ser el más arquetípico submarinista de la Marina de Guerra peruana. Él iba a formar parte de la nueva hornada de marinos que se formarían bajo la advocación de la Misión Naval Americana. Era la generación que encarnaba el renacimiento de la Marina de Guerra del Perú.

Al asumir la presidencia en el año 1919, Leguía se enfoca en la modernización de la Marina. Crea el Ministerio de Marina el 13 de octubre de ese mismo año, separándolo del Ministerio de Guerra y Marina, y firma un convenio con el Gobierno de los Estados Unidos para establecer una misión naval. Los miembros de esa Misión, jefes y oficiales superiores de la Marina de Guerra de los Estados Unidos, llegaron para asumir los más altos puestos en tierra y a bordo, y hasta la Comandancia General de la Escuadra. La oficialidad naval no opuso ningún reparo, dado el estado de retraso de la Marina en relación con las otras del continente.

Con la Misión Naval Americana, la Institución entra en una decisiva fase de modernidad. Se incorporan nuevos reglamentos, directivas y sistemas de Estado Mayor. Se crea la Escuela Superior de Guerra Naval, la Escuela de Aspirantes para marineros; se inician los cruceros de verano a lo largo del litoral

y aun hasta el Golfo de Panamá. En general, la oficialidad y el personal subalterno pueden adquirir profesionalismo y práctica en el mar. Uno de los actos más trascendentes de la Misión es la formación académica de los oficiales, tremenda tarea que asumió el Capitán de Navío USN Charles Gordon Davy, cuando el 9 de febrero de 1921 se hizo cargo de la dirección de la Escuela Naval. Bajo su gestión, en el corto periodo que va de 1921 a 1930, se modernizan los programas, técnicas, sistemas y aun bibliografía, que eran los mismos que se aplicaban en la Academia Naval de Annapolis. Ese lapso bastó para sentar las bases de la nueva educación naval. Aun cuando el año 1930 la caída de Leguía motiva el retorno de Davy a los Estados Unidos, en la Escuela Naval no se altera el modelo patrón instaurado, ni su marcha regular.

Sus antepasados. Los padres



Retrato familiar. El joven Federico Salmón en uniforme de alférez de fragata, de pie, al extremo derecho. Año 1932.

La prosapia de marino le viene de sus raíces familiares. Siguiendo su línea genealógica, vemos que el Contralmirante Salmón proviene de una familia vinculada a la Marina y a las armas. El antecesor conocido más remoto es el Almirante Francisco Salmón Rebentuh, de la Armada Española. El hijo, Federico Salmón y de Alvear, llega al Perú en 1698; miembro del Tribunal del Consulado de Lima, está casado con Carmina de Haya. Ambos, nacidos en Santander, son padres de .Juan José Salmón y de Haya, casado con Josefa de Luna, peruana. De ese matrimonio nace Esteban Salmón y de Luna, casado con Bernarda Fernández de Villalta. Capitán de Navío de la novísima Marina del Perú, prócer de la Independencia, firmante del Acta de la Independencia, de la plana Fundadora de la Armada del Perú en 1821, subdirector de la Escuela Naval de Paita y luego de la de Bellavista. Es padre de Federico Salmón y Fernández de Villalta, casado con Santos Fosatti, Teniente Coronel del Ejército Peruano, aunque ha

egresado de la Escuela Naval como guardiamarina; benemérito de la Patria en grado heroico y eminente, condecorado por el Perú y Bolivia por su actuación en el Combate del 2 de Mayo de 1866, en la Torre de la Merced, de donde fue rescatado gravemente herido. Concurre a la Guerra con Chile. Muere en 1884, cuando desempeñaba el cargo de Director de Guerra.

El padre de nuestro biografiado, Pablo Tulio Salmón Fosatti, es hijo del anterior. Nace en Lima el año 1861. Siendo Subteniente es ascendido a la clase inmediata por acción heroica en San Juan de Miraflores; en dicha batalla muere el que hubiera sido su suegro, el Capitán Adolfo de la Jara. En diciembre del año 1882, acompaña al presidente Miguel Iglesias, como Capitán del escuadrón escolta presidencial. Después de retiradas las fuerzas chilenas, prosigue su carrera militar en diferentes destacamentos del norte de la República, y más adelante se vinculará a las fuerzas del orden civil. Contrae matrimonio con doña Clemencia de la Jara Larriva, hija de la escritora Lastenia Larriva de Llona, casada en primeras nupcias con Adolfo de la Jara (1872). Es prefecto de varios departamentos del Perú, entre ellos Ayacucho, donde nace su segundo hijo, Federico (1911). Después de 1914, con el gobierno del presidente Óscar R. Benavides, el Teniente Coronel Pablo Salmón se establece con su familia en Lima. Aquí van a nacer los otros hijos, además de Pablo y Federico: José, Rafael, Daría, Soledad, Lola y Josefina. Es llamado a desempeñar importantes cargos políticos, entre ellos, Subprefecto e Intendente de Guerra y Policía de Lima y prefecto accidental de la misma.

Sus primeros años

El año 1915, el pequeño Federico, de cuatro años de edad, ingresa al jardín de infantes en el Colegio de los Sagrados Corazones de Belén, y el año 1918 empieza sus estudios primarios en el colegio SS. CC. de la Recoleta, donde, con los rudimentos de la lengua francesa, recibe también una formación humanista que enriquecerá su visión del mundo y la sociedad, y robustecerá su natural inclinación a las letras, que, como digna herencia de su abuela Lastenia Larriva, le llevará por caminos de la innovación cultural dentro del país y la Institución naval.

Transcurren sus años escolares en el local de plaza Francia, que en su memoria evoca: "con sus esbeltas torres en las que, nos decían, había cruzado en audaz vuelo el Teniente Romanet, de la Misión Naval Americana en el Perú", como solía recordar. "En el viejo patio donde los sacerdotes, terminado el almuerzo, se paseaban en amena conversación formando dos filas que se daban frente, lo que los obligaba a caminar sucesivamente de espaldas para mirarse durante su reco-

rrido; en el patio con sus hermosas columnas y frondosos árboles... Las columnas y los árboles eran nuestros mejores aliados en nuestros tradicionales encuentros de fútbol entre nuestro colegio y el de la Inmaculada de los padres jesuitas". Añadía a sus remembranzas: "... el chocolate-desayuno después de la comunión, con pequeñas galletas con dulce encima". Recordaba que los obligaban a hablar en francés durante el recreo, para dar gusto a sus profesores, los padres Armel, Atanasio y Pedro, que hasta habían ideado darles la boule a los renuentes a la lengua gala, acreedores de un castigo al final del recreo. Evocaba "la misteriosa huerta que imaginábamos enorme y llena de árboles de sabrosos frutos que nunca pudimos alcanzar, la leyenda del túnel entre nuestro colegio y el de las madres del Belén...".

Cadete en la Escuela Naval del Perú

El joven Salmón, terminada la secundaria, ahora con 16 años de edad, se presenta en marzo del año 1927 al concurso de admisión de la Escuela Naval del Perú. Después de rigurosos exámenes, el 25 de marzo es aceptado; le quedan siete días para preparar su equipo personal; debe presentarse el 2 de abril en la severa casa de La Punta, donde con veinticuatro jóvenes entusiastas, es dado de alta como cadete naval. La Escuela, será su hogar en los siguientes cuatro años. Se trata del "Edificio Grau", diseñado en forma de "C", con una fachada que en la parte central, entre los dos pisos, lucía una escultura en forma de la proa de un buque. Allí forjará su carácter y cultivará amistades con carácter de hermandad. Entre los condiscípulos más cercanos se encuentra su gran amigo Enrique León de la Fuente, recoletano de su promoción, pacasmayino, quien lo recuerda así: "Desde muchacho fue muy educado, elegante, impecable; incapaz de hacer una broma de mal gusto o de mortificar a nadie, de comportamiento muy correcto...".

El director de la Escuela, Comandante Charles Gordon Davy, al recibirlos los arenga con estas palabras: "Estáis dando el paso más importante que jamás hayan dado, se están entregando a la Armada Peruana, la primera línea de la defensa nacional." Es enfático al resaltar que la misión de la Escuela es hacer de ellos "caballeros instruidos, adoctrinados en el honor, la rectitud y la verdad". Bajo los nobles principios de esa alma máter, empieza una etapa que va a marcar su vida.

El año 1930, como cadete de cuarto año, a bordo del "R-3" hace la travesía con destino a Valparaíso. Ese año, bajo los gobiernos de los presidentes Augusto B. Leguía y Carlos Ibáñez, de Perú y Chile, respectivamente, a raíz de un arreglo diplomático, se hace posible –por primera vez desde la Guerra del Pacífico– el viaje de prácticamente toda la escuadra peruana (BAP "Almirante Grau", BAP "Coronel Bolognesi"

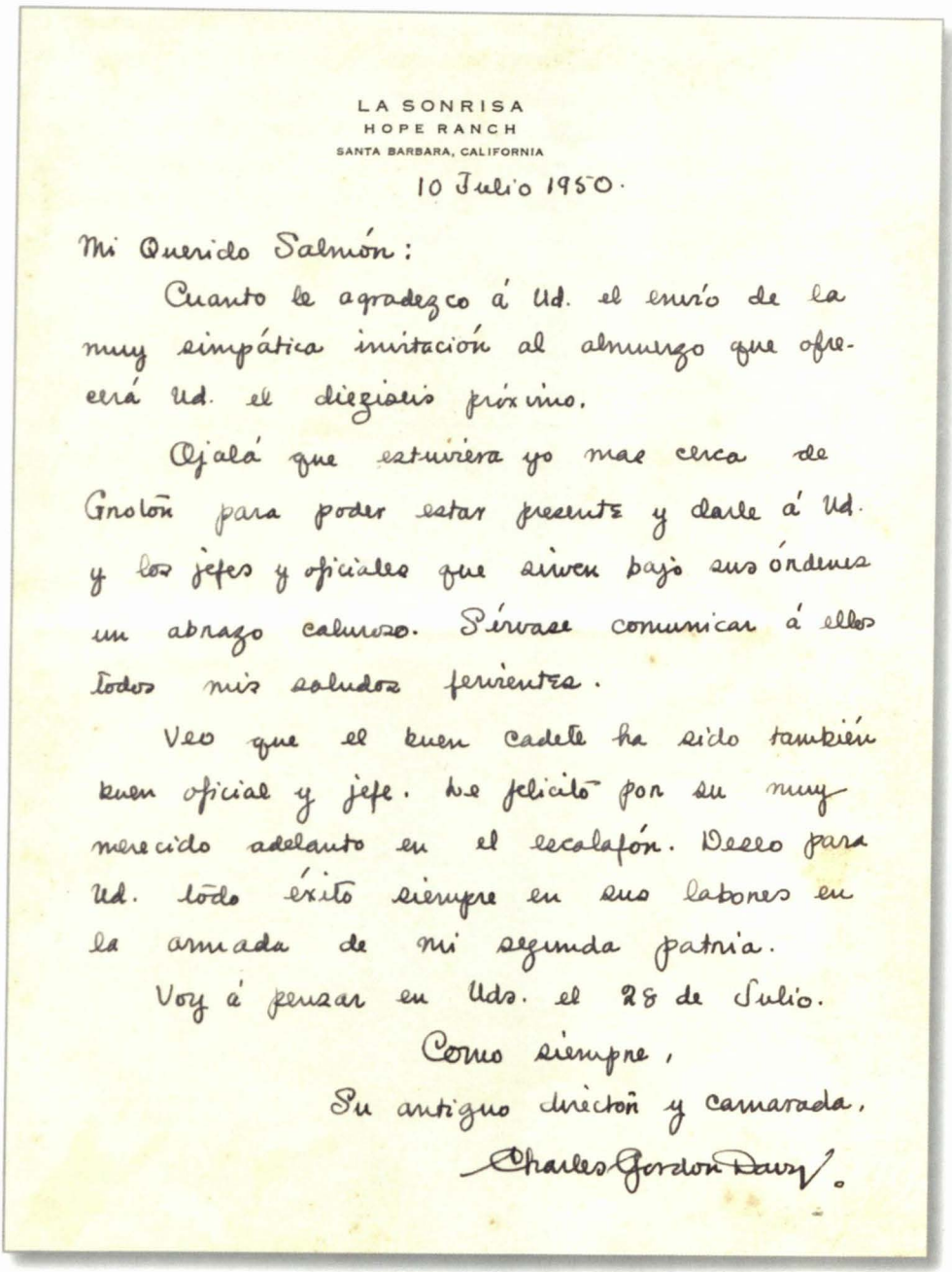
y los cuatro submarinos "R") al puerto de Valparaíso. Por razones obvias, resulta un acontecimiento de gran trascendencia para las relaciones internacionales. Salmón es testigo de las espontáneas muestras de afecto con que los recibe el pueblo chileno, las autoridades y la propia Marina chilena, situación inimaginable antes de 1929. La presencia de los submarinos "R", por su novedad, se convierte en un verdadero suceso, especialmente por su manifiesta superioridad sobre los viejos submarinos chilenos; el personal naval chileno no disimula su interés.

En abril de ese año conoce a la mujer de su vida, la joven dama iqueña Francisca Navea Brea. El encuentro ocurre en la Escuela Naval, con ocasión de la ceremonia del juramento de los nuevos cadetes, entre los que se encuentra Alfonso Navea Brea, hermano de Panchita. Los presenta doña Amelia Salmón de Navea, tía de Federico y anfitriona de la niña en Lima. Muy pronto entablan una relación romántica que va a durar ocho años, hasta culminar en el altar el año 1938. Ambos conforman una carismática pareja; ella, vivaz y encantadora, reconocida como la mujer más bella de Ica; él, apuesto y atildado caballero, de fino bigote, hermosos ojos con evocaciones de galán latino. La unión va a durar nada menos que sesenta y dos años.

En diciembre de 1932, junto con quince cadetes más, se gradúa en una ceremonia presidida por el presidente de la República, General Luis M. Sánchez Cerro.



Alumnos de la Escuela Naval con su director, el Comandante Charles Gordon Davy. El cadete Salmón en la tercera fila, a la izquierda, entre los dos Tenientes Primeros. Año 1930.



LA SONRISA
HOPE RANCH
SANTA BARBARA, CALIFORNIA

10 Julio 1950.

Mi Querido Salmón:

Cuanto le agradezco á Ud. el envío de la muy simpática invitación al almuerzo que ofrecerá Ud. el dieziseis próximo.

Ojalá que estuviera yo mas cerca de Groton para poder estar presente y darle á Ud. y los jefes y oficiales que sirven bajo sus órdenes un abrazo calurozo. Sírvase comunicar á ellos todos mis saludos ferientes.

Veo que el buen cadete ha sido también buen oficial y jefe. Le felicito por su muy merecido adelanto en el escalafón. Deseo para Ud. todo éxito siempre en sus labores en la armada de mi segunda patria.

Voy á pensar en Uds. el 28 de Julio.

Como siempre,

Su antiguo director y camarada,

Charles Gordon Davy.

Carta de Charles Gordon Davy, (Director de la Escuela Naval) durante sus años de cadete de naval: Maestro inolvidable.

En el Crucero "Lima". El Conflicto con Colombia

Con su despacho de Alférez de Fragata, desde el 6 de enero de 1933, toma posesión de su primera plaza: Oficial de Armamento del crucero "Coronel Bolognesi". Su estadía va a ser corta, pues en mayo es destacado al crucero "Lima" como oficial de navegación, Está a punto de participar de un episodio histórico con ribetes de hazaña, del cual dará testimonio años más tarde, cuando la entrañable nave sea una reliquia en riesgo de desaparecer.

En setiembre de 1932 se había producido el conflicto con Colombia por la toma de Leticia. Nuestra Fuerza Avanzada del Atlántico, integrada por el crucero "Grau" y los submarinos "R1" y "R2", debe movilizarse hacia el Amazonas, pues las fuerzas colombianas se aprestaban a remontar el Gran Río para desalojar a los peruanos. La veterana "Lima", es requerida para utilizar sus cañones como fortaleza a flote.

La "Lima", coloquialmente conocida como "cañonera", que se venía desempeñando como nave madrina de los submarinos, toma ahora un rumbo inédito. El 1 de octubre de 1933 se hace a la mar en el puerto del Callao, en demanda de Pará, con destino a Iquitos. Integrando la plana mayor del Primer Comandante, Capitán de Fragata don Carlos Pfeiffer, se encuentra el Alférez Salmón, además de otros cuatro alfereces, entre ellos dos compañeros de promoción, José Gregorio del Castillo A. y su entrañable amigo Juan Manuel Castro Hart. Ponen rumbo al Norte, con destino a Balboa, Panamá. Tocará Puerto España, en la isla Trinidad, sobre el Caribe, y de ese puerto hacia Belem do Pará. El 9 de noviembre, en la desembocadura del gran río, la "Lima" da encuentro a los destructores "Almirante Guise" y "Almirante Villar", procedentes de Estonia, al cazatorpedero "Rodríguez" y el "Perené", buque de la CPV, estos últimos procedentes del Callao. La fuerza naval es espectacular, aun con unidades disímiles con muchos años de vida y, en el caso de los destructores, con instalaciones y sistemas operados por primera vez y en una larga travesía.

Ya en el Amazonas, el joven oficial de navegación, "marino de agua salada", delega el gobierno del buque a los prácticos, eximios conocedores de los vericuetos, vados y obstáculos del gran río. El 19 de noviembre, arriban al puerto de Manaos; quedan aún por delante 1.200 millas hasta el punto de destino, Iquitos. La cañonera, vapor a carbón de piedra, no tiene más remedio que consumir leña en grandes cantidades –por su menor poder calorífico–; en las riberas se amontonan grandes rumas de capirona para la "Lima". Por fin en aguas peruanas el 12 de diciembre, con el puerto de Leticia a la vista y el Pabellón Nacional ondeando en el puesto militar "Ramón Castilla", los hombres de la guarnición



A bordo de uno de los submarinos "R". New London, EE. UU. Año 1950

los saludan, pañuelos en alto; en respuesta, la vieja nave hace sonar la sirena. El 15 de diciembre de 1933, junto con los destructores y el cazatorpedero, llegan a Iquitos. Desde el muelle la multitud da vivas a la poderosa fuerza naval. Horas después, por la embanderada ciudad, circulan orgullosos los marinos, entre ellos, nuestro Alférez Salmón, vistiendo el impecable uniforme blanco de la Marina de Guerra del Perú. Iquitos florecía entonces bajo la romántica leyenda de los años dorados del auge cauchero. Prosperaban los negocios de empresarios italianos y judíos, y el vínculo de la ciudad puerto con Estados Unidos y Europa permitía disfrutar en plena selva de lujos y exquisiteces de allende los mares, por decir, helados ingleses, perfumes franceses, sedas y porcelanas de la China, pianos austriacos, sombreros y sombrillas de Londres y Manila. Encantadoras jovencitas educadas en París, vestidas de etamina, lucían su belleza en las calles loretanas, o, al piano, dejaban oír los sones de las melodías en boga en Londres y París. El joven Salmón va a permanecer allí un año, siempre en la "Lima".

La veterana cañonera ha cubierto 3.810 millas en aguas del Pacífico, Caribe y Atlántico, y remontado dos mil millas del colosal río-mar Amazonas, gran hazaña para llegar a su último puerto de destino.

A bordo de los Submarinos "R"

Destinado al BAP "Marañón", pasa, en julio de 1935, siempre como jefe de navegación, al "R3". Será un largo periodo en los "R", hasta el mes de marzo de 1945. Va a adquirir pericia, conocimiento del arma y una entrañable relación afectiva con los estas naves. En 1936 viaja a Filadelfia, EE. UU., en el "R-3", que junto con el "R-4" regresa a su casa constructora, "The Electric Storage Battery Co." para el primer cambio de baterías. Se diploma en la Casa Sperry Gyroscope, Brooklin N.Y., EE. UU. Después de conseguir en 1937 su calificación en submarinos, tras un severo examen ante la junta integrada por el Comandante de la División de Submarinos,

Capitán de Fragata José R. Alzamora, y los Capitanes de Corbeta Guillermo Tirado Lamb y Juan F. Torres Matos, Comandantes del "R-1" y "R-3", respectivamente, empieza una serie de travesías y patrullajes a bordo del "R3", hasta marzo de 1938.

El 5 de noviembre de este último año, ahora con el grado de Teniente Primero, contrae matrimonio con su adorada Panchita. La ceremonia, en la iglesia de la Recoleta en la Plaza Francia, es oficiada por su amigo y condiscípulo recoletano R. P. Gustavo Habersperger. De esa unión van a venir al mundo cuatro hijos: Federico, Enrique, Ana María y María Francisca.

La década del 40: Conflicto con el Ecuador. Segunda Guerra Mundial

En mayo de 1939 es nombrado instructor de la Escuela de Submarinos que funcionaba en el Arsenal Naval del Callao, la misma que organizara el Contralmirante Roque Saldías. Junto con Carlos Espinoza Illich, van a ser los primeros instructores. Más adelante es nombrado jefe de la Escuela de Submarinos.

La década del 40 marca una intensa actividad operativa en la mar. Los tiempos son críticos para el país –por el conflicto con Ecuador– y para el mundo, en plena conflagración mundial. De abril a julio de 1941, con el plan de operaciones de la campaña en el Ecuador, patrulla con la División de Submarinos la costa norte.

Asciende a Capitán de Corbeta el 2 de febrero de 1942, y ya como Comandante del "R-3", continúa el patrullaje en la costa norte, hasta el mes de setiembre, en que es designado ayudante del Jefe de Estado Mayor General de la Marina. En ese ínterin, el 27 de mayo, ha nacido su segundo hijo, Enrique, al que solo va a conocer tres meses después, a su regreso a Lima, cuando asume el cargo de Ayudante del jefe de Estado Mayor General de la Marina. En el mes de enero de 1943, vuelve a la mar, esta vez embarcado en la Fuerza de Tarea del Pacífico Sur (USN), en la que participa nuestra Armada en apoyo de las fuerzas aliadas en la Segunda Guerra Mundial. De febrero a mayo, con el comando del "R2", continúa el patrullaje en la costa norte, en resguardo de Talara, que es zona estratégica por el petróleo.

Con el comando del "R2" y de la Primera Sección de Submarinos, el año 1944 viaja a la Base Naval de Coco-Solo, en la Zona del Canal de Panamá para el cambio de baterías y reacondicionamiento del "R-1" y el "R-2". El excelente desempeño de sus submarinos lo hacen merecedor de las felicitaciones del Comandante del 15° Distrito Naval de los EE. UU. y del ministro de Marina peruano. Hasta marzo de 1945 continúa en el "R-2".





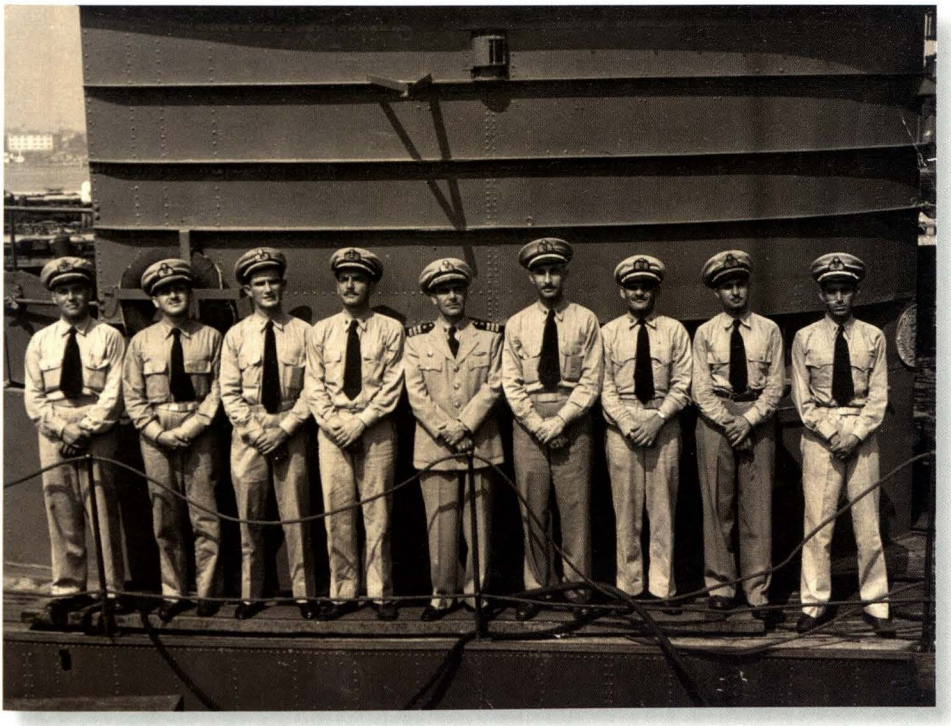
En la cubierta del submarino "R3", el año 1934, con la dotación de la nave. Sentados, de der. a izq.: Alféreces Enrique León de la Fuente y Federico Salmón; Capitán de Corbeta Alfonso Balaguer, Teniente Primero Juan Francisco Torres Matos, Alférez Óscar Carlín.

En abril de 1945, como jefe de la Proveeduría de la Armada en la Dirección General de Administración, donde se supone va a dedicarse a rutinarias tareas administrativas, el inquieto joven Capitán de Corbeta va a aplicar su ingenio creativo. En las inmediaciones del Arsenal Naval existe un terreno abandonado, un lote de treinta hectáreas cubierto de desmonte y en parte afectado por filtraciones, en el que muy bien se podría hacer allí un huerto que provea de verduras frescas a la Armada. Con la asistencia técnica de la Scipa, Servicio Cooperativo Interamericano de Producción de Alimentos, que a la sazón funcionaba como dependencia del Ministerio de Agricultura, implanta el "Huerto de la Marina". Las primeras cosechas se recogen el año siguiente: dos mil setenta kilos de hortalizas, nueve mil cuatrocientos kilos de camote, y se tiene una plantación de tres mil setecientas simientes de plátano. Se ha podido satisfacer el cincuenta por ciento de los requerimientos de hortalizas, lo que representa una economía de ciento setenta mil soles por año. Un interesante logro de Salmón en un rubro totalmente ajeno a sus quehaceres navales.

Al Comando de la Fragata "Gálvez" en la conmemoración del Centenario de la Marina Castellana

El año 1948, con el grado de Capitán de Fragata se encuentra al comando de la fragata BAP "Gálvez". El presidente de la República, José Luis Bustamente y Rivero personalmente, le encomienda la honrosa misión de llevar su nave en representación de la Marina de Guerra del Perú para asistir en España a las ceremonias conmemorativas del VII Centenario de la Fundación de la Marina Castellana. En Huelva, en los primeros días del mes de octubre de ese año, se iban a dar cita las marinas de todos los países iberoamericanos para la magna celebración.

El 4 de setiembre, a mediodía, la fragata "Gálvez" parte a Sevilla. Horas antes, el Comandante Salmón ha recibido a bordo al Presidente, sus ministros de Relaciones Exteriores, Marina y de Educación; al embajador de España, Fernando Castiella y Maíz; al ministro consejero, Marqués de Bogaraya; al embajador del Perú en España, Raúl Porras Barrenechea; al alcalde de Lima, Luis Gallo Porras, y a diversas autoridades civiles, militares y navales del Callao. El 2 de octubre el buque arriba a las costas de Cádiz y continúa su travesía por el río Guadalquivir hasta Sevilla, para acoderarse frente a la histórica Torre del Oro, para la revista internacional que va a presidir el Generalísimo Francisco Franco. En Huelva, cada uno de los 29 buques, españoles, lusitanos y extranjeros, toma su lugar en la barra. La presencia de la "Gálvez" no pasa desapercibida, representa dignamente al Perú; el buque más moderno de nuestra escuadra resulta ser también el mejor equipado de los quince buques visitantes. El Gobierno de España lo condecora el 17 de noviembre con la "Cruz del Mérito Naval" de Segunda Clase.



Durante la comisión con la División de Submarinos a New London, EE. UU., año 1950, para el recorrido integral de los submarinos "R". En la foto, al centro el C. de F. Federico Salmón; inmediatamente a su derecha, el C. de C. Luis Vargas Caballero y C. de C. Miguel Rotalde. A su izquierda, el C. de C. Alfredo Battistini.

Al asumir en diciembre del año 1949 la Comandancia de la División de Submarinos, le esperan tres importantes comisiones. En primer lugar, reafirmar el óptimo nivel de operatividad de las unidades submarinas. Aplicará un razonado y exigente régimen de entrenamiento en puerto y en la mar, y logra su cometido con largueza, pues el desempeño de la flota y de cada una de las naves alcanza su más alto nivel.

Luego, el año 1950, va a llevar la División de Submarinos a Groton, Conn., a los mismos astilleros donde se construyeron, The Electric Boat Co., para realizar trabajos de mejoramiento de la capacidad operativa de los "R". La llegada de las unidades que veinticuatro años después vuelven al lugar de su nacimiento, constituye un verdadero suceso en la Base de Submarinos norteamericana. Se elogia la exactitud del arribo en la fecha y hora anunciada veinte días antes. Los "R" llegaron primero a la Base de Submarinos de New London, que albergaba casi un ciento de submarinos americanos, tipo FLEET, GUPPY, BALAO Y GATO, y al día siguiente el Almirante US Navy James J. Fife, Comandante de la Fuerza de Submarinos del Atlántico, solicita que se extienda la estadía por 48 horas más, para que los comandos, oficiales y personal de su Fuerza visiten las unidades peruanas "para que comprobasen cómo se podía operar y mantener cuatro submarinos con casi tres décadas de vida y que parecían llegar para pasar revista y no para un recorrido integral". Durante dos días cientos de submarinistas de la más poderosa y moderna fuerza a flote, desfilan por los cuatro "R".

Ocho meses después, una remozada División de Submarinos se reincorporaba a la Armada peruana. La misión ha sido cumplida a cabalidad.

Por último, y no menos importante, Salmón, fiel a sus principios, impulsa los temas de bienestar de la División de Submarinos: las condiciones de habitabilidad, racionamiento, actividades sociales y deportivas. Se preocupa de que el submarinista se desarrolle tanto en lo personal y emocional, como en lo profesional.

En abril de 1953 cumple una delicada comisión a cargo del Grupo de Inspección de la Construcción de los Submarinos tipo "SIERRA" en EE. UU., "Lobo" y "Tiburón". Los trabajos tomarán un largo plazo, por lo que la familia Salmón Navea se traslada a Estados Unidos. Se instala en Groton, donde los niños son matriculados en la escuela de la localidad; muy pronto estarán desenvolviéndose fluidamente en inglés.

El Comandante Salmón presenta sus saludos a las autoridades navales del Atlántico y de la cercana base de submarinos, y de inmediato, el 11 de mayo, da comienzo a las labores en los astilleros de la New London Ship & Engine

Company, en Groton, Los otros miembros de la comisión, los capitanes de fragata Enrique León de la Fuente y Fernando Elías Aparicio se le reúnen poco después.

El 27 de octubre el "Tiburón" es lanzado al agua y el 6 de febrero del siguiente año se lleva a cabo la ceremonia de lanzamiento del "Lobo", que amadrina la señora Panchita Salmón.

Por fin, el 8 de julio de 1954 las dos unidades zarpan rumbo al Callao y arriban a la ensenada de Ancón once días después. Allí son inspeccionadas por el presidente Manuel A. Odría, quien se embarca en el "Tiburón" para dirigirse al Callao. Las dos flamantes unidades son escoltadas por la división de destructores ("Aguirre", "Castilla" y "Rodríguez") y por los cuatro submarinos "R". El 21 de julio los dos nuevos submarinos, bautizados BAP "Dos de Mayo" y BAP "Abtao", hacen su entrada triunfal en la rada del Callao conducidos por el Comandante de la división, el Capitán de Fragata Federico Salmón de la Jara.

"Después de su ascenso a Capitán de Navío, el año 1958 es designado Comandante de la Flotilla de Submarinos. Al mando de seis unidades, participa, de enero a febrero, en el crucero de verano que llega hasta Panamá".

Después de su ascenso a Capitán de Navío, el año 1958 es designado Comandante de la Flotilla de Submarinos. Al mando de seis unidades, participa, de enero a febrero, en el crucero de verano que llega hasta Panamá. En esta ocasión sostiene una entrevista con el Comandante en Jefe del XV Distrito Naval de los Estados Unidos, Contralmirante George H. Wales USN, en la que se pone en relieve la excelencia de la fuerza peruana. El prestigioso diario *La Estrella de Panamá* publica una nota sobre el arribo de la flotilla peruana, destacando el hecho de que es la primera vez, desde el término de la Segunda Guerra Mundial, que se reunía una fuerza submarina tan numerosa.

El compromiso de su cargo se va poner a prueba cuando el 18 de julio de 1958, se entera del inminente advenimiento de un dictamen desfavorable sobre la capacidad operativa de los submarinos "R". En ese momento, Salmón es quien mejor conoce esas unidades; está familiarizado con ellas desde larga data y sabe mejor que nadie de sus capacidades y posibilidades dentro de la escuadra. En su condición de Comandante de la Flotilla, toma una osada decisión, totalmente inédita dentro de los parámetros jerárquicos de la Institución.

Decide opinar y hacerlo tajantemente; lo mueve su profundo sentido ético y su responsabilidad moral ante la escuadra y el país. Eleva al Comandante general de la Marina, con clasificación de "estrictamente secreto", un detenido informe sobre los "R", que concluye con dos recomendaciones: a) Que cualquier decisión sea producto de un bien madurado estudio. b) Que se agoten todas las posibilidades de reacondicionamiento de las baterías, para resolver un problema que en verdad es inherente a cualquier armada que posea submarinos. c) Que la decisión final, en el caso de ser desfavorable a la supervivencia de los "R", no se lleve a cabo por ningún motivo, hasta asegurar su reemplazo –y procede a exponer los elementos de juicio– como también para salvar el momento internacional que vive el país, cuando una manifestación de debilidad naval podría tener desastrosas consecuencias para la seguridad de la nación.

En 1999, al desclasificarse el documento después de cuarenta años, el Almirante Salmón puede recién comentar al respecto; confesó que la respuesta que le dieron a su oficio significó para él "la más dura y amarga llamada de atención de toda su trayectoria naval", ya que su opinión fue considerada como una "rebeldía" ante una decisión del alto mando. Sin embargo, a la postre obtuvo su recompensa, pues finalmente sí se atendió su prudente recomendación: se conservaron las unidades, y un año después, el 31 de diciembre de 1958, cuando dejó el mando, pudo entregar la Flotilla con sus ocho unidades en plena operatividad.

Ha completado quince años y cinco meses de servicios prestados en forma efectiva en los submarinos de la Marina de Guerra del Perú, un récord excelente que le hace merecedor del reconocimiento de jefes, oficiales y personal naval, que con el tiempo van a tomar a Federico Salmón como el referente de una trayectoria naval y submarinista ejemplar.

El BAP "Almirante Grau"

Don Federico estuvo también presente en otro momento de gran significación para nuestra Armada peruana y para el Perú. El 27 de octubre del año 1959, por su experiencia y cualidades profesionales, el Gobierno le encarga la jefatura de la Comisión de adquirir, reacondicionar, recibir y traer de Inglaterra el nuevo buque Insignia de la escuadra, el BAP "Almirante Grau", ex HMS "New Foundland", una nave que el país entero espera con profunda ilusión y para cuya compra la Asociación Pro Marina y el diario *El Comercio* han movilizado a la ciudadanía en la gran colecta nacional.

Salmón arriba a Gran Bretaña el 31 de octubre, acompañado de un primer grupo de 18 oficiales y 46 oficiales de mar. De inmediato se trasladan a la Base Naval en Portsmouth, donde se encuentra amarrado el HMS "Newfoundland". A partir del día siguiente se da inicio a los trabajos, que deben ser concluidos en el plazo de 45 días, lapso que para los ingleses resulta inconcebible. Durante cinco semanas trabajan día y noche a ritmo acelerado, oficiales y tripulación en esforzada competencia, y finalmente el 15 de diciembre alcanzan la meta imposible. Después de las pruebas en muelle, en la mañana de ese día el buque se hace a la mar en aguas del English Channel, para efectuar durante 48 horas las pruebas programadas.



Comandante del "BAP" Grau, año 1961.

Al fin, el 30 de diciembre en la base naval de Portsmouth, con la ceremonia de afirmado del Pabellón se incorpora el buque a la escuadra peruana. La misión se ha cumplido a cabalidad. Ya en posesión del crucero y bendecido este, el embajador del Perú, Ricardo Rivera Schreiber confiere el mando del buque al Capitán de Navío Federico Salmón de la Jara.

La nave emprende viaje rumbo al Callao. El 31 de enero de 1960 hace su entrada a Ancón, donde abordan la nave el presidente de la República, Manuel Prado Ugarteche, el ministro de Marina y el alto mando naval. Ante la rada del Callao hace su aparición la silueta rotunda del BAP "Almirante Grau". El buque avanza, al tiempo que remolcadores y prácticos se aprestan para dirigir las operaciones para acoderar en muelle. El Comandante Salmón, en el puente de mando, es informado por su segundo: "Señor, los remolcadores esperan sus órdenes". Él, resuelto, responde: "No. Lo voy a hacer yo". Y da las órdenes, seguro, con nervio contenido, enérgico. El gigante, bajo su mando, se encamina con precisión matemática hacia el muelle y acodera suave, majestuosamente. Salmón respira fuerte y dice para sí mismo: "Alguien tenía que hacerlo por primera vez". El recibimiento es apoteósico, la multitud lo vitorea. La gallarda imagen de su Comandante, don Federico Salmón de la Jara, encarna el espíritu de la emblemática nave. En palabras de Joseph Conrad, "él es el Buque".



En febrero de ese año el BAP "Grau" participa en el Crucero de Verano. La partida es un suceso; en el muelle lo despide el ministro de Marina, Vicealmirante Guillermo Tirado. Acompaña al buque insignia la División de destructores escolta al mando del Contralmirante Gustavo Mathey, Comandante General de la Escuadra. La travesía obedece al clamor ciudadano que reclama conocer la poderosa unidad. A lo largo del periplo, de Tumbes a Tacna, en cada uno de los puertos se repite una y otra vez la emoción del recibimiento ciudadano, vítores, muestras de afecto.

El 8 de octubre de ese mismo año, al comando del BAP "Almirante Grau", participa en la más grande Revista Naval que registra la historia de la Marina. Doce unidades de la Armada realizan espectaculares maniobras a treinta millas al norte del Callao. A bordo del buque insignia "Almirante Grau" se encuentra el jefe del Estado, don Manuel Prado Ugarteche, y alrededor de trescientos invitados. Se trata del acto culminante del programa celebratorio del Día de la Marina; miles de personas espectan los ejercicios desde el puerto del Callao. Al año siguiente, participará otra vez en el Crucero de Verano, esta vez con destino a Panamá, integrando la división al mando del Comandante General de la Escuadra, Contralmirante Miguel Chávez Goytizolo, quien viaja a bordo del "Grau".

Agregado Naval en Chile

Agosto de 1961. Su carrera entra en una nueva etapa, con un matiz que va a hacer aflorar en él un carisma especial, tacto y cortesía que aplicará sabiamente en sus responsabilidades de agregado naval a la Embajada del Perú en Chile; su principal misión será actuar como emisario de buena voluntad de su Armada y su país. En Santiago se encuentra con el embajador don Manuel Seoane, más adelante reemplazado por el General don Armando Revoredo; con ambos va a sostener una amistad muy cercana y van a conformar un magnífico equipo para desarrollar una extraordinaria labor diplomática de acercamiento con el vecino país. Juan Miguel Bákula se encuentra también en la Embajada en calidad de Encargado de Negocios; con él va a entablar una amistad que se mantendrá a lo largo de los años; coincidirán después como miembros del Instituto de Estudios Histórico Marítimos y de la Academia Nacional de Historia.

La familia Salmón Navea viaja a Chile a bordo del barco de bandera italiana "Uso di Mare", y ya en Santiago se instalan en Las Condes, en la zona

de Apoquindo. Ana María y María Francisca son matriculadas en el colegio SS. CC. "Sophianum", para cursar los últimos años de media. Apoyado por su esposa Panchita, acogida incondicionalmente por la sociedad santiaguina, el Comandante Salmón va a cumplir su misión diplomática con excelencia. Entre sus aportes, destaca su labor para remozar el Club Peruano, de Santiago de Chile, del cual más adelante lo nombran presidente; y su brillante representación como delegado peruano en la III Conferencia Naval Interamericana que se celebra en Santiago, al año siguiente, a la que asisten los asesores navales de once países americanos.



Acompañado de su esposa Panchita, sus hijos Federico, Ana María y María Francisca, y su nieto Alfonso Magill Salmón. Año 2008.

En enero del año 1963 asciende al grado de Contralmirante. Aún se mantiene en la Agregaduría, hasta junio. Antes del retorno a la patria, los esposos Salmón son agasajados con un inolvidable viaje a los lagos del Sur, como invitados del Almirante Leopoldo Fontaine, Comandante en Jefe de la Armada de Chile.

Ha sido una experiencia memorable. Don Federico y doña Panchita han puesto todo su empeño en dar brillo a la imagen del Perú y de la Marina Guerra en el vecino país hermano, cumpliendo una admirable labor que estrecha lazos y cimienta amistades que durarán a lo largo de toda sus vidas.

Pasa a la situación de retiro el 30 de diciembre de 1967. El 3 de enero del año siguiente, junto con el Vicealmirante Fernando Lino Zamudio, ambos de la promoción 1932, reciben el homenaje de la Marina de Guerra por 35 años de servicio. La ceremonia tiene lugar a bordo del BAP "Bolognesi". El Almirante Salmón no puede evitar las lágrimas cuando recibe la insignia de manos de su hijo, el Teniente Segundo AP Enrique Salmón Navea. Las naves de la Armada surtas en el Callao izan la señal de "Bien hecho" y una salva de 19 tiros de cañón lo rubrica.

En la Compañía Peruana de Vapores

El presidente Fernando Belaunde Terry, quien entraba en su quinto año de gobierno, lo llama para pedirle que presida la Compañía Peruana de Vapores, flota mercante del Estado, por entonces muy venida a menos. Pedro Pablo Kuczynski, entonces joven y promisor empresario, va a formar parte del nuevo directorio de la corporación, junto con el General de División Julio Humberto Luna Ferreccio, el doctor Jorge Duarte La Rosa y el doctor Rodríguez Carpi, del Ministerio de Hacienda. Lo acompañará también en la gestión su amigo, el Capitán de Fragata Luis Felipe Villena Gutiérrez, como Jefe del departamento de personal. Cuenta Kuscynsky que el presidente les dijo: "Hemos comprado 18 nuevos barcos de carga, ¡encárguense!". El 5 de enero de 1968 el Almirante Salmón asumía formalmente el cargo de presidente del Consejo de Administración de la CPV. Empezaba un periodo de ardua tarea para llevar a cabo, de acuerdo a la ley N° 17044, la reestructuración y reorganización de la empresa estatal. Dice PPK: "Allí comenzó una verdadera aventura, dirigida con total honestidad, transparencia y capacidad por Fico Salmón". Primero decidieron vender seis de los barcos, aún no construidos, porque hubiera sido imposible conseguir carga para tantos buques. Hubo que rediseñar los 12 barcos restantes que el Estado había comprado sin pensar que el Perú era un país minero con puertos lentos. Añade: "Contratamos consultores para rediseñar las grúas y las tapas de las cargas. Tuvimos negociaciones muy duras con los astilleros españoles y finlandeses para hacer las modificaciones. Al final, una compra que había sido muy criticada salió enderezada y limpìa". Con su gran capacidad de liderazgo, el almirante Salmón logra que el personal de oficiales y tripulantes demuestren su alta capacidad profesional para recibir y poner en operación la flota en tan corto tiempo. El 3 de octubre de 1968, con el golpe militar de Juan Velasco Alvarado que depuso al presidente Belaunde, pareció que se ponían en riesgo los progresos que había logrado la CPV. Empero, el Gobierno Revolucionario ratificó a Salmón en el directorio. Sin embargo, el nuevo régimen tenía propensión a ejercer interferencias políticas en la Corporación, las cuales, como manifiesta Kuscynsky, no se toleraron mientras Salmón estuvo al mando.

En abril de 1970 es nombrado presidente del directorio de la CPV. Bajo su gestión la nueva Compañía nace como organismo público descentralizado del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. En mayo del año 1971, Salmón anuncia que el SIMA les construirá nueve graneleros de 25 mil toneladas cada uno. Apenas el 12 de diciembre se produce el lanzamiento del carguero BAP

"Rímac" desde las gradas del Servicio Industrial de la Marina, donde ha sido construido íntegramente, un verdadero acontecimiento para la industria local.

En el curso de ese año, para la inauguración de la línea al Japón con los cargueros peruanos de la CPV "Palma" y "Chocano", viaja a Tokio para presidir una recepción a la que asisten altos funcionarios del Gobierno japonés, de empresas navieras y de la embajada del Perú. Es una excelente oportunidad para ampliar el intercambio comercial naviero entre los dos países. El *barman* recibe la delicada y secreta receta de nuestro tradicional Pisco Sour, pero le queda pendiente resolver el "cómo" preparar tal volumen de bebida acorde con el gran número de invitados. El ingenio oriental sale del paso utilizando una coctelera por demás heterodoxa: una prosaica lavadora centrífuga de ropa.



Presidiendo una asamblea, el Valm. Salmón de la Jara.

El año 1972 la CPV se convierte en la primera entidad empresarial pública accionaria de la Corporación Financiera de Desarrollo (COFIDE) cuando su presidente, el Contralmirante Salmón, hace entrega a COFIDE de un paquete de acciones por valor de 897 millones con 937 mil de soles. El 8 de junio, al vencerse el plazo de su mandato para ejercer la presidencia del directorio de la CPV, pide ser relevado en sus funciones. Su exitosa gestión había dado un extraordinario impulso a la Marina Mercante nacional, estableciendo nuevos tráficos de operación en el norte de Europa y el Mediterráneo, Estados Unidos, Golfo de México, Japón, los puertos canadienses del Atlántico y la costa del Pacífico de Canadá: los buques peruanos están presentes en todos los mares del mundo.

Todavía lo aguardan nuevas responsabilidades. De la empresa privada es requerido por varias prestigiosas empresas para presidir sus directorios. En



Presidente Honorario y Vitalicio del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. Año 2008.

noviembre de 1986 viaja a Tokio, en compañía de su esposa Panchita, atendiendo una gentil invitación del señor Kiyoshi Kumagai, Chairman de la Kawasaki Kisen Kaisha Ltd., de cuya rama del Perú el Almirante es director desde hace una década. El viaje representa, además de la oportunidad de conocer el milenario país y de saludar a los buenos amigos de Kawasaki, cuya amistad cultivó desde la época en que ejercía la presidencia de la CPV, fungir de embajador de buena voluntad del Perú, llevando las expresiones de nuestra cultura, con muestras del Museo de Oro y de Armas, de su amigo Miguel Mujica Gallo. El encanto de su consorte, doña Panchita, cautiva a sus anfitriones, a quienes enseña a cantar los boleros de moda.

Cómo nace la Historia Marítima del Perú

En julio del año 1963, el Contralmirante Salmón se encuentra de vuelta de Santiago, ejerce el cargo de director general de Administración de la Marina y ha sido elegido presidente del Centro Naval del Perú. Coincide allí con su gran amigo Luis Felipe Villena, quien desempeñaba el cargo de presidente de la Comisión Cultural del Centro Naval, por ausencia del titular, José Valdizán Gamio. Villena venía de la Argentina, donde había tenido oportunidad de ver los trabajos que se hacían sobre historia naval bajo la dirección del Almirante Laurio Destéfani. Concibió entonces la idea de rescatar y continuar los trabajos históricos de la Marina, que en forma solitaria y en diferentes momentos habían emprendido Rosendo Melo, Manuel I. Vegas, Germán Stiglich y aun el Capitán de Navío Julio J. Elías Murguía. De las conversaciones de los dos amigos nació la idea, magnífica aunque utópica, de escribir la historia naval del Perú. El Almirante Salmón, en la sesión del Centro Naval de 27 de setiembre, expone el proyecto ante su junta directiva. Se encuentran presentes los oficiales de Ma-

rina más indicados para apoyarlo: el Capitán de Navío Julio J. Elías Murguía, director del Museo Naval del Perú, vecino al Centro Naval; el Comandante Francisco Quiroz, también submarinista, entusiasta, creativo, muy relacionado con los medios de prensa; su condiscípulo y gran amigo Juan Manuel Castro Hart, que cuenta con experiencia editorial; el Almirante Esteban Zímic Vidal, marino científico y oceanógrafo. La propuesta encuentra una gran receptividad en estas enérgicas personalidades; surgen nuevas ideas y sobre todo la convicción de que el proyecto debía abarcar no solo el aspecto naval, sino, más importante aun, que tratándose de un país marítimo, debe escribirse la historia marítima del Perú: sus hombres, sus naves, puertos, la gravitación de las actividades marítimas en la vida del país, desde las más remotas épocas, abarcando, en fin, todo lo que constituye la realidad marítima. Al elevarse la propuesta a las autoridades navales, la solvencia del Almirante Salmón es fundamental para que la Institución no dude en darle un abierto y generoso apoyo. Con el espaldarazo oficial, se convoca a un selecto grupo de destacados oficiales de Marina y eminentes historiadores para conformar la Comisión para Escribir la Historia Marítima del Perú, presidida por el Contralmirante Salmón. De inmediato se da comienzo a los trabajos de investigación histórica. El primer tomo vio la luz el año 1972, y hasta la fecha han aparecido trece tomos en 27 volúmenes, los tres últimos, en el 2006, 2009 y 2011, correspondientes al tomo XI, sobre la Guerra con Chile, de las autorías del Contralmirante don Melitón Carvajal Pareja y la doctora Miriam Salas Olivari; y el tomo XIII, *La República* 1906 a 1919, del doctor Percy Cayo Córdova. El sueño es hoy una realidad. La obra, única en su concepción dentro de la historiografía nacional, ha sido reconocida como obra de interés científico y cultural. Ha despertado la conciencia del Perú como país con un destino marítimo.

La Comisión, el 17 de octubre de 1973, por decreto supremo pasó a ser el Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, bajo la presidencia del Almirante Salmón. El 4 de octubre de ese mismo año el ministro de Marina, vicealmirante Carlos Tirado Alcorta, había distinguido a los gestores y autores de la *Historia Marítima del Perú*, imponiéndoles la Cruz Peruana al Mérito Naval, y al Contralmirante Salmón en el grado de Gran Oficial, por renovados méritos. El Almirante Salmón va a conducir su nave, el Instituto, en un periplo que dura casi treinta años, siempre acompañado por el Comandante Luis Felipe Villena. Juntos conforman una dupla imbatible: el timón y el motor. En la vieja casa de Nicolás de Araníbar en Santa Beatriz, con sus escaleras de mármol que tanto gustaban al Almirante, sube cada día a trancos rápidos, alegres, para reunirse con su secretario ejecutivo.

Gestión de Salmón, a favor de la familia naval: Urbanización Neptuno y balneario de Ancón

El Almirante Salmón mantuvo una constante preocupación por los proyectos de bienestar de la familia naval. Desde diciembre de 1966, como presidente del Proyecto Residencial para Oficiales de Marina (Urbanización Neptuno, en terrenos del fundo Monterrico Chico), consiguió el 6 agosto de 1975 la autorización para la construcción de aproximadamente 231 a 421 casas. El tesón de su directiva supera el plazo de tres años programado, pues en mayo del año siguiente las familias navales, entre ellas las del propio Salmón, establecen su residencia en la Urbanización Neptuno, y él es elegido presidente de la junta de propietarios.

Otro acariciado proyecto fue el del balneario para la Marina. Un día de julio de 1956, conversaba Salmón, quien era secretario del Comité Directivo del Centro Naval, con otros oficiales amigos sobre la posibilidad de conseguir un balneario para los socios. El capitán de Navío Donald McLean, de la Misión Naval Americana, asesor de la ESUP, quien se encontraba presente; invita al comandante Salmón para un vuelo de reconocimiento de la costa al norte de Lima a bordo de la avioneta de la Misión. Desde el aire avizoran la playa ideal detrás de Ancón, escondida entre acantilados y aparentemente inaccesible por carretera. El 24 de noviembre de ese año 1956 se le adjudica al Ministerio de Marina el área que comprende tres magníficas playas y más de trescientas hectáreas del predio que limita al este con la bahía de Ancón. Desde el año 1957, a partir de la vicepresidencia del Centro Naval y presidencia de la Comisión del Balneario, sigue trabajando en el proyecto, primero para construir la pista de acceso a las playas, en febrero de 1958, con la compañía Nordgreen & Velbedere. En 1965 ve por fin el fruto de sus esfuerzos cuando se ponen a disposición de los socios las primeras instalaciones y servicios del Balneario.

Sus últimos fructíferos años

Continuó ejerciendo la presidencia del Instituto hasta 1992, año en que cede la posta al Vicealmirante Alberto Indacochea Queirolo. El pleno del Instituto lo nombra su Presidente Honorario Vitalicio, y en esta nueva etapa continúa colaborando en los proyectos de la tercera parte de la *Historia Marítima* y la historia de los submarinos.

Su vida se encaminaba por un curso plácido y sereno en el calor de su hogar. Empero, lo aguardaba una terrible prueba. Su amado hijo Enrique, Vicealmirante en servicio activo, fallece trágicamente en Lima el 11 de marzo de 1995. Quienes lo querían temieron que no resistiera el golpe. El día del sepelio, cuando la Marina rendía tributo al joven Vicealmirante de brillante carrera naval, don Federico, en silla de ruedas, frágil, profundamente abatido, parecía lejano, ensimismado: todos los años que hasta entonces habían respetado su lozanía habían caído sobre él. Con el tiempo se recuperó, con mucha dificultad, es cierto, solo porque tenía que rescatar a Panchita de su profunda pena de madre.



En Torre Tagle, con el canciller Domingo García Belaúnde, durante la ceremonia en que le impuso la condecoración de la Orden del Sol en el grado de Gran Cruz. 13 de marzo de 2007.

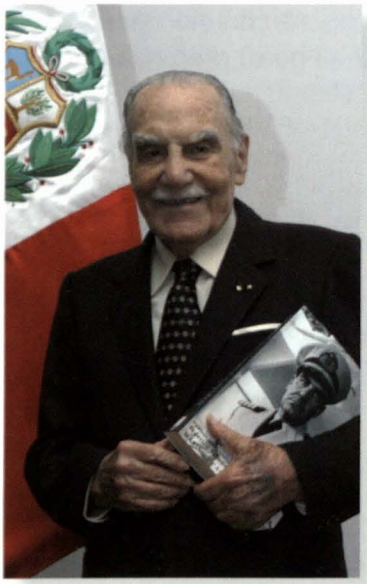
El año 1998 la Academia Nacional de la Historia lo incorpora como miembro de número. El 10 de diciembre, el doctor José Agustín de la Puente Candamo, presidente de la Academia, le impone la insignia; ambos son fundadores y protagonistas en la gesta de la *Historia Marítima del Perú*. Quien lo recibe, es el embajador Juan Miguel Bákula Patiño, su amigo desde la época en que ambos se desempeñaron en la Embajada del Perú en Chile. Su discurso de incorporación: "Teodosio Cabada González Prada, un ilustre peruano", rinde homenaje a un viejo amigo, también miembro fundador de la *Historia Marítima*.

El 13 de marzo del año 2007 el país lo honra con la condecoración de la Orden del Sol en el grado de Gran Cruz, en reconocimiento de su aporte en la concepción y dirección del proyecto de escribir la *Historia Marítima del Perú*, extraordinaria contribución a la cultura nacional. Días después, la Marina de Guerra, el Instituto y las más distinguidas personalidades de la sociedad y la cultura se dan cita en el Centro Naval del Perú para rendirle honores con motivo de la presentación del libro *Homenaje al Contralmirante Federico Salmón de la Jara, Marino y Gran Señor.*



Con su amada Panchita en Torre Tagle.

Ahora sí en el retiro, su casa de Neptuno, en la calle Mediterráneo 170, se convierte en punto de encuentro de oficiales de Marina de todos los grados: viejos amigos y colegas, así como los más jóvenes de las nuevas generaciones, que acuden a la tertulia con el más antiguo, longevo y distinguido Almirante de la Armada nacional, el patriarca. Era muy querido. Todo aquel que alguna vez trabajó bajo sus órdenes le guardaba gran cariño y respeto: era el jefe justo, bondadoso, generoso, profundamente responsable de su tripulación. Proverbialmente recibía la visita de antiguos marineros, oficiales de mar, mayordomos, choferes, que llegaban a saludarlo, muchas veces llevándole un cariñoso presente; otros le escribían y lo llamaban por teléfono aun desde otros países.



Don Federico el día de la presentación de su libro homenaje. 17 de marzo del 2007

El Almirante Salmón recordaba con especial cariño y orgullo que tuvo bajo su mando en el crucero "Grau" el año 1939 al marinero Lorenzo Alva Caballero, malabriguero de nacimiento; y que años más tarde, en 1966, en la naciente Comisión para Escribir la Historia Marítima del Perú, tendría al hijo, Julio Alva Flores, quien con Víctor Tipiana conformaban la única planta administrativa, con todas las funciones a su cargo, desde mensajeros, telefonistas, secretarios y, en general, impulsores de la obra. El Almirante contaba en su artículo en la *Revista de Marina*, "Semblanza al marinero peruano", cómo el destino quiso que tuviese a padre e hijo, a bordo de "sus buques".

Al cumplir los noventa y nueve años de edad, el año 2010, recibe en su casa el saludo de sus compañeros de carrera, los entrañables submarinistas. Sería la última vez que se reunieran. No alcanzó a cumplir los cien años que la Fuerza

de Submarinos esperaba para conmemorar con él su primer siglo de existencia, su testigo presencial por antonomasia.

El 23 de agosto del año 2010, entregó su alma al Señor, en paz, acompañado por su amada Panchita y su hija María Francisca.

Fuentes

- Cayo Córdova, Percy. *Historia Marítima del Perú*: La República, 1906 a 1919. Tomo XIII. Lima, Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, 2009.
- Kuczynski, Pedro Pablo. "Federico Salmón de la Jara". En: Diario *El Comercio*, 20 de setiembre, 2010.
- León de la Fuente, Enrique. "A mi amigo el Contralmirante Federico Salmón de la Jara". En: *Homenaje al contralmirante Federico Salmón de la Jara: Marino y caballero ejemplar.* Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 2007. pp. 141-143.
- Salmón de la Jara, Federico. "Recuerdos de una larga y fructífera vida". En: López Martínez, Héctor. *El periodista de la cultura: Alejandro Miró Quesada Garland*, 90 años. Lima, 2005. pp. 191-192.
- Salmón de la Jara, Federico. "Semblanza al marino peruano". En: *Revista de Marina*, Lima, jul.-dic., 2002. pp. 125-128.




SOCIEDAD FUNDADORES DE LA INDEPENDENCIA

Orgullosos de nuestro pasado

154 años manteniendo viva la historia militar de nuestro país



Contralmirante
JORGE LLONTOP SÁNCHEZ-CARRIÓN



La "Benemérita Sociedad Fundadores de la Independencia, Vencedores el 2 de Mayo de 1866 y Defensores Calificados de la Patria" (BSFI), a través de los años mantiene vivo el memorable recuerdo de los héroes, próceres y mártires de la Independencia, que inmolaron sus vidas en favor de la defensa y seguridad nacional. En su sede institucional, patrimonio histórico cultural de la nación, los salones principales de la casa museo se llenan de patriotismo al celebrar las principales efemérides cívico-militares, manteniendo encendida la llama del recuerdo en la memoria colectiva. A este templo de evocación del glorioso pasado de nuestra Nación, asisten representantes de las Fuerzas Armadas, Policía Nacional, socios beneméritos y asistentes invitados, comprometidos en inculcar a las generaciones siguientes los más nobles sentimientos patrióticos, logrando de esta manera que la historia no se vea atropellada por el inclemente día a día.

La BSFI es la primera y más antigua institución patriótica de nuestro país y de América, instituida el 28 de septiembre de 1857 y conformada originariamente por 140 Próceres de la Independencia, entre los que se encontraban tres Grandes Mariscales, y que por entonces fue presidida por el General Francisco





Vidal y Laos. Este gestionó la firma del Acta de Fundadores de la Sociedad, a cargo del Gran Mariscal Ramón Castilla, quien a su vez fue designado presidente nato de la Primera Junta Directiva. El nombre originario fue "Sociedad Humanitaria de los Fundadores de la Independencia de Perú", el que respondía a la necesidad de socorrer a sus miembros en sus enfermedades, brindándoles un nicho perpetuo y publicando los hechos distinguidos en su vida militar. Al transcurrir el tiempo, y con ocasión de las gloriosas victorias de las armadas peruanas sobre la escuadra española en los combates navales de Abtao y Callao, en 1866, el nombre cambió a "Sociedad Fundadores de la Independencia y Vencedores el 2 de Mayo de 1866". Ante esta situación, en 1937, el Presidente de la República Óscar Benavides, decretó la formación de una institución nacional, y mediante Decreto Supremo, a partir de ese momento el nombre final es "Benemérita Sociedad Fundadores de la Independencia, Vencedores el 2 de Mayo de 1866 y Defensores Calificados de la Patria".

La responsabilidad por perpetuar y honrar la memoria de nuestros héroes ha ido ameritando la incorporación de nuevos socios beneméritos; estos pueden ser descendientes de un Héroe, Prócer, Mártir o Defensor Calificado de la Patria, quienes luego de ser evaluados por la comisión calificadora, y cumpliendo los requisitos descritos en el estatuto, son condecorados en ceremonia oficial. Siendo parte de la Sociedad, los miembros participan activamente en las sesiones solemnes, reciben diversas publicaciones institucionales y tienen derecho a elegir mediante voto democrático al consejo directivo, el cual se desempeña durante un periodo de dos años. Actualmente, el presidente de la BSFI es el General de División en Retiro, señor Carlos Alfonso Tafur Ganoza, quien, acompañado por 16 miembros integrantes del Consejo Directivo, rige acertadamente el destino de la Institución.

La Casa Museo fue construida por el Presidente de la República Augusto B. Leguía para el Gran Mariscal Andrés A. Cáceres; en ella se preserva un variado y muy bien conservado patrimonio cultural y artístico, dentro del que destacan lienzos de precursores y héroes, como fuente de evocación de sus hazañas; originales y réplicas de sables y bastones de los principales héroes nacionales; una valiosa obra del reconocido pintor Daniel Hernández: "El paso de los Héroes"; así como 16 bustos que guardan celosamente el *hall* de entrada, en cuyo cielo raso, hecho de vitral, resalta el Escudo Nacional y un bosque de banderas, siendo las más llamativas las de las Fuerzas Armadas. En el Salón de Sesiones Solemnes, de enorme belleza armónica, se puede apreciar un vitral de la "Madre Patria.





Siguiendo el recorrido, se llega a la Sala de la Campaña Militar del 41, donde se puede apreciar la bandera ecuatoriana incautada en guerra. Asimismo, una hermosa y bien documentada biblioteca sirve como fuente de documentación al público en general; ella cuenta con publicaciones que van desde la guerra de la Independencia hasta la actualidad. Por otro lado, recordando las acciones de la guerra entre nuestro país y Ecuador, se encuentra habilitada una sala donde se exhiben uniformes utilizados en guerra. Es también interesante visitar la Sala de Presidentes, en la que se lucen, como testigos anónimos, los lienzos de los presidentes de la Benemérita Sociedad. Por su parte, la Sala del Consejo Directivo reluce por la majestuosidad de sus arañas, que datan del siglo 19, y por las pinturas de las principales batallas que adornan sus paredes. La Casa Museo recibe visitas, previa llamada al teléfono 4337662 (anexo 27), de lunes a viernes de 10:00 am a 2:00 pm. El ingreso y el guiado son gratuitos.



Licenciada en Ciencias de la Comunicación
TATIANA FIGUEROA LÓPEZ
Comentarista

oticias nacionales noticias nacionales noticias na
ticias nacionales noticias nacionales noticias nacional
ionales noticias nacionales noticias nacionales noticia
acionales noticias nacionales noticias nacionales
cionales noticias nacionales noticias nacionales noticias nac
cionales noticias nacionales noticias nacionales
oticias nacionales noticias nacionales noticias naci
ticias nacionales noticias nacionales noticias nacionales no
acionales noticias nacionales noticias nacionale
cionales noticias nacionales noticias nacionale
cionales noticias nacionales noticias nacionales notic
oticias nacionales noticias nacionales noticias na
oticias nacionales noticias nacionales noticias naci
ticias nacionales noticias nacionales noticias nacionales no
acionales noticias nacionales noticias nacionales noticias
oticias nacionales noticias nacionales noticias n
ticias nacionales noticias nacionales noticias nacional

Marina de Guerra del Perú y empresa Telefónica emprendieron campaña nacional de valores "Somos Grau, Seámoslo Siempre" y Premio Nacional "Almirante Grau"



La Marina de Guerra del Perú y la empresa "Telefónica", presentaron el 4 de octubre la Campaña "Somos Grau, Seámoslo Siempre", que tiene como principal objetivo inculcar en la población peruana los valores cívicos, patrióticos y morales que caracterizaron al máximo Héroe de la Marina de Guerra, Miguel Grau Seminario, propuesta que se mantendrá en el tiempo a través del Premio Nacional "Almirante Grau", y que será designado cada año a los compatriotas que destaquen en valores como la honradez, lealtad y dignidad.

La Campaña "Somos Grau, Seámoslo Siempre", busca generar en la sociedad un clima de confianza para favorecer el desarrollo de una sociedad inclusiva, humanista, democrática y productiva, con el objetivo de aportar al incremento de la Identidad Nacional y motivar los valores morales, para lograr una sociedad más justa e integrada por gente honesta y emprendedora, de todas las áreas de la dinámica nacional.

La presentación a la prensa se realizó en las instalaciones del Museo Naval "Casa Grau" de Lima, a la cual asistió el Director de Intereses Marítimos e Información de la Marina, Contralmirante Ernesto Lermo Rengifo, así como el Director de Relaciones Institucionales y Corporativas de "Telefónica", Ludwig Meier, quienes realizaron la explicación detallada a la prensa de una de las más importantes campañas en su índole que se ejecutará en el Perú.

Como apoyo audiovisual se ha creado un spot que se difundirá en todos los medios televisivos, canales internos de empresas y cines, para dar a conocer a toda la ciudadanía y generar expectativas en la participación de la población, así como la propuesta de candidatos. También se ubicarán paneles en las vías públicas y avisos publicitarios de gran alcance. Se conoció, además, que, así como se está promocionando y difundiendo en Lima, se realizará igualmente en 10 ciudades del interior del país.

El Consejo de Honor está integrado por el Cardenal Juan Luis Cipriani Thorne, José Agustín de la Puente Candamo, Graciela Fernández-Baca Calderón, Rosa María Graham, Antonio Zapata, Gustavo Mohme, José Miguel Morales, Luis Miró Quezada e Ilse Wisotzki, personalidades que tendrán la misión de presentar y consolidar en la sociedad los mencionados valores de la Campaña, así como aprobar las bases del

concurso nacional y ratificar a los ganadores. Los miembros permanentes de este Consejo de Honor lo integran el Comandante General de la Marina y el Presidente de "Telefónica".

Por otra parte, el Jurado Calificador está conformado por el Reverendo Padre Armando Nieto, Vicealmirante (r) Fernando D'Alessio, Inés Temple, Raúl Vargas de "RPP", Carlos Castro Cruzado de "La República", Jaime Bedoya de la Revista "Caretas" y Mario Cortijo de "El Comercio". Ellos asumirán la tarea de seleccionar a los postulantes y propondrán a los ciudadanos que se harán merecedores al Premio.

Esta primera etapa durará hasta octubre del 2012, en que se realizará una ceremonia donde se dará a conocer a los ganadores, a quienes se hará entrega de una estatuilla y se incluirá la foto de cada uno de ellos en el mosaico que caracteriza a este Concurso.

Cabe indicar que la iniciativa nació hace dos años, gracias a la idea de la empresa "Interforum", que inmediatamente fue tomada como viable por la Marina de Guerra del Perú, y encontrando en la empresa "Telefónica" el mejor aliado para la realización y puesta en marcha de la misma. Ambas instituciones desarrollaron la que hoy es una de las principales campañas de valores que se realiza en el Perú.

En la Plaza "Grau" del Callao se recordó epopeya del Combate de Angamos



El Combate de Angamos de 1879, en cuyos heroicos pasajes brilló el gran valor y patriotismo del Almirante Miguel Grau Seminario, fue evocado el 8 de octubre, durante una ceremonia cívico-patriótica que se realizó en la Plaza "Grau" del Callao.

El acto que conmemora el 190° aniversario de la Marina de Guerra de Perú y los 132 años del Combate Naval de Angamos, fue presidido por el jefe de Estado, Ollanta Humala Tasso, y contó con la presencia de ministros de Estado, presidentes de los Poderes del Estado y autoridades civiles y militares.

Durante la cita, representaciones diplomáticas extranjeras, instituciones representantes del primer puerto, así como entidades patrióticas y culturales, colocaron ofrendas florales ante el monumento del "Caballero de los Mares".

A continuación, se ejecutó el disparo del Cañón del Pueblo, y cuando el reloj marcó las 9:50 de la mañana, se rindió un minuto de silencio en homenaje al Héroe de Angamos, al coincidir con el instante en que se elevó a la inmortalidad.

Al igual que las diversas instituciones, el Comandante General de la Marina, Almirante Jorge de la Puente Ribeyro; el Jefe del Estado Mayor General de la Marina, José Cueto Aservi, y el Inspector General de la Marina, Vicealmirante Carlos Chanduví Salazar, colocaron una ofrenda floral ante el "Peruano del Milenio".

A su turno, hizo lo propio el presidente del Congreso de la República, Daniel Abugattás. Finalmente, el Primer Mandatario, Ollanta Humala, acompañado del ministro de Defensa Daniel Mora, colocaron la ofrenda del Presidente Constitucional de la República ante el "Caballero de los Mares".

Posteriormente, el Comandante General de la Marina dio lectura a la Proclama, a través de la cual hizo una reseña de la creación de la Marina de Guerra y resaltó además los valores de la figura del epónimo Almirante Miguel Grau Seminario. Asimismo, rindió homenaje a los héroes que entregaron su vida por la Patria y a favor de la pacificación nacional. Finalmente, la autoridad naval renovó su convicción de seguir trabajando en forma permanente por el engrandecimiento de la Institución y seguir velando por su personal.

El presidente del Gobierno Regional del Callao, Félix Moreno, por su parte, resaltó los valores y patriotismo que caracterizaron al "Caballero de los Mares", y que constituyen el legado que debe permanecer en la mente y en el corazón de todos los peruanos.

A continuación, el Presidente de la República reconoció el heroísmo de uno de los más grandes héroes que nos ha dado la historia, el mismo que debe perdurar como un vivo ejemplo en cada uno de nosotros.

El acto culminó con el desfile del Agrupamiento Naval y de las Delegaciones del Ejército, Fuerza Aérea y Policía Nacional del Perú.

Previo a la ceremonia central, el Presidente de la República, acompañado del Comandante General de la Marina, Almirante Jorge de la Puente Ribeyro, abordaron el Buque Insignia de la Marina, BAP "Almirante Grau", desde cuya cubierta lanzaron una ofrenda floral al mar, en memoria del Caballero de los Mares.

Entrega en custodia del revólver del Gran Almirante del Perú, Don Miguel Grau Seminario, al Batallón "Angamos"



En un trascendental acto, frente a la cripta del "Héroe de los Mares", el presidente de la República, Sr. Ollanta Hu-

mala Tasso, hizo entrega del revólver del Gran Almirante del Perú, Don Miguel Grau Seminario, a un Cadete del Batallón "Angamos", en la Escuela Naval del Perú.

Posteriormente, se colocó el revólver en una urna al interior de la cripta del Gran Almirante del Perú, en presencia de las diversas autoridades civiles y militares.

Este revólver fue fabricado por Chamelot Delvigni, modelo año 1862, en Francia. Tiene un cañón hexagonal, con una munición de seis cartuchos de 12 mm. Pesa 1,04 kg, tiene una longitud de 240 mm y un alcance efectivo de 509 metros.

Cabe destacar que la máxima autoridad naval recibió esta arma original que perteneció al Gran Almirante del Perú, Miguel Grau Seminario, de manos del señor Félix Navarro-Grau Hurtado, descendiente del Héroe de Angamos. Grandes fueron los esfuerzos desplegados para lograr traer de vuelta a casa una pieza que, más que un metal, trae consigo un valor inconmensurable.

Marina de Guerra recibió la donación de dos cañones del siglo XIX



La Marina de Guerra del Perú recibió de parte de la Sra. Rosana María Sologuren Chiappe la donación de dos cañones del siglo XIX, piezas históricas que han permanecido en poder de la mencionada familia por más de 40 años.

Estas reliquias, que constituyen para la Institución naval un invalorable aporte al fomento y fortalecimiento de la conciencia marítima, serán puestas en mantenimiento y posteriormente exhibidas en el Óvalo "El Monitor", del distrito de Santiago de Surco, en Lima.

En el referido óvalo, que recientemente fuera remodelado y reinaugurado el 7 de octubre de 2011, y en el que se erige la efigie del Gran Almirante del Perú, Don Miguel Grau Seminario, se adicionarán los dos cañones, que conformarán parte del conjunto histórico.

Fragata "Prairial" de la Armada Francesa visitó el Perú

La Fragata de Vigilancia francesa "Prairial", encargada de luchar contra el tráfico de drogas, contrabando, inmigrantes ilegales, y otros en alta mar, arribó el 24 de octubre al puerto del Callao, con el propósito de estrechar vínculos de amistad y cooperación con la Marina de Guerra del Perú.



La tripulación de la citada unidad, al mando del Capitán de Fragata Denis Camelin, realizó diversas actividades protocolares y sociales, entre ellas, visitas al Jefe del Estado Mayor de la Comandancia General de Operaciones del Pacífico, Contralmirante Jorge Moscoso Flores, y al Comandante de la Fuerza de Superficie, Contralmirante Víctor Pomar Calderón. De igual manera, al Comandante de la II Zona Naval, Contralmirante Carlos Zárate Cáceres, y al Capitán de Puerto del Callao, Capitán de Navío Joel Ganoza Garayar.

Como parte de su agenda, la dotación francesa se reunió con la tripulación del BAP "Quiñones", con quienes realizaron un intercambio de cámaras y entrega de placas recordatorias. Asimismo, llevaron a cabo un Ejercicio Passex, que se realizó el 29 de octubre, en el Mar de Grau.

Presidente del Consejo de Ministros inauguró busto del Gran Almirante del Perú, en Washington DC



En una singular ceremonia, el pasado 24 de octubre se develó el busto del Gran Almirante del Perú, Don Miguel Grau Seminario, en el ingreso a la Embajada del Perú en Estados Unidos, en Washington DC. En el acto estuvieron presentes la Embajadora de EE. UU. en el Perú, Rose Likins; el Embajador de Chile en EE. UU., Arturo Fermandois Vöhringer, y el Embajador del Perú ante la ONU, Armando Román Morey.

Estuvieron también los agregados navales de las Armadas de Colombia, Argentina, Chile, Ecuador, España y Bolivia. Así como representantes de la Marina de los Estados Unidos y Oficiales de la FAP y EP acreditados en la Embajada de Perú en EE. UU.

La develación del busto estuvo a cargo del Presidente del Consejo de Ministros; el Embajador del Perú en Estados Unidos; el Contralmirante Ernesto Lermo Rengifo, en representación del Comandante General de la Marina, y el Contralmirante Landson, representante de la Marina estadounidense.

El presidente del Consejo de Ministros, Salomón Lerner, describió a Grau como el "Peruano del Milenio", y resaltó la Campaña Naval que realizó en la Guerra del Pacífico contra la Armada de Chile, en 1879.

A su turno, el Contralmirante Ernesto Lermo rememoró la vida del Almirante, como persona, padre, demócrata, y como militar, en cuyas facetas siempre dio el ejemplo, y cuyas virtudes y valores han servido de ícono para lanzar la Campaña "Somos Grau, Seámoslo Siempre". Asimismo, agradeció el importante impulso que dio el embajador Harold Forsyth, quien fue el promotor de esta idea, y destacó que, a partir de la fecha, todo peruano que ingrese a la Embajada reconocerá la imagen del Gran Almirante Miguel Grau.

En el Perú se realizó el "V Foro Internacional sobre Protección Marítima y Portuaria – PBIP 2011"



El 31 de octubre, en las instalaciones del Hotel "Los Delfines", en San Isidro, el Ministro de Defensa, Daniel Mora Zevallos, inauguró el "V Foro Internacional sobre Protección Marítima y Portuaria – PBIP PERÚ 2011".

El evento internacional contó con la asistencia del Secretario de la Organización Marítima Internacional (OMI), Efthimios Mitropoulos, y de autoridades nacionales y extranjeras.

Durante el discurso inaugural, el ministro Daniel Mora señaló que el Perú aspira a integrar el Consejo de la Organización Marítima Internacional (OMI), en la próxima elección de la asamblea de la OMI, a realizarse a fines de noviembre próximo. Destacó también que nuestro país cuenta con altos niveles de protección y seguridad en servicios portuarios y rutas marítimas, estando esta labor a cargo de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas del Perú (DICAPI), Autoridad Marítima Nacional, y la Autoridad Portuaria Nacional (APN).

Agregó además que "las actividades portuarias y marítimas se desarrollan en forma libre, segura y compatible con el medio ambiente, permitiendo que el Perú mantenga la clasificación de país con puerto seguro en beneficio de su comercio exterior".

El Director General de Capitanías y Guardacostas del Perú, Vicealmirante Carlos Tejada Mera, en su intervención como Autoridad Marítima del Perú, dio la bienvenida a los

participantes nacionales y extranjeros, destacando que la realización del Foro es un esfuerzo compartido con la Autoridad Portuaria Nacional (APN).

A su turno, el Secretario General de la OMI, Efthimios Mitropoulos, expresó su agradecimiento por la invitación y luego dictó la Conferencia sobre "Organización Marítima Internacional y la protección marítima: Desarrollo normativo reciente para articular una mejor respuesta contra la piratería".

El evento se prolongó hasta el 2 de noviembre, tiempo durante el cual intercambiaron experiencias y aunaron esfuerzos entre autoridades y empresas, en torno a los estándares internacionales de seguridad marítima y portuaria aplicables a las naves e instalaciones portuarias, con el objetivo de alcanzar lecciones aprendidas que contribuyan a garantizar un contexto libre, seguro y protegido para el comercio exterior.

Dirección de Hidrografía y Navegación participó en Ejercicio Internacional de Tsunamis del Pacífico (PACWAVE-11)



La Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina de Guerra del Perú, como punto focal nacional del Sistema Internacional de Alerta de Tsunamis, el 9 noviembre, lideró y dirigió a nivel nacional el Ejercicio Internacional del Pacífico (PACWAVE 11), desde las 08:00 hasta las 17:00 horas.

En este ejercicio, que estuvo a cargo del Centro Internacional de Alerta de Tsunami del Pacífico (PTWC), se simularon nueve escenarios para que cada país participante responda ante un evento de tsunami de origen regional o local, siendo considerado para el caso del Perú, un tsunami destructivo de magnitud 9.0 Mw, de origen regional, frente a las costas de Chile.

La Dirección de esta dependencia de la Marina, como encargada del Sistema Nacional de Alerta de Tsunamis (SNAT), en cumplimiento de sus funciones, realiza periódicamente ejercicios nacionales, y, a su vez, cumple con participar en los ejercicios internacionales, con la finalidad de incrementar el nivel de entrenamiento en la operación de los sistemas de comunicación, pertenecientes a los integrantes de SNAT, así como de las unidades y dependencias navales.

Navío Escuela "Brasil" arribó al Perú



Para estrechar, reforzar y continuar las buenas relaciones entre la Marina de Brasil y la Marina de Guerra del Perú, el 17 de noviembre arribó en visita oficial al puerto del Callao, el Navío Escuela "Brasil".

Durante los cuatro días que la citada unidad permaneció en nuestro país, su tripulación realizó diversas actividades protocolares y sociales, entre ellas, visitas al Comandante de la Fuerza de Superficie, Contralmirante Víctor Pomar Calderón, y al Capitán de Puerto del Callao, Capitán de Navío Joel Benjamín Ganoza Garayar. De igual manera, presentó su saludo protocolar al Presidente de la Región Callao y al Alcalde de la Provincia Constitucional del Callao.

Los tripulantes del "Brasil" visitaron también el Museo Naval "Capitán de Navío Julio Elías Murguía".

Como parte de su apretada agenda en nuestro país, el 18 de noviembre los marinos brasileros participaron en una ceremonia de colocación de ofrenda floral ante el monumento del Gran Almirante Miguel Grau, erigido en la Escuela Naval del Perú. Dicho acto contó con la presencia del Ministro Consejero de la Embajada de Brasil en el Perú, Pedro Luiz Dulcero, y el Comandante del Navío "Brasil", Capitán de Navío Luis Octavio Barros Coutinho.

Vicealmirante Ricardo Galvis visitó dependencias de la Marina de Guerra del Perú



Entre las actividades protocolares y sociales que realizó en el Perú, el 22 de noviembre, el Segundo Comandante de la Armada Nacional de Colombia y encargado de la Jefatura de Operaciones Navales, Vicealmirante Ricardo Galvis Covo, visitó la Escuela Naval del Perú, el Centro de Entrenamiento Táctico Naval y la Dirección General de Capitanías y Guardacostas.

En el Alma Mater de la Oficialidad, la autoridad naval colombiana participó en una significativa ceremonia de colocación de ofrenda floral ante el monumento del Almirante Miguel Grau Seminario. Acompañado del Comandante General de Operaciones del Pacífico, Vicealmirante Carlos Weston Zanelli, y del Director de la Escuela Naval del Perú, Contralmirante José Paredes Lora, el Vicealmirante Ricardo Galvis se dirigió a la cripta donde reposan los restos del Héroe de Angamos.

El Segundo Comandante de la Armada Nacional de Colombia y encargado de la Jefatura de Operaciones Navales, recorrió diversas instalaciones del citado centro de estudios, entre ellas las aulas y talleres en donde se forman los futuros Oficiales de la Marina de Guerra del Perú.

Posteriormente, se dirigió al Centro de Entrenamiento Táctico Naval, en donde apreció la preparación de los marinos peruanos en los diferentes escenarios de la guerra contemporánea.

De igual manera, el Vicealmirante Ricardo Galvis visitó el Puesto de Comando de la Comandancia de Operaciones Guardacostas, en donde conoció la importante labor que realiza la Autoridad Marítima Nacional, brindando seguridad, dominio y vigilancia en el medio acuático. Finalizando la visita, el Vicealmirante Galvis intercambió presentes recordatorios con el Director Ejecutivo de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, Contralmirante Juan Carlos del Álamo Carrillo.

El distinguido Oficial de la Armada de Colombia, continuó su visita a bordo del BAP "Quiñones" (FM-58), en donde se reunió con el Comandante de la Fuerza de Superficie, Contralmirante Víctor Pomar Calderón, el mismo que brindó una exposición sobre la misión y organización de la Fuerza de Superficie.

XXIII Reunión del Comité Científico Regional del Programa para el Estudio Regional del Fenómeno "El Niño"



En la Dirección de Hidrografía y Navegación, el 29 de noviembre fue inaugurada la XXIII Reunión del Comité Científico Regional del Programa para el Estudio Regional del Fenómeno "El Niño" (ERFEN), en la cual participaron representantes de los países que integran este organismo internacional, como son Chile, Colombia, Ecuador y Perú, miembros del Comité Científico del citado programa.

En la cita inaugural, ante la presencia del encargado de la Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos del Ministerio de Relaciones Exteriores, Embajador Luis Sándiga Cabrera, y del Director de Hidrografía y Navegación, Contralmirante Javier Gaviola Tejada, el Secretario General de la Comisión Permanente del Pacífico Sur, Contralmirante (r) Héctor Soldi Soldi, destacó en su ponencia que el ERFEN es el Programa Científico más ambicioso que ha emprendido a lo largo de su historia la organización que lidera, y es el más exitoso por su capacidad para desarrollar las coordinaciones pertinentes con las instituciones científicas de los cuatro países, con una visión multidisciplinaria del evento "El Niño" y la Oscilación del Sur.

El Contralmirante Soldi, luego de señalar aspectos de la evolución histórica del organismo y la inclusión de los comités nacionales, agradeció al Gobierno del Perú por aceptar ser sede de esta Reunión, y a la Dirección de Hidrografía y Navegación, por ser el organismo anfitrión de esta cita.

Por su parte, el presidente del Consejo Directivo del Instituto del Mar del Perú y presidente del Comité Nacional del ENFEN, Contralmirante (r) Germán Vásquez-Solís Talavera, expresó que este organismo contribuye a la prevención y adopción de decisiones en uno de los ecosistemas más grandes y productivos del planeta, que produce entre el 10 y 15% de la producción pesquera mundial, y resaltó a su vez que los eventos de "El Niño", afectan las diferentes pesquerías del Pacífico Sudoriental.

Concluido el acto inaugural, las delegaciones integradas por funcionarios públicos de diferentes organizaciones, y acompañadas por el observador de la República de Venezuela, iniciaron las actividades programadas, que finalizaron el 1 de diciembre, incluyéndose un amplio trabajo de intercambio profesional que permitió, al final de la cita, elaborar las conclusiones finales.

Paralelamente, las delegaciones participaron de la IV Reunión de la Alianza Regional del Sistema Mundial de Observación de los Océanos para el Pacífico Sudeste-CRASP.

Presidente de la República clausuró año académico en la Escuela Naval del Perú



Después de haber culminado satisfactoriamente cinco años de preparación en la Escuela Naval del Perú, el 13 de diciembre, los Cadetes de 4to. Año de la Promoción 2012 se graduaron como Alféreces de Fragata, recibiendo de manos del presidente de la República Ollanta

Humala Tasso, sus respectivas espadas y despachos que los acredita como Oficiales de la Marina de Guerra del Perú.



En la ceremonia de clausura estuvieron presentes el presidente del Poder Judicial del Perú, César San Martín Castro; el Ministro de Defensa, Luis Alberto Otárola Pañaranda; congresistas de la República; embajadores de los países acreditados en el país; el Comandante General de la Fuerza Aérea, General del Aire Pedro Seabra Pinedo; el Director General de la Policía Nacional del Perú, General de Policía Raúl Salazar Salazar; el Presidente del Tribunal Militar Policial, Contralmirante (r) Carlos Meza Angosto; Oficiales Generales y Almirantes, rectores y representantes de universidades públicas y privadas, autoridades de las entidades públicas del Callao, entre otros.

El acto se inició con un minuto de silencio en homenaje a los caídos en acción de armas. Acto seguido, el Comandante General de la Marina, Almirante Jorge de la Puente Ribeyro, se dirigió a los flamantes Alféreces con estas palabras: "La espada que recibirán, representa el símbolo de mando militar, el cual deberá ser ejercido con carácter y temple; y portada con dignidad y honor, siempre respaldados por la justicia y la absoluta dedicación a sus responsabilidades".

Enseguida, el Presidente de la República entregó las espadas y despachos a los cadetes de 4to. Año que se gradúan como Alféreces de Fragata, Promoción 2012.

Finalmente, el Jefe de Estado entregó la "Espada de Honor" al cadete Pedro Rubén Hayden Salazar, quien ocupó el primer puesto de su promoción.

En esta ocasión se graduaron 82 cadetes, los mismos que constituyen un selecto grupo humano, integrado por 70 varones y 12 damas, dentro de los cuales se encuentran incluidos dos cadetes invitados de la República de Panamá y uno del Estado Plurinacional de Bolivia. Todos ellos, luego de cumplir con una exigente currícula, que abarcó su formación académica, física y moral durante sus años en la Escuela, han logrado a través de su desempeño personal, llegar a ser parte de la oficialidad naval.

Asimismo, en esta promoción existe un cadete becado en la Academia Naval de Annapolis, en los Estados Unidos de Norteamérica, y uno en la Academia Naval de Livorno, en Italia.

A su turno, el presidente de la República Ollanta Humala Tasso clausuró el año académico de este centro superior de estudios, instándolos a renovar su juramento, ya que la Marina de Guerra quiere oficiales que la enaltezcan, por lo cual es importante mantener la decencia y siempre hacer lo correcto. Remarcó luego: "Quiero decirles que a nombre del país esperamos mucho de ustedes. Esperamos sacrificio. Acá han

venido a esforzarse por contribuir por el desarrollo de su Patria. Ese es el mandato que hoy tienen para su vida".

"Lo que han estudiado es una profesión exclusiva del Perú. Es una profesión a dedicación exclusiva, y ustedes tienen esa misión, esa tarea, y les hago votos para que esa carrera sea exitosa. Les diría que es una carreta de largo plazo, de largo aliento, en la que es importante no perder el ritmo, la constancia, la admiración", agregó.

SIMA - Chimbote construye ocho Patrulleras de Costa para el resguardo marítimo



En el Centro de Operaciones N° 3 - SIMA CHIMBOTE, se llevó a cabo la ceremonia de puesta de quilla de la primera de ocho patrulleras de costa, de 12 metros de eslora, las mismas que serán asignadas a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas.

La ceremonia la presidió el Comandante General de la Marina, Almirante Jorge de la Puente Ribeyro, quien estuvo acompañado por el Director General de Capitanías y Guardacostas, Vicealmirante Carlos Tejada Mera, y el Director Ejecutivo de los Servicios Industriales de la Marina - SIMA PERÚ S.A., Contralmirante Jasón Saavedra Paredes.

La obra, que se realiza mediante el Convenio de Cooperación Interinstitucional entre el Ministerio de Defensa y los Servicios Industriales de la Marina S.A., permitirá la construcción de las Patrulleras de Costa, las que serán entregadas a las Capitanías Guardacostas Marítimas de Paita, Zorritos, Talara, Pimentel, Chimbote y Mollendo.

Las patrulleras serán construidas íntegramente en el astillero de Chimbote, y el proyecto demandará catorce meses de ardua labor para su construcción y acondicionamiento.

Marina de Guerra condecoró con la "Orden Cruz Peruana al Mérito Naval" a los Agregados de Defensa y Naval de las Embajadas de Bolivia y Argentina acreditados en el Perú

En una significativa ceremonia realizada el 22 de diciembre en el Salón "Grau" de la Comandancia General de la Marina, se ciñó la condecoración "Orden Cruz Peruana al Mérito Naval" en el Grado de Comendador y Oficial, Distintivo Blanco, al Agregado

Naval y de Defensa a la Embajada de Argentina, Capitán de Navío Roberto Augusto Ulloa; al Agregado de Defensa a la Embajada de Bolivia, Capitán de Navío Pablo Anibarro Marañón, y al Agregado Naval Adjunto a la Embajada de Argentina, Capitán de Fragata Fernando Daniel Terrible, acreditados en el Perú.



La ceremonia se inició con la llegada del Comandante General de la Marina, Almirante Jorge de la Puente Ribeyro, acompañado del Jefe del Estado Mayor General de la Marina, Vicealmirante José Cueto Aservi, y el Director General de Capitanías y Guardacostas, Vicealmirante Carlos Tejada Mera.

Enseguida se dio lectura a la Resolución Ministerial 622-2011 DE/MGP, que otorga la condecoración por haber contribuido al estrechamiento de los vínculos de amistad y cooperación con la Marina de Guerra del Perú, refrendada por el ministro de Defensa Luis Otárola Peñaranda.

De inmediato, el Almirante Jorge de la Puente dio lectura a la fórmula de imposición y prosiguió con la respectiva colocación de las condecoraciones. En su discurso, la máxima autoridad naval resaltó la gran labor que han cumplido los agregados navales y los felicitó por haber obtenido los logros y avances que las respectivas Instituciones Armadas han suscrito en su periodo de funciones.

Por su parte, en su condición de oficial más antiguo, el Agregado Naval y de Defensa a la Embajada de Argentina en el Perú, Capitán de Navío Roberto Ulloa, agradeció la distinción y resaltó el respeto y afecto con el que fueron acogidos en este país, y que gracias a ello aprendieron cada uno, junto con sus esposas e hijos, a amar al Perú.



Teniente Segundo
MICHEL LAGUERRE KLEIMANN
Comentarista

cias internacionales noticias internacionales noticias internacion
oticias internacionales noticias internacio
ticias internacionales noticias internacionales noticias intern
oticias internacionales noticias internacionales noticia
ernacionales noticias internacionales noticias internacionale
oticias internacionales noticias interna
ticias internacionales noticias internacionales noticias internacion
ternacionales noticias internacionales noticias internaci
ernacionales noticias internacionales noticias
oticias internacionales noticias internacionales noti
ternacionales noticias internacionales noticias internaci
ticias internacionales noticias internacionale
cionales noticias internacionales noticias internacion
oticias internacionales noticias internacionale
ernacionales noticias internacionales noticias intern
ticias internacionales noticias internacionale
ernacionales noticias internacionales noticias internac

CHILE

La Armada de Chile adquirirá el Buque de Asalto Anfibio francés "Foudre"

El Gobierno de Chile ha finalizado las negociaciones con su par francés para la adquisición del buque de desembarco anfibio, LSD "Foudre". Este navío reemplazaría al buque Clase Newport LST "Valdivia", retirado del servicio activo con la Armada de Chile el 14 de enero de 2011, tras 15 años de servicios.



FUENTE: <http://www.infodefensa.com/?noticia=la-armada-de-chile-adquirira-el-buque-de-asalto-anfibio-frances-foudre>

Según reporta *Jane's*, la Armada Francesa operaba dos buques de la Clase "Foudre", el "Foudre" (L9011), comisionado en 1990, y el "Siroco" (L9012), comisionado en 1998; ambos construidos por DCNS. Este buque es capaz de desembarcar un regimiento de caballería mecanizada, infantería en costas no preparadas; apoyar de manera móvil a la cadena logística, fungir como buque hospital con dos salas de cirugía completamente equipadas y 47 camas, así como asistir en misiones de ayuda humanitaria, en cuyo caso puede acomodar hasta 1.600 personas. La capacidad de permanencia en el mar es de aproximadamente 30 días.

En servicio con la Armada francesa, el "Foudre" contaba con los siguientes equipos: Sistema de gestión de combate SENIT 8, Sistema de soporte de comando OPSMER, Sistema de comunicaciones satelitales *Syracusse*, dos lanzadores gemelos de misiles *Simbad* (para misiles anti-aéreos Mistral), un cañón Bofors de 40 mm a proa y dos cañones GIAT de 20 mm, *Jammer* ARBB 36, *Salamandre* B2, Radar de búsqueda aérea y de superficie Thales DRBV 21 A Mars, Radar de búsqueda de superficie *Thales Defence* Model 2459, dos radares de navegación *Thales Defence* RM-1229

Defensa baraja un nuevo pedido a Navantia de más BAM, por 450 millones



Fuente: <http://www.infodefensa.com/?noticia=defensa-baraja-un-nuevo-pedido-a-navantia-de-mas-bam-por-450-millones&categoria=>

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 tanto para el guiado de bombas, cohetes o misiles, como para la provisión de información de ubicación de la unidad, mediante el uso de binoculares, lentes y telémetros, que son utilizados especialmente por los espoters.

El Ministerio de Defensa está evaluando aprobar un pedido a los astilleros públicos Navantia por cinco Buques de Acción Marítima (BAM), con un valor cercano a los 450 millones de euros, y cuyo anuncio se podría hacer antes de las elecciones autonómicas andaluzas del próximo 25 de marzo.

La premura de este pedido, agrega el periódico, se debe a que los tres astilleros de Cádiz, Puerto Real y San Fernando están en una situación muy delicada, ya que teóricamente la carga de trabajo de estos astilleros finalizaría a mediados de este mes, según fuentes sindicales.

El pasado seis de febrero, Navantia hizo entrega a la Armada española del tercer BAM de la primera fase, y se prevé que el cuarto esté terminado y entregado durante julio.

La Armada presenta sus conceptos sobre la futura Fragata F-110



Fuente:<http://www.infodefensa.com/?noticia=la-armada-presenta-sus-conceptos-sobre-la-futura-fragata-f-110&categoria=>

"La "Fragata 110" debe ser operable con una dotación máxima de 120 personas, preparada para desenvolverse en escenario tanto de baja como de alta intensidad, "una embarcación capaz de actuar en ambos escenarios, de apoyar tanto al BAM como a la F-80", en palabras del Capitán de Navío Gregorio Bueno, de la División de Planes del Estado Mayor de la Armada, que impartió este miércoles la conferencia "F-110. La Fragata del Futuro. Un caso práctico. Desafíos de Diseño y Capacidades", en la Escuela de Ingenieros Navales de Madrid".

En el marco de las Jornadas Técnicas sobre Tecnología Naval Militar organizadas por la Universidad Politécnica de Madrid y la Armada española los días 27, 28 y 29 de febrero, el Capitán de Navío Bueno explicó cómo se están ideando los seis buques destinados a sustituir a las actuales fragatas F-80, de la Clase Santa María.

Entre otros aspectos, el oficial ha comentado que, para hacer realidad la nueva nave, se ha valorado la capacidad UAS (sistemas aéreos no tripulados), el tamaño del espacio multimisión, el establecimiento de un sistema de combate escalable, la interoperabilidad civil-militar y, todo ello, con costes de operación contenido.

Asimismo, se han analizado las posibilidades de establecer distintos equipos de armamento, tanto letales como no letales, estos últimos muy útiles para hacer frente a la amenaza asimétrica a la que el buque podría tener que enfrentarse, en opinión de Bueno.

A su juicio, la fragata deberá permitir que se disponga de "capacidad de configurar el buque en función de las misiones que vaya a desarrollar", porque la Armada del siglo XXI "busca buques más polivalentes".

Uno de los elementos más novedosos que se pretende incorporar a la F-110 es el mástil integrado, una nueva herramienta que se elevará en un espacio de entre tres y cuatro cubiertas, en el que se aglutinarán los radares phased array, el equipo de guerra electrónica (EW), el Data Link y los sistemas de comunicaciones satélitales.

Incluso, se prevé que este mástil lleve incorporadas armas no letales, así como ayudas a la navegación aérea.

Según este calendario, para el año 2022 podrían empezar a ser entregadas las primeras unidades.

Se inaugura exposición temática "Armada Española, una inversión segura"

La Armada ha inaugurado la exposición "Una inversión segura" en el Museo Nacional de Arqueología Subacuática (ARQUA), en Cartagena, y en la que destaca los beneficios de la construcción naval militar, coincidiendo con los recortes a los que se enfrenta el Ministerio de Defensa.



Fuente: <http://www.infodefensa.com/?noticia=la-armada-inaugura-una-exposicion-en-la-que-defiende-que-es-una-inversion-segura&categoria=armada>

Esta iniciativa responde al interés de la Armada de dar a conocer y fomentar la importancia de la dimensión marítima de España, no sólo en el ámbito de la seguridad y defensa, sino también en el campo económico, académico y cultural.

El Almirante Jefe de la Fuerza de Acción Marítima, Vicealmirante Javier Franco Suanzes, inauguró la exposición, acompañado por el tercer teniente de alcalde del Ayuntamiento de Cartagena, el presidente de la autoridad portuaria de Cartagena, y otras autoridades civiles y portuarias, así como delegaciones de Navantia.

La exposición temática, bajo el título "Armada Española, una inversión segura", ofrece una profunda visión de la industria naval española, desde una perspectiva histórica, económica y social.

Permite al visitante, asimismo, realizar un recorrido por la construcción naval, sus antecedentes históricos, la evolución en el diseño de buques, la industria actual, su impacto económico y los principales programas de construcción naval.

INGLATERRA

"Los Ojos de la Flota", regresan a casa después de 15 meses de operaciones en el mar".



Fuente: <http://www.royalnavy.mod.uk/News-and-Events/Latest-News/2012/March/05/120302-Baggers-Home>

Los "Ojos de la Flota", el 854 Escuadrón Aeronaval de la Armada Británica (854 NAS, por sus siglas en inglés), regresó a Conwall luego de más de 15 meses en Helmand. El escuadrón de Sea Kings ayudó a capturar millones de libras en drogas y toneladas de explosivos durante más de 2.500 horas de vuelo sobre el sur de Afganistán.

Este Escuadrón desempeñó un papel clave en los esfuerzos de vigilancia en apoyo a la Fuerza Internacional de Asistencia para la Seguridad (ISAF, por sus siglas en inglés) en Afganistán.

omentarios y publicaciones comentarios y
mentarios y publicaciones comentarios y publicaciones co
ublicaciones comentarios y publicaciones comentarios y pu
omentarios y publicaciones comentarios y publicac
ublicaciones comentarios y publicaciones co
publicaciones comentarios y publicaciones comentarios y publicac
omentarios y publicaciones comentarios y publicac
mentarios y publicaciones comentarios y publicaciones comentari
blicaciones comentarios y publicaciones comentar
blicaciones comentarios y publicaciones comentarios y publicac
omentarios y publicaciones comentarios y
mentarios y publicaciones comentarios y publicaciones comentari
blicaciones comentarios y publicaciones comentar
blicaciones comentarios y publicaciones comentar
blicaciones comentarios y publicaciones comentario
ublicaciones comentarios y publicaciones comentar
publicaciones comentarios y publicaciones comentarios
ublicaciones comentarios y publicaciones comentarios y pu
omentarios y publicaciones comentarios y publicac
blicaciones comentarios y publicaciones co
publicaciones comentarios y publicaciones comentarios y publicac
mentarios y publicaciones comentarios y publicac



Señora
ESPERANZA NAVARRO PANTAC
Comentarista

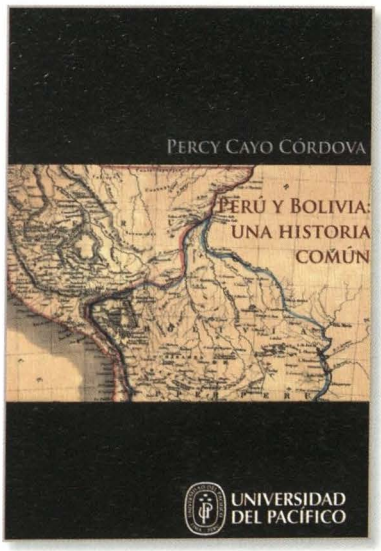
Cayo Córdova, Percy

Perú y Bolivia: una historia común

Tomo XI, v. 4

Lima, Universidad del Pacífico, 2010.

266 pp.



La Universidad del Pacífico publica esta obra póstuma de Percy Cayo, constituida por los artículos que escribió sobre las siempre complejas y a veces espinosas relaciones entre Perú y Bolivia, dos países hermanados por un origen común, que a lo largo de los años republicanos han compartido vicisitudes y tragedias. Los ensayos fueron recopilados por Pedro Guibovich.

Percy Cayo mantuvo siempre un permanente interés en esas relaciones con el vecino hermano. El Alto Perú le llamó la atención de historiador y fue profundizando sus estudios acerca de la marcha paralela de las dos repúblicas, desde su fundación por voluntad de Bolívar y mano ejecutora de Sucre. Estableció contacto con los historiadores bolivianos, la que se mantuvo a lo largo del tiempo y que hicieron de él un caro amigo, puente del país del altiplano; no olvidemos que fue miembro correspondiente de la Academia Nacional de Historia de Bolivia. Empero, esta cercanía amical no fue óbice para juzgar con objetividad y muchas veces con crítica la posición del otro. Como en el caso del Tratado de 1873, origen y pretexto de la guerra entre Chile, Perú y Bolivia. Al respecto, el libro presenta dos trabajos fundamentales: "El tratado peruano-boliviano de 1873", estudio publicado en la *Historia Marítima del Perú*. Tomo IX,

"El autor no deja de mencionar que en vísperas de la firma de la alianza, Chile había procurado arrastrar a Bolivia a hacer alianza común para arrebatar a Perú sus territorios del sur".

vol. 1. *La República de 1870 a 1876* (1993); y el artículo "Algunas reflexiones acerca del tratado peruano-boliviano de 1873". Chile, para justificar la declaratoria de guerra al Perú, en represalia por la alianza defensiva que consideraba ofensiva al tercer país vecino, acusaba a Perú de haber buscado y propiciado el tratado; dice Cayo que a pesar del abundamiento de pruebas del origen de la alianza, los historiadores chilenos presentan a Bolivia como víctima de las malas artes de los gobernantes peruanos, cuando era evidente el avance chileno a lo largo del litoral boliviano, lo que debió despertar la inquietud de algunos lúcidos políticos bolivianos. Esa era la razón poderosa por la que Bolivia solicitaba el tratado. Aunque también expresa que la voluntad en Lima estaba a favor de la alianza, cita a Modesto Basadre, diputado por Tacna, quien refiere que en el encarnizado debate para aprobar el tratado, solo unos cuantos se opusieron, aunque de nada valieron sus argumentos, pues el presidente quería la alianza (Pardo). Por todos los votos, menos nueve, se aprobó el funesto tratado.

El autor no deja de mencionar que en vísperas de la firma de la alianza, Chile había procurado arrastrar a Bolivia a hacer alianza común para arrebatar a Perú sus territorios del sur. El litoral desde Moquegua hasta Camarones pasaría a poder de Bolivia, quien cedería a Chile los territorios situados al sur de la quebrada de Camarones. Cayo le hace justicia a Bolivia reconociendo que procedió con lealtad al no aceptar la desdichada oferta.

La parte primera de la obra examina los orígenes de la República de Bolivia, que a los ojos contemporáneos aparece como un cercenamiento de nuestro territorio del Alto Perú que le achacamos al Libertador; sin embargo, nos recuerda que desde al creación del Virreinato del Río de la Plata, durante la administración de Manuel de Guirior, virrey del Perú, ya se había separado el territorio de la jurisdicción de la Audiencia de Charcas. Por otra parte, los altoperuanos abrigaban un legítimo deseo de autonomía. Sucre convocó la Asamblea Constituyente de Chuquisaca, que se reunió en julio de 1825. Las tres posibilidades a discutirse eran: la unión con la República Argentina, la unión al Bajo Perú y la erección en Estado soberano. La votación fue casi unánime a favor de constituirse en un Estado independiente. Bolivia nació desde las raíces del Perú, pero

como reconoce Cayo, los ancestrales vínculos desaparecieron; era una realidad vital, fruto de siglos de convivencia, en la que los sucesos posteriores contribuyeron a encrespar las pasiones. Un tema recurrente desde los lejanos días del nacimiento de la nueva República sería el anhelo boliviano por el puerto —entonces peruano— de Arica; Cobija no llenaba sus aspiraciones. No lo menciona Cayo, pero Bolívar desoyó el discreto reclamo de los altoperuanos. Aún ahora Bolivia pide infructuosamente su salida al mar por Arica.

En la tercera parte de la obra, el autor se refiere a los nexos entre ambos pueblos, como son los héroes comunes: Andrés de Santa Cruz, Eduardo Avaroa (el héroe de Calama, 1879) y Miguel Grau.

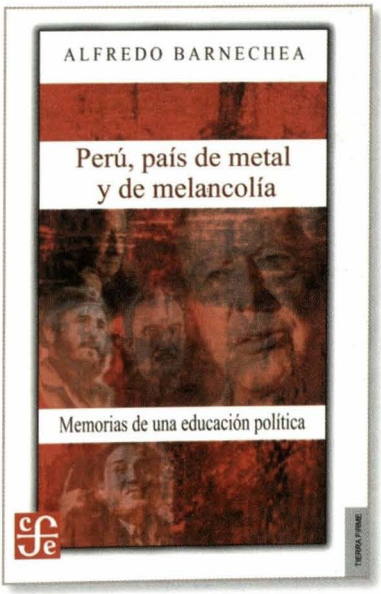
La cuarta parte ofrece la sustanciosa bibliografía que manejó Percy Cayo, excelente referencia para el estudioso que desee adentrarse en los recovecos de esta relación de dos pueblos llamados a mantenerse ligados en sus destinos.

Barnechea, Alfredo

Perú, país de metal y de melancolía: memorias de una educación política

Lima, Fondo de Cultura Económica, 2011.

319 pp., fotos



Alfredo Barnechea, político, escritor, periodista, entrevistador y sagaz analista político, sorprende con este libro que desde su apertura, con los versos epónimos de García Lorca, se desliza con fina y sutil pluma a lo largo del último medio siglo, no ya solo del Perú sino de Latinoamérica. Un testimonio de primera mano con un testigo de excepción, nos lleva al secreto mundo de los personajes que titilaron en nuestro universo, nos encandilaron o apasionaron —para bien o para mal— y aparecen ahora como por arte de magia, como si asistiéramos a un programa extraordinario de entrevistas en el que vemos de cerca y oímos de primera mano a las figuras legendarias del poder —poder intelectual, poder carismático y, claro, poder político—.

"Dicen que lo más sabroso se guarda para más tarde; sin embargo, apenas en las primeras treinta páginas nos depara un bocato di cardenale: su ´Tres días con Fidel´, a solas, en conversación privada y con ribetes de intimidad, Barnechea le espeta a quemarropa la pregunta que todos se hacen, refiriéndose al mítico Camilo Cienfuegos".

No se trata de una autobiografía; el título ya lo dice: son memorias, que el autor estructura para configurar el derrotero de su formación política. El autor quiso que el eje de la obra fuera Mario Vargas Llosa —a quien conoce desde el año 1971—, el escritor emblemático peruano, cuya obra interpreta reiterativamente al Perú país, como dice Barnechea, aun cuando trata de temas ajenos, como La guerra del fin del mundo o La fiesta del chivo. Sin embargo, la obra trasciende al personaje, y el recorrido por todos los hitos de nuestro imaginario con los personajes señeros, a estas alturas legendarios. Es un retrato de ese que fue nuestro mundo, cuyo meollo ubicamos en los sesenta-setenta, los hippies, los Beatles, los desplantes de Jean Paul Sartre, Fidel, Nikita, Belaúnde, Hugo Blanco, los universitarios limeños frente a Nixon, Elena Távara.

Dicen que lo más sabroso se guarda para más tarde; sin embargo, apenas en las primeras treinta páginas nos depara un bocato di cardenale: su "Tres días con Fidel", a solas, en conversación privada y con ribetes de intimidad, Barnechea le espeta a quemarropa la pregunta que todos se hacen, refiriéndose al mítico Camilo Cienfuegos: "Dicen que lo mataste". Dice que Fidel en su círculo más íntimo era un sultán, y concluye: "La naturaleza profunda del régimen castrista ha sido, en efecto, la de un sultanato".

Le dedica un capítulo íntegro a Haya de la Torre. El retrato que de él hace es extraordinario, con agudas observaciones que iluminan la personalidad y trayectoria de Haya: "Era un emperador pagano, misterioso y complejo, cuya vida no tenía un centro compacto, un eje diamantino, sino que se eludía en múltiples facetas diversas, y en esa ausencia de centro quizá debamos encontrar una de las razones de que jamás capturara el poder del todo". Indiscutiblemente, Barnechea interpreta al personaje desde el cristal de un hombre para quien el fundador aprista es parte de la historia, de una historia de la cual él

ya conoce el final y el peso real de la influencia del líder sobre un país y varias generaciones de hombre. Ese hombre era historia.

El capítulo referido a la campaña presidencial de Mario Vargas Llosa es una nueva versión, otra faceta para contrastar con El pez en el agua, no necesariamente diferente, pero sí la historia vista desde otros ángulos inteligentes y perspicaces, que nos lleva a preguntarnos otra vez por qué no quisimos a Vargas Llosa de presidente.

Pérez de Cuellar es el otro personaje que gravita tácitamente. No lo dice el autor, pero se adivina que es el maestro. Aparece aquí y allá como una pincelada, con ternura, con respeto, finalmente, mostrándonos una arista desconocida del personaje que enriquece nuestra percepción personal. Lo encontramos, por fin, en el último capítulo, cuando cuenta los entretelones de su gestión en la ONU y las confidencias de la campaña presidencial. Naturalmente desemboca en la gran pregunta: ¿por qué se dio el fenómeno Fujimori?

A través de las memorias de Barnechea transcurre medio siglo de vida del Perú, en comparsa con el universo latinoamericano, a su vez engastado en un mundo que en ese periodo sobrellevó los cambios más radicales e inusitados que el hombre pudo concebir al entrar al siglo XIX. Una obra lúcida, amena, entrañable.

Recordando a personajes inolvidables



Capitán de Navío (R)
JORGE PORTELLA ROCA



A lo largo de mi vida he valorado la experiencia que me ha dejado el ser Oficial y pertenecer a esta maravillosa Institución, la Marina de Guerra del Perú. Son años gloriosos, en los que he conocido oficiales profesionales, marinos ejemplares y buenos amigos. Las vivencias son muchas, pero sólo quisiera compartir con ustedes las más especiales; bien dicen que el recordar trae a la mente vivencias únicas e inolvidables, como los personajes que citaré en el presente artículo.

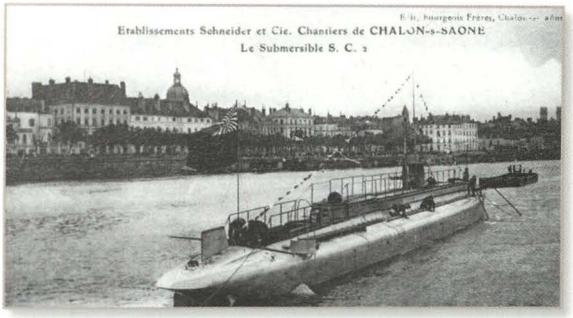
Como viejo submarinista, empezaré rindiendo un justo homenaje a quien es considerado el pionero en el uso del arma submarina: Federico Blume, quien nació en 1831 en la isla de Santo Tomás. Sus estudios los realizó en la Escuela Industrial de Berlín y en el Politécnico de Hannover, donde se graduó de Ingeniero Hidráulico y de Ferrocarriles.

Blume llego al Perú y participó en la construcción de los ferrocarriles de Arica a Tacna, Arequipa a Mollendo, Ancón a Chancay, de Paita a Piura; además construyó los puentes de Chillón y Pacasmayo.

En 1866, Federico Blume, conocedor de la falta de recursos de la Armada Peruana, y ante la amenaza española, que se encontraba posicionada en las islas de Chincha, hizo entrega al entonces presidente de la República, General Pezet, de un informe detallado de un submarino de su invención. Lamentablemente, por cuestiones ajenas a la presidencia, el proyecto no se llegó a concretar.

El 12 de octubre de 1879, una vez terminados de afinar detalles de su diseño, lo lanza al mar, efectuando una inmersión dos días después. Esta embarcación estaba operado por cuatro pares de hélices. Se realizaron las pruebas necesarias, y una vez que el presidente Nicolás de Piérola verificó su funcionamiento, dispuso que se asignara presupuesto para la construcción de una nave de

mayores dimensiones y con un torpedo de ataque.



Transcurrieron muchos sinsabores en la estancia de Blume en el Perú, pero eso no hizo que dejara de ofrecer su ingenio. Por ello es considerado el pionero de los sumergibles en el Perú; sin duda, Blume fue un personaje singular que, no siendo peruano, tuvo un decidido apego por nuestro país, en el que dejó plasmadas sus obras, su capacidad y todo el conocimiento y experiencia adquirida en el tiempo.

Si bien empecé este artículo citando la importante labor y gestión del inventor Federico Blume durante su permanencia en el Perú, es momento de rendir un justo y merecido homenaje a la Fuerza de Submarinos, que ha cumplido cien años de creación.

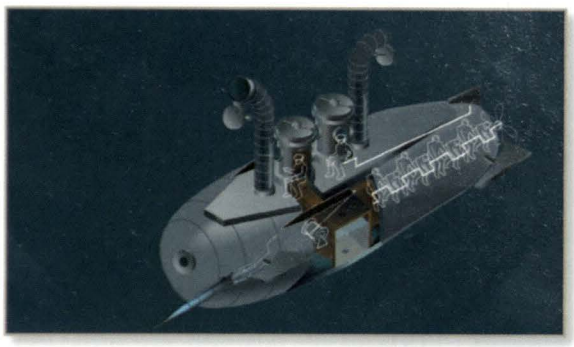
Existe una larga travesía submarinista, que ha estado marcada por limitaciones y dificultades; aspectos que no han detenido las expectativas de nuestro personal naval, que ha ido adquiriendo conocimientos de las largas navegaciones, la convivencia en inmersión, pero sobre todo, del alto sentido corporativo de los oficiales y tripulantes calificados en ese servicio.

Los primeros sumergibles de nuestra Armada fueron el "Ferré" y el "Palacios". Luego de diez años de actividad fueron retirados del servicio en 1921. Tres años después, el gobierno del presidente Augusto B. Leguía autorizó la construcción de los primeros submarinos "R"; paralelamente se inicia en el Callao la construcción de la Base de Submarinos. Durante un tiempo de 30 años, estos submarinos prestaron un invaluable servicio a los intereses del Perú.

La historia de nuestra Fuerza de Submarinos está escrita también por los submarinos tipo "Guppy", adquiridos en el Perú en el año 1974 e incorporados a la Marina un año después, con los nombres de "Pacocha" y "La Pedrera".

Para efectos de renovar los submarinos "R" se recurrió a la Electric Boat Co., que con diseños aprobados por los submarinistas peruanos, se suscribió un contrato por los dos primeros submarinos, que fueron denominados "Lobo" y "Tiburón".

Una comisión a cargo del Capitán de Fragata Federico Salmón de la Jara, fue designada para controlar la construcción de los dos submarinos contratados.



Los miembros de la comisión de inspección fueron los Capitanes de Fragata, Enrique León de la Fuente y Fernando Elías Aparicio.

El "Tiburón" fue lanzado al agua el 27 de octubre del año 1953, en una ceremonia presidida por el Almirante Roque A. Saldías, Ministro de Marina. El "Lobo" fue lanzado al año siguiente, en presencia de diversas autoridades navales norteamericanas y del astillero.

El espíritu submarinista está presente en cada oficial y tripulante que ha tenido el honor de pertenecer a esta fuerza llena de coraje, cooperación y valor. Una vez submarinista, ¡Siempre submarinista!

Esta es la oportunidad, para también rendir homenaje al señor Almirante Federico Salmón de la Jara, quien ingresa a la Marina de Guerra del Perú a los 16 años de edad. Su primer contacto con la Flotilla de Submarinos la tiene cuando aún era cadete de cuarto año, cuando fue comisionado a viajar a bordo del Submarino "R-3", con destino a Valparaíso. Esta comisión era parte de una fuerza de tarea, conformada por personal que pertenecía a la Escuadra peruana del BAP "Almirante Grau", el BAP "Bolognesi" y los cuatro submarinos "R"; cuya misión estuvo orientada a realizar operaciones combinadas.

Es aquí cuando nace el sentimiento y pasión submarinista en el Almirante Federico Salmón de la Jara. Destinado al BAP "Marañón" en 1935, como jefe de navegación del "R-3". Son 11 años los que el Almirante Federico Salmón de la Jara se sumerge en los submarinos tipo "R", donde adquiere pericia y una entrañable relación con estas unidades.

Su desempeño como oficial de la Marina de Guerra del Perú fue brillante y ejemplar; y así lo recordaré siempre, como el hombre justo, generoso y profundamente responsable de su tripulación.

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



EDITORIAL

5 CONTRALMIRANTE ERNESTO LERMO RENGIFO / DIRECTOR

ESPECIAL

7 REFLEXIONES Y PROPUESTAS PARA LA GESTIÓN EDUCATIVA Y ACADÉMICA INSTITUCIONAL
CAPITÁN DE FRAGATA JUAN CARLOS LLOSA PAZOS

INFORMATIVO

33 CULTURA ORGANIZACIONAL. COLUMNA VERTEBRAL DE TODA INSTITUCIÓN.
CAPITÁN DE NAVÍO FERNANDO VALERIANO-FERRER GONZÁLEZ

39 GOBERNANZA MARÍTIMA E INTERESES NACIONALES: POLÍTICAS PÚBLICAS COMPARADAS, RUMBO A UNA EFICAZ POLÍTICAMARÍTIMA DE ESTADO.
CONTRALMIRANTE (R) JEAN JESU DOIG CAMINO

47 MECANISMOS DE VARADA Y DESVARADA DE EMBARCACIONES UBICADAS EN EL LITORAL PERUANO PARA CARENA Y MANTENIMIENTO.
CAPITÁN DE FRAGATA JORGE CALIZAYA PORTAL

55 EL NUEVO CÓDIGO PROCESAL PENAL PERUANO Y EL DEBIDO PROCESO EN LAS OPERACIONES DE SEGURIDAD MARÍTIMA.
CAPITÁN DE CORBETA EDUARDO ZAMORA CHUNG

PANORAMA

75 ACCIONES SUBMARINAS EN EL PASO DE LAS ISLAS PALAWAN. PRIMERAS ACCIONES EN LA BATALLA DEL GOLFO DE LEYTE.
TENIENTE PRIMERO MIGUEL ÁNGEL FLORES CANCINO

HISTORIA

85 CONTRALMIRANTE FEDERICO SALMÓN DE LA JARA EN EL CENTENARIO DE SU NACIMIENTO
ESPERANZA NAVARRO PANTAC

117 ORGULLOSOS DE NUESTRO PASADO 154 AÑOS MANTENIENDO VIVA LA HISTORIA MILITAR DE NUESTRO PAÍS.
CONTRALMIRANTE JORGE LLONTOP SÁNCHEZ-CARRIÓN

NACIONAL

121 NOTICIAS NACIONALES
LIC. TATIANA FIGUEROA LÓPEZ

INTERNACIONAL

135 NOTICIAS INTERNACIONALES
TENIENTE SEGUNDO MICHEL LAGUERRE KLEIMANN

COMENTARIOS Y PUBLICACIONES

141 PUBLICACIONES
SRA. ESPERANZA NAVARRO PANTAC
COMENTARIOS

146 RECORDANDO A PERSONAJES INOLVIDABLES
CAPITÁN DE NAVÍO (R) JORGE PORTELLA ROCA