Sueño hecho realidad, nuestro Buque Escuela a Vela: Narración documentada del largo proceso

Capitán de Navío (r) Luis López de Vinatea
Oficial de la Marina de Guerra retirado. Profesional con amplia experiencia en el sector marítimo, portuario y pesquero en organizaciones de la Marina de Guerra, Marina Mercante, astilleros nacionales, flotas de pesca y unidades de Transporte Marítimo.
Es magíster en Administración Marítima, Portuaria y Pesquera egresado de la Escuela Nacional de Marina Mercante, Almirante Miguel Grau, con estudios de posgrado en el Instituto de Altos Estudios para la Defensa en Roma (Italia). Cuenta con un Diplomado en Gestión Didáctica para Educación a Distancia en la Universidad Católica del Perú y la Universidad de la Rioja (España), y es Licenciado en Ciencias Marítimas Navales de la Escuela Naval del Perú.



RESUMEN

El Buque Escuela a Vela *Unión* es un velero de tipo bricbarca de cuatro mástiles en servicio para la Escuela Naval del Perú. La historia de su construcción es muy larga y se remonta a 1976, cuando el agregado naval del Perú en España, el Capitán de Navío Emilio Barrón Domínguez, solicitó una oferta para el suministro de un buque tipo Gloria. La adquisición fue postergada muchas veces, sobre todo por problemas con el crédito externo peruano. Una extensa carta del ingeniero naval Juan José Alonso Verástegui detalla el largo proceso de compra y construcción del *Unión*.

PALABRAS CLAVE

Buque escuela a vela, Escuela Nacional de Marina Mercante del Perú, SIMA, Juan José Alonso Verástegui.

ABSTRACT

The Tall Ship *Unión* is a brig of four masts in service for the Peruvian Naval Academy. The history of its construction is very long and ib t dates back from 1976, when the Peruvian naval attaché in Spain, Captain Emilio Barrón Domínguez, asked for an offer for the supply of a ship type Gloria. The acquisition was put off many times, above all for problems with the Peruvian external credit. An extensive letter of the naval engineer Juan José Alonso Verástegui give details of the long purchasing and building process of *Unión*.

KEYWORDS:

Tall Ship, Peruvian Merchant Navy, SIMA, Juan José Alonso Verástegui.

"La civilización debe a la Marina gran parte de su notable desarrollo; donde quiera que arribe un buque lleva germen de progreso, las ciencias, las artes, el comercio, la industria, han sido esparcidas por el mundo por medio de la navegación, y por ella las naciones más separadas han estrechado sus relaciones y tienden al engrandecimiento".

Capitán de Navío don Miguel Grau Seminario, Comandante General de la Marina, noviembre de 1877

• Artículo recibido el 23 de agosto de 2016, aprobado para su publicación el 25 de agosto de 2016

Corría el año 2007 y el que escribe se desempeñaba como Director de la Escuela Nacional de Marina Mercante Almirante Miguel Grau, ya en el segundo año de gestión, la cual se extendió incluso por un tercero. Fue una brillante oportunidad para "descubrir" un mundo sumamente interesante relacionado con la actividad de nuestros compañeros marinos mercantes, con los cuales, como marinos de guerra, compartimos el mismo medio, el mar y el mismo arte, navegar.

Esta oportunidad me permitió, asimismo, conocer de cerca la problemática y evolución de la marina mercante internacional en cuanto a su desarrollo técnico, normativo y, sobre todo, a lo relacionado con los recursos humanos embarcados. Comprendí así los motivos por los que existe el déficit creciente de oficiales y tripulantes, situación que motivó a las empresas navieras extranjeras, especialmente españolas, a tener interés en propiciar un acercamiento con la valiosa oferta de oficiales egresados de la Escuela de Marina Mercante de Perú. Durante su periodo como cadetes, los oficiales reciben una formación académica de primer orden, siguiendo escrupulosamente las normas basadas en los perfiles de competencias dictadas por la Organización Marítima Internacional (OMI), con especial interés en la formación en valores y disciplina impartidas por oficiales de la Marina de Guerra en las especialidades de cubierta y máquinas. Este aspecto reviste un interés particular y muy importante, dadas las condiciones actuales de la vida humana en el mar.

Es precisamente por este acercamiento que viajé a España ese año a visitar las principales navieras españolas con las que se establecieron convenios de prácticas preprofesionales y embarque de oficiales en sus naves. La finalidad de esta práctica fue fortalecer los lazos profesionales y conocer de cerca las oportunidades laborales para oficiales peruanos, muchos de los cuales, luego de años de embarque en estas empresas, ocuparon puestos administrativos en actividades de apoyo desde tierra, lo que consolidaba la presencia peruana.

Debido mi periplo, llegué a Bilbao, donde visité las empresas Ibaizábal e Ibernor, esta última una de las principales de *crew manning* en España, así como una importante embarcadora de oficiales y cadetes peruanos de la Escuela Nacional de Marina Mercante (ENAMM). Durante esta visita conté con la compañía de su director gerente, el señor José María Jiménez, quien desde esos años y hasta la actualidad goza de la amistad y aprecio de muchos oficiales de la Marina de Guerra y la Marina Mercante peruana. Dentro de la agenda programada llegamos a las escuelas náuticas del norte de España y asistimos a la ceremonia



Rueda de cabillas del BAP *Unión*.

de relevo de mando de la Comandancia de Marina en Bilbao, a bordo de una fragata misilera, donde conocí al señor Juan José Alonso Verástegui, autoridad invitada a la importante ceremonia. Conversamos sobre los intentos del Perú por contar con un buque escuela a vela y sobre los proyectos de barcos a vela en los que él había tenido participación directa. Uno de ellos era el proyecto del velero peruano.

En algún momento de la conversación, me comentó que estaban construyendo un velero pequeño para la Escuela Superior de Marina Civil de Bilbao, en reemplazo del velero de dos mástiles llamado *Saltillo*. Me permití hacerle una consulta un poco ingenua aunque pertinente, dado que estábamos embarcados en una fragata moderna con tecnología de punta: "¿Por qué insistía tanto en la formación en barcos a vela?". Me contestó, con esa seguridad que tiene un hombre de mar experimentado: "Porque es la mejor manera de aprender a trabajar en equipo en el mar". Indudablemente quedé muy satisfecho con esta respuesta y también pensativo..., hasta hoy.

La cita que precede esta nota pertenece al Gran Almirante Grau, quien antes de cumplir los 18 años se había embarcado en naves mercantes y navegado por casi 10 años por todo el mundo. Esta oportunidad le permitió tener un amplio dominio del tema por haberlo vivido como tripulante, y poner de manifiesto la contribución de la Marina al desarrollo de las civilizaciones. Confío plenamente en que nuestro Buque Escuela a Vela *Unión* seguirá ese mismo derrotero y fortalecerá nuestra conciencia marítima, al permitir que las generaciones futuras vean al mar no como un límite o una frontera, sino como parte de nuestro territorio y un medio para propiciar el desarrollo de nuestra nación y nuestro comercio internacional.

A continuación, transcribo la carta que al día siguiente el señor Alonso tuvo la gentileza de hacerme llegar en atención a mi solicitud de contar con la historia contada por él mismo.

Bilbao, agosto de 2007

Mi querido amigo,

Mucho me alegra la afortunada ocasión de conocerle, que tuve con motivo de nuestra coincidencia en la recepción del relevo de mando de la Comandancia de Marina de Bilbao, y la oportunidad que ello me supuso de saber que la Marina de Guerra de su país mantiene su interés por la adquisición de un buque escuela y pretende actualmente retomar el tema. Como tuve el gusto de comentarle, este asunto ha tenido una presencia muy importante en mi vida profesional, como a continuación le detallo.

Siendo yo entonces Director General de los Astilleros Celaya, el 24 de enero de 1976 recibí la primera petición de oferta a través del Agregado Naval del Perú en España, el Capitán de Navío Emilio Barrón Domínguez, para el suministro de un buque tipo Gloria, que le fue enviado seis días después. Esta oferta motivó que el jefe del Estado Mayor General, en promemoria del 19 de julio de 1976, comunicase a nuestro embajador que estaba vivamente interesado en la adquisición del buque, pero que le solicitaba que transmitiese su petición de

mejorar las condiciones de pago ofertadas. En entrevista mantenida el 26 de agosto de 1976 con personal de la Oficina Comercial de la embajada, insistió en esta petición.

Como consecuencia de lo que antecede, el 18 de noviembre de 1976 enviamos una oferta actualizada mejorada en su financiación y en el estándar y diseño del buque, a base de los cuales estábamos construyendo el BE *Guayas* para la Armada de Ecuador.

En febrero de 1977 mantuvimos en Lima diversas entrevistas con el Jefe del Estado Mayor, Almirante Villa Pazos, y con el ministro de Marina, Almirante Parodi, que nos informaron de las dificultades que tenían para la importación del buque. En un nuevo intento, el 1 de marzo de 1977, enviamos una nueva y mejorada oferta. Manteniendo el precio y el tipo de buque, se aumentaba su eslora para ajustarla mejor a las necesidades de la Marina, y se ofrecía una financiación que cubría cumplidamente las necesidades peruanas para adquisiciones en el exterior. Pero el asunto quedó paralizado.

En junio de 1980 tuvimos noticias de que la Marina volvía a estar interesada en el asunto, por lo que cursamos invitación al ministro de Marina para que una misión técnica asistiese a las pruebas que entonces realizábamos con nuestro nuevo proyecto, el *Simón Bolívar*, para la Armada venezolana. Al frente vino el Jefe del Servicio Industrial de la Marina de Callao, el Capitán de Navío Oscar Jahnsen Raygada. Su informe fue absolutamente favorable. Con ocasión de esta visita y de las conversaciones técnicas que tuvimos, se facilitó la oferta de un nuevo proyecto de un buque de mayor tamaño, con capacidad para 275 tripulantes. A pesar del interés de la Armada y de la buena disposición del Presidente Belaunde Terry, la condición de una financiación total se interpuso nuevamente.

En abril de 1981 una muy importante misión comercial española visitó Lima, y viajé con ella. Tuve un cierto protagonismo pues acaparé la atención del presidente peruano en la recepción que concedió a la misión, por el obsequio que le hicimos de una maqueta del buque escuela que tratábamos de construirles. La maqueta no tenía el nombre del barco, pero sí la bandera peruana. Todo ello fue noticia destacada de TV, radio y prensa. Nuestras entrevistas con el Comandante General de la Marina, Almirante Egúsquiza, principal promotor del asunto entonces, sirvieron para reavivar el tema con una nueva oferta fechada el 24 de abril de 1981, pero no para resolverlo como se esperaba.

Con el proyecto que habíamos ofertado entonces, construimos para la Armada mexicana el BE *Cuauhtémoc*, entregado el 29 de julio de 1982, con un estándar excepcional. Nos acaba de visitar para celebrar su cumpleaños 25. Da gusto ver lo bonito y bien que lo hicimos y lo cuidadosamente que lo mantienen. No para de hacer cruceros, con gran éxito por su belleza y buen andar, y está a punto de alcanzar las 500.000 millas recorridas.

El tema del Perú lo manteníamos latente a través de la Agregaduría Naval en Madrid, que nos seguía informando de las posibilidades. Por indicación de ellos contactamos con el Almirante Nicolini, entonces Director General de Material, de visita en Londres, intentando negociar el contrato en 1983. Y, enterados de un nuevo interés de la Marina, el 14 de mayo de 1984 enviamos una nueva oferta para la construcción de un buque similar al *Cuauhtémoc*, correspondiendo a la petición del Contralmirante Parodi, Director de Proyectos Navales, en la que prometíamos gestionar con la banca oficial y administración españolas un crédito blando que cubriese la totalidad del precio. Así lo hicimos. Pero las habituales dificultades del Perú con su deuda externa abortaron el buen fin de nuestras gestiones.

Las negociaciones se reanudaron en 1988 por iniciativa del Perú. En ellas se nos planteó por el Vicealmirante Luis Montes, Director General de Material, la alternativa de construir el barco en los Astilleros SIMA con nuestro proyecto y asistencia técnica, y así se ofertó el 6 de abril de 1988. Se llegó a un acuerdo previo con financiación total para el suministro español. Pero el día en que nuestro Consejo de Ministros iba a aprobar el crédito FAD, que complementaba el total, el Perú suspendió el pago de su deuda externa.

Después nuestros astilleros Celaya fueron clausurados, víctimas en Bilbao de la reconversión de la construcción naval impuesta por Europa. Sin embargo, el grupo técnico de Celaya, más relacionado con la vela, animados por la demanda existente, nos hemos mantenidos unidos desde entonces. Así pudimos seguir conservando nuestra posibilidad de este suministro apoyándonos en otros astilleros españoles. Lo hicimos con Astilleros de Mallorca, con Bazán, con Astilleros Luzuriaga, conjugando las posibilidades técnicas de estos con las necesidades peruanas. El único resultado positivo de estas actuaciones fue mantener el asunto vivo.

Nuevos contactos se produjeron en 1998 con la Marina, en concreto con los Vicealmirantes Giampetri y Zúñiga, que dieron lugar a una consulta de SIMA en



Buque Escuela a Vela BAP *Unión*.

relación con nuestra posible colaboración para la construcción del barco allí, y a nuestra oferta, bajo el membrete de nuestra oficina de ingeniería CYPSA, fechada el 13 de julio de 2001.

En octubre de 2001 la Comisión Multisectorial constituida por la Marina estableció las especificaciones técnicas básicas para un buque escuela a vela de investigación científica. El buque, con acomodación para 271 personas, incluidos oficiales, tripulación, cadetes, estudiantes y científicos, contaría con laboratorios de investigación oceánica química, física, biológica y geológica, ya que debería servir también de buque escuela para estudiantes universitarios que realicen prácticas en la mar, y para expediciones científicas y de control de medio ambiente.

Su dimensionamiento contemplaba una eslora total (incluido bauprés) de unos 115 metros, una manga de 15 metros y un aparejo de bergantín goleta de cuatro palos. Estas especificaciones dejaban sin valor nuestra oferta antes mencionada, que se basaba en un barco de 98,5 metros de eslora total y 13 metros de manga con aparejo de bricbarca de tres palos. Cuando conocimos las nuevas especificaciones y recibimos las informaciones que fuimos solicitando

sobre el astillero peruano, estudiamos nuestra posible oferta y en junio de 2002 viajamos a Lima para negociar con SIMA y ver sobre el terreno las posibilidades de nuestra colaboración.

Recibidos el lunes 10 de junio a primera hora por el Almirante Fernández Lino, dedicamos tres días a analizar las posibilidades de las instalaciones y a conocer al personal principal en todos sus estamentos, de directivo a maestranza. Quedamos muy bien impresionados de todo ello. Fuimos en todo momento atendidos por el jefe del proyecto y director técnico el Capitán de Corbeta, Ramón Velasco, del que guardo un inmejorable recuerdo. Además de las frecuentes reuniones que esa semana mantuvimos con el Almirante, nos reunimos también con el Comité Técnico de la Dirección de Material de la Marina, para ponderar con ellos nuestros puntos de vista.

Aprovechamos nuestra visita a Lima para responder a un asunto que preocupaba al astillero, la posible construcción de un buque oceanográfico, ya que nuestro grupo tenía una muy reciente experiencia en el proyecto y la construcción de un buque de este tipo para España.

Optimistas por nuestra visita, quedamos a la espera de que el Gobierno peruano incluyera el proyecto en sus presupuestos y se nos invitara a licitar, y nos animamos a diseñar el plano de formas y la disposición general del buque. Está en dos versiones, una con aparejo de bergantín goleta, similar al del *Juan Sebastián de Elcano*, y otra con aparejo de bricbarca de cuatro palos, similar al del *Kruzenshtern*.

Nuestras fundadas esperanzas fracasaron nuevamente, pues la Marina dio prioridad a la compra de cuatro fragatas Lupo de la Marina italiana, quizás por el temor, absolutamente infundado, de encarar a SIMA con el proyecto. El asunto del velero quedó "engavetado" una vez más. Creo que además el Gobierno carecía de los fondos necesarios, que quizás esperaba recibir como ayuda de alguna entidad financiera externa.

Perdón por este pesado rollo histórico, que para mí está lleno de rejuvenecedores y agridulces recuerdos.

Confío en que ahora podría ser la vencida. Si sigue manteniéndose el barco con su alternativa de uso universitario y oceanográfico, serían más amplias sus posibilidades de financiación externa. Por nuestra parte, estaríamos

abiertos tanto a gestionar su construcción en España como a dar nuestra asistencia técnica a SIMA. Este astillero es mucho mejor en sus instalaciones y posibilidades que nuestros astilleros Celaya, que construyeron tantos buques escuela. La competencia de su personal, que pude verificar hace cinco años, quedaría perfectamente complementada por nuestra gente, que a Callao desplazaríamos.

Complemento este largo *e-mail* con la información que adjunto de los planos de formas y disposición general (dos versiones) del buque escuela velero oceanográfico.

Quedo pendiente de sus favorables noticias

Un fuerte abrazo de

Juan José Alonso Verástegui



