BAP *UNIÓN* (BEV-161) ¡Buque Escuela a Vela de todos los peruanos y orgullo del Perú!

Capitán de Navío Gianfranco Polar Figari
Licenciado en Ciencias Marítimas Navales por la Escuela Naval del Perú, oficial calificado en Guerra de Superficie, Electrónica y Comunicaciones, se ha desempeñado en diversos puestos del área operativa a bordo de unidades de la Fuerza de Superficie, ejerciendo el comando del BAP *Santillana*. Con experiencia en formación marinera y navegación a vela desde su ingreso a la Escuela Naval fue designado para participar en el comité de trabajo de diseño y elaboración del perfil operacional del Buque Escuela a Vela siendo porsteriormente designado como comandante del mismo, cargo que a la fecha desempeña.



RESUMEN

Se ha alcanzado un gran objetivo, materializar el deseo histórico de contar con un buque escuela a vela para la Marina de Guerra del Perú, hecho que a todos los peruanos y en especial a todos los marinos, nos llena de orgullo, no sólo por el anhelo cumplido sino por la significancia para el país del reto de progreso y desarrollo que significa flamear el pabellón nacional en aguas y puertos del mundo entero.

PALABRAS CLAVE

Buque Escuela a Vela *Unión*, Servicio Industrial de la Marina, anhelo histórico nacional, orgullo.

ABSTRACT

There has been a major objective, realize the desire of historic count with a sail training ship for the Navy of Peru - a fact which all Peruvians and in particular to all seafarers, fills us with pride, not only by the longing fulfilled but by the significance for the country of the challenge of progress and development that means waving the national flag in the waters and ports of the world.

KEYWORD:

Tall ship *Union*, Industrial Service of the Marina, National Historical longing, pride.

Este articulo tiene como finalidad plasmar las experiencias de la comisión de inspección para la construcción del buque escuela a vela y posteriormente de la primera dotación del BAP UNIÓN, desde el inicio del proyecto de inversión pública hasta la ceremonia de comisionamiento.

• Artículo recibido el 25 de agosto de 2016, aprobado para su publicación el 30 de agosto de 2016

Los inicios, el proyecto de inversión pública (2010)

Parece que fue ayer cuando en julio del 2009 en la Dirección General de Educación, se inició la reestructuración del proyecto de inversión publica relacionada al buque escuela a vela, dado que la finalidad del proyecto anterior estaba relacionado a capacidades orientadas a la investigación científica y a la educación, determinándose en ese momento que solo debería incidirse en el área de educación, es que el comité presidido en ese momento por el Contralmirante Raúl Vásquez Alvarado (Director General de Educación), dispuso la elaboración del perfil correspondiente, el cual fue elevado a la oficina de proyectos de inversión del Ministerio de Defensa en diciembre de ese año para su evaluación.

El año 2010, fue un año determinante para el proyecto, se encontraba como Director General de Educación (DIREDUMAR) el Contralmirante Mario Caballero Ferioli, y con los miembros del comité (C. de N. Luis Braschi y C. de N. Gianfranco Polar), se solicitó en enero, una audiencia con la Srta. Julia Caballero, jefa de la oficina de proyectos de inversión del Ministerio de Defensa, con la finalidad de verificar en que situación se encontraba la evaluación del perfil remitido en diciembre del año 2009; DIREDUMAR dispuso que se desarrolle el proyecto de inversión pública en el nivel pre factibilidad, el cual fue elevado y aprobado a finales de abril, durante la presencia de los grandes veleros en el Callao, con motivo de la regata Velas Latinoamérica 2010. En un inicio se generó la necesidad de acopiar información de las gestiones importantes que se realizaron en diferentes épocas y cuya información se encontraba en los legajos temáticos correspondientes. Se acudió a astilleros de España, Holanda, Polonia y Japón, con la finalidad de poder aclarar las dudas que se iban presentando, ya que al tratarse de un tema que nuevo, los aspectos técnicos se desconocían en términos específicos. Se recibió mucha información técnico-operativa de este tipo de veleros, para que los expertos formuladores del proyecto de inversión pública, pudieran ingresar esa información, en la estructura metodológica para la formulación del proyecto.

Los marinos de los países amigos que se encontraban en el Callao, como parte de las dotaciones de los grandes veleros que nos visitaban, se preguntaban porque el Perú no tenía un buque escuela a vela, siendo nuestra institución una marina referente en el Pacífico; las respuestas eran diversas, pero la respuesta más importante que escuché, fue: que en un futuro cercano el buque escuela a vela, sería una realidad. Muchas promociones de oficiales de la escuela naval, mantuvieron el anhelado sueño de poder ser parte del primer viaje al extran-



Escudo representativo del BAP *Unión*.

jero en ese buque escuela, nunca se perdió la esperanza y siempre se mantuvo la ilusión que algún día sería una realidad; habían circunstancias que permitirían que el sueño pudiese realizarse, una de ellas, que la condición económica del país iba mejorando permanentemente.

Con el entusiasmo que caracteriza a los marinos peruanos, seguíamos avanzando en la tarea encomendada que era conseguir la aprobación del proyecto de inversión pública antes de fin de año y es así que se presenta a la oficina de proyectos de inversión del Ministerio de Defensa, el contenido del nivel factibilidad para su evaluación y aprobación, siendo un 23 de diciembre del 2010 que el proyecto es aprobado y declarado viable; con este logro importante, la Institución, sumaba su segundo hito después de la Ley n° 24094 de fecha 7 de febrero del año 1985, que declaró de necesidad publica e interés nacional, que la Marina de Guerra del Perú cuente con un buque escuela a vela.

La etapa de la definición operacional del buque escuela a vela (2011)

Una vez logrado el objetivo del desarrollo y aprobación del proyecto de inversión pública del buque escuela a vela, el proyecto fue trasladado a la Dirección General del Material, disponiéndose que los oficiales que habían participado en el desarrollo del PIP, se mantengan en el comité, con la finalidad de darle continuidad al proyecto. Los miembros del comité iniciaron el proceso de evaluación y determinación de las capacidades y características de nuestro ansiado buque, recibiéndose la orden del Vicealmirante Reynaldo Pizarro Antram, Director General del Material, que se desarrolle una matriz técnico-operacional que permita incorporar todas las necesidades del Estado peruano, relacionadas a: la contribuci ón del buque con la política exterior del estado peruano, complementar el proceso de formación del personal naval y permitir la presentación de muestras culturales y de productos nacionales.

Utilizamos el concepto de ir de lo genérico a lo especifico y empleando como referencia la experiencia de la organización de nuestras unidades navales en lo relacionado a los departamentos de ingeniería, logística y operaciones, e incorporando el departamento de maniobra que era la novedad para el comité. Se dio inicio al proceso de investigación de este tipo de unidades, realizamos consultas con miembros de dotaciones de países amigos, astilleros de Europa y oficiales que habían tenido la oportunidad de encontrarse embarcados como premio estimulo en cruceros a bordo de buques escuela, llegando a definir de esta manera, los departamentos, divisiones, sistemas, sub-sistemas y equipos con los que el buque debía contar. También se incluyó en la matriz la relación de personal superior, subalterno y de marinería por especialidades, para determinar espacios relacionados a la habitabilidad, servicios logísticos y los roles de guardia de acuerdo a la organización que se estaba bosquejando.

Esta matriz, fue aprobada con una Resolución de la Comandancia General de la Marina y se convirtió en una fortaleza, ya que de requerirse alguna modificación bastaría una aprobación de similar jerarquía sin tener que escalarse a niveles superiores y se disponía de un instrumento sólido en su concepción que permitió no tener desvíos de planeamiento sobre todo en lo referido a determinación de necesidades. Al término de este trabajo, la matriz fue entregada a diseñadores de este tipo de buques para determinar volúmenes y espacios necesarios y lo más importante, tener una definición cercana a las dimensiones que requeriría la plataforma. Pasadas unas semanas, recibimos

las primeras propuestas y todas coincidían en que las dimensiones deberían ser superiores a los 100 metros de eslora y que el buque debía tener 4 palos. El aparejo recomendado para beneficiar el entrenamiento de una mayor cantidad de cadetes era el de bricbarca.

En agosto, se gestionó en el Estado Mayor General de la Marina, el presupuesto correspondiente, para realizar el proceso de contratación de una empresa que desarrolle un anteproyecto.

Seguíamos avanzando en el cumplimiento de objetivos. Ya contábamos con un buque que tenía dimensiones y capacidades definidas en términos genéricos, y entraríamos a una nueva etapa que era el desarrollo del anteproyecto que permitiría tener específicamente detallado nuestro buque escuela a vela.

El camino del anteproyecto (2012)

Éramos conscientes que cada paso que se daba, nos permitía estar más cerca del objetivo final, que era la aprobación de la construcción del buque escuela a vela. Se presentó al Vicealmirante Jose Cueto Aservi, en funciones como Jefe del Estado Mayor General de la Marina, la propuesta de aprobación económica para el desarrollo de un anteproyecto. La idea fue aprobada y los recursos fueron asignados, para lo cual se conformó un comité de adquisiciones de compras en el extranjero (CACE), que desarrolló las bases del concurso internacional para el desarrollo de detalle que serviría como base para tener una sola referencia en el caso de convocarse una licitación internacional para la construcción del buque escuela.

El desarrollo de las bases tuvo como finalidad, determinar la experiencia del postor en desarrollo de expedientes técnicos en general y expedientes técnicos de buques escuela a vela; que era el contrato que se firmaría. Estuvieron interesados en este proceso, astilleros de Holanda, Polonia y España.

En febrero del 2012, se adjudicó el proceso a la empresa española Castellanos y Pamies (CYPSA), quienes a partir de la firma del contrato iniciaron los trabajos para describir detalladamente cada uno de los aspectos y áreas del buque. La continuidad se mantenía al haberse designado como representantes del área técnica al C. de N. Ricardo Lanatta, representante del área operacional al C. de N. Luis Braschi y del área de educación al C. de N. Gianfranco Polar. El trabajo se desarrolló en base a permanentes consultas por parte de la empresa a los representantes de cada una de las áreas, el trabajo se facilitó, debido a que

existió previamente la matriz técnico-operacional que determinó las necesidades, el anteproyecto, debería describir que capacidades se requerían para cumplir las normas internacionales sobre seguridad de la vida en la mar, las normas específicas exigidas por la autoridad del Canal de Panamá y también del Canal de Suez.

Durante ese año, hubo reuniones permanentes del comité de coordinación con la empresa y con las áreas técnicas correspondientes para que el documento final que se entregue, sea el reflejo de lo que la Marina necesitase.

El escenario que se había considerado para la construcción fue que el buque se construya en el extranjero, principalmente por lo complejo de la construcción de este tipo de buques, en los que cada cuaderna tiene formas diferentes.

Se presentaron cambios institucionales en el alto mando y cargos de los señores vicealmirantes dispuesto por el supremo gobierno en mayo, asumiendo la Comandancia General de la Marina el Almirante Carlos Tejada Mera y como Jefe del Estado Mayor General de la Marina el Vicealmirante Reynaldo Pizarro Antram.

En el mes de julio, fuimos citados al despacho del Comandante General de la Marina, un grupo de oficiales almirantes y oficiales superiores con la finalidad de recibir el encargo de desarrollar tres (03) videos institucionales de los proyectos emblemáticos:

- Patrulleras marítimas, encargado al señor Vicealmirante Edmundo Deville del campo (DICAPI).
- Buque multipropósito, encargado al señor Vicealmirante Wladimiro Giovanini y Freire (COMOPERPAC).
- Buque escuela a vela, encargado al señor Contralmirante Cristian Lindley Ruiz (DIRESNA).

El video debería tener una duración máxima de 15 minutos, y permitir sensibilizar al Presidente de la Republica para que se aprueben los proyectos y se disponga la asignación de recursos para la construcción, transmitiéndole el sentir institucional.

El plazo recibido para el desarrollo del video fue de 30 días a partir de ese momento, plazo que se cumplió, programándose una reunión con el consejo superior de almirantes para la revisión y opinión correspondiente, y presentar modificaciones correspondientes. En el video se presentó principalmente las fortalezas relacionadas con la función del buque y los diferentes sectores del poder ejecu-



Buque Escuela a Vela BAP *Unión*

tivo y como el buque escuela desarrollaba una serie de tareas en contribución principalmente a la política exterior del estado.

Fue un domingo en el que el Almirante Carlos Tejada Mera (COMGEMAR), me llama por teléfono para comunicarme que había sido citado por el Presidente de la Republica en Palacio de Gobierno a fin de presentar los videos de los tres proyectos emblemáticos Es importante manifestar, que el proyecto del buque escuela a vela fue aprobado cuando habían transcurrido 4 minutos de los 14 que duraba el video completo (No significó esto, que no se terminara de ver). Fue en ese escenario que el Presidente dispuso que el buque tenía que construirse en el Servicio Industrial de la Marina (SIMA). Que el anuncio de la construcción lo realizaría el Presidente de la República durante la ceremonia del 8 de octubre en la Plaza Grau del Callao.

Se había alcanzado un gran objetivo, materializar el deseo histórico de contar con un buque escuela a vela para la Marina de Guerra del Perú, hecho que a todos los peruanos y en especial a todos los marinos, nos llena de orgullo, no sólo por el anhelo cumplido sino por la significancia para el país del reto de progreso y desarrollo que significa flamear el pabellón nacional en aguas y puertos del mundo entero.

La Marina de Guerra del Perú, se merece un "Bravo Zulu" (Bien Hecho), en la cruceta de cada palo de sus unidades, en representación de un objetivo logrado y del cual, todos ya nos sentimos orgullosos.



El Primer Ministro, Vicealmirante Roque Saldías acompañando al Presidente Manuel Odría en una visita oficial - Iquitos 1955. Archivo Histórico de Marina.