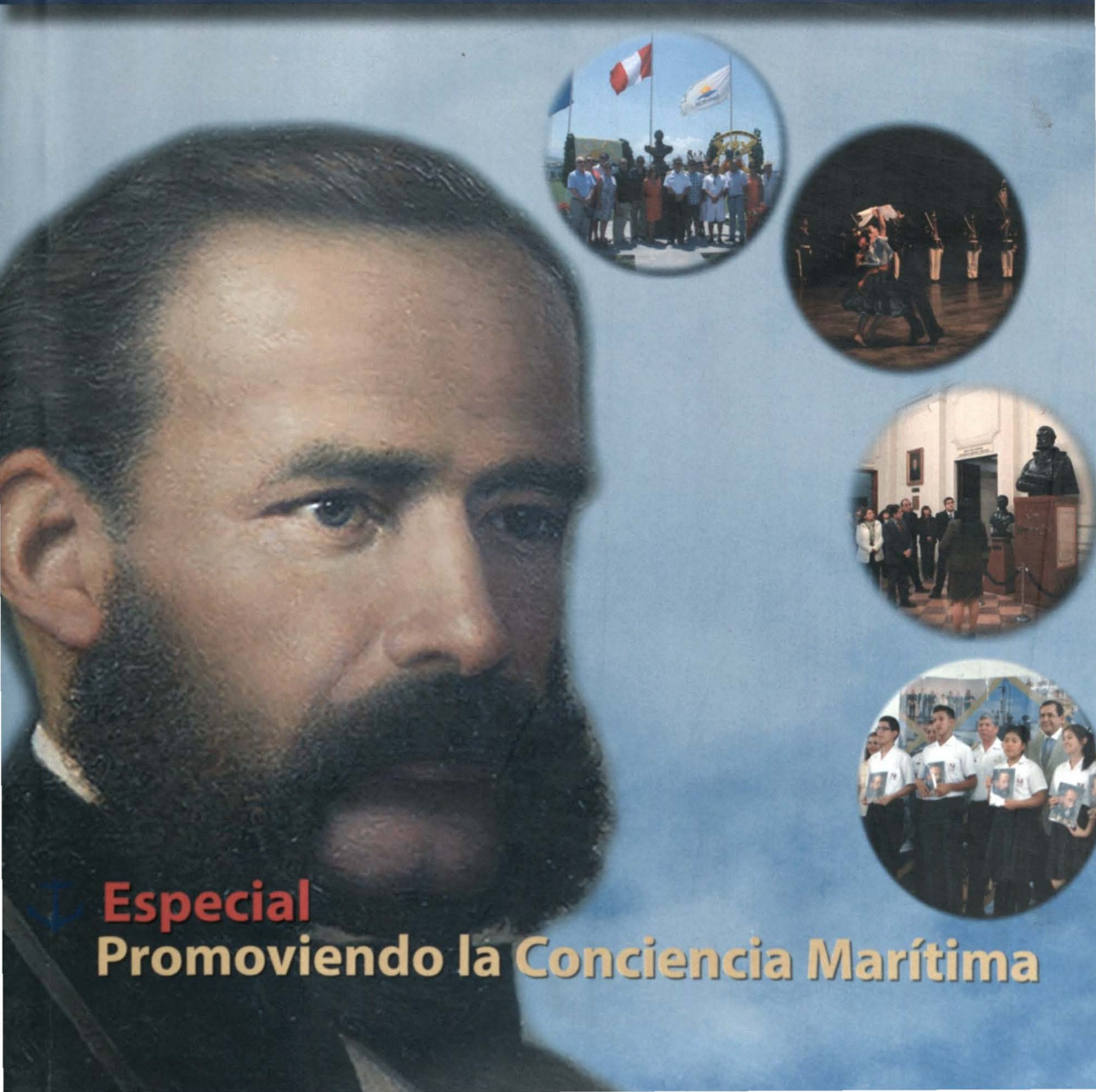
Año 110 / número 1 - 2017

Revista de Marina



Especial
Promoviendo la Conciencia Marítima

REVISTA DE MARINA

AÑO 110 / número 1 - 2017



Año CX Callao, abril de 2017 Núm. 1

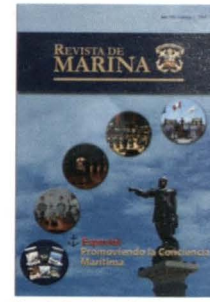
La *Revista de Marina* es una publicación profesional, de periodicidad cuatrimestral, especializada en temas navales y marítimos, fundada en el año 1907, y tiene como propósito constituirse en un medio para difundir, promover e informar sobre materias de interés para el desarrollo y empleo del poder naval y promover la conciencia marítima.

Es editada por el Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos de la Marina de Guerra del Perú, y está dirigida al personal naval en general, y a todo público e instituciones relacionadas con el quehacer naval y marítimo.

La *Revista de Marina* tiene un tiraje de tres mil ejemplares, y es distribuida a sus suscriptores, así como a miembros de los diferentes poderes públicos, instituciones estatales y privadas vinculadas a actividades marítimas, a académicos y empresarios nacionales, a bibliotecas especializadas, a instituciones de educación superior y a instituciones armadas extranjeras.

REVISTA DE MARINA

Año 110 / número 1 - 2017



Portada: Conciencia Marítima

Director
Calm. Ernesto Colunge Pinto

Editor general
C. de N. John Rodríguez Asti

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

Comité editorial y científico
Dr. Héctor López Martínez, Academia Nacional de Historia
Valm. (r) Carlos Gamarra Elías, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú
Calm. (r) Jorge Brousset Barrios, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú
Mg. Ernesto Morales Erroch, Universidad Nacional Mayor de San Marcos
Calm. (r) Rodolfo Reátegui Rodríguez, Escuela Superior de Guerra Naval, Marina de Guerra del Perú
C. de N. y Mg. John Rodríguez Asti, Escuela Superior de Guerra Naval, Marina de Guerra del Perú
Calm. (r) Francisco José Yabar Acuña, Escuela Superior de Guerra Naval, Marina de Guerra del Perú
Mg. Hugo Pereyra Plasencia, Pontificia Universidad Católica del Perú
Mg. Carlos Ernesto Ausejo Castillo, Centro Peruano de Arqueología Subacuática

© 2017, Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos

Av. La Marina cdra. 36 (cruce con la Av. Insurgentes s/n), La Perla - Callao, Perú

Telf. 207 8900, anexo 2334
E-mail: revismar@marina.pe
Web: www.marina.mil.pe

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

Traducción oficial: Teniente segundo CC Elvis Santiago Ochara Calderón
Cuidado de edición: Juan Carlos Bondy
Diseño y diagramación: Dipublisa
Impresión: Optimos Editores Impresores S.A.C.
ISSN: 1012-8247

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.pe**

Revista de Marina. -
Año 110, n. 1 - 2017. -
Lima: Fondo Publicaciones, Dirección de Intereses Marítimos, 1907 - 2017
V.; 23.5cm. X 17.5cm.
Cuatrimestral
ISSN: 1012-8247
1. Perú. Marina de Guerra - Revistas.
I. Perú. Marina de Guerra.
II. Dirección de Intereses Marítimos, Fondo de Publicaciones.



Contraportada: Campaña "Somos Grau" en Centros Educativos

SUMARIO

EDITORIAL

7 Contralmirante Ernesto Colunge Pinto

SECCIÓN ESPECIAL: PROMOVIENDO LA CONCIENCIA MARÍTIMA

10 ¿QUÉ LE OFRECE AL PERÚ EL USO DE SU MAR? REFLEXIONES SOBRE NUESTROS INTERESES MARÍTIMOS,
Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú

22 DEBEMOS FORTALECER LA CONCIENCIA MARÍTIMA PERUANA
Contralmirante (r) Jorge Brousset Barrios

28 ¿QUE PASÓ EN LA ISLA EL FRONTÓN ENTRE EL 18 Y EL 19 DE JUNIO DE 1986?
Contralmirante (r) Carlos Sarmiento Dupuy

SECCIÓN ARTÍCULOS

42 EL NIÑO COSTERO 2017 Y LAS CONDICIONES OCEANOGRÁFICAS
Vicealmirante (r) Javier Gaviola Tejada

58 ¿LAS ÁREAS MARINAS PROTEGIDAS PODRÍAN REDUCIR LOS IMPACTOS DE FENÓMENOS CLIMÁTICOS COMO EL NIÑO?
Master ambiental Alfredo Gálvez Ballón

66 "IMPLEMENTACIÓN SGC: LECCIONES APRENDIDAS PARA COMPARTIR"
Contralmirante (r) Jorge Luis Pedro Díaz Nieri

84 EXPERIENCIAS DE UN COMANDANTE DE SUBMARINO
Capitán de Fragata, Percy Isaac Suárez Cáceres

94 INTERDICCIÓN FLUVIAL COMO PARTE DE LAS OPERACIONES CONJUNTAS EN EL VRAEM
Capitán de Corbeta Juan Carlos ELIAS Vassallo

106 LA MARINA DE GUERRA Y LA OPERACIÓN DE RESCATE "CHAVÍN DE HUANTAR"
Teniente EP Jaime Miguel Taype Castillo

120 CONTROL DE OBESIDAD CON LA UNIDAD METABÓLICA DE LA DIRECCIÓN DE SALUD DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ
Capitán de Corbeta SN (MC) Alfredo García Urriaga

134 EL INCIDENTE GÁREZON DE 1909 Y LA MARINA DE GUERRA
Doctor Héctor López Aréstegui

140 LOS HERMANOS CÁRCAMO
Capitán de Fragata (r) Jorge Ortiz Sotelo

156 EL ARRÍBO DEL ALMIRANTE
Padre Francisco Javier Chávarry García

SECCIÓN NACIONAL

175 ACTUALIDAD NACIONAL
Tatiana Figueroa López, licenciada en Ciencias de la Comunicación

SECCIÓN INTERNACIONAL

189 ACTUALIDAD INTERNACIONAL
Víctor Manuel Torres Laca, magíster en Historia

SECCIÓN COMENTARIOS Y PUBLICACIONES

199 COMENTARIOS DE LIBROS Y PUBLICACIONES
Esperanza Navarro Pantac, bibliotecaria

EDITORIAL



Contralmirante
ERNESTO COLUNGE PINTO
Director

La *Revista de Marina* continuará promoviendo la conciencia marítima, presentando artículos académicos de interés, relacionados con el ámbito marítimo, desde el punto de vista tecnológico, cultural e histórico; asimismo, seguimos incentivados por una constante búsqueda de la excelencia académica, que se verá reflejada en una ágil e impecable edición.

Este número está dedicado a reflexionar en torno a una travesía por el mar peruano, su importancia en el proceso del desarrollo humano, las condiciones en las que se designa al Perú como un país marítimo y el rol de la Marina de Guerra del Perú como responsable de custodiar los intereses marítimos.

El vínculo del mar con los seres humanos es desde siempre; el mar ha constituido un factor determinante en la evolución el desarrollo de las civilizaciones. Esta es la razón de nuestro interés en abordar el surgimiento de los intereses marítimos y del poder naval; vistos desde una perspectiva estratégica para su mejor explotación, control y protección.

Somos conscientes que la vía acuática ha constituido la principal vía de comunicación para fines económicos, sociales y militares. Es así como un personaje histórico, ligado al mar y a la comunicación marítima se presenta imponente en el mascaron de proa del buque escuela a vela BAP *Unión*: el inca Túpac Yupanqui, quien empleo la mayor parte de su tiempo en realizar múltiples navegaciones en el ambiente marítimo; que lo habrían llevado a efectuar exploraciones a Galápagos por el norte, al río Maule por el sur; e inclusive en áreas cercanas a la Polinesia.

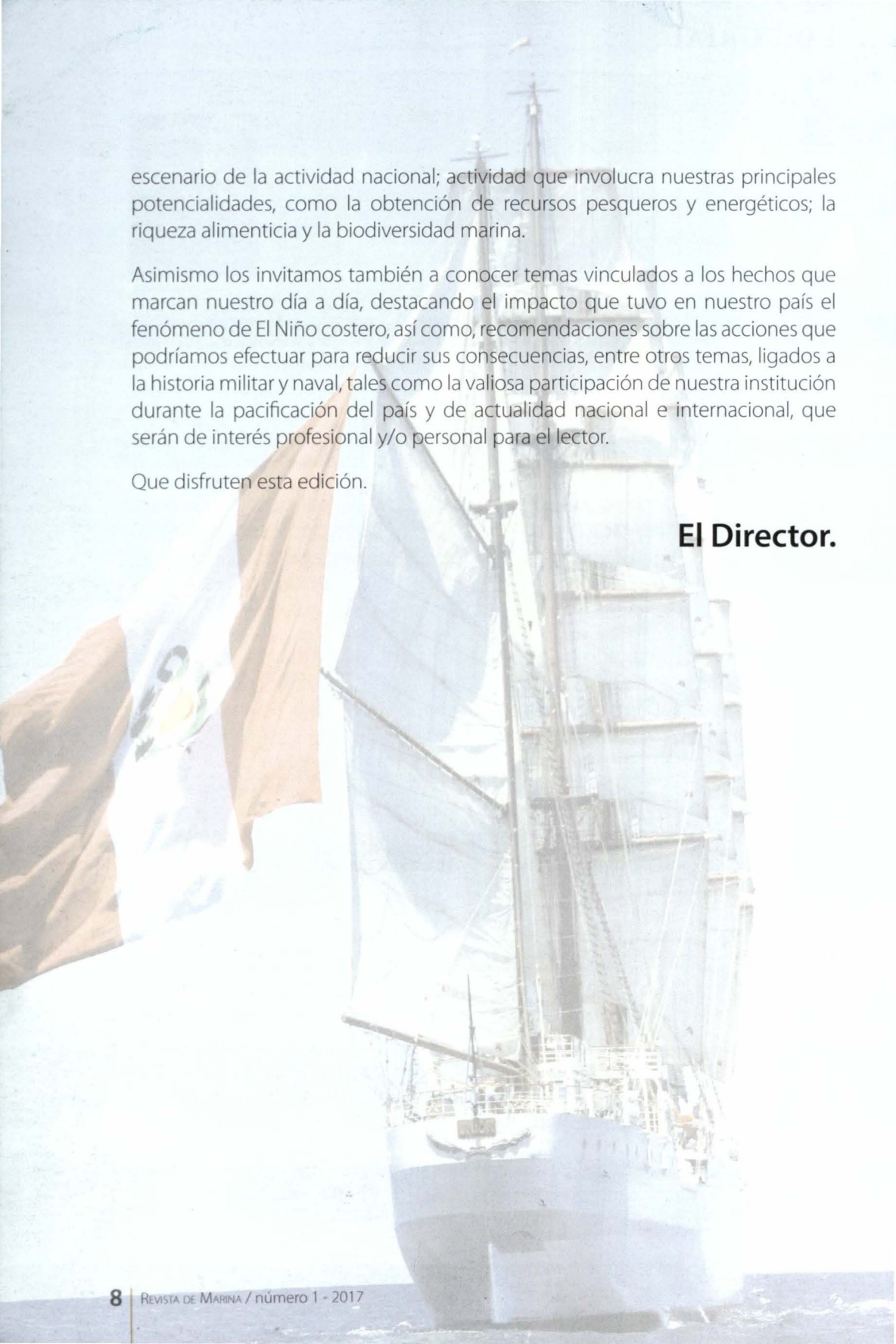
Las siguientes páginas de la *Revista de Marina*, narran detalladamente en visión estratégica del interés marítimo y del poder naval; considerando al mar, el principal

escenario de la actividad nacional; actividad que involucra nuestras principales potencialidades, como la obtención de recursos pesqueros y energéticos; la riqueza alimenticia y la biodiversidad marina.

Asimismo los invitamos también a conocer temas vinculados a los hechos que marcan nuestro día a día, destacando el impacto que tuvo en nuestro país el fenómeno de El Niño costero, así como, recomendaciones sobre las acciones que podríamos efectuar para reducir sus consecuencias, entre otros temas, ligados a la historia militar y naval, tales como la valiosa participación de nuestra institución durante la pacificación del país y de actualidad nacional e internacional, que serán de interés profesional y/o personal para el lector.

Que disfruten esta edición.

El Director.





ESPECIAL
Promoción de la Conciencia Marítima



¿Qué le ofrece al Perú el uso de su mar? Reflexiones sobre nuestros intereses marítimos

Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú

RESUMEN
La importancia del mar en el proceso de desarrollo humano ha sido una constante desde el inicio de los tiempos. Gracias a su situación geográfica, el Perú tiene condiciones que lo designan como un país marítimo y un actor preponderante en el ámbito de la cuenca del Pacífico. El Estado tiene acción directa en el cuidado del dominio marítimo, la pesca, la biodiversidad y el medio ambiente en general. En este escenario, la Marina de Guerra del Perú es responsable de custodiar los intereses marítimos del Perú.

PALABRAS CLAVE
Túpac Yupanqui, Mar del Sur, derecho marítimo internacional, 200 millas, poder marítimo.

ABSTRACT
The importance of the Sea in the process of human development has been a constant since the beginning of times. Thanks to its geographical situation, Peru has conditions that designate it as a maritime country and a preponderant actor in the Pacific Basin Theater. The State has direct action in caring the maritime domain, the fishery, the biodiversity and the environment in general. In this scenario, the Peruvian Navy is responsible of guarding the maritime interests of Peru.

KEYWORDS
Tupac Yupanqui, Southern Sea, Maritime International Law, 200 miles, Maritime Power.

Introducción

El planeta Tierra, a diferencia de otros astros de nuestra galaxia, se caracteriza por estar compuesto por agua en sus tres cuartas partes, y porque las masas que cubren las depresiones de la corteza terrestre formando los mares y océanos ocupan más del 70% de la superficie.

Desde su formación, hace miles de millones de años, han sido los océanos los que en su dinámica han determinado el clima y la vida del planeta. La Tierra nació y surgió en sus aguas, que han sido, son y serán indispensables para la supervivencia de los seres que la habitamos.

• Artículo recibido el 16 de abril de 2017, aprobado para su publicación el 22 de abril de 2017

Los océanos sirven de regulador climático, ya que absorben el exceso de calor del planeta y regulan los efectos del cambio climático en un intercambio con la atmósfera, a la vez que producen la mayor parte del oxígeno, incluso más que los bosques y selvas.

No es intención de este artículo el abundar respecto de las características de los océanos: físico-químicas, biológicas, sus recursos renovables y no renovables, etc., ni a su descripción geográfica en cuanto a profundidades medias, temperaturas, corrientes, mareas, ni especificar sobre los diferentes "mares", que no son otra cosa que áreas de estos océanos cercanas a costas, a las que por razones geográficas, históricas o culturales se les ha asignado nombre propio (mar Caribe, mar del Norte, etc.). Nuestra pretensión es llamar la atención de su importancia en el desarrollo de las naciones, del surgimiento de los intereses marítimos y del poder naval para su protección y control, así como en la necesidad de contar con una clara visión estrategia para su mejor explotación y preservación.

Influencia del mar en las naciones

La influencia del mar en el desarrollo de los pueblos está presente desde los inicios de la historia, cuando el hombre primitivo avanzó hasta las orillas de los océanos y mares en procura de recolectar alimentos, y, más tarde, por su espíritu de exploración se aventuró a sus aguas, a bordo de precarias embarcaciones, en búsqueda de riquezas de tierras desconocidas, así como para el intercambio comercial de sus excedentes de producción.

El vínculo del mar con el hombre representó un poderoso factor para la evolución y el desarrollo de las civilizaciones. La vía acuática se transformó en la principal vía de comunicación para fines económicos, sociales y militares. Su uso y aprovechamiento fue experimentando diferencias a lo largo de la historia, pero su ligazón ha sido decisiva en los grandes acontecimientos políticos mundiales. Veremos su evolución desde el primer concepto geopolítico de Mare Nostrum, esgrimido por las autoridades romanas para ejercer soberanía sobre el mar adyacente a sus territorios, como si el mar fuera parte de estos, hasta la Edad Media, cuando la soberanía se ejercía sobre las aguas adyacentes con fines específicos: vigilar a los piratas, reservarse el monopolio de la pesca, controlar la navegación, imponer contribuciones y exigir el saludo de las naves al pasar como demostración de acatamiento de soberanía.



No se puede negar que el factor que más influencia ha tenido en la política y la economía de los pueblos ha sido la comunicación marítima, en especial a partir de la era de los descubrimientos, cuando aparece la tesis del mar libre. "Ni la naturaleza ni el interés público justificaban la posesión exclusiva del mar, cuyo uso, al igual que el aire, debía ser común para todos", según Hugo Grocio, hasta mediados del siglo XVII, cuando las naciones logran conciliar los conceptos de mar cerrado y de mar libre, con nuevas zonas marítimas: el mar territorial y la alta mar.

Esta realidad de la vinculación de los pueblos con el mar no fue ajena a la historia del Perú. Desde los orígenes de las civilizaciones prehispánicas, el antiguo peruano estuvo ligado al mar. Sus recursos fueron fuente de sustento alimentación e insumo para sus trabajos de teñido de sus telares. De las islas costeras se extrajo el guano como abono natural para enriquecer la agricultura y en estas mismas islas se rindieron tributo a los dioses. Conocemos de leyendas vinculadas con el mar y con la navegación, como la de Naylamp, personaje mitológico que provino del mar, trayendo la civilización a las tierras de Lambayeque, donde fundó un importante señorío.

También existe la historia del inca Túpac Yupanqui, el sucesor de Pachacútec, cuya figura engalana el mascarón de proa de nuestro buque escuela BAP Unión. Según se narra en las crónicas, hacia 1450 Túpac Yupanqui realizó múltiples exploraciones marítimas que lo habrían llevado a alcanzar las islas Galápagos por el norte hasta la desembocadura del río Maule por el sur, y que habría llegado hasta islas cercanas a la Polinesia.

A través del la mar del Sur, llegaron el descubrimiento y la conquista española, que abrieron territorios a la civilización occidental cristiana, al comercio y a la comunicación con el Viejo Continente, haciendo interactuando la cultura europea con la indígena sudamericana. También por el mar vinieron las amenazas de potencias extranjeras que codiciaban los ingentes recursos naturales del naciente Virreinato de Lima.

Es así que nace la Armada del Mar del Sur, creada en 1580, y establecida en el puerto del Callao por la Corona española, para brindar la necesaria protección a las rutas marítimas en el océano Pacífico, especialmente entre el Callao y el istmo de Panamá. Con esta decisión se fue estableciendo un poder naval para mantener el control y la seguridad de las áreas marítimas de interés económico, desde cabo de Hornos a Centroamérica, por las que se transportaban cantidades de plata y oro a España.

Conjuntamente con la necesidad de esta Armada, se hizo necesario disponer de astilleros cercanos a los puertos para la construcción de los barcos, el desarrollo de industrias conexas para su reparación y mantenimiento, y para brindar los servicios complementarios que se requerían, como la preparación de las tripulaciones de las naves de la Armada. Posteriormente, y como consecuencia de un mejor control, se creó la Capitanía del Puerto del Callao y la Escuela Náutica. Aspectos importantes de lo que fueron los primeros intereses marítimos en el Perú que había que fomentar y desarrollar.

También por mar llegaron las fuerzas expedicionarias para luchar por la independencia del Perú. En este escenario se selló, con el combate naval del 2 de mayo de 1866, la total independencia americana del poder y las pretensiones españolas en las tierras americanas.

Nuestro mar tuvo una importancia vital en el desarrollo económico durante la República, desde cuando el control del mar tuvo un alcance de solo tres millas (alcance del cañón), y que equivalía a una legua marina 5.556 metros o la vigésima parte de un grado de latitud geográfica en el ecuador, pasando por el Código de Montevideo de Derecho Internacional Privado de 1889, en que



pactamos una extensión del mar territorial a las cinco millas, hasta 1909, cuando el Tribunal Permanente de Arbitraje acordó que "todos los Estados con litoral marítimo tienen la obligación, y no solo el derecho, de poseer un mar territorial mínimo, discutiéndose si debía ser de tres o más millas de alcance".

Recordemos que, iniciada la Segunda Guerra Mundial, en 1939, el presidente de Estados Unidos proclamó la extensión de sus áreas de jurisdicción marítima hasta las 200 millas marítimas, posición que fuera seguida años después por varios países americanos y que en nuestras áreas se destaca por la dación del Decreto Supremo 781 del 1 de agosto de 1947, que estableció el concepto de "dominio marítimo".

Como se sabe, el Perú posee, como consecuencia de su ubicación geográfica, extensión y características de su litoral, así como por los aspectos oceanográficos e hidrográficos presentes en su dominio marítimo, condiciones que lo potencian como un país marítimo. Ahora más que nunca, su ubicación geográfica en el océano Pacífico lo convierte en un actor principal en el contexto regional. La cuenca del Pacífico es el "granero del mundo", posee la reserva más grande del mundo en materias primas y es la región de los centros tecnológicos más adelantados.

En términos de población, la de la cuenca del Pacífico equivale aproximadamente al 43% del total mundial, un enorme mercado consumidor y productor.

La cuenca abarca, por otra parte, unos 76 millones de millas cuadradas, lo que la convierte en la cuenca más poblada y extensa de todas. Además, cuenta con cuatro de los siete pasos interoceánicos estratégicos más importantes: el canal de Panamá, el paso Drake y los estrechos de Magallanes y de Malaca.

En este contexto, el Perú se encuentra en un lugar privilegiado de esta cuenca, que baña nuestros más de 3.000 kilómetros de litoral. El mar sigue siendo el escenario principal de la actividad nacional. Representa para nuestro pueblo una vocación eminentemente marítima que nos conduce a la explotación y el uso adecuado de nuestro "dominio marítimo". Por él se transporta cerca del 92% del comercio exterior peruano, y también de él obtenemos ricos recursos pesqueros y energéticos. La riqueza alimenticia y la biodiversidad que existen en nuestro mar constituyen una de nuestras principales potencialidades. Incluyen la riqueza mineral del lecho y el subsuelo marino, así como la gran cantidad de energía solar almacenada en el mar, la energía de las olas, las corrientes, las mareas y los vientos.

Visión estratégica del interés marítimo y el poder naval

Dentro de los elementos y factores que han influenciado en los pueblos para desarrollar su poder marítimo están los considerados por el contralmirante USN Alfred T. Mahan en su obra Influencia del poder naval en la historia, 1660-1783. En él se establecen las principales características que a su criterio intervienen para crear en los pueblos la imperiosa necesidad de ver el mar como un medio para alcanzar su desarrollo. Estas pueden enumerarse del modo siguiente:

a. Características de la población referidas a su aptitud comercial. Es un aspecto bueno el poseer un pueblo con cualidades negociantes, de productores y comerciantes, que permiten el desarrollo marítimo.

b. Extensión del territorio, que influye en el desarrollo de una nación como potencia marítima y que depende de las riquezas naturales que guarda.

c. Configuración física, que establece la importancia de poseer adecuados puertos y facilidades para acceder a ellos, a fin de permitir la comunicación con el resto del mundo.

d. Situación geográfica de una nación, que puede influir positiva o negativamente en la manera de utilizar el mar para su desarrollo.

e. Características del Gobierno, considerando la influencia de los Gobiernos, las instituciones y el carácter de los gobernantes, para impulsar y direccionar las políticas hacia el uso del mar.



En el caso del Perú, creemos que el habitante de la costa tiene una íntima relación con el ámbito marítimo, debido a que existe una simbiosis con el mar. Debemos comprender y aprovechar de la mejor manera el beneficio que ello significa. En su devenir histórico, el Perú se ha caracterizado por un comportamiento político, económico y social desde una visión y perspectiva eminentemente continental.

Con el objeto de disponer a plenitud del mar y proyectar las acciones apropiadas, es importante para nuestra nación establecer las posibilidades que le ofrece su uso y, sobre todo, las capacidades que posee o puede desarrollar para tal fin. A partir de ello, se hace necesario determinar cómo hacer el mejor uso, control y protección del mar, maximizando su contribución al desarrollo nacional, para lo cual debemos conocer nuestra realidad marítima, determinar los factores que la afectan y establecer los intereses marítimos.

Los intereses marítimos son definidos como la expresión del deseo colectivo de la nación de usar y proteger el medio marítimo y aprovechar sus recursos, mediante el desarrollo de actividades en los campos político, social, económico, jurídico, científico, cultural y otros, con el fin de contribuir al bienestar y seguridad nacional en forma permanente. Por tanto, podríamos enumerarlos como los espacios, recursos, actividades y factores de diversa índole vinculados al ámbito marítimo, que forman un conjunto integrado e interrelacionado que es preciso conocer cualitativa y cuantitativamente, para establecer y evaluar apropiadamente sus efectos e influencia en la vida nacional.

Desde la época republicana, la sociedad peruana en su conjunto ha desarrollado sus actividades de espaldas a las potencialidades y riquezas de nuestro mar, se ha aprovechado indiscriminadamente de sus recursos (el guano de las islas, la pesca indiscriminada de la anchoveta, la contaminación de sus aguas por vertimientos y desagües). Todo ello ha motivado una pobre conciencia marítima dentro de nuestra población en general, razón por la cual, dentro del contenido de los planes y programas de desarrollo económico y social de los sucesivos Gobiernos, no se han delineado objetivos nacionales orientados al desarrollo de nuestros intereses marítimos.

El conocimiento de todos los elementos que afectan e influyen en el poder marítimo (entendido como la sumatoria de los intereses marítimo y del poder naval) es impostergable. Nos debe servir para determinar nuestros objetivos.

La ocupación efectiva de nuestro mar y la racional explotación de sus riquezas y facilidades deben constituir un objetivo nacional y formar parte de la estrategia de desarrollo y de proyección del ser nacional, en los albores del tercer milenio y del siglo XXI.

La Marina de Guerra del Perú como fuente del poder naval tiene la gran responsabilidad de custodiar, fortalecer e impulsar los intereses marítimos nacionales. En este amplio concepto debemos preguntarnos: ¿cuáles son los intereses marítimos del Perú?

Según la doctrina interna naval, abarcan la totalidad de recursos y actividades que se dan en el ámbito marítimo. Entre sus principales actividades se pueden mencionar: el transporte marítimo, fluvial y lacustre, la Marina Mercante Nacional, las infraestructuras y servicios portuarios, la industria naval, la seguridad para la navegación, la investigación científica, la acción cívica en las poblaciones ribereñas, la presencia e investigación peruana en la Antártida, la protección ecológica del medio marítimo, fluvial y lacustre, la pesca, la protección de la riqueza ictiológica, la explotación de minerales e hidrocarburos en el zócalo continental y fondo marino, así como la seguridad de la vida en el mar y la represión de actividades ilícitas, como el contrabando de combustible y productos en general, la pesca ilegal, la trata de personas, la tala, la minería ilegal, la piratería, el tráfico ilícito de drogas en todo el ámbito marítimo, entre otras muchas actividades.

La "fotografía" instantánea, es decir, en un tiempo dado, del devenir de estas actividades es lo que conocemos como la realidad marítima. Dentro de esta amplísima realidad, tendremos las siguientes situaciones:



- Evaluación de los recursos naturales vivos y no vivos
- Investigación científica, tecnológica e innovación marítima
- Protección y conservación del medio ambiente marítimo
- Conciencia marítima y desarrollo humano
- Manejo integral de zonas costeras
- Vigilancia y control marítimo
- Comercio marítimo (transporte marítimo, puertos y aduanas)
- Industria de la construcción y reparaciones navales
- Turismo, recreación y deportes náuticos
- Industria pesquera, hidrocarburos y minería
- Derecho del mar, derecho marítimo internacional y derecho marítimo nacional
- Marcos jurídicos sectoriales e institucionales que regulan el ámbito marítimo

Asociada con esta realidad, tendremos que contrastar si existe una política nacional vinculada con los intereses marítimos.

En la actualidad, las políticas de Estado relativas al ámbito marítimo son aisladas. Existen esfuerzos multisectoriales para el logro de ciertas actividades, en especial para conseguir una preservación del medio ambiente marítimo. Dentro de cada sector involucrado en temas marítimos, se identifican organismos encargados de plantear y modificar las respectivas políticas.

Todas estas actividades esencialmente marítimas tienen un ordenamiento legal y normativo para su desarrollo, en cuyo cumplimiento intervienen, de acuerdo con las facultades y reglamentaciones que les otorga la legislación pertinente, diversos sectores de la actividad nacional. Por estas razones, y con la finalidad de hacer el mejor uso del medio acuático y obtener el máximo beneficio de las acciones que se desarrollan en dicho medio, de forma coherente y armónica, es indispensable el establecimiento de objetivos de desarrollo marítimos integrales, que fijen el destino que deseamos alcanzar bajo lineamientos de política debidamente articulados y concordantes con los objetivos nacionales y la política general del Estado.

Hablamos de una política nacional marítima enfocada en obtener el máximo beneficio posible para la nación, con el uso del mar, los ríos y los lagos navegables, así como en zonas de interés más allá de nuestro dominio marítimo, mediante el conocimiento pleno de nuestra realidad marítima y el desarrollo apropiado de las diferentes actividades que se realizan en este ámbito o están relacionadas con él, racionalizando su ejecución a través de una adecuada articulación y coordinación horizontal entre los diferentes sectores y estamentos que intervienen.

Debemos insistir en obtener mecanismos de coordinación que posibiliten:

- Realizar y mantener actualizado el diagnóstico de la situación de las actividades que se desarrollan en los ámbitos marítimo, fluvial y lacustre, identificando los intereses nacionales vinculados a estas actividades.
- Articular interinstitucionalmente las políticas sectoriales y públicas vinculadas con la protección y el uso sostenible y la explotación ordenada del mar, los ríos y los lagos navegables.
- Proponer mejoras a los objetivos específicos de las políticas sectoriales y públicas vinculadas con la protección, el uso sostenible y la explotación ordenada del mar, los ríos y los lagos navegables.



- Elaborar, sobre la base de estudios prospectivos, una política nacional marítima, que incorpore las aguas continentales navegables (ríos y lagos), por el carácter transversal de las actividades que en esos ámbitos se desarrollan, a fin de realizar su seguimiento y evaluación.

Cómo debe ser la acción del Estado en el mar

La acción del Estado en el dominio marítimo comprende aspectos tan diversos como el ejercicio de soberanía; las actividades relacionadas con la pesca, la minería, los hidrocarburos y la energía; la protección de la biodiversidad marina y su medio ambiente; el control de la navegación; la vigilancia en la mar, etc., que, en conjunto, son actividades que forman parte de los intereses marítimos de un Estado.

Para llevar a cabo dichas actividades se precisa una administración marítima que englobe al conjunto de organismos con competencias en el ámbito marítimo. Esta administración se caracteriza, en los países de esta parte de la región, por su creciente complejidad, dado el enorme número de actores, por lo que no siempre resulta sencillo delimitar sus competencias, lo que suele dar lugar a problemas de descoordinación y duplicidad en el empleo de medios para su consecución.

Debemos ser conscientes de que, en países de nuestra región, del hemisferio y de Europa, principalmente, ya se han establecido gobernanzas marítimas que engloban al conjunto de organismos con competencias en el ámbito marítimo, por la complejidad del medio y variedad de actores involucrados, que son un ejemplo de cómo actuar con visión de futuro.



Debemos fortalecer la conciencia marítima peruana

Contralmirante (r) Jorge Brousset Barrios
Especialista en Ciencias del Ambiente, magister en Relaciones Internacionales PUCP, Alta Gerencia Universidad de Piura, presidente de la Comisión Técnica Peruana para la culminación de las obras en Arica según el Tratado de 1929 Perú-Chile, jefe de la Primera y Segunda Expedición Peruana a la Antártida, director de Hidrografía y Navegación, director de la Escuela Superior de Guerra Naval, miembro de la Delegación Peruana para la Discusión de los *impasses* subsistentes y firma de los acuerdos de Paz con Ecuador, director de Intereses Marítimos, agregado naval en Francia, miembro del Consejo Consultivo del Ministerio de Relaciones Exteriores durante el inicio de la demanda ante la CIJ por los límites marítimos con Chile, vicepresidente del Instituto de Estudios Históricos Marítimos, presidente del Instituto del Mar, asesor en Asuntos Marítimos.



RESUMEN
Para la Marina de Guerra del Perú, la conciencia marítima constituye el conocimiento de la población de un país marítimo acerca de su caudal marítimo y sus posibilidades de uso. Esta conciencia se obtiene mediante un proceso educativo e informativo tutelado por el Estado y dirigido a todos los niveles sociales, con el propósito de impulsar en la identidad marítima en la nación.

PALABRAS CLAVE
Conciencia marítima, intereses marítimos, dominio marítimo, comunidad marítima, identidad marítima, cultura marítima.

ABSTRACT
For the Peruvian Navy, the maritime awareness constitutes the knowledge of the population of a maritime country about its maritime flow and its possibilities of use. This awareness is obtained through an educational and informational process under the tutelary of the State and addressed to all social levels, with the purpose of fostering the maritime identity of the nation.

KEYWORDS
Maritime awareness, maritime interests, maritime domain, maritime community, maritime identity, maritime culture.

En la Armada Peruana, se entiende que la conciencia marítima es el conocimiento profundo que posee la población de un país marítimo, sobre su patrimonio marítimo y las posibilidades para el uso, la explotación y la protección de los recursos disponibles de ese bien, constituido no solo por el mar, sino también por ríos y lagos, con el fin de que la nación alcance su desarrollo y sustente la seguridad nacional.

A su vez, los intereses marítimos son conceptuados como los espacios, recursos, actividades y factores de diversa índole vinculados al ámbito marítimo,

• Artículo recibido el 13 de marzo de 2017, aprobado para su publicación el 20 de marzo de 2017

que forman un conjunto integrado e interrelacionado, que es preciso conocer cualitativa y cuantitativamente, para establecer y evaluar apropiadamente sus efectos e influencia en la vida nacional, así como para orientar las acciones que permitan proyectarse hacia una contribución efectiva para el logro de los objetivos nacionales relacionados con los espacios del dominio marítimo del Perú, ríos y lagos navegables, espacios marítimos de otros Estados, altamar, zona internacional de los fondos marinos, Antártida y otros. También se expresa como el deseo colectivo de la nación de usar y proteger el medio marítimo y aprovechar sus recursos con acciones proactivas en los campos político, económico, social, jurídico, científico, cultural y otros, con el fin de contribuir al bienestar y seguridad nacional en forma permanente, fortaleciendo la gestión del Estado en el ámbito marítimo, constituido por nuestro dominio marítimo, las zonas costeras de influencia y las aguas interiores de interés.

La doctrina establecida en la Marina de Guerra del Perú nos dice que la conciencia marítima se logra a través de un proceso en los distintos niveles de la sociedad, para lograr el desarrollo armónico de las actividades relacionadas con los intereses marítimos, dentro de los objetivos y políticas definidos por el Estado, en coordinación con aspectos culturales, educativos, informativos, históricos, deportivos, de acción cívica y otros de interés, con el fin de cultivar la identidad y cultura marítima.

Así, tenemos que los componentes antes mencionados podrían definirse:

a) Comunidad marítima, compuesta por el conjunto de personas vinculadas por características o intereses comunes al mar.

b) Identidad marítima, como la expresión de libre voluntad o deseo de los integrantes de una comunidad marítima de mantenerse unidos por un vínculo social, jurídico y político, sobre la base del sentido de pertenencia a un país marítimo, sustentado en raíces históricas, de cultivo de costumbres, tradiciones, intereses y aspiraciones comunes.

c) Cultura marítima, a través de la cual la población conoce, evalúa y enjuicia el desenvolvimiento de la acción política y social, de un país marítimo, y frente a ello plantea y opta por alternativas de soluciones razonables y fundamentadas sobre los problemas comunes.

Esto se logra, básicamente, con el desarrollo humano, mediante una apropiada educación que, bajo la tutela del Estado, convoque a participar a todos los actores de la comunidad, en razón de sus actividades, en los siguientes frentes:



a) El sistema cultural y educativo de nivel primaria, secundaria escolar y universitario, público y privado, con programas curriculares y extracurriculares.

b) Mediante la acción cívica, para materializar las relaciones cívico-marítimas.

c) Una adecuada difusión de la historia marítima, el desarrollo de actividades culturales e investigación científica, así como la protección del patrimonio histórico cultural y subacuático.

El hombre peruano posee una antigüedad aproximada de diez mil años. La relación de nuestros ancestros con el mar, los ríos y los lagos se extiende también a lo largo de este periodo. Desde aquellos primeros momentos hasta hoy, ese vínculo ha ido cobrando diversos sentidos: como fuente de recursos desde el primer atisbo de la civilización; como espacio sagrado y de culto en la etapa precolombina; como medio de comunicación y transporte de recursos y hombres a gran escala en la época colonial; como base de nuestra soberanía desde los inicios de la República; y, actualmente, además, como medio de investigación, bienestar y fundamento de nuestra identidad. Por todos estos aspectos, nuestro país tiene bien ganada para sí la condición de país marítimo.



El dominio marítimo del Perú comprende 200 millas desde sus costas en el Pacífico sur, el cual, junto a nuestros ríos y lagos, conforman las cuencas marítimas e hidrográficas del país, y constituyen un ámbito natural que representa no solo una fortaleza económica, sino también un valor de desarrollo social y político para todos los peruanos. Esta consideración está definida en el artículo 54 de nuestra Constitución Política, como una institución privativa del derecho peruano para caracterizar el espacio marítimo nacional, el cual considera el lecho, el subsuelo y el espacio aéreo como parte integrante de nuestro dominio marítimo, donde el Estado ejerce soberanía y jurisdicción sin perjuicio de las libertades de comunicación internacional, de acuerdo con la ley y los tratados ratificados. Además, nuestra geografía física y el derecho internacional nos permiten integrar a este concepto, los ríos y lagos navegables que conforman las aguas interiores y/o continentales. Siendo una nación marítima por excelencia, con presencia en la cuenca del Pacífico, la Antártida y con proyección bioceánica a través de nuestra Amazonía, la sociedad peruana requiere fortalecer la conciencia marítima de su población.

Es necesario internalizar en nuestra población que el Perú es un país marítimo, amazónico y antártico, para lo cual debemos arraigar el conocimiento sobre nuestra vasta geografía acuática y la potencialidad que se tiene para el uso y

usufructo de estas capacidades marítimas, a fin de contribuir al fortalecimiento del bien común, la seguridad y la identidad nacional. Debemos promover, difundir, fortalecer y profundizar la conciencia marítima nacional a través de los centros de básicos de formación escolar, especialización técnica y universitaria y perfeccionamiento de posgrado.

Nuestro objetivo nacional debería ser: fortalecer la conciencia marítima nacional con el desarrollo humano como medio impulsor de la identidad marítima, mediante la aplicación de políticas de educación y otras pertinentes, así como la capacitación de la población local, para favorecer la gestión y el aprovechamiento racional, diverso y productivo de los recursos de nuestros espacios marítimos, fluviales y lacustres, de manera que coadyuve al fortalecimiento de la gobernanza marítima nacional.





¿Que pasó en la isla El Frontón entre el 18 y el 19 de junio de 1986?

Calm. (r) Carlos Sarmiento Dupuy

Oficial de Marina graduado en 1968, calificado como Infante de Marina en 1971 y licenciado en Ciencias Marítimas Navales. Jefe del Estado Mayor de la Comandancia de la Sub Zona de Seguridad del Litoral Centro, comandante de la Brigada de Protección y Seguridad Naval, comandante de la Cuarta Zona Naval, comandante de la Fuerza de Tarea 100, jefe del Comando Político Militar del Frente Ucayali, comandante de la Fuerza de Infantería de Marina, agregado naval del Perú en los Estados Unidos de América, Canadá y México, director General de Educación de la Marina. Pasó al retiro a su solicitud en diciembre de 2000.



RESUMEN

A mediados de 1986, durante el primer Gobierno de Alan García Pérez, delincuentes terroristas recluidos en penales de Lima se amotinaron, tomaron rehenes y emitieron un pliego de reclamos. En el penal San Juan Bautista de la isla El Frontón el motín fue preparado minuciosamente, lo que motivó la acción de la Guardia Republicana y, luego, de la Infantería de Marina.

PALABRAS CLAVE:

El Frontón, Alan García, Sendero Luminoso, Infantería de la Marina, Guardia Republicana.

RESUMEN

In mid-1986, during the first Government of Alan Garcia Pérez, delinquent terrorists imprisoned in penitentiaries in Lima mutinied, took hostages and released a bill of complaints. In the San Juan Bautista Penitentiary of El Fronton Island the mutiny was prepared in detail, which triggered the action of the Republican Guard and, then, the Naval Infantry.

PALABRAS CLAVE:

El Fronton, Alan Garcia, Shining Path, Naval Infantry, Republican Guard.

1. Antecedentes

En 1917, durante el segundo Gobierno del presidente José Pardo y Barreda, se construyó una prisión en la isla El Frontón, para recluir a los delincuentes más peligrosos. Fue utilizada en algunas ocasiones para confinar a presos políticos, como el expresidente Fernando Belaunde Terry, que fue acusado de una "deliberada actitud de prepotencia subversiva". Anteriormente, en 1934, estuvieron detenidos varios dirigentes apristas. El penal San Juan Bautista de El Frontón se mantuvo cerrado por muchos años, pero fue reabierto en 1983.

• Artículo recibido el 20 de abril de 2017, aprobado para su publicación el 28 de abril de 2017

Los delincuentes terroristas de mayor peligrosidad fueron recluidos en ese lugar, por considerarse el más seguro, aunque se les alejó de los presos comunes, alojados en el Pabellón Azul. Se confió su seguridad a la entonces denominada Guardia Republicana del Perú.

La madrugada del 18 de junio de 1986, delincuentes terroristas se amotinaron de manera simultánea en los penales El Frontón, Lurigancho y Santa Bárbara (mujeres). Tomaron rehenes y alcanzaron un pliego de reclamos único con 26 demandas, la mayoría relacionadas con las condiciones de vida de los presos y la disolución del Instituto Nacional Penitenciario (INPE).

Según la información que recoge el Informe de la Comisión de la Verdad, el 23 de marzo de 1986 se llevó a cabo la IV Plenaria del Comité Central de Sendero Luminoso, presidida por Abimael Guzmán, donde se demostró el desprecio senderista por la vida humana, aun de sus correligionarios, pues se acordó que sus militantes debían inducir al genocidio. Se señaló: "Hay que volarles su plan. Cuanto más volemos su plan: ¡aplicarán genocidio!".

a. Sendero Luminoso

En 1970, tras ser expulsado Abimael Guzmán del Verdadero II Pleno del Partido Comunista del Perú (PCP) por "traición a la línea proletaria y deserción de las filas del partido", él y sus seguidores crean el cuarto PCP, liderado por Guzmán, que convierte la Universidad Nacional San Cristóbal de Huamanga en su plataforma principal de acción política. El Frente Estudiantil Revolucionario (FER), que agrupaba a los estudiantes universitarios seguidores de Guzmán en las universidades, establecen como lema "Por el luminoso sendero de José Carlos Mariátegui". Por ello, fueron conocidos desde entonces como PCP-Sendero Luminoso.

En julio de 1973 el PCP-SL realizó el III Pleno de su Comité Central, en el que se acordó establecer "las bases políticas para su reconstitución". Al año siguiente, el IV Pleno decidió "desarrollar el trabajo de masas tomando como centro el partido". A fines de 1975, en el V Pleno se acordó "impulsar la reconstitución partidaria" y declarar a Ayacucho como Comité Regional Principal y a Lima como Comité Metropolitano. En 1976 el VI Pleno decidió "desarrollar la construcción del partido en función de la lucha armada". Dos años más tarde, entre el 10 de julio y el 2 de setiembre de 1978, el VII Pleno ampliado aprobó las bases para iniciar la lucha armada. A partir de esa fecha, el PCP-SL pasó a la clandestinidad.



Reclusas senderistas realizan un homenaje a su líder Abimael Guzmán en uno de los pabellones del penal de Canto Grande, en Lima. Revista Caretas.

b. Movimiento Revolucionario Túpac Amaru

El Movimiento Revolucionario Túpac Amaru (MRTA), fue fundado en 1982 a partir de la unión de dos grupos de la llamada Nueva Izquierda marxista, el Partido Socialista Revolucionario Marxista-Leninista (PSR-ML) que dirigía Luis Varesse Scotto, y el Movimiento de Izquierda Revolucionaria facción El Militante (MIR-EM), cuyos dirigentes eran Hugo Avellaneda, Víctor Polay Campos, entre otros.

El MIR-EM era uno más de varios MIR que existían en los años 80 y que se reclamaban el "auténtico heredero e intérprete de Luis de la Puente Uceda", creador del primer MIR. De la Puente encabezó en 1959 una facción disidente del Partido Aprista, autodenominada APRA Rebelde, que reivindicó los orígenes insurreccionales de ese partido. En 1962 aquel grupo adoptó la ideología marxista-leninista, influido por el triunfo de la Revolución cubana, y fundó el MIR, que inició en 1965 la primera guerrilla comunista en el Perú, derrotada en solo seis meses por el Ejército.

En 1978, Víctor Polay Campos, un exmilitante aprista radicalizado, se afilió al MIR-EM convencido de que había que iniciar la revolución armada en el Perú. Años después, en 1982, el Comité Central del PSR-ML y el MIR-EM se reu-

nieron y acordaron emprender la "guerra revolucionaria" y adoptar para ello el nombre de Movimiento Revolucionario Túpac Amaru (MRTA). EL cabecilla del MRTA, desde sus inicios y luego de pugnas internas, era Víctor Polay Campos, cuyo nombre de guerra era Comandante Rolando.

c. Acciones terroristas

Las acciones terroristas en el Perú en la década de 1980 se iniciaron la víspera de las elecciones generales promovidas después de 11 años de gobierno militar, el 17 de mayo de 1980. Se asaltó un local de votación y se quemaron las ánforas electorales en el pueblo de Chuschi, en la provincia de Cangallo del departamento de Ayacucho. La primera acción terrorista en la ciudad de Lima se realizó el 13 de junio de 1980 al incendiarse la Municipalidad de San Martin de Porres con bombas molotov. A esta acción devendrían en el trascurso de los años otras acciones terroristas de miembros del PCP-SL y del MRTA, como la quema de locales comerciales y edificios públicos; voladuras de torres de alta tensión, que dejaban a las ciudades sin energía eléctrica por horas y días; la colocación de coches bomba; los asesinatos de miles de autoridades, dirigentes comunales, inofensivos ciudadanos, policías y militares; destrucción de puentes, edificaciones y propiedades públicas y privadas; todo lo cual ocasionó miles de millones de soles en pérdidas y, sobre todo, causó el temor y la zozobra en toda la población.



Atentado terrorista con bombas colocadas en unidades de transporte público.

2. Seguridad de los penales

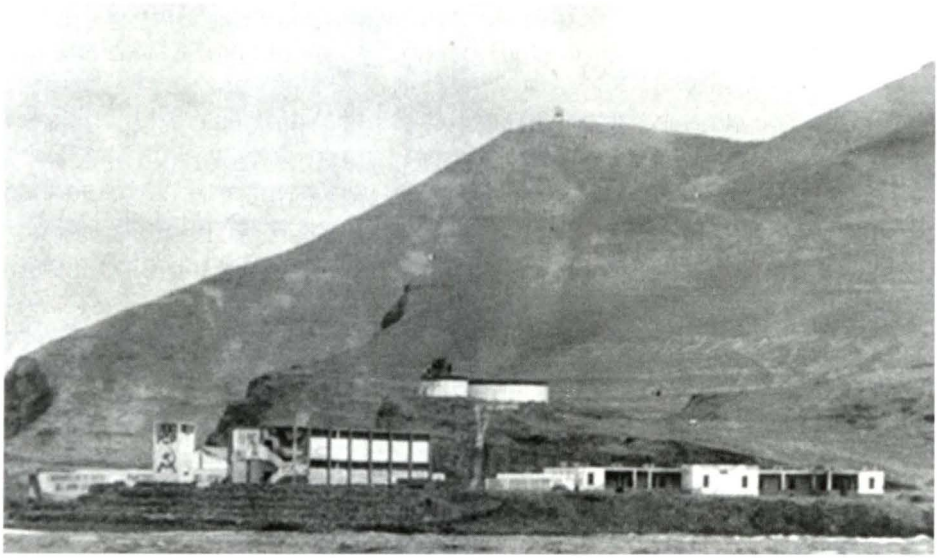
En la ciudad de Lima se habían dispuesto tres penales para la reclusión de los delincuentes terroristas: el de Santa Bárbara para mujeres, y el de San Pedro (Lurigancho) y San Juan Bautista de El Frontón para hombres. El 13 de abril de 1985, los delincuentes terroristas realizaron un motín exigiendo mejoras carcelarias. Tres meses después, el 13 de julio, se amotinaron simultáneamente y tomaron como rehenes a policías y empleados penitenciarios. El 4 de octubre de 1985 los senderistas del penal San Pedro se resistieron a una requisa de armas, se amotinaron y denunciaron hábilmente un supuesto plan de "aniquilamiento" en su contra, lo que fue ampliamente difundido por su aparato de prensa.

Ante la situación insostenible por la cantidad de atentados terroristas que se ejecutaban en la ciudad de Lima, el Gobierno emitió el Decreto Supremo 002-86-IN, de fecha 17 de febrero de 1986, mediante el cual se declaró el Estado de Emergencia en Lima y el Callao, al haberse agudizado las acciones terroristas. Diez días después se dictó el toque de queda en la capital de la República, situación que continuó por meses.

El 21 de mayo de 1986 los terroristas de Sendero Luminoso presos en los tres penales de Lima presentaron una acción de amparo ante el Poder Judicial exigiendo mejores condiciones carcelarias. La acción de amparo fue admitida y concedida, lo que originó la toma el control de los pabellones de las cárceles donde estaban recluidos, al extremo de no permitir el ingreso a ninguna autoridad del penal a lo que ellos llamaban su "luminosa trinchera de combate". Los agentes del INPE o de la Policía no podían hacer el recuento diario de internos, ni inspeccionar las celdas de manera inopinada en busca de armas, explosivos o propaganda. Para ingresar debían pedir permiso a los terroristas. .

3. Penal San Juan Bautista

Según el periodista Juan Cristóbal, en su libro *¿Todos murieron?* (1987), en el Pabellón Azul los presos prepararon su defensa durante meses. Contaban con todo tipo de herramientas y equipos. Construyeron parapetos de cemento y fierro en los pasadizos, escaleras internas, reforzaron las paredes para ser usadas como refugio y cavaron túneles dentro y por fuera del perímetro del pabellón. Edificaron un compartimento subterráneo suficientemente grande para albergar de pie a unas 150 personas, que contaba con varios respiraderos



Penal San Juan Bautista "El Frontón".



El llamado "Pabellón Azul" del Penal San Juan Bautista "El Frontón"

muy bien disimulados. Reforzaron las puertas de ingreso con planchas de fierro y piedra. Confeccionaron chalecos antibala rudimentarios con costales vacíos de polipropileno cubiertos con piedras planas cosidas a manera de malla. Asimismo, fabricaron armas rudimentarias, lanzas con los ángulos de hierro de las camas; flechas y dardos; miniescopetas hechas con tubos de PVC, trampas para ratas y trozo de madera rectangular; lanzallamas con tubos de desagüe y un mechero en un extremo; y bombas caseras, bombas molotov y quesos rusos (granadas artesanales). Algunas ventanas fueron parcialmente pavimentadas, para convertirlas en troneras (orificios a través de los cuales se disparan las armas). Además, habían ingresado de manera subrepticia al penal pistolas, revólveres, escopetas, fusiles y gran cantidad de explosivos. Tenían almacenadas cajas con alimentos no perecibles, agua embotellada y artículos de primeros auxilios para resistir por más de treinta días. En otras palabras, se habían preparado minuciosamente para amotinarse y enfrentarse a la Policía.

Tenían amenazados de muerte a las autoridades del INPE y la Guardia Republicana, quienes no podían verificar las identidades de las visitas y menos registrarlas en los cuadernos de control, mucho menos inspeccionarlas cuando embarcaban en las lanchas para dirigirse a la isla. Solo se limitaban a "verificar" que el número que se embarcaban a la ida y al regreso fuera el mismo. Esta modalidad posibilitaba que algunas visitas permanecieran en la prisión en lugar de los internos, lo que se conocía como el "carrusel de los internos".

4. Situación política

El presidente de la república decretó el viernes 7 de febrero de 1986 el estado de emergencia en Lima y en el puerto del Callao, para hacer frente a lo que denominó "un nuevo tipo de terrorismo de orientación ideológica reaccionaria y muy profesionalizado". Simultáneamente, comenzó a regir un toque de queda nocturno, desde la medianoche hasta las seis de la mañana. El Ejército se hizo cargo del control del orden público en Lima y la Marina de Guerra lo hizo en el Callao. Se restringieron las libertades de reunión, de tránsito y se suspendió la inviolabilidad del domicilio. El estado de emergencia fue decidido después de una serie de explosiones de bombas simultáneas en las madrugadas del 20, 22 y 24 de enero y 3 de febrero. Las bombas afectaron a entidades bancarias, locales del partido gobernante (APRA) y restaurantes.

El jefe del gobierno que había asumido la Presidencia de la República el 28 de julio de 1985, era miembro de la Organización Internacional de Partidos

Socialdemócratas, Socialistas y Laboristas, había ofrecido al Perú para la sede del XVII Congreso de la Internacional Socialista, que debía realizarse al año siguiente. Sus líderes aceptaron realizar su Congreso en Lima del 20 al 23 de junio de 1986, con la asistencia de personalidades y representantes de partidos políticos de más de 50 países y una gran cobertura de la prensa internacional.

5. Directivas del Gobierno y el Comando Conjunto

El 18 de junio, tomados por sorpresa el presidente y su Gobierno, se reunieron de urgencia, a las 10:00 horas, en una sesión del Consejo de Ministros, con los mandos militares. Acordaron restablecer el orden en los penales con la máxima energía que permite la ley, preservando en lo posible la vida de los rehenes y rescatar el principio de autoridad. Asimismo, se decidió emitir un comunicado informando a la ciudadanía y encargar la estrategia para la recuperación de los penales al Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas y el Ministerio del Interior. Finalmente, se dispuso que la Comisión de Paz se trasladara a los penales, a fin de persuadir a los subversivos amotinados. Se dio un tiempo prudencial para que los subversivos pudieran atender el requerimiento de la Comisión de Paz. Si transcurrido ese tiempo no se hallaba respuesta positiva, las fuerzas del orden deberían actuar inmediatamente con rigor, pero dentro de la ley, para restablecer el orden.

El Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas encargó a la Marina de Guerra la conducción de las operaciones de rescate en el penal El Frontón. La responsabilidad de apoyar y conducir las acciones fue encargada al comandante de la Subzona de Seguridad Nacional del Litoral Centro (comandante de la Segunda Zona Naval), quien activó el Plan de Operaciones COMZODOS 01-83 para Apoyo Externo en caso tentativo de evacuación del CRAS El Frontón APEFON, al igual que el sistema de vigilancia y seguridad marítimo, áreas vitales de la Isla San Lorenzo, vigilancia aérea y transporte marítimo del personal de refuerzo de la Guardia Republicana. Tras el requerimiento del Ministerio del Interior, se dispuso el desplazamiento de personal de la Fuerza de Operaciones Especiales, para apoyar las acciones de demolición que solicitó la Guardia Republicana, con orden de intervenir solo si esta no podía retomar el control del penal.

En previsión, se dispuso que la Fuerza de Infantería de Marina preparara dos pelotones para tomar el Pabellón Azul. La Brigada de Infantería de Marina fue designada para hacerse cargo de la misión. Así, una compañía reforzada con

personal de médicos y enfermeros de la Sanidad Naval partió a la Base Naval del Callao en espera de órdenes. Al arribo a la Base Naval del Callao, los infantes fueron embarcados y trasladados a la isla San Lorenzo, donde permanecieron aguardando a ser conducidos a la isla El Frontón.

Al fracasar la comisión negociadora enviada para apaciguar el motín de El Frontón, el Gobierno promulgó el Decreto Supremo 006-86-JUS, por medio del cual se declararon a los establecimientos penales como "zonas militares restringidas".

6. Desarrollo de las operaciones

a. Acciones de los organismos conciliadores

La orden gubernamental para actuar escalonadamente se empezó a cumplir a partir de la 1 de la tarde del 18 de junio, con la presencia en el penal del juez provincial provisional del Callao y el fiscal provincial de turno del Callao. Ellos coordinaron con el director del penal y el coronel de la Guardia Republicana, y acordaron dialogar con los internos. No lograron su objetivo por la negativa de los amotinados.

A las 14:30 horas llegaron en helicópteros los miembros de la Comisión de Paz, un senador integrante de la Comisión de Derechos Humanos del Senado, el viceministro del Interior, el jefe de la Segunda Región de la Guardia Republicana y cuatro reporteros. Las invocaciones de estas autoridades, presenciadas algunas por toda la ciudadanía a través de la televisión, no obtuvieron por parte de los reclusos ningún resultado en la deposición de su rebeldía. En consecuencia, por orden del viceministro Mantilla, la Guardia Republicana procedió a incursionar en el Pabellón Azul y solicitó el apoyo de efectivos de Operaciones Especiales, a fin de abrir una vía de ingreso a través de las paredes del mencionado pabellón.

A las 17:15 horas del 18 de junio, utilizando un megáfono, se comunicó a los amotinados que se iban a realizar explosiones y que se rindieran. La respuesta fueron insultos y arengas contra el Gobierno.

A las 23:00 horas llegó el juez de instrucción del Callao, acompañado de auxiliares y un médico legista, quien comunicó que su presencia obedecía al hábeas corpus presentado ante su despacho. El juez intentó dialogar por me-

gáfono, pero no tuvo resultados satisfactorios. Levantó el acta respectiva y se retiró a las 00:02 horas del 19 de junio.

El día 19, al promediar el mediodía, se hicieron presentes en el penal altas autoridades y miembros del Congreso y de la Comisión de Paz, quienes fueron testigos de la resistencia que oponían los internos y las bajas que habían causado a las fuerzas del orden.

b. Debelación del motín

El personal de la Fuerza de Operaciones Especiales trató de abrir un boquete en la pared y puerta del lado sur del pabellón con el uso de lanzacohetes, pero no logró su objetivo. El personal fue repelido con armas de fuego y flechas lanzadas con ballestas artesanales. Un oficial de Mar fue herido de bala en la cabeza. Luego se colocaron cargas explosivas en la pared sur oeste y se logró abrir una pequeña brecha. El jefe de los Guardias Republicanos solicitó ampliar el paso abierto para ingresar. En la segunda carga se abrió la brecha y se derribó el extremo oeste del pabellón. Uno de los internos, Francisco Morán Guillén, salió con las manos atadas y múltiples heridas punzocortantes. Manifestó que se las habían infringido los cabecillas del motín por su intención de rendirse. Informó que existían trincheras y reductos subterráneos, así como armas y pertrechos para una prolongada resistencia.

El Comando Conjunto dispuso que la Marina de Guerra asumiera el control de las operaciones. De esa forma, a las 3:40 horas del 19 de junio desembarcaron en El Frontón el personal de Infantería de Marina y relevaron a los Guardias Republicanos. A partir de ese momento las operaciones militares en la isla quedaron a cargo de la Marina de Guerra.

Con las primeras luces del día iniciaron su aproximación desde diversos puntos, mientras se escuchaban disparos al interior del pabellón. A las 6:22 horas, cuando un grupo de infantes se dirigía a una mejor cubierta, fue impactado en el tórax al técnico de segunda IMA Marino Palacios David y falleció casi instantáneamente. Alrededor de las 7:20 horas, otro grupo de ataque al mando de un oficial incursionó por el lado sur del pabellón y alcanzó el pasadizo junto a la escalera. El oficial fue herido de un disparo procedente del segundo piso. Minutos después, a las 7:28 horas, el OM1 IMA Edilberto Jiménez Guardia, que cubría el frente del edificio, fue impactado por un proyectil que lo mató instantáneamente. El alumno IMA Marco Antonio Ramírez Gómez, mientras escalaba sobre los escombros del edificio, fue impactado por una bala y falleció en el acto.

A las 13:55 horas nuevamente se conminó a los senderistas a rendirse, lo que motivó que siete delincuentes terroristas salieran con las manos en alto. Poco después, a las 14:20 horas, lo hicieron 17 delincuentes subversivos y ubicaron delante de ellos a sus dos rehenes de la Guardia Republicana, que tenían heridas punzocortantes. Los rehenes manifestaron que los delincuentes terroristas al interior del Pabellón Azul mataban a todos los que tenían intención de salir y rendirse. A las 14:30 horas salieron los últimos siete delincuentes terroristas, que confirmaron la noticia de los asesinatos al interior del edificio. Sostuvieron asimismo que los atrincherados no se iban a rendir y, por lo contrario, iban a demoler el edificio y cumplir con la promesa hecha al comenzar el motín. De los 31 delincuentes terroristas rendidos, fallecieron tres a consecuencia de las heridas producidas por los subversivos al momento de salir.

El alto al fuego se produjo alrededor de las 15:00 horas. Se inició la búsqueda de sobrevivientes entre los escombros y se constató la existencia de cadáveres en lugares inaccesibles, tanto por los escombros como por la existencia de explosivos. Igualmente se observó la existencia de llamaradas que salían del subsuelo. Al enfrentar riesgo a su integridad, se ordenó la evacuación inmediatamente de todo el personal del área del edificio.

A las 15:50 horas arribó en helicóptero el fiscal de la Nación en compañía de un vocal supremo, periodistas y fotógrafos. Se le informó de la situación y se exhortó a rendirse a los delincuentes terroristas que pudieran estar escondidos. No se logró el objetivo. Minutos después se escuchó una fuerte explosión seguida de otra de menor intensidad. De acuerdo con la versión de los delincuentes terroristas rendidos, correspondería a las trampas cazabobos colocadas en la parte interior del edificio, preparadas contra el personal militar. A fin de concluir con la inspección por las últimas explosiones y encontrar a sobrevivientes, se decidió abrir un forado en la parte noreste del edificio. Al accionar la carga para despejar los obstáculos, se produjo una explosión bastante más fuerte de la esperada, al parecer por la reacción en cadena de los explosivos almacenados en el interior por los propios terroristas, que ocasionó el desplome instantáneo del edificio.

A las 17:00 horas se retiró el fiscal de la Nación en el helicóptero. Una hora después se replegó el personal naval, el personal de la Guardia Republicana y los 28 delincuentes terroristas rendidos, que se embarcaron en el buque cisterna que los esperaba frente a la Estación Naval de San Lorenzo para trasladarlos a la Base Naval del Callao.

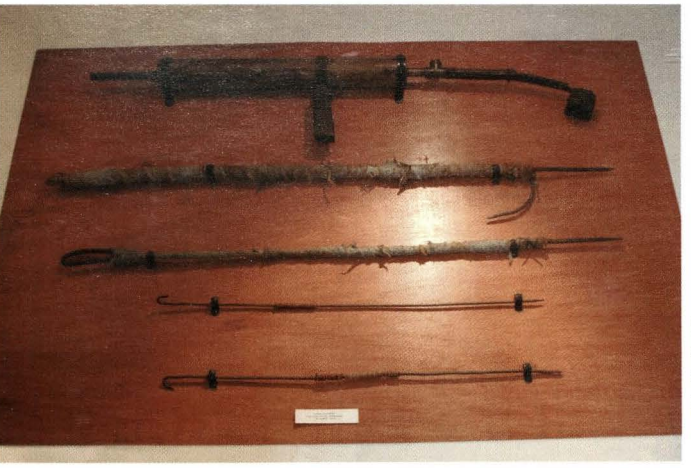
7. Resultados del develamiento del motín

Como resultado de la intervención de las fuerzas del orden, se tuvieron las siguientes bajas: en la Marina de Guerra del Perú, tres fallecidos y 14 heridos; en la Guardia Republicana, un fallecido y cinco heridos; y en el INPE un herido. De todos los heridos, seis requirieron internamiento hospitalario por la gravedad de sus heridas. En el caso de los delincuentes terroristas, al término de las operaciones hubo 29 rendidos en el operativo, uno el 18 de junio y 28 el día diecinueve. Los días siguientes, se hallaron entre los escombros del edificio, los sótanos y los túneles a cinco internos con heridas leves y 118 cadáveres.

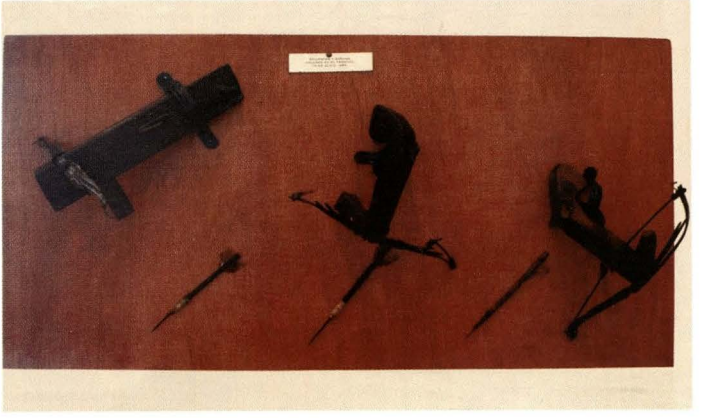
También durante la remoción se logró incautar una pistola ametralladora FMK-3, una escopeta de cartucho 12 cañón corto, un fusil Máuser recortado 7,65, tres fusiles HK-G3, una granada, un mortero casero, una pistola de cartuchos, una pistola 7,65, cien cartuchos de dinamita, una bolsa de 50 cartuchos de dinamita, 30 paquetes de tres cartuchos de dinamita, un fusil casero, 32 ballestas, 10 lanzallamas rústicos, seis explosivos conocidos como queso ruso, cartuchos, municiones, mecha lentas, lanzas, cuchillos, verduguillos, machetes, dardos, chalecos antibalas, etc.



Fusiles y escopetas, pistola ametralladora en base a un trozo de madera, una trampa ratonera.



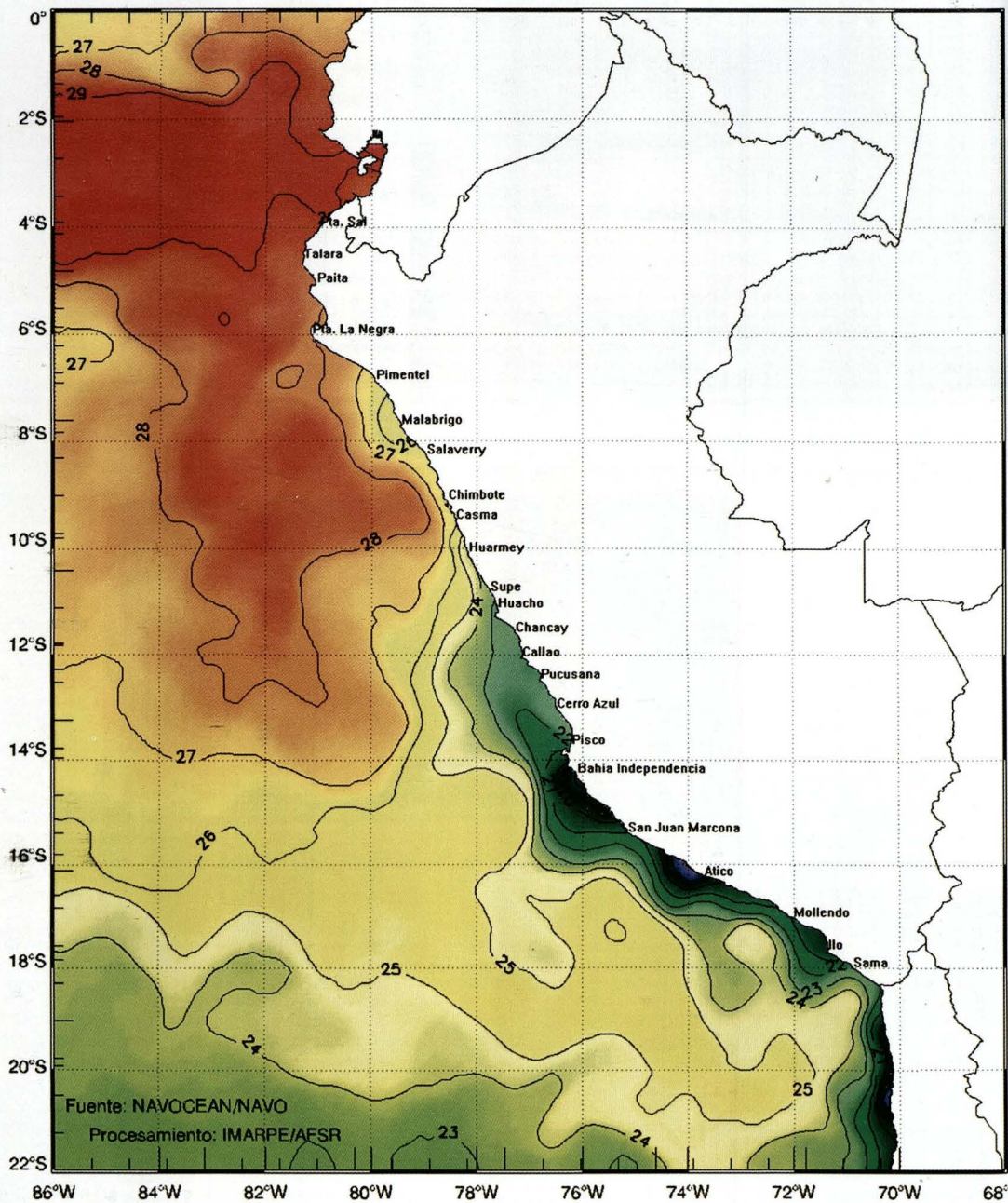
Lanzallamas confeccionado con un tubo de las cañerías de PVC y un mechero extremo.



Ballesta confeccionada en base a láminas de tubo PVC y madera.



Machetes y cuchillos confeccionados con los fierros angulares de los catres.


0°
2°S
4°S
6°S
8°S
10°S
12°S
14°S
16°S
18°S
20°S
22°S
86°W
84°W
82°W
80°W
78°W
76°W
74°W
72°W
70°W
68°
Pta. Sal
Talara
Paita
Pta. La Negra
Pimentel
Malabrigo
Salaverry
Chimbote
Casma
Huarmey
Supe
Huacho
Chancay
Callao
Pucusana
Cerro Azul
Pisco
Bahia Independencia
San Juan Marcona
Atico
Mollendo
Sama
27
28
29
26
25
24
23
Fuente: NAVOCEAN/NAVO
Procesamiento: IMARPE/AFSR

El Niño costero 2017 y las condiciones oceanográficas

Vicealmirante (r) Javier Gaviola Tejada
Graduado en la Escuela Naval del Perú. Es graduado en la maestría de Ciencias del Mar de la Facultad de Oceanografía y Pesca de la Universidad Nacional Federico Villareal; de Administración Marítima, Portuaria y Pesquera de la Escuela Nacional de Marina Mercante; de Estrategia Marítima de la Escuela Superior de Guerra Naval; y de Política Marítima también de la Escuela Superior de Guerra Naval. Ha sido director ejecutivo de Capitanías y Guardacostas, director de Intereses Marítimos, y director de Hidrografía y Navegación, y ha sido comandante del BAP Stiglich, el BAP Carrasco y el BIC Humboldt. Asimismo, ha ejercido la vicepresidencia del Instituto del Mar del Perú y comandante general de Operaciones de la Amazonía. Se desempeña como presidente del Consejo Directivo del Instituto del Mar del Perú.



RESUMEN
El Niño costero que se manifestó en el verano de 2017 tuvo una magnitud moderada y una duración relativamente corta, pero debido a lo imprevisible de su aparición y a la velocidad con que se desarrolló, originó desastres tan catastróficos como los fenómenos de 1982-1983 y de 1997-1998, que duraron casi un año.

PALABRAS CLAVE:
El Niño costero, Enfen, Imarpe, calentamiento costero, biovolumen.

ABSTRACT
The Coastal El Niño that showed up on summer 2017 had a moderated magnitude and a relatively short lasting, but due to its unpredictable appearance and speed of development outburst disasters so catastrophic like the ones in 1982-1932 and those of 1997-1998, which lasted one year.

KEYWORDS:
Coastal El Niño, ENPHEN, IMARPE, Coastal warming, Biovolume.

INTRODUCCION

A finales de enero de 2017, la temperatura de la superficie del mar se incrementó abruptamente contra todos los pronósticos y modelos climáticos previos, hasta alcanzar valores por encima de 28 °C en varios puntos de la costa norte del país, mientras que en el Pacífico ecuatorial central aún ocurría la transición de La Niña a una condición neutra. Esto, a su vez, activaría la segunda banda de la Zona de Convergencia Intertropical (ZCIT) en forma temprana e intensa frente a la costa de Perú, lo cual propició la ocurrencia de lluvias muy fuertes en toda la zona norte hasta la latitud 10°S. Además, las condiciones atmosféricas tipo La Niña en el Pacífico central y el ingreso de humedad del norte propiciaron lluvias fuertes en los Andes occidentales.

• Artículo recibido el 21 de abril de 2017, aprobado para su publicación el 28 de abril de 2017

El calentamiento costero se habría iniciado por el debilitamiento de los vientos alisios del sur en enero, mientras que la intensificación de la segunda banda de la ZCIT al sur de Ecuador activó un mecanismo de retroalimentación positivo que mantuvo los alisios del sur débiles en la banda ecuatorial y temperaturas elevadas frente a la costa norte hasta abril. Luego, por la reducción estacional de la radiación solar, las temperaturas se redujeron, se desactivó la banda secundaria de la ZCIT y se inició la rápida declinación del evento.

Desarrollo

Durante un evento El Niño, con una duración aproximada de un año, estamos acostumbrados al aumento de la temperatura superficial del mar en toda la franja ecuatorial del océano Pacífico, hasta la costa norte de Estados Unidos, y que los efectos no solo se manifiesten en nuestra región, sino también en el resto del mundo: lluvias débiles en India, inviernos más fríos en Europa, tifones en Asia, sequías en Indonesia y Australia, entre otros desastres naturales.

Pero cuando el calentamiento ocurre solo en la zona costera del Perú y Ecuador, los efectos (lluvias torrenciales) se restringen a estos territorios. Los expertos han llamado a este proceso El Niño costero, término que ahora es igualmente empleado por el Comité Multisectorial para el Estudio del Fenómeno El Niño (Enfen) y por organismos internacionales como la NOAA (USA).

El evento del verano de 2017 calificó formalmente como El Niño costero de magnitud moderada, con condiciones neutras en el Pacífico ecuatorial central. Sin embargo, lo abrupto de su aparición y rápido desarrollo en menos tiempo de lo habitual (alrededor de ocho semanas) causó efectos tan devastadores como los eventos extraordinarios de 1982-1983 y 1997-1998 de más larga duración (ocho a diez meses). Hay evidencias de que ya antes hubo uno bastante similar en 1925.

Por su manifestación, lluvias e inundaciones, el evento El Niño costero 2017 se puede considerar como el tercer fenómeno El Niño más intenso de al menos los últimos cien años para el Perú. En cuanto a sus impactos en el ecosistema marino, la reducción del afloramiento costero ocasionó una disminución significativa de la productividad marina frente a la costa norte y la costa central. La anchoveta se desplazó hacia el centro y sur, y se replegó en la costa. Por otro lado, se detectó un incremento de la disponibilidad de recursos asociados a aguas cálidas, como caballa, bonito y atunes, y se desplazó hasta el sur entre febrero y marzo.

Componente oceanográfico

Luego del evento El Niño 2015-2016 (de mayor manifestación en el Pacífico ecuatorial central), que culminó en junio de 2016 (Enfen 2016), las condiciones oceanográficas en el litoral peruano tendieron a normalizarse y exhibieron mayormente valores de temperatura superficial del mar (TSM) dentro del rango neutro y, luego, entre neutro y ligeramente frío (> -1 °C) en diciembre de 2016. No obstante, fuera de las 100 millas, persistieron anomalías ligeramente cálidas (< +1 °C) frente a la costa central y sur del Perú, cuya área de cobertura se expandió hacia el norte en diciembre. Por otro lado, en la capa subsuperficial sobre los 100 metros, se presentaron anomalías térmicas negativas de hasta -2 °C que se extendieron desde Paita hasta el Callao durante la primavera 2016, asociadas a la normalización e intensificación del afloramiento costero. En paralelo, la concentración de clorofila-a satelital en la superficie mostró máximas anomalías positivas en relación con el registro histórico.

Como ya mencionamos, en enero de 2017 se detectó un rápido incremento de la TSM frente a la costa, asociado al debilitamiento del anticiclón del Pacífico Sur (APS) en hasta -2hPa (figura 1) y de los vientos costeros del sur. El debilitamiento del APS y de los vientos costeros del sur (con anomalías negativas de hasta -3,0 m/s) persistió hasta mediados de marzo (figura 2). A estas condiciones se sumó el debilitamiento de los vientos alisios en la zona ecuatorial próxima a Sudamérica, e incursiones de viento norte (N) a noroeste (NW), que alcanzó los 07-09°S (figura 2). La alteración de la circulación regional de los vientos fue determinante en el incremento sostenido de la TSM en la zona norte y centro del Perú y el desarrollo del evento El Niño costero 2017 hasta una magnitud de moderado (Comunicado Enfen 06-2017).

El aumento de la TSM en valores por encima de los 28 °C frente a la costa central y norte alimentó a su vez el desarrollo de la banda secundaria de la Zona de Convergencia Intertropical próxima al litoral, a la vez que retroalimentó las condiciones anómalas y propició las graves precipitaciones e inundaciones en las zonas medias y bajas de la costa norte y central de nuestro país durante marzo. Por otra parte, la alteración de los vientos alisios en el Pacífico Ecuatorial Oriental generó la rápida propagación de ondas Kelvin cálidas desde enero de 2017, que también contribuyeron al calentamiento. Para marzo, el calentamiento local, el desplazamiento de aguas ecuatoriales superficiales (AES) hacia el sur y aguas subtropicales superficiales (ASS) hacia la costa, propiciadas por la alteración de los vientos, más el arribo de una onda Kelvin cálida, ocasionaron el máximo desarrollo de El Niño costero, con anomalías de la TSM que alcanzaron +8 °C

en la zona costera frente a Salaverry y Huanchaco hacia la quincena del mes (figura 3).

A partir del 20 de marzo se reactivó el APS y se intensificaron los vientos costeros del sur, con anomalías positivas de hasta +2,5 m/s, ocasionando el desplazamiento de las aguas más cálidas hacia el norte y también la disminución de la TSM frente a la costa, cuya tendencia a la normalización se fortaleció desde inicios de abril (figuras 1, 2 y 3).

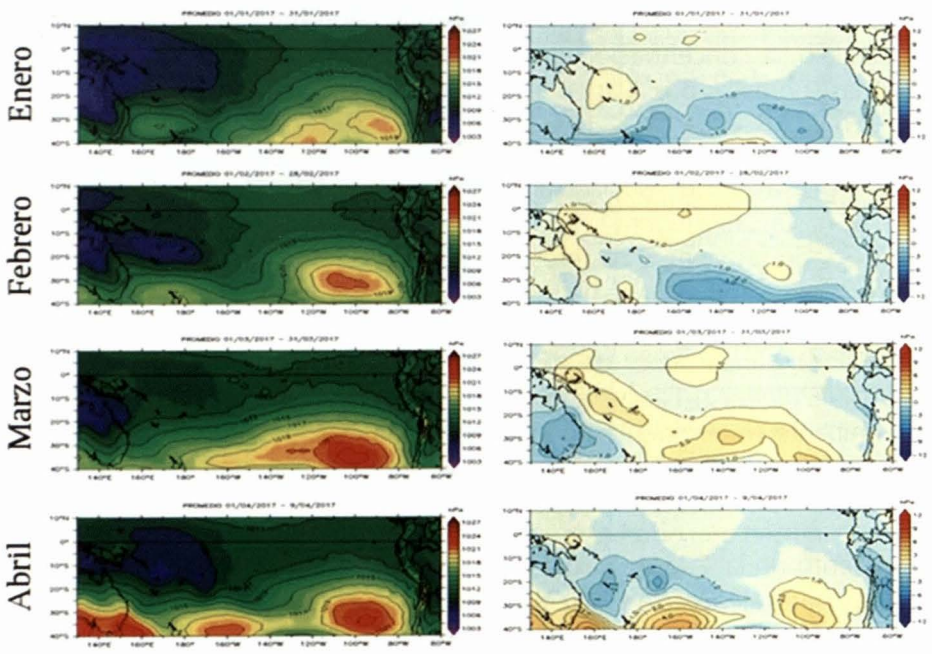


Figura 1. Promedio mensual de la presión atmosférica a nivel del mar (izquierda) y anomalías correspondientes (derecha). Para el mes actual se usaron datos del 1 al 9 abril. Datos del reanálisis NCEP/NOAA (Kalnay et al. 1996).

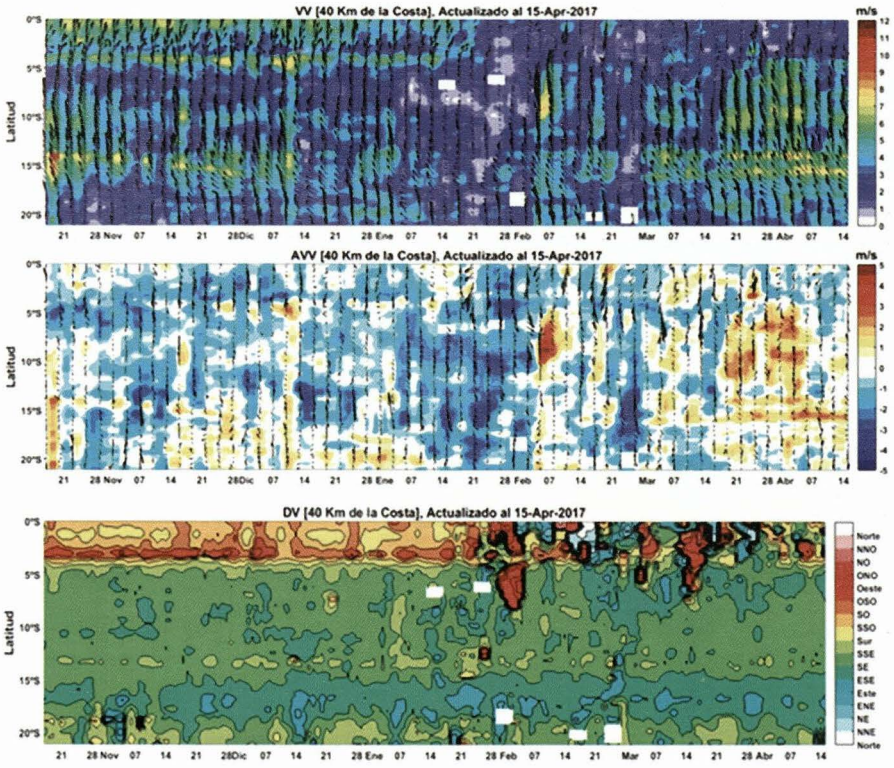


Figura 2. Diagramas Hovmöller de la velocidad del viento (arriba), anomalía del viento (medio), dirección del viento (abajo) de la a lo largo y en la franja de 40 km frente de la costa peruana, en los últimos seis meses (Fuente: ASCAT, elaborado por Imarpe).

Con la aparición repentina del evento y previo al inicio de la normalización de las condiciones, se programó en Imarpe un crucero que permitiría ver el estado de las condiciones oceanográficas y de los principales recursos vivos.

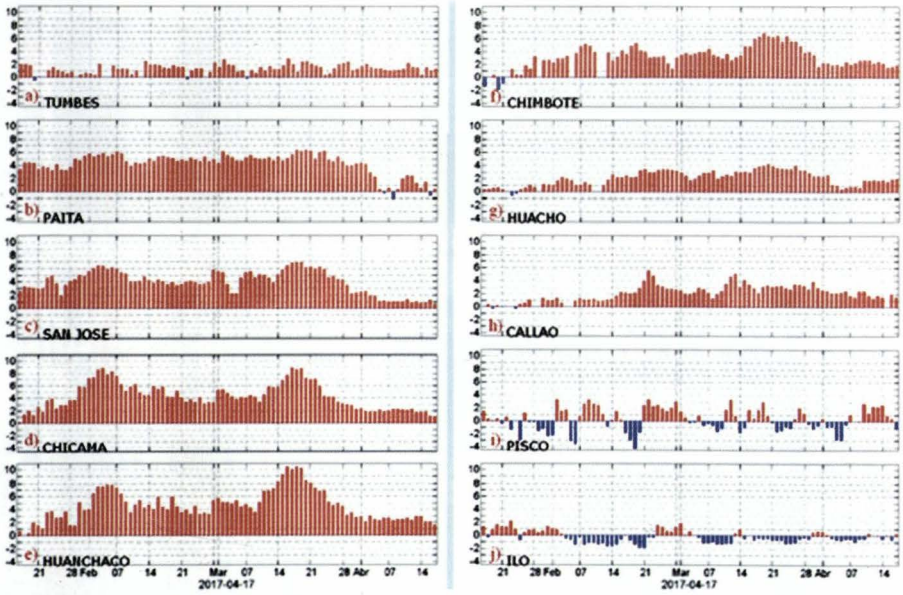


Figura 3. Anomalías diarias de la TSM registradas por los laboratorios costeros del Imarpe entre febrero y abril de 2017 (Fuente: IMARPE).

Condiciones oceanográficas durante el crucero 1702-04

Condiciones físicas superficiales

La TSM varió de 16,1 °C a 27,9 °C con un valor promedio para el área evaluada de 23,01 °C. Valores mayores de 27 °C se presentaron por fuera de las 30 millas náuticas de Salaverry a Casma, mientras que los valores más bajos (< 20 °C) se localizaron en la franja costera dentro de las 15 millas náuticas frente a Morro Sama y de Atico a bahía Independencia (figura 4). Las anomalías térmicas (ATSM) variaron de -3,3 °C a +7,2 °C, con un promedio para el área evaluada de +2,40 °C. Se encontró un predominio de condiciones cálidas al norte de Punta Caballas, con un núcleo con anomalías mayores a +6 °C frente a Chimbote, en tanto al sur de Punta Caballas se encontraron anomalías negativas frente a Chala-Ocoña e Ilo-Morro Sama (-2 °C frente a Atico), y valores superiores a +3 °C por fuera de las 30 millas náuticas de San Juan a Quilca (figura 4).

Debido a la influencia de las aguas de los ríos que incrementaron significativamente su caudal, la salinidad superficial del mar (SSM) entre Morro Sama y Talara varió entre 30,252 ups a 35,734 ups. A su vez se encontraron

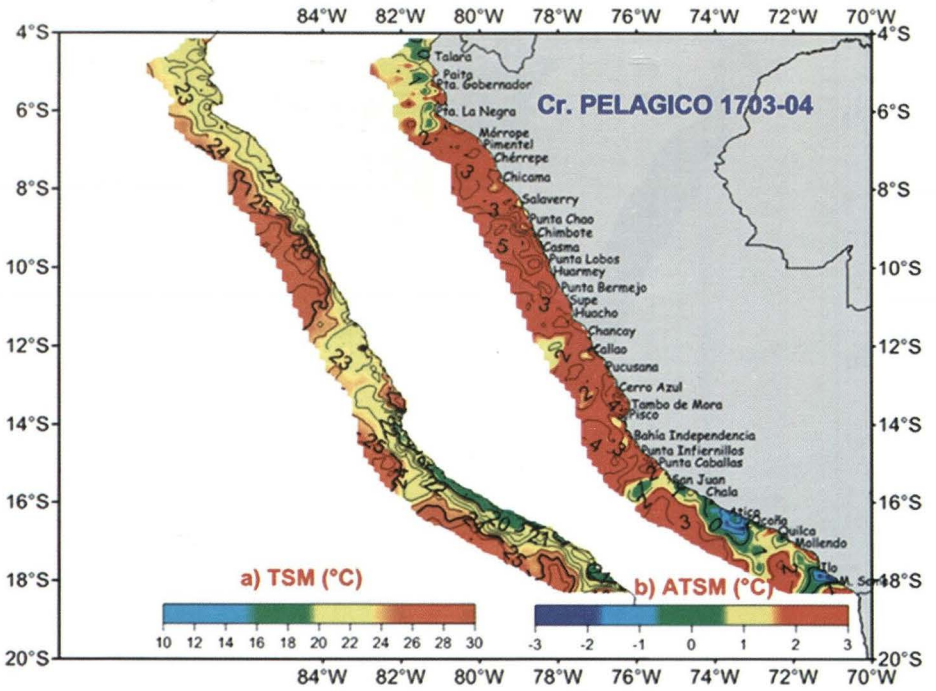


Figura 4. Distribución de la temperatura superficial de mar SSM (°C) y anomalías de la TSM (°C). La climatología de base es del periodo 1981–2010 a 0,1 x 0,1 grado de resolución (Fuente: Imarpe).

masas de agua tropicales superficiales ATS ubicadas al norte de Talara, aguas ecuatoriales superficiales AES desplazadas inusualmente hasta Chimbote y aguas costeras frías ACF en una franja de amplitud variable dentro de las 40 millas náuticas, debido a la fuerte presión de las aguas cálidas y salinas del oeste hacia la costa. Las anomalías halinas (ASSM) variaron de -3,9 ups a +0,7 ups en el área cubierta para el crucero. Anomalías positivas se observaron en el 80% del área evaluada como producto de la presencia de las ASS; en cambio, las anomalías negativas estuvieron asociadas a la presencia de las AES al norte de Chimbote y a la influencia del agua continental en la franja costera, como frente a Pucusana, Cerro Azul y Pisco (figura 5).

Oxígeno y pH en superficie

Las concentraciones de oxígeno disuelto (OD) en la superficie del mar se encontraron entre 2,6 mL/L a 15,3 mL/L. El afloramiento costero estuvo delimita-

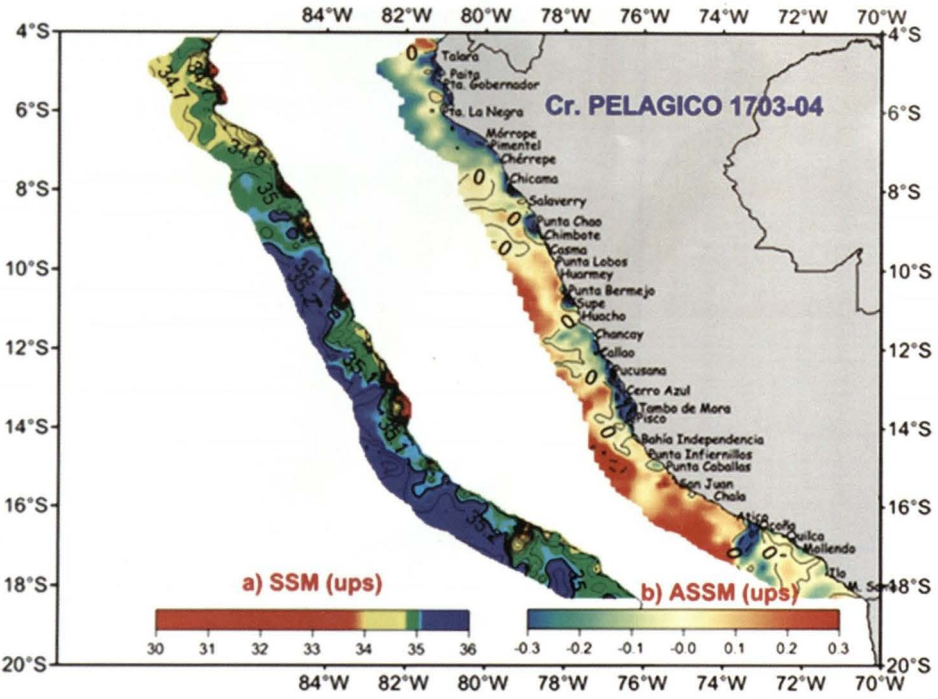


Figura 5. Distribución de la salinidad superficial de mar SSM (ups) y anomalías de la SSM (ups). La climatología de base es del periodo 1981–2010 a 0,1 x 0,1 grado de resolución (Fuente: Imarpe) .

do por valores cercanos a 4,0 mL/L, y estuvo restringido a áreas costeras frente a Chicama, Salaverry y Chancay, y en mayor extensión entre Pisco y Atico. Por otro lado, al norte de Supe se registraron concentraciones de OD bastante homogéneas de alrededor de 5,0 mL/L, asociadas a valores de TSM entre 23,0 °C a 26,0 °C.

Los valores de acidez pH en superficie estuvieron por encima de 7,79, con una relación directa con los valores de oxígeno. Eventos altamente productivos se relacionaron con valores superiores de 8,3, a diferencia de las zonas de afloramiento costero, donde el pH varió en un rango de 7,8 a 8,0. Las ASS estuvieron mayormente asociadas a valores de pH cercanos a 8,2 (figura 6).

Clorofila "a" satelital (µg/L)

Usando información del satélite MODIS a una resolución espacial de 9 km, se obtuvo una distribución superficial de clorofila-a en cuatro etapas del 1 al 15

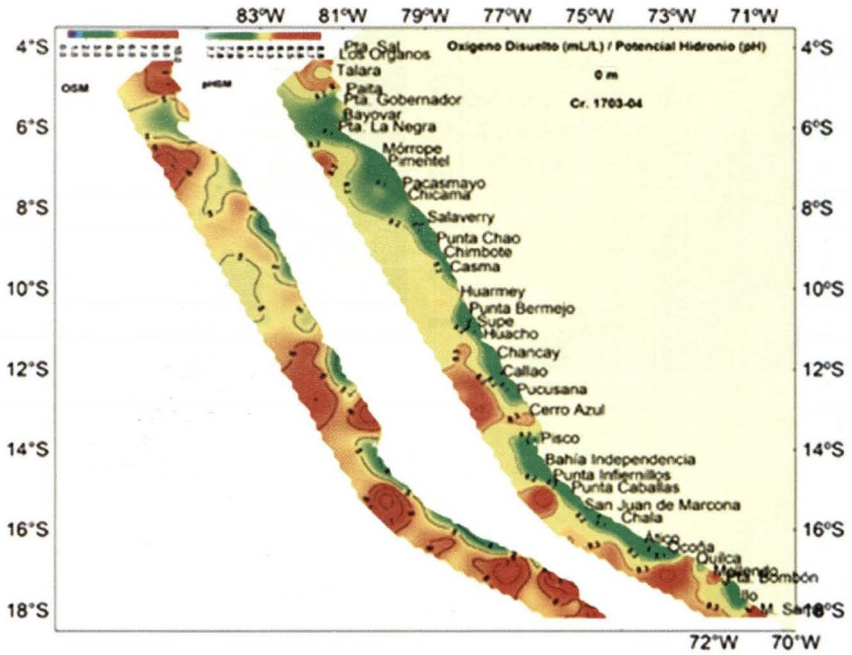


Figura 6. Distribución superficial de oxígeno disuelto (mL/L) y potencial hidronio (pH). Cr. Pelágico 2017-0304, BIC Flores / BIC Olaya.

de marzo, del 16 al 31 de marzo, del 1 al 31 de marzo y del 1 al 11 de abril de 2017, con el objetivo de apreciar la evolución de la productividad en el periodo del Crucero afectado por El Niño costero 2017. En ese sentido, durante marzo la presencia y el predominio de aguas cálidas al norte de Chimbote generaron una diminución de la clorofila-a, que alcanzó valores de 1,0 µg/L a 3,0 µg/L en la región costera desde Chicama a Los Órganos, y fueron aún más críticos a inicios de la segunda quincena de marzo. Sin embargo, en la costa central, a pesar de incursión de las aguas cálidas, se mantuvieron valores mesotróficos superiores a 5,0 µg/L. Durante abril, con el descenso de las temperaturas, también se observó un incremento de la clorofila, frente a las costas del Perú. Destacaron las concentraciones de 5,0 µg/L a 10,0 µg/L, lo que sugirió una tendencia a la normalización de la productividad frente a la costa peruana (figura 7).

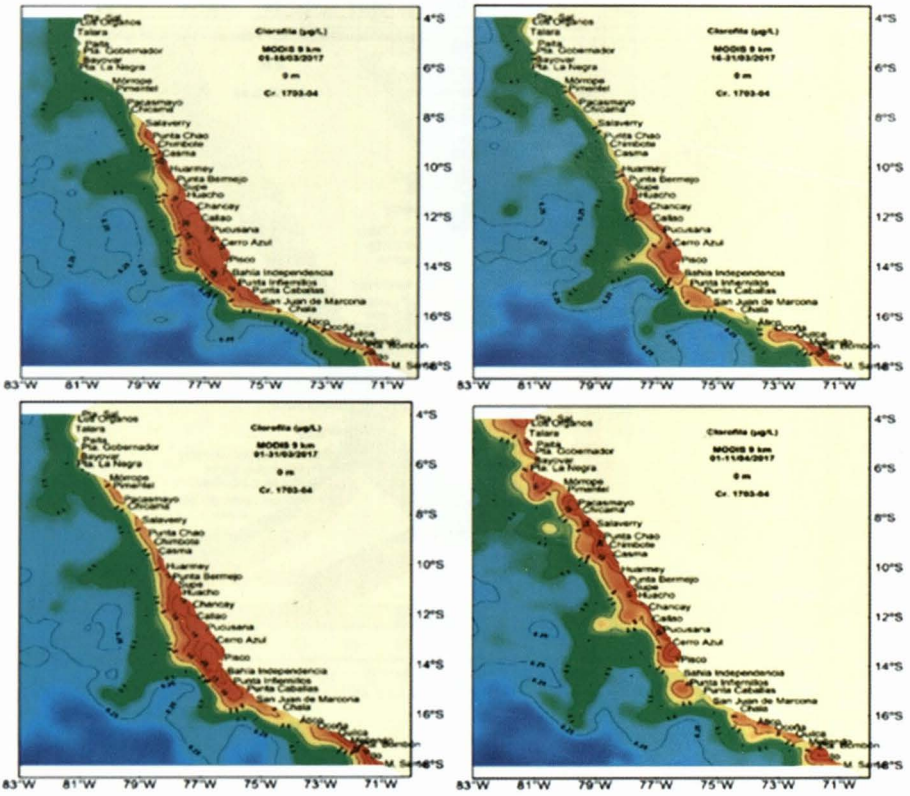


Figura 7. Distribución Superficial de Clorofila-a (µg/L), información procedente del Satélite MODIS-AQUA - resolución 9 km. En tres etapas: a) 01-15/03/2017 b) 16-31/03/2017, c) 01-31/03/2017 y d) 01-11/04/2017.

Biovolúmenes de zooplancton

Los biovolúmenes de zooplancton fluctuaron entre 0,1 mL/muestra y 100,0 mL/muestra, con un predominio de biovolúmenes mayores a los 5,0mL/muestras. Los biovolúmenes menores a 5,0 mL/muestra se localizaron muy cerca de la costa. Se presentaron entre Los Órganos y Huarmey dentro de las 5 millas, mientras que entre Callao y Morro Sama tuvieron una mayor extensión hasta 20 millas náuticas de la costa. Es importante destacar la presencia de biovolúmenes mayores a 20 mL/muestra dentro de la plataforma entre Mórrope y Huarmey, característica inusual para otros veranos (figura 8).

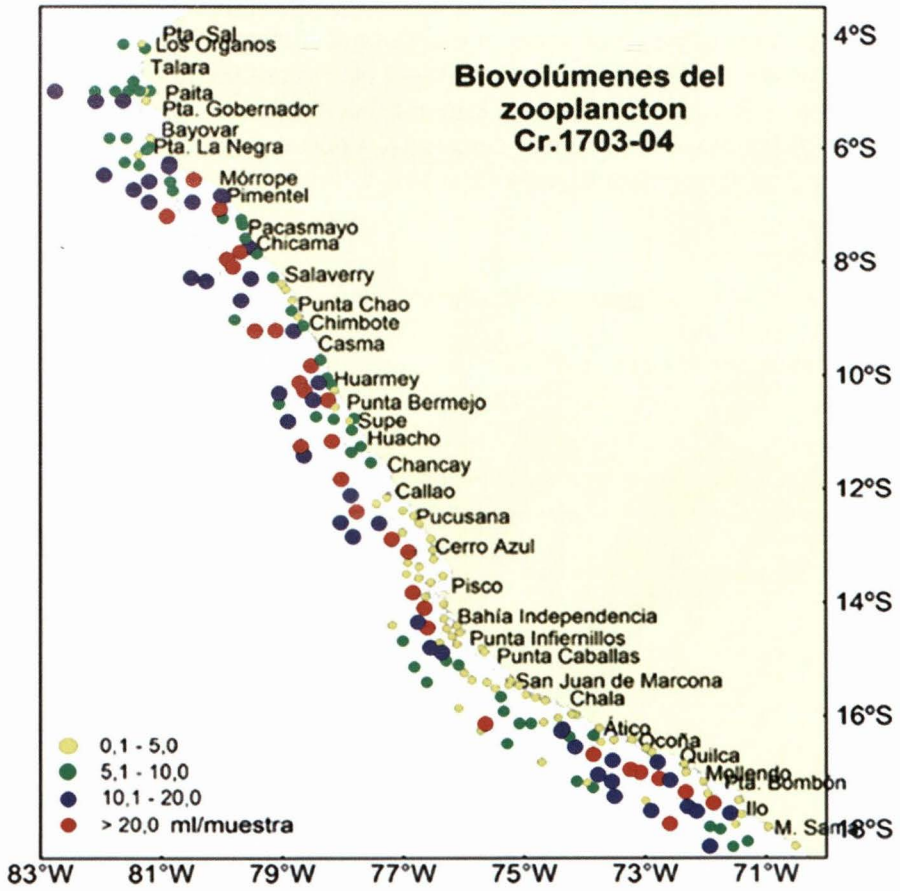


Figura 8. Distribución cualitativa de los biovolúmenes del zooplancton (Fuente: Imarpe).

Distribución de huevos y larvas de "anchoveta"

La distribución de huevos y larvas de anchoveta mostraron una distribución diferente a la que se observa en otros veranos. En esta oportunidad el desove se localizó al sur de Pimentel. De manera general, los huevos de anchoveta se distribuyeron muy cerca de la costa, aunque frente a Morro Sama y entre San Juan de Marcona y Bahía Independencia tuvo una extensión hasta las 30 millas y hasta las 40 millas náuticas frente a Tambo de Mora. Se observó un núcleo con alta concentración de huevos en estadio III y IV reportados frente a Ático y entre Pisco y Cerro Azul, asociado a la presencia de hembras hidratadas en estas

zonas. De otro lado, las larvas tuvieron una mayor distribución por fuera de la costa, aunque cubrieron una menor extensión latitudinal. Al sur de Chancay estuvieron dentro de las 30 millas náuticas y alcanzaron las 60 millas náuticas frente a Ilo y San Juan de Marcona. Esta distribución de los huevos y larvas de anchoveta estuvo asociada a ACF cercanas a la costa y aguas de mezcla (ACF, ASS y AES) con temperaturas menores a 24,0 °C (figura 9).

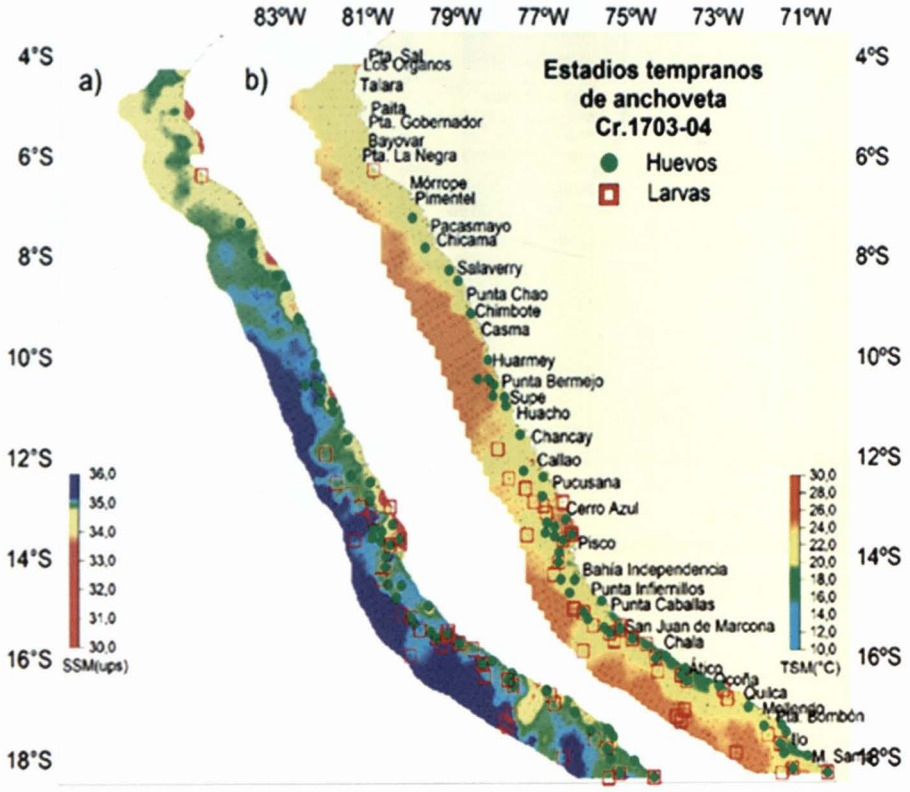


Figura 9. Distribución de los huevos y larvas de *Engraulis ringens* (anchoveta), asociados a las condiciones ambientales: SSM (a) y TSM (b) (Fuente: Imarpe).

Indicadores de masas de agua superficiales

Los copépodos Eucalanus inermis y Centropages brachiatus, indicadores de ACF, fueron observados principalmente entre Huarmey y Morro Sama. Llegaron hasta las 60 millas náuticas frente a Punta Caballas y el sur de Ocoña, mientras que al norte de Punta La Negra se localizó por fuera de la plataforma. Asimismo, los copépodos Acartia danae, Mecynocera claussi, Calocalanus pavo y Ischnocalanus plumulosus, relacionados con ASS, presentaron una distribución más homogénea al sur de Pisco y fuera de la plataforma, aunque más dispersa al norte del Callao. Se halló cerca de la costa en agua de mezcla entre ASS y AES. La presencia de Centropages furcatus, copépodo indicador de AES, estuvo distribuido entre Paita y Chancay, desde la costa hacia fuera de la plataforma, donde hubo áreas de aguas de mezcla con ASS y ACF (figura 10).

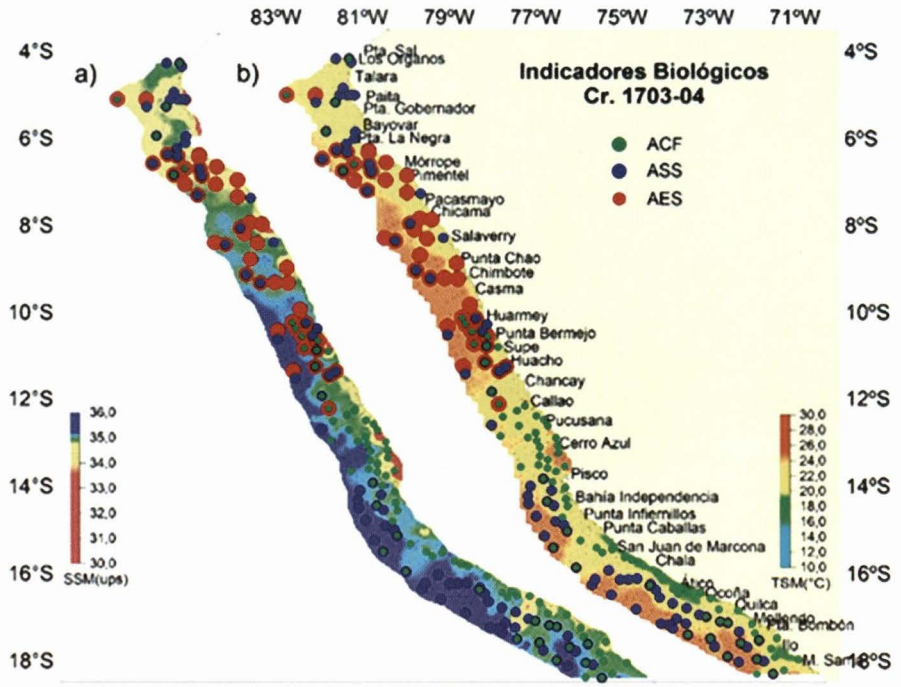


Figura 10. Distribución de los indicadores biológicos asociados a las condiciones (Fuente: Imarpe)

Conclusiones

- Las condiciones oceanográficas superficiales en general mostraron un predominio de condiciones cálidas con excepción de áreas frente a San Juan, Ático e Ilo, donde se presentaron condiciones frías.
- Las masas de agua presentes fueron: ATS al norte de Talara, AES al norte de Chimbote, ACF en una franja de amplitud variable dentro de las 40 millas náuticas, ASS de Chimbote al sur, aguas de mezcla en la zona costera debido a la descarga de los ríos y aguas de mezcla por la interacción de las AES y ASS en la zona norte y por la interacción de las ACF y ASS en la zona centro sur, con influencia de las ATSA al sur de San Juan.
- Los huevos y larvas de anchoveta se localizaron principalmente en ACF (en aguas de mezcla de ASS y ACF en algunos casos), quienes la restringieron principalmente cerca de la costa a una temperatura máxima de 24°C.

Colaboradores del presente artículo

Agradecimiento a los profesionales del Instituto del Mar del Perú que aportaron la información respectiva de la parte física, química y biológica del presente artículo, Ingeniero Dimitri Gutiérrez y los biólogos Luis Vásquez, Octavio Morón y Patricia Ayón.

Referencias

ENFEN. Comunicado Oficial Enfen 02-2017, 2017. [Consulta: 21 de julio de 2017]. Disponible en: http://www.imarpe.pe/imarpe/archivos/informes/imarpe_comenf_comunicado-oficial-022017.pdf

ENFEN. Comunicado Oficial Enfen 04-2017. [Consulta: 21 de julio de 2017]. Disponible en: http://www.imarpe.pe/imarpe/archivos/informes/imarpe_comenf_comunicado-oficial-042017.pdf

ENFEN. Comunicado Oficial Enfen 05-2017. [Consulta: 21 de julio de 2017]. Disponible en: http://www.imarpe.pe/imarpe/archivos/informes/imarpe_comenf_comunicado-oficial-052017.pdf

ENFEN. Comunicado Oficial Enfen 06-2017. [Consulta: 21 de julio de 2017]. Disponible en: http://www.imarpe.pe/imarpe/archivos/informes/imarpe_comenf_comunicado-oficial-062017.pdf

ENFEN. Comunicado Oficial Enfen 07-2017. [Consulta: 21 de julio de 2017]. Disponible en: http://www.imarpe.pe/imarpe/archivos/informes/imarpe_comenf_comunicado-oficial-072017.pdf

IMARPE. Informe "Evaluación hidroacústica de recursos pelágicos". Crucero 1703-04-Morro Sama-Los Órganos, del 3 de marzo al 13 de abril de 2017, 2017. [Consulta: 21 de julio de 2017]. Disponible en: http://www.imarpe.pe/imarpe/archivos/EvaluacionHidroacusticaRecPelagicosCrucero170304.pdf





¿Las Áreas Marinas Protegidas podrían reducir los impactos de fenómenos climáticos como El Niño?



Máster ambiental Alfredo Gálvez Ballón
Abogado de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, con especialidad en Manejo y Conservación de Recursos Naturales por la Universidad Autónoma de Yucatán (México). Máster en Espacios Naturales Protegidos por la Universidad Autónoma de Madrid, la Universidad Complutense de Madrid y la Universidad de Alcalá (España). Se desempeña como consultor y asesor legal en la Oficina de Asesoría Jurídica del Servicio Nacional de Áreas Naturales Protegidas por el Estado (Sernanp) desde 2009. Es especialista en legislación sobre Áreas Naturales Protegidas de ámbito continental y de ámbito marino-costero, así como en conservación privada, regional y comunal.

RESUMEN
El presente artículo tiene por objetivo presentar brevemente diversos aspectos clave que deben tomarse en cuenta para entender las implicancias del establecimiento de Áreas Marinas Protegidas como mecanismos de conservación que permitirían reducir los impactos negativos producidos por fenómenos climáticos como El Niño. Asimismo, explica br evemente la importancia y la diversidad de servicios ecosistémicos que brindan estos importantes espacios de conservación de vida marina.
En ese sentido, el artículo se enfocará en responder preguntas relacionadas con la importancia y los beneficios del establecimiento de Áreas Marinas Protegidas desde distintos puntos de vista, el estado actual de la conservación marina en el Perú, y algunos retos o siguientes pasos para mejorar la conservación en nuestro país a través de mecanismos legales que permitan darle un enfoque ecosistémico y de sostenibilidad a nuestro mar.

PALABRAS CLAVE: Conservación, biodiversidad marina, áreas marinas protegidas, costa, mar, fenómeno de El Niño, maricultura, pesca, reservas marinas.

ABSTRACT
The hereby article has as objective to briefly introduce the different key aspects that must be taken into account to understand the implications of the establishment of Marine Protected Areas as conservation mechanisms that would allow to reduce the negative impacts produced by the environmental phenomena like El Niño. Likewise, it briefly explains the importance and the diversity of ecosystem services that provide these important spaces of conservation of the sea life.
In this sense, the article will focus in answering questions related with the importance and benefits of the establishment of Maritime Protected Areas from diverse points of view, the current state of maritime conservation in Peru, and some of the legal mechanisms that enable to give an ecosystem approach and of sustainability of our sea.

KEYWORDS: Conservation, marine biodiversity, maritime protected áreas, coast, sea, El Niño phenomenon, mariculture, fishery, marine reserves.

Introducción

En estos últimos meses hemos oído hablar en diversos medios sobre el fenómeno de El Niño y sus implicancias en distintos rubros y actividades productivas a nivel nacional. Algunas de las más afectadas son la actividad pesquera y la agrícola. Así, se generan grandes pérdidas económicas, incremento de enfermedades, destrucción de carreteras y viviendas, pérdida de cultivos en

• Artículo recibido el 5 de marzo de 2017, aprobado para su publicación el 12 de marzo de 2017.



Pelícanos en isla guanera. Imagen: Sernanp.

terrenos agrícolas, además de una notable reducción en el PBI. Sumado a ello, en el ámbito costero existe una gran cantidad de familias dedicadas a la pesca y a la maricultura que se verían afectadas por este fenómeno.

El panorama actual no pinta del todo bien cuando se trata de un fenómeno que tiene impactos muy fuertes. Las medidas precautorias implementadas no deben ser adoptadas tardíamente, sino antes que se confirme la presencia del fenómeno. Por lo tanto, la estrategia adoptada por el Gobierno para el ámbito marino costero no debería depender estrictamente de disponer medidas con efectos instantáneos o de corto plazo, que no trasciendan en el tiempo. Por el contrario, una de las respuestas consiste en utilizar mecanismos de conservación de los recursos a largo plazo dentro de las 10 millas, que sean adecuados al contexto y la realidad de cada zona costera en particular, de manera que los usos se realicen sobre la base de una regulación especial y bajo criterios de sostenibilidad. De esta manera, se asegura mitigar futuros eventos e impactos y se asegura un *stock* de alimentos con medidas duraderas y presentes en el tiempo. Una de estas herramientas de conservación para el caso del ámbito marino son las Áreas Marinas Protegidas.

Desarrollo

¿Por qué conservar a través de Áreas Marinas Protegidas?

Al conservar la biodiversidad y restaurar los ecosistemas podemos reducir en gran medida su vulnerabilidad y aumentar su resiliencia[1]. Por ello, implementar una estrategia de conservación a través de Áreas Marinas Protegidas es importante en la medida en que generan grandes beneficios desde distintos puntos de vista; aquellos que llamamos servicios ecosistémicos[2]. En términos generales, las Áreas Marinas Protegidas desempeñan un papel importantísimo en la regulación del clima y en el secuestro del carbono. Asimismo, brindan diversos servicios ecosistémicos que se muestran en el siguiente cuadro:

Servicios ecosistémicos que brindan las Áreas Marinas Protegidas

TIPOS DE SERVICIOS	MARINO/COSTEROS Y DE MAR ABIERTO
Servicios de provisión	• Pesquerías y maricultura • Energía renovable alternativa • Productos naturales • Fuente genética y farmacéutica • Fuente de minerales • Espacios para puertos y transporte
Servicios de regulación	• Regulación del clima • Secuestro de carbono • Estabilización de las costas • Protección contra desastres naturales • Regulación de nutrientes • Eliminación de desechos
Servicios de soporte	• Formación del suelo • Fotosíntesis • Ciclo de nutrientes • Producción primaria
Servicios culturales	• Turismo • Recreación • Valores espirituales • Educación • Estéticos / paisaje

Fuente: Elaboración propia basada en Millennium Ecosystem Assessment. Ecosystems and Human Well-being: Synthesis. 2005. [Consulta: 6 de abril de 2017]. Disponible en: http://www.millenniumassessment.org/documents/document.356.aspx.pdf

1. La resiliencia es la capacidad de las comunidades y ecosistemas de absorber perturbaciones sin alterar significativamente sus características de estructura y funcionalidad. Pueden regresar a su estado original una vez que la perturbación ha cesado.
2. Para entender un poco más a profundidad en qué consisten los servicios ecosistémicos se recomienda revisar la Evaluación de los Ecosistemas del Milenio: http://www.millenniumassessment.org/documents/document.356.aspx.pdf



Desembarcadero pesquero artesanal en Lagunillas, Reserva Nacional de Paracas. Imagen: Sernanp.

Asimismo, las Áreas Marinas Protegidas son probablemente las únicas figuras legales que permiten la participación de la sociedad civil en las acciones de conservación de ecosistemas marinos, pues no es posible la figura legal de propiedad en el ámbito marino, en tanto este es patrimonio natural de la nación de conformidad con lo dispuesto en la Constitución Política de 1993. En este sentido, existen grandes oportunidades de gestionar estos espacios desde diversos niveles, generando así la participación activa de la población, según la regulación actual sobre Áreas Naturales Protegidas y de acuerdo con los mecanismos comprendidos en la Ley de Áreas Naturales Protegidas (Ley 26834) y su reglamento aprobado por Decreto Supremo 038-2001-AG.

¿Cuál es el estado actual de la Áreas Marinas Protegidas en el Perú?

A la fecha, el Perú cuenta con solo tres Áreas Marinas Protegidas, que comprenden un porcentaje de costa y un porcentaje de mar: la Reserva Nacional de Paracas, establecida en 1975; la Reserva Nacional Sistema de Islas, Islotes y Puntas Guaneras, establecida en 2009; y la Reserva Nacional de San Fernando, categorizada en 2011. Estas áreas forman parte de la Red Iberoamericana de

Reservas Marinas (RIRM)[3], a la cual se suman áreas marinas de países como Ecuador, Colombia, Venezuela, Panamá, Costa Rica, México y España.

Es importante señalar que a la fecha el Perú no cuenta con áreas que protejan solo espacios de mar distanciados de la línea costera. La tendencia de la conservación marina en nuestro país ha incorporado desde sus inicios un componente terrestre, que busca la conectividad entre los ecosistemas terrestres y marinos relacionados con la corriente Peruana o de Humboldt[4]. Actualmente existe una propuesta de Área Marina Protegida en camino de ser establecida formalmente por el Gobierno: la Reserva Marina del Pacífico Tropical, la cual incorpora, entre sus áreas priorizadas, una zona que contempla solo el ámbito marino, denominada Banco de Máncora. Si como país logramos establecer esta nueva área marina, estaríamos no solo asegurando los servicios ecosistémicos antes mencionados, sino también protegiendo un ecosistema aún no representado en nuestro país, como el perteneciente a la provincia biogeográfica del Pacífico Tropical.



Islote ubicado camino a las islas Ballestas. Imagen: Sernanp.

3. La Red Iberoamericana de Reservas Marinas es una iniciativa de diversos gestores en Áreas Marinas Protegidas, americanos y españoles, que adoptaron la decisión de poner sus experiencias en común y abrir caminos para la realización conjunta de proyectos. Esta decisión fue tomada en las I Jornadas Internacionales sobre Reservas Marinas que tuvo lugar en Murcia (España) en 1999.
4. Esta corriente marina subantártica es una gran masa de agua fría originada por el ascenso de aguas profundas, que viene desde la costa central de Chile y se extiende hasta la costa norte del Perú, lo cual genera una gran biodiversidad (es decir, muchas formas de vida) que se manifiesta por la presencia de una diversidad de especies de peces, mamíferos, aves, vegetación marina, etc.

Ideas finales

Los siguientes pasos en la conservación de espacios en el ámbito marino y Áreas Marinas Protegidas en el Perú serían los siguientes:

- Establecer nuevas Áreas Marinas Protegidas en el norte del país, empezando por la Reserva Marina del Pacífico Tropical, así como priorizar medidas de protección dentro de las cinco millas, donde la pesca artesanal puede ser desarrollada legalmente, pero que en la realidad se presenta desordenada, y dentro de las 10 millas, donde el recurso pesquero es más vulnerable.
- Incorporar en las normas sobre pesca el enfoque ecosistémico, que se traduce en una utilización sostenible de los recursos junto con una conservación más eficaz de estos. Por ello, resulta prioritario que dichas normas contemplen la protección y conservación de especies diferentes de la anchoveta y que ocupan un lugar primordial en la cadena trófica o alimenticia en el mar.
- Dentro de las Áreas Marinas Protegidas, establecer zonas intangibles o herramientas de manejo pesquero —conocidas como fish boxes— y, de esta manera, a través de la prohibición del uso de artes de pesca o del esfuerzo pesquero, proteger las agregaciones de juveniles de las especies de peces comerciales, para asegurar el mantenimiento de la cadena trófica y la consecuente provisión de alimento[5].
- Trabajar con las bases sociales, las asociaciones pesqueras y la población local, a fin de generar empoderamiento y, de esta forma, impulsar nuevas propuestas de establecimiento de Áreas Marinas Protegidas.
- Generar procesos sociales y políticos, con la finalidad de transparentar la información de las propuestas de Áreas Marinas Protegidas, en conjunto con las asociaciones pesqueras, gobiernos locales, empresas turísticas, así como otros actores importantes que dependen directamente de los beneficios y servicios ecosistémicos que estos espacios les brindan.
- Incorporar en los instrumentos de manejo de las Áreas Marinas Protegidas[6] mecanismos para la gestión sostenible de los recursos pesqueros, así como promover una unidad de gestión para el otorgamiento de derechos relativos al aprovechamiento de estos recursos. Dentro de estos mecanismos contemplar la utilización de artes y métodos de pesca más selectivos y sostenibles.

5. En 2009 se aprobó el Plan Director de las Áreas Naturales Protegidas, que incluye en su anexo 2 elementos para el diseño de una estrategia de la red de áreas naturales protegidas en el ámbito marino y costero: http://spij.minjus.gob.pe/Graficos/Peru/2009/setiembre/03/DS-016-2009-MINAM_Anexo2-%C3%81reas_marinas_protegidas.pdf
6. Los documentos de gestión de las Áreas Naturales Protegidas son documentos de planificación de carácter general y específicos por tipo de recurso y actividad, aprobados por el Sernanp con participación de los sectores competentes correspondientes. Estos documentos de gestión pueden ser: plan maestro, plan operativo, plan de uso público, entre otros.

Bibliografía

- Millennium Ecosystem Assessment. *Ecosystems and Human Well-being: Synthesis*. 2005. [Consulta: 6 de abril de 2017]. Disponible en: http://www.millenniumassessment.org/documents/document.356.aspx.pdf
- Ministerio del Ambiente. Plan Director de las Áreas Naturales Protegidas. [Consulta: 6 de abril de 2017]. Disponible en: http://spij.minjus.gob.pe/Graficos/Peru/2009/setiembre/03/DS-016-2009-MINAM_Anexo2-%C3%81reas_marinas_protegidas.pdf




TRUE
VARIATION
CODIGO INTERNACIONAL

Implementación SGC: lecciones aprendidas para compartir

Contralmirante (r) Jorge Luis Pedro Díaz Nieri
Se desempeñó como comandante de la IV Zona Naval, capitán del puerto del Callao, comandante del BAP *Villavicencio*, de la División de Corbetas Misileras y del BAP *Larrea*. Doctorando en Ciencias Marítimas, magíster en Estrategia Marítima y en Dirección de Empresas Marítimas en España, y licenciado y bachiller en Ciencias Marítimo-Navales. Siguió los cursos de Alto Mando-Guerra Naval, Comando y Estado Mayor, Básico de Estado Mayor. Expositor en el Centro Hemisférico de Estudios de Defensa de la Universidad Nacional de Defensa de Estados Unidos. Calificado en Guerra de Superficie e Ingeniería de Armas de Superficie I y IV (Artillería y Misiles). Actualmente ejerce la Docencia y la gestión docente en el IESTPN Citen.



RESUMEN
Objetivo: Implementar el sistema educativo de calidad en educación superior tecnológica para acreditar y establecer planes de mejora.
Métodos utilizados: Planeamiento estratégico, análisis FODA, cambio cultural.
- Generar cambios en organigrama y MOF para lograr continuidad de procesos y mejora continua con oficinas de acreditación, titulación, investigación, coordinación académica.
- Establecer comités de calidad por carrera profesional técnica.
- Otros.

Resultados obtenidos. Participación exitosa en:
- Acreditación de carreras profesionales técnicas.
- Convocatorias de financiamiento de planes de mejora.
- Cierre de convenios terminados de ejecutar.

Impacto de resultados general:
- Gran efecto multiplicador y motivacional institucional.
- Optimiza el trabajo por convicción y en equipo.
- Ser referente en instituciones pares e interés por pasantías para conocer la gestión.

Lecciones aprendidas para compartir:
- Todo proceso de carrera profesional técnica tiene efecto multiplicador y motivacional en sus pares.
- Internacionalización del IESTPN Citen es parte fundamental en el proceso del camino hacia la excelencia.

Conclusión:
Implementar el SGC para gestionar la mejora continua, es iniciar el cambio y la vía correcta para alcanzar la excelencia académica como visión de futuro compartida.
Sugerencias:
- Revisar la misión y visión.
- Evaluar la conveniencia de establecer un comité de calidad institucional.

PALABRAS CLAVE:
Sistema educativo de calidad, educación superior tecnológica, Planeamiento estratégico, carrera profesional técnica, calidad institucional.

ABSTRACT
Objective: To implement the educational system of quality in Higher Technological Education to credit and establish improvement plans.
The Methods Used: Strategic planning, SWOT analysis, cultural change.
- Generate changes in the flow chart and MOF to manage continuity of process and continuous improvement with accreditation offices, certification, research, academic coordination.
- Establish quality committees for the technical professional career.
- Others.

Results obtained. Successful participation in:
- Accreditation of Technical Professional Careers.
- Convocations of funding for planning improvement.
- Closing of conventions completed to execute.

Impact of general results:
- Great multiplier and institutional motivational effect.
- Optimize the work for conviction and teamwork.
- To be reference of institutions of interest and partners of internship to know the management.

Lessons learned to share:
- Every process of Technical Professional Career has multiplier and motivational effect on its partners.
- Internationalization of the IESTPN (CITEN) is a fundamental part in the process of the way through Excellency.

Conclusion:
To implement the QMS to manage the continuous improvement, it is to initiate the change and the right path to achieve the academic Excellency as a shared view of the future.
Suggestions:
- To Review the mission and view
- Assess the convenience of establishing a committee of Institutional quality.

KEYWORDS:
Educational system of quality, higher technological education, strategic planning, technical professional career, institutional quality.

• Artículo recibido el 21 de marzo de 2017, aprobado para su publicación el 30 de marzo de 2017

1. Introducción. Presentación del ensayo, de la Ley 29394, del Sistema Nacional de Evaluación, Acreditación y Certificación de la Calidad Educativa y de ProCalidad

Ensayo

El presente artículo tiene como finalidad emitir la opinión del autor, de la forma más simple posible, sobre las experiencias obtenidas en el IESTPN-Citen durante el periodo 2013-2016 en los procesos de acreditación ante el Sistema Nacional de Evaluación, Acreditación y Certificación de la Calidad Educativa (Sineace), participación en financiamientos de planes de mejora por ProCalidad y cierre de convenios de financiamiento terminados de ejecutar desde la perspectiva de la metodología usada, la aplicación de planeamiento estratégico y el uso del análisis FODA. Asimismo, acerca de cómo lograr un cambio cultural, los resultados obtenidos y el impacto de los resultados. Finalmente, se establecerán las lecciones aprendidas a compartir con IESTP similares y que busquen una guía simple a aplicar, así como una gran conclusión final sobre el Sistema de Gestión de la Calidad (SGC) y algunas sugerencias particulares. Este proceso permite establecer el sumario propuesto.

Ley 29394, Ley de Institutos y Escuelas de Educación Superior del 31 de julio de 2009

Su objetivo es normar y regular el funcionamiento de institutos y escuelas de educación superior públicos o privados. Es oportuno mencionar que en el *artículo 39 del capítulo II, sobre personal docente, establece que en su jornada laboral cumple funciones de enseñanza, investigación, producción, actualización científica-técnica, administración del sistema educativo, asesoramiento y supervisión*. Esta ley estuvo vigente hasta noviembre de 2016.

Sineace

Finalidad: Garantizar a la sociedad que las instituciones educativas públicas y privadas ofrezcan un servicio de calidad. Su objetivo es implementar un sistema educativo de calidad en educación superior tecnológica para acreditar y establecer planes de mejora.

Acreditación: Reconocimiento formal de la calidad demostrada por una institución o programa educativo, otorgado por el Estado, a través del órgano operador correspondiente, según el informe de evaluación externa emitido por una entidad evaluadora, debidamente autorizada, de acuerdo con las normas vigentes. *La acreditación es temporal y su renovación implica un nuevo proceso de autoevaluación y evaluación externa*.

ProCalidad, Proyecto de Mejoramiento de la Calidad de Educación Superior

Proyecto de inversión pública financiado por el Gobierno y el Banco Mundial, implementado por Sineace, que, en marco de políticas del Ministerio de Educación, apoya y fortalece el sistema en general de instituciones de educación superior. Posee estructura básica de tres componentes:

- Consolidar herramientas metodológicas, instrumentales, normativas y promoción de procesos de evaluación y acreditación.
- Desarrollar y consolidar un Sistema de Información del Aseguramiento de la Calidad (SIAC).
- Fondo de Mejoramiento de la Calidad.

2. Objetivo

Implementar un sistema educativo de calidad en educación superior tecnológica para establecer la mejora continua, acreditar y establecer los respectivos planes de mejora a ejecutar en cada carrera profesional técnica seleccionada.

Actividades

Para alcanzar el objetivo de implementar el sistema educativo de calidad y desarrollar el tema propuesto, presentamos cuatro definiciones básicas aplicables al tema y personalizadas por el suscrito: a) conceptualizar el proceso de acreditación en cuatro pasos; b) definir el sistema de gestión de calidad deseado; c) aplicar e internalizar el proceso de mejora continua y establecer el plan de mejora requerido; d) revisar la misión y visión compartida del IESTPN-Citen.

Proceso de acreditación

Proceso de cuatro pasos sucesivos:

- **Sensibilización:** brindar información y motivar a la comunidad educativa (grupos de interés) en relación con ***la importancia de la acreditación en la búsqueda de la calidad***. En particular, internalizar, involucrar y comprometer a todos los grupos de interés en el proceso de mejora continua.
- **Autoevaluación:** conformar comités de calidad para cada carrera profesional técnica, ***realizando la autoevaluación de la carrera que permite elaborar el respectivo plan de mejora***.
- **Evaluación externa:** es solicitada voluntariamente. La realiza una entidad evaluadora externa autorizada por el Sineace.

- **Acreditación:** brindada por Sineace en reconocimiento a la calidad educativa demostrada. *En el caso del IESTPN-Citen, a diciembre de 2016, y habiendo cumplido cada paso del proceso en mención, presenta seis carreras profesionales técnicas acreditadas* y está pendiente la correspondiente resolución de la carrera profesional técnica de Motores Navales.

SGC

Presenta dos acepciones aplicables para trabajar el modelo de acreditación y prepararse para las convocatorias de ProCalidad:

- Conjunto de actividades coordinadas realizadas sobre un conjunto de elementos para lograr la calidad de productos o servicios ofrecidos al cliente. Planear, controlar y mejorar los elementos de una organización que influyen en el cumplimiento de los requisitos del cliente y lograr su satisfacción.
- Conjunto de elementos del programa de estudios o institución interrelacionados o que interactúan para establecer políticas, objetivos y procesos para lograr estos objetivos, relacionado con la calidad.



Sistema de Gestión de la Calidad (SGC): Serie de actividades coordinadas realizadas sobre un conjunto de elementos para lograr la calidad de productos o servicios ofrecidos al cliente. Planear, controlar y mejorar los elementos de una organización que influyen en el cumplimiento de los requisitos del cliente y lograr su satisfacción.



Sistema que describe los factores claves de la Organización Ciclo PHVA de la calidad (Deming)

Proceso de mejora continua y plan de mejora

Se desarrollaron ambos, proceso y plan, como actividades mutuamente relacionadas para logar un resultado exitoso frente al modelo de acreditación y a las convocatorias de ProCalidad:

- **Mejora continua:** actividad recurrente para mejorar resultados medibles. Es el proceso continuo de establecer objetivos y encontrar oportunidades para la mejora, mediante el uso de hallazgos de la autoevaluación. Generalmente, conduce a una acción correctiva o una acción preventiva. Se ha debido internalizar como valor dentro del cambio cultural del IESTPN-Citen.
- **Plan de mejora:** se establece a partir de la autoevaluación y el diagnóstico actual (real situación del momento) para alcanzar la situación ideal futura

planteada. Este documento despliega las acciones de las unidades (direcciones, oficinas y similares) a fin de lograr las metas propuestas, considerando los recursos necesarios para su ejecución.

Misión y visión del instituto de Educación Superior Tecnológico Público Naval Citen

Se revisaron la misión y la visión para verificar su coherencia en relación con el proceso de acreditación.

- **Misión:** formar militar, profesional, técnica y físicamente a los alumnos para lograr un alto grado de instrucción, elevada moral y preparación físico-mental, y puedan así desempeñarse eficientemente en el Servicio Naval, al graduarse como oficiales de mar de la Marina de Guerra del Perú. Además, proporcionar capacitación y perfeccionamiento al personal, en los niveles correspondientes, de acuerdo con las reglamentaciones vigentes.
- **Visión compartida:** ser un instituto de educación superior tecnológico público en permanente innovación y de reconocido prestigio, que permita garantizar una formación continua al personal técnico naval, con el fin de satisfacer las necesidades presentes y futuras de la Marina de Guerra del Perú.

De no haber estado acordes al Proceso de Acreditación, deberían haberse reformulado.

Proceso de implementación del actual sistema educativo de calidad en educación superior Tecnológica del IESTPN-Citen.

Desde 2013, el IESTPN-Citen está en proceso de implementar una de las políticas asociadas de largo plazo de la Marina de Guerra del Perú, cuyo objetivo es "contar con un sistema educativo de calidad en la educación superior tecnológica". Este esfuerzo institucional debe materializarse con la participación en dos procesos:

- *Acreditación de carreras profesionales técnicas ante el Sineace.*
- *Participación en concursos de financiamiento de planes de mejora de carreras profesionales técnicas convocados por ProCalidad*, organismo componente del Sineace, cuya misión es "fortalecer e incentivar a los institutos de educación superior tecnológico públicos en la búsqueda de la calidad y excelencia educativa".

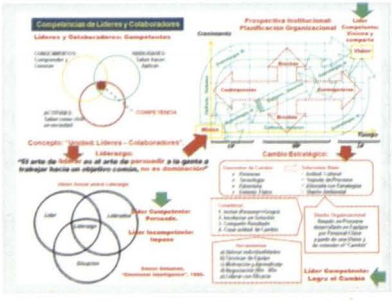
3. Métodos utilizados

Para implementar el SGC del IESTPN-Citen y plantear el cambio cultural, se han empleado y aplicado estrategias y herramientas del planeamiento estratégico y del análisis FODA. En adición, para alcanzar el éxito en la consecución de cualquier objetivo institucional, es necesario ejercer un liderazgo proactivo dirigido a gestionar el gran cambio.

Planeamiento estratégico

Proceso realizado con el propósito de prever el futuro institucional y desarrollar procedimientos y operaciones necesarios para alcanzarlo y crear el futuro. Se evaluó lo siguiente:

- **Misión:** las tareas de la misión deben fijarse desde la perspectiva del "qué hacemos", el "cómo lo hacemos", el "para quién lo hacemos" y el propósito del "por qué lo hacemos". Con particular atención en el "cómo lo hacemos", para que esté alineado con los conceptos de mejora continua en la calidad educativa hacia la excelencia y el "por qué lo hacemos", para contribuir con los intereses nacionales y marítimos del Perú y las institucionales de la Marina de Guerra.
- **Visión:** establece una visión compartida y da sentido al trabajo en equipo. Determinar "cuánto queremos crecer" y en "qué periodo" permite la visión y construcción del futuro común, verificando que esté alineado con los conceptos de mejora continua en la calidad educativa camino hacia la excelencia.
- **Trabajo en equipo:** debe desarrollarse como un conjunto de personas con capacidades que se complementan y están comprometidas con un propósito común, un conjunto de metas de resultado, con la perspectiva de ser responsables los unos con los otros.
- Las posibles barreras, brechas y contingencias que se pudieran presentar.



Análisis FODA

Auditoría	Oportunidad	Amenaza
Fortaleza	Potencialidad	Riesgo
Debilidad	Reto	Limitación

Análisis FODA

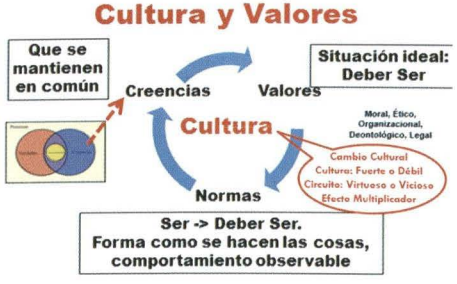
Se analizó y evaluó lo siguiente:

- Cuán involucrados y comprometidos están los grupos de interés internos y externos en la aplicación de la "mejora continua". Se decidió trabajar para apoyar el sistema de gestión de la calidad educativa. Los grupos de interés van desde los Ministerios de Defensa y Educación, el Gobierno Regional del Callao, la Contraloría General de la República, el Alto Mando Naval y las direcciones y comandos operativos, la sociedad peruana en general, hasta la Alta Dirección del IESTPN-Citen, sus jefes y colaboradores, docentes, administrativos, egresados y al alumno mismo de la carrera profesional técnica.
- Las fortalezas y debilidades inherentes a los recursos, la organización, la misión y la visión. Se evaluaron los puntos en el organigrama que debían reforzarse. ***Se establecieron cuatro puntos críticos relacionados con aspectos de acreditación, investigación, coordinación académica y titulación*** que permiten (o no) la continuidad de los procesos del SGC educativa e incluirlas en el manual de organización y funciones (MOF).
- La oportunidad de participar plenamente o la amenaza de quedar fuera de todos los procesos de acreditación del Sineace y del financiamiento de los planes de mejora de las carreras profesionales técnicas propias a través de las convocatorias de ProCalidad.

Cultura y cambio cultural

- La cultura se evaluó desde la perspectiva del conjunto de "creencias, valores y normas de la organización": dónde somos fuertes y dónde se debe reforzar.
- El cambio cultural se evaluó desde la perspectiva de internalizar la "mejora continua" como un valor organizacional, reforzando el circuito virtuoso cultural y considerando el impacto en la cultura naval y social vigentes.
- Ambos, cultura y cambio, se evaluaron desde la perspectiva del "circuito virtuoso" y del "circuito vicioso"; se analiza cuál prevalece en la cultura naval y el "efecto multiplicador" esperado que debería tener la mejora continua en el futuro profesional a nivel del instituto y, en lo personal, a nivel familiar y social.





Estilo de liderazgo

- Se evaluó el estilo de liderazgo practicado al interno de la institución. Se concluyó que ***se requiere un liderazgo proactivo para gestionar el cambio y compartir la visión de futuro***. No es solo a nivel de la alta dirección del instituto, sino en todo nivel de responsabilidad, como jefes de departamento y oficina, docentes, administradores, hasta llegar al alumno en cada aula, taller o laboratorio donde se presenta el proceso de enseñanza-aprendizaje.
- Se estableció que principalmente se debe buscar el cambio cultural en la actitud para internalizar el concepto de "mejora continua", gestionar por procesos, adaptar la estrategia a los cambios en el organigrama y el MOF.

Gestión del proceso

Se explica con gran simplicidad los pasos seguidos desde la perspectiva de un proceso:

- **Evaluar la misión y la visión de futuro compartida:** en nuestro instituto se evaluó la misión existente y se establecieron las actividades que permitieran el logro de la visión de modo conjunto, entre los diferentes miembros de la comunidad educativa. Si fuera necesario, una o ambas deberían ser reformuladas. En el presente caso no ha sido necesario.
- **Compromiso:** se realizaron talleres de sensibilización y actividades para que las autoridades, docentes, administrativos, alumnos y egresados del IESTPN-Citen se involucraran, internalizaran y se comprometieran con la importancia y la necesidad de establecer planes de mejora. Asimismo, para iniciar los procesos de acreditación y, potencialmente, alistarse adecuada y oportunamente para las convocatorias de ProCalidad.
- **Ley 29394, capítulo II, artículo 39:** citada en la introducción al presente ensayo. Para estar acorde a la ley, se efectuó la revisión de documentos de gestión como el MOF, pues se requiere tener personal a cargo de las Oficinas de Gestión de Procesos y Calidad Educativa; Investigación Científica y Desarrollo Tecnológico; títulos y diplomas y áreas educativas. Es necesario resaltar que estas oficinas son de reciente implementación y buscan dar continuidad a los procesos y mantener los logros de la mejora de la calidad educativa en nuestra institución, dando valor agregado a todos los procesos internos.
- **Comités de calidad por carrera profesional técnica:** se establecen con particular atención a las carreras seleccionadas para acreditar y a la actualización permanente de cada carrera ya acreditada. Es oportuno mencionar que se ha realizado un trabajo en equipo coordinado entre los

miembros del Comité de Calidad y jefes de los diferentes departamentos y oficinas.

- **Indicadores:** se verificaron los indicadores de gestión para establecer los planes de mejora.

4. Resultados obtenidos

En el periodo 2013-2016, el IESTPN-Citen ha logrado implementar con éxito la política de largo plazo de la Marina de Guerra del Perú de "contar con un sistema educativo de calidad en la educación superior tecnológica".
Este esfuerzo institucional ha logrado alcanzar el éxito en su participación en los diferentes procesos de acreditación del Sineace y de las convocatorias de financiamiento de ProCalidad, incluyendo el cierre de cada convenio ejecutado para el cierre respectivo y la transferencia de los bienes.

4.1. Acreditación de carreras profesionales técnicas

En el periodo 2013-2016, el IESTPN-Citen acreditó siete carreras profesionales técnicas, que se mencionan a continuación en orden cronológico:

2014

- **CPT de Electrónica:** recibió su Resolución de Acreditación el 30 de enero de 2014, con una vigencia de tres años, al haber obtenido 327 puntos en la evaluación externa realizada en 2013. Se debe iniciar su proceso de reacreditación en el primer trimestre de 2017, bajo el nuevo modelo de acreditación.
- **CPT de Enfermería Técnica, Foránea:** recibió su Resolución de Acreditación el 22 de diciembre de 2014, con una vigencia de dos años, al haber obtenido 292 puntos en la evaluación externa. Se debe iniciar su proceso de reacreditación en el primer trimestre de 2017, bajo el nuevo modelo de acreditación.

ACREDITACIÓN: CCPPTT

CCPPTT	RESOLUCIÓN	VIGENCIA	CPT	RE ACREDITACIÓN
Electrónica	30 Ene 2014	3 años 327 puntos	Nata	30 Ene 2017
Enfermería Técnica	22 Dic 2014	2 años 292 puntos	Foránea	22 Dic 2016
Sensores	09 Ene 2015	3 años 337 puntos	Nata	09 Ene 2018
Telemática	09 Ene 2015	3 años 334 puntos	Nata	09 Ene 2018
Administración Naval	18 Nov 2015	3 años 325 puntos	Nata	18 Nov 2018
Electricidad	18 Nov 2015	3 años 330 puntos	Nata	18 Nov 2018
Motores Navales	En proceso	3 años 324 puntos	Nata	

Toda CPT Acreditada debe presentar un Informe de Seguimiento Anual en la fecha de la Resolución de Acreditación.



2015

- **CPT de Sensores y CPT de Telemática:** recibieron su Resolución de Acreditación el 9 de enero de 2015, con una vigencia de tres años, al haber obtenido 337 puntos y 334 puntos, respectivamente, en la evaluación externa.
- **CPT de Administración Naval y CPT de Electricidad:** recibieron su Resolución de Acreditación el 18 de noviembre de 2015, con una vigencia de tres años, al haber obtenido en la evaluación externa 325 y 330 puntos, respectivamente.

2016

- **CPT de Motores Navales:** al haber obtenido 324 puntos en la evaluación externa, debe recibir su Resolución de Acreditación en diciembre de 2016, con una vigencia de tres años.

4.2. Participación en convocatorias de financiamiento de planes de mejora

El IESTPN-Citen cuenta con seis carreras beneficiadas con el financiamiento de planes de mejora de ProCalidad, cuatro en la modalidad "Camino hacia la Excelencia", al estar acreditadas, y dos en la modalidad de "Iniciación al Cambio", con el compromiso de acreditarse dentro de los siguientes seis meses de ganada la convocatoria. Se mencionan en orden cronológico:

2015

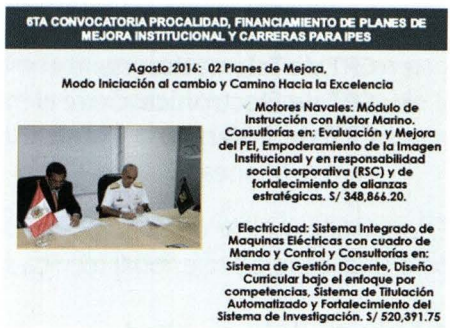
- **CPT de Telemática en la modalidad "Iniciación al Cambio":** en enero de 2015 se firmó el convenio perteneciente a la primera convocatoria realizada por ProCalidad, que aprobó su Plan de Mejora y permitió, por ejemplo, la adquisición del Laboratorio de Tecnología de Radar y del Laboratorio de Tecnología de Telecomunicaciones por el monto de S/ 325.080,92.
- **CPT de Electrónica en la modalidad de "Camino hacia la Excelencia":** en julio de 2015 se firmó el convenio perteneciente a la tercera convocatoria y se obtuvo el financiamiento para su Plan de Mejora, que permitió, por ejemplo, adquirir equipos de laboratorio, implementar el taller de investigación y capacitar a docentes por S/ 421.487,29.
- **CPT de Sensores en la modalidad de "Camino hacia la Excelencia":** en julio de 2015 se firmó el convenio perteneciente a la tercera convocatoria y se obtuvo el financiamiento para su Plan de Mejora, que permitió implementar, por ejemplo, el Laboratorio de Automatismos

con plantas de control de presión, temperatura, caudal y nivel por S/ 388.240,02.

- **CPT de Enfermería Técnica (Foránea) en la modalidad de "Camino hacia la Excelencia":** en julio de 2015 se firmó el convenio perteneciente a la tercera convocatoria y se obtuvo el financiamiento para su Plan de Mejora, que permitió la remodelación y repotenciación del Laboratorio de Cómputo por S/ 475.407,10.

CCPPTT Beneficiadas: Convocatorias de Pro Calidad

CCPPTT	Condición	Concursos		Financiamiento Planes de Mejora	Cierre
		Postulados	Ganados		
Telemática	Nata	1ro	1ro Enero 2015	Iniciación al Cambio	Sí
Electrónica	Nata	1ro y 3ro	3ro Julio 2015	Camino hacia la Excelencia	Sí
Sensores	Nata			Camino hacia la Excelencia	Sí
Enfermería Técnica	Foránea	3ro		Camino hacia la Excelencia	Sí
Motores Navales	Nata	6to	6to Agosto 2016	Iniciación al Cambio	
Electricidad	Nata			Camino hacia la Excelencia	



2016

- **CPT de Motores Navales en la modalidad "Iniciación al Cambio":** en agosto de 2016 se firmó el convenio perteneciente a la sexta convocatoria realizada por ProCalidad, que aprobó su Plan de Mejora y permitió la adquisición de un Módulo de Instrucción con Motor Marino, capacitación y consultorías en evaluación y mejora del PEI, empoderamiento de la imagen institucional y en responsabilidad social corporativa (RSC) y fortalecimiento de alianzas estratégicas, entre otras mejoras, por un monto de S/ 348.866,20.
- **CPT de Electricidad en la modalidad de "Camino hacia la Excelencia":** en agosto de 2016 se firmó el convenio perteneciente a la sexta convocatoria realizada por ProCalidad, que aprobó su Plan de Mejora y permitió la adquisición de un sistema integrado de máquinas eléctricas con cuadro de mando y control, capacitaciones y consultorías en sistema de gestión docente, diseño curricular bajo el enfoque por competencias, Sistema de titulación automatizado y fortalecimiento del sistema de investigación, entre otros, por un monto de S/ 520.391,75.

4.3. Cierre de convenios terminados de ejecutar (2016)

Al haber finalizado la ejecución de los planes de mejora de cuatro de las carreras profesionales técnicas en mención, se realizaron los respectivos cierres

demostrando que se han desarrollado las distintas capacitaciones, y que tanto docentes como alumnos de las respectivas carreras fueron correctamente inducidos en el uso y explotación de los diversos equipos y sistemas recibidos en calidad de transferencia de bienes:

- **CPT de Sensores:** cierre el viernes 13 de mayo de 2016, presidido por el Alto Mando Naval y el director ejecutivo de ProCalidad, demostrando el involucramiento y compromiso en este cambio cultural hacia la mejora continua camino a la excelencia.
- **CPT de Telemática:** cierre el martes 28 de junio de 2016.
- **CPT de Electrónica:** cierre el miércoles 21 de setiembre de 2016.
- **CPT de Enfermería Técnica:** cierre el viernes 7 de octubre de 2016, carrera foránea.

Es oportuno indicar que el proceso de transferencia de los bienes adquiridos para cada carrera profesional técnica se encuentra en proceso.

5. Impacto de los resultados

Todos los logros alcanzados en el camino emprendido para la mejora de la calidad educativa en nuestro instituto han generado un cambio en los mecanismos de trabajo:

- Han tenido un efecto multiplicador y han servido (y continúan sirviendo) como una motivación institucional.
- Han reforzado el trabajo en equipo por convicción y motivación,
- Es un trabajo que ha requerido de tiempo, pero está dando sus frutos. Ya no es una labor de islas independientes e incomunicadas, sino un trabajo coordinado, interdisciplinario, intercomunicado e interactivo de todos los elementos de nuestra comunidad educativa.





Ser un IESTP referente

En 2016, el IESTPN-Citen fue considerado como referente para instituciones, nacionales e internacionales, que deseen intercambiar experiencias y conocer la gestión que se realiza en pos de la mejora de la calidad educativa camino a la excelencia:

a. 30 de mayo a 1 de junio de 2016: pasantía de tres docentes del Instituto de Educación Superior Tecnológico Nueva Esperanza de Trujillo (La Libertad).

b. 1 de julio de 2016: visita del comisionado presidencial de Honduras para la Calidad de la Educación, señor Marcial Solís Paz, acompañado de la tercera secretaria de la Embajada de Honduras en el Perú, señorita Lesny López Fuentes.

c. Del 7 al 11 de noviembre de 2016: pasantía de cuatro docentes del Instituto de Educación Superior Tecnológico Honorio Delgado de Arequipa.



Visita del Comisionado Presidencial de Honduras para la Calidad de la Educación, Sr. Marcial Solís Paz y el 3er Secretario de la Embajada de Honduras en el Perú, Srta. Lesny López Fuentes, 01 Julio 2016



Celebraciones por Semana de FFAA 22 Setiembre 2018: IESTPN – CITEN organiza tradicional reunión de confraternidad entre alumnos de IESTPM.

6. Lecciones aprendidas para compartir

Lo siguiente es un un resumen de lo expuesto:

Se alcanza la calidad educativa aplicando la mejora continua en la gestión de procesos:

- Para el IESTPN-Citen es una prioridad el aseguramiento de la calidad demostrada por algunas carreras profesionales técnicas, como ejemplo a seguir para todas las otras carreras brindadas en nuestro instituto.
- Se brindan medidas y se establecen políticas que permitan la implementación de una gestión por procesos, lo que es beneficioso para la

institución en general, ya que no solo se asegura la calidad, sino que sirve de mecanismo para la mejora continua.

El éxito de la gestión solo se logra con la participación de todos los grupos de interés mediante procesos continuos y permanentes de revisión y mejora:

- El camino hacia la excelencia a través de la mejora continua de la calidad educativa no es un camino simple ni sencillo. Requiere la colaboración y el compromiso de todos los miembros de la comunidad educativa, de todos los grupos de interés. Cada uno debe ser consciente y estar comprometido con los objetivos permanentes planteados para alcanzar el deseado éxito.
- Durante el periodo 2013-2016, se evidenció cómo el involucramiento del personal en el instituto se ha ido incrementando paso a paso. Se aprecia una gran diferencia entre el primer proceso de acreditación y el último realizado en 2016, pues cada vez son más y mejores los aportes, las iniciativas, las autoevaluaciones y las propuestas de mejora.

Se requiere un liderazgo proactivo para gestionar el cambio y compartir la visión de futuro, no solo a nivel de la Alta Dirección del IESTPN-Citen, sino en todo rango de responsabilidad hasta el alumno en cada aula, taller o laboratorio donde se brinda el proceso de enseñanza-aprendizaje.

Organigrama y MOF:

- De requerirse, realizar cambios en el organigrama y MOF, para dar continuidad a procesos.
- Los documentos de gestión rigen las actividades realizadas en el instituto, pero tienen un periodo de vigencia. En consecuencia, es necesario que sean revisados periódicamente para evaluar si se han dado cambios que deberían ser reflejados en ellos. Los documentos de gestión no deben encasillar nuestras acciones, sino deben adecuarse a ellas.
- Nuestro organigrama evidenciaba puntos débiles críticos, por razones propias de ser una institución castrense. El personal tiene alta rotación y su permanencia es no mayor a dos años y a veces menos en los diferentes departamentos y oficinas, lo que genera la necesidad de crear algunas oficinas y designar como encargados a personal permanente para darle continuidad. Al ser percibidos no como cargo principal sino como cargo colateral, muchas veces no son atendidos prioritariamente. Las oficinas

de Gestión de Procesos y Calidad Educativa, Investigación Científica y Desarrollo Tecnológico, Títulos y Diplomas y Áreas Académicas fueron creadas desde 2013 hasta la fecha.

Todo proceso de acreditación y financiamiento de una carrera profesional técnica tiene efecto multiplicador y motivacional en sus pares.

- Es percibido directamente y puede ser reforzado a través de charlas de sensibilización a estudiantes, docentes, administrativos y egresados, para dar a conocer el proceso de acreditación de sus respectivas carreras. Mediante los medios de comunicación internos y externos (página web, intranet, periódicos murales, banners, etc.), los administrativos, docentes, egresados y estudiantes en general toman conocimiento del proceso de acreditación y se les genera expectativa. Con la difusión de los logros obtenidos se despierta el interés sobre el tema en las carreras que aún no han pasado por ese proceso.

Visión de futuro compartida e internacionalización del IESTPN-Citen:

- La internacionalización del IESTPN-Citen se considera parte fundamental y básica para el proceso de acreditación y mejora continua en su camino hacia la excelencia. Por ese motivo, se ha presentado al Alto Mando Naval para su consideración en reunión de los Estados Mayores de la Armada de la República de Colombia y la Marina de Guerra del Perú los siguientes temas de interés incluidos en el Acta de Reunión entre la Escuela Naval de Suboficiales de ARC Barranquilla y el IESTPN-Citen durante la pasantía en noviembre de 2016:

- *Iniciar la gestión para la acreditación internacional institucional del IESTPN-Citen* ante el Consejo Nacional de Acreditación de Colombia, proceso a iniciarse a través de la Escuela Naval de Suboficiales de la ARC de Barranquilla.

- Coordinar y establecer los procedimientos requeridos para viabilizar el intercambio entre docentes y alumnos de ambas escuelas en carreras profesionales técnicas afines.

- Coordinar y establecer los procedimientos requeridos para viabilizar la investigación científica combinada entre las escuelas de ambos países en carreras profesionales técnicas afines.

- Establecer un cronograma para la acreditación y reacreditación de las carreras profesionales técnicas más aptas.



Pasantía del IESTPN CITEN a ENSB Colombia por 6ta Convocatoria de Planes de Mejora de ProCalidad del 14 al 18 Noviembre2016



7. Conclusión

La gran conclusión final es: *"Implementar el SGC para gestionar la mejora continua es el inicio del cambio y la vía correcta para alcanzar la excelencia académica como visión de futuro institucional compartida".*

8. Sugerencias

Para quienes tengan situaciones similares a las del IESTPN-Citen se sugiere:

- Revisar el organigrama, el MOF, la misión y la visión de futuro, que deben ser compartidos por todos los grupos de interés de la propia comunidad educativa, para verificar que estén alineados con los conceptos de mejora continua en la calidad educativa.
- Evaluar la conveniencia de establecer un comité de calidad institucional y no solo comités de calidad para cada carrera profesional técnica, a fin de facilitar la toma de decisiones y lograr el involucramiento de todos los actores del SGC.


INSTITUTO DE EDUCACIÓN SUPERIOR
TECNOLÓGICO PÚBLICO NAVAL-CITEN
BASE NAVAL DEL CALLAO
LEYENDA
CANCHA DE FUTBOL
CAMPO DE MANIOBRAS
ESPLANADA PRINCIPAL
ÁREA TOTAL: 423,165 m2





BAP *Angamos* zarpando, el 20 de julio de 2016, para participar del despliegue operacional Subdiex-2016.

Insignia del comando en la Marina de Guerra del Perú, representada por la proa del glorioso monitor *Huáscar*.

Experiencias de un Comandante de Submarino

Capitán de fragata Percy Isaac Suárez Cáceres
Magíster en Dirección Estratégica y Liderazgo por la Pontificia Universidad Católica del Perú. Calificado como submarinista desde enero de 1999, ha sido dotación de varias unidades submarinas pertenecientes al Escuadrón de Submarinos, fue comandante del BAP *San Lorenzo* y segundo comandante y comandante del BAP *Angamos*. Con esta nave participó en la 13.ª edición del desplazamiento Subdiex de 2016. Fue capacitado en el Centro de Formación de Submarinistas de la Marina Alemana, donde siguió el curso de sonares de baja frecuencia. Fue el primer oficial extranjero que aprobó el curso de Comandantes de Unidades Submarinas en el Escuadrón de Submarinos Alemán. Trabaja en los Servicios Industriales de la Marina, a cargo del área de Submarinos.



RESUMEN
Ser comandante de una unidad de combate es la cúspide de la vida operativa de un oficial de Marina. Comandar una unidad submarina requiere sinergia entre la experiencia navegando en inmersión, los conocimientos procesados por el comandante y su liderazgo. El capitán de fragata Percy Suárez Cáceres relata en este artículo su experiencia como comandante de una unidad submarina e incide en la importancia del *crew resource managment* como herramienta de gran utilidad durante el desarrollo del comando.

PALABRAS CLAVE
Liderazgo, capital humano, SHELO, programa Desi, Kallpa.

ABSTRACT
Being a Commander of a Combat Unit is the Summit of the operational life as a naval officer. Commanding a submarine unit requires a synergy between the experience sailing in immersion, the knowledge processed by the Commander and its leadership. The Commander Percy SUAREZ Caceres tells in this article its experience as a Commander of a Submarine Unit and it stresses the importance of the Crew Resource Management as tool of great utility during the development of the Commando.

KEYWORDS
Leadership, Human Resource, SHELO, DESI Program, KALLPA.

Inicié mi comando con un primer reto, el submarino en periodo de mantenimiento, en el dique flotante, a cargo de los Servicios Industriales de la Marina (SIMA). En ese periodo tuve la oportunidad de afianzar aún mas el concepto del operario simista, capital humano con amplia experiencia en materia de reparación y mantenimiento, al ver cómo el BAP *Angamos*, submarino que comandé, iba recuperándose día a día. Las destrezas desarrolladas por dicho astillero son dignas de reconocimiento en el área de submarinos, encabezados por el ingeniero Víctor Marquesado, quien posee una experiencia de vida en submarinos tipo 209, desde que estos arribaron, procedentes del puerto de Kiel, en Alemania, al puerto del Callao, hace ya 36 años.

• Artículo recibido el 14 de marzo de 2017, aprobado para su publicación el 20 de marzo de 2017.

Las tareas eran muchas y las ansias por recuperar la operatividad y el nivel de entrenamiento eran aún mayores. Teníamos que desarrollar un planeamiento similar a un juego de ajedrez, no podían haber errores, desde la misión hasta la visión. Sin embargo, uno de los objetivos en la ruta cambió el 13 de agosto de 2015, cuando recibimos oficialmente un segundo reto: preparar la unidad con la finalidad de participar en la decimotercera edición del programa DESI[1], que se llevaría a cabo en la costa este de Estados Unidos de América de julio a diciembre de 2016.

Contábamos con menos de 11 meses para encontrarnos listos, no solo en el aspecto del material sino también en el aspecto del entrenamiento del capital humano. Recuperar el nivel de entrenamiento a fin de representar a la patria en un evento de tal magnitud era nuestro objetivo primario.

El modelo SHELO[2], tal como lo desarrolló el psicólogo inglés Elwin Edward en 1972, y que fue perfeccionado en 1975 por Frank Hawkins al añadir el elemento humano, fue una de las guías para el cumplimiento de los objetivos encomendados durante mi comando. Este modelo propone a la persona como referencia central, sabiendo las limitaciones que posee para el cumplimiento de sus tareas. Uno debe adecuar los demás componentes del modelo con la finalidad de mejorar la eficiencia del individuo al querer alcanzar un objetivo. El entorno y la máquina deben adecuarse al individuo, nunca en sentido inverso.

El *software* está referido al soporte logístico, que incluye la información, los pedidos de material, los procedimientos, las listas de chequeo, la tramitación documentaria, los cronogramas de actividades, etc., es decir, los cimientos para el cumplimiento de mis objetivos durante el periodo como comandante de unidad.

El *hardware* es representado por los equipos y sistemas que conforman la unidad submarina. Para el caso del BAP *Angamos* el *hardware* en parte nuevo, debido a que, entre otros sistemas, contábamos con nuevos sonares y sistema de control de tiro, en su conjunto denominado Kallpa, desarrollado completamente en la Fuerza de Submarinos del Perú, mediante el apoyo e interés de jóvenes universitarios e ingenieros y, por supuesto, de altas autoridades de la institución.

---

1. *Diesel Electric Submarine Initiative* es un programa desarrollado por la Marina de Estados Unidos para incrementar su capacidad antisubmarina.
2. *Software, Hardware, Environmet, Lifeware and Others* es un modelo relacionado con el *crew resource managment*, que tiene la finalidad de hacer más eficiente el desempeño en el entorno laboral y social

El *environment* incluye no solamente las condiciones ambientales, como la temperatura y la adecuación a lugares confinados, sino también las condiciones psicológicas como el estrés y el clima laboral, factores importantes para el cumplimiento de los objetivos propuestos.

El *lifeware* o ser humano es el centro de gravedad de este modelo. Por eso considero de vital importancia la inteligencia emocional, que permite alcanzar el dominio propio, la confianza, la concentración, la motivación, la empatía, la conciencia social y el liderazgo. Este último aspecto es lo más importante durante el ejercicio del comando, y llegar a convertirse en un líder transformacional y no transaccional.

El *others* está representado por los *stakeholders* primarios y secundarios de mi "Empresa", como lo fueron mi dotación, mis superiores en la cadena de mando, el SIMA, la Dirección de Alistamiento Naval, la Dirección de Contrataciones de Material de la Marina, la Agregaduría Naval del Perú en Estados Unidos y los proveedores. Todos ellos, lógicamente, jugaron un rol importante en el cumplimiento de los objetivos durante mi comando. Además, se relacionaron con los demás elementos del modelo; como comandante de unidad, debí velar por que la relación de ellos con los otros elementos del modelo fuera cada vez más eficaz.



BAP *Angamos* efectuando maniobras, en el Atlántico Norte, con Helicóptero *Seahawk* SH60R.

Luego de casi seis meses de impecable y ardua labor en el astillero, quedamos a flote en el muelle de submarinos de la Base Naval del Callao. Nos quedaban cinco meses para llegar a un nivel óptimo de entrenamiento para hacer frente a la flota antisubmarina mas poderosa del mundo, tremendo reto en nuestra carrera profesional como submarinistas. La institución había apostado por el BAP *Angamos*. El modelo SHELO debía continuar implementándose, pero el objetivo final demandaba mucho más esfuerzo aún.

Iniciamos nuestro periodo de pruebas, en puerto y en la mar, luego de la etapa de mantenimiento de la unidad. Con el pasar de los días la relación con el hardware se tornó cada vez más amigable. El sistema Kallpa[3] ha sido diseñado exactamente a requerimiento del submarinista peruano y las nuevas amenazas que hoy afrontan las unidades submarinas han sido disminuidas por las nuevas capacidades de este sistema.

Llegó el día del zarpe, 20 de julio de 2016, fecha memorable para los que se encontraban bajo mi comando en el BAP *Angamos*, pues ese día concluimos con el largo, estresante y difícil camino de preparar la unidad y el capital humano, para cumplir la tarea que la Marina de Guerra del Perú nos había encomendado.



BAP *Angamos* amarrado en la Estación Naval de Mayport, durante el desplazamiento SUBDIEX-2016

3. KALLPA(Vocablo quechua que significa Fuerza): Nuevo sistema de sonares y control de tiro, para submarinos, desarrollado completamente en Perú.



BAP *Angamos* zarpando, el 20 de julio del 2016, para participar del despliegue operacional Subdiex-2016

Ese día, dejar por la banda de babor la boya de separación de tráfico marítimo en el puerto del Callao, para luego entrar en inmersión, con dirección a Estados Unidos, generó sentimientos encontrados en varios tripulantes de la dotación. Habíamos logrado cumplir con la preparación de la unidad, pero la familia se quedaba en el muelle, esperanzada en nuestro pronto retorno.

Orgullosos de haber cumplido con nuestro primer hito en el desplazamiento hacia Estados Unidos, iniciamos nuestra singladura, cuyo destino era la península de La Florida, exactamente al puerto de Mayport, a 3.900 millas náuticas del Callao.

El tránsito dentro del territorio nacional fue netamente para afianzar la relación *software, hardware, lifeware.*

En ese periodo utilizamos una herramienta valiosa para la evaluación de los señores oficiales, durante los tránsitos a profundidad de periscopio: la ventana de Johari, usada en *crew resource management*, que permite al comandante de la unidad submarina evaluar comportamientos y reacciones de los oficiales de guardia, bajo condiciones de estrés permanente. Por ejemplo, la presencia de varios contactos a profundidad de periscopio, sin tener que bajar a profundidad de seguridad, siempre y cuando el oficial en el periscopio maniobre para que los contactos de superficie no ingresen al círculo de seguridad de la unidad, empleando intervalos de observación, lo que incrementa la incertidumbre y la responsabilidad del oficial de guardia. El área de la ventana de Yohari, que está

referida a la zona oculta, describe la zona que "yo no conozco" y que "los demás tampoco conocen" y se logra descubrir en momentos de estrés máximo. Tal como lo señala Daniel Goleman en su libro *La inteligencia emocional*, la amígdala, localizada en las profundidades de los lóbulos temporales del cerebro, procesa y almacena reacciones emocionales, es decir, activa un dispositivo de seguridad ante situaciones de emergencia o de peligro de manera instintiva, de tal forma que no se pierde tiempo en raciocinios. Con esto se consiguió que los oficiales de guardia, luego de maniobrar en situaciones complejas a profundidad de periscopio, desarrollaran esa destreza y que efectuaran cálculos matemáticos inmediatos para determinar si los contactos ingresarían al "círculo de seguridad"[4] de la unidad, así como el calculo de los intervalos de observación de los diferentes contactos, maniobrando de manera automática ante la presencia de contactos amenazante.. Luego de 24 días de navegación en inmersión (solo salimos a superficie para cruzar el canal de Panamá), arribamos a la Base Naval de Mayport, que alberga a la Cuarta Flota de la Marina de Estados Unidos.



Ventana de Johari: Herramienta de *crew resource management*, utilizada para evaluar comportamientos en estado de estrés.

4. Círculo de seguridad: círculo cuyo centro es la unidad submarina y cuyo radio está determinado por la máxima velocidad desarrollada por una clase de unidad sumada a 7 nudos desarrollado por la nave, multiplicado por el tiempo que le toma llegar desde la profundidad de periscopio hasta la profundidad de seguridad.



Avión antisubmarino P8A, detectado por el BAP *Angamos* durante los ejercicios efectuados en el Atlántico Norte.

Durante la maniobra para nuestro primer ingreso a la Estación Naval de Mayport, observamos una gran cantidad de unidades de superficie y submarinas con las cuales íbamos a interactuar en los próximos meses. Sabíamos que el reto era complicado, pero las ansias por efectuar operaciones con esa poderosa flota y el nivel de entrenamiento con el que contábamos era inmensamente mayor.

Fueron casi cuatro meses de interacción con la Marina de Estados Unidos. Aviones, helicópteros, submarinos, portaaviones, destructores y todo lo asignado a la Cuarta Flota de Estados Unidos interactuó con nosotros en ese tiempo. Fue una experiencia profesional formidable para nosotros, puesto que pusimos en práctica años de experiencia en inmersión y la capacitación brindada por la Marina de Guerra del Perú. Reconfortante fue también la prueba del sistema Kallpa. Sus resultados más que satisfactorios.

Sin duda la parte operativa es lo más importante en estos desplazamientos. Sin embargo, las actividades sociales en puerto jugaron un rol decisivo, para incrementar y afianzar los lazos de amistad con dotaciones operativas de la Marina estadounidense. Interactuar socialmente con pilotos de aeronaves Sea Hawk y aviones

P8A, unidades netamente antisubmarinas, fue realmente interesante y productivo, en el sentido de saber lo que piensa un piloto con gran experiencia antisubmarina al efectuar la búsqueda de unidades submarinas como las nuestras.

El huracán Mathew, que azotó la península de La Florida durante nuestro desplazamiento, fue excusa para que el marino peruano mostrara sus cualidades altruistas. Luego del paso del huracán por la ciudad de Mayport, la dotación del BAP *Angamos* efectuó labor comunitaria en un colegio primario de la ciudad de Mayport, que corría el riesgo de reanudar sus labores escolares. Esta acción permitió que el centro escolar continuara de manera normal el desarrollo de sus actividades.

Luego de casi cuatro meses de operaciones con la Cuarta Flota, iniciamos el retorno a la patria, donde nos esperaban los familiares y amigos. Nutridos con nuevas experiencias en la mar, satisfechos por la labor realizada y, lo más importante aún, haber plasmado la experiencia adquirida y la capacitación recibida a lo largo de los años a los jóvenes oficiales que serán los líderes de las futuras dotaciones de los submarinos peruanos modernizados, es verdaderamente lo más reconfortante durante el periodo de mi comando.

Considero que una unidad de guerra en la mar es un mundo aparte. La Marina de Guerra del Perú proporciona a los líderes que ejercen comando el encargo de sus unidades y el poder de las armas. Los comandantes, bajo la aparente soledad del comando, son responsables de una navegación segura, de la eficiencia de



Dotación del BAP *Angamos* realizando ayuda social, tras el paso del huracán Mathew por la ciudad de Mayport, en el Centro Escolar Mayport Middle School.



Dotación de oficiales del BAP *Angamos*, participante en el desplazamiento Subdiex-2016. De izquierda a derecha: Teniente segundo Diego Alfaro, teniente segundo Víctor Linares, teniente primero Renzo Plücker, capitán de corbeta Omar León, capitán de fragata Percy Suárez, teniente primero Carlos Montero, teniente segundo Arturo Muñoz, teniente segundo Jaime Donayre.

los medios asignados para la operatividad de la unidad, del bienestar del capital humano encargado, entre otras muchas cosas.

El comando de unidad es el más difícil y exigente empleo que se le confiere a un oficial de la Marina de Guerra del Perú. Durante su ejercicio no existe un minuto en el que se pueda eximir de la responsabilidad conferida y sus privilegios en relación con sus obligaciones son ridículamente exiguos; sin embargo, el comando constituye el mayor incentivo que la Marina de Guerra del Perú otorga a sus mejores hombres.

Agradezco a la Marina de Guerra del Perú por la oportunidad que me brindó aquel 1 de julio de 2015. El capital humano fue la clave del éxito. Las experiencias imborrables durante esta faceta de mi vida profesional me servirán de mucho en el futuro. El periodo de mi comando en el BAP *Angamos* ha sido la labor operativa mas reconfortante durante estos primeros 25 años de servicio a la patria.

Todas estas vivencias me animaron a escribir este breve artículo, que tiene la finalidad de dar a conocer mi paso como comandante de una unidad submarina, que, estoy seguro, brindará un aporte al oficial que esté próximo a asumir su comando y un grato recuerdo a quienes tuvieron el privilegio de serlo.

BAP *Angamos*: Gran Almirante del Perú, don Miguel Grau Seminario: ¡Seguimos su ejemplo, perseverantes y agresivos!



Interdicción fluvial como parte de las operaciones conjuntas en el Vraem

Capitán de corbeta Juan Carlos Elías Vassallo
Licenciado en Ciencias Marítimo Navales por la Escuela Naval del Perú. Calificado en Capitanías y Guardacostas. Posee una maestría en Administración Portuaria Marítima y Pesquera en la Escuela Nacional de Marina Mercante. Ha seguido los cursos de Operaciones Ribereñas, Equipo Especial de Reacción (Inter-American Air Forces Academy, Estados Unidos), Pilotos y Empleo Táctico de Unidades Hovercraft e Instructor de Pilotos de Unidades Hovercraft. Se ha desempañado como jefe de la Unidad de Interdicción Ribereña de "El Estrecho", oficial primer ayudante de la Capitanía de Puerto de Iquitos, jefe de la Primera Escuadrilla Fluvial del Vraem y subjefe de la Escuela de Operaciones Ribereñas. Actualmente es capitán de puerto de Puerto Maldonado.



RESUMEN
Las dotaciones del Escuadrón Fluvial del Vraem ejercen control y vigilancia permanente en su área de responsabilidad, mostrando valentía, compromiso y profesionalismo en la realización de Operaciones Conjuntas. La Marina de Guerra del Perú, asume nuevas estrategias militares en concordancia con la evolución de nuevas amenazas internas, especializando a su personal en nuevas doctrinas de interdicción fluvial.

PALABRAS CLAVE: Vraem, Unidad de Interdicción Fluvial, tráfico ilícito de drogas, artillero, Hovercraft.

ABSTRACT
The Crew of the Riverine Squadron of VRAEM exercises a permanent control and surveillance on its area of responsibility, showing braveness, commitment and professionalism in the carrying out of Joint Operations. The Peruvian Navy assumes new military strategies according to the evolution of new internal threats, by specializing its crew in new doctrines of Riverine Interdiction.

KEYWORDS: VRAEM, Riverine Interdiction Unit, illegal drug trafficking, artilleryman, Hovercraft.

El Escuadrón Fluvial del Comando Especial Vraem (CE-Vraem) es uno de los elementos operativos del componente naval y está formado por tres escuadrillas fluviales. Cada escuadrilla se compone, a su vez, por dos unidades tipo Hovercraft GH 2000 TD(M), de fabricación inglesa. Cada una de estas seis plataformas ha sido designada, para efectos operativos, como Unidad de Interdicción Fluvial (UIF) y constituyen la punta de lanza del componente naval para las operaciones de control e interdicción fluvial, así como para el apoyo a la Policía Nacional del Perú en la lucha contra el tráfico ilícito de drogas (TID) en esta región del país, conformada por los valles de los ríos Apurímac, Ene, Mantaro y Urubamba.

• Artículo recibido el 21 de abril de 2017, aprobado para su publicación el 27 de abril de 2017

Estas son naves anfibias bien equipadas, altamente maniobrables y versátiles. No tienen limitaciones para navegar en aguas someras, incluso sobre la superficie de playas e islotes en el río. Constituyen, por ende, un blanco de alto valor militar para el enemigo, lo que es bien sabido por nuestras tripulaciones.

El día a día del escuadrón fluvial

El Escuadrón Fluvial iniciaba operaciones casi siempre antes del amanecer, antes de que apareciera el primer rayo de sol sobre las cumbres de los cerros verdes de la selva cusqueña y cuando la densa neblina aún camuflaba a las UIF durante su partida de la Estación Naval de Pichari, ubicada en el distrito de Pichari, provincia de La Concepción, departamento de Cusco. Era indiferente si el área de operaciones para la misión asignada ese día se encontraba al sur, al norte o al oeste, ser en los ríos Apurímac, Ene o Mantaro, respectivamente. Lo que sí era evidente era la tensión entre los tripulantes a bordo de las UIF, que crecía junto al riesgo de ser atacados conforme se alejaban de su estación.

Eran estas situaciones de tensión en las que uno se apoyaba en sus compañeros de patrulla, sin mencionarse entre sí la función que debían realizar, sin señalar al fusilero contiguo el sector de fuego sobre el cual tenía responsabilidad. Cada uno sabía lo que tenía que hacer, a quién debía asistir y qué sector de fuego adicional debía asumir en caso cayera el compañero que tenía al lado (eso había quedado claro en los entrenamientos). Cada tripulante tenía la plena convicción de que podía contar con su colega con el que codo a codo, con las armas listas, escudriñaban minuciosamente esos traicioneros farallones verdes de la selva del Vraem.

Situación diferente era la que vivía el "artillero", el tripulante menos afortunado (por estar más expuesto) de la dotación. Confiábamos en que el tuviese el arrojo, la valentía y el temple para romper contacto acertada y decididamente, aun estando herido, si la situación así lo exigía al producirse una emboscada (probabilidad siempre muy alta). El artillero es el tripulante que, posicionado en una torreta al centro de la cabina de pilotaje, empuña el arma de apoyo con mayor poder de fuego e inspecciona meticulosamente cada recodo de los escarpados cerros que se alzan haciendo sombra al paso de las UIF, solo y expuesto, bajo el sol o lluvia, de día o de noche, con una gran responsabilidad sobre sus hombros: es la protección de la escuadrilla.



Escuadrilla Fluvial N.º 1 en operaciones. Río Apurímac, abril de 2011.



UIF 101 en ejercicios contra emboscada. Enero de 2011.

Guardo especial recuerdo, de entre los hombres del VII Componente Naval que desempeñaron esta función en 2011, del comando Víctor. No solo debido a la destreza en el empleo de las armas de apoyo y en su precisión para batir objetivos colocados en los cerros durante los ejercicios, sino también por su carácter mismo: serio, observador, desconfiado, algo callado, siempre preocupado hasta acercarse a la paranoia en ocasiones, pero lo cierto es que disciplinado, con gran compañerismo y muy eficiente en las tareas asignadas. Marcaba la diferencia su actitud en algunas circunstancias; por ejemplo, durante el ocasional acercamiento a la población. Él no se acercaba, bajo ninguna circunstancia. Él se quedaba en su torreta, empuñando su arma de apoyo, sin decir algo. Solo obsequiaba, mediante un compañero, las golosinas de su racionamiento de combate a los niños de las comunidades y permanecía atento a los posibles puntos desde donde era probable que nos atacaran.

Era frecuente observar a los niños de las comunidades como San Antonio, Puerto Cocos, Valle Esmeralda, así como de algunas comunidades asháninkas de los ríos Ene y Apurímac, aproximarse llenos de curiosidad a las playas adonde llegaban las escuadrillas fluviales. En ocasiones interrumpían las clases en los colegios próximos a la ribera, para que niños y adultos presenciaran el evento sin precedentes: el arribo de patrullas de las Fuerzas Armadas a bordo de unidades Hovercraft.



Acercamiento a la población Boca Mantaro. Mayo de 2011.



Despliegue de reconocimiento sur. San Antonio, río Apurímac. Febrero de 2011.

El periodo del VII Componente Naval concluyó exitosamente en julio de 2011, con un incremento exponencial en los resultados de las operaciones contra el tráfico ilícito de drogas, con capturas de varios kilos de pasta básica de cocaína y, sobre todo, con una considerable cantidad de pozas de maceración de hoja de coca destruidas (87 en total) y, por ende, varias toneladas de producción de PBC neutralizada.



Detección de drenado de residuos químicos. Palmapampa, río Apurímac. Junio de 2011.



Incursión en laboratorio de procesamiento de PBC. Río Apurímac. Junio de 2011.

Las tripulaciones de las Unidades Hovercraft están conformadas por personal naval capacitado y entrenado de manera especializada en la operación de estas unidades. La cantidad de este personal es reducida y por eso muchos de ellos han prestado servicios en varios periodos en el Componente Naval del CE-Vraem. Es el caso del comando Víctor, quien regresó con el XIII Componente Naval en enero de 2016, respaldado por su experiencia y conocimiento del área de operaciones, pero nunca confiado, siempre con la firme convicción de la gran responsabilidad que nuevamente asumía.

La emboscada

Corría la mañana del 9 de abril de 2016 y la nación esperaba ansiosa los resultados de sus elecciones presidenciales. Las tripulaciones del Escuadrón Fluvial esperaban solamente arribar a la Estación Naval de Pichari sin novedad, después de haber cumplido los objetivos de esa misión. Se tenía información de posibles ataques a las patrullas desplegadas, por parte de los remanentes de Sendero Luminoso, que aprovechaban la dispersión del personal que se había movilizado por motivo de las elecciones presidenciales —la situación era más tensa que en cualquier otro día—, tal como había sucedido en años anteriores durante fechas electorales.

La Escuadrilla Fluvial N.º 1 navegaba con rumbo sur, en demanda de Pichari. Se aproximaban a la "curva de Mayapo", lugar poco agradable y odiado

por las tripulaciones, donde ya habían ocurrido algunos incidentes, como intentos de emboscadas a las escuadrillas. Esta curva presentaba un gran farallón muy empinado, que fácilmente permitía —como ya lo habían detectado las patrullas de reconocimiento del Ejército Peruano— cavar un pozo de zorro donde un francotirador tuviese al alcance a las UIF cuando se alejaran con rumbo sur. Fue en este preciso lugar en que esa mañana, a máxima velocidad, pasa la UIF 101 artillada con una ametralladora Dillon Aero, de gran poder de fuego, seguida de la UIF 102 artillada también con armas de apoyo.

El ruido de la primera ráfaga proveniente del cerro Mayapo rompió la calma a las 11:45 horas y puso en situación de combate a la escuadrilla. Los tiros fueron dirigidos a la UIF 102 que venía a retaguardia. La reacción de la escuadrilla fue inmediata; el piloto de la UIF 101 inició un rápido viraje de 180° para darle frente al sector de donde provenía el ataque y neutralizar la amenaza con fuego puntual (según lo establecido en la doctrina de combate fluvial); el artillero reaccionó más rápido y, antes de que la nave completara el viaje, él ya había girado la torreta donde se emplazaba su arma para abrir fuego y romper contacto. Esta acción permitiría que la UIF 102 pudiera realizar maniobras evasivas y se alejara en zigzag de la zona de ataque. Asimismo, los atacantes habían cambiado de objetivo mientras se realizaba raudamente este procedimiento.

Las siguientes ráfagas se dirigieron a la UIF 101; una fracción de segundo antes de que el comando Víctor abriera fuego, mientras aún giraba en su torreta para direccionar su arma, advirtió una ráfaga proveniente del cerro que impactaba en el agua y se proyectaba hacia él. De manera inexorable el comando fue impactado, a la vez que, con determinación, precisión y coraje, batía con fuego sostenido el área de donde provenía el ataque.

La patrulla que se encontraba abordo hizo lo propio, e impactó el área de emboscada con ráfagas a discreción y granadas de 40 mm. La escuadrilla continuó con el procedimiento de evasión hasta alejarse de la zona de emboscada, sin abandonar al artillero herido de su ametralladora. Enseguida el paramédico se apresuró a atender las heridas provocadas por esquirlas sobre las piernas y pelvis del comando. La atención se realizó sobre el puesto mismo del artillero, ya que Víctor no aceptó dejar su puesto hasta llegar a su base. El comando tenía la idea de que no habría otro tripulante que pudiera operar esa arma (protección principal de la escuadrilla) mejor que él mismo. La tripulación compartía esa idea.

Los impactos de bala en las naves no alcanzaron componentes que limitaran su operación, por lo que la escuadrilla arribó rápidamente a la Estación Naval de Pichari y solo así el comando Víctor dejó su puesto para ser evacuado.

Asumiendo nuevas estrategias militares

Los conflictos armados han evolucionado en el tiempo. Las formas de hacer la guerra han variado tanto que es difícil darle una definición aproximada.

En la actualidad, los grupos armados e incluso algunos Estados presentan guerras no convencionales, asimétricas o híbridas. Debido a que la lucha contra los remanentes de Sendero Luminoso está enmarcada en estos tipos de nuevos conflictos, fue necesario hacer un análisis a fondo de esta organización terrorista, evaluar su interrelación con otras organizaciones dedicadas a diferentes ilícitos en su área de operaciones y establecer las formas más eficaces de combatirla.

Al tener presente que una de las nuevas fuentes de financiamiento de los remanentes de Sendero Luminoso, y la más importante para continuar su lucha armada, es el tráfico ilícito de drogas, resulta imprescindible realizar acciones militares efectivas para la lucha contra este delito.

Es así que el CE-Vrae, por medio de su componente naval, despliega tácticamente al Escuadrón Fluvial para realizar la interdicción fluvial al tráfico de drogas en los ríos de su jurisdicción, lo que se espera vaya mermando la logística de las columnas senderistas que operan en la zona.

Esfuerzos conjuntos, interoperabilidad e integración

Luego de la Segunda Guerra Mundial, se promovía con entusiasmo la doctrina de unidad de comando y las operaciones conjuntas, tal como lo sostuvo el presidente de Estados Unidos Dwight Eisenhower en 1958: "El poder militar de tierra, mar y aire separados se ha ido para siempre [...] Si alguna vez nos involucramos de nuevo en la guerra, la pelearemos con todos los servicios, como si fuera un solo esfuerzo concentrado". El trabajo en conjunto, argumentaba el mandatario y general retirado, es la llave de la unidad.

Tras citar a este ilustre militar, podemos añadir que la conclusión a la que llegó no sería aplicable solamente a conflictos interestatales, sino que iría más allá. Hoy las Fuerzas Armadas peruanas luchamos en el Vraem



Operación conjunta UIF 102 Naval con MI 17 Ejército Peruano. Inserción de patrullas en sector de Llochegua.

contra elementos subversivos en contubernio con organizaciones narcotraficantes, y confirmamos después de varios años que las operaciones conjuntas son tan necesarias como lógicas, según lo vaticinó el general estadounidense.

Los medios desplegados por cada uno de los componentes se vuelven interdependientes no solo operativamente sino también logísticamente. De esa manera, se vuelve imprescindible emplear una doctrina común, que nos permita un entendimiento rápido y simple en la conducción de las operaciones.

En los últimos años se ha apuntado a lograr una interoperabilidad principalmente en comunicaciones, lo que nos permitirá enlazar plataformas aéreas, fluviales y patrullas terrestres.

Asimismo, el entrenamiento conjunto es fundamental para lograr un accionar conjunto eficaz, al maximizar el logro de objetivos, minimizar cantidad de bajas y economizar los medios empleados.



Cobertura aérea de MI 35 Fuerza Aérea del Perú a UIF 102 Naval en paso por zona de emboscada. Marzo de 2013.

Conclusiones

Es propicio concluir este artículo haciendo una reflexión con respecto al relato de "La emboscada" expuesto líneas arriba. Se debe precisar la necesidad de lograr una mayor integración entre nuestras instituciones armadas y sistemas de inteligencia, que nos permitan neutralizar amenazas minimizando riesgos. Asimismo, es imperativo el reconocimiento a nuestro personal, acción que continuará alentando a nuestras tropas en la lucha.

No todos los actos heroicos deben ser reconocidos cuando sus egregios protagonistas caen en el fragor de la batalla, sino también cuando aquellos hermanos de armas logran sobrevivir para contarlo, producto de la voluntad de Dios y de un esforzado entrenamiento militar, sumados a cualidades personales que los distinguen como líderes.

Estos destacados efectivos de nuestras instituciones no solo han sobrevivido para relatar con orgullo estos incidentes propios de nuestra profesión, sino para verter en las nuevas generaciones esa invalorable expe-

riencia en combate, que constituye uno de los factores determinantes que nos permitirá dominar aquel infierno verde donde mora el enemigo furtivo del Estado, que en un futuro muy próximo claudicará ante la valentía y el profesionalismo de hombres de armas como el comando Víctor, como los héroes caídos y aquellos héroes que conservaron la vida, soldados, marinos y aviadores que seguirán luchando a todo costo por la pacificación nacional.





La Marina de Guerra y la operación de rescate Chavín de Huántar

Historiador Jaime Miguel Taype Castillo
Licenciado en Historia por la Universidad Nacional Federico Villarreal y magíster en Desarrollo y Defensa Nacional en el Centro de Altos Estudios Nacionales (CAEN). Obtuvo el primer puesto en el Concurso Nacional de Tesis en Historia 2013, organizado por la Asamblea Nacional de Rectores (ANR) y Concytec. Ha realizado el Curso Básico de Derecho Internacional Humanitario y Derecho Internacional de los Derechos Humanos del Ministerio de Defensa. Pública artículos de historia en *Revista de Marina, Expresión Militar, Documenta de Historia Militar* del Ejército del Perú y en la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana (España e Italia).



RESUMEN
Desarrollar una de las operaciones militares más exitosas en las últimas décadas solo puede ser posible por la conjunción de fuerzas, el conocimiento, la precisión y la valentía frente a la amenaza. Un grupo de hombres, entre los que se encontraban integrantes de nuestra Armada, pondrían a disposición sus conocimientos y vidas para salvar otras, poniendo fin a un largo cautiverio u demostrando al terrorismo y a su ideología que no tendrán lugar en nuestra sociedad mientras existan la Marina de Guerra y el resto de las Fuerzas Armadas del Perú.

PALABRAS CLAVE
Marina de Guerra, comandos, explosivistas, terrorismo, rehenes, rescate.

ABSTRACT
To develop one of the most successful military operations in the last decades, can only be possible by the conjunctions of forces, the knowledge, the accuracy and the braveness in front of the threat. A group of men in which there were members of our Navy, they would put at disposition their knowledge and lives to save others, putting an end to a long captivity or showing to the terrorism and to his ideology that they will not have place in our society, as long as the Peruvian Navy and the rest of the Armed Forces exists.

KEYWORD:
Peruvian Navy, commando, bomber, terrorism, hostages, rescue.

Introducción

Cuando los relojes marcaban las 20:19 horas del martes 17 de diciembre de 1996, durante una recepción organizada por el embajador Morihisa Aoki en su domicilio, con motivo del natalicio del emperador japonés, 14 miembros del Movimiento Revolucionario Túpac Amaru (MRTA), encabezados por Néstor Cerpa Cartollini, tomaron por asalto la residencia diplomática localizada en el distrito limeño de San Isidro y convirtieron en rehenes a más de 600 personas. En el transcurso de los siguientes días y semanas, los terroristas pondrían en libertad a numerosas personas, hasta que quedaron en sus manos 72 rehenes.

• Artículo recibido el 5 de enero de 2017, aprobado para su publicación el 9 de febrero de 2017.

Meses después, a las tres de la tarde del 22 de abril de 1997, nadie dentro de la residencia cautiva, ni el resto de la opinión pública que seguía las incidencias a través de los medios de comunicación, imaginaba que un equipo de militares, marinos y aviadores mantenía comunicaciones entre el puesto de comando y un almirante que permanecía como rehén, quien informaba si las condiciones al interior de la vivienda japonesa resultaban favorables para proceder con la intervención militar de rescate. Los despachos entre la residencia, los encargados de la operación y el Comando de Operaciones Tácticas (COT) —que se instaló en el Cuartel General de la Marina, a pocas cuadras de la residencia japonesa— se hicieron más intensos conforme trascurrían los primeros minutos de aquella hora "H". En los siguientes minutos se llevaría a cabo una de las operaciones más exitosas del hemisferio, que ha sido reconocida y estudiada por las diferentes Fuerzas Armadas del mundo.

En este artículo nos aproximaremos a la participación de la Marina de Guerra del Perú en la Operación Militar de Rescate, denominada posteriormente como "Chavín de Huantar". En 2017 se conmemoran 20 años de aquel suceso que marcaría la debacle del MRTA.

El inicio de un largo cautiverio

Mientras Cerpa y sus seguidores se apoderaban de la residencia japonesa la noche del 17 de diciembre de 1996, al otro lado de la ciudad un grupo de oficiales del Ejército se departían en el cumpleaños de un coronel. En plena reunión, el oficial agasajado decidió dar por concluida la recepción y ordenó a los militares concurrentes dirigirse a la Escuela de Comandos bajo la orden de inamovilidad. Esta actitud fue tomada por este oficial superior tras comunicársele que algo anómalo había ocurrido en una recepción diplomática en la capital y precisamente los asistentes a la reunión tenían la especialidad de comandos del Ejército.

Durante el desplazamiento a la dependencia en el complejo militar en el distrito de Chorrillos, los militares deducían que algo grave estaba sucediendo por la orden recibida a último momento. Cuando arribaron a la Escuela de Comandos del Ejército, ya se analizaban allí las imágenes que difundía la prensa apostada alrededor de la residencia y los primeros reportes de inteligencia. Hasta entonces no se conocía exactamente quiénes eran los ejecutores de tamaño secuestro.

Un buen número del personal militar que se encontraban allí venía de com-



Dos comandos tratando de ingresar a la embajada en la operacion de rescate, abril de 1997.

batir en la frontera con el Ecuador durante el conflicto de 1995. Otros habían enfrentado al terrorismo y el narcotráfico en las zonas de emergencia, mientras que el resto se desempeñaba como jefes políticos-militares en diversas regiones del país.

Al conocerse la misma noche del aquel 17 de diciembre que los captores de la residencia diplomática eran 14 terroristas del MRTA liderados por Néstor Cerpa, el alto mando militar, por órdenes del Poder Ejecutivo, tomaría una serie de acciones que se iniciarían en las primeras horas del día siguiente.

Conforme a lo dispuesto, a la mañana siguiente, muy temprano, el entonces comandante general del Ejército, junto con el jefe de la Brigada de Operaciones Especiales y su Estado Mayor, tuvo una reunión en las oficinas de esa brigada. A los pocos minutos de iniciada, salió un coronel a llamar a los entonces comandantes Benigno Cabrera y Hugo Robles, quienes ese mismo día serían designados como los jefes de los grupos que conformarían el Equipo de Asalto denominado "Patrulla Tenaz", que a su vez estaba integrado por los grupos "Alfa" y "Delta", a cargo de Cabrera y Robles, respectivamente. Durante los siguientes cuatro meses, las instalaciones del Batallón de Comandos N.º 19, y en especial la enorme explanada del patio Pachacútec, serían testigos de los intensos ensayos y preocupaciones de quienes participarían en la operación de rescate en abril de 1997.

La conformación de ambos grupos respondía a la necesidad de contar con personal que se encargaría específicamente de intervenir en los dos niveles del inmueble diplomático, teniendo en cuenta que poseía un área de 6.223 metros cuadrados. Por ello, al comenzar la crisis de los rehenes, el grupo de comandos "Alfa" tenía la misión de ingresar al primer piso, mientras que el grupo "Delta" entraría y ocuparía el segundo nivel de la casa. Cada uno de estos grupos estaba dividido en su interior en subgrupos o equipos de unos seis hombres con diferentes misiones específicas, a los cuales se unió, días después, personal de la Marina de Guerra, entre oficiales, técnicos y oficiales de mar, especialistas en explosivos y en aberturas de paredes, a quienes durante el planeamiento y ensayos se les denominaría como "los explosivistas".

La responsabilidad operativa recaía en el Equipo de Mando, conformado por dos primeros coroneles del Ejército y un capitán de navío de la Armada, quienes tenían la misión de diseñar el plan de ingreso al inmueble, evaluando las diferentes opciones que se presentaban e ir descartando las que conllevaban mayor riesgo para los rehenes.

Estos miembros coordinaban con el COT presentando los planes que se tenían para el rescate de los rehenes a los comandantes generales de las Fuerzas Armadas y al presidente de la República, quienes, después de evaluar la exposición, le daban el visto bueno o les sugerían agregar o tener en cuenta algunos detalles, para de inmediato proseguir con los ensayos de los comandos. Una vez afinado el plan de rescate, los integrantes de este equipo se encargarían de reunirse con los jefes de los equipos de asalto ("Alfa" y "Delta"), a fin de coordinar las misiones específicas de los comandos y los lugares en que se llevarían a cabo.

Un valioso aporte que brindaron para el desarrollo de la operación fue el proporcionado por el personal proveniente de la Armada Peruana. Los "explosivistas" estaban integrados por 44 marinos, todos infantes de Marina e integrantes de la Fuerza de Operaciones Especiales (FOES), quienes, al igual que sus pares del Ejército, habían participado en el conflicto del Cenepa, mientras que otros participaban hasta entonces en la guerra contraterrorista en la Amazonía de nuestro país. Según menciona el general (r) José Williams, la presencia de marinos en la operación de rescate se debió a la solicitud del mismo comando naval:

> El jefe de la unidad contraterrorista de la Marina de Guerra, me había solicitado no solo participar con material y equipos, conforme a lo ofrecido por su comandante general, sino también con

> personal. [Afirmó] que se encontraban capacitados para este fin, cosa que realicé con gusto, por cuanto de esta forma teníamos la posibilidad de mejorar las posibilidades de la Fuerza[1].

Definido el plan de rescate, que sufriría determinados ajustes según la forma en que se desarrollaban las incidencias al interior del inmueble del embajador japonés, los comandos de los grupos de asalto iniciaron los ensayos en diferentes escenarios y horas del día, teniendo en cuenta que la intervención militar podría ocurrir en cualquier momento. Al principio de la crisis de los rehenes, tanto los "Alfas" y "Deltas" compartían el mismo grado de responsabilidad --ya que aún el número de rehenes era bastante elevado--, por lo que ambos comandantes, según sus propias expresiones, andaban "cabezones" por cómo cumplir la misión[2].

Durante las semanas y horas de ensayos, se incluyeron los explosivos C4 que permitían dirigir la onda explosiva a fin de no afectar a los propios rehenes. El entrenamiento y las pruebas con los explosivos se realizaron en lugares como las playas La Chira y La Herradura, y en el desaparecido edificio La Siberia del colegio militar Leoncio Prado, con el propósito de entrenar en espacios reducidos, así como en el mismo complejo militar de Chorrillos[3]. El génesis de los entrenamientos para la intervención comenzó con sábanas y triplay para dividir los espacios en un principio, luego se hicieron ensayos en la primera construcción de material noble, y finalmente en la réplica completa, que se mantiene hasta hoy como lugar de entrenamiento de los comandos y como Museo del Ejército.

Durante los entrenamientos, en unas construcciones en la playa La Chira, se podía observar al desaparecido teniente coronel Juan Valer Sandoval ensayando con los "explosivistas" el uso, el alcance y la perforación que provocaba el C4 sobre el techo, exposición que quedaría grabada en una cinta de video y que hasta hoy se conserva. Fue difundida por los medios de comunicación tiempo después de ocurrido el rescate de los rehenes[4]. Posteriormente, durante la operación de rescate, el empleo de uno de los explosivos sería decisivo para poner fin a la resistencia terrorista.

---

1. WILLIAMS, José. *Chavín de Huántar. El Rescate. 22 de abril 1997-2007*. Lima. 2007, p. 24.
2. Entrevista al coronel EP Hugo Robles, jefe del grupo de asalto "Delta". 6 de julio de 2008.
3. COMISIÓN PERMANENTE DE HISTORIA DEL EJÉRCITO DEL PERÚ. *Operación militar de rescate de rehenes Chavín de Huantar: Versión oficial del Ejército del Perú*. Lima: Comisión Permanente de Historia del Ejército del Perú. 2010, p. 83.
4. Entrevista al Crl. EP. Hugo Robles DC, jefe del Grupo de asalto "Delta". 6 de julio del 2008. El comandante Juan Valer Sandoval fue ascendido póstumamente al grado inmediato de Coronel por acciones de armas, al entregar su vida en favor de los rehenes.



Operación Chavín de Huántar, el histórico rescate que acabó con el MRTA.

> Pero yo tenía mi grupo de asalto ["Delta"] y dentro de este, conformado por cuatro equipos, y con el de Valer, sumaban cinco, cada uno de los cuales hacía lo que le correspondía. Es en ese momento en que yo llamo a los entonces tenientes de la Marina, y les digo:
>
> —¡Han escuchado lo que ha dicho el coronel Williams. ¡Ha dicho que no llevemos la carga explosiva! [...] Esa carga la llevan al techo pero bajo mi responsabilidad, y se va a ejecutar bajo mi orden. Y así ocurrió[5].

Conforme transcurrían las semanas, el plan de operaciones sufriría ciertos cambios cuando los emerretistas, ya con 72 rehenes bajo su poder, decidieron enviarlos a ocupar el segundo nivel, tras percibir Cerpa los sonidos bajo el suelo producto de la construcción de los túneles. De este modo, la responsabilidad por la vida de los rehenes aumentó en mayor grado para los "Deltas".

Los comandos entrenaban y ensayaban todos los días, las 24 horas, buscando afinar en cada ensayo algún detalle que pudiera alterar la operación de res-

5. Entrevista al coronel Robles.

cate. Conforme se acercaba la Navidad y el Año Nuevo, más se exigía al personal el rápido desplazamiento y la precisión en los disparos. La exigencia de tener listo lo más pronto posible una intervención de rescate se debía al temor de que Cerpa comenzara a cumplir sus amenazas de asesinar a los rehenes. Si bien para esos primeros días no se contaba con los túneles ni mucho menos con una réplica de la residencia, al menos era urgente estar preparados para intervenir con lo que se tenía al alcance en esos momentos.

Si bien cada uno de los integrantes de los grupos de rescate se preparaba con denuedo para la misión encomendada, en el ámbito familiar la situación comenzaba a complicarse en el transcurso de los meses. Muchos de los militares que entrenaban habían sido cambiados de colocación y, al no presentarse en sus unidades de destino, comenzaron a ser sancionados. Sus jefes creían que habían abandonado sus puestos de trabajo y, por ende, no recibían sus sueldos, lo que afectaba el bienestar familiar. Además, el mes en que se llevaría a cabo el rescate era época de escolaridad y muchos de los hijos de los comandos que entrenaban en Chorrillos no habían sido matriculados en las "nuevas" colocaciones de sus padres.

Estas dificultades, que se prolongaban mientras seguía la crisis de los rehenes, iban afectando la concentración que debía tener el personal, más aún cuando alcanzaban el ámbito familiar. En el campo de la psicología militar se sabe que la familia ejerce una influencia notable sobre la vida y el comportamiento profesional del militar. Si la esposa, los hijos o los padres presentan apuros, era lógico que se generara cierta preocupación en el militar[6]. Esta situación hizo que algunos de los integrantes manifestaran esas inquietudes a los jefes de los grupos de rescate. Todo esto ocurría porque la operación de rescate se realizaba en el máximo secreto.

Pero la presión ante una pronta intervención militar comenzó a disminuir cuando, a mediados de enero, el MRTA aceptó la conformación de una comisión de garantes, que serían los intermediarios entre el gobierno y los terroristas, con el propósito de encontrar una posible solución pacífica al problema[7]. Para tal empresa, el gobierno peruano de entonces buscaría el respaldo político tanto dentro como fuera del país[8].

---

6. CHANDESSAIS, Charles. *La psicología en las fuerzas armadas*. Buenos Aires: Kapelusz. 1961.
7. *EL SOL. Chavín de Huántar: modelo de estrategia frente al tercer milenio*. Lima: *El Sol*. 1999, p. 28.
8. Los países que visitó el entonces presidente de la República fueron Canadá, Estados Unidos, República Dominicana, Inglaterra, Cuba y Bolivia. El entonces gobernante cubano Fidel Castro ofreció brindar asilo a los emerretistas a cambio de una solución pacífica.

Por otro lado, la necesidad de entrenar en instalaciones similares de la residencia, en cuanto a la distribución y estructura, llevó en principio a la construcción de una réplica de la segunda planta de la embajada en la Escuela de Comandos, que hasta hoy se conserva. Esta primera réplica fue hecha con cemento y ladrillo, usando las mismas medidas proporcionadas por los planos, con el mismo ancho y ubicación de las puertas y ventanas, al igual que el pasadizo, pero sin techo. Además, incluía la escalera que venía del primer piso, que hoy sirve como acceso a uno de los túneles que desemboca al interior de la réplica principal y completa.

Un día, cuando se observaba el desplazamiento de los comandos durante los ensayos, especialmente de quienes ingresarían por la parte frontal de la residencia, se pudo notar que estos dependían de la acción previa del equipo "Alfa", quienes saldrían de uno de los túneles laterales del inmueble. Ellos tenían la misión de derribar la puerta principal de la casa y luego dominar rápidamente la primera planta, para permitir el acceso al segundo piso de uno de los subgrupos "Delta" que vendría de la casa vecina "Unique".

Pero ¿qué ocurriría si los "alfas", por diversos motivos, demoraban en salir de los túneles o nunca salían de ellos? Esto obligó a que uno de los subequipos "Delta" elaborara un plan alterno frente a esta posible situación, que se confirmó durante la incursión del 22 de abril. Así, ese día se observó por de la televisión cuando un equipo del grupo "Delta" ingresó a toda prisa desde la calle Thomas Edison hacia el perímetro de la residencia por la parte frontal, cruzando el patio y apostándose en la puerta del *hall* principal, que sería derribada por "explosivistas" de la Marina, a fin de permitir al resto de comandos penetrar y dominar el interior del inmueble.

Se habían cumplido cuatro meses de encierro para las 72 personas al interior de la residencia, el mismo tiempo utilizado por los comandos para realizar los ensayos ante una posible intervención militar, opción que seguía su curso en paralelo a las negociaciones.

Acercándose al día "D" y la hora "H"

El viernes 18 de abril, cuando se daba inicio a un reunión organizada en las instalaciones de la División de Fuerzas Especiales en Chorrillos, el entonces comandante general del Ejército se comunicó con uno de los oficiales que estaba al mando de la "Patrulla Tenaz". Le manifestó que el presidente de la República había ordenado proceder con la operación militar de rescate, mo-

tivado por las tensiones que se vivía al interior del inmueble entre rehenes y terroristas. En horas de la tarde, todos los integrantes de la fuerza de intervención se reunieron en el coliseo ubicado al interior de este complejo militar y se confirmó la orden de intervención.

La fase de penetración de los comandos en las viviendas aledañas a la residencia cautiva se realizaría en las siguientes 72 horas. Se tomó la previsión de no ser captados por la prensa apostada en los alrededores del inmueble diplomático, ni por las mismas fuerzas policiales, que en una actitud despreocupada podrían hacer notar la presencia de los militares. Los comandos se trasladaron en vehículos que les permitían pasar desapercibidos, otros vestían como agentes policiales, como civiles, entre otros mecanismos de engaño.

Una vez ubicados todos los comandos en el interior de los referidos inmuebles de las calles Marconi y Thomas Edison, los integrantes de cada equipo comenzaron a acomodarse lo mejor que pudieron en las diversas habitaciones (que resultaron pequeñas por la cantidad de hombres participantes) colocando sus colchones sobre el piso, esperando solo la llegada de la hora "H" para ingresar a la residencia y rescatar a los 72 rehenes.

En el transcurso de las siguientes noches en que pernoctaron en las casas aledañas, cada comandos y cada miembro de las Fuerzas Especiales redactaron una carta, cuyo contenido solo ellos supieron. Esas cartas serían entregadas a sus familiares en caso que perdieran la vida durante la intervención militar. Solo dos de aquellas misivas llegaron lamentablemente a ser entregadas. La "infiltración" de la fuerza de rescate en las viviendas culminaría en la madrugada del día 21, aproximadamente a las tres de la madrugada.

Más o menos a la una de la tarde de aquel 22 de abril de 1997, se dispuso ocupar las posiciones señaladas bajo la superficie de la residencia japonesa. Los comandos de los grupos "Alfa" y "Delta" ingresarían hacia el interior de los túneles, mientras que otro de los equipos "Delta" se concentraba en la casa "Unique", en donde esperaban la señal de ingreso junto con sus francotiradores.

El rescate

Los relojes marcaban las tres de la tarde y para entonces ya se había iniciado la comunicación con el almirante rehén. La transferencias de mensajes codificados se hicieron más intensas conforme trascurrían los primeros minutos de aquella hora "H".

La señal que indicaría el inicio de la operación serían las explosiones subterráneas al interior de la residencia una vez terminada la cuenta regresiva. Por eso, aproximadamente a las 15:22 horas, uno de los integrantes del equipo de mando dio comienzo a la cuenta regresiva: 5, 4, 3, 2, 1, 0, y cuando todos esperaban la inmediata detonación, esta no ocurrió. Pasarían unos segundos para que se escuchara la primera explosión.

Aparentemente esta demora de algunos segundos puede resultar insignificante; sin embargo, para el caso de operaciones militares, puede ocasionar que se cambie todo el plan de operaciones. Estos segundos de demora fueron aprovechados por los subversivos para dejar de jugar su partido de fútbol en la sala principal, tomar sus armas y repeler la intervención militar, alertados también por un helicóptero policial que sobrevolaba la zona.

Al activarse los explosivos, los comandos salieron de los diferentes túneles y de las casas vecinas a la residencia. Se suponía que al llegar corriendo un grupo de "deltas" proveniente de la casa "Unique" hacia la puerta principal del hall que da acceso al interior del inmueble, esta debía estar ya abierta y dominada por el grupo "Alfa", lo cual no había ocurrido.

Ante la situación —en cuyo trayecto no se dejaba de apuntar hacia las ventanas repeliendo los disparos que hacían los emerretistas desde las ventanas de la parte superior de la casa, con dirección a la puerta que da a la calle Thomas Edison—, y al encontrarse con la sorpresa de que la puerta principal no estaba abierta, se procedió a ejecutar el plan alterno, conforme se había tomado en cuenta durante los entrenamientos. El personal de la Marina lo supo cumplir de manera impecable.

El encargado de este subequipo ordenó a los marinos hacer la brecha en la puerta. Adhirió de inmediato el explosivo en la superficie, lo sujetó con un rastrillo de jardín que estaba cerca, se alejó rápidamente y lo hizo detonar. La onda explosiva produjo que algunas cajas de gaseosas amontonadas junto a la entrada salieran disparadas.

> Un marino debía colocar el explosivo, pero nos dimos cuenta de que no teníamos el palo que debía sujetarlo de manera [vertical]. Lo único que vi cerca fue un rastrillo y se lo alcancé. El "explosivista" me dijo que eso no podría servir, pero al final lo puso y funcionó. Entonces entramos[9].

9. Entrevista al coronel Robles.

Los minutos transcurrían y el tiempo fijado para realizar toda la operación hace rato ya se había cumplido y aún no se tenía bajo control la residencia del embajador.

La situación más crítica se presentaba a lo largo del pasadizo del segundo piso, donde el combate entre comandos y emerretistas arreciaba. Estos últimos no dejaban de disparar sus fusiles AKM con dirección a donde aguardaban los comandos, quienes ocasionaron que casi todo un equipo fuera evacuado al hospital por las graves heridas y asfixia que sufrieron. En este encarnizado enfrentamiento perdió la vida el teniente EP Raúl Jiménez, mientras que por el lado izquierdo de la residencia también perdía la vida el comandante Juan Valer Sandoval, al proteger con su cuerpo la vida del entonces canciller de la República.

Los emerretistas, apostados en una habitación denominada "Cuarto G", donde concentraban la mayor cantidad de sus armas, repelían el ataque de los comandos. Frente a esta situación, el jefe del equipo "Delta" ordenó el empleo del explosivo sobre el techo del cuarto, desde cuyo forado lograrían neutralizar el ataque emerretista. El resto de terroristas había perdido la vida en diferentes puntos del inmueble diplomático al intentar repeler vehementemente la intervención de los militares. No dudaron en disparar contra los rehenes, una de cuyas balas le arrebató la vida al magistrado Carlos Giusti.

> A un lado del pasadizo pegado a la pared [...] es allí donde yo salgo por una de las ventanas y llamo al marino, quien estaba en el techo de la segunda planta [...] había subido por la pared, trepándose por una electrobomba instalada por ahí, y lo llamo:
>
> —¡Comando! ¡comando!... Este comando era teniente segundo de la Marina. Yo le había encomendado, acompañado por otro marino, llevar consigo la carga explosiva diseñada, tal y como cumplió durante la operación. Ante mi llamado se aparece por el techo sacando la cabeza y me dice:
> —¿Señor?
> —¿Y la carga? —le respondo.
> —La he dejado allá, señor.

¿Y por que la había dejado a un lado? Debía entenderse que en aquellos momentos de la operación comenzó también un incendio en la residencia, cuyas lenguas de fuego salían por las ventanas. Y como este comando se encontraba en el techo, con el intenso calor generado, pudo haber pensado:



Ejecución de la operación Chavín - Huantar.

> ¡Es muy probable que esta carga explote producto del calor y así desaparezco yo también!... Pero pronto hice recoger el explosivo. Rápidamente lo hizo el otro comando, que estaba por allí, quien la recogió y nuevamente se la entregó al explosivista, indicándole el lugar donde debía colocarla. La hicimos estallar... Esta carga hace un forado en el techo por donde dos comandos disparan hacia el interior. Luego esta imagen recorrió el mundo...[10] .

Detonar dicha carga explosiva resultó muy útil para lograr neutralizar el ataque de los terroristas que se habían atrincherado en el cuarto "G" y que provocaban numerosas bajas entre el personal militar, aprovechando que esos espacios estaban cubiertos por una espesa nube de humo. Además, los terroristas tenían la ventaja del marco de la puerta, que les permitía sacar solo los brazos y disparar sus fusiles AKM, a diferencia de los comandos, que debían exponer sus cuerpos a fin de evitar herir a un rehén que estuviera por esa zona.

El acto de un marino al arrancar y arrojar la bandera emerretista, que había sido colocada en la parte más alta de la residencia por los captores, significaba que la operación había concluido tras varios minutos. A ese acto se unió el canto del Himno Nacional de los comandos, mientras los rehenes eran evacuados rápidamente en buses con dirección al Hospital Militar Central del distrito de Jesús María.

10. Entrevista al coronel Robles.

Más de una veintena de militares que participaron en la operación de rescate que fue luego denominada como "Chavín de Huántar" sufrieron graves heridas y contusiones en sus cuerpos. Algunos sufrieron la amputación de sus miembros o la pérdida de los sentidos como la vista o la audición.

La impresión causada por el desarrollo de los acontecimientos en algunas familias de los comandos fue tan fuerte que provocaron luego divorcios, crisis nerviosas, la pérdida del bebé que esperaban o el no volver a ver al padre, esposo o novio, quienes perdieron la vida en la intervención militar. Para otros, el destino tuvo mejor suerte, al poder retornar y ver crecer a sus hijos recién nacidos.

Hemos podido apreciar, a través de los testimonios anteriores, cómo los integrantes de la Marina de Guerra del Perú contribuyeron decididamente en la operación militar de rescate "Chavín de Huántar". Este trabajo es una aproximación a los sucesos que marcaron nuestra historia, que destaca por las acciones de sus protagonistas, quienes no dudaron en poner a disposición sus vidas a favor de otras.

Bibliografía

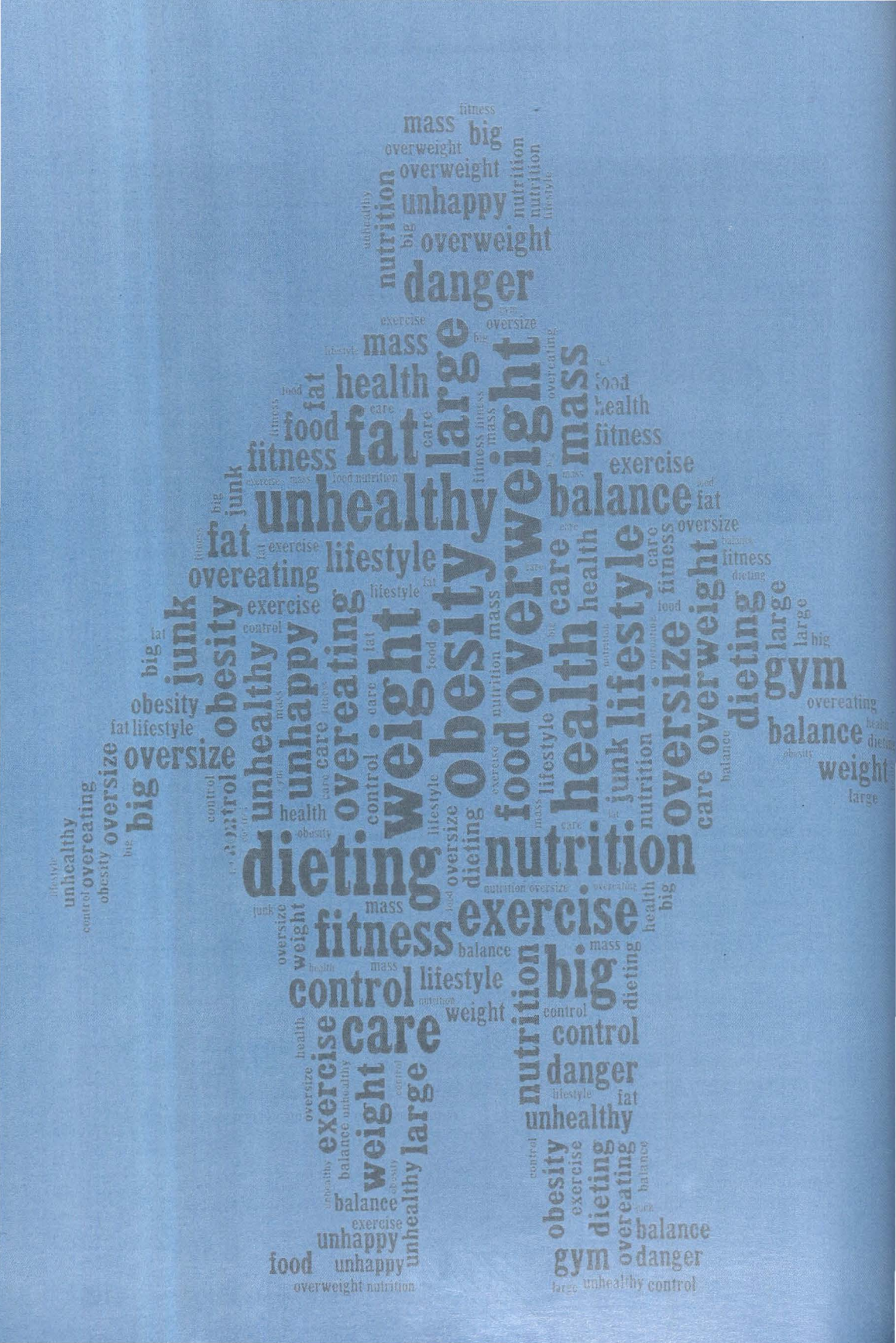
- AOKI, Morihisa. *La casa del embajador*. Lima: Editorial Apoyo. 1998.
- CHANDESSAIS, Charles. *La psicología en las fuerzas armadas*. Buenos Aires: Kapelusz. 1961.
- CIPRIANI, Juan. *Doy fe. Un testimonio sobre la crisis de los rehenes en la residencia del embajador de Japón*. Lima: Planeta. 2014.
- COMISIÓN PERMANENTE DE HISTORIA DEL EJÉRCITO. *Compendio de historia general del Ejercito del Perú: 3000 años de historia*. Vol. II. Lima: Editorial Industria Gráfica. 2001.
- COMISIÓN PERMANENTE DE HISTORIA DEL EJÉRCITO DEL PERÚ. *Operación militar de rescate de rehenes Chavín de Huantar: Versión oficial del Ejército del Perú*. Lima: Comisión Permanente de Historia del Ejército del Perú. 2010.
- EMPRESA EDITORA EL COMERCIO. *Base Tokio: la crisis de los rehenes en el Perú*. Lima: Editorial El Comercio. 1997.
- LOAYZA, Jorge. *El rescate, 10 años después*. En *Domingo*, revista del diario *La República*. 15 de abril de 2007.
- MASTERSON, Daniel. *Fuerza Armada y Sociedad en el Perú moderno: Un estudio sobre las relaciones civiles militares 1930-2000*. Lima: Editorial del Instituto de Estudios Políticos Estratégicos. 2001.
- WICHT, Juan; REY, Luis. *Rehén voluntario: 126 días en la residencia del embajador de Japón*. Lima: Grupo Santillana. 1998.
- WILLIAMS, José. *Chavín de Huántar. El Rescate. 22 de abril 1997-2007*. Lima. 2007, p. 24.

Entrevista

Entrevista al coronel EP Hugo Robles. 6 de julio de 2008.

Agradecimiento

Investigador y periodista Renzo Babilonia FB.


dieting
nutrition
weight
obesity
unhealthy
fat
fitness
exercise
control
care
danger
overweight
health
lifestyle
balance
oversize
gym
big
mass
large
junk
food
unhappy
overeating
weight
dieting
nutrition
obesity
fitness
exercise
control
care
danger
unhealthy
fat
lifestyle
balance
oversize
gym
big
mass
large
junk
food
unhappy
overeating
overweight
health

Control de obesidad con la unidad metabólica de la dirección de salud de la Marina de Guerra del Perú

Capitán de corbeta SN (MC) Alfredo García Urriaga
Médico Endocrinólogo, Jefe de la Unidad Metabólica de la Dirección de Salud de Marina (DISAMAR), Miembro de Academia Peruana de la Sanidad de las Fuerzas Armadas y Policía Nacional, Integrante de la Directiva de la Asociación Peruana de Obesidad y Ateroesclerosis (APOA)



RESUMEN

Introducción: La unidad metabólica constituye el ente encargado de la evaluación, el manejo, el seguimiento y el control multidisciplinario tanto médica como administrativamente de la obesidad en la Marina de Guerra del Perú, mediante el Programa de Obesidad que busca brindar al paciente obeso mórbido las herramientas psicológicas, nutricionales y acondicionamiento físico personalizados.

Material y métodos: El presente estudio es experimental, prospectivo y de análisis estadístico. Se inició el programa con 21 obesos mórbidos, con edad promedio de 45 años. Se encontraron 7 hipertensos, 3 diabéticos y 12 con dislipidemia. Con la participación del médico endocrinólogo, médico asistente, nutricionista, entrenador físico y de yoga, psicóloga y enfermera, el programa de seis meses de duración se desarrolló con controles multidisciplinarios.

Resultados: Se logró la meta significativa en disminución de peso, en un promedio de 10 kilogramos con el valor más alto de 22,3 kilogramos, esto se reflejó en el IMC con un promedio de disminución de 3,53 kg/m^2 y un perímetro abdominal de 9,98 centímetros, presión arterial media de 23,9 mmhg en los hipertensos, glicemias de 10 mg/dl y perfil lipídico en seis meses. No hubo lesiones significativas durante los seis meses del programa.

Discusión: Con las actividades del programa se logró la disminución de peso y otras variables antropométricas y serológicas. Con una buena progresión de la intensidad de la actividad física no se producen lesiones y se mejora la adherencia al tratamiento. Es necesario replicar estudios que cubran mayor población para tener mayor impacto.

PALABRAS CLAVE

Obesidad, unida metabólica, disminución de peso, variables antropométricas.

ABSTRACT

Introduction: the metabolic unit constitutes the entity in charge of the evaluation, management, follow-up and the multidisciplinary control both medically and administratively of obesity in the Peruvian Navy, through the Obesity Program that seeks to provide the morbidly obese patient with the psychological, nutritional tools, as well as personalized physical conditioning.

Material and Methods: The present study is experimental, prospective and of statistics analysis. The program began with 21 morbidly obese, with average age of 45 years old. 7 hypertensive patients were found, 3 diabetic, and 12 with dyslipidemia. With the participation of an endocrinologist, a physician assistant, nutritionist, physical and yoga trainer, psychologist and nurse, the program of six months of duration was developed with multidisciplinary controls.

Results: It was achieved the significant goal in reduction of weight, in an average of 10 kilos with the highest value of 22.3 kilos, this was reflected in the BMI with an average of reduction of 3.53 kg/m2 and an abdominal perimeter of 9.98 centimeters, average blood pressure of 23.9 mmhg in the hypertensive patients, glycaemia of 10 mg/dl and a lipid profile in six months. There were no significant damages during the six months of the program.

Discussion: With the activities of the program a reduction of weight was achieved and other anthropometric and serologic variables. With a good progression of the intensity of the physical activity there are no injuries and the adherence to the treatment is improved. It is necessary to reply studies that cover most of the population to have greater impact.

KEYWORDS

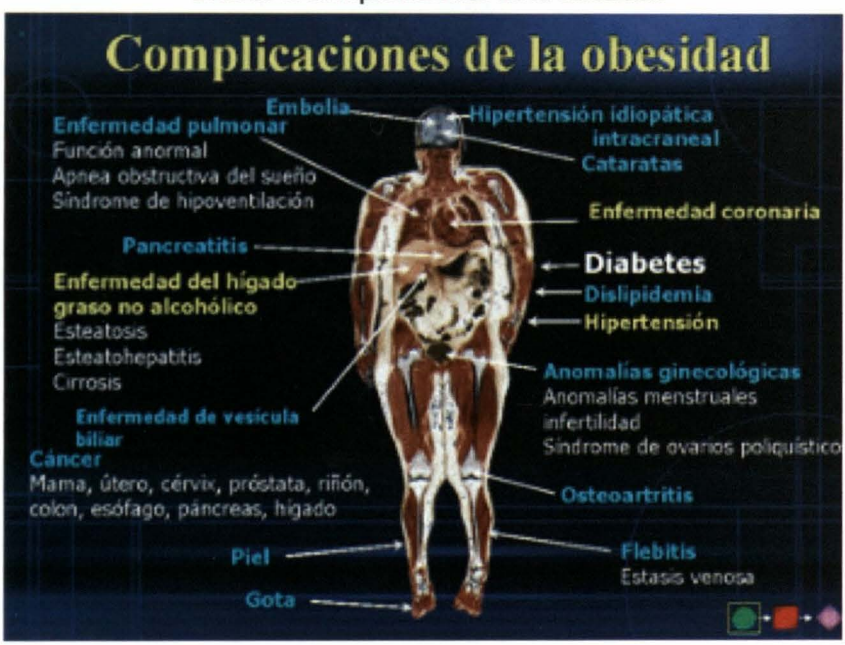
Obesity, Metabolic Unit, losing weight, anthropometric variables.

• Artículo recibido el 16 de marzo de 2017, aprobado para su publicación el 22 de marzo de 2017

En la actualidad las personas están constantemente bajo la amenaza se presentar obesidad y sufrir enfermedades crónicas, incluida el estrés, a causa del alterado estilo de vida que se vive[1].

No podemos dejar pasar el riesgo de cáncer que llega a duplicarse en el paciente obeso, de gota, diabetes, que producen más cambios en el organismo y hace que tenga más limitaciones irreversibles sobre las que ya tenía por la obesidad, además de la muerte por problemas coronarios que desencadenan en infartos cardiacos.

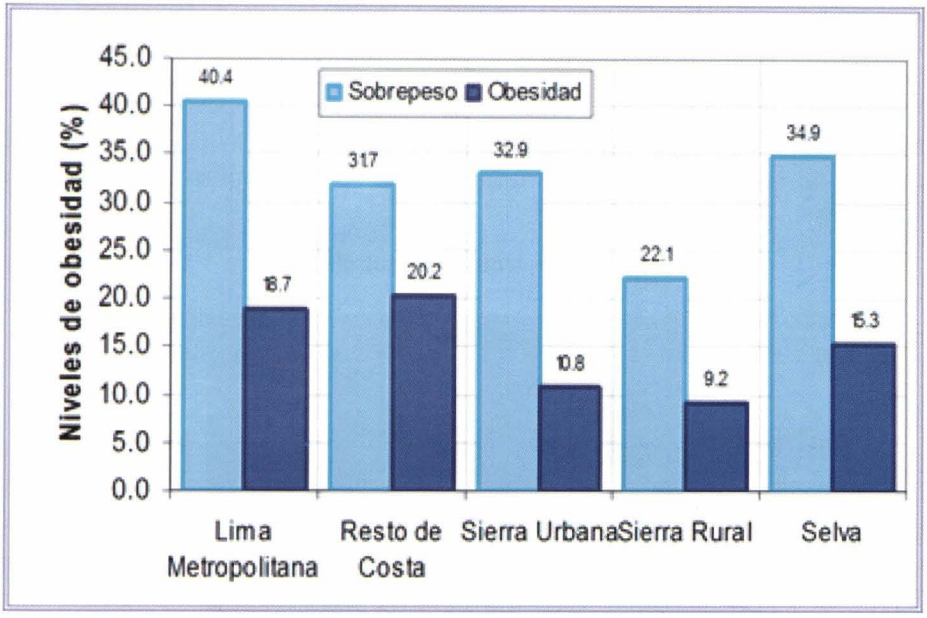
Gráfica 1. Complicaciones de la obesidad



Según la Encuesta Demográfica de Salud Familiar (Endes) de 2014, en el Perú el sobrepeso afecta al 34,7% de la población y la obesidad afecta al 17,5%. El 52,2% de la población peruana tiene exceso de peso. Además, "de una manera general podemos decir que el 50% de los niños obesos, mayores de 6 años, continuarán siendo obesos en la etapa adulta". Según la Encuesta Nacional de Hogares (Enaho) 2009-2010, la población con exceso de peso es el 24,4% de los peruanos entre 5 a 9 años.

1. KUMAR, Kamakhya y PATEL, Seema. Influence of yoga and diet control in managing the state of obesity. En: *Journal of Yoga & Physiotherapy*, octubre de 2016. Vol. 1, nro. 1.

Gráfica 2. Distribución de la obesidad en el Perú (Endes 2014)



El yoga se ha mostrado como una forma económica de terapia para tratar varias enfermedades. Esta terapia holística consiste en la purificación del cuerpo y mente[2]. Se sabe que el estrés oxidativo causa desequilibrios hormonales y químicos en el cuerpo humano. Todo ello puede alterar las funciones metabólicas y bioquímicas normales que desencadenan en enfermedad, en este caso obesidad[3]. Dado que la práctica de yoga puede reducir el estrés oxidativo, incluido el estrés psicológico, se introdujo como plan de la rutina de ejercicios para los pacientes del programa.

La Estrategia Sanitaria Nacional de Prevención y Daños no Transmisibles[4] tiene como objetivo principal fortalecer de las acciones de prevención y control de los daños no transmisibles, llevadas en forma interinstitucional e intersectorial con recursos técnicos posibles que faciliten la prevención y atención de la salud de las personas en el país, en el marco de la Atención Integral de Salud.

2. RIOUX, Jennifer y RITENBAUGH, Cheryl. Narrative review of yoga intervention clinical trials including weight-related outcomes. En: *Alternative Therapies*, mayo-junio de 2013. Vol. 19, nro. 3, pp. 23-46.
3. TUNDWALA, Vijay; Gupta, R.P.; KUMAR, Surendra; SINGH, V.; SANDEEP, B.; DAYAL, Prabdu; PRAKASH, Parul. A study on effect of yoga and various asanas on obesity, hypertension and dyslipidemia. En: *International Journal of Basic and Applied Medical Sciences*, enero-abril de 2012. Vol. 2, nro. 1, pp. 93-98.
4. MINISTERIO DE SALUD. Resolución Ministerial 771-2004. 27 de julio de 2004.

La directiva para el control del peso corporal y promover los estilos de vida saludable y estado físico en el personal naval comparte este objetivo y designa como organismo involucrado a la Dirección de Salud de Marina, que a su vez nombra a la Unidad Metabólica[5].

La Unidad Metabólica constituye el ente encargado de la evaluación, el manejo, el seguimiento y el control multidisciplinario tanto médica como administrativamente de la obesidad.

Figura 1. Unidad Metabólica



Esta patología, catalogada por la Organización Mundial de la Salud como pandemia por presentar un incremento geométrico exponencial, produce un incremento del riesgo de comorbilidades de larga evolución, riesgo de vida para el paciente y costos muy altos para la institución, debido a las patologías coronarias, traumatológicas, respiratorias, la diabetes mellitus, las neoplasias, entre otras.

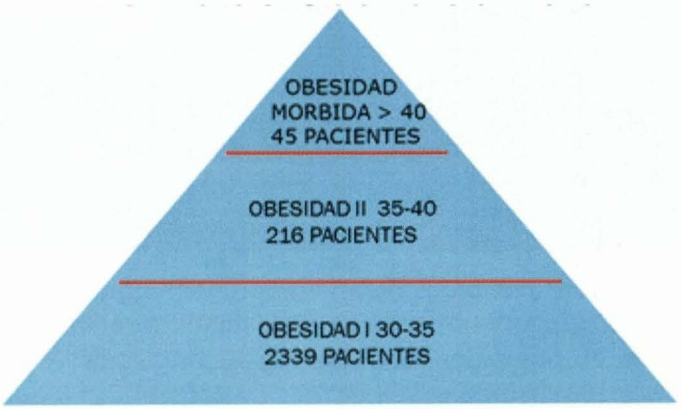
5. DIRECCIÓN DE SALUD DE MARINA. Orden Externa 048-2015.

Cabe mencionar que el paciente con obesidad, además, presenta disminución en la productividad, ya que no realiza las actividades diarias con una adecuada condición física y creará limitaciones, como problemas de movilidad, resistencia y estado anímico, que constituyan una "discapacidad"[6].

Todo este detrimento en la salud del paciente y en el desarrollo de la rutina laboral se exacerban de acuerdo con el grado de obesidad. Está más involucrado el obeso mórbido (IMC > 40), luego el grado II (IMC entre 35 y 40) y con menor compromiso la obesidad grado I (IMC 30 a 35). Esto se aúna a la carga genética individual[7].

La situación de la obesidad en la Marina de Guerra del Perú se describe en la pirámide (gráfica 3), que muestra un total de 2.600 pacientes, distribuidos entre obesidad grado I, obesidad grado II y mórbida.

Gráfico 3. Pirámide de la obesidad en la Marina de Guerra del Perú



En este contexto tan variado y complejo no se puede abordar el tratamiento con soluciones aisladas, sino mediante la formación de un programa multidisciplinario. Por ello la importancia concedida no solo se centra en la educación sobre nutrición y el aumento de la actividad física, sino también en la evaluación y modificación de las variables cognitivas y conductuales asociadas en el desarrollo y el mantenimiento del problema de la obesidad[8].

6. Jääskinen, abogado general del Tribunal de Justicia de la Unión Europea.
7. WHO EXPERT CONSULTATION. Appropriate body-mass index for Asian populations and its implications for policy and intervention strategies. En: *The Lancet*, 2004. Vol. 363, pp. 157-163.
8. SALDAÑA, Carmina y ROSELL, Rosa. *Obesidad*. Barcelona: Martínez Roca. 1998.

Apoyando esta línea multicausal de la obesidad, es importante en el diseño de un programa de intervención tener en cuenta toda una amplia gama de variables: hábitos de alimentación, cadenas conductuales, niveles de ansiedad, distorsión de la autoimagen, falta de recursos y estrategias para hacer frente a los problemas cotidianos, falta de habilidades sociales, y detección de pensamientos distorsionados relacionados con la comida y el peso[9].

Esto genera la preocupación del Alto Mando Naval y, al no estar la Marina de Guerra del Perú exenta de este incremento geométrico de la obesidad, creó la Unidad Metabólica, que busca brindar al paciente las herramientas psicológicas, nutricionales y acondicionamiento físico personalizados.

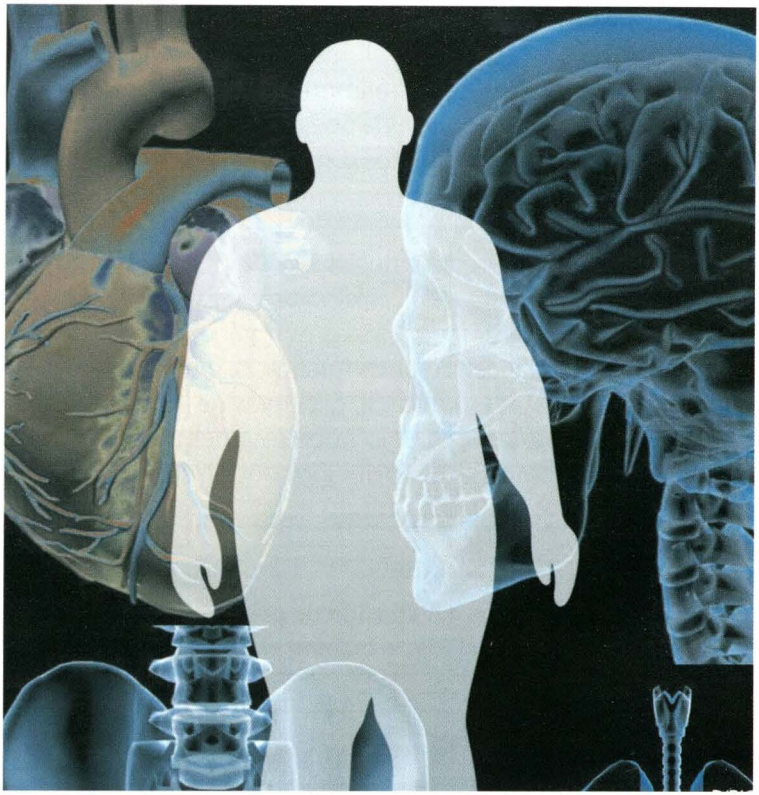
Material y métodos

El presente estudio es experimental, prospectivo y de análisis estadístico. El programa se inició con 21 obesos mórbidos, con edad promedio de 45 años, 20 masculinos y una femenina, entre ellos dos oficiales. Se realizaron las siguientes pruebas de ingreso a los pacientes: evaluación y diagnóstico antropométrico, psicológico y metabólico, anamnesis nutricional, prueba de esfuerzo, ecografía hepática y pruebas serológicas basales. En estos estudios basales se encontraron 7 hipertensos, 3 diabéticos y 12 pacientes con dislipidemia.

Entre las actividades realizadas durante el programa multidisciplinario, se contó con la participación del médico endocrinólogo, el médico asistente, el nutricionista, el entrenador físico y de yoga, la psicóloga y la enfermera, y se dispuso la realización de ejercicios funcionales aeróbicos y anaeróbicos tres veces por semana, ejercicios de relajación (hatha yoga) dos veces por semana, técnicas de relajación para control de ansiedad, talleres de autoestima, entrenamiento de técnicas conductuales y cognitivas para el manejo del autocontrol en la alimentación y entrenamiento de prevención de recaídas.

El programa de seis meses de duración se desarrolló con los controles descritos a continuación: controles de glucosa quincenal, con glucometría capilar, controles de bioquímica bimensual, consultas metabólicas dos veces al mes, coordinación con distintas especialidades por afecciones

9. KAPLAN, Carole; THOMPSON, Anne; SEARSON, Sheila. Terapia cognitiva en el tratamiento de la obesidad. 2005.



específicas, consultoría nutricional quincenal y monitoreo por redes sociales y charlas educativas físicas y mentales.
En cada sesión de práctica de yoga se utilizó una secuencia estándar de kriya, asanas, pranayamas y técnicas de relajación, tomando precauciones apropiadas para pacientes con lesiones.

Los kriyas y técnicas de relajación fueron yoganidra y agnisara, respectivamente. Las diversas asanas incluidas en el programa fueron swastikasana, vajrasana, suptavajrasana, tadasana, trikonasana, parshwakonasana, paschimotthanasana, pur vot thanasana, ardhabadha padmasana, janusirsasana, mahamudra, pavanamuktasana, bhujangasana, dhanurasana, viparitakarani y uttanapadasana. Además, las técnicas de pranayama empleadas fueron ujjayi, anuloma viloma y bhastrika[10].

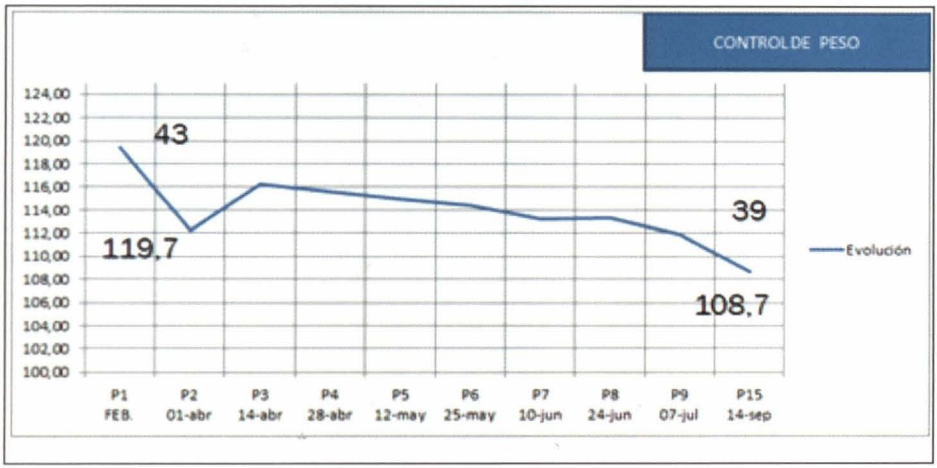
10. CENTRAL COUNCIL FOR RESEARCH IN YOGA & NATUROPATHY. Uni-Nostril yoga breathing and obesity: A study of efficacy and mechanisms. 2009.

De igual forma, los participantes asistieron a las charlas y los talleres psicoeducativos que se realizaban al mediodía una vez por semana, buscando modificar los hábitos de alimentación poco saludables y los factores psicológicos que predisponen a la obesidad (ansiedad, baja autoestima, estrés, falta de autocontrol, pensamientos distorsionados, etc.).

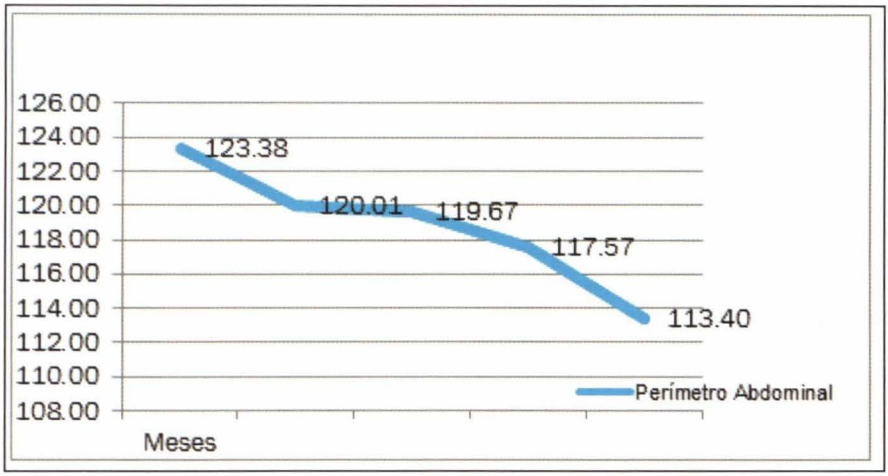
Resultados

Se logró la meta significativa en disminución de peso, en un promedio de 10 kilogramos con el valor más alto de 22,3 kilogramos. Esto se reflejó en el IMC, con un promedio de disminución de 3,53 kg/m^2 (gráfica 1 y figuras 1 y 2) y un perímetro abdominal de 9,98 centímetros (gráfica 2), presión arterial media de 23,9 mmhg en los hipertensos (gráfica 3), glicemias de 10 mg/dl (gráfica 4) y perfil lipídico en seis meses (tabla 1). No hubo lesiones significativas durante los seis meses del programa. Se logró mejor control de las comorbilidades metabólicas.

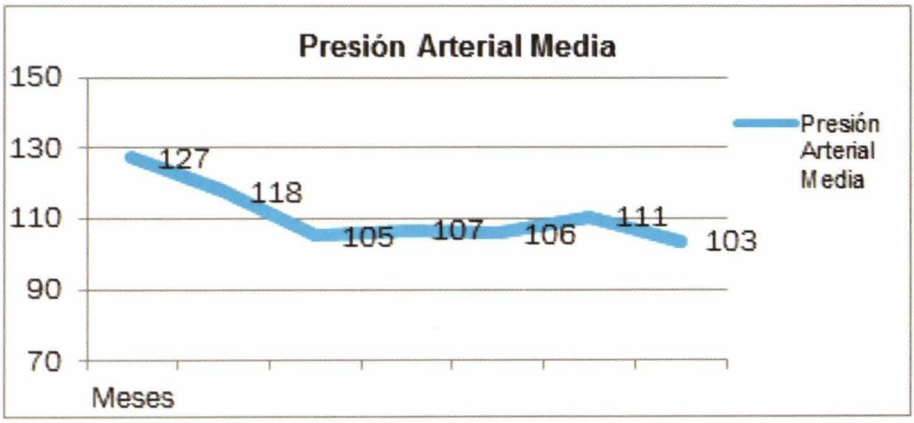
Gráfica 4. Variación de peso



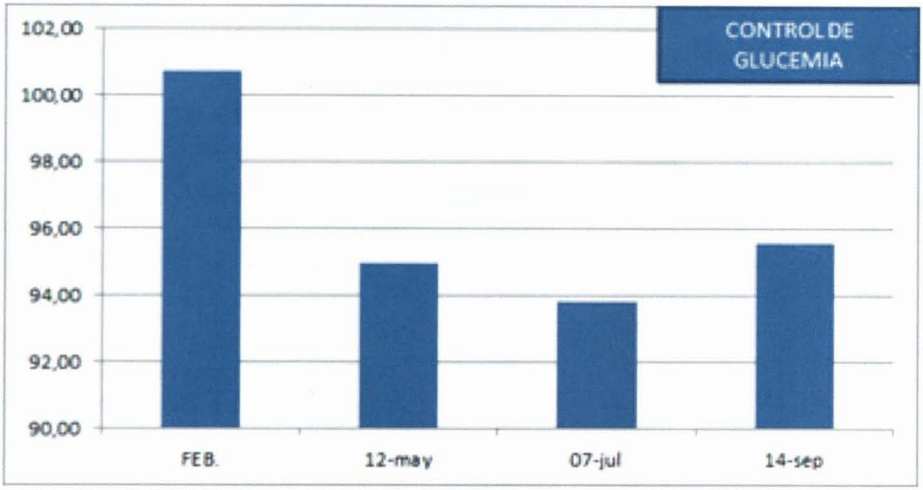
Gráfica 5. Variación de perímetro abdominal



Gráfica 6: Variación de presión arterial media en los hipertensos



Gráfica 7. Variación de la glucemia en los pacientes diabéticos



Gráfica 8. Consolidado de disminución de las variables metabólicas

Variables	Peso	IMC	Perímetro Abdominal	Glicemia	PAM	Colesterol Total	Triglicéridos
Media	10,73	3,53	9,98	5,14	23,9	16	10
Mediana	12	3,68	11	7	23,3	17	17
Valor mayor	22,3	7,63	25,5	31	38,3	79	128
Valor Menor	-1,6	-0,8	-3	-40	10	-57	-256

Discusión

El presente estudio demostró cómo con las actividades del programa se logró la disminución de peso y otras variables antropométricas y serológicas en 24 semanas. Con una buena progresión de la intensidad de la actividad física no se produjeron lesiones; por el contrario, se mejoró la adherencia al tratamiento.

Gadham[11] impartió una hora de yoga diaria por tres meses y consiguió mejoras en el IMC, que pasó de 27,040 ± 2,03 a un IMC de 26,278 ± 1,94. También mejoraron el resultado de colesterol HDL, que pasó de 42,12 ± 4,78 a 42,12 ± 4,78.

Suchitra[12] mostró que después de una hora diaria de yoga durante tres meses la tasa metabólica basal pasó de 1470 ± 160 a 1581 ± 189, al aumentar el gasto calórico.

Telles[13] presentó que a un grupo de personas se les impartió yoga durante seis días en un campamento. Se vio que el colesterol HDL bajó de 37,33 ± 4,74 el día 1, a 34,45 ± 4,72 el día 6.

Ross[14] dejó en consideración que la pérdida de peso inducida por el ejercicio reduce la grasa total y disminuye el riesgo cardiovascular significativamente más que la pérdida de peso inducida por dieta. Además, la reducción de la obesidad abdominal, la grasa visceral y la resistencia a la insulina fue similar en ambos grupos. Este estudio refiere que los ejercicios sin pérdida de peso son un método útil en la reducción de la grasa abdominal, y que 12 semanas con ejercicios diarios durante 60 minutos provocaban una sustancial pérdida de peso, de grasa total, abdominal y visceral.

La intervención cognitivo-conductual ha mostrado mejorías en cuanto a la modificación de hábitos de alimentación y el manejo del autocontrol ante

11. GADHAM, Jayaram; SAJJA, Srikanth; ROOHA, V. Effect of yoga on obesity, hypertension and lipid profile. En: *International Journal of Research in Medical Sciences*, mayo de 2015. Vol. 3, nro. 5, pp. 1061-1065.
12. DODDOLI, Suchitra; KULKARNI, Dattatraya; SHETE, Sanjay, BHOGAL, Ranjit. Effect of yoga training on resting metabolic rate (Rmr) and body fat metabolism in the context of body constitution. En: *International Ayurvedic Medical Journal*, enero de 2015. Vol. 3, nro. 1.
13. TELLES, Shirley; NAVEEN, Visweswaraiah; BALKRISHNA, Acharya; KUMAR, Sanjay. Short term health impact of a yoga and diet change program on obesity. En: *Medical Science Monitor*, 2009. Vol. 15, nro. 12.
14. ROSS, Robert; DAGNONE, Damon; JONES, Peter J.H.; SMITH, Heidi; PADDAGS, Anne; HUDSON, Robert; JANSSEN, Ian. Reduction in obesity and related comorbid conditions after diet-induced weight loss or exercise-induced weight loss in men: A randomized, controlled trial. Annals of Internal Medicine, July 2000.

situaciones estresantes, al hacer uso de las técnicas que buscan promover a los asistentes la motivación para gestionar un cambio[15],[16].

Es necesario replicar estudios que cubran mayor población, a fin de tener mayor impacto y así generar políticas con respecto a la alimentación y a la actividad física a nivel nacional.

Además, deben mejorarse las medidas preventivas para no llegar a los niveles de obesidad expuestos. Esto se logra al optimizar: los horarios de deporte dirigiéndolos a cada persona; la dieta, mejorando la calidad de alimentos, incrementando la fibra y reduciendo las calorías; el estrés, mejorando el clima laboral y con ello disminuir la ansiedad por comer. Pero, sobre todo, cada persona debe generar las ganas de evitar la obesidad con la fuerza de voluntad, cambiar el chip de la obesidad o por lo menos bloquearlo, ya que todos lo tenemos, pero unos más activados que otros

15. BAILE, José Ignacio. *Intervención y tratamiento psicológico*. Madrid: Universidad a Distancia de Madrid. 2011.
16. CABALLO, Vicente. *Manual de evaluación y entrenamiento de las habilidades sociales*. Madrid: Siglo XXI. 2002.

Bibliografía

- BAILE, José Ignacio. *Intervención y tratamiento psicológico*. Madrid: Universidad a Distancia de Madrid. 2011.
- CABALLO, Vicente. *Manual de evaluación y entrenamiento de las habilidades sociales*. Madrid: Siglo XXI. 2002.
- CENTRAL COUNCIL FOR RESEARCH IN YOGA & NATUROPATHY. Uni-Nostril yoga breathing and obesity: A study of efficacy and mechanisms. 2009.
- DIRECCIÓN DE SALUD DE MARINA. Orden Externa 048-2015.
- DODDOLI, Suchitra; KULKARNI, Dattatraya; SHETE, Sanjay, BHOGAL, Ranjit. Effect of yoga training on resting metabolic rate (Rmr) and body fat metabolism in the context of body constitution. En: *International Ayurvedic Medical Journal*, enero de 2015. Vol. 3, nro. 1.
- GADHAM, Jayaram; SAJJA, Srikanth; ROOHA, V. Effect of yoga on obesity, hypertension and lipid profile. En: *International Journal of Research in Medical Sciences*, mayo de 2015. Vol. 3, nro. 5, pp. 1061-1065.
- KAPLAN, Carole; THOMPSON, Anne; SEARSON, Sheila. Terapia cognitiva en el tratamiento de la obesidad. 2005.
- KUMAR, *Kamakhya* y PATEL, Seema. Influence of yoga and diet control in managing the state of obesity. En: *Journal of Yoga & Physiotherapy*, octubre de 2016. Vol. 1, nro. 1.
- MINISTERIO DE SALUD. Resolución Ministerial 771-2004. 27 de julio de 2004.
- RIOUX, Jennifer y RITENBAUGH, Cheryl. Narrative review of yoga intervention clinical trials including weight-related outcomes. En: *Alternative Therapies*, mayo-junio de 2013. Vol. 19, nro. 3, pp. 23-46.
- ROSS, Robert; DAGNONE, Damon; JONES, Peter J.H.; SMITH, Heidi; PADDAGS, Anne; HUDSON, Robert; JANSSEN, Ian. Reduction in obesity and related comorbid conditions after diet-induced weight loss or exercise-induced weight loss in men: A randomized, controlled trial. Annals of Internal Medicine, July 2000.
- SALDAÑA, Carmina y ROSELL, Rosa. Obesidad. Barcelona: Martínez Roca. 1998.
- TELLES, Shirley; NAVEEN, Visweswaraiah; BALKRISHNA, Acharya; KUMAR, Sanjay. Short term health impact of a yoga and diet change program on obesity. En: *Medical Science* Monitor, 2009. Vol. 15, nro. 12.
- TUNDWALA, Vijay; Gupta, R.P.; KUMAR, Surendra; SINGH, V.; SANDEEP, B.; DAYAL, Prabdu; PRAKASH, Parul. A study on effect of yoga and various asanas on obesity, hypertension and dyslipidemia. En: *International Journal of Basic and Applied Medical Sciences*, enero-abril de 2012. Vol. 2, nro. 1, pp. 93-98.
- WHO EXPERT CONSULTATION. Appropriate body-mass index for Asian populations and its implications for policy and intervention strategies. En: *The Lancet*, 2004. Vol. 363, pp. 157-163.



Dn. Pedro Garezon héroe del Huascar
Año 1879

El incidente Gárezon de 1909 y la Marina de Guerra

Doctor Héctor López Aréstegui

Abogado de la Universidad de Lima, egresado con grado sobresaliente y recomendación de publicación de la tesis *La fragata Mercedes: análisis histórico jurídico de un contencioso internacional (1804-2012).* Está registrado como conciliador extrajudicial ante el Ministerio de Justicia. Se ha desempeñado como asesor legal de la Dirección de Intereses Marítimos de la Marina de Guerra del Perú, traductor de documentación científica y administrativa de la Asociación para la Conservación de la Cuenca Amazónica (ACCA), así como investigador y coordinador de diversas publicaciones editoriales. Ha escrito artículos para la *Revista de Marina*, la *Revista del Comando Conjunto* y los diarios *El Comercio*, *El Peruano* y *Expreso*.



RESUMEN

La importancia de la comunicación en las instituciones es vital para que estas alcancen sus objetivos y satisfagan sus necesidades. El ideal es que sus miembros sepan comunicarse, interna y externamente, con eficacia y efectividad, pero esto no siempre ocurre. Un ejemplo de ello en nuestra historia naval fue protagonizado por el último comandante del monitor *Huáscar*, el contralmirante Pedro Gárezon Thomas. A propósito de cumplirse, el 27 de mayo próximo, 90 años de su fallecimiento, recordamos este incidente poco conocido, que tuvo su origen en la interpretación equívoca del orden jerárquico del Reglamento de Marina de 1890.

PALABRAS CLAVE:

Comunicación, Reglamento de Marina Militar de 1890, Pedro Gárezon Thomas, Augusto B. Leguía.

RESUMEN

The importance of communication in the Institutions is vital so that these achieve their objectives and satisfy their needs. The ideal is that their members know how to communicate internal and externally, with efficacy and effectiveness, however this does not always happen. An example of it in our naval history was personified by the last commander of Ironclad "Huáscar", Rear-Admiral Pedro GÁREZON Thomas. By the way, reminding of on next May 27th, 90 years since He passed away, recalling this little known incident that had origin in the wrong interpretation of a Hierarchical order of the Navy Regulation of 1890.

PALABRAS CLAVE:

Communication, Military Navy Regulation of 1890, Pedro GÁREZON Thomas, Augusto B. LEGUÍA.

La historia naval peruana cuenta con una pléyade de nombres que, por una u otra causa, han tenido una brillante actuación que los coloca como figuras señeras y ejemplos a seguir en los hombres y mujeres que hoy visten el glorioso uniforme del almirante Grau. Precisamente uno de estos personajes fue el contralmirante Pedro Gárezon Thomas (1851-1927), el último oficial de nuestra Armada que estuvo al mando del desmantelado pero jamás rendido monitor *Huáscar*, y quien, con el correr de los años, alternaría su profesión naval con el quehacer político durante el periodo de la ardua tarea de reconstruir nuestra Armada después de la guerra con Chile.

• Artículo recibido el 10 de marzo de 2017, aprobado para su publicación el 17 de abril de 2017

A propósito de cumplirse los 90 años de su fallecimiento, ocurrido el 27 de mayo de 1927, en este artículo recordamos un muy poco conocido incidente que tuvo como protagonista al último comandante del monitor Huáscar peruano.

A inicios de 1909, cuando ostentaba el alto grado rango de capitán de navío, Pedro Gárezon fue designado capitán de puerto del Callao y comandante principal de las Milicias Navales del Departamento Marítimo del Callao, sin pensar que, por razones políticas, jerarquía y protocolo naval, iba a tener un grave enfrentamiento con la oficialidad de la Escuadra que desencadenó en una crisis política[1].

1909 fue un año crítico en la historia de nuestra patria. El presidente Augusto B. Leguía había llegado a la primera magistratura del Estado contando solo con el apoyo de una fracción de su agrupación política, el Partido Civil, y enfrentaba una fuerte oposición en ambas Cámaras del Congreso de la República de liberales y demócratas. Asimismo, el jefe de Estado debía afrontar una serie de problemas tanto de carácter interno como externo. La crisis fiscal alcanzaba niveles desastrosos. El desempleo era masivo y había escasez aguda de alimentos. El Gobierno, para evitar revueltas callejeras, subsidiaba los alimentos de primera necesidad y brindaba menús para los desocupados y sus familias a un precio simbólico en diversos puntos de Lima. En el Callao se presentaban estos mismos problemas, con el agravante de la amenaza latente de una huelga de estibadores, situación que hubiera acrecentado el malestar social y la ya mencionada carestía de alimentos. Corrían rumores de un golpe de Estado, pues el alto mando del Ejército (conformado por oficiales de la Misión Militar Francesa) poco o nada podía hacer para controlar los mandos intermedios, de nacionalidad peruana, de dicha institución. Esta era la situación política y social del país cuando, el 2 de marzo de 1909, el presidente Leguía nombró al comandante Gárezon como capitán de puerto del Callao y comandante principal de las Milicias Navales, como ya se dijo. Este último cargo figuraba en el Reglamento de la Marina Militar de 1890, pero no estaba delimitado administrativa y jurisdiccionalmente porque no existía un comando institucional unificado ni subordinación entre los puestos de dirección del reglamento. El problema surgió porque, además de los cargos mencionados, en la resolución de nombramiento del comandante Gárezon también se le otorgaba el mando de los buques de la Escuadra, sin designársele comandante general de la institución.

1. LLOSA PAZOS, Juan Carlos: Contralmirante Pedro Gárezon Thomas, último comandante del Monitor Huáscar peruano. En: *Revista de Marina*, 2006. Año 99, nro. 2.



Presidente de la república Augusto B. Leguía.



Contralmirante Juan Manuel Ontaneda, ministro de Guerra y Marina.

A fines del mes de marzo de 1909 el comandante Gárezon comunicó a los oficiales al mando de las unidades de la Escuadra que pasaría inspección. Señaló, en la orden del día, todos los detalles del desarrollo de este acto, incluyendo el protocolo correspondiente. El 21 de abril tuvo lugar la inspección y Gárezon no fue recibido con los honores a la insignia que enarbolaba, la de comandante general de la Escuadra. La oficialidad de nuestros buques hizo saber que, según el reglamento, no le correspondían dichos honores. Gárezon convocó a los comandantes de las unidades y les informó que la objeción presentada era un formulismo, puesto que en su resolución de nombramiento se le daba formalmente el mando de los buques de la Escuadra.

La inspección se pospuso para el día siguiente y Gárezon esperaba que se desarrollara según lo previsto en su orden del día. Esto no sucedió así y Gárezon —quien creía que tolerar las faltas contra la disciplina era abrir la puerta para que se cometieran otras mayores— destituyó a los comandantes de la flota y ordenó su arresto inmediato. Esta crisis naval, motivada por discrepancias de jerarquía, no habría traspasado los límites de la vida institucional de no mediar la situación política que se vivía en el país. La crispación política y la actitud de la prensa fueron los hilos conductores de esta pugna. El Gobierno temía que el descontento existente en el Ejército se extendiera a la Armada, en particular porque esta había aumentado considerablemente su prestigio tras la

adquisición e incorporación de los cruceros Almirante Grau y Coronel Bolognesi en 1907. Por otro lado, la situación comprometía oficial y personalmente al ministro de Guerra y Marina, capitán de navío Juan Manuel Ontaneda, quien debía resolver un espinoso problema institucional sin herir sus vínculos con los involucrados en la controversia, que eran sus amigos y compañeros de armas. Ontaneda, en principio, aprobó las acciones de Gárezon y luego, por presiones políticas y mediáticas, terminó desdiciéndose de su apoyo al veterano de Angamos. El 26 de abril de 1909 Gárezon renunció a su cargo. Ese mismo día el ministro Ontaneda presentó su dimisión al presidente Leguía, por "delicadeza".

En este punto debemos remarcar el factor comunicación en el caso Gárezon. Cuando el asunto fue conocido por la prensa, muchos periódicos de la época tomaron partido por los comandantes de la Escuadra; se consideró la actitud del comandante Gárezon como vanidosa y pueril y su nombramiento, como oscuro y dudoso. El diario El Comercio, en su edición del sábado 24 de abril de 1909, tomaba responsable distancia del asunto y decía: "No es posible ya que perdure más una situación tan vidriosa. O el decreto del 2 de marzo en que se declaraba subordinados los comandantes de la escuadra al comandante de las Milicias Navales está ajustado al código de marina militar, o no tiene fundamento legal; en el primer caso, constituye un acto de indisciplina su falta de cumplimiento por los jefes de nuestros buques; en el segundo, convendría remover una causa de desacuerdo en la Marina; pero de todos modos urge que el Gobierno estudie seriamente el asunto y le busque solución inmediata y justa, pues se notan hoy síntomas de desorganización en la escuadra, por el efecto del estado de cosas que ha venido a crear la resolución del 2 de marzo, que interesa al país no sigan acentuándose".

Este extracto de la columna editorial del decano de la prensa nacional de hace un siglo es un claro ejemplo de la importancia de la comunicación para las instituciones públicas; en particular, las Fuerzas Armadas. Como nos lo recuerda el capitán de navío Juan Carlos Llosa Pazos, en su interesante artículo "Comunicación estratégica y fomento de la cultura de defensa"[2], existe una diferencia importante entre comunicar e informar: la forma en que se procesan los hechos. El comunicador busca que el receptor interprete adecuadamente los hechos. El informador solo transmite una noticia y deja a los receptores su interpretación. Vemos, pues, que comunicar requiere una elaboración previa de la información con el fin de que fondo y forma sean adecuados y tengan

2 LLOSA PAZOS, Juan Carlos: Comunicación estratégica y fomento de una cultura de defensa. En: *Revista del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas*, junio de 2008. Año 1, nro. 2.

el efecto deseado en los receptores. Esto es sumamente claro en el efecto de las omisiones del Reglamento de Marina Militar de 1890 y la resolución de nombramiento de Gárezon como comandante principal de las Milicias Navales.

La buena comunicación es el fundamento de una transparente imagen de las instituciones ante la opinión pública. Los vacíos u omisiones dejan espacio a la duda y a la mala interpretación del mensaje que se quiere transmitir. "Son las palabras —decía el filósofo romano Séneca (Córdoba, 4 a.C.-Roma, 65 d.C.)— el semblante del ánimo; por ellas se ve si el juicio es entero o quebrado". La palabra como herramienta es mucho más delicada e importante de lo que nos parece a primera vista. Esta es la lección que debemos extraer de este incidente protagonizado por el último comandante del monitor Huáscar, el contralmirante Pedro Gárezon Thomas.

Bibliografía

- LLOSA PAZOS, Juan Carlos. Contralmirante Pedro Gárezon Thomas, último comandante del monitor Huáscar peruano. En: *Revista de Marina*, 2006. Año 99, nro. 2.
- LLOSA PAZOS, Juan Carlos. Comunicación estratégica y fomento de una cultura de defensa. En: *Revista del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas*, junio de 2008. Año 1, nro. 2.



varon parduzca de las personas, y guardia
n debida, y p.r pagar al final D. Antonio Carcamo
no expida y parece p.r las clausulas de su
testamento y son siguientes = . .

F. SAVER.



mo á veinte y seis p.r don n.r Jue au es fiel y
el. Cuyta y Dic.a veinte y cinco de mil ochocientos
y don años = y lo firmo el Alc.e Testamentario =

Victoriano Carcamo

Los hermanos Cárcamo

Capitán de Fragata (r) Jorge Ortíz Sotelo
Doctor en Historia por la Universidad de St Andrews en Escocia. Ha sido director ejecutivo del Plan Binacional de Desarrollo Fronterizo Perú-Ecuador y del Instituto Peruano de Economía Social de Mercado. Actualmente, es presidente del Instituto Peruano de Economía y Política, y secretario general de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana.



RESUMEN
En 1821, dos hermanos Cárcamo capturaron la goleta correo española Sacramento, que pasó a ser la primera nave en enarbolar el pabellón peruano. El 2 de mayo de 1866, otros dos hermanos Cárcamo combatieron en el Callao y fallecieron días después a consecuencia de las heridas recibidas en esa acción. Los unos y los otros han merecido diversos homenajes en su natal Paita y en muchas otras localidades del país, pero poco es lo que se conoce sobre sus vidas. Sobre la base de diversas fuentes primarias, este artículo arroja luces sobre estas y, a la par, sobre las complejas épocas que a cada uno de ellos le tocó vivir.

PALABRAS CLAVE:
Historia marítima, historia naval, Perú, Paita, Andrés Cárcamo, Victoriano Cárcamo, Enrique Manuel Cárcamo, Raymundo Cárcamo.

RESUMEN
In 1821, two brothers CARCAMO captured the Spanish Schooner Sacramento, which became the first vessel hoisting the Peruvian National Flag. On May 2, 1866, other two brothers Carcamo were amongst the defenders of Callao and passed away a later as consequence of the wounds received on that action. All of them have received different homages on their birthplace, Paita, and in many other places of the country, however little is known about their lives. Based on different primary sources, this article shed light on the Carcamo and, at the same time, on the complex times that they had to deal with.

PALABRAS CLAVE:
Maritime history, Naval History, Peru, Paita, Andres CARCAMO, Victoriano CARCAMO, Enrique Manuel CARCAMO, Raymundo CARCAMO.

El 17 de marzo de 1821 los hermanos Andrés y Victoriano Cárcamo Franco, carpintero y contramaestre de la goleta correo *Sacramento*, alias *Fernando el Deseado*, capturaron dicha nave frente a Máncora y pocos días más tarde la entregaron al Libertador José de San Martín en el puerto de Supe. De ese modo, la pequeña goleta pasó a ser la primera nave en enarbolar la flamante bandera peruana, bajo el nombre de *Castelli*. Los detalles de este hecho han sido abordados por varios investigadores, pero es poco lo que conocemos sobre estos personajes[1].

1. VALDIZÁN GAMIO, José. El *Sacramento*: más luz sobre su historia. En: *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*, 1980. Nro. 3, pp. 47-55.

• Artículo recibido el 16 de marzo de 2017, aprobado para su publicación el 23 de marzo de 2017

Dos hijos de Victoriano, Manuel y Raymundo, sirvieron en la Armada y fallecieron a consecuencia de las heridas sufridas en el combate que el 2 de mayo de 1866 sostuvieran las defensas del Callao contra una fuerza naval española. Lamentablemente, al igual que su padre y su tío, es poco más lo que se conoce sobre ellos.

En mayo de 2016, con ocasión de conmemorar el centenario de la muerte de estos dos oficiales, investigué sobre ambos y pude preparar un corto discurso que pronuncié en Paita. Aprovechando mi breve visita a ese puerto, y gracias al apoyo del técnico Félix Pomalaya Villalobos, tuve acceso al archivo municipal. Como muchos otros repositorios documentales en nuestro país, su estado era lamentable, pero la gentileza de los encargados me permitió encontrar documentación desde 1710. Entre esos papeles hallé el testamento que Antonio Cárcamo Morales dictó el 5 de diciembre de 1822.

Encontrarlo me alentó a investigar más sobre esta familia paiteña, cuyos valiosos servicios al país y, en particular, a nuestra Armada, merecen justo reconocimiento.

Los primeros Cárcamo

Nacido hacia 1748 en Chiloé, desconocemos las razones y la fecha en la que Antonio Cárcamo se estableció en Paita, pero es muy probable que, como muchos otros chilotas, se haya dedicado tempranamente a las actividades marítima. En la década de 1780 contrajo matrimonio con la paiteña Liberata Franco, con la que tuvo siete hijos: María, Santos, José María, Andrés, Victoriano, Francisca y María Ignacia; pero al momento de testar solo quedaban vivos Andrés y Victoriano. Señaló, asimismo, que tenía cinco nietos: Lucía y Vicenta Ramírez, hijas de María Cárcamo; y Manuel Gregorio, José y Mariano Zorrilla, hijos de Santos Cárcamo[2].

Antonio se dedicó al comercio marítimo. En el ya citado testamento refirió al menos un viaje a Guayaquil para vender cordobanes. No le debió ir mal, pues logró poseer tres casas[3]:

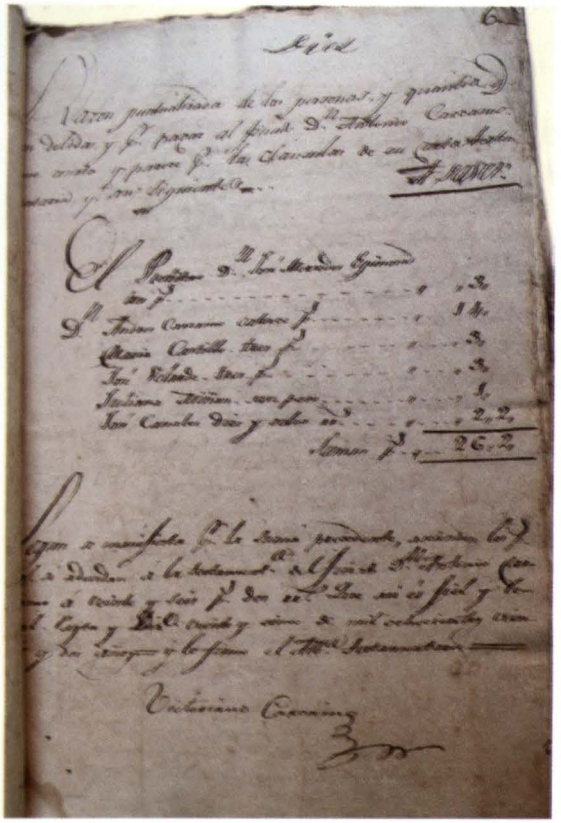
> una en que vivo, otra inmediata a esta, y otra que se halla frente a la de Melchora Aguilar. La primera de dichas casas consta de once y media varas de frontera y diez y nueve de fondo, gravando sobre ella el cargo de que se manden decir dos misas rezadas cada año por disposición y

2. Archivo Municipal de Paita, legajo 58, nro. 113. Contiene varios documentos públicos de 1822 a 1841 y el testamento de Antonio Cárcamo.
3. Ídem, f- 2v.

> encargo de la finada Antonia Franco, mi cuñada, para bien de su alma, con cuya única calidad me cedió la propiedad de la mitad del terreno en que se haya fabricada.

También declaró no tener deuda alguna, que dejaba en un baúl 474 pesos y 6 reales, y que debía cobrarse a varias personas un total de 26 pesos y 2 reales[4].
La casa paterna se la dejó a Victoriano, a quien también agració con el quinto de sus bienes "en correspondencia de la filial [de]terminación con que me ha mirado y tratado hasta el presente, y ayudádome en lo anterior a trabajar". Debió repartir el resto de la masa entre ambos hermanos y los cinco nietos mencionados.
Pocos días después de testar, Antonio falleció y su hijo Victoriano asumió las labores que como albacea le correspondían[5].
Es posible que entre los papeles que, sin orden alguno, se conservan en el Archivo Municipal de Paita, se pueda encontrar algo más sobre Antonio Cárcamo, pero en concreto lo antes mencionado es todo lo que a la fecha se conoce sobre él.
Sus hijos Andrés y Victoriano debieron gozar de cierto prestigio en la comunidad paiteña, posiblemente por su acción con la goleta *Sacramento*. Lo concreto es que en 1824, cuando Paita tenía 1.809 habitantes, de los cuales 126 eran considerados ciudadanos, ambos estaban en esta última condición. El año anterior, Andrés había sido electo regidor de Paita y volvió a serlo a principios de 1824, y en 1825 y 1827 tanto él como su hermano fueron escogidos por sus paisanos para conformar el colegio electoral de la provincia de Paita, que debía elegir a los diputados que representarían a la provincia en el Congreso[6].
Andrés Cárcamo debió dedicarse a alguna actividad comercial, pues figura en una lista de deudores que el capitán Manuel Herrera hizo el 30 de noviembre de 1837. Cinco años más tarde figura como marinero en la matrícula de Paita[7].
Sobre Victoriano Cárcamo Franco sabemos mucho más. Nacido hacia 1791, sirvió como sargento primero en el Batallón de Milicias de Piura y, a tenor de lo señalado por su padre, debió involucrarse en actividades marítimas muy tempranamente. Además de participar como integrante del colegio electoral

4. Ídem, f. 3-3v.
5. Ídem., f. 4; y razón puntualizada de las personas y cuantía de las deudas y por pagar del finado Antonio Cárcamo, Paita, 25 de diciembre de 1822.
6. ZETA DEL POZO, Rosa. El libro de cabildo de la ciudad de San Francisco de Paita y Puerto de Buena Esperanza (1821-1828). En *Pueblos, provincias y regiones en la historia del Perú*, 2006. Lima: Academia Nacional de la Historia, pp. 362-372.
7. Archivo Regional de Piura, Juzgado de Primera Instancia, legajo 34, ff. 1-3. Archivo Histórico de Marina, Capitanía de Puerto de Paita, 1842, fol. 3.



Pago de las deudas de Antonio Cárcamo (Archivo Municipal de Paita).

de Paita en 1825 y 1827, en el primero de esos años fue regidor de su ciudad natal[8]. Debió comenzar a navegar a finales de esa década, pues entre 1832 y 1849 lo encuentro al mando de diversos buques, todos ellos de pequeño porte y dedicados al cabotaje, pues eran los únicos que podía capitanear al no haber recibido una educación formal ni haber sido examinado como piloto[9].

La primera de estas naves fue la goleta *Guadalupe*, en la que arribó al Callao el 11 de abril de 1832, procedente de Paita y Huanchaco[10]; vino luego el bergantín goleta *General Gamarra*, llamado luego *Presidenta*, al mando de la cual estuvo por lo menos desde febrero de 1833 hasta el 17 de junio de 1834, y en la que realizó al menos un viaje a Pisco y otro a Paita[11]. Desde agosto de 1836 hasta abril de 1842 fue capitán de la goleta *María Jesús* y realizó diversos viajes entre Guayaquil y Valparaíso, algunos de ellos con bandera centroamericana, debido quizá a los riesgos que implicaba para buques con registro nacional la guerra de la Confederación[12]. Entre setiembre y noviembre de 1842 llevó a cabo un viaje a Arica y Quilca al mando de la goleta *Perú*[13]; y entre julio y setiembre del siguiente año figura como capitán de la goleta *Feliz*, de 81 toneladas, en la que realizó algunos viajes del Callao a los puertos del norte, hasta Guayaquil[14]. En noviembre de 1843 arribó al Callao al mando de la goleta chilena *Rosa*, procedente de Guayaquil; en enero del siguiente año completó un viaje de Arica al Callao en el bergantín *Soberano*[15]; al mes siguiente fondeó en el Callao

8. ZETA DEL POZO, op. cit., pp. 362-374.
9. Archivo Histórico de Marina, Capitanía de Puerto del Callao, Callao, 31 de marzo de 1842.
10. Ídem, Callao, 11 de abril de 1832.
11. Ídem, Callao, 23 de febrero de 1833. *Mercurio Peruano*, nro. 1620 (25 de febrero de 1833), p. 4, col. 1. *El Telégrafo de Lima*, nro. 559 (17 de junio de 1834).
12. *El Eco del Protectorado*, nro. 8 (14 de setiembre de 1836), p. 3. *El Comercio*, nro. 385 (29 de agosto de 1840), p. 4, col. 1-2; y nro. 847 (1 de abril de 1842), p. 5.
13. *El Comercio*, nro. 972 (6 de setiembre de 1842), p. 2, col. 1; y nro. 1031 (17 de noviembre de 1842), p. 2, col. 1.
14. Ídem, nro. 1241 (1 de agosto de 1843), p. 5, col. 2-3; nro. 1248 (9 de agosto de 1843), p. 2, col. 1; y nro. 1268 (4 de setiembre de 1843), p. 6, col. 2-3; p. 7, col. 1-2
15. Ídem, nro. 1319 (2 de noviembre de 1843), p. 5, col. 1-2; y nro. 1392 (1 de febrero de 1844), p. 5, col. 1-2.

procedente de Islay, al mando del bergantín *Dos Marías*; y en setiembre zarpó hacia Paita y Panamá con el bergantín *Josefina*[16].

Volvemos a tener noticias suyas en abril de 1847, cuando arribó al Callao procedente de Paita al mando del bergantín goleta *Teodoro*, y vuelve a zarpar en mayo hacia este último puerto[17]. A finales de ese año figura como capitán del bergantín goleta *Calderón*, de 156 toneladas; y en abril de 1848, de la barca *Susana*, antes *Alejandrino*, de 137 toneladas, que fue vendida en San Francisco en enero de 1849[18]. Como su condición de piloto práctico no le permitía mandar una nave en viajes al exterior, al arribar a San Francisco, el 11 de enero de 1849, se registra que está al mando del capitán Girondeau[19].

De regreso al Callao, en marzo de 1849 zarpó hacia Paita como capitán de la goleta *Adelaida*, antes *Margarita*, de 56 toneladas[20]; y en setiembre volvió a zarpar del Callao, esta vez hacia Paita y Guayaquil, al frente del bergantín *Infatigable*, de Juan Dartnell[21]. Es posible que por motivos de salud desembarcara en Paita el 7 de ese mes, pues cuando el bergantín continuó viaje hacia Guayaquil estaba al mando de otro capitán. Aquello fue una suerte para Cárcamo, pues al día siguiente, en medio de neblina y calma, la nave se perdió totalmente al encallar frente a Tumbes, aunque felizmente no hubo víctimas[22].

Después de esto, no se vuelve a tener noticia de él.

Casado con Sebastiana del Castillo, nacida hacia 1798 y conocida familiarmente como Petita, tuvieron al menos ocho hijos: Manuel Enrique, Raymundo, León, José María, Pío, Juan (Manuel), Rosario y Gertrudis[23].

Sobre los dos primeros, que son los que sirvieron en la Armada y fallecieron a consecuencia de sus heridas en el combate del 2 de mayo de 1866, trataré más adelante.

Poco es lo que he podido encontrar sobre los otros seis hermanos Cárcamo Franco, pero todo parece indicar que los hombres mantuvieron la tradición familiar, vinculándose de una u otra forma a las actividades marítimas, primero en su natal Paita y luego en el Callao, donde también se asentarían sus dos mujeres y eventualmente su madre. Al parecer, al menos en el caso de los

16. Ídem, nro. 1414 (1 de marzo de 1844), p. 4, col. 1-2; nro. 1588 (1 de octubre de 1844), p. 5, col. 1-2; y continuación del nro. 1607 (23 de octubre de 1844), p. 1, col. 1
17. *El Comercio*, nro. 2367 (17 de mayo de 1847), p. 2, col. 1; nro. 2375 (27 de mayo de 1847), p. 3, col. 3-4; y nro. 2402 (30 de junio de 1847), p. 4, col. 3-4.
18. Archivo Histórico de Marina, Capitanía de Puerto del Callao, 1847, C81, f. 65.
19. *Weekly Alta California*, nro. 3 (18 de enero de 1849), p. 3, col. 2.
20. Archivo Histórico de Marina, LC G, 2, nro. 17.
21. *El Comercio*, nro. 2917 (22 de marzo de 1849), p. 2, col. 1; y nro. 3054 (9 de setiembre de 1849), p. 2, col. 1.
22. Archivo Histórico de Marina, Capitanía de Puerto de Tumbes, 1849. *El Comercio*, nro. 3069 (27 de setiembre de 1849), p. 4, col. 2.
23. *El Comercio*, nro. 8966 (11 de mayo de 1866), p. 4, col. 5.

hombres, dicho desplazamiento al primer puerto peruano se habría producido en la década de 1850, pues ninguno de ellos figura en el registro cívico de Paita de 1855[24].

Uno de ellos, León, figura como aprendiz de carpintero de ribera en la matrícula de Paita de 1842[25]; contrajo matrimonio en el Callao con Eduarda Nestares, con quien tuvo al menos dos hijas: Ignacia y Juana, nacidas en 1864 y 1865, respectivamente[26].

Tanto él como su hermano Pío aún vivían en 1902[27]. Este último había nacido en 1832, trabajando en el Callao como carpintero al menos desde 1862, cuando nació el primero de los tres hijos que tuvo con su paisana Teresa Almendariz —Rosenda, Ignacia e Isidoro Artemidoro—, con quien contrajo matrimonio en diciembre de 1875[28]. Dos años antes, el 15 de octubre de 1873, fue nombrado subteniente de la cuarta compañía del batallón nro. 3 de la Guardia Nacional[29].

Juan Manuel vino al mundo en 1838, y se declaró calafate y residente en el Callao al contraer matrimonio con Manuela Olivos en mayo de 1863, con quien ya había tenido al menos una hija, María Guadalupe, nacida en diciembre de 1861[30]. Si bien no tengo certeza plena de que se trate del mismo personaje, es posible que Juan Cárcamo haya sido el padre de Tomasa, nacida en Paita en 1860, e hija de Dolores Calvo[31]. Al igual que sus otros dos hermanos, figura en el Callao en 1902[32].

Lo único que he logrado averiguar de José María Cárcamo Castillo es que en 1866 nació en el Callao su hija María Domitila Cárcamo Olivera[33].

Gertrudis Cárcamo Castillo nació en 1822 y falleció en el Callao en 1882; mientras que su hermana Rosario vivía aún en este puerto en 1902[34]. Ambas permanecieron solteras y es muy probable que, como solía suceder, hayan dedicado buena parte de su vida adulta a acompañar a su madre luego que esta enviudara[35].

---

24. Archivo Municipal de Paita, registro cívico 14 de abril de 1855. 25. Archivo Histórico de Marina, Capitanía de Puerto de Paita, 1842, fol. 2v.
26. Callao, Parroquia de San Simón y Judas, libro de bautizos, nro. 12, 3 de agosto de 1864; y parroquia de Santa Rosa, libro de bautizos n° 1, 24 de diciembre de 1865.
27. CALLE, Juan José. *Vistas fiscales*. Lima: Imprenta del Estado. 1918, III, pp. 245-247.
28. Callao, Parroquia de San Simón y Judas, libro de matrimonios, nro. 4, 5 de diciembre de 1875; libro de bautizos, nro. 11, 25 de diciembre de 1862; y nro. 13, 12 de enero de 1868.
29. Archivo Histórico Militar, año 1876, sobre 121.
30. Callao, Parroquia de San Simón y Judas, libro de matrimonios, nro. 4, 16/5/1863; libro de bautizos nro. 11, 19 de diciembre de 1861.
31. Ídem, libro de matrimonios, nro. 8, 12 de setiembre de 1897.
32. CALLE, op. cit., III, pp. 245-247
33. Callao, parroquia de San Simón y Judas, libro de bautizos nro. 12, 18 de setiembre de 1866.
34. CALLE, op. cit., III, pp. 245-247
35. Archivo Histórico de Marina, expediente personal de Raymundo Cárcamo, f. 46 y 48.

Enrique Manuel Cárcamo Castillo[36]



Enrique Manuel Cárcamo Castillo (lápida sepulcral).

Vino al mundo en 1818, y tanto él como su hermano Raymundo, así como varios otros jóvenes paiteños, fueron los primeros alumnos de la Escuela Náutica que comenzó a funcionar en ese puerto el 1 de setiembre de 1840, bajo la dirección del teniente segundo Francisco Carrasco Herrera. Por su edad, es posible que haya tenido alguna formación previa y que incluso haya acompañado a su padre en algunas de sus travesías; pero lo concreto es que en los exámenes del tratado de aritmética realizados en diciembre de ese año fue aprobado con nota sobresaliente[37].

Igual calificación obtuvo en los exámenes de abril y diciembre de 1841, así como en el de julio del siguiente. Meses antes, en enero de 1842, había sido nombrado guardiamarina, cuando por disposición de la comandancia militar de Piura se armó la goleta *Jesús* para patrullar las aguas del departamento ante la amenaza de una expedición revolucionaria encabezada por el coronel Justo Hercelles. Carrasco asumió el mando de dicha nave y dejó a Cárcamo a cargo de la escuela. En diciembre de 1842 Carrasco y sus tres alumnos más distinguidos, Cárcamo, José María García y José Becerra, viajaron a Lima para que estos fueran examinados por una junta presidida por el capitán de navío Eduardo Carrasco, director general de las Escuelas Náuticas de la República. Los tres fueron calificados sobresalientes y en febrero siguiente Enrique Manuel Cárcamo fue nombrado tercer piloto de la Armada[38].

Su primer destino fue la corbeta *Yungay*, en la que prestó servicios hasta el 19 de agosto de 1844, cuando se le otorgó licencia por razones de salud. Los 18 meses que sirvió en dicho buque no fueron fáciles, pues la Armada se vio envuelta en nuestras ya usuales turbulencias políticas. El 13 de noviembre de 1847 se reincorporó al servicio naval y sirvió durante tres años como segundo piloto de la goleta *Libertad*. Luego de permanecer dos meses en el Departamento de

36. Archivo Histórico de Marina, expediente personal de Manuel Cárcamo.
37. ORTIZ SOTELO, Jorge. *Historia de la Educación Naval en el Perú. Primera parte (1657-1845)*. Lima: Ministerio de Marina. 1980, pp. 202-211.
38. *El Comercio*, nro. 1106 (17 de febrero de 1843), p. 3, col. 1-2.

Marina, en marzo de 1851 se le destinó al bergantín *Almirante Guise*[39], en la que participó en la ocupación del puerto de Cobija, a fines de 1853, luego de una serie de incidentes que llevaron al Gobierno del presidente Echenique declarar la guerra a Bolivia.

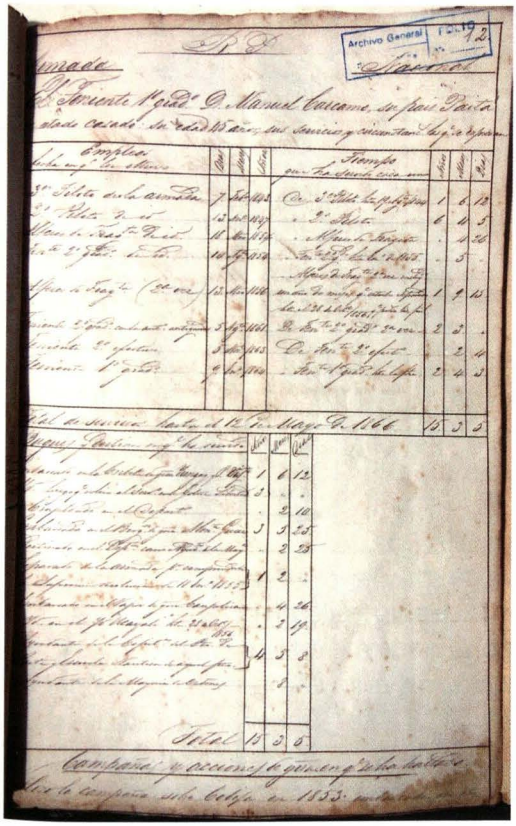
En 1854 se inició la llamada Revolución Liberal, que habría de terminar con el triunfo del general Ramón Castilla. Como todas las guerras civiles, esta dividió al país y también a su armada, siendo así que el buque de Cárcamo sostuvo al Gobierno de Echenique hasta su derrota definitiva en la batalla de La Palma, el 5 de enero de 1855. Ambos bandos incentivaron a sus seguidores con ascensos, lo que llevó a que en marzo y en agosto de 1854 Cárcamo fuese ascendido primero a alférez de fragata y luego teniente segundo graduado. Fue en esa última condición que se le encargó el mando de la goleta *Héctor*, aunque continuó revistando en el *Almirante Guise*[40].

Tras su triunfo en La Palma, Castilla estableció un Gobierno provisional, dando de baja a quienes habían apoyado a Echenique, y desconociendo los ascensos que este había conferido. Fue por ello que, cuando el 13 de marzo de 1856 Manuel Cárcamo fue reincorporado al servicio y destinado al vapor *Caupolicán*, lo hizo como alférez de fragata. Cinco meses más tarde pasó al vapor *Ucayali* y pidió su baja en octubre, por considerar que la nueva Constitución, preparada por la Convención Nacional y promulgada por Castilla, atentaba contra sus principios religiosos al permitir el ejercicio privado de otros cultos que no fueran el católico apostólico y romano[41].

Alejado del servicio, navegó en buques mercantes hasta el 5 de agosto de 1861, cuando fue readmitido al servicio como teniente segundo graduado y se le nombró ayudante del capitán de puerto de Paita y profesor de su restablecida escuela náutica. El ahora capitán de navío Francisco Carrasco, quien guardaba por Cárcamo la más alta estima, era el capitán de puerto y director de dicha escuela, y le asignó el dictado de los cursos de Aritmética y Geometría, mientras que él dictaba el de Trigonometría Plana[42].

Cuatro años y medio sirvió en dicho cargo, lapso en cual fue ascendido a teniente segundo efectivo, el 5 de noviembre de 1863 y a teniente primero graduado el 9 de enero siguiente. Pero al margen de esas promociones, debió

39. Archivo Histórico de Marina, LC E,2 G2, f. 43v.
40. Ídem, goleta *Héctor*, 1854.
41. Ídem, expediente personal de Manuel Cárcamo, f. 2. BASADRE, Jorge. *Historia de la República del Perú*. Lima: Editorial Peruamérica. 1964, pp. 1113-1115 y 1121-1122.
42. ORTIZ SOTELO, Jorge. *Escuela Naval del Perú (Historia ilustrada)*. La Punta: Escuela Naval del Perú. 1981, p. 33; ROMERO PINTADO, Fernando. *La República, 1850-1870*. En: *Historia Marítima del Perú*. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 1984-1985, t. VIII, vol. 2, p. 148.



Foja de servicios de Manuel Cárcamo (Archivo Histórico de Marina).

reencontrarse con viejos conocidos y parientes, y establecer nuevas relaciones. Una de ellas fue la joven paiteña Isabel Pérpoli Palomino, con quien contrajo matrimonio el 9 de noviembre de 1863 en la iglesia de Colán[43].

La relativa tranquilidad provinciana se vio interrumpida a principios de 1865, cuando estalló la llamada Revolución Restauradora, iniciada por el coronel Mariano Ignacio Prado en Arequipa, como airada reacción contra el tratado Vivanco-Pareja, que había puesto fin a la ocupación española de las islas Chincha. Tal como había sucedido durante la Revolución Liberal, parte de la Armada se plegó a los rebeldes, mientras que otra sostuvo al Gobierno del presidente Pezet. Cárcamo y los oficiales destinados en Piura se encontraron entre estos últimos, por lo que, cuando ese departamento se plegó a la revolución, se vieron obligados a dirigirse al Callao, arribando a dicho puerto el 18 de abril de 1865[44].

Destinado a la Mayoría de Órdenes del Departamento de Marina, en setiembre se le designó juez fiscal en comisión; y el 27 de octubre fue ascendido a capitán de corbeta, grado que no le fue reconocido por la triunfante Revolución Restauradora[45]. Dado de baja por el nuevo Gobierno, se encontraba en esa condición cuando se produjo el combate del Callao, el 2 de mayo de 1866, tema que abordaré luego del esbozo biográfico de su hermano Raymundo.

El repentino viaje que Manuel Cárcamo tuvo que hacer al Callao en abril de 1865 lo privó de asistir al nacimiento de su hijo Juan Manuel, que tuvo lugar en Paita apenas cuatro semanas después; fue madrina de bautizo su hermana

43. Archivo Histórico de Marina, personal, despachos, títulos y licencias, 1864, f. 6.
44. Ídem, LC C,2 nro. 35, p. 234.
45. Ídem, órdenes generales, 27 de octubre de 1865; LC C,2, nro. 36, 13 de setiembre de 1865.

Rosario Cárcamo Castillo[46]. Si bien no volvemos a tener noticias de este niño, sí las hay de otros cuatro hijos: Leonor, Teodomiro, Rosa y Leocadia, frutos de diversos compromisos[47]. Isabel Pérpoli sobrevivió a su esposo más de 40 años y pasó la etapa final de su vida en San Pedro de Lloc.

Raymundo Cárcamo Castillo[48]

Debió nacer en 1823 y, como ya señalé al tratar sobre su hermano, fue de los primeros alumnos en la Escuela Náutica de Paita. Pese a que no llegó a culminar sus estudios, en abril de 1842 fue admitido al servicio naval como meritorio al pilotaje en el bergantín *Constitución*, al mando del capitán de corbeta Diego de la Haza, y fue nombrado tercer piloto a principios del siguiente mes, en consideración a los servicios que su padre había prestado a la Armada. Algunos meses más tarde pasó a la goleta *Alerta*, luego a la de igual clase *Paquete Peruano* y, finalmente, a la barca *Limeña*. En sus primeros dos buques viajó en dos oportunidades a Panamá.

En agosto de 1844 se encontraba en la *Limeña*, una de las cuatro detenidas en Islay por los buques de la Estación Naval Británica, y llevó al Gobierno peruano a disponer su abandono el 16 de setiembre[49]. Debido a ello, en octubre fue dado de alta en el Ejército Constitucional como subteniente de la quinta compañía del batallón Cazadores de Tarapacá, al mando del coronel Segundo Leyva. Con dicha fuerza pasó a Lima, y a fines de enero de 1845 se le concedió licencia final por padecer de disentería.

En mayo de 1846 retornó al servicio como tercer piloto y fue destinado al pailebote *Vigilante* y ascendido a alférez de fragata a fines de julio de 1848. Asumió el mando interino de dicha nave a fines de noviembre de 1848, hasta que se presentara su comandante, el capitán de corbeta Juan Noel[50]. El *Vigilante* estuvo algo más de dos años estacionado en las islas Lobos, y pasó luego a cruzar entre Cobija y Arica, hasta octubre de 1849, cuando se dedicó a patrullar el litoral norte entre Huanchaco, islas Lobos y Tumbes.

Ascendiendo a teniente segundo efectivo el 5 de diciembre de 1851, sirvió en la goleta *Libertad*; y a mediados de abril del siguiente año retornó a Paita como ayudante del capitán de puerto. En esa localidad, fue uno de los comisionados para desarmar los cuatro buques con que el general Juan José

46. Ídem, expediente personal de Manuel Cárcamo, f. 18.
47. Callao, parroquia de Santos Simón y Judas, libro de bautizo nro. 12, 29 de julio de 1865. CALLE, op. cit., III, pp. 245-247.
48. Archivo Histórico de Marina, expediente personal Raymundo Cárcamo.
49. ORTIZ SOTELO, Jorge. Incidente peruano-británico en Islay 1844. En: *Derroteros de la Mar del Sur*, 2001. Nro. 9, pp. 87-96.
50. Archivo Histórico de Marina, personal, 1848, f. 19; órdenes generales, 24 de noviembre de 1848.



Raymundo Cárcamo Castillo (lápida sepulcral).

Flores había intentado retomar el poder en Ecuador: fragata *Leona* y bergantines *Esperanza, Almirante Blanco* y *Pájaro*, al mando del último de los cuales arribó al Callao con las otras naves[51].

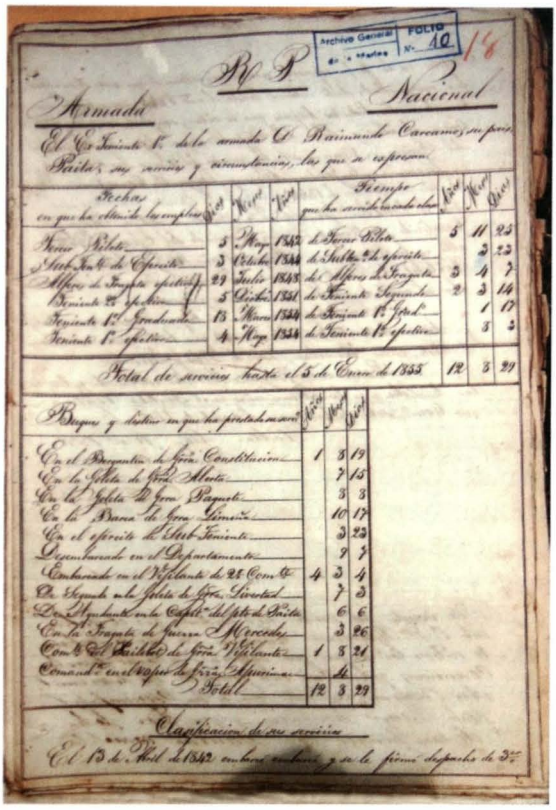
El 22 de setiembre de 1852 fue destinado a la fragata *Mercedes* y participó en las operaciones destinadas a proteger las islas Lobos ante las pretensiones de algunos comerciantes norteamericanos sobre la soberanía de esos territorios[52]. Conjurado este peligro, en enero siguiente se le dio el mando del *Vigilante*, con el cual estuvo estacionado en las Chincha. El 4 de mayo de 1854 fue ascendido a teniente primero y en agosto de ese año asumió el mando del vapor *Apurímac*.

Separado del servicio a raíz de la derrota de Echenique en La Palma, en febrero de 1855 zarpó hacia Panamá en el vapor *Bogotá*[53]. Navegó en buques mercantes hasta marzo de 1859, cuando reingresó al servicio, ocasión en la que el comandante general de Marina, capitán de navío Antonio de la Haza, señaló que Cárcamo "goza de la reputación de un valiente y hábil oficial de Marina"[54].

La crisis con Ecuador, por la cesión que dicho país pretendía hacer de territorios amazónicos peruanos, llevó a que parte de la escuadra bloqueara la costa de ese nación, pero la situación se deterioró en agosto de 1859 y motivó la preparación de una expedición militar encabezada por el propio presidente Castilla. Cárcamo participó en ella como primer ayudante del mayor de órdenes de la escuadra, capitán de navío Diego de la Haza[55].

El 6 de diciembre de 1860 se le nombró comandante del vapor *Huaraz*, con el que trasladó tropas y equipos a Pacasmayo y Paita, antes de seguir hacia Guayaquil con comunicaciones. En ese tránsito, entre el 2 y el 9 de enero, contribuyó

51. Archivo Histórico de Marina, barca *Esperanza*, 1852.
52. Romero, op. cit., vol. 2, pp. 377-378.
53. *El Comercio*, nro. 4660 (12 de febrero de 1855), p. 2, col. 1.
54. Archivo Histórico de Marina, personal, 1859, f. 8.
55. ELÍAS MURGUÍA, Julio J. *Conflicto Peruano-Ecuatoriano 1858-1859*. En: *Historia Marítima del Perú*. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 1977, t. VI, vol. 2, p. 624.



Foja de servicios de Raymundo Cárcamo (Archivo Histórico de Marina).

eficazmente al salvamento del vapor inglés *Bogotá*, que había varado en isla Verde, en el río Guayas. Luego ello, zarpó en demanda de Paita, de donde pasó al Callao para reparar sus calderas; arribó a este último puerto el 9 de abril[56].

Con el *Huaraz* realizó varias comisiones a Paita, Arica, Islay e Ilo; y en setiembre de 1861 pasó a ser indefinido al haberse rehusado, al igual que el capitán de navío Antonio de la Haza, capitán de corbeta Alejandro Muñoz y el teniente primero Juan Ortiz, a tomar el mando del bergantín *Almirante Guise* para conducir a Chile al expresidente Echenique, arbitrariamente deportado por el temperamental presidente Ramón Castilla[57].

A fines de 1862, luego que este último dejara el poder, el Congreso dispuso la rehabilitación de los mencionados oficiales[58], y el 23 de noviembre Cárcamo fue nombrado miembro de la junta de reconocimiento. Como se encontraba como capitán del *Micaela Miranda*, bergantín de 160 toneladas y 20 tripulantes[59], que había arribado al Callao dos días antes procedente de puertos del norte, pidió licencia para culminar un viaje que debía llevar a cabo a Valparaíso. Sin embargo, su nave fue fletada por la casa Larrañaga para realizar un viaje a Polinesia en busca de colonos canacas para las haciendas de la costa. El 9 de diciembre de 1862 zarpó del Callao y tocó las islas de Pascua, Rakahanga, Pukapuka, Atafu, Nukunonu y Fakaofo, pero no pudo conseguir colonos y retornó a nuestro primer puerto el 23 de

56. Archivo Histórico de Marina, vapor *Huaraz*, 1861, ff. 1, 33-37.
57. Ídem, LC D, nro. 24, f. 79. ROMERO, op. cit., vol. 2, pp. 408-409.
58. ROMERO, op. cit., vol. 2, p. 410.
59. Archivo Histórico de Marina, LC G,2, nro. 18, pp. 354-355.

abril siguiente, con solo una menor de edad[60].

Ascendió a capitán de corbeta en junio de 1863 y en diciembre fue promovido a capitán de fragata graduado[61]. A fines de abril del siguiente año fue nombrado segundo comandante del *Chalaco*, antes *Quito*, un veloz vapor adquirido por el Gobierno a raíz de la crisis con España por la captura de las islas Chincha[62]. Armado con cuatro cañones, con una velocidad de 14 nudos y al mando del capitán de fragata Alejandro G. Muñoz, realizó diversas comisiones. Llegó a operar en el golfo de Guayaquil y Panamá para vigilar a los vapores que cargaban víveres para la escuadra española.

En octubre de 1864 asumió el mando de la fragata *Callao*. Esta nave, que pronto recobraría su antiguo nombre de *Apurímac*, había estado sumergida desde 1860, cuando se volcó el dique flotante en que se encontraba; pero ante la creciente suspicacia con que el Gobierno del presidente Pezet veía la presencia de una escuadrilla española en el Pacífico, había sido reflotada y sometida a trabajos para volverla a poner operativa[63].

Entre el 2 de febrero y el 25 de noviembre de 1865 fue comandante del *Chalaco*, que eventualmente cambió de nombre a *Callao*[64], y llevó a cabo diversas comisiones en el esfuerzo del Gobierno del presidente Pezet por debelar la llamada Revolución Restauradora. Una de ellas fue transportar a Arica al batallón 8; arribó a dicho puerto el 11 de marzo. Allí se encontraban la fragata *Amazonas* y los vapores *Tumbes* y *Lerzundi*, que al mando del capitán de navío Lizardo Montero se habían sumado al movimiento revolucionario. Sospechando de este hecho, Cárcamo se acercó con cautela al fondeadero y encontró que las tres naves citadas estaban listas para zarpar. Salió inmediatamente del puerto, bajo el fuego de las baterías de tierra y de las tres naves mencionadas, y fue perseguido por más de un hora hasta que pudo dejarlas atrás[65]. El 30 de octubre, frente a Chilca, sostuvo otro enfrentamiento con las naves rebeldes, esta vez al lado de la fragata *Apurímac*, al mando del capitán de navío Alejandro Muñoz[66].

El 28 de setiembre de 1865 Cárcamo fue ascendido a capitán de navío graduado[67], pero, tal como le sucedió a su hermano, al triunfar la Revolución Restauradora,

---

60. Ídem LC G,1, nro. 22, registro del 24 de abril de 1863. MAUDE, Henry Evans. *Slavers in Paradise: the Peruvian Slave Trade in Polynesia, 1862-1864*. Stanford: Stanford University Press. 1981, pp. 187, 202 y 207.
61. Archivo Histórico de Marina, personal, despachos y títulos, 1863, f. 20. *Memoria Guerra y Marina* 1864, doc. 12, p.
62. Ídem, *Chalaco*, f. 5; Junta de Reconocimiento 1864, f. 1. ROMERO, op. cit., vol. 2, p. 284.
63. Ídem, LC C,2, nro. 36, 24 de octubre de 1864 y 18 de febrero de 1865; fragata *Callao*, 1864, ff. 231-232, 374-375, 457-458.
64. Ídem LC C,2, nro. 36, 2 de febrero de 1865; transporte *Chalaco*, 1865; órdenes generales, 2 de febrero de 1865.
65. PIZARRO ROJAS, Tomás. Los hermanos Cárcamo. En: *Revista de Marina*, marzo-abril de 1957. Pp. 212-213.
66. Archivo Histórico de Marina, LC B,1-b, nro. 9, p. 263. *El Comercio*, nro. 8780 (30 de octubre de 1865), p. 2, col. 2.
67. Ídem, órdenes generales, 28 de setiembre y 10 de octubre de 1865.

no se le reconoció dicho ascenso y fue dado de baja. Se encontraba en esa condición cuando se produjo el combate del 2 de mayo de 1866.
Tuvo al menos dos hijos con Felipa Pérez: Jacinto Victoriano, nacido en 1863, y Victoriano, venido al mundo dos años más tarde. Fueron padrinos de bautizo sus hermanos Juan y José María, respectivamente. En la declaratoria de herederos de su hermana Gertrudis, iniciada en 1892 y concluida diez años más tarde, figura su nieta Magdalena Moncada, lo que implica que Raymundo también tuvo una hija[68].

Epílogo

Al igual que muchos otros marinos y militares que habían sido separados del servicio por la triunfante Revolución Restauradora, que llevó al Gobierno al coronel Mariano Ignacio Prado, el 2 de mayo de 1866 los hermanos Cárcamo se presentaron como voluntarios para defender el Callao. Se les destinó al Cañón del Pueblo, pero luego que esta pieza quedara inoperativa pasaron a servir en la batería Maipú, donde sufrieron serias heridas al explotar algunos cartuchos de pólvora.

Llevados al hospital militar de San Bartolomé, Raymundo falleció el día 8 y su hermano, dos días después. Los funerales del primero tuvieron lugar en la iglesia de La Merced; y los del segundo, en la de Santa Ana. Invitaron a las ceremonias sus hermanos León, José María, Pío y Juan Cárcamo, y sus amigos Ramón Azcárate, Augusto Obín y Juan Márquez[69].

Enterrados uno al lado del otro, permanecieron en el cementerio Presbítero Maestro hasta el 30 de abril 1982, cuando se les exhumó, en el marco de una ceremonia a la que asistieron varios ministros, autoridades navales y descendientes. Recibidos con los honores reglamentarios a bordo del BAP *Independencia*, sus restos fueron llevados a Paita, donde el 2 de mayo fueron recibidos apoteósicamente por sus paisanos. Luego de una ceremonia de despedida en la plaza Hermanos Cárcamo, se les trasladó al cementerio San Francisco, donde reposan actualmente[70].

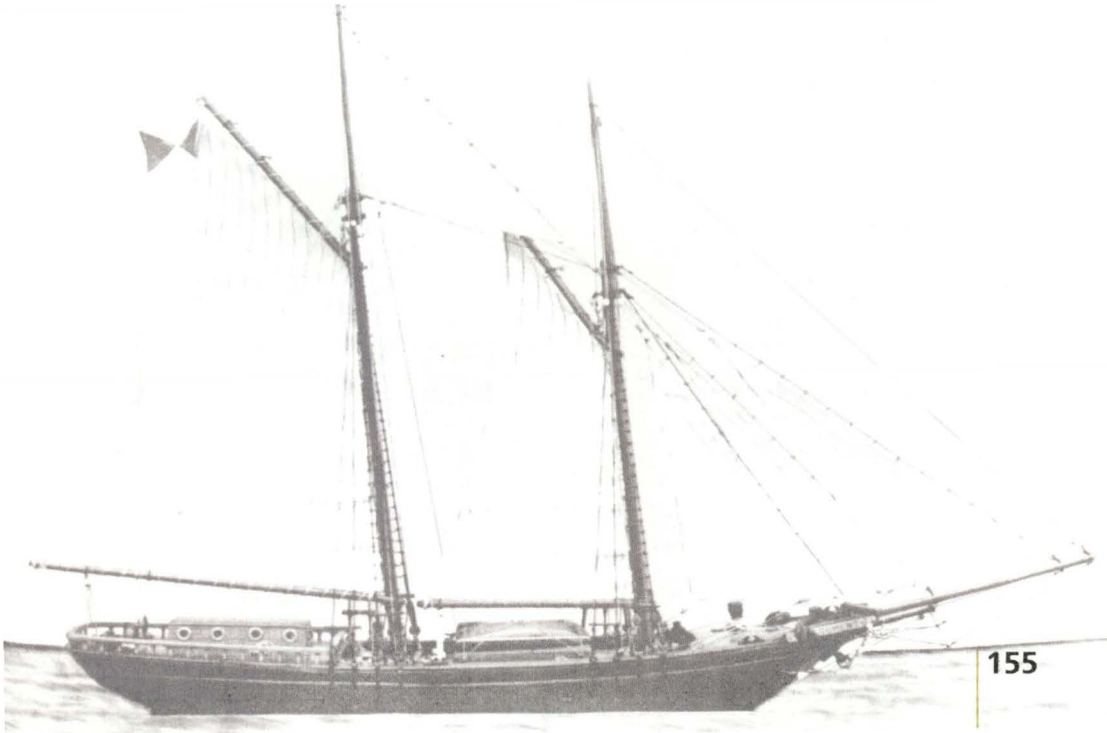
Hace 151 años estos dos paiteños nos legaron una bella página de honor, que estuvo a la altura de la que 40 años antes habían llevado a cabo su padre y su

68. Callao, parroquia de San Simón y Judas, libro de bautizos nro. 11, 23 de octubre de 1863, y nro. 12, 19 de enero de 1865. CALLE, op. cit., III, pp. 245-247.
69. *El Comercio* nro. 8964 (9 de mayo de 1866), p. 3, col. 1; y n° 8966 (11 de mayo de 1866), p. 4, col. 5
70 *El Monitor* XIV, nro. 128 (abril 1982), pp. 3-4.

tío al capturar la goleta *Sacramento*. Su ejemplo debe seguir alentando a los peruanos de hoy, pero mucho más a sus paisanos que, como los de ayer, se encuentran fuertemente vinculados a nuestra Armada.

Bibliografía

- BASADRE, Jorge. *Historia de la República del Perú*. Lima: Editorial Peruamérica. 1964.
- CALLE, Juan José. *Vistas fiscales*. Lima: Imprenta del Estado. 1918.
- ELÍAS MURGUÍA, Julio J. *Conflicto Peruano-Ecuatoriano 1858-1859*. En: *Historia Marítima del Perú*, t. VI, vol. 2, 1977. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.
- MAUDE, Henry Evans. *Slavers in Paradise: the Peruvian Slave Trade in Polynesia*, 1862-1864. Stanford: Stanford University Press. 1981.
- ORTIZ SOTELO, Jorge. Incidente Peruano Británico en Islay 1844. En: *Derroteros de la Mar del Sur*, 2001. Nro. 9, pp. 87-96.
- ORTIZ SOTELO, Jorge. *Historia de la Educación Naval en el Perú. Primera parte (1657-1845)*. Lima: Ministerio de Marina. 1980.
- ORTIZ SOTELO, Jorge. *Escuela Naval del Perú (Historia ilustrada)*. La Punta: Escuela Naval del Perú. 1981.
- ROMERO PINTADO, Fernando. *La República, 1850-1870*. En: *Historia Marítima del Perú*, t. VIII. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 1984-1985.
- PIZARRO ROJAS, Tomás. Los hermanos Cárcamo. En: *Revista de Marina*, marzo-abril de 1957. Pp. 207-214.
- VALDIZÁN GAMIO, José. *El Sacramento*: más luz sobre su historia. En: *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*, 1980. Nro. 3, pp. 47-55.
- ZETA DEL POZO, Rosa. El libro de cabildo de la ciudad de San Francisco de Paita y puerto de Buena Esperanza (1821-1828). En: *Pueblos, provincias y regiones en la historia del Perú*, 2006. Lima: Academia Nacional de la Historia, pp. 357-375.





"Miguel: Que esta santita nuestra te acompañe y si no te regresa con vida que te traiga lleno de gloria".

Monseñor José Antonio Roca y Boloña

El arribo del almirante

Padre Francisco Javier Chávarry García

Estudió en el Colegio Externado de Santo Toribio e inició su formación sacerdotal en el Seminario Conciliar de Santo Toribio de Mogrovejo. Se ordenó como sacerdote el 1 de enero de 1998 para la Arquidiócesis de Lima. Licenciado (equivalente al grado de maestro) en Teología Dogmática por la Facultad de Teología de la Universidad de Navarra (España). Licenciado en Filosofía por la Facultad de Teología Pontificia y Civil de Lima. Máster en Bioética por el Centro de Estudios Biosanitarios (Madrid), Cátedra "Jerome Lejuene". Profesor ordinario de la Facultad de Teología Pontificia y Civil de Lima con el grado de auxiliar, desde 2002. Actualmente se desempeña en el Programa de Doctorado en Teología Dogmática. Uno de sus libros más difundidos es *El secreto de la liturgia* (2015).



Al Contralmirante Oscar Penny Cabrera,
por su insuperable amistad en mis intensas jornadas de Capellán de la Universidad Ricardo Palma.
Al Padre Armando Nieto Vélez, S. I.,
por su ayuda espiritual durante mis años de seminarista y estudiante de la Facultad de Teología Pontificia y Civil de Lima.

RESUMEN
En este relato corto de ficción, el autor recrea los últimos momentos del almirante Miguel Grau al mando del monitor *Huáscar*, así como describe su permanencia eterna en el imaginario nacional tras la Guerra del Pacífico.

PALABRAS CLAVE:
Grau, *Huáscar*, Monitor, Guerra Naval, Guerra del Pacífico, Héroe.

RESUMEN
In this short fiction tale, the autor recreates the last moments of Admiral Miguel Grau under the command of Ironclad "Huascar", likewise it depicts the eternal permanence in the national imaginary after the Pacific War.

PALABRAS CLAVE:
Grau, Huáscar, Ironclad, Naval War, Pacific War, Hero.

PREFACIO

Cuando pienso en Miguel Grau (Paita, 1834-Angamos, 1879), me es inevitable dejar escapar mi fantasía y remontar las olas del tiempo que nos empujan a la orilla de la realidad. Antes que retroceder en la cronología, permanezco unido a ella y escapo a un mundo donde la caballerosidad y el honor siguen dando peso a las personas. En más de una ocasión he deseado "ver" a tan ilustre amigo,

• Articulo recibido el 6 de abril de 2017, aprobado para su publicación el 11 de abril de 2017

nuestro gran almirante, el peruano del milenio. La única motivación para tender este "puente" entre mi vida y la suya sería aprender de su humanidad —no exenta de errores— y de su entereza —no exenta de virtudes—, en medio de las dificultades y los ajetreos contemporáneos. La realidad que presentan seres humanos como Miguel Grau Seminario nos remiten a una vida interior muy rica. Esta presencia de cualidades y talentos humanos permiten redescubrir a la propia persona, sobre todo en la vivencia de la amistad.

"Ver" batirse a la tripulación del *Huáscar*, con su heroico comandante a la cabeza, me ha alentado en varias ocasiones a no rendirme en el combate espiritual de cada jornada.

A veces tengo la impresión de que las circunstancias de 1879 permanecen estáticas en el escenario del Perú y del mundo actual. Las batallas se dan en nuestro cada día contra enemigos más grandes que nosotros, sin ninguna seguridad humana y confiando solo en la fortaleza que el Señor de la existencia ha modelado en nuestra pobre experiencia.

Desearía antes del final de mi vida terrenal, cuando el cuerpo y el alma se despiden para reencontrarse en la Parusía, que el Señor me dejara volver al pasado de los hombres por unos instantes, y allí, siendo sacerdote, estar al lado de Grau y sus compañeros, zarpar a bordo del *Huáscar*, proa al sur, y amanecer en medio de la tensa madrugada de aquel 8 de octubre de 1879.

La inspiración que forja este relato corto que hoy tienes en tus manos de ávido lector brotó de una iniciativa entusiasta. Aún recuerdo aquel concurso de relato corto con tema histórico que el diario *El Comercio* convocara en 1993. Me tocó perder dicho certamen, pero nunca dejar de admirar que en el Perú innumerables hombres y mujeres han circulado por las calles de su historia, dejando más de una huella. Entre ellos, muchos son considerados auténticos personajes. Muy pocos han dado lugar a sentimientos más nobles que lindan con la humanidad desgarrada, que es capaz, en los momentos más críticos, de expresiones inéditas que muy pocos se han atrevido a cantar en las gestas antiguas y que tocan las puertas de otro tipo de gloria.

La Guerra del Pacífico (1879-1884) nos dejó un sinsabor nacional, que podríamos compararlo al de una terrible fractura o depresión. No se trata de despertar sinsentidos en la vida de los pueblos hermanos de Perú, Bolivia y Chile, sino de rescatar del olvido hábitos de seres humanos que han hecho de su itinerario por nuestros lares una verdadera muestra de lo mejor que tiene nuestra humanidad.

La lección que da esta contienda para nosotros, los peruanos de hoy, ha sido, como bien han dicho los entendidos, la honra de una vida conforme a principios y convicciones que encarnan la fe experimentada en los acontecimientos y que comunica —más allá del deber— una opción fundamental en medio de la cruda realidad. Esta lección nos la han dado algunos de nuestros compatriotas, que consideramos héroes, no en un sentido épico, sino más bien como los defensores de nuestra nación. Se concibe esta enseñanza como de tipo ética y moral, sin que esta puntualización agote todo lo que se ha podido redescubrir. De manera concreta, habría que expresar de modo claro que nuestro aprendizaje para el presente del Perú siempre necesita esta cuota de voluntad y sacrificio, que a veces olvidamos cuando no miramos la historia. Registrar esto nos hace falta a gritos. Tomar conciencia que somos más que una victoria o una derrota.

Muchos de nuestros connacionales han surcado un mar de infortunios y desgracias. Han sentido la soledad y el abandono de la patria, pero no han perdido la ley, no han salido del marco de la humanidad, no han transado con la mentira y han sabido no ahogarse en medio del remolino de la corrupción, llegando a puerto abrigado.

El presente relato —como si se tratara de los papeles sueltos de una bitácora de navegación que un "ángel" recopila— busca mostrar la permanencia de don Miguel Grau en el derrotero de la cultura peruana, marcando un antes y un después. Me permito señalar que este "respeto" que causa el Gran Almirante del Perú tanto a los extranjeros como a los nacionales se debe a esa "impronta mística" de la Gracia en él y a esa denominada "vida interior" tan propia de los seres singulares; puesto que alguien solo puede obrar así cuando asume su vocación de "guerrero cristiano"[1], frase con la que el canónigo Roque y Boloña inmortaliza la figura de un marino que supo estar a la altura de la situación y brincar todavía más arriba. Tal vez, esto último caracteriza de la forma más llamativa a las mujeres y hombres de nuestro país. Sin estar libres de carencias ni de un extraño etnocentrismo —el cual hiere de muerte nuestra autoestima patriótica—, saben sobreponerse, saben luchar, saben empezar y saben merecer un nuevo comienzo.

1. Monseñor José Antonio Roca y Boloña (Lima, 1834-1934), canónigo del Cabildo Metropolitano de la Basílica Catedral de Lima, es el autor del primer elogio fúnebre a Miguel Grau en las solemnes exequias realizadas en la catedral de Lima el 29 de octubre de 1879. Transcribo lo siguiente para darnos una adecuada dimensión de lo que sostengo: "Miguel Grau era, señores, un guerrero cristiano. Hombre de fe, toda su confianza se cifraba en Dios. A él atribuía el buen éxito de sus arriesgadas empresas. Lo alababa como el Profeta Rey [...]. De ahí nacía aquella imperturbable serenidad en medio de los mayores peligros, que imponía confianza en los que le obedecían". (DE LA PUENTE CANDAMO, José Agustín. *Miguel Grau*. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 2003, pp. 478-480).



"Miguel Grau era, señores, un guerrero cristiano. Hombre de fe, toda su confianza se cifraba en Dios".

Monseñor
José Antonio Roca y Boloña
Lima, 1834 - 1914

Y esto es lo que más me ilusiona al componer estas líneas sobre Grau y el *Huáscar*, pues no es legítimo separar el destino del comandante al de su buque. Murió el comandante, pero el buque no se hundió en el mar de la inconciencia de nuestra sociedad. Como sabemos, la reacción de sus subordinados ante la pérdida irreparable de su comandante podría parecerse a la resistencia que ofrecen los metales al fuego. Teniendo en cuenta la tradición naval de la época, sobresale la audacia de no rendirse y llegar a inmolarse. ¿Cuántas biografías de peruanos tienen capítulos como los de la vida de Grau? ¿Cuántos compatriotas podrían ser llamados con todo acierto "héroes"?

Describir al monitor *Huáscar*[2] (construido en 1865)[3] sin los conocimientos de un ingeniero naval de la segunda mitad del siglo XIX es muy temerario. Sin embargo, considero que puede decirse que el *Huáscar* es la unidad naval de superficie más emblemática en el imaginario del Perú. Su aparejo de bergantín y su velocidad inusual, sobre otras características muy particulares, grafican el tránsito entre los buques de madera y los llamados "blindados". Peritos en la guerra marítima opinan sustancialmente que la habilidad del almirante Grau hizo posible más de una hazaña contra todo pronóstico y que nadie antes ni después pudo conseguir de ese buque todo su potencial en una contienda. En muchas realidades que nos toquen vivir no solo nos permiten triunfar los instrumentos empleados, sino la destreza, innovación y capacidad de lo que cada uno atesora como talento propio y que hemos perfeccionado a punta de abnegación y sacrificio. ¡Cuántas veces desaprovechamos medios que la Providencia enlaza a nuestra travesía existencial por no conocerlos o por no estimarlos!

Si nos asombran las hazañas del Caballero de los Mares con la precariedad de aliada, ¡cuánto más nos admira una vida en la que nada se improvisa y todo se hace con dignidad!

Que las palabras que he plasmado en líneas anteriores te inviten a reflexionar sobre lo que significa saber vivir. Te lleven a mirar tu existencia con una misión y

2. "El primer blindado del mundo con torre giratoria de artillería fue construido con los planos del ingeniero sueco John Ericsson para los estados norteños. El 9 de marzo de 1862 se produjo el primer combate de la historia entre blindados: el sureño *Merrimac*, entre tanto bautizado con el nombre de *Virginia*, y el norteño *Monitor*. El combate, sin resultados decisivos concluyó con el retiro de ambas naves del escenario. En el trayecto de remolque del *Monitor* hacia Carolina del Norte, penetró agua en su interior durante una tempestad y acabó por hundirse el 31 de diciembre de 1862" (URBAN, Eberhard. 1000 barcos. Barcelona: NGB. 2007, p. 89). Esta precisión es útil para reconocer la procedencia y el uso naval que se diera al término.
3. El *Huáscar* fue ordenado por el gobierno peruano en el gobierno del general Pezet a los astilleros ingleses de los hermanos Laird. A comienzos de 1865 se empezó su construcción en Birkenhead Iron Works. La torre giratoria fue diseñada por el capitán de navío británico Cowper Coles. Para mayores detalles, vale la pena leer LÓPEZ URRUTIA, Carlos y ORTIZ SOTELO, Jorge. *Monitor Huáscar: una historia compartida (1865-2005)*. Lima: Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana. 2005).

responsabilidad únicas, en la que no puedes ser sustituido ni perturbado cuando te conduces con amor y fidelidad.

No me atrevo a concluir este prefacio sin agradecer a todos los que me han ayudado a plasmar la estética de esta sencilla prosa que hoy se ofrece al público lector. He dedicado la obra a dos amigos difuntos. Entran también en este franco agradecimiento: mis padres Segundo y Esther; mis hermanas Milagritos, Fabiola y Janett; el querido tío y amigo con quien compartimos la vocación sacerdotal, monseñor Carlos García Camader; mi hermano y marino de toda la vida José Miguel Paolillo Tapia; mis amigos de grandes jornadas Daniel Meza Kishaba, Roberto Álvarez y Oscar Rivera; mis queridos Olga y Ricardo Nugent; mis apreciadas Lourdes Calvo, Milagros Orbegoso, Alida del Castillo, Elena Uyema, Zoila Cueto y sus hijas Gracia y Jimena, Katherine Chang y sus hijas Camila y Fátima; y tantos compañeros de la tierra y del cielo que me dirigen sus miradas de aliento inconfundible por la misericordia del Señor.

Que esta ficción te mueva a contemplar la talla de un peruano bienhechor y lleno de una amalgama de expresiones, que trascienden el espacio y el tiempo y nos elevan como el humo que despedía la chimenea del *Huáscar* hasta la patria eterna.

Padre Francisco Javier Chávarry García
Santiago de Surco, Domingo 27 de julio de 2014
180° aniversario del natalicio del Almirante Miguel Grau



El arribo del almirante

Callao, al ancla, 5 de julio de 1879

Una gaviota caía y se elevaba por el viento delante de la proa. Planeaba silenciosa acompasando la tarde fría. Los pelícanos volvían, buscaban abrigo en las islas. El monitor *Huáscar* inmóvil en la rada del Callao esperaba a su comandante.

Infantes limeños y ayacuchanos, maquinistas ingleses y artilleros griegos, mozos franceses y asiáticos, marinos piuranos y chalacos, oficiales y todos, esperaban al capitán.

Días antes, el monitor había sido reparado. Cesaba ya el movimiento de carpinteros, operarios y herreros. El puente relucía como firme en desfile militar.

Nubes atracadas en la altura acompasaron los leves movimientos del buque anclado, creando un clima húmedo y gris.

Zarparían en la madrugada del día siguiente. Estaba por llegar la última travesía a puertos enemigos.

* * *

El cochero detuvo el ondular de las riendas. Las ruedas dejaron de raspar la pista.

La alameda de los Descalzos se entintó ante la usual embestida de polvo. Las palomas apostadas en una estatua se lanzaron en fuga, dejando restos de cal en la cabeza y los hombros de aquel dios efebo. Algunos árboles silbaron con los aires, que les arrebataba las hojas para echarlas a la calzada. El San Cristóbal acariciado por los vientos se erguía y daba sombra a la huerta sanfranciscana.

La tarde gris comulgó con los sentimientos del marino que descendió del carruaje. Sus botines empolvados apretaron el camino hacia el portón del convento de recoletos. Sus pasos mantuvieron el porte, impregnado en su existencia. Su mirada se fijó en el aldabón.

Dos toques eran suficientes. El portero apresuró en abrir. Su voz suave armonizó con su ancianidad. Por la ventanilla asomó la mirada, que a tientas exploró el rostro del visitante:

—¡Paz y bien, caballero!

Al instante, el cerrojo crujió y las bisagras chillaron hasta que la puerta se aquietó y acabó el lamento del óxido.

Una voz amable respondió al saludo:

—¡Gracias!, ¿el padre Gual?

Los dedos del hermano hicieron una seña. Lo guiaron por los empedrados del convento.

Una cruz de madera levantaba la atención hundida en el silencio. El patio desembocaba en una parra que tendía sus ramas en las paredes del claustro. La fragancia de la vid cosquilleaba la nariz del visitante y traía recuerdos. En el verano de 1865 *La Unión* cargaba vinos de Borgoña. Grau era su capitán y traía al Perú el arma de la esperanza: vencer a España en un combate naval.

Las flores de Amancaes. El olor a mixtura lo transportaba a la loma contigua, que desplegaba como escuadrón sus ortigas, hierbabuenas y girasoles. El altozano de San Juan atiborró su mente de verdor.

Los pasos presionaban las baldosas salientes, que resquebrajadas, hincaban el calzado rudo. El hermano indicó la puerta. La cadencia de la marcha aumentó hasta penetrar a la pequeña capilla. El pulgar de Miguel Grau trazó una cruz en su frente, que se repitió en su boca y se plantó en su corazón.



fraile Pedro Gual y Pujadas

El recinto rociό el ambiente con parafina. Velones formaron a los pies del lienzo, en donde otro Miguel, el de Santiago, retrató al Crucificado. La pintura tuvo por modelo a su aprendiz. El joven montado en la cruz no esculpió la rigidez mortecina del Salvador del Mundo. El pintor no encontró la satisfacción en su obra, hasta que con una lanza cortó el costado del discípulo. El alarido y la sangre corrieron. La inspiración plasmó la muerte a pinceladas pausadas. El artista inflamó el paño de espeluznante realismo. Los movimientos cesaron. La concentración culminó. El boceto terminó y estampó la corpulencia muerta. El colorista guayaquileño se liberó de su obsesión. La conciencia rasgó en un grito de horror el hecho irreversible. La locura salpicó su mirada. Sus pasos reflejaron la frenética huida...

La capucha marrón del fraile Pedro Gual enmarcaba su rostro. Sus manos dejaron el ocultamiento de las anchas mangas y soltaron la puertezuela del confesionario.

—Ave María Purísima —la voz serena descansó en los oídos agitados del capitán de navío.

—Sin pecado concebida —susurró el caballero al sabio padre.

Grau arrodillado era un niño mirando por la escotilla. La profundidad de un mar sin límites que sus ojos alcanzaban a contemplar. Un océano lleno de misericordia, sin naufragios ni maretazos, todo junto encerrado en un confesionario. Entre el puerto llamado Gracia y el marino penitente, otro hombre pecador.

Lo que mejor hacía fray Pedro era escuchar. De cuántos guardaba tesoros. El descalzo pasaba sus dedos por la barbilla. El hermano franciscano reposó las mejillas en sus nudillos.

La paz buscaba un rincón donde quedarse en el alma valiente. El miedo hacía guardia junto con ella. Asumir la preocupación dejaba quietud en medio del oleaje de borrascas. Sumergirse, dejándose arrastrar por la corriente de gracia no era ir al garete.

Gual sostenía como columna a la América del Sur en misión. Formador de evangelizadores, ahora extendía su rol a las almas de caballeros del mar pacífico. Y Grau era lo mejor de esta forja. La unión de corazones levantó la presencia de Dios:

—*Misereatur tui omnipotens Deus...* —la ligera pausa animó la piedad del marino, y con la musicalidad de la lengua sacra, el confesor alzó el tono—... *Ego te absolvo a peccatis tuis...*

El fraile marcó en el aire la absolución en cruz que limpió el espíritu, cortando la desesperanza. Un recíproco movimiento de Miguel Grau se unió al perdón prodigado de lo alto:

—Amén.

Gual dejó libre las bisagras de la portezuela. Su sayal áspero estiró las arrugas. Los ojos de Grau siguieron la pista de aquella mano callosa hasta que penetró en el bolsillo. Sus dedos extrajeron una medalla de la Purísima. Su rostro transparente se inundó de alegría. Una leve sonrisa, con cauces de vitalidad, se esculpió en su boca.

El amigo Pedro Gual extendió los brazos colgándole la medalla, que onduló brevemente en el porte. Los botones de nácar escoltaron la imagen en su espacioso pecho. El gesto de gratitud se tradujo en sencillas palabras:

—Gracias, padre.

Los pasos de Grau se despegaban del piso. Bajo ellos, los subterráneos acogían huesos de frailes y bienhechores. Las catacumbas jalaban al marino.

Las criptas pugnaban por tan ilustre huésped. Almas pérdidas hallaban un testimonio vivo. La fría parálisis fenecía. El movimiento se llevaba los pensamientos. El héroe andaba en paz.

Tras Miguel Grau un último haz traspasó el solitario tragaluz del oratorio. El brillo rojizo se tornó carmesí. La penumbra se arrinconó lentamente. La reminiscencia como padre guardián de Ocopa trasladó a Pedro Gual al cuartel misionero. Al atardecer, de regreso a la comarca, la hermana montaña que inspiró sus empresas evangelizadoras, se levantaba en su mente. En ese instante asoció el rubor del cielo al buen tiempo de la mañana siguiente.

* * *

La tarde se cernía en la altura. Los piqueros formaron y se replegaron al morro, custodio de la bahía. El monitor descansaba sobre la quieta espuma. Su silueta dibujaba una curiosa sombra en la alfombra de aguas verdosas.

El 8 de setiembre, Arica recibió a la nave capitana. Días antes el buque, pese a la superioridad del enemigo, había salido airoso del combate de Antofagasta.

El comandante reposó en su camarote. Las sombras penetraban en el pequeño recinto. El rústico velador contenía variadas fotografías, ceñidas por marcos de metal.

Frente al escritorio, Grau cogió papel de uno de los cajones entreabiertos. La pluma y el tintero aguardaban sus movimientos rítmicos en frases y sentimientos. Miguel Grau hizo a la pluma beber tinta, y comparó el brillo al rastro que las hélices trazaban en el agua.

Rápidamente escribió lugar y fecha. El vocativo de la carta expresó la unión íntima en amor y cariño. Su esposa traspuso el umbral de sus pensamientos. Sus hijos siguieron a la madre, y penetraron llenando con nostalgia el corazón del héroe nacional.

Recordaba las cartas anteriores de Dolores Cabero. La encomienda, enviada desde Lima por su familia, permanecía en su recuerdo. El primer sentimiento estampado respondió a la alegría de la salud en su hogar. Todos estaban bien: "...tuve el grato placer de recibir varias cartitas tuyas, las que me han proporcionado la dicha de saber que tanto tú, vida mía, como los niños se conservan, a Dios gracias, sin novedad...".



"A los niños mil cariños, diles mil cosas a nombre de su papá que tanto les quiere..." Confió Grau este anhelo a la amante esposa.

La próxima misión abrevió la misiva. Ese mismo día el *Huáscar* zarparía. El poco tiempo cortaba la efusión de afectos, aumentando la comunión en la distancia. El contralmirante pintó la fidelidad con rasgos de gratitud: "Te estoy muy agradecido por el interés que veo tomas en escribirme algo y con frecuencia. Así, pues, recibe un millón de cariños por lo fina que eres conmigo...".

Frenó la inspiración y disculpó sus pocas líneas: "...Desearía escribirte muy extensamente, y decirte lo mucho que te quiero, pero tengo que ser lacónico en razón de mis múltiples ocupaciones...".

Por reminiscencias infantiles no olvidaba nunca saludar a sus hermanas. Tampoco olvidó a su cuñado.

Un sentimiento de dolor enlutó su memoria. El teniente De los Heros surcó los aires hecho trozos de carne por la explosión de una bomba en el anterior combate.

El almirante cobijó en la hoja aquel dolor quieto y rasgado. La guerra se hacía en su mente más injusta con la muerte de marinos, que estrenaban su corto vivir en la contienda.

Una premura sacudió su fina delicadeza: "Tengo por lo menos cien cartas de felicitación que contestar, pero no tengo tiempo por ahora...".

Llegaba el momento de despedir la última emoción. Sus hijos, sus niños queridos, sembraban en aquel momento la voluntad firme de regresar lo más pronto a la casa de la calle Lescano: "A los niños mil cariños, diles mil cosas a nombre de su papá que tanto les quiere...". Confió Grau este anhelo a la amante esposa. No dudaba de que la singular misión familiar de su cónyuge tendría buen comienzo.



Dolores Cabero, esposa de Miguel Grau

Reiteró la despedida que se dilataba: "...recibe un abrazo de corazón de tu esposo que te idolatra".

La rúbrica del almirante empañó el amor hecho retazos. Miguel Grau escudriñó el mar inmenso, a través de la solitaria escotilla. Sus pensamientos permanecieron por extensas horas en el puerto hogareño de la calle Lescano 172.

* * *

Angamos, 8 de octubre, 1879

El *Huáscar* navegaba por el mar del sur, despertando al frío amanecer. El espolón de la nave parecía una tijera que abría la tela inmensa de agua salada...

Los tres humos avistados en la madrugada se convertían en un vago recuerdo...

Y de pronto, en el horizonte vuelven a verse. No eran los mismos... Uno de estos humos, el del buque más pesado y robusto, acortaba el paso. Era

inevitable el combate... Los ardides para evitar la desigual lucha de nada habían servido. La *Unión* con su andar rápido esquivaba este encuentro, no sin ser perseguida por los otros dos navíos.

En aquel momento las órdenes del comandante Grau siguieron una tras otra. La tripulación, forjada en medio de una contienda, lució la disciplina como el piso de madera recién encerado o los bronces brillantes como gemas. Se dispuso todo para dar batalla... Y con el pabellón nacional afianzado el buque mostraba su más vistoso uniforme.

En el puente, Grau devolvía los prismáticos a su ayudante Ferré... La mirada del contralmirante se perdía en la línea imaginaria que une el cielo y el océano... La ruta libre al noroeste estaba cerrada. El silencio se hacía largo.

En aquellos instantes los pensamientos del almirante Grau iban y volvían por el pasado y el presente de su existencia: Paita, la familia, los barcos, Dolores, sus hijos, Lima, Arica, Iquique, Angamos, el Perú, el mar...

La torre del monitor giró. Los cañones de 300 libras apuntaban al blindado enemigo, que a menos de una milla cerraba el paso al monitor.

En el corazón del marino: el deber y la pasión. La voz del capitán del buque profirió la orden, Grau y el *Huáscar* a una:

—¡¡¡Fuego!!!.

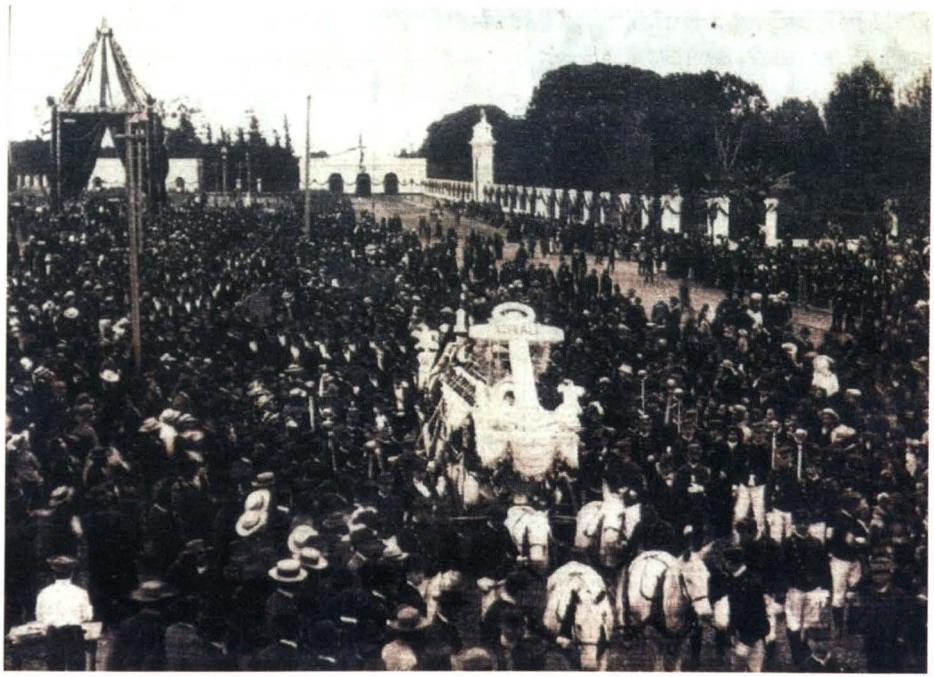
* * *

El 15 de julio de 1890, una ligera nave, el crucero *Lima*, resquebrajó la mar al soltar el ancla. El buque peruano arribaba después de visitar Iquique, trayendo los restos de muchos combatientes caídos en la Guerra del Pacífico.

Un tropel de guanayes perforó el humo que salía de la chimenea del barco. Sus palmoteos rasgaban el aire, mientras la brisa azuzaba la estación del primer puerto.

Un bote se desprendió del único barco de la escuadra nacional. El cortejo de oficiales, mandado por el capitán de navío Melitón Carvajal, escoltaba una urna de ébano con cruz de plata. La caja tenía en un costado una inscripción que jalaba las miradas: "Miguel Grau. *Huáscar.* 8 de octubre de 1879. En paz descanse". El almirante arribaba al Perú para nunca jamás partir.

El capitán de navío Melitón Carvajal tiñó por un instante su mente de recuerdos. El pasado permanecía quieto en su memoria. Grau era el amigo, antes que el superior. No olvidó el dolor, que con un zarpazo derribó su co-



Los restos del Almirante Miguel Grau son trasladados al cementerio Presbítero Maestro.

razón, al enterarse de la explosión en el puente de mando. Entre charcos de sangre trató de seguir el combate, totalmente desigual. Recordó el arrojo de tantos hombres triturados por balas y bombas. La lucha continuó mientras la conciencia lo fue abandonando poco a poco. En sueños contempló cómo la muerte se impregnó de gloria. Ahora ella conducía a la inmortal morada de la patria al paladín del mar. El marino Melitón mantuvo fijo el recuerdo, mientras una bandada de gaviotas estiraba su sombra en la falúa, de paso hacia la isla San Lorenzo, que se erguía mostrando su oscuro color en las aguas tranquilas.

Cientos de personas agolpaban el lugar del arribo. En el muelle desfilaba el batallón de guardiamarinas. El capitán al mando esperaba la llegada de la lancha. El cuerpo se abrió en dos columnas. La juventud del destacamento contrastaba enormemente. Los colores de sus rostros teñían de vitalidad los uniformes. Una riqueza insondable fluía en aquella generación sobreviviente del conflicto. Las caras se dieron las frentes acompañadas de marciales sonidos de corneta. El reloj del viejo faro marcaba el mediodía. El sol se abrió por entre las nubes que nublaban el fondeadero. Los rayos aca-

riciaron las siluetas de las embarcaciones, mientras radiaban los semblantes de las gentes.

Banderas ondeaban en todo el Callao. Los chalacos se unían a los sentimientos patrios. Ya pronto la falúa entraba al muelle de guerra. Salvas de fusilería rompían el aire fresco. El bote se pegó al muelle. Los oficiales cogieron de los aldabones el féretro. El comandante general abrigó con la rojiblanca bandera la urna del almirante. Los guardiamarinas saludaron con sus fusiles el paso de los restos, acompasados por la sonora marcial. El clarín lanzó un triste y largo alarido que hincó el silencio y armonizó con los sentimientos de marinos y gentes.

Los piqueros pululaban por el cielo. En el corazón de Melitón Carvajal navegaba una barca en mar sereno, con el timón dirigiéndose al ocaso, por un rastro dorado y rojizo, que transformaba la pena en una esperanza viviente.

* * *

Al día siguiente, de la calle Lescano 172, salían unos jóvenes con su madre viuda. Los transeúntes prodigaban a esa familia multitud de saludos. El portón de la iglesia de la Merced acogía la entrada de aquella parentela. Pronto empezaría la misa, llegados los restos de los combatientes. Dolores Cabero de Grau ocupó con sus hijos toda una banca. El pequeño Miguelito recostó su cabeza en el vientre de su madre.

Monseñor José Antonio Roca y Boloña escaló el púlpito. Pensó en aquellas palabras pronunciadas diez años atrás: "Miguel Grau, era, señores, un guerrero cristiano. Hombre de fe, toda su confianza la cifraba en Dios...". En esa mañana el canónigo de la Catedral Primada veía en Grau a todos los combatientes de triste destino.

Monseñor José Antonio cogió aire. Estaba emocionado. El nerviosismo lo dominaba. Por un momento buscó en su memoria el alma buena y generosa que encontró en el amigo almirante. Roca y Boloña recordó las confidencias plenas de humanidad. Hoy muchos esperaban de él una palabra eficaz y oportuna. Sus ojos como vidrios empañados escondían nostalgia...

La serenidad florecía lentamente. Las frases agitaron la iglesia, el eco repetía la sonoridad del discurso. Un deber le incitó a saludar a los héroes:

—¡Sombras ilustres de nuestros compatriotas, muertos en Iquique, An-

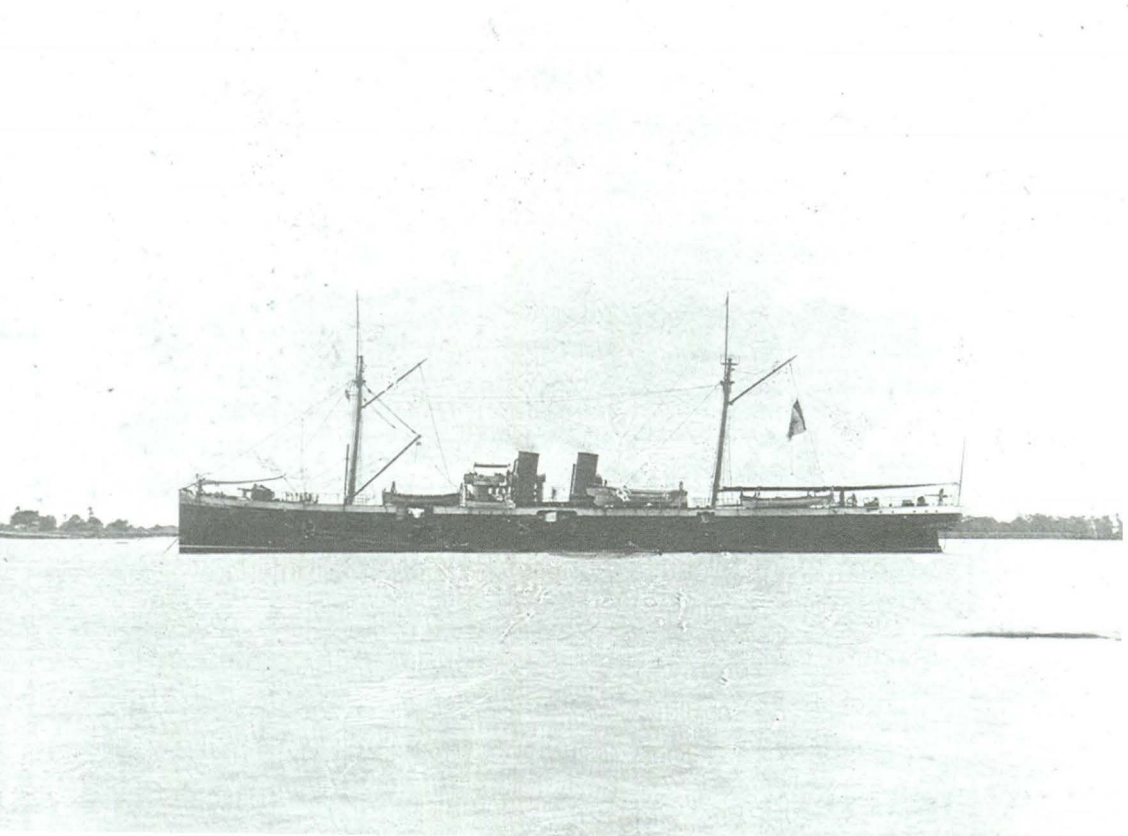
gamos, San Francisco, Tarapacá, Tacna, Arica, Huamachuco...! A vosotros dirijo mi primera palabra...

Más adelante su lengua se encendió y transparentó el corazón del pastor:

—Sí, sombras queridas, a quienes no me es lícito llamar por vuestros nombres, porque no debo separar lo que Dios juntó en el sacrificio y en el heroísmo, os saludo, adalides de una causa santa, como la que inflamó vuestros pechos, devoró vuestras vidas...

Miguelito despegó la cara del vientre de su madre. Reconoció las lágrimas que corrían por las mejillas y descendían al luto de su vestido. Contempló a su progenitora sufriente, sin soltarle la mano. Un espontáneo abrazo del vástago dio fortaleza a la viuda del almirante.

Doña Dolores miró el rostro del benjamín de la familia y descubrió los ojos que con agudeza miraban al mundo y que pertenecían a Miguel y que ahora eran los de su niño. Acarició la memoria de su esposo en la tez de aquel joven, y besó sus mejillas. En ese momento la existencia paterna del almirante, echó el ancla en el rostro de su hijo.





Licenciada en Ciencias de la Comunicación Tatiana Figueroa López

Licenciada en Ciencias de la Comunicación y egresada de la maestría en Relaciones Públicas por la Universidad San Martín de Porres. Redactora en órganos informativos de la Marina de Guerra del Perú, así como *community manager* y encargada de la página web institucional.

oticias nacionales noticias nacionales noticias nacion
noticias nacionalesnoticias nacionales no
acionales noticias nacionales noticias nacionales no
nacionales noticias nacionales noticias nacionales no
nacionales noticias nacionales no
nacionales noticias nacionales noticias nacionales noticias na
oticias nacionales noticias nacionales noticias nacio
noticias nacionales noticias nacionales
cionales noticias nacionales noticias nacionales noti
nacionales noticias nacionales noticias nacionales no
nacionales noticias nacionales noticias nacio
noticias nacionales noticias nacionales noti
cionales noticias nacionales noticias nacionales noti
cionales noticias nacionales noticias nacionales noti
cionales noticias nacionales noticias nacionales noti
onales noticias nacionales noticias nacionales no

Colombia y Perú intercambiaron experiencias científicas antárticas



Para intercambiar experiencias científicas antárticas con nuestro personal, el 17 de febrero arribó a la Base Naval del Callao el buque patrullero de zona económica exclusiva de la Armada de la República de Colombia ARC 20 de Julio, cuya tripulación realizó trabajos de investigación en la Antártida, durante su III expedición denominada Almirante Padilla.

En la ceremonia de arribo, la dotación de la unidad, al mando del capitán de navío Jorge Espinel Bermúdez, fue recibida por el comandante de la Fuerza de Superficie, contralmirante Alberto Alcalá Luna, quien estuvo acompañado por agregados navales, del Ejército y la Fuerza Aérea de Colombia.

Seguidamente, oficiales peruanos y colombianos se reunieron a bordo del ARC 20 de Julio para presenciar una importante conferencia, en la cual participaron representantes del Ministerio de Relaciones Exteriores de Perú, el Instituto del Mar del Perú (Imarpe), así como de la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina de Guerra del Perú, esta última representada por el capitán de navío Fernando Vegas Castañeda y el capitán de navío Carlos Guerrero Malpartida, jefe técnico de la Dirección de Hidrografía y Navegación y jefe del Departamento de Proyectos Especiales y Asuntos Antárticos, respectivamente.

Durante la conferencia, los oficiales y científicos colombianos explicaron detalles de los trabajos realizados en la Antártida, como la recolección de muestras biológicas, físicas, químicas, geológicas, avistamiento de mamíferos, entre otros. Asimismo, estudios del cambio climático, el fenómeno de El Niño, la biodiversidad de organismos, las adaptaciones al medio y la valoración de recursos, así como el relacionamiento entre Suramérica y la Antártida.



Por su parte, los representantes del Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú mostraron el programa nacional antártico (2017-2021), y los oficiales de la Dirección de Hidrografía y Navegación brindaron detalles del buque oceanográfico BAP *Carrasco*, unidad que realizará investigaciones oceanográficas en el dominio marítimo peruano y en la Antártida, donde el Perú cuenta con la Base Machu Picchu.

Destacada participación de oficial de Marina en curso de abordaje en el Centro de Entrenamiento Guardacostas de Yorktown (Estados Unidos)



El 16 de febrero, en las instalaciones del Centro de Entrenamiento Guardacostas de Yorktown, en Estados Unidos, se realizó la ceremonia de clausura del Segundo Curso Internacional de Oficiales de Abordaje en Español (IBOC), donde el teniente segundo Luis Alberto Cornejo Fiestas, de la Marina de Guerra del Perú, logró una destacada participación.

El curso tuvo una duración de cinco semanas y contó con la participación de 13 oficiales provenientes de Guatemala, México, Panamá, Paraguay, Perú y Uruguay.

Este curso está diseñado para que los integrantes del equipo de abordaje de las unidades "hagan cumplir la ley", para lo cual brinda fundamentos y con-

ceptos jurídicos básicos que regulan este tipo de operaciones, incluyendo experiencia práctica en procedimientos y técnicas de embarque, y poniendo énfasis en el trabajo en equipo y la seguridad de sus integrantes.

Durante la ceremonia, el segundo comandante del Área Atlántica de Guardacostas, contralmirante USCG Joseph A. Servidio, resaltó la integración de los oficiales discentes, lo cual contribuirá sobremanera al desarrollo de un pensamiento estratégico común, así como la interoperabilidad entre las naciones para contrarrestar las amenazas existentes, como el narcotráfico, la trata de personas, el tráfico ilegal, entre otras.

Comandante de la Unidad de Operaciones Especiales de la Armada de México realizó visita oficial en nuestro país

Con el fin estrechar lazos de amistad y camaradería, el comandante general de la Marina, almirante Gonzalo Ríos Polastri, recibió, el 23 de febrero, la visita protocolar del comandante de la Unidad de Operaciones Especiales de la Armada de México, almirante Marco Antonio Ortega Siu.



Durante la reunión, efectuada en el Salón Grau de la Comandancia General de la Marina, ambas autoridades intercambiaron temas referentes a las instituciones que conducen, a fin de renovar el compromiso de seguir fortaleciendo las relaciones de cooperación, confianza mutua y los vínculos de amistad entre ambas Armadas.

Cabe indicar que las Fuerzas Especiales, igualmente conocidas como FES, es una división de operaciones especiales de la Armada de México oficialmente establecida en 2001. Tiene la misión de desarrollar operaciones especiales anfibias, con el objetivo de proteger los intereses marítimos de la nación mexicana.

Conferencia Inicial de Planeamiento (IPC) del Ejercicio Multinacional Unitas Perú 2017



Como parte del Ejercicio Multinacional Unitas Perú 2017, el 7 de marzo se realizó la Conferencia Inicial de Planeamiento (IPC) en las instalaciones del Centro de Entrenamiento Táctico Naval, donde se realizaron reuniones de planeamiento, coordinación e integración entre las Marinas de los países participantes.

El comandante general de Operaciones del Pacífico, vicealmirante Fernando Cerdán Ruiz, dio la bienvenida, resaltó la importancia de este ejercicio y agradeció la presencia de todas y cada una de las delegaciones.

Asimismo, el comandante de la Fuerza de Superficie, contralmirante Alberto Alcalá Luna, quien se desempeñará como comandante de la Fuerza de Tarea Multinacional (CTF 401), resaltó que esta será la primera vez que se integrará la fase marítima (Unitas Pacífico) con las operaciones terrestres (Unitas Anfibio) en un solo escenario, lo que permitirá la sincronización de ambas fases, un reto que la Marina se ha autoimpuesto y que ha sido bien recibido por los países participantes.

Además, señaló que el trabajo que se viene realizando tiene el propósito hacer que este ejercicio Unitas se convierta en una oportunidad única en la región, para fortalecer aún más nuestros lazos de confraternidad, camaradería, y aprovechar este evento para compartir e intercambiar experiencias con los diferentes países en el tradicional operativo multinacional. También resaltó la presencia de las diferentes Armadas, y exhortó a cada uno de los participantes a brindar el máximo profesionalismo y compromiso para la realización del ejercicio.

Durante los diferentes encuentros se organizaron grupos de trabajo que tuvieron como objetivo principal revisar el plan básico de eventos y la propuesta

de ejercicios, que abarcaron temas relacionados con el concepto de la operación, organización de la fuerza, escenario, comunicaciones, reglas de enfrentamiento, operaciones aéreas, terrestres y anfibias, entre otros, los cuales fueron plasmados en el Memorándum de Entendimiento (MOU), que fue firmado por cada uno de los representantes de los países participantes.

La Marina de Guerra del Perú tiene el gran reto y compromiso de conducir el Ejercicio Multinacional Unitas 58-17. Por ello, las coordinaciones con cada uno de los grupos de trabajo fueron realizadas de manera exhaustiva, volcando la experiencia de los países participantes.

Comandante de la Flota del Pacífico de Estados Unidos realizó diversas actividades durante su visita oficial al Perú

Como parte de las actividades de cooperación recíproca en el ámbito institucional y en el fortalecimiento de las relaciones de amistad y camaradería entre la Marina de Guerra del Perú y la Armada de Estados Unidos, arribó al Perú en visita oficial el comandante de la Flota del Pacífico de Estados Unidos, Almirante Scott H. Swift.



A su llegada, la autoridad visitante se reunió con el comandante general de la Marina, almirante Gonzalo Ríos Polastri, con quien intercambio importantes temas de interés institucional.

Junto al almirante Scott Swift, estuvieron presentes una comitiva de oficiales estadounidenses integrada por los capitanes de navío Scott Johnson, Fredrick Luchtman y Charles Brown; el capitán de fragata Thomas Ogden, y los capitanes de corbeta Paul Nickell, Jimmy K. Wang y William Duff.

Posteriormente, el comandante de la Flota del Pacífico de Estados Unidos y la delegación estadounidense visitaron la Dirección de Salud de la Marina, la Escuela Naval del Perú en La Punta, la Fuerza de Superficie y la Fuerza de Submarinos en la Base Naval del Callao, donde intercambiaron experiencias profesionales.

XXIV Simposio Regional de Alumnos organizado por la U.S. Naval War College y la Escuela Superior de Guerra Naval



Con gran expectativa, del 21 al 23 de marzo, en las instalaciones del Auditorio de la Escuela Naval del Perú, se llevó a cabo el XXIV Simposio Regional de Alumnos Fortalecimiento de las Alianzas Marítimas Globales organizada por la U.S. Naval War College y la Escuela Superior de Guerra Naval, evento académico que congregó a expositores y panelistas de prestigio internacional.

El evento se inició con las palabras de bienvenida del jefe del Estado Mayor General de la Marina, vicealmirante Víctor Pomar Calderón, quien resaltó que: "Tras los desastres naturales que atraviesa nuestro país, los medios de defensa, y en particular los navales, juegan un rol relevante en apoyo a la población, como también el transporte estratégico de brigadistas y rescatistas". Señaló, además, que: "La acción coordinada e interagencial, la capacidad de respuesta del Estado y el carácter y resistencia de nuestros hermanos serán, sin duda, herramientas que nos harán salir de la crisis. En ese sentido, esta bienvenida toma un carácter especial, ya que, junto a los importantes temas a discutir en este seminario, existirá oportunidad para reflexionar con mayor énfasis en la demanda cultural de actuación y escenario de colaboración que la dinámica de los tiempos solicita".

Remarcó que: "La Escuela Superior de Guerra Naval del Perú los recibe con el mismo espíritu de cooperación, con renovados deseos de construcción de lazos, con los que los hombres y mujeres de mar sabemos cultivar y que sin duda recibe a los alumnos de los distintos países. En eventos como este, la cooperación, la confianza y los objetivos comunes entre nosotros son factor que constituyen herramientas que nos permitirán afrontarlas con confianza y éxito, y dan a este simposio regional singular valor."

Cabe destacar que la Escuela Superior de Guerra Naval y el U.S. Naval War

College están relacionadas desde la década de 1920 y mantienen estrechos lazos de amistad entre ambas armadas gracias al trabajo conjunto de una activa misión naval.

El director de la Escuela Superior de Guerra Naval, contralmirante Carlos Túpac-Yupanqui Bromberg, exalumno de la U.S. Naval War College, destacó la activa participación de la Marina de Guerra del Perú, y resaltó que "es un privilegio para nuestro país ser el anfitrión que, durante estos días de simposio, va a permitir la interacción e interrelación entre diferentes líderes de diferentes países de América".

"Seguí el Naval Staff College, un curso que específicamente lo siguen los oficiales con el grado de capitán de corbeta en 1999. Fue bastante riguroso, de mucha lectura durante seis meses. El aprendizaje y los temas fueron muy amplios: estrategia marítima, planeamiento, el arte de la guerra, entre otros que fortalecen nuestra enseñanza, además de una importante interacción cultural entre gente del Medio Oriente, Europa y Asia. De esta forma, se logró la mayor facilidad y el acercamiento entre las distintas Armadas y decisiones compartidas, cooperativas para bien de la región. Todo este conocimiento nos sirve para tomar decisiones de acuerdo con el grado que tenemos, desde el curso básico hasta el curso del Estado Mayor y de Alto Mando. Además, la preparación de la U.S. Naval War College se realiza en una de las mejores escuelas del mundo. En ese sentido, como director de la Escuela Superior de Guerra Naval, siempre aspiramos en enviar oficiales para prepararse, no solo al U.S. Naval War College, desde el punto de vista de planeamiento, sino también desde el punto de vista de guerra de superficie, cursos específicos técnicos y tácticos", finalizó el contralmirante Túpac-Yupanqui.

En el simposio, se trataron temas relacionados con el narcotráfico, la economía para la defensa, las nuevas amenazas emergentes en la región, la política, las estrategias con China, la ciberseguridad y la ciberdefensa.

La importante cita contó con la participación del decano de Programas Internacionales del U.S. Naval War College, profesor Thomas E. Mangold Jr.; el embajador de Estados Unidos en Perú, Brian A. Nicholson; el director de la U.S. Naval War College, Rear Admiral United States Navy Jeffrey A Harley, además del Comando Sur de las Fuerzas Navales de Estados Unidos Cuarta Flota, comandante de la USN, Rear Admiral Sean S. Bucks.

Comandante general de la Armada de Ecuador visitó a su homólogo peruano



Con la finalidad de fortalecer los lazos de confianza mutua y cooperación entre ambas naciones, el 23 de marzo el comandante general de la Armada de Ecuador, contralmirante Renán Ruiz Cornejo, visitó y presentó su saludo protocolar a su homólogo peruano, almirante Gonzalo Ríos Polastri.

Durante la citada reunión, que se llevó a cabo en el salón Huáscar de la Comandancia General de la Marina, ambas autoridades navales trataron diversos temas de interés, relacionados con la importancia de la cooperación binacional para la construcción naval e intercambio y asesoramiento técnico.

Asimismo, realizaron coordinaciones para incrementar el control y vigilancia de los espacios acuáticos de interés común. Se comprometieron a trabajar coordinada y sistematizadamente.

En cumbre internacional en Panamá se resaltó participación de la Marina de Guerra en tiempos de desastre

El comandante de la Fuerza de Infantería de Marina, contralmirante Manuel Bulnes Torres, brindó una amplia y detallada exposición de las acciones realizadas y el despliegue que la Marina de Guerra del Perú realizó en apoyo a la población damnificada por los desastres naturales ocurridos en nuestro país.

La conferencia fue desarrollada como parte de la Cumbre de Vigilancia Costera y Seguridad Marítima de la Cuenca del Caribe (Cabsec) y la Cumbre de Seguridad Sudamericana (Samsec), realizadas del 21 al 23 de marzo en el hotel The Westin Playa Bonita en Panamá.



Este evento internacional contó con la asistencia de 120 representantes de 27 países del hemisferio, y se desarrolló con la finalidad de evaluar todas las amenazas que afectan a las naciones, como narcotráfico, tráfico de personas, terrorismo, contrabando, corrupción, entre otros, a fin de establecer estrategias para combatir el crimen organizado.

Del mismo modo, este encuentro es una plataforma para establecer lazos de amistad entre los países asistentes, y fortalecer la cooperación para combatir las amenazas a la defensa nacional.

Marina de Guerra potenciará su misión de control y vigilancia en el dominio marítimo con la incorporación de las patrulleras marítimas BAP *Río Piura* y BAP *Río Quilca*



La incorporación de las patrulleras marítimas BAP *Río Piura* y BAP *Río Quilca*, embarcaciones de alto bordo construidas íntegramente en los Servicios Industriales de la Marina (SIMA Chimbote), permitirán realizar operaciones de control y vigilancia, así como de prevención, disuasión y represión de las actividades ilícitas en apoyo a las operaciones realizadas por las capitanías de puerto, lo que garantizará la defensa de los intereses nacionales y la mejora de la seguridad de la población.

La ceremonia de afirmado del pabellón de ambas unidades estuvo encabezada por el presidente de la República, Pedro Pablo Kuczynski Godard, quien

estuvo acompañado del ministro de Defensa, Jorge Nieto Montesinos; el jefe del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, almirante José Paredes Lora; el comandante general de la Marina, almirante Gonzalo Ríos Polastri, entre otras autoridades civiles y militares.



El obispo castrense del Perú, monseñor Juan Carlos Vera Plasencia, realizó una acción litúrgica y bendijo a las nuevas patrulleras marítimas y a su dotación.

Posteriormente, el comandante general de la Marina, almirante Gonzalo Ríos Polastri, se dirigió a la primera tripulación de las unidades y los exhortó a "alimentar, con sus virtudes y vocaciones individuales, el temple y la actitud que caracterizará a sus buques. A sus familiares, nuestro agradecimiento por su apoyo y permanente soporte durante el proceso de construcción y sus futuros despliegues operativos".

El almirante Ríos Polastri finalizó su discurso con esta palabras: "Señores comandantes que asumen responsabilidades, nuestros buques empavesados saludan su incorporación a la escuadra, y les desean el mayor éxito en la responsabilidad que hoy el Estado coloca en sus manos. Les entregamos una dotación capaz y buques alistados. Confío en que desempeñarán funciones con liderazgo y ejemplo de conducción, prestigiando el comando naval y efectivizando el control de la acción del Estado en el mar. ¡Buen viento y buena mar!".

Seguidamente, el presidente de la República resaltó "la labor que pueden hacer estas patrulleras en el trabajo de intersección de droga y pesca ilegal, pero también en el rescate y salvataje que corresponde a un país marítimo". Asimismo, resaltó "la importancia industrial de estos dos naves, construidos íntegramente en el SIMA Chimbote, y remarcó que habrá más, porque la tecnología y el empleo industrial es el futuro del Perú y tendremos muchas oportunidades que debemos aprovechar en los próximos años".

A continuación, el jefe de Estado entregó el Pabellón Nacional a los comandantes de las patrulleras marítimas BAP *Río Quilca* y BAP *Río Piura*, capitán de corbeta Leopoldo Luna Malpartida y capitán de corbeta Lister Samaniego

Armas, respectivamente, quienes acudieron a sus unidades acompañados de su tripulación, donde al toque de sirenas se enarboló la bicolor con los honores respectivos.



Finalmente, las autoridades se dirigieron a cada una de las unidades navales, donde develaron las placas recordatorias.

La Marina de Guerra del Perú a través de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, ejerce el control y vigilancia de las actividades que se realicen en el dominio marítimo peruano, así como la protección y la salvaguardada de la vida humana en el mar.

Buque multipropósito BAP *Pisco* responderá relevantemente ante la ocurrencia de fenómenos naturales

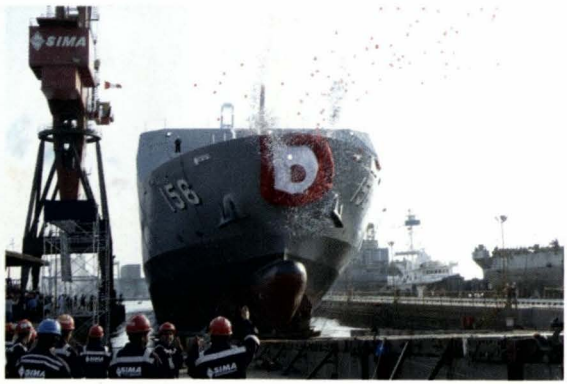
En una significativa ceremonia de ribetes navales, en el patio de construcciones del SIMA (grada de lanzamiento N.º 1) en la Base Naval del Callao, se llevó a cabo el bautizo y botadura del buque multipropósito BAP *Pisco*, en presencia del presidente de la República, Pedro Pablo Kuczynski Godard.

Durante la ceremonia, se dio lectura al dispositivo legal que le otorga el nombre al BAP *Pisco*, a fin de lograr su identificación al servicio de la Marina de Guerra del Perú, al señalar la categoría, la letra de clase, el número de casco y el indicativo internacional.

A continuación, el comandante general de la Marina, almirante Gonzalo Ríos Polastri, señaló: "Este es un acto protocolar de renovación y proyección al futuro, que consolida metas de continuidad institucional y el significado de salir adelante en momentos difíciles como el que nuestro país ha vivido". Además, sostuvo: "Este acto, más que un encuentro físico con el mar, marca la vida de la nave como instrumento nacional. Este buque forma parte de un proyecto emprendido con la finalidad de dotar a nuestra Armada de un medio fundamental en defensa".

Precisó que "la unidad responderá de modo relevante a las necesidades nacionales e internacionales, en caso de operaciones de asistencia humanitaria,

ante la ocurrencia de fenómenos naturales, para tener una respuesta efectiva del Estado frente a terremotos, huaicos, tsunamis, anomalías de temperatura, entre otros desastres, que golpean de modo muy particular a las poblaciones más vulnerables del país".



Acto seguido, la primera dama, Nancy Lange, bautizó a esta nave con el nombre de BAP *Pisco*, y rogó a Dios que cuidara de él y de su tripulación. Seguidamente, lanzó una botella de nuestra tradicional bebida nacional en el casco de la flamante unidad, con el sonido del ulular de las sirenas.

Prosiguiendo con la tradición naval, se realizó la botadura del casco del BAP *Pisco*, momento trascendental, ya que constituye la parte principal de la ceremonia de puesta en el agua por primera vez. Todo ello ocurrió ante la atenta mirada y expectativa de los asistentes.

El memorable momento contó con la presencia del ministro de Defensa, Jorge Nieto Montesinos; el jefe del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, almirante José Luis Paredes Lora; y el embajador de la República de Corea, Keun Ho Jang. Asimismo, estuvieron los comandantes generales de la Fuerza Aérea y Ejército del Perú, congresistas y ministros de Estado, autoridades civiles y militares, diplomáticos e invitados especiales.

Cabe precisar que el buque multipropósito BAP *Pisco*, unidad de alto bordo construida íntegramente por los ingenieros y personal técnico de SIMA-Perú, tiene como misión principal constituirse en un buque de proyección estratégica, mediante el cual se pueda desplegar rápida y eficazmente las distintas fuerzas operativas, además de realizar acciones de ayuda humanitaria dentro del dominio marítimo nacional o como parte de una fuerza de tarea internacional que brinde apoyo en caso de desastres naturales.

Entre las características de la unidad, resalta su capacidad para transportar 636 toneladas de combustible, 600 toneladas de agua, 360 m^3 de víveres secos, y 136 m^3 de víveres frescos. Tiene una habitabilidad para 557 personas, entre personal de dotación y tripulación asignada, lo cual lo convertirá en uno de los más grandes buques de su tipo en la región.

Marina de Guerra participó en Workshop 2017 del Western Pacific Naval Symposium



En la ciudad de Santiago de Chile, del 24 al 28 de abril, se realizó el Workshop 2017 del Western Pacific Naval Symposium (WPNS), que contó con la participación de delegaciones de 17 países miembros y seis países observadores de este importante foro internacional.

La comitiva peruana estuvo integrada por el capitán de navío Antonio Vildoso Concha, el capitán de navío Jorge Portocarrero Castillo, el capitán de navío Kurt Bottger Garfias y el capitán de fragata Oscar Garrido Lecca Hoyle.

Las reuniones del WPNS se establecieron desde 1987 con el fin de compartir información de interés en beneficio de las Armadas. Su objetivo principal consiste en aumentar la cooperación y la capacidad de operar conjuntamente, así como incrementar la confianza entre las Marinas de la cuenca del Pacífico, proporcionando un marco que permita la discusión de problemas marítimos de interés mutuo, el intercambio de información, la práctica y la demostración de capacidades, así como el intercambio de personal. En el Workshop se cumple la tarea de presentar y revisar las propuestas a ser presentadas en el Simposio, donde se aprueban las mismas.

El Perú es miembro del WPNS desde 2013. Es de suma importancia su participación activa en las reuniones de trabajo, a fin de conocer el entorno global, las tendencias de las Armadas y estar a la vanguardia con las propuestas y los proyectos de interés internacional.

Megister en Historia Víctor Manuel Torres Laca

Magister en Historia por la Pontificia Universidad Católica del Perú. Docente en la Universidad de Lima, en la Pontificia Universidad Católica del Perú y en la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas. Colaborador en las editoriales Norma y Santillana, en el diario *El Comercio* y en Ediciones Peisa.



ias internacionales noticias internacionales noticias internacionale
as internacionales noticias internacionale
nternacionales noticias internacionales noticias internacionale
oticias internacionales noticias internacionales noticia
nternacionales noticias internacionales noticias internacionale
cias internacionales noticias internacionale
rnacionales noticias internacionales noticias internacionales noticia
nales noticias internacionales noticias internacionales noticia
ales noticias internacionales noticias internacional
ticias internacionales noticias internacionales noticia
nacionales noticias internacionales noticias internacionale
nternacionales noticias internacionales noticia
onales noticias internacionales noticias internacionale
as internacionales noticias internacionales noticia
onales noticias internacionales noticias internacionale
nternacionales noticias internacionales noticia

ARABIA SAUDÍ

Ataque a la fragata *Al Madinah*

El 30 de febrero la fragata *Al Madinah* de la Real Armada Saudí fue impactada por una explosión mientras navegaba en el mar Rojo frente a las costas de Yemen. Aunque los reportes iniciales identificaron a los atacantes como embarcaciones suicidas, posteriores investigaciones de la Armada estadounidense indicaron que se trató de buques a control remoto cargados de explosivos. Los responsables del ataque fueron los rebeldes hutíes, quienes luchan contra el Gobierno de Yemen y sus aliados como Arabia Saudí. De acuerdo con el vicealmirante estadounidense Kevin Donegan, comandante de la Quinta Flota con sede en Baréin, se trata del primer uso confirmado de esta arma en combate lo que abre un nuevo espectro de amenazas a la navegación por el estrecho de Bab el-Mandeb. Por este lugar deben circular obligatoriamente todos los barcos que hacen el trayecto entre el mar Mediterráneo y el océano Índico a través del canal de Suez. También indicó que el desarrollo de un arma de este tipo no está al alcance de un grupo subversivo como los hutíes, sino que probablemente recibieron ayuda del Gobierno iraní[1].



El HMS *Vengeance* (S31) retornando a la base naval de Clyde en Escocia en una imagen del 2007. Crédito: Real Armada Saudí.

La *Al Madinah* (702) es la primera de cuatro fragatas de la clase homónima completadas en Francia entre 1985 y 1986 para la Real Armada Saudí. Con una eslora de 115 metros, una manga de 12,5 y un calado de 4,7, desplazan 2.610 toneladas a carga máxima. Cuentan con un sistema de propulsión Codad (combinado Diésel y Diésel) con cuatro motores SEMT-Pielstick 16PA6-BTC para un total de 32.500 caballos de fuerza. Alcanzan una velocidad máxima de 30 nudos y a una velocidad de crucero de 18 nudos pueden recorrer 6.500 millas náuticas. Su equipamiento electrónico original comprende un radar de exploración Sea Tiger, un radar de control de tiro Castor II, tres directores optrónicos

1. CAVAS, Christopher. New Houthi weapon emerges: a drone boat. En: *DefenseNews*, 19 de febrero de 2017. [Consulta: 22 de abril de 2017]. Disponible en: http://www.defensenews.com/articles/new-houthi-weapon-emerges-a-drone-boat

Naja, dos radares de navegación Decca 1226, un sonar de casco Diodon y uno remolcado Sorel. La información proporcionada por estos sensores es recogida por el sistema de mando y control Tavitac, el cual controla los siguientes sistemas de armas: un cañón Compact de 100/55 mm, cuatro cañones Breda/Bofors de 40/70 mm en dos torretas dobles, ocho misiles antibuque Otomat Mk2, un lanzador óctuple de misiles antiaéreos Crotale con 16 misiles de recarga para un total de 24, cuatro tubos lanzatorpedos de 550 mm y un helicóptero SA-365F Dauphin 2. La tripulación asciende a 179 hombres[2].

En agosto de 2013 se anunció la firma de un contrato por mil millones de euros entre el Reino de Arabia Saudita y la empresa estatal francesa ODAS, para la implementación de un programa de extensión de vida (LEX por sus siglas en inglés) en las cuatro fragatas de la clase Al Madinah y de dos buques tanqueros de la clase Boraida. En aquel entonces no se dio mayor detalle sobre qué cambios se planeaban hacer en estas unidades excepto que los trabajos serían realizados en la base naval de Yeda en el mar Rojo[3]. De acuerdo con fuentes francesas, cuando la *Al Madinah* fue atacada, aún no se habían completado los trabajos de renovación. El lanzador de misiles antiaéreos *Crotale* se encontraba vacío, aunque se dio a conocer que se planea reemplazarlo con dos lanzadores a control remoto Simbad-RC con misiles Mistral. Según las pruebas realizadas por la Armada francesa, estos últimos, con su sistema de guía infrarrojo son útiles no solo contra aeronaves, sino también contra embarcaciones pequeñas. La *Al Madinah* fue embestida por tres de estas embarcaciones; dos fueron neutralizadas, pero la tercera estalló a popa y obligó al buque a regresar a Yeda[4].

BRASIL

Se anuncia pase al retiro del portaaviones *São Paulo*

La Marina de Brasil anunció el pasado 14 de febrero su decisión de retirar de servicio al portaaviones *São Paulo* (A-12), debido a la elevada inversión en tiempo y dinero que demandaría la recuperación de su capacidad operativa.

2. NAVAL INSTITUTE PRESS. *Conway's All the World's Fighting Ships, 1947-1995*. Annapolis: United States Naval Institute Press. 1996, p. 328.
3. MER ET MARINE. Les industriels français vont moderniser les bâtiments saoudiens du programme Sawari I. En: *Mer et Marine*, 30 de agosto de 2013. [Consulta: 22 de abril de 2017]. Disponible en: http://www.meretmarine.com/fr/content/les-industriels-francais-vont-moderniser-les-batiments-saoudiens-du-programme-sawari-i
4. MER ET MARINE. Une frégate saoudienne frappée par une attaque suicide au large du Yémen. En: *Mer et Marine*, 1 de febrero de 2017. [Consulta: 22 de abril de 2017]. Disponible en: http://www.meretmarine.com/fr/content/une-fregate-saoudienne-frappee-par-une-attaque-suicide-au-large-du-yemen

Este buque es el antiguo *Foch* (R99) de la Marina Nacional francesa, adquirido en 2000 como reemplazo del portaaviones ligero *Minas Gerais* (A-11). Para entonces, ya había cumplido 37 años de servicio activo, pero su compra fue considerada una solución adecuada para mantener la capacidad de operar una aviación embarcada de ala fija. Tras la decisión de retirarlo, la adquisición de un nuevo portaaviones con su respectiva ala embarcada pasa a ocupar el tercer lugar en la lista de prioridades de la Marina. En primer lugar se encuentra el programa de submarinos nucleares y, en segundo, las corbetas de la clase Tamandaré[5]. De acuerdo con la revista *Jane's Navy International*, la condición del *São Paulo* es aún peor de lo admitido por la Marina oficialmente, pues desde su entrada en servicio no habría logrado estar operativo por más de tres meses entre periodos de mantenimiento y reparaciones[6].



El *São Paulo* (A-12) en alta mar, en diciembre de 2013. Crédito: Rob Schleiffert.

En una noticia relacionada, a inicios de abril, fuentes del Ministerio de Defensa del Reino Unido anunciaron de manera extraoficial que el portahelicópteros HMS *Ocean* (L12) podría ser vendido a Brasil. En noviembre de 2015, el Ministerio de Defensa había confirmado los planes de retirar del servicio a este buque en 2018, a pesar de haber terminado un programa de renovación valorizado en 65 millones de libras en 2014. Tal decisión ha sido motivo de con-



El HMS *Ocean* (L12) en el curso de la intervención militar en Libia en 2011. Crédito: Crown Copyright.

5. COMANDO DA MARINHA DA BRASIL. Desmobilização do NAe São Paulo. En: DefesaNet, 14 de febrero de 2017. [Consulta: 22 de abril de 2017]. Disponible en: http://www.defesanet.com.br/naval/noticia/24808/Nota-MB---Desativacao-NAe-A12-Sao-Paulo
6. GUEVARA, Inigo. Brazil seeking to modernise São Paulo aircraft carrier, extend life to 2039. En: IHS Jane's 360, 8 de diciembre de 2014. [Consulta: 22 de abril de 2017]. Disponible en: http://archive.is/20141213231658/www.janes.com/article/46794/brazil-seeking-to-modernise-sao-paulo-aircraft-carrier-extend-life-to-2039#selection-663.0-663.13

troversia, no solo por el dinero invertido, sino porque dejaría al Reino Unido sin ningún portaaeronaves hasta la puesta en operaciones del HMS *Queen Elizabeth* (R08) en 2023[7]. De acuerdo con informaciones de la prensa brasileña, el precio del buque ha sido fijado en 80,3 millones de libras y este habría sido considerado apropiado por el comandante de la Marina brasileña, almirante Eduardo Leal Ferreira[8].

COLOMBIA

Entra en servicio el tercer patrullero de altura

El pasado 30 de marzo la Armada colombiana aceptó oficialmente el patrullero de altura ARC *Victoria* (PZE-48), tercera unidad del diseño OPV80 de la alemana Fassmer construida en los astilleros de Cotecmar en Cartagena de Indias. Las características principales de estos patrulleros fueron descritas en esta sección en el segundo número de la *Revista de Marina* publicado en 2014. Por tanto, en esta ocasión solo se reseñarán los cambios introducidos en esta unidad. Mientras que las dos primeras unidades de la clase cuentan con un cañón doble Breda/Bofors de 40/70 mm, el *Victoria* será equipado con un Oto Melara Super Rapid de 76/62 mm. Tal instalación no ha sido hecha por Cotecmar, sino que ha quedado pendiente para ser realizada por la propia Armada. Una segunda diferencia importante es la cubierta de vuelo que ha sido alargada y reforzada para poder recibir helicópteros medios de 10,5 toneladas, como el S-70B Seahawk[9].

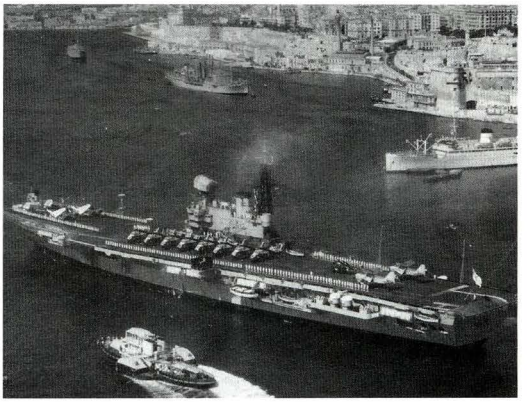
INDIA

El portaaviones INS *Viraat* es retirado del servicio

La Armada hindú retiró del servicio al portaaviones INS *Viraat* (R22), el más antiguo en servicio en el mundo, en una ceremonia realizada en la base naval de

7. MCDONALD, Gayle. Royal Navy's flagship HMS *Ocean* could be sold to Brazil. En: The Herald, 10 de abril de 2017. [Consulta: 22 de abril de 2017]. Disponible en: http://www.plymouthherald.co.uk/royal-navy-s-flagship-hms-ocean-could-be-sold-to-brazil/story-30258949-detail/story.html
8. ALLISON, George. Proposed sale price of HMS Ocean to Brazil revealed. En: *UK Defence Journal*, 12 de abril de 2017. [Consulta: 22 de abril de 2017]. Disponible en: https://ukdefencejournal.org.uk/proposed-sail-price-hms-ocean-brazil-revealed
9. CHERISEY, Erwan de. Colombian Navy receives new OPV.» En: *IHS Jane's 360*, 31 de marzo de 2017. [Consulta: 22 de abril de 2017]. Disponible en: http://www.janes.com/article/69199/colombian-navy-receives-new-opv

Cochín el pasado 6 de marzo[10]. Culmina así una larga e ilustre carrera que se remonta a los tiempos de la Segunda Guerra Mundial. Inició su construcción en 1944 como HMS *Elephant*, cuarta unidad de la clase Centaur, y fue rebautizado como *Hermes* tras la cancelación del buque homónimo en 1945. El trabajo en los astilleros de Vickers-Armstrong en Barrow-in-Furness avanzó lentamente, de manera que los tres primeros *Centaur* fueron botados al mar entre 1947 y 1948, pero el *Hermes* recién en 1953. Lo pausado del ritmo de construcción permitió un rediseño radical que incorporó una cubierta de vuelo angulada de 6°, el desplazamiento de uno de los dos ascensores ubicados en el centro hacia babor y la instalación de un radar de exploración en tres dimensiones tipo 984 asociado a un sistema de comando y control. Con estas innovaciones fue completado y admitido al servicio en 1959 con un ala aérea compuesta por 20 cazas *Sea Vixen* y aviones de ataque *Scimitar* (luego reemplazados por los *Bucaneer*), más ocho aviones antisubmarinos *Gannet*[11].



El HMS *Hermes* (R12) ingresando a puerto en Malta en 1962. Crédito: Crown Copyright.

El rápido avance de la tecnología afectó la carrera del *Hermes*, pues era demasiado pequeño para operar los F-4K *Phantom* que reemplazaron a los *Sea Vixen* a fines de la década de 1960. En 1971, fue retirado del servicio



El *Hermes* partiendo hacia las islas Malvinas en 1982. Crédito: Crown Copyright.

10. SIDHARDHAN, Sanjith. INS Viraat: Bidding adieu to the "mother" of all warships. The Times of India. 7 de Marzo de 2017. [Consulta: 22 de abril de 2017]. Disponible en: http://timesofindia.indiatimes.com/city/kochi/ins-viraat-bidding-adieu-to-the-mother-of-all-warships/articleshow/57496489.cms
11. NAVAL INSTITUTE PRESS. Conway's All the World's Fighting Ships, 1947-1995. Annapolis: United States Naval Institute Press. 1996, p. 499.

para ser convertido en un portaaviones de asalto. Ello implicó el retiro de sus catapultas, cables de arresto y del radar 3D. Ante el incremento de la amenaza submarina soviética, fue reconvertido en portaaviones antisubmarino con helicópteros *Sea King* en vez de Wessex, y con capacidad para operar un escuadrón de aviones de despegue vertical Sea Harrier. Para esta última función fue equipado con una rampa Ski-jump de 7° a proa y se extendió el ancho de la cubierta de vuelo. Los recortes de defensa de 1981 parecieron sellar su destino, pero al año siguiente estalló la Guerra de las Malvinas y esta unidad, junto al HMS *Invincible* (R05), eran los únicos portaaviones disponibles para reconquistar las islas[12]. El Hermes fue designado buque insignia de la fuerza de tareas y se le asignó como dotación aérea nueve helicópteros *Sea King* Mk5 del escuadrón 826 para lucha antisubmarina, nueve *Sea King* Mk4 del escuadrón 846 para transporte de tropas y 12 *Sea Harrier* del escuadrón 800 para la defensa aérea. Durante la campaña recibió cuatro *Sea Harrier* adicionales y seis *Harrier* GR3 de ataque a tierra[13].



El INS *Viraat* (R22) durante el ejercicio Malabar 2007. Crédito: US Navy.

Tras la guerra, el HMS *Hermes* fue pasado al retiro en 1984, pero dos años después fue vendido a la India sometido a trabajos en Devonport antes de ser puesto nuevamente en servicio en 1987. Arribó a su nuevo hogar en febrero de 1989, bajo el nombre de INS *Viraat* (R22), con un ala aérea compuesta por 12 *Sea Harrier* y nueve *Sea Kings*[14]. La modernización realizada en Inglaterra incluyó una extensión de la vida útil del buque por 10 años y la instalación de nuevos sistemas de control de tiro, radares de navegación, ayudas al aterrizaje, entre otras renovaciones. Sin embargo, en 1993, se inundó el cuarto de máquinas y las reparaciones lo mantuvieron fuera de servicio hasta 1995. De 1999 y 2001 se realizaron nuevos trabajos de extensión de vida útil que incluyeron nuevos sensores y sistemas de comunicación, y en 2003 recibió dos lanzadores

12. NAVAL INSTITUTE PRESS. Conway's All the World's Fighting Ships, 1947-1995. Annapolis: United States Naval Institute Press. 1996, p. 499.
13. FREEDMAN, Lawrence. The Official History of the Falklands Campaign. Vol. II, War and Diplomacy. Londres: Routledge. 2005, p. 43.
14. NAVAL INSTITUTE PRESS. Conway's All the World's Fighting Ships, 1947-1995. Annapolis: United States Naval Institute Press. 1996, p. 172.

óctuples de misiles antiaéreos Barak de corto alcance[15]. Para reemplazarlo, se adquirió en Rusia el portaaviones de la clase Kiev *Almirante Gorshkov*, en 2004, con entrega programada para 2008. Sin embargo, los trabajos en los astilleros rusos se prolongaron más de lo necesario y el nuevo buque recién arribó al océano Índico en 2014. Por esta razón, el *Viraat* debió ser sometido a nuevos trabajos para mantenerlo en servicio hasta asegurar la plena operatividad de su sucesor[16].

REINO UNIDO

El Gobierno habría ocultado una prueba fallida de un misil Trident



El HMS *Vengeance* (S31) retornando a la base naval de Clyde, en Escocia, en una imagen de 2007. Crédito: Crown Copyright

De acuerdo con información publicada por el diario británico *Sunday Times*, un disparo de pruebas de un misil Trident II D5 desde el submarino nuclear HMS *Vengeance* (S31) presentó novedades. El lanzamiento se produjo frente a las costas de Florida y el misil debía recorrer 9.000 kilómetros hasta una zona de impacto frente a la costa occidental africana. Sin embargo, poco después del disparo se detectó una avería por lo que se activó el mecanismo de autodestrucción. El reporte ha causado conmoción, pues el Gobierno británico mantuvo este incidente en reserva a pesar de que un mes después, en julio de 2016, el Parlamento debía votar la aprobación de un proyecto para la renovación de la fuerza de disuasión nuclear británica[17]. La información sobre el fallo fue confirmada a CNN por un funcionario estadounidense vinculado a la prueba[18].

15. SAUNDERS, Stephen (Ed.). Jane's Fighting Ships 2004-2005. Londres: Janes Information Group. 2004, p. 306.
16. DEFENSE INDUSTRY DAILY STAFF. INS Vikrant: India's New Carrier. En: Defense Industry Daily, 10 de diciembre de 2015. [Consulta: 22 de abril de 2017]. Disponible en: http://www.defenseindustrydaily.com/ins-vikramaditya-may-hit-delay-cost-increases-03283
17. BBC. Theresa May "faith" in Trident after test "malfunction". En: BBC News, 22 de enero de 2017. [Consulta: 22 de abril de 2017]. Disponible en: http://www.bbc.com/news/uk-38708823
18. STARR, Barbara y James MASTER. US official confirms Trident missile failure. En: CNN, 23 de enero de 2017. [Consulta: 4 de agosto de 2017]. Disponible en: http://www.cnn.com/2017/01/23/europe/trident-missile-failure-theresa-may/index.html

El Reino Unido es una de las cinco naciones reconocidas como "Estados nuclearmente armados" reconocidos por el Tratado de No Proliferación Nuclear (NPT, por sus siglas en inglés). A diferencia de los otros cuatro Estados (China, Estados Unidos, Francia y Rusia), la fuerza nuclear británica cuenta con un solo sistema de armas: el misil Trident, que equipa a los cuatro submarinos nucleares de la clase Vanguard. También, a diferencia de los otros Estados nucleares, el Reino Unido emplea un vector de origen extranjero, pues el misil Trident es de diseño y fabricación estadounidense. Cada uno puede llevar hasta 16 misiles, pero en la actualidad llevan un máximo de ocho con cinco cabezas nucleares cada uno, para un total de 40 por submarino. Según la política del Gobierno de Su Majestad, al menos uno de estos cuatro submarinos debe encontrarse en patrulla en todo momento, por si fuera necesario su empleo. Tal decisión recae enteramente en las manos del primer ministro[19].



Lanzamiento de prueba de un misil Trident II desde el HMS *Vanguard* (S28), ocurrido en el Atlántico Occidental en 2005. Crédito: Crown Copyright.

En julio de 2016 la Cámara de los Comunes del Parlamento británico sometió a votación la decisión de construir una nueva clase de submarinos bautizada como Dreadnought en reemplazo de los Vanguard para portar los misiles Trident. El Gobierno estimó en 31.000 millones de libras el costo de construir, probar y mantener en servicio estos cuatro nuevos submarinos a lo largo de 35 años. Tras un debate de cinco horas, el proyecto fue aprobado por 472 votos contra 117[20].

19. MINISTRY OF DEFENCE. UK nuclear deterrence: what you need to know. Gov.UK, 24 de marzo de 2016. [Consulta: 22 de abril de 2017]. Disponible en: https://www.gov.uk/government/publications/uk-nuclear-deterrence-factsheet/uk-nuclear-deterrence-what-you-need-to-know
20. BBC. MPs vote to renew Trident weapons system. En: BBC News, 19 de julio de 2016. [Consulta: 22 de abril de 2017]. Disponible en: http://www.bbc.com/news/uk-politics-36830923

Bibliografía

- ALLISON, George. Proposed sale price of HMS Ocean to Brazil revealed. En: *UK Defence Journal*, 12 de abril de 2017. [Consulta: 22 de abril de 2017]. Disponible en: https://ukdefencejournal.org.uk/proposed-sail-price-hms-ocean-brazil-revealed
- BBC. MPs vote to renew Trident weapons system. En: *BBC News*, 19 de julio de 2016. [Consulta: 22 de abril de 2017]. Disponible en: http://www.bbc.com/news/uk-politics-36830923
- BBC. Theresa May "faith" in Trident after test "malfunction". En: *BBC News*, 22 de enero de 2017. [Consulta: 22 de abril de 2017]. Disponible en: http://www.bbc.com/news/uk-38708823
- CAVAS, Christopher. New Houthi weapon emerges: a drone boat. En: *Defense News*, 19 de febrero de 2017. [Consulta: 22 de abril de 2017]. Disponible en: http://www.defensenews.com/articles/new-houthi-weapon-emerges-a-drone-boat
- CHERISEY, Erwan de. Colombian Navy receives new OPV.» En: *IHS Jane's 360*, 31 de marzo de 2017. [Consulta: 22 de abril de 2017]. Disponible en: http://www.janes.com/article/69199/colombian-navy-receives-new-opv
- COMANDO DA MARINHA DA BRASIL. Desmobilização do NAe *São Paulo*. En: DefesaNet, 14 de febrero de 2017. [Consulta: 22 de abril de 2017]. Disponible en: http://www.defesanet.com.br/naval/noticia/24808/Nota-MB---Desativacao-NAe-A12-Sao-Paulo
- DEFENSE INDUSTRY DAILY STAFF. INS Vikrant: India's New Carrier. En: *Defense Industry Daily*, 10 de diciembre de 2015. [Consulta: 22 de abril de 2017]. Disponible en: http://www.defenseindustrydaily.com/ins-vikramaditya-may-hit-delay-cost-increases-03283
- FREEDMAN, Lawrence. *The Official History of the Falklands Campaign*. Vol. II, War and Diplomacy. Londres: Routledge. 2005.
- GUEVARA, Inigo. Brazil seeking to modernise São Paulo aircraft carrier, extend life to 2039. En: *IHS Jane's 360*, 8 de diciembre de 2014. [Consulta: 22 de abril de 2017]. Disponible en: http://archive.is/20141213231658/www.janes.com/article/46794/brazil-seeking-to-modernise-sao-paulo-aircraft-carrier-extend-life-to-2039#selection-663.0-663.13
- MCDONALD, Gayle. Royal Navy's flagship HMS Ocean could be sold to Brazil. En: *The Herald*, 10 de abril de 2017. [Consulta: 22 de abril de 2017]. Disponible en: http://www.plymouthherald.co.uk/royal-navy-s-flagship-hms-ocean-could-be-sold-to-brazil/story-30258949-detail/story.html
- MER ET MARINE. Les industriels français vont moderniser les bâtiments saoudiens du programme Sawari I. En: *Mer et Marine*, 30 de agosto de 2013. [Consulta: 22 de abril de 2017]. Disponible en: http://www.meretmarine.com/fr/content/les-industriels-francais-vont-moderniser-les-batiments-saoudiens-du-programme-sawari-i
- MER ET MARINE. Une frégate saoudienne frappée par une attaque suicide au large du Yémen. En: *Mer et Marine*, 1 de febrero de 2017. [Consulta: 22 de abril de 2017]. Disponible en: http://www.meretmarine.com/fr/content/une-fregate-saoudienne-frappee-par-une-attaque-suicide-au-large-du-yemen
- MINISTRY OF DEFENCE. UK nuclear deterrence: what you need to know. Gov.UK, 24 de marzo de 2016. [Consulta: 22 de abril de 2017]. Disponible en: https://www.gov.uk/government/publications/uk-nuclear-deterrence-factsheet/uk-nuclear-deterrence-what-you-need-to-know
- NAVAL INSTITUTE PRESS. *Conway's All the World's Fighting Ships, 1947-1995*. Annapolis: United States Naval Institute Press. 1996.
- SAUNDERS, Stephen (Ed.). *Jane's Fighting Ships 2004-2005*. Londres: Janes Information Group. 2004.
- SIDHARDHAN, Sanjith. INS *Viraat*: Bidding adieu to the "mother" of all warships. The Times of India. 7 de Marzo de 2017. [Consulta: 22 de abril de 2017]. Disponible en: http://timesofindia.indiatimes.com/city/kochi/ins-viraat-bidding-adieu-to-the-mother-of-all-warships/articleshow/57496489.cms

Esperanza Navarro Pantac

Egresada de la Facultad de Letras y Educación de la Pontificia Universidad Católica del Perú. Bibliotecaria por la Escuela Nacional de Bibliotecarios. Fundadora de la Biblioteca del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. Integra la planta editorial del mencionado instituto.



Laguerre Kleimann, Michel

U. S. Naval War College & Escuela Superior de Guerra Naval del Perú. An Historical Partnership in Maritime Security Studies

Lima, Escuela Superior de Guerra Naval del Perú y U. S. Naval College, 2017.

127 p., fotos



El teniente primero Michel Laguerre Kleimann realiza un nuevo aporte a la historia naval, ampliando la visión de ese sugestivo periodo que significó el Oncenio de Leguía con la modernización de la Marina peruana y sus consecuencias en los años posteriores. El tema es la conexión que se entabla con la Marina de Estados Unidos a través de la Misión Naval Americana y que, aun después de la caída del régimen, se mantiene y llega a instaurar una institución de la importancia de nuestra Escuela Superior de Guerra Naval.

Se trata de una edición bilingüe financiada por el U. S. Naval War College. La parte I presenta el repaso histórico de ambas instituciones y el nexo que las une, hasta 1933. La parte II, desde la reapertura de la ESUP en 1944 hasta los tiempos actuales. Refiere el autor que el modelo de la Escuela peruana es la de Estados Unidos, la Naval War College, creada el 6 de octubre de 1884 "como un curso avanzado de estudio profesional". El orador principal en la ceremonia inaugural en 1885, contralmirante Daniel Ammen, señalaba que "era asunto de primera necesidad para la nación el tener oficiales que entendieran la naturaleza de la guerra". Y es que, a fines de siglo, el compromiso de Estados Unidos en el nuevo escenario mundial los lleva a recapacitar sobre el rol y las estrategias de su Armada, y sienten la necesidad de un instituto donde estudiar las materias de la ciencia y el arte de la guerra para estar "preparados para ella y así asegurar la paz", como sostenía el comodoro Stephen B. Luce, quien trabajó para que se creara este instituto.

No dudamos de que el nacimiento del Naval War College fue un factor





Edificio de la Escuela Superior de Guerra Naval y Servicio Hidrográfico, construido el año 1951-52.



Alumnos de la Escuela Superior de Guerra Naval, año 1945.

fundamental para la creciente supremacía del poder naval de Estados Unidos. En 1900, la Armada estadounidense ya era la tercera en el mundo y en 1908 pasaba a ser segunda.

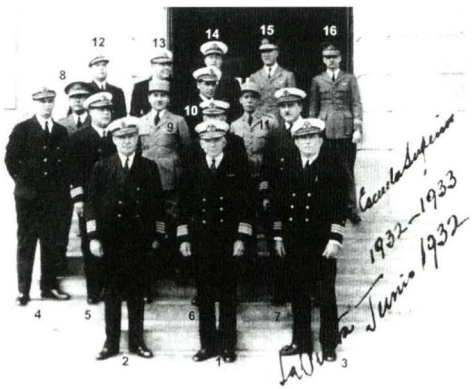
El Perú del Oncenio de Leguía, 1919 a 1930, había significado el crecimiento de su poder naval, a partir de la creación del Ministerio de Marina y la inmediata contratación de la Misión Naval Americana, que estimó que el primer paso era ocuparse de la parte humana: los oficiales de Marina. Así, el comandante Charles Gordon Davy, de la Misión, concentró sus esfuerzos en la educación. Se hizo cargo como director, de la Escuela Naval, llevando a cabo una obra fundamental que cambiaría la mentalidad del oficial de Marina.

Avanzando la década, se consideró un nuevo paso: ahora se trataba de la instrucción profesional de los oficiales, aunque ya desde 1921 se había visto la necesidad de una escuela superior para la Armada. Como lo dice el epígrafe que con mucho acierto incluye el autor, "Durante la guerra, una Armada sin dirección eficiente es como un barco sin timón. Es el deber de esta escuela superior, pues, ayudar a los oficiales en su preparación para el ejercicio del alto mando". Lo decía en 1930 William S. Pye, jefe de la Misión Naval Americana, después que el presidente Leguía hubiera sido derrocado. Pye se enfocaba en la creación de la Escuela Superior de Guerra Naval, lo cual se consigue el 17 de setiembre de 1930, por decreto supremo que firma el nuevo presidente, Luis M. Sánchez Cerro.

Se encarga de su organización a Pye, jefe de la Misión. Se señala que la escuela tiene el encargo de la instrucción profesional de los oficiales de la más alta jerarquía, precisamente los encargados de la conducción y utilización eficaz de las fuerzas navales en la guerra. Se dedicaría al estudio de "los principios de la guerra enunciados por los grandes maestros de este arte, y su aplicación práctica en la moderna guerra naval, preparándolos así para desempeñar eficientemente las funciones del Alto Comando", como se estipula en su reglamento interno.

El recién creado instituto funcionaría en la calle Estados Unidos n.° 4, en Chucuito, Callao, local que cedió la Compañía Peruana de Vapores y Dique. Nos relata Laguerre que W. S. Pye inaugura el 9 de octubre el primer curso con una conferencia sobre la importancia del Estado Mayor el planeamiento de la guerra. En 1933 se declara en receso la escuela. En 1944, en plena Segunda Guerra Mundial, se la restablece durante el Gobierno de Manuel Prado, por sugerencia de Estados Unidos, en ese momento deseoso de incrementar su influencia en la región, por lo que manifiesta su intención de efectivizar la cooperación militar, involucrarse en el entrenamiento e instrucción del personal de las Repúblicas sudamericanas, así como también administrar sus misiones navales. A partir de entonces la remozada Escuela Superior de Guerra Naval se desarrolla a lo largo de la segunda mitad del siglo XX creciendo en prestigio, siempre hermanada, como dice el autor, con su símil y primer referente, la Naval War College y, por ende, con la Armada de Estados Unidos.

Concluye el historiador que "los intercambios académicos de alumnos, bibliografía y experiencias ha enriquecido a ambos centros superiores, forjando una alianza estratégica regional muy acorde con los principios fundacionales de las mismas."



Cuerpo docente del III Curso de Guerra Naval, Promoción 1933.



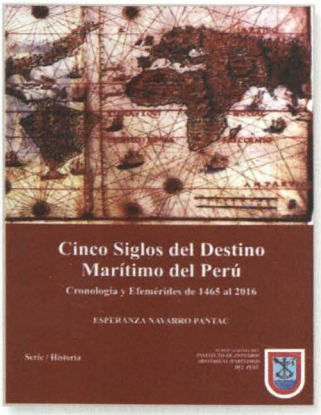
Placa en homenaje al vicealmirante U.S.N. William S. Pye, primer director de la Escuela Superior de Guerra Naval del Perú.

Navarro Pantac, Esperanza

Cinco siglos del destino marítimo del Perú. Cronología y efemérides de 1465 al 2016

Lima, Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, 2017.

492 p., ilus., fotos



Cinco siglos del destino marítimo del Perú, libro que acaba de publicar el Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, es una cronología que comprende desde 1465, cuando el joven príncipe Túpac Yupanqui emprende su atrevido viaje hacia la Oceanía, hasta el mes de noviembre de 2016, cuando nuestro buque escuela a vela BAP *Unión* retorna al puerto materno luego de cumplir con éxito su viaje inaugural de instrucción al extranjero. Aparece el panorama general de la historia marítima y naval del Perú: viene a ser la memoria de la ancestral relación del hombre peruano con su mar; es también el recuento historiado de la Marina: las acciones navales y los personajes que forjaron la Marina de Guerra y con ella contribuyeron a la defensa y al desarrollo del país: marinos que adquirieron un sitial de prestigio dentro de la sociedad por constituir arquetipos de honorabilidad y dedicación. La segunda parte corresponde a las efemérides navales, fechas dignas de tener presentes en una institución de tanta tradición como nuestra Marina.

El libro viene a satisfacer un anhelo de quienes conforman la institución naval: conocer su historia. Y es que la identificación requiere el conocimiento de sus orígenes, sus objetivos, sus tradiciones, símbolos, personajes y acontecimientos gloriosos, así como también de sus carencias y eventuales desventuras. Hasta comienzos del siglo XX poco se había escrito sobre la Marina. Rosendo Melo, con su *Historia de la Marina*, publicada en tres tomos, entre 1911 y 195 vino a llenar ese vacío. Luego, Manuel I. Vegas, con su *Historia de la Marina de Guerra del Perú*, que al publicarse en 1929, con el auspicio de la Institución Naval, se convirtió en lectura habitual del oficial de Marina, compañero inseparable y primero en su biblioteca. Es a partir de 1972 que aparece el primer tomo de la *Historia Marítima del Perú*, verdadera obra enciclopédica que aborda ese extenso y rico campo con rigurosa objetividad histórica. Esta cronología proviene de esa rica cantera. Diríamos que viene a ser el esqueleto del cuerpo institucional, una línea de tiempo, un derrotero de su evolución al compás del avance del mundo en los campos social, cultural, tecnológico y científico, de allí que la ubiquemos dentro del gran marco de los

acontecimientos mundiales, que en gran manera influencian y determinan el destino de los pueblos.

El Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú brinda esta cronología a la Marina de Guerra del Perú como un recordatorio de lo que la institución naval representa para la nación como presencia tutelar y protagónica en la historia del Perú. Está dirigida a los marinos, historiadores, estudiantes y a la colectividad en general, con el deseo de que contribuya a crear conciencia marítima, a comprender mejor lo que significa el mar para nuestro pueblo, y aprender a usufructuar y proteger sus recursos, preservando celosamente la soberanía sobre el dominio marítimo nacional.

El libro se encuentra a la venta en el local del instituto: calle El Pedregal de San Ángel 227, Monterrico, Surco.



El décimo Inga Topa Inga Yupanqui, hijo de Pachacútec. Siendo joven príncipe heredero emprendió un viaje de exploración por mar, habiendo llegado a las islas de la Polinesia, Auachumbi y Ninachumbi. (En *Nueva Corónica y buen gobierno*, Felipe Guaman Poma de Ayala, 1993).

Siendo joven príncipe heredero emprendió una expedición marítima a la Polinesia aproximadamente el año 1465.



Llegada del crucero BAP Grau al puerto del Callao el 31 de enero de 1960.

Rodriguez Asti, John
Schiaffino Cherre, Carlos
Castañeda Lavini, Carlos
Tordoya Zúñiga, Jorge

El Cuerpo Jurídico en la Marina de Guerra del Perú: apuntes para su historia.

Lima, Marina de Guerra del Perú, 2016.
73 p., fotos



La obra es un trabajo de la comisión ad hoc de oficiales integrantes del Cuerpo Jurídico, presidida por el capitán de navío John Rodríguez Asti, historiador naval. Se designó para dar un primer paso en la investigación de la historia del Cuerpo Jurídico de la Marina de Guerra del Perú. Como resultado de su trabajo presenta estos apuntes, un esbozo de lo que será una historia institucional, derrotero de futuras investigaciones para una documentada historia institucional, con el testimonio, para épocas más recientes, de quienes participaron con su trayectoria profesional en el crecimiento del Cuerpo a lo largo del siglo XX, paralelo con el desarrollo de la Marina moderna.

El trabajo, considerando que la normativa militar y naval peruana deriva de la española que se instauró en el Virreinato, dedica la primera parte a mostrar someramente los antecedentes y evolución de las normas y organización que rigieron en España y luego también en el Virreinato del Perú, desde los tiempos de la Conquista hasta la Independencia. Las ordenanzas navales se aplicaron en la Colonia, primero la de 1571, y sucesivamente hasta las "Ordenanzas del Rey Carlos III" de 1768, y la "Real Ordenanza Naval para el servicio de los baxeles de Su Majestad", de 1802, que se mantuvieron vigentes casi todo el siglo XIX; en el caso del Perú, hasta 1898, cuando se promulga el primer Código de Justicia Militar de 1898.

El Cuerpo Jurídico de la Marina de Guerra se crea con el Decreto Ley 11480 que entra en vigencia el 1 de setiembre de 1950. En 1950, a nivel de las tres instituciones de las Fuerzas Armadas, se crea un Cuerpo Jurídico Militar, con el código de Justicia Militar de aquel año. A partir de entonces se empieza a ordenar el cuerpo jurídico basado en el organismo judicial de la Armada, y se otorga grado militar a los abogados del área judicial de Marina, lo mismo fue para los organismos del Ejército, Fuerza Aérea y Policiales.

ORDENANZAS GENERALES
DE LA ARMADA NAVAL.

PARTE PRIMERA.

SOBRE LA GOBERNACION MILITAR Y MARINERA
DE LA ARMADA EN GENERAL,
Y USO DE SUS FUERZAS EN LA MAR.

TOMO I.



EN MADRID
EN LA IMPRENTA DE LA VIUDA DE DON JOACHÎN IBARRA.
MDCCLXXXXIII.

Portada de las Ordenanzas Generales de la Armada Naval, promulgada en Madrid en 1793

Con la constitución del Cuerpo Jurídico de la Armada, revisa la creación de la Dirección de Asuntos Jurídicos, así como la Secretaría; en 2008, la línea de carrera de los oficiales del Cuerpo; en 2015, la evolución del Nuevo Derecho del Mar y el Tratado Antártico, el Cuerpo Jurídico Naval en las zonas de emergencia y su rol en la investigación y juzgamiento en delitos de traición a la patria y terrorismo agravado.

Introducirnos en la historia del Cuerpo Jurídico de la Armada enfoca un aspecto de la historia marítima y naval que la enriquece. Por otra parte, le da significado a la institución jurídica naval y valora el aporte de cada uno de los profesionales que desarrollaron su trayectoria profesional y fueron creando precedentes en el Cuerpo y forjando su memoria. Como dice uno de sus más brillantes exponentes, el contralmirante CJ Julio Pacheco Gaige: "Una institución sin memoria histórica no tendría cómo afrontar el presente y avizorar con optimismo el futuro. La Marina de Guerra del Perú en ello tiene una gran historia que se incardina con la historia de la República".



Almirante Juan Soria Díaz Ministro de Marina, Capitán de Navío CJ. Alberto Rincón Monroy Primer Director de Asuntos Jurídicos y Oficiales CJ. En ceremonia de Instalación de la Dirección de Asuntos Jurídicos año 1987

Fe de Erratas:

En el ejemplar de la Revista de Marina Nro. 3 - 2016 en el artículo "Simulación como parte de la gestión de crisis" página 105 dice en la traducción del resumen del artículo:

ABSTRACT

This article starts from the problematic that organizations have to face to unexpected events that never experienced, and from knowing how serious it could be for the continuity of the business. At the same time it looks for the relation that exists between three concepts: The Crisis Management, Life simulation and the Knowledge Management. For such reasons it proposes the experiment of putting a group of members of each organization inside of an scenario that simulates a fictitious enterprise affected by the crisis, to then show acceptance or rejection of the simulation as a tool for the Crisis Management, as well as a tool to create and share knowledge in a dynamic way. In order to support the mission, some theories are presented and assertions of different authors related to concepts such as the forms of learning in the human being, crisis, crisis management, simulation, knowledge management and the model of acceptance of technologies denominated TAM III. The experiment was carried out in two banks of the City of Lima, which also were subjected to interviews and questions that enabled to know the perception of utility and easy use of technology.

Debe decir:

ABSTRACT

The principles of this paper are about the problematic that many organizations have, in order to face unexpected events that were never experimented. Furthermore, how severe those events could be for the business continuity. Thus, this study searches for the relation between three concepts: Crisis Management, Live Simulation and Knowledge Management. For those reasons, it purposes to set a group of members from each organization into an experimental scenario that simulates an enterprise in crisis. The idea after the experiment is to accept or reject the usefulness of the simulation as a tool for Crisis Management, likewise, as a dynamic way to share and create knowledge. In order to firm the mission, several theories and assertions are presented -from different authors in relation to concepts such as, human apprenticeship, crisis, crisis management, simulation, knowledge management and the technology acceptance model TAMIII. The experiment took place in two banks in Lima city, which were exposed to interviews and a questionnaire with the intention to obtain the perception to usefulness and easy of use related to technology.

Normas para la presentación de artículos

Las ideas y opiniones contenidas en los trabajos publicados son responsabilidad de sus autores. Ni la Marina de Guerra del Perú ni la *Revista de Marina* se identifican necesariamente con ellas.

La recepción de los trabajos remitidos por nuestros colaboradores no supone, por parte de la *Revista*, compromiso para su publicación. Los trabajos no publicados serán devueltos a solicitud de sus autores. El autor cede los derechos a la *Revista* desde el momento de la publicación del material remitido.

Los colaboradores deben tener en cuenta que los contenidos de los artículos deberán ser inéditos, y los temas tratados, relacionados con el ámbito naval y marítimo. De no ser el caso, debe citarse la fuente. Para artículos e ilustraciones publicados debe contarse con la carta de autorización del editor original y presentarla acompañado del manuscrito final.

Debe ser escrito en formato Word en hoja A-4, con letra Arial tamaño doce, interlineado sencillo y justificado, no debiendo exceder las diez páginas. Debe ser presentado en soporte digital o remitido por correo electrónico a: revismar@marina.pe

El autor debe consignar nombres y apellidos, profesión, institución a la que pertenece, correo electrónico, número de teléfono de contacto y acompañar con una breve hoja de vida y fotografía formal en tamaño carné. Los oficiales de Marina en situación de actividad deben presentar una fotografía en formato institucional.

Los artículos deben incluir un resumen y palabras clave del mismo, tanto en idioma español como en inglés.

En la estructura de los artículos se debe incluir una introducción, desarrollo, resultado, conclusión y bibliografía. Todo comentario o dato complementario debe escribirse en pie de página.

Las ilustraciones (tablas, gráficos y fotografías) pueden ir en blanco y negro o a color. Si es digital la resolución de imagen debe ser mayor a 300 dpi. Si es original debe ser escaneada, remitida o presentada en formato digital. Las tablas deben ser enviadas en formato Excel. Las ilustraciones deben estar enumeradas, tener nombre y texto que complemente la información, de ser el caso. Si no es original debe indicarse la fuente donde se obtuvo la ilustración.

Las ilustraciones creadas o redibujadas por el Fondo Editorial serán propiedad de la *Revista de Marina*.

La reseña bibliográfica (autor, título, lugar de edición, editorial, año, número de páginas e ISBN) deben ser presentadas conforme a la norma ISO 690 e ISO 690-2, para textos impresos y textos electrónicos.

Si el artículo se ha entregado en papel, deberá figurar su firma.

La *Revista* se reserva la inclusión de correcciones ortográficas o de estilo que considere necesarias.

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

EDITORIAL

7 CONTRALMIRANTE ERNESTO COLUNGE PINTO

SECCIÓN ESPECIAL: PROMOVIENDO LA CONCIENCIA MARÍTIMA

10 ¿QUÉ LE OFRECE AL PERÚ EL USO DE SU MAR? REFLEXIONES SOBRE NUESTROS INTERESES MARÍTIMOS,
COMISIÓN DE ESTUDIOS ESTRATÉGICO-MARÍTIMOS DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICO-MARÍTIMOS DEL PERÚ
22 DEBEMOS FORTALECER LA CONCIENCIA MARÍTIMA PERUANA
CONTRALMIRANTE (R) JORGE BROUSSET BARRIOS
28 ¿QUE PASÓ EN LA ISLA EL FRONTÓN ENTRE EL 18 Y EL 19 DE JUNIO DE 1986?
CONTRALMIRANTE (R) CARLOS SARMIENTO DUPUY

SECCIÓN ARTÍCULOS

42 EL NIÑO COSTERO 2017 Y LAS CONDICIONES OCEANOGRÁFICAS
VICEALMIRANTE (R) JAVIER GAVIOLA TEJADA
58 ¿LAS ÁREAS MARINAS PROTEGIDAS PODRÍAN REDUCIR LOS IMPACTOS DE FENÓMENOS CLIMÁTICOS COMO EL NIÑO?
MASTER AMBIENTAL ALFREDO GÁLVEZ BALLÓN
66 "IMPLEMENTACIÓN SGC: LECCIONES APRENDIDAS PARA COMPARTIR"
CONTRALMIRANTE (R) Y MAG. JORGE LUIS PEDRO DÍAZ NIERI
84 EXPERIENCIAS DE UN COMANDANTE DE SUBMARINO
CAPITÁN DE FRAGATA, PERCY ISAAC SUÁREZ CÁCERES
94 INTERDICCIÓN FLUVIAL COMO PARTE DE LAS OPERACIONES CONJUNTAS EN EL VRAEM
CAPITÁN DE CORBETA JUAN CARLOS ELIAS VASSALLO
106 LA MARINA DE GUERRA Y LA OPERACIÓN DE RESCATE "CHAVÍN DE HUANTAR"
TENIENTE. EP. JAIME MIGUEL TAYPE CASTILLO
120 CONTROL DE OBESIDAD CON LA UNIDAD METABÓLICA DE LA DIRECCIÓN DE SALUD DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ
CAPITÁN DE CORBETA SN (MC) ALFREDO GARCÍA URRIAGA
134 EL INCIDENTE GÁREZON DE 1909 Y LA MARINA DE GUERRA
DOCTOR HÉCTOR LÓPEZ ARÉSTEGUI
140 LOS HERMANOS CÁRCAMO
CAPITÁN DE FRAGATA (R) JORGE ORTIZ SOTELO
156 EL ARRÍBO DEL ALMIRANTE
PADRE FRANCISCO JAVIER CHÁVARRY GARCÍA

SECCIÓN NACIONAL

175 ACTUALIDAD NACIONAL
TATIANA FIGUEROA LÓPEZ, LICENCIADA EN CIENCIAS DE LA COMUNICACIÓN

SECCIÓN INTERNACIONAL

189 ACTUALIDAD INTERNACIONAL
VÍCTOR MANUEL TORRES LACA, MAGÍSTER EN HISTORIA

SECCIÓN COMENTARIOS Y PUBLICACIONES

199 COMENTARIOS DE LIBROS Y PUBLICACIONES
ESPERANZA NAVARRO PANTAC, BIBLIOTECARIA


GRAU
GRAU