El viaje por tres continentes: llevando esperanza a la Amazonía peruana

Contralmirante (r) Juan Carlos Del Álamo Carrillo
Asesor principal de la Dirección de Bienestar de la Marina en el área de Educación. Actualmente conduce la ejecución de la construcción de los nuevos liceos navales Capitán de Navío Juan Noel Lastra, en Paita, y Capitán de Navío Francisco Carrasco, en Iquitos, entre otros proyectos de infraestructura educativa.
Ingresó a la Escuela Naval del Perú en 1978 y pasó a la situación militar de retiro en enero de 2015. Es calificado en Submarinos. Ostenta los grados académicos de bachiller en Ciencias Navales por la Escuela Naval del Perú, magíster en Administración de la Educación por la Universidad de Lima y magíster en Política Marítima por la Escuela Superior de Guerra Naval. Tiene estudios culminados en el programa doctoral de la Universidad de Piura en Gobierno de Organizaciones.



RESUMEN
El artículo narra la travesía de 42 días del *Forth Hope*, un buque médico, operado por la ONG Vine Trust en coordinación con la Dirección Regional de Salud de Loreto (Diresal), desde el puerto de Rosyth, en Escocia, hasta Iquitos, en la selva peruana. Durante el viaje en Southampton, al sur de Inglaterra, en Santa Cruz de Tenerife en las islas Canarias, pasaron por Macapá, Brasil, entrada norte del río Amazonas, navegando luego hasta Bellavista en el rio Nanay en Iquitos.

PALABRAS CLAVE
Iquitos, Amazonas, ONG Vine Trust, *Forth Hope*, Rosyth, mar del Norte.

ABSTRACT
The article tells the journey of 42 days of the *Forth Hope*, a medical ship, operated by the Vine Trust NGO in coordination with the Regional Health Directorate of Loreto (DIRESAL), from the port of Rosyth, in Scotland, up to Iquitos, in the Peruvian forest. During the trip they stopped in Southampton, south of England, in Santa Cruz de Tenerife in the Canary Islands, passed by Macapá, Brasil in the North entry of the Amazon River until Bellavista in the Nanay River in Iquitos.

KEYWORDS
Iquitos, Amazon, NGO Vine Trust, *Forth Hope*, Rosyth, North Sea.

1. Conectando personas para cambiar vidas[1]

En marzo de 2015, unos meses después de haber pasado a la situación de retiro, fui convocado por el director general del Personal (Dipermar), el vicealmirante Santiago Vascones Morey, para prestar mis servicios profesionales, como asesor educativo, a fin de gestionar el apoyo para la mejora de infraestructura de nuestras instituciones educativas navales, que a la fecha son 11, de las cuales dos se encuentran en provincias: el Liceo Naval Capitán de Navío Juan Noel Lastra de Paita, Piura, y el Liceo Naval Capitán de Navío Francisco Carrasco de Iquitos, Loreto. Ambos liceos navales tenían sus respectivos proyectos de inversión pública (PIP) aprobados, pero carecían de financiamiento. Sin embargo, luego

1 Lema de la ONG Vine Trust.

• Artículo recibido el 17 de abril de 2018, aprobado para su publicación el 24 de abril de 2018

de muchas coordinaciones, a la fecha, ambos proyectos están inmersos en sendos procesos para la construcción de su nueva infraestructura educativa, bajo el mecanismo de obras por impuestos (OxI). Los montos en su conjunto superan los 27 millones de soles y las obras están bajo la responsabilidad de los respectivos gobiernos regionales. Así, desde abril de 2015 me encuentro prestando servicios en la Dirección de Bienestar de la Marina (Dirbiemar), a través de la Fundación Bienestar Naval (FBN), como asesor principal en el Área de Educación.

Por este motivo, en abril del presente año tuve que viajar a la ciudad de Iquitos, previa coordinación con la Comandancia General de Operaciones de la Amazonía (Comoperama), a fin de asistir a una reunión de trabajo con el gobernador regional de Loreto (GORE Loreto), Fernando Meléndez, y su equipo técnico de OxI, y aclarar algunos temas relacionados con la ejecución del PIP para la construcción del nuevo liceo naval en la ciudad.

Asistí a la oficina del gobernador acompañado del vicealmirante Jorge Millones Gonzales y el contralmirante Enrique Saco-Vértiz Portal. Resalto que los tres oficiales somos submarinistas y, además, hemos prestado servicios juntos a bordo del BAP *Chipana*, bajo el comando del entonces capitán de fragata Hugo Ramírez Brain. El suscrito era el jefe de Ingeniería; el vicealmirante Millones, el jefe de Armamento; y el contralmirante Saco-Vértiz, el oficial alumno. Sobra señalar la cantidad de anécdotas que tenemos juntos, lo cual afianza aún más los lazos de amistad y camaradería entre nosotros tres.

Al ingresar a la oficina del gobernador y luego de saludar al gobernador, acompañado del vicealmirante Jorge Millones Gonzales y el contralmirante Enrique Saco-Vértiz Portal, observé que había dos personas extranjeras. El gobernador nos presentó al exreverendo presbiteriano William (Willie) McPherson, director ejecutivo de la ONG Vine Trust de Escocia (la presidenta es la princesa real Anne, hija de la reina de Inglaterra), y la señora Elena Pila, natural de Madrid, directora del Programa Médico Esperanza Amazónica del Perú (PMEAP). Ambos habían terminado una reunión previa con la autoridad regional en la que habían explicado que estaban próximos a enviar su segundo barco médico desde el Reino Unido, a fin de continuar prestando su apoyo, en coordinación y soporte de la Dirección Regional de Salud de Loreto (Diresal), como complemento a las labores que desarrollan las naves del Programa de Inclusión y Ayuda Social (PIAS).

En tal sentido, Willie, quien no habla castellano, pero sí lo entiende bastante bien, explicó que este programa de ayuda social requiere de un alto presupuesto,

que les es cada vez más difícil conseguir, y por ese motivo se encontraba con el gobernador, quien ya le había ofrecido el apoyo de médicos, enfermeras y medicinas, a cargo de la Diresal, así como combustible para sus despliegues en nuestro territorio amazónico. Acto seguido, invitó al vicealmirante Millones para que la Marina de Guerra del Perú se involucrara en este nuevo despliegue con la participación de por lo menos un oficial como integrante de la dotación del flamante *Forth Hope*. Al escuchar la oferta de invitación y aprovechando la fracción de segundo en que se demoró el vicealmirante Millones en contestar, le dije a Willie: "¿Y por qué no puede ser un oficial retirado?". Él replicó: "Encantado, estás invitado. Te enviaré una carta para formalizarlo".

Lo tomé como un cumplido, pero no pensé que ello sucedería. Sin embargo, la segunda semana de mayo recibí la carta de invitación, vía correo electrónico, que señalaba que ellos asumirían mis gastos de transporte, alojamiento y manutención, a partir de mi arribo, bajo mi propio peculio, a la ciudad de Londres. Inmediatamente se lo comenté a mi esposa Giuli, y ella, mirándome a los ojos, me dijo: "Bueno, ¿y qué piensas hacer?". Yo, aún confundido, le contesté: "No lo sé, estoy escribiendo mi tesis para obtener mi grado de PhD del PAD[2]. Hay múltiples reuniones y coordinaciones que me demanda mi labor en Dirbiemar. No lo sé". Giuli replicó: "Déjate de cosas y acepta esa invitación. No sabes cuándo se podrá repetir una invitación de esta naturaleza".

Solicité una entrevista personal al Dipermar. El vicealmirante Silvio Alva Villamón, entonces presidente de la Fundación Bienestar Naval, muy gentilmente me atendió al día siguiente. Le expliqué lo que había sucedido con la invitación recibida, y le solicité la oportunidad de pedir licencia sin goce de haber durante el tiempo que durara de la travesía. Luego de escucharme, con su característica sobriedad para responder, el vicealmirante Alva Villamón me dijo: "Ningún problema. Lo envidio sanamente, qué buena experiencia". Dicho lo anterior, mi decisión estaba tomada, así ese fin de semana fui a comprar mi pasaje aéreo Lima-Londres, acompañado de mi esposa; alguien tenía que pagar el pasaje.

Al mismo tiempo, el vicealmirante Millones fue autorizado por el comandante general de la Marina para enviar un oficial subalterno como parte de la dotación de la citada nave médica. Para ello, dispuso que se efectuara un proceso de selección entre los oficiales subalternos del área de Comoperama. Fue favorecida la teniente segundo Giuliana Andrea Herrera Morán, segunda

2. En junio 2015 terminé mis estudios doctorales en el PAD de la Universidad de Piura. Debo preparar un informe sobre el tema que deseo "investigar para desarrollar mi tesis", rendir un examen de suficiencia investigadora y, al aprobarlo, se "inicia" el desarrollo de la tesis propiamente dicha.



Preparándose para el zarpe.

comandante del BAP *Ucayali*. De ese modo, el 10 de julio ambos partimos rumbo a Edimburgo, a donde, luego de una parada no programada en Madrid que nos obligó a pernoctar el martes 11 en esa ciudad, arribamos el miércoles 12 alrededor de las 15:00 horas, hora local. Fuimos recibidos por Willie, quien nos alojó en su domicilio hasta la víspera del zarpe.

El viernes 14 fuimos a conocer el *Forth Hope*, que estaba amarrado en un muelle en el puerto Rosyth, antigua base naval de la Marina Real. Al verlo, era exactamente lo que me imaginaba: un barco bastante pequeño, de 35 metros de eslora por 10 metros de manga y 1,8 metros de calado. Evidentemente, por sus dimensiones, estaba diseñado para navegar en los ríos afluentes del Amazonas. Sin embargo, luego de la visita al interior, resultaba más que notorio que aún faltaban realizar muchos trabajos para estar listos e iniciar el viaje hacia el Perú. Cabe señalar que la nave, de acuerdo con la compañía aseguradora, tiene un valor de cuatro millones de dólares americanos, de los cuales el 75% ha sido obtenido gracias a las donaciones de muchas empresas del ramo naval y médico.



En el mar del Norte.

2. La travesía: de Rosyth (Escocia) hasta Iquitos (Perú)

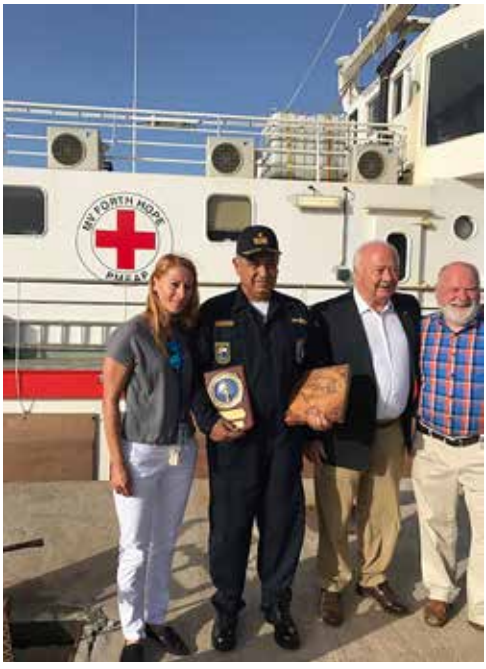
Luego de muchos contratiempos, el *Forth Hope* zarpó de los muelles del astillero Babcock de Rosyth el miércoles 26 de julio a las 06:00 horas, rumbo a Southampton. Uno de los voluntarios, miembro de la dotación, debió atender asuntos personales y laborales y esa era la ciudad más cercana a nuestra derrota en la que nos podía dar el alcance. De las nueve personas con las que zarpamos, tan solo el capitán Peter Hall y el oficial James Beattie eran marinos calificados. La teniente Herrera y yo no habíamos navegado antes por estas latitudes. Por tal motivo, el capitán decidió que lo más conveniente era formar dos grupos de tres personas cada uno, y efectuar sextos de guardia, por lo menos hasta que domináramos el empleo de los equipos de navegación.

La dotación al zarpe estuvo conformada por William McPherson, jefe de la comisión; Peter Hall, capitán de la nave; Martin Hannanay Curtis, jefe de ingeniería; James Ian Beattie, navegante; Colin Anderson, electrónico; Christopher James Regan Noble, logística (quien se nos uniría en Southampton); Rory Fraser MacPherson, cocinero; Jack Alexander Willison, camarógrafo; la teniente G. Herrera y el suscrito.

Iniciamos la navegación en el río Forth (de ahí viene el nombre esta nave), que son las aguas que bañan este puerto. Todo era muy tranquilo, pero esa misma noche el tiempo cambió drásticamente y nuestra pequeña nave empezó a sufrir los estragos del mar del Norte. Era muy difícil mantenerse en pie y más difícil aún era descansar, por el excesivo balance y cabeceo que hacía el *Forth Hope*.

El viernes 28 ya navegábamos en el canal Inglés y el tiempo no había mejorado. Ese sábado arribamos a Southampton a las 6:00 horas y, luego de transitar por extensos canales, amarramos en el muelle el 31. Al término del amarre, todos nos fuimos a dormir, con la confianza de que nos encontrábamos en un muelle en el que se almacenaban autos nuevos de exportación e importación, en varios edificios de playas de estacionamiento, construidos con estructuras de acero, de cuatro o cinco pisos de altura, y por ello era una zona restringida y muy poco probable ser visitados por los amigos de lo ajeno.

Más tarde, en el comedor del *Forth Hope*, durante el almuerzo, Willie comunicó a toda la dotación que el capitán de la nave, Peter Hall, tenía que desembarcarse para atender asuntos laborales impostergables, por lo cual me hacía la entrega de cargo de capitán del MV[3] *Forth Hope* a partir de ese momento.



Con las autoridades portuarias de Tenerife.

Si bien para mí no fue una sorpresa, toda vez que antes de zarpar tuvimos una conversación privada sobre esta posibilidad, no dejaba de sentirme extraño. Era demasiada responsabilidad la que estaba aceptando, pero consideré que no tenía otra opción. El desistir frustraba un planeamiento de más de tres años. Además, debía tener presente que absolutamente todos los presentes eran voluntarios, incluyendo el suscrito. Ninguno recibió paga alguna; por el contrario,

3. Motonave, por sus siglas en inglés (motor vessel).

habíamos dejado nuestras actividades profesionales para participar de esta aventura con un fin social altruista muy elevado.

2.1. De Southampton a las islas Canarias

El lunes 31 retomamos nuestro tránsito por el canal Inglés. El día estaba muy bonito. Como era temporada de verano en Europa, había muchos yates y veleros navegando por la zona. El 2 de agosto, ya navegando en el Atlántico y tras iniciar el tránsito para cruzar el Golfo de Biscaya, el tiempo volvió a empeorar. El piloto automático con el cual veníamos navegando se averió y, por ello, se decidió dirigirnos a un puerto cercano para protegernos del mal tiempo. Alrededor de las 23:30 horas fondeamos en la bahía del Douarnenez, del puerto de Brest, en Francia. Nuevamente todos estábamos muy cansados por la forma tan brusca en que el viento y el mar movieron el barco.

Debimos esperar hasta el viernes 4 de agosto a que el tiempo mejorara y reiniciamos nuestra navegación rumbo a las islas Canarias, Tenerife, a donde arribamos el 11 de agosto. Esta vez, las olas eran tan solo las de un mar 4, pero el viento y la corriente estaban a nuestro favor.

El domingo 6, noté que las seis personas que hacíamos guardia en el puente estábamos muy cansadas, por lo que decidí organizar cuartos de guardia (cambios de turno cada cuatro horas). Si nos manteníamos haciendo sextos de guardia, textualmente no sobreviviríamos. Con sexto de guardia la rutina era siempre la misma: levantarse 30 minutos, de ser posible comer algo, tomar la guardia y al término de ella volver a la cama. La nave parecía un buque fantasma, con nadie en los pasillos. Ni qué decir del ambiente. Hablé con Willie y le expliqué mi plan: "Darle un poco de vida al *Forth Hope*".

Así es que ese domingo, recordando el cumpleaños de mi hermano menor, durante el cambio de guardia con mi grupo entrante, anuncié que debíamos cambiar la secuencia de guardia. Hubo acuerdo unánime. A estas alturas, casi todos operábamos los equipos de navegación bastante bien. Éramos tres marinos netos: James, la teniente G. Herrera y el suscrito; simplemente había que buscar las respectivas parejas apropiadas para cada uno.

El viernes 11 agosto arribamos a Tenerife, alrededor de las 04:30, hora de Inglaterra, y tuvimos que actualizar nuestros relojes una hora más. El puerto es una dársena algo angosta, pero para nuestro *Forth Hope* estaba muy bien. Ninguno de los presentes había estado antes en este puerto. Afortunadamente, la carta electrónica fue muy precisa para ayudarnos a ingresar a la dársena. De

la oficina de Control de Tráfico de Tenerife nos preguntaron si conocíamos el amarradero y si requeríamos asistencia para recibir las espías. Respondimos que no conocíamos el amarradero y que sí necesitábamos apoyo de tierra.

El marino James, que estaba de guardia, realizó la maniobra de ingreso. Cuando estábamos próximos a ingresar a la dársena, cuya boca de ingreso es de forma similar a la de la Escuela Naval, con corrientes cruzadas y con unas peñas muy grandes a los costados, James hizo una maniobra con una caída de casi de 90°, lo cual originó que nos balanceáramos bruscamente. En ese momento, a pesar de que me encontraba en el puente desde el inicio de la aproximación, James me preguntó: "¿Deseas hacer la maniobra?". Creo que ni le contesté; simplemente aumenté velocidad y caí con todo el timón a la izquierda para separarnos del rompeolas. Luego procedí a "buscar" el amarradero. Lo encontramos rápidamente al notar que al final de la dársena existía un muelle cruzado, tal como se veía en la carta electrónica, y ahí había luces de autos haciéndonos señales. El espacio era como para amarrar un barco de 100 metros de eslora, pero el viento era tan o más fuerte que el que hay en Paita. Modestia aparte, mi maniobra fue óptima, aunque estoy seguro de que mis dos excomandantes de los submarinos en los que fui oficial alumno (SS-48 y SS-35), habiendo sido tan exigentes conmigo (por lo cual, muchas gracias), me hubiesen dicho: "Está bien...".

Horas más tarde, alrededor de las 09:40 llegó la jefa de la agencia marítima "Alfa Ship", empresa que nos brindó los servicios para nuestro reabastecimiento en este puerto. Minutos más tarde arribó el señor Ricardo Melchior, presidente de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, acompañado de la señora Nayra Cabrera, del departamento comercial de la institución, para efectuarnos una visita protocolar y entregarnos unos presentes recordatorios.

2.2. De Santa Cruz de Tenerife a Macapá

El sábado 12 de agosto, a las 11:00, con poco más de 2.300 millas recorridas, luego de reabastecernos con víveres, agua y combustible, nuevamente estaba en el puente dando inicio a la maniobra de zarpe. Al día siguiente, domingo, aprovechando que el clima estaba muy bueno y el mar muy calmo, tuvimos un almuerzo de camaradería en la parte posterior de la cubierta superior. Fue nuestra primera parrillada abordo, cruzando el océano Atlántico, actividad que se repetiría una vez más y luego navegando por el Amazonas.

Días más tarde, durante el cruce del Atlántico, en la guardia nocturna del martes 21 de agosto, ocurrieron dos eventos extraños:



Parrillada en medio del Atlántico.

El primero tuvo lugar cuando nos encontrábamos en latitud 05ª26'.2 N y longitud 044ª28'.5 W, a unas 350 millas de la desembocadura del río Amazonas, y vi exactamente en la cuadra de babor un resplandor de luz en el horizonte. Si bien no había luna esa noche, sí se veían muchas estrellas y se distinguía perfectamente el horizonte, aproximadamente unas 20 millas. De pronto, del medio de ese resplandor, salió un haz de luz que alumbró el cielo. Le pasé la voz a Willie, quien ya planeaba lo que se debía hacer tras el arribo de la nave a Iquitos, se acercó a la ventaba de babor y se repitió la escena del resplandor y las luces. Le pedí que ampliara la escala del radar, ya que siempre navegábamos con un alcance de 12 millas de distancia. Aumentó a 64 millas, pero en el radar no aparecía nada. Mientras tanto, yo miraba en la pantalla del AIS[4], pero estaba en blanco, sin ningún otro barco en las inmediaciones. Luego advertí que se mantenía en distancia y la marcación variaba hacia la izquierda, por lo que, a mi entender, no estaba en movimiento. Al cabo de unos minutos, las luces desaparecieron. Busqué en la carta de navegación y encontré que en esa dirección existe un faro, en el archipiélago Fernando de Noronha, frente a las costas de Natal, Brasil. El único detalle es que se encontraba a unas 900 millas de nosotros. Decidimos anotar el evento en nuestro diario de bitácora y lo dejáramos ahí. Al parecer, a Willie no le gustó la interpretación que le di sobre este suceso, que solo se podía explicar por presencia de ovnis.

4. Automatic Identification System, AIS por sus siglas en inglés, es una pantalla que recibe la información de los barcos navegando en los alrededores. Brinda información muy completa: rumbo, distancia, velocidad de la nave, puerto de destino, etc.

El segundo evento ocurrió a eso de las 23:40, unos 20 minutos después del evento anterior, en latitud 05°25'.0 N y longitud 044°28'.5 W, otra vez a la cuadra de babor. A unos 300 metros de distancia vi una luz roja que destellaba, en forma continua. Nuevamente llamé a Willie, que al parecer se había quedado pensando en mi explicación anterior acerca del reflejo de luz. Se acercó a la ventana y vimos esa luz roja intermitente, como una boya. Salimos a la cubierta posterior del puente para tratar de escuchar algo, pero nada. Me pareció que Willie se asustó un poco, porque me dijo: "Pueden ser sobrevivientes de un accidente". Le comenté que no lo creía así, pues todos los días de la navegación habíamos recibido información por el Navtex[5] y no sabíamos de ningún accidente. Como una coincidencia adicional, en ese momento se reseteó la pantalla de la carta electrónica, lo que generó un nuevo resplandor, pero a nuestras espaldas. De inmediato, Willie salió corriendo del puente para despertar a James, nuestro jefe de Operaciones, y le explicó la situación. James solo atinó a buscar en Internet noticias sobre algún acontecimiento en el mar, pero no tuvo éxito. Cuando llegaron los compañeros entrantes de guardia, ya no se veía ninguna luz extraña.

El viernes 25 por la mañana me levanté un poco más temprano de lo acostumbrado, para llamar a mi amigo el vicealmirante Antonio (Tony) Guerreiro de la Marina de Brasil, quien en la fecha era el comandante del Distrito Naval Nro. 08, con sede en São Paulo, a fin de conocer si había conseguido algún descuento por el servicio de los prácticos. Ello se debía a que nuestro agente en Macapá envió un correo electrónico señalando que el costo por el servicio de todos los prácticos era de 74 000 dólares, presupuesto que definitivamente no estaba considerado y que puso de mal humor a Willie. Incluso a mi amigo Tony le parecía algo fuera de lugar, sumamente exagerado.

Ese mismo día arribamos a las 11:00 horas a Macapá, en donde recibimos a las autoridades locales y se efectuaron las coordinaciones para recibir a los prácticos, así como a nuevos voluntarios para continuar el viaje hasta Iquitos. A las 17:00 horas llegaron los primeros dos prácticos de la Zona de Practicaje (ZP) Nro. 01. Con ellos llegaron tres integrantes más para incorporarse al Forth Hope. Se trataba de William David Turner, Bill, como segundo ingeniero, y Ewen Cameron, tercer ingeniero. La otra persona fue Robert Cavanah, el productor de la filmación que realizaba Jack desde nuestro zarpe de Rosyth. Con su llegada tuvimos un nuevo aire, porque ayudaron a preparar el barco para la llegada a Iquitos. Había muchas cosas que acomodar y, sobre todo, hacer una buena limpieza de la nave.

5. Es el equipo mediante el cual los Estados ribereños, responsables de las áreas de navegación dispuestas por la Organización Marítima Internacional (IMO, por sus siglas en inglés), reciben información del estado del tiempo, asaltos y robos en la zona de navegación, huracanes o movimiento de icebergs, entre otros, según sea el caso.



Maniobrando por los "malos pasos".

2.3. Navegando por el Amazonas

Desde el zarpe de Macapá, Brasil, contábamos abordo con dos prácticos, quienes, de acuerdo con sus normas, debían ser relevados casa cierto tiempo, lo cual ocurrió en las ciudades de Santarém, Itacoatiara, Manaus, Tefé y finalmente en Tabatinga, en la triple frontera amazónica.

Esta parte de la navegación me hizo recordar una experiencia anterior, cuando de alférez de fragata, como dotación del ex-BAP *Pimentel* (ATP-156), tuvimos una travesía desde el Callao hasta Manaos. Solo había un par de diferencias: ahora yo era el responsable de la nave y los poblados brasileros ribereños, muy pequeños en aquella época, ahora eran ciudades bastante desarrolladas y marcaban aún más la diferencia con los centros poblados peruanos que existen desde la frontera de Brasil hasta Iquitos.

El lunes 28, al tomar mi turno de guardia de 00:00 horas a 04:00 horas, encontré que en el puente ya se hallaba el práctico entrante de guardia, con quien conversé de mi experiencia previa y, a su vez, le pedí que me explicara el funcionamiento de las aplicaciones que ellos tenían en sus celulares y computadoras portátiles. Alrededor de las 02:20 horas, justo cuando habíamos encontrado una buena corriente a favor y dábamos nueve nudos, sentimos un pequeño golpe en la proa y el timón dejó de moverse. Casi por instinto detuve el motor de propulsión bruscamente, conté hasta tres y le di marcha

atrás a media fuerza, procurando no causar problemas al eje de propulsión. El práctico quedó sorprendido. Pasé a control directo y le pedí que me diera indicaciones de timón. Se estaba lamentando por lo sucedido, pero le dije: "Ya estamos dando atrás, tranquilo. Dame indicaciones de timón". Él tenía mejor información en su aplicación que nuestra carta electrónica, comprobadamente muy desactualizada para la navegación por el Amazonas. Por fortuna, todo no pasó de un susto. Salimos del área y continuamos la navegación. Cuando volteé, tenía a nuestro jefe de Operaciones, al jefe de Ingeniería y otros más que se habían despertado y subido rápidamente al puente para ver lo que sucedía. Gracias a Dios, todo estaba bajo control. Ello demostraba una vez más que las cartas de navegación para el Amazonas deben ser actualizadas anualmente, pues la fuerza del río altera su curso todos los años.

Durante la travesía nos cruzamos con diferentes tipos de naves, pero lo que más llamó mi atención fue una formación naval en la que se encontraban un buque de la Marina brasileña, otro de la Marina colombiana y el BAP *Castilla*, que navegaban rumbo a Manaos con ocasión de las celebraciones del aniversario patrio de Brasil.

Al llegar a Tabatinga, desembarcaron los prácticos brasileros, pero recibimos a los tres primeros integrantes de la dotación oficial del *Forth Hope*. La intención era que navegaran con nosotros los dos días siguientes hasta el arribo a Iquitos y se familiarizaran con los equipos de navegación e ingeniería. Ellos eran: Remigio Terán, que ocuparía el cargo de capitán; Walter Piña, práctico; y Segundo Armas, motorista. Todos son personal subalterno retirado de la Marina de Guerra.

El miércoles 6 de setiembre, al tomar mi guardia, hallé en el puente a Remigio Terán, el nuevo capitán, quien me explicó que había encontrado muy buena corriente a favor e increíblemente llegaríamos antes de las 22:00 horas a Bellavista. Sin embargo, ello no era recomendable debido a que las autoridades locales no nos esperaban sino hasta el día siguiente a las 07:00 horas. Además, en la zona existe mucho tráfico fluvial y no es muy segura. Por tal motivo, luego de explicar esta situación a Willie, se decidió que fondearíamos frente a la refinería de Iquitos para esperar una hora oportuna que nos permitiese arribar a Bellavista, en el río Nanay, antes de las 06:30 horas, según lo coordinado con el agente, el señor Percy Zevallos, y estar listos para recibir a las autoridades locales.

El jueves 7, a las 04:00 horas, tomé mi última guardia como capitán y voluntario abordo del *Forth Hope*. El nuevo capitán, el práctico y el motorista

se presentaron en el puente a las 04:10 horas. Les di las indicaciones para que efectuaran toda la maniobra correspondiente, de acuerdo con sus cargos abordo. Indiqué también que yo supervisaría al capitán y al práctico, y Martín, nuestro ingeniero, supervisaría las acciones del motorista. Hice que el práctico asesorara al capitán (evidentemente no lo necesitaba, pero buscaba que cada uno cumpliera con sus funciones). Estábamos muy cerca de nuestro destino, al que finalmente arribamos alrededor de las 06:20 horas. Fondeamos a la altura del Club de Caza y Pesca, luego de haber recorrido 6.793 millas náuticas, desde Rosyth, Escocia, hasta Iquitos, Perú. En ese momento se me acercó Martín y me dijo: "El agua se acabó". Lo miré y solo atiné a reírme. Antes de bajar del puente, miré a Remigio y le dije: "Mi misión ha sido cumplida. A partir de este momento eres el capitán del *Forth Hope*. ¡Muchos éxitos!".



Barco médico *Forth Hope*.

3. ¿Designios del destino o coincidencias?

De este viaje podría decir que hubo coincidencias, como, por ejemplo, que la teniente segundo Giuliana Andrea Herrera Morán tuviera el mismo nombre de mi esposa y que su señor padre fuera un médico de sanidad naval (r), igual que lo fue mi padre (ya fallecido) y, por tal motivo, ambos éramos exalumnos del Liceo Naval Almirante Guise. Además, que los dos integráramos el equipo de tiro en la Escuela Naval y que la teniente segundo Herrera hubiera navegado en el BAP *Antofagasta* cuando el comandante era mi hermano menor y ella era oficial de guerra antisubmarina[6] del BAP *Mariátegui*. También podría ser coincidencia que el comando de Comoperama estuviera integrado por oficiales de submarinos y que los tres hubiesemos sido integrantes de la misma dotación.

Creo que me sería muy difícil establecer cuál era la probabilidad de que el suscrito haya tenido que viajar a la ciudad de Iquitos para asistir a una entrevista programada con menos de una semana de coordinación, justo en la misma fecha en que el exreverendo Willie McPherson llegaba de Escocia para entrevistarse con el gobernador regional y se originara esta invitación para participar del despliegue del barco médico *Forth Hope*.

De mis recientes estudios doctorales, en caso haya entendido correctamente, podemos llamar a esos actos como trascendencia, ya que están más allá de uno mismo, fuera de nuestros propios actos de acción concretos. Es decir, aquellos actos que nos permiten ir mucho más allá de lo que puede hacer cualquier persona, de revitalizarse por el simple hecho de ayudar, de manera desinteresada a quien más lo necesita, sin esperar nada a cambio; por el contrario, desprenderse de algunas cosas materiales con las cuales pueda prestar esa ayuda que otros necesitan.

4. Comentario final

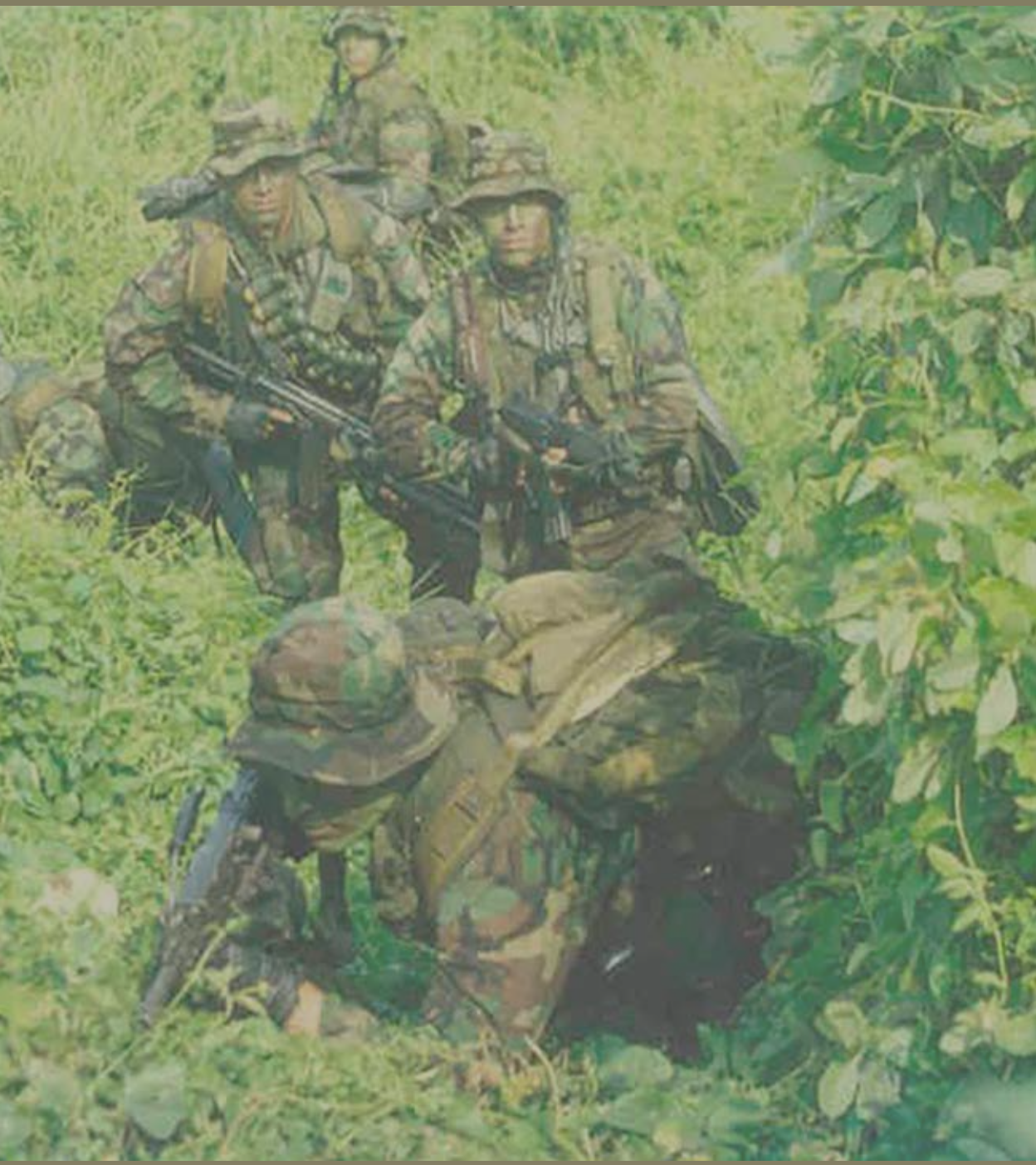
No me queda más que invitar a todos los que se hayan tomado un tiempo para leer esta bitácora de viaje a colaborar de alguna manera, ya que aún tenemos mucho por hacer, a nuestros connacionales que viven en nuestra Amazonía. Una forma, evidentemente, es colaborando con esta ONG Vine Trust, económicamente o mediante el voluntariado (se requieren traductores para los médicos extranjeros, por ejemplo), ya que todo lo que pueden conseguir

6. Guerra antisuperficie.

se usa para prestar ayuda social, real y efectiva, a las comunidades nativas que aún viven en condiciones precarias y que, producto de ello, adquieren muchas enfermedades, lo cual resulta mucho más costoso para el Gobierno o cualquier institución que desee apoyarlos en su recuperación.

Para finalizar, luego de esta larga travesía, por mar y río, de casi 7.000 millas náuticas, cruzando el meridiano de Greenwich del este al oeste y, luego, la línea ecuatorial, pasando del hemisferio norte al sur, me siento en capacidad de afirmar que todos los "muchachos de temple y corazón", y tan solo estos muchachos, no solo lo hacemos bien en las inmensidades del mar y donde nos hayamos tenido que desplegar para participar en algún operativo, nacional o internacional, también lo podemos hacer muy bien en la superficie y a los hechos me remito.





Patrulla de Foes en el Vraem.