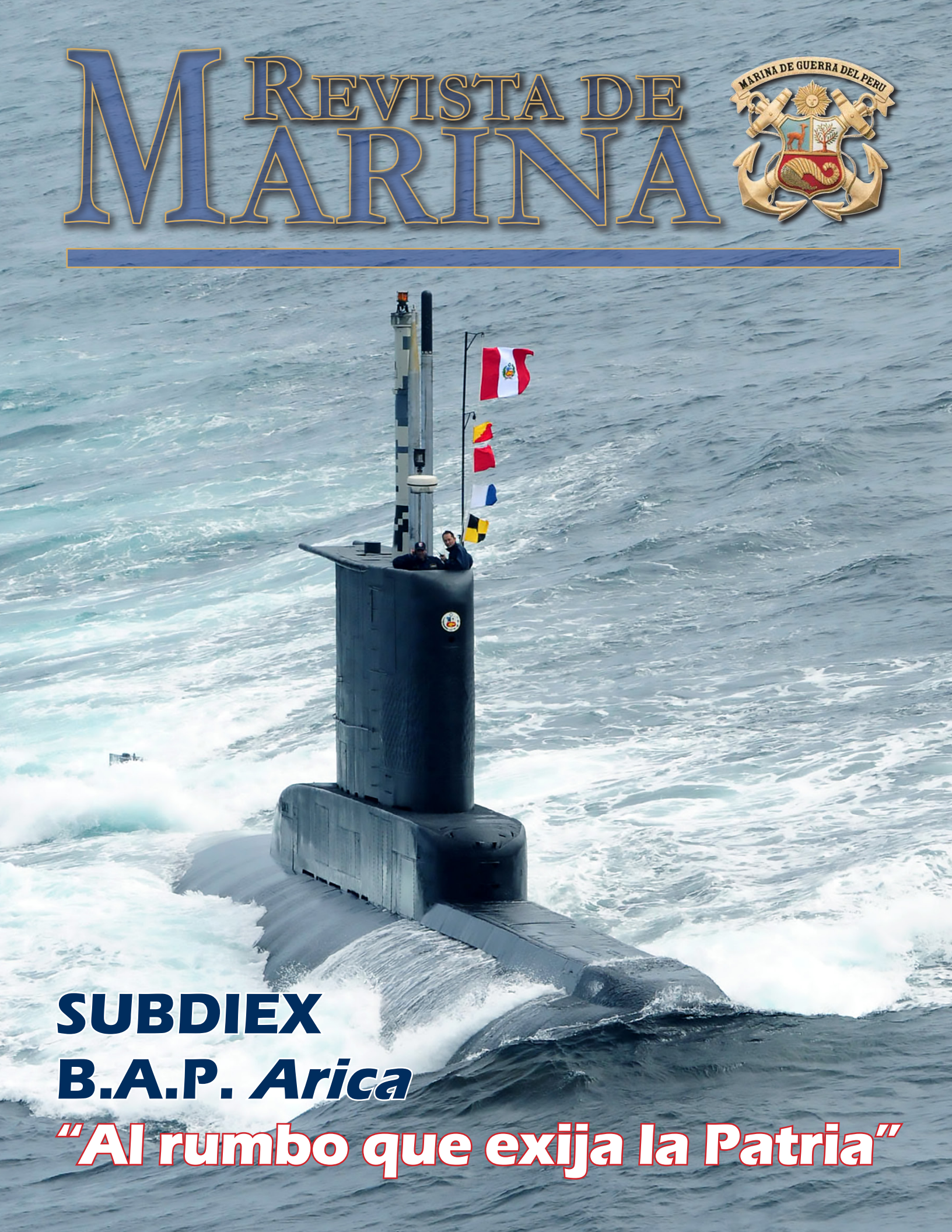
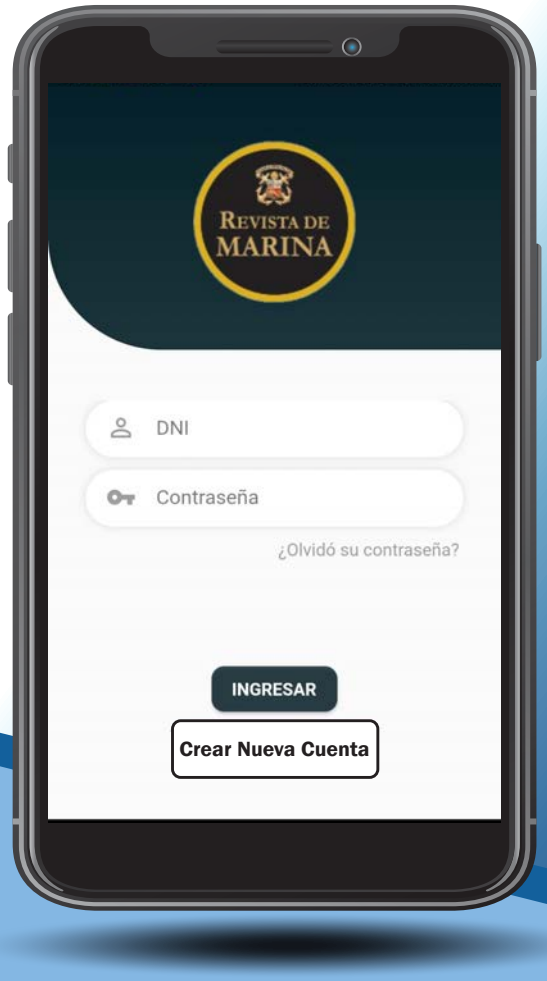
Revista de Marina



SUBDIEX
B.A.P. *Arica*
"Al rumbo que exija la Patria"



Revista de Marina

APP PARA SUSCRIPTORES DE LA REVISTA DE MARINA

La aplicación permitirá mostrar todas las ediciones de la Revista de Marina desde 1907, en forma digital. Asimismo, podrás acceder a audiorevistas desde el año 2010 hasta la actualidad.



MODO DE USO

PUBLICACIONES

AUDIO REVISTAS

TÍTULOS DE REVISTAS

DESCARGA LA APP

REQUERIMIENTOS

Para IOS.- La aplicación operará de manera correcta en dispositivos que tengan instalado el iOS 8 o superior.
Para ANDROID.- La aplicación operará de manera correcta en dispositivos que tengan instalado el S.O. Android 4.4 o superior.

Descarga la APP ***REVISMAR*** en:

Descarga la última versión para ANDROID
GooglePlay

Descarga la última versión para IOS
App Store

INFORMES:

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.
Teléfono: 01- 2078900 anexo: 2356.
Email: revismar@marina.pe

REVISTA DE MARINA

AÑO 112 / número 3 - 2019

REVISTA DE MARINA
Año 112 / número 3 - 2019

Director
Calm. Rodolfo Sablich Luna-Victoria

Editor general
C. de N. Jorge Vizcarra Figueroa

Asesoría editorial y coordinación
C. de F. CC. Marisol Olsen Candiotti
Tte. 2º CC. Ana Claudia Vidal Calderón

Comité editorial y científico
Valm. (r) Carlos Gamarra Elías, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú
Calm. (r) Jorge Brousset Barrios, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú
Dr. Héctor López Martínez, Academia Nacional de Historia
Embajador Hubert Wieland Conroy
Calm. (r) Andrés Alberto Chiarella Caballero, Asesor de la Dirección de Intereses Marítimos
Calm. (r) Francisco José Yabar Acuña, Director del Museo Naval del Perú
C. de N. (r) y Mg. Carlos Lema Osores, Asesor de la Dirección de Intereses Marítimos
C. de N. (r) y Mg. John Rodríguez Asti, Asesor de la Dirección de Intereses Marítimos
C. de C. Michel Laguerre Kleimann, Jefe del Departamento de Asuntos Históricos y Patrimonio Documental de la Dirección de Intereses Marítimos

© 2019, 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 2356
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 112, n. 3 - 2019. -
Lima: Fondo Publicaciones, Dirección de Intereses Marítimos, 1907 - 2019
V.; 21.59 cm. X 27.94 cm.
Cuatrimestral
ISSN: 1012-8247
1. Perú. Marina de Guerra - Revistas.
I. Perú. Marina de Guerra.
II. Dirección de Intereses Marítimos, Fondo de Publicaciones.



SUMARIO

EDITORIAL

3. CONTRALMIRANTE RODOLFO SABLICH LUNA VICTORIA

ARTÍCULOS

4. **EL DEVENIR HISTÓRICO DE LAS PRIMERAS ESCUELAS DE AVIACIÓN MILITAR, NAVAL Y CIVIL EN EL PERÚ**
CAPITÁN DE FRAGATA JUAN PATIÑO PONCE

18. **"LA DIRECCIÓN GENERAL DE CAPITANÍAS Y GUARDACOSTAS Y SU INFLUENCIA EN LA RESERVA NACIONAL TAMBOPATA"**
CAPITÁN DE CORBETA JONATÁN MENDOZA ALARCÓN

30. **EL DESPLIEGUE OPERACIONAL SUBDIEX 2018 DEL PROGRAMA DESI: EXPERIENCIAS COMO COMANDANTE DEL B.A.P. *ARICA***
CAPITÁN DE FRAGATA ENRIQUE MARCOS VARGAS ACOSTA

42. **CREACIÓN DEL CENTRO DE FUSIÓN DE LA INFORMACIÓN MARÍTIMA – PERÚ PARA LATINOAMÉRICA (IFC – PERÚ)**
CAPITÁN DE NAVÍO JESÚS A. MENACHO PIÉROLA

50. **MASCARÓN DE PROA - MUSEO NAVAL DEL PERÚ**
CONTRALMIRANTE (R) FRANCISCO YÁBAR ACUÑA

58. **B.A.P. *RÍO YAHUAS* PRIMER BUQUE HOSPITAL DE LA AMAZONÍA**
TENIENTE PRIMERO ROBERTO VILLALOBOS GODOY

66. **REFLEXIONES SOBRE GRAU Y EL HEROÍSMO EN LA GUERRA DEL PACÍFICO**
DOCTOR JOSÉ DE LA PUENTE BRUNKE

74. **AQUEL DÍA**
CAPITÁN DE FRAGATA HÉCTOR FRANCISCO LATORRE CARBAJAL

82. **LA NECESIDAD DE PROTEGER A LOS CENTINELAS DEL OCÉANO EN EL PERÚ**
AIMÉE CONSTANZA LESLIE BOGANTES

ACTUALIDAD NAVAL

88. **ACTUALIDAD NACIONAL**
LICENCIADA EN CIENCIAS DE LA COMUNICACIÓN, TATIANA FIGUEROA LÓPEZ

97. **ACTUALIDAD INTERNACIONAL**
MAGÍSTER EN HISTORIA, VÍCTOR MANUEL TORRES LACA

101. **COMENTARIOS DE LIBROS Y PUBLICACIONES**
BIBLIOTECARIA ESPERANZA NAVARRO PANTAC

Contralmirante
RODOLFO SABLICH LUNA VICTORIA
Director



Editorial

Esta tercera edición de la Revista de Marina del 2019, evidencia el esfuerzo que desarrollan todos nuestros colaboradores, a fin de continuar con las mejoras editoriales que hoy ofrecemos a nuestros lectores. Cerramos este año, más comprometidos y entusiasmados por consolidarnos como una revista referente en el ámbito marítimo y naval, brindando una opción de lectura ágil, con aportes de interés académico y profesional.

En ese sentido, completando las conmemoraciones por el aniversario de las Dependencias de la Marina, en esta edición celebramos el centenario de creación de la Aviación Naval, cuyas aeronaves fueron las primeras en surcar y custodiar los cielos del Perú, así como el centenario de creación de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, Autoridad Marítima Nacional que vela por la seguridad de la vida humana, protección del medio ambiente y que busca reprimir cualquier actividad ilícita en el ámbito acuático de su jurisdicción.

Continuando con el contenido de la presente revista, presentamos el importante desarrollo de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas en el ámbito regional, al crear el Centro de Fusión de la Información Marítima - Perú para Latinoamérica (IFC-Perú), con el fin de contribuir a contrarrestar cualquier amenaza potencial contra la seguridad del tráfico marítimo, a través del intercambio efectivo y oportuno de información.

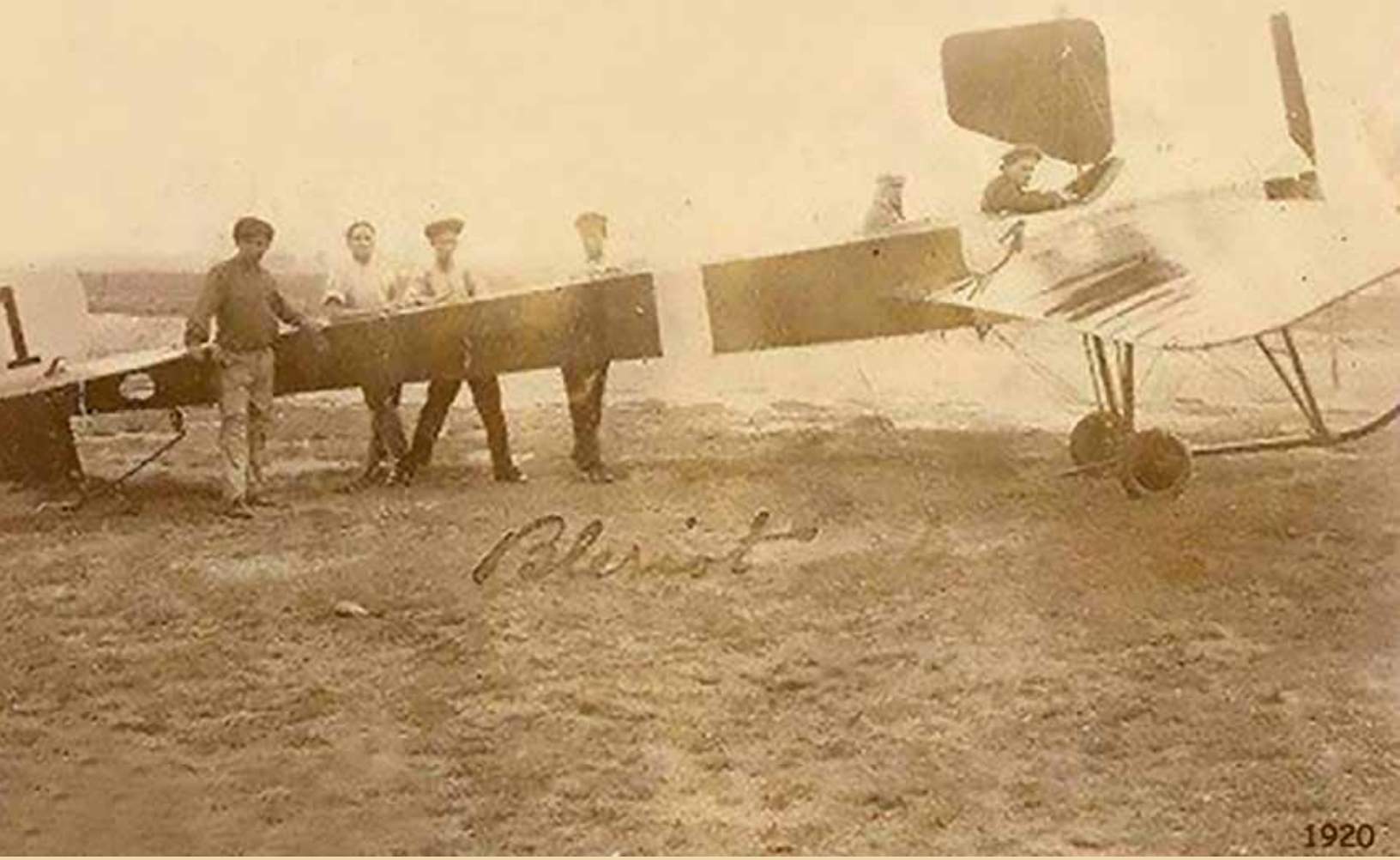
De otro lado, es importante rescatar las experiencias vividas por la dotación de uno de nuestros submarinos, durante la preparación y ejecución del Despliegue Operacional SUBDIEX del programa Diesel Electric Submarine Initative (DESI), en las memorias de su propio comandante.

Asimismo, en el marco del misionamiento de contribución al desarrollo económico y social del país, la Marina de Guerra del Perú hace historia con su primer buque hospital, el cual a través de las últimas décadas ha marcado una estela de servicio y apoyo a los poblaciones amazónicas; de esta forma, en las siguientes páginas ofrecemos el testimonio del actual comandante del B.A.P. *Río Yahuas*, el cual, desde su incorporación a la Armada, en los años 70, viene participando en actividades de acción cívica en beneficio de las poblaciones más vulnerables y que, en la actualidad, continúa navegando por los ríos del oriente al servicio de los peruanos.

De esta forma, los invito a disfrutar de la lectura de estos y todos los interesantes artículos que nos trae la presente edición de la Revista de Marina y de su Suplemento Especial.

El Director.

El devenir histórico de las primeras escuelas de Aviación Militar, Naval y Civil en el Perú





El devenir histórico de las primeras escuelas de Aviación Militar, Naval y Civil en el Perú



Capitán de Fragata Juan Patiño Ponce
Magister en Dirección Estratégica y Liderazgo por la Pontificia Universidad Católica del Perú y Diplomado en Tecnología de la Información en la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas, especializado como Aviador Naval, ha integrado Escuadrones Aeronavales tanto en la costa como en la Amazonía, volando en aeronaves de ruedas y flotadores. Asimismo, ha seguido el Curso de Comando y Estado Mayor Conjunto. Recibió capacitación en la Escuela Interamericana de Fuerzas Aéreas en Texas, EEUU. Fue Segundo Comandante de los Escuadrones Aeronavales Nº 31 y de la Amazonía y Comandante de la Base Naval de San Juan de Marcona, actualmente se desempeña como Segundo Comandante del Servicio de Mantenimiento Aeronaval.

RESUMEN
El 9 de Diciembre del 2019 se cumplirán 100 años desde la creación del Servicio de Hidroaviación de la Marina ocurrida durante el gobierno del presidente Augusto B. Leguía, quien promulgó diversos dispositivos legales que impulsaron el arma aérea en el Perú. El presente artículo tiene por finalidad dar a conocer el recorrido histórico de la Aviacion militar, naval y civil en el país hasta nuestros días, asi como efectuar una remembranza de aquellas canteras de ilustres profesionales del aire, que escribieron capítulos de valor y entrega para la conquista de los cielos del Perú; de aquellos pioneros, civiles entusiastas, oficiales de Marina y del Ejército quienes realizaron hazañas en beneficio del desarrollo nacional. En ese contexto se intenta demostrar la experiencia favorable de la unificación de los medios aéreos militares actuales considerando los principios y la razón de ser del Cuerpo Aeronáutico del Perú (CAP) creado en 1929 y sus enseñanzas.

PALABRAS CLAVE
Escuela, Chávez, pilotos, hidroaviación, Las Palmas, Curtiss, Faucett, Ministerio, Leguía, Bellavista, Aeródromo, Vuelo, Unificación, Burga, Aeroclub, Táctico, Palomar, Francia, Bleriot.

ABSTRACT
On December 9, 2019, 100 years will have elapsed since the creation of the Navy's Hydroaviation Service during the government of President Augusto B. Leguía, who promulgated various legal devices that boosted the air weapon in Peru. This article is intended publicize the historical route of military, naval and civil aviation in the country to the present day, as well as make a remembrance of those quarries of illustrious air professionals, who wrote chapters of value and delivery for the conquest of the skies of Peru; of those pioneers, entuasiastas civilians, Navy and Army officers who performed feats for the benefit of national development. In this context, it is tried to demonstrate the favorable experience of the unification of the current military air means considering the principles and the reason for the existence of the Peruvian Aeronautical Corps (CAP) created in 1929 and its teachings.

KEYWORDS
School, Chavez, pilots, hydroaviation, Las palmas, Curtiss, Faucett, Ministry, Leguia, Bellavista, Aerodrome, Flight, Unification, Burga, Aeroclub, Tactical, Dovecote, France, Bleriot.

"Es el arma de mas rápida construcción y la que debe ser organizada y desarrollada sin pérdida de tiempo; es el arma que debe existir en tiempo de paz, pues en caso de guerra, se necesitaría el tiempo precioso de algunos meses para su organización; además su empleo eficaz exige una gran preparación y experiencia del personal, que no podría adquirirse en menos de un año de entrenamiento. La superioridad de esta arma, puede significar la salvación al comienzo de una guerra o la derrota en caso de no poseerla, para un país de inferioridad en otras armas".

La aviación es la nueva arma de la Marina, Harold B. Grow, Capitán de Navío de la misión naval americana y jefe del Servicio de Hidroaviación de la Marina. 1925.

Introducción

Las primeras dos décadas del pasado siglo significaron, para la mayoría de países de América del Sur, el despertar hacia nuevos horizontes tecnológicos, mientras que en Francia, se vivía el máximo despliegue mundial del ingenio y la pasión por la aeronáutica. Nombres como Blériot, Voisin, Farman, Morane o Latham se hicieron famosos por una constante competencia de obtener la máxima velocidad, altura y distancia en vuelo. Aquellas aventuras se hicieron conocidas en el Perú y generaron en la gente con o sin posibilidades económicas el surgimiento de la pasión por volar.

El vuelo fantástico del peruano Jorge Chávez Dartnell (1887-1910), en un monoplano Blériot XI, que atravesó los Alpes por primera vez en la historia, fue una proeza mundial. Había batido el récord de altura y logrado fama elevándose a la eternidad el viernes 23 de setiembre de 1910 en Domodosola (Italia) con gran impacto mundial.

El año 1911 significó para nuestro país la conquista de dos nuevas fronteras: la subacuática, con la puesta en servicio de los primeros submarinos franceses tipo Labeuf, y la de los cielos, con la realización del primer vuelo de una máquina propulsada con motor, un biplano tipo Voisin Bordeaux en el hipódromo de Santa Beatriz (hoy Campo de Marte). Surgieron a la par agrupaciones y personajes que buscaron impulsar la aviación nacional mediante la dación de leyes y propósitos firmes de la clase política del país, bregando desde la experimentación deportiva y la formación aeronáutica inicial, hasta alcanzar su madurez y desarrollo en el Oncenio del presidente Leguía (1919-1930), época de adelantos significativos.

Este artículo presenta en una línea de tiempo sucesos históricos sobre la gestación de la aeronáutica civil y militar en el Perú durante la primera mitad del siglo pasado. Se resalta el gran mérito de nuestra Marina de Guerra en el papel trascendental que le tocó cumplir al asumir las riendas del Ministerio de Marina y Aviación, cuyo legado merece ser recordado, así como una reflexión sobre las lecciones aprendidas en el marco de la coyuntura actual de los cuerpos de Aviación en las Fuerzas Armadas y Policía de cara al futuro.



Medalla Liga Peruana Pro Aviación.

La Liga Peruana Pro-Aviación

El despegue de las actividades aeronáuticas en nuestro país tuvo su origen el 27 de setiembre de 1910, cuando entusiastas y soñadores peruanos dieron forma a la Liga Peruana Proaviación, inicialmente denominada Liga Pronavegación. Fue liderada por el general de división Pedro Muñiz Sevilla, que estuvo acompañado de un grupo de personalidades civiles y militares, entre ellos el ingeniero Pedro Paulet Mostajo. Uno de sus fines consignados en los estatutos mencionaba fundar aeroclubes en todas las regiones importantes del territorio. Sus esfuerzos se materializaron con la fundación del primer aeroclub que tuvo el Perú, el 2 de octubre de 1910, en la Provincia Constitucional del Callao y que llevó el nombre de Aero Club Callao.

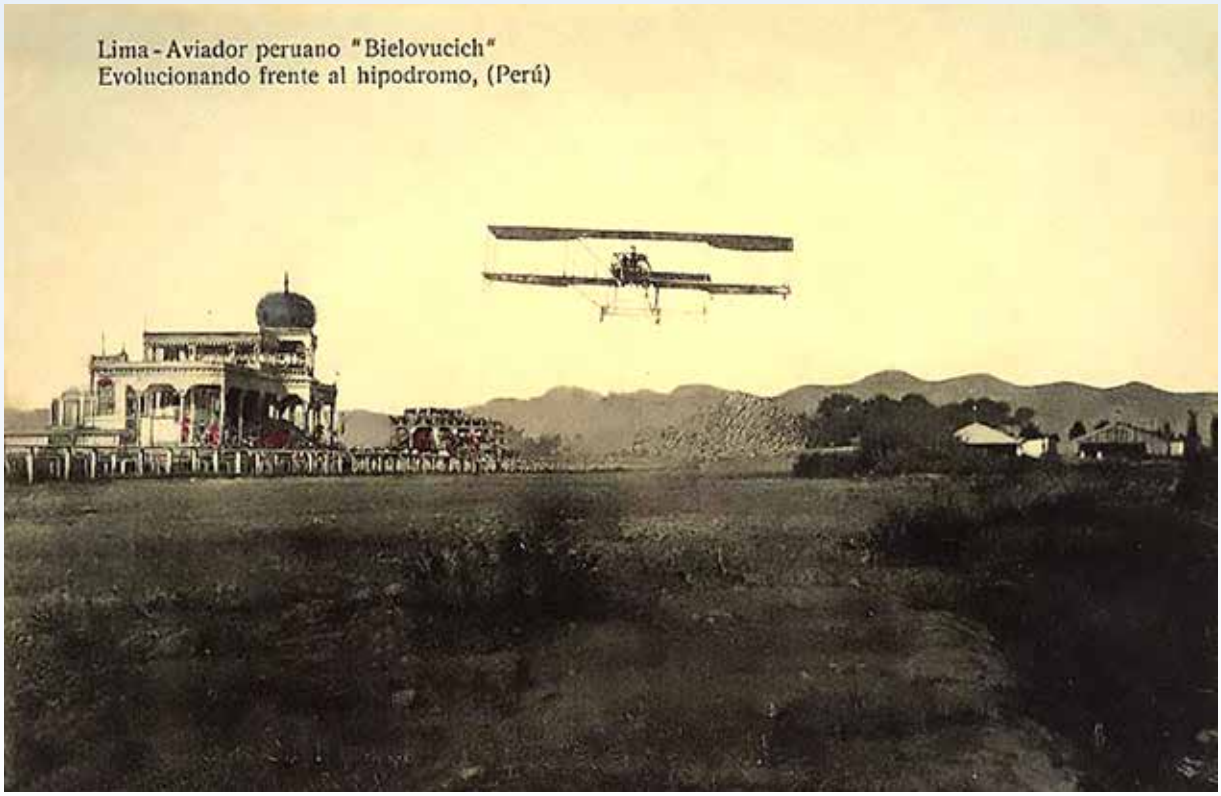
El general Muñiz fue un prestigioso jefe del Ejército, con larga y brillante trayectoria, y la figura más representativa, sin lugar a dudas, en el servicio activo, gracias a la experiencia

obtenida en la guerra con Chile al lado del mariscal Cáceres en la Campaña de la Breña. Fue nombrado ministro de Guerra y Marina de 1903 a 1914. Impulsó la compra de los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*, para fortalecer nuestra escuadra.

El general Muñiz contrató peruanos con estudios de aeronáutica en el extranjero, como Juan Bielovucic o Carlos Tenaud, y los franceses Henri Chaylley y Pierre Schuck, para difundir la aviación en nuestro país por medio de una colecta nacional. Bielovucic fue el primer piloto en volar un aeroplano en los cielos del Perú, la mañana del 14 de enero de 1911, en el entonces hipódromo de Santa Beatriz. Usó un biplano Voisin Bordeaux ensamblado para la ocasión.



General de División Pedro Muñiz Sevilla - Fotografía Archivo Histórico de Marina.



Primer vuelo realizado en el Perú 1911.

La Escuela Nacional de Aviación

Con la llegada al Perú de Juan Bielovucic, el connotado general Muñiz propuso, durante el primer Gobierno de Leguía, la formación de la Escuela Nacional de Aviación, que fue inaugurada en Santa Beatriz, sede del hipódromo, el 4 de marzo de 1911, con el propósito de ser la primera escuela de pilotaje en Sudamérica. Tuvo como pilotos instructores al mismo Bielovucic y a Henri Chaylley, y a un grupo de jóvenes civiles y militares como sus primeros alumnos. En los primeros días de abril de 1911, se trasladaron a la pampa del Mar Bravo, en Bellavista, acondicionado como campo de vuelos. Desgraciadamente, Bielovucic fue llamado a Europa para formar parte en un concurso internacional de aviación. Partió el 9 de abril y efectuó sus últimos vuelos sobre la capital sin calificar a ningún piloto. Dejó en suspenso los planes de la Liga Peruana Proaviación durante dos años.

Club Aéreo Lima

El 8 de julio de 1912 un grupo de tenaces jóvenes civiles se interesaron por hacer que nuestro país mantuviera la iniciativa en el desarrollo de la aeronáutica en América del Sur. Las actividades de la Liga Proaviación se habían paralizado, lo que conllevó al desaliento en la opinión pública y el poco entusiasmo de la juventud por las actividades aéreas. Pese a ello, fundan una institución de carácter social y deportivo, a la que pusieron el nombre de Club Aéreo Lima. De esa forma, continuaron el patriótico empeño de crear y fomentar el interés por la aviación en nuestra capital.

El monoplano Burga, diseño peruano

En 1912, A.V. Roe and Company, uno de los primeros fabricantes de aeronaves, con sede en Brownsfield Mills (Manchester, Reino Unido), construyó un monoplano (un juego de alas) de un solo asiento con los diseños del Teniente de la Armada Peruana Rómulo



"La Pampa del mar bravo", campo de vuelos de Bellavista.



Plano del Callao, Escuela de Aviación Civil de Bellavista.

Burga, quien deseaba probar algunas ideas muy originales en los controles de las aeronaves. La máquina se construyó al mismo tiempo que el prototipo Avro Tipo E y utilizó la misma cola y tren de aterrizaje, pero el fuselaje era mucho más delgado y el motor de 50 HP Gnôme era rotativo.

La nave fue patentada en 1910 y probada en Shoreham, ciudad costera de ese país, en noviembre de 20 de noviembre de 1912.



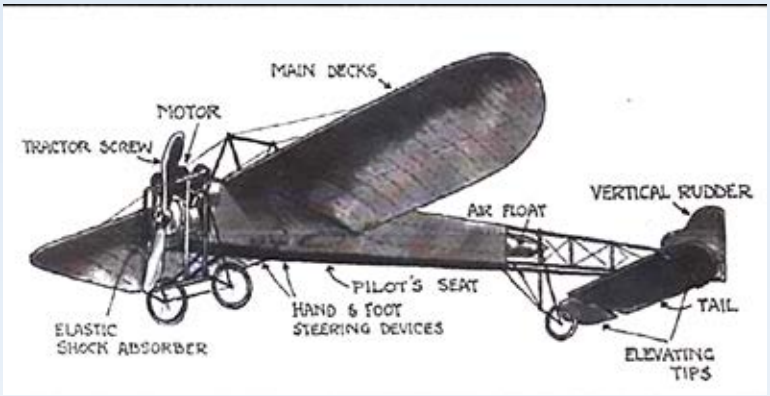
Monoplano Avro-Burga.

El piloto de pruebas, H. S. Powell, informó que ciertamente era rápida y tenía una buena tasa de ascenso. Powell realizó más pruebas de taxeo en el mes siguiente, y en enero de 1913 el monoplano regresó a las instalaciones de Avro, en Manchester, para su modificación.

El avión fue enviado al Perú a fines de 1913 en el vapor Colbert. Se comisionó al piloto Teófilo Durand para armarlo y probarlo. Durand demoró cuatro meses en tenerlo listo para la prueba en el aeródromo de Bellavista, pero la Liga Nacional Proaviación prohibió su vuelo, a la espera de su diseñador, que se hallaba en el Reino Unido. A su regreso, el avión no tuvo mayor protagonismo y siguió un periplo por el Aeroclub del Perú y la Armada.

Un avión que hizo historia.

Retornando a 1912, en diciembre regresó al Perú, procedente de Francia, José Ramón Montero, alumno fundador de la Escuela de Aviación Blériot. Traía el aeroplano Blériot XI con motor Gnôme de 80 HP. Con esa nave realizó el primer vuelo de Lima a Pisco el 12 de febrero de 1913. Posteriormente obsequió el avión al Ejército Peruano. En 1915, el capitán Juan E. O'Connor lo usó para poner a punto otro Blériot empleado en el primer vuelo táctico del país.



Monoplano Bleriot XI - diciembre 1912.

El Blériot XI era un pequeño monoplano presentado en la exposición aeronáutica de París en 1908, por su diseñador Louis Blériot. Utilizaba motores de 25, 50 o 100 HP en la parte delantera. Tenía dos palas, tren de aterrizaje tipo bicicleta con patín de cola, sin frenos y estructura de vigas de madera. No poseía acelerador y se debía alimentar aceite al motor manualmente. En el despegue debía ser sostenido por personas hasta la señal del piloto, y para el aterrizaje debía apagarse el motor y planear en picada. Sus controles eran primigenios. Efectuó su primer vuelo el 18 de enero de 1909 y tuvo el honor de cruzar el canal de la Mancha, al mando de su diseñador. Esa travesía le otorgó fama mundial y recibió diversos pedidos de compra. Fue utilizado por Jorge Chávez y muchos otros aviadores nacionales. En el Perú existen dos réplicas en muy buen estado, en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez y en la Base Aérea de Las Palmas.

El Aeroclub del Perú

El 4 de setiembre de 1915 vio la luz un centro de carácter social y deportivo que tuvo el propósito de incentivar la aviación mediante la adquisición de aeronaves con el aporte voluntario de sus miembros. Entonces contaba con dos monoplanos traídos de Europa, un Blériot del aviador Juan Montero y el diseñado por Rómulo Burga, ambos en reparaciones. Por ese motivo, se realizó una intensa actividad de propaganda para proveerse de fondos.

En el diario La Crónica del 15 de setiembre de ese año, se invitaba a la ciudadanía a inscribirse como "socios fundadores". Se unieron a la iniciativa el aviador Juan Ramón Montero, los capitanes del Ejército aviadores A. Duarte Valladares y Juan

O'Connor, el mencionado ingeniero naval y aeronáutico graduado en Inglaterra Rómulo Burga, el ingeniero de aviación Ignacio Ramos, el subteniente mecánico aviador Roberto Martínez Merizalde, y los aviadores civiles René Labousse y José Estremadoyro. Este último lograría gran relevancia como aviador naval años después. Esta institución fue promotora de la promulgación de la ley que incluía en el Presupuesto General de la República una partida de 5 000 libras a partir de 1917 hasta 1920, para crear e impulsar la Escuela de Aviación Civil-Militar.



Comandante de Ejército Juan O'Connor.

Las enseñanzas de la I Guerra Mundial

En el campo militar, culminada la Primera Guerra Mundial (1914-1918), los países del mundo fijaron su atención en la recién estrenada arma, capaz de combatir con el fuego de sus ametralladoras y bombas a los enemigos en tierra, principalmente contra aeronaves adversarias. La aviación, que era escasa en un inicio y no exenta de imperfecciones propias de su temprano empleo en la guerra, tuvo una actuación limitada a un rol auxiliar en apoyo a las fuerzas beligerantes. La contienda nutrió el comienzo de una futura doctrina táctica y constituyó los cimientos del arte militar aéreo. Los ejércitos del mundo no podían prescindir de ella y nuestro país no fue la excepción.

Para crear una casta de aviadores debidamente adiestrados, aviadores extranjeros que participaron en la guerra fueron fuente de enseñanza del arte de volar. Aquellos excedentes y sin empleo en sus propios países ofrecieron sus servicios como instructores de las escuelas militares de nuestro continente.

Primera Estación de Hidroplanos de la Marina

En 1915, el entonces Ministerio de Guerra y Marina, mediante resolución del 1 de noviembre, autorizó el funcionamiento de una Estación de Hidroplanos y una Escuela para la Formación de Pilotos a bordo del pontón *Constitución*, a cargo del ingeniero naval Rómulo F. Burga. Se tenía la idea de convertir su monoplano en hidroavión, pero constantes problemas con el motor y otros logísticos impidieron materializar este proyecto. En el primer grupo de la Escuela se encontraban los guardiamarinas Ismael Montoya Holitzky y Roberto Velazco Velásquez como aprendices. Sería el primer intento de la Armada Nacional de contar con aeronaves para los fines propios de su misión.

El primer vuelo táctico en el Perú.

El capitán del Ejército Juan E. O'Connor, graduado como piloto y brevetado en 1912 en Francia, acondicionó un Blériot XI, que ubicó en el cuartel San Francisco, abandonado por el aviador italiano Miguel Rapini. Utilizó partes del Blériot de José Ramón Montero, mencionado anteriormente, y realizó sus vuelos de prueba en los campos de Maranga y Bellavista, ayudado por el ingeniero Rómulo Burga y Arana.

Con el objeto que el personal militar percibiera las bondades de la observación

aérea, O'Connor, al mando de su avión, realizó desde el aire maniobras militares por las playas de Conchán y el Cascajal, cerca de Monterrico. Diariamente ejecutaba vuelos de observación durante las operaciones. El día central de las maniobras, el 2 de diciembre de 1915, después de realizar un vuelo de observación en el que había alcanzado alturas de 60, 100 y 150 metros y sobrevolar por los alrededores de San Juan y los cerros de Santa Teresa, aterrizó en el campo de maniobras de la Escuela Militar y fue aclamado por la multitud. También recibió la felicitación del presidente de la República, don José Pardo y Barreda. Si bien O'Connor fue muy reconocido en su carrera, el teniente A. Duarte Valladares se graduó como aviador en 1911 en la Escuela Farman de Issy-les-Moulineaux (Francia), por su cuenta y riesgo, y se convirtió en el primer aviador militar peruano, según la revista *Variedades* de ese año.

Oficiales Peruanos en "El Palomar" – Argentina

En junio de 1916, en vista de los frustrados intentos de formar una escuela de aviación, el Ministerio de Guerra y Marina dispuso la capacitación en Argentina de los tenientes del Ejército Enrique Ruiz Eldredge y Guillermo Protzel, en la floreciente Escuela de Aviación Militar El Palomar, en Argentina. Fueron los primeros oficiales en recibir instrucción aeronáutica militar. Ambos se diplomaron como aviadores en junio de 1917 y agosto de 1918 con las más altas calificaciones. Durante el transcurso de las pruebas correspondientes al título de aviador militar, el subteniente Ruiz Eldredge fue víctima de un accidente mortal el 13 de marzo de 1918, con un monoplano Blériot, en la ciudad de Mercedes. Protzel retornó al Perú. Los siguientes becarios fueron los guardiamarinas Ismael Montoya y Roberto Velazco, mencionados en la primera Estación de Hidroplanos, y que alcanzaron sus títulos de aviador militar en julio y setiembre de 1919.



Medalla de Aviador Militar otorgado al Guardiamarina Ismael Montoya en la Escuela de Aviación Militar "El Palomar".

La Escuela Militar de Aviación inició sus actividades a fines de 1912, con un biplano Henri Farman, utilizado para la etapa inicial de la instrucción de vuelo, y un monoplano Blériot XI, para el perfeccionamiento de los alumnos diplomados. Ambos contaban con motor Gnôme "Omega" de 50 HP. La enseñanza en el biplano Farman se realizaba llevando al alumno sentado detrás del piloto, de modo que pasara sus piernas por ambos costados de la cintura de este y el brazo extendido por encima del hombro, mientras apoyaba la mano en la palanca del timón de altura y alerones, y lo seguía en sus movimientos. Cuando el alumno se habituaba a las distintas posiciones de vuelo, conocía cómo se actuaba con los pies sobre la barra de dirección y el modo de emplear el interruptor del magneto. Entonces, profesor y alumno cambiaban de posición y continuaban con las lecciones hasta el vuelo "solo". Como el Blériot era monoplaza, la instrucción consistía en algunos consejos previos en tierra, un par de corridas con golpes de motor para dominar la trayectoria y la salida "solo".



Biplano Caudron G-3.

Creación del Servicio de Aviacion Militar en el Ejército.

El 28 de enero de 1919, a finales de su segundo Gobierno, el presidente José Pardo, mediante decreto supremo, promulgó el primer dispositivo orgánico de la aviación militar en nuestro país, que definió su posición dentro de los órganos de la defensa nacional atendiendo una necesidad impostergable. La norma, que se dio en medio de conflictos sociales y serias limitaciones de medios fiscales de la época, establecía que el Servicio de Aviación Militar estaría a cargo del estudio, la adquisición y la reparación de equipos aeronáuticos, así como de la administración, instrucción y movilización del personal afecto a estos aparatos. Se proyectó tener una sede en cada región militar, bajo dependencia de la Dirección de Aeronáutica. En la creación del Servicio de Aviación Militar tomaron parte los primeros aviadores procedentes de Argentina y sus antecesores formados en Francia.

La Escuela de Aviación Militar de Maranga y Misión de la Aviación Francesa

Llegado 1919, año clave en el desarrollo de nuestra aeronáutica, se firmó el contrato para la Misión Francesa en el ramo de aviación, para establecer la Escuela del Centro de Aviación de Lima, en Bellavista. Su arribo en setiembre vislumbró grandes expectativas. Integraban la misión el teniente coronel Paul de Beaudiez, el sargento mayor



Teniente Coronel Paul Du Beaudiez. Misión Francesa de Aviación.

Louis Coudoret y el teniente Gabriel Chabrier, todos con importante participación en la Primera Guerra Mundial. Los primeros aviones de instrucción fueron los Caudron G-3 y Salmson de origen francés. Tres de ellos fueron donados por la colonia peruana en ese país.

Mediante decreto supremo del 24 de enero de 1920, aprobado por el presidente Augusto B. Leguía, el Estado procedió a la expropiación del fundo Maranga y lo entregó en uso a la misión, bajo el nombre de Centro de Aviación Militar de Maranga. Esta escuela fue la única facilidad aeronáutica que el Estado brindaba hasta ese momento a los futuros pilotos navales, militares y civiles.

La estadía de los franceses en el Perú fue de solo dos años, pues un accidente en enero de 1920, en una aeronave Caudron, les quitó la vida, en el marco de una serie de vuelos de demostración, emulación y competencia.

Apenas se logró completar la instrucción de la primera promoción. En julio de 1922, las actividades aéreas pasaron a Las Palmas, flamante campo inaugurado con el nombre de Jorge Chávez, legado que hoy conserva la Fuerza Aérea y donde funciona la Escuela de Oficiales y diversas dependencias de esa institución.

La Escuela de Hidroaviación de Ancón y el Cuerpo de Aviadores Navales

Mientras los franceses daban comienzo a los trabajos necesarios para establecer la primera Escuela Militar de Aviación Militar, en Ancón una comisión técnica estudiaba las condiciones de la bahía como base de operaciones y Escuela de un Servicio de Hidroaviación de la Marina. La reorganización institucional, promovida por el recientemente creado Ministerio de Marina, gestó el nacimiento de este servicio el 9 de diciembre de 1919, a cargo del hijo del presidente de turno, Juan Leguía Swayne, asimilado con el grado de capitán de corbeta. El 26 de enero de 1920 se creó el Cuerpo de Aviadores Navales y se procedió a armar las primeras máquinas llegadas para la Escuela: botes voladores tipo Norman Thompson, Curtiss Seagull, FBA y George Levy. La primera promoción se graduó rápidamente,

La Misión Aeronaval Americana establecida en el Perú de 1924 a 1930 consolidó la Aviación Naval y profesionalizó sus actividades. Al mando del capitán de navío Harold Grow, se establecieron vuelos regulares de correo y pasajeros en la costa, y se crearon las estaciones aeronavales de San Ramón y de Itaya, que permitieron la unión aérea entre Lima e Iquitos, mediante vuelos regulares. Este hito de la aviación nacional merece destacarse, pues de esta manera la Marina lograba unir tan lejana zona del país con la capital de la República mediante una línea aérea al oriente peruano. Para 1928, esta arma alcanzó un óptimo nivel y



Instructor Lloy Moore y el Teniente Segundo De la Jara en la Escuela de Hidroaviación de Ancón. Hidroavión Curtiss HS-2L.

trascendencia, clave para que la Marina tomara las riendas de la aeronáutica militar y civil a finales de los años veinte.

Hoy, en el hogar de nuestros pioneros aviadores en Ancón funciona el Club de Verano de la Fuerza Aérea. En el ingreso se luce el busto del alférez de fragata Carlos Huguet, primer aviador naval caído en acto del servicio en 1921. El Grupo Aéreo 42 de la Fuerza Aérea heredó la línea aérea del oriente, y por ello muchos caseríos y avenidas en Loreto, la Base Aérea de San Ramón y el Aeropuerto de Talara inmortalizaron los nombres de Gustavo Cornejo Portugal, Leonardo Alvariño Herr y Víctor Montes Arias, respectivamente. ¡Aviadores navales de alto vuelo!

Escuela de Aviación Civil de Bellavista

En 1920, en el mencionado campo de Bellavista, también conocido como Campo de la Mar Brava, se hacían demostraciones aéreas con pilotos peruanos y extranjeros. También se celebraba la creación de la Escuela de Aviación Civil de Bellavista, financiada por la Casa Curtiss de Estados Unidos, la cual buscaba introducir en el mercado sus propios aviones. La escuela enfocaba sus actividades en una triple misión, con metas muy precisas: formar aviadores

civiles, negociar aviones de la fábrica que representaba, y establecer en el territorio nacional el primer servicio comercial de pasajeros, carga y correspondencia postal.

Respondiendo a su vocación de piloto, ingresaron a la escuela, y por vez primera, dos mujeres que lograron volar solas: Amalia Villa de Tapia, boliviana, quien luego regresó a su país para dar clases de aeronáutica, y la peruana Carmela Combe, que recibió instrucción del piloto norteamericano Lloyd Moore, perteneciente a la Aviación Naval de Estados Unidos y distinguido instructor de vuelo durante la Primera Guerra Mundial. Moore sería también instructor contratado para la Aviación Naval y operó los los botes voladores Curtiss.

Un caso particular fue el de un personaje que llegó a nuestro país como mecánico de la Casa Curtiss, Elmer Faucett, quien deseaba ser piloto y lo consiguió. "Slim", como lo llamaban, realizó su primer vuelo solitario el 5 de mayo de 1921. Obtuvo el primer brevete que entregó la Escuela Civil de Aviación. Faucett se convertiría en pionero del transporte aerocomercial en el Perú, al intentar llegar a Iquitos por primera vez en un Curtiss Oriole en 1922 y crear su conocida línea aérea.

Unificación de los servicios aéreos del país bajo el Ministerio de Marina y Aviación

Soplaron vientos de cambio para las escuelas de formación en el Ejército y la Marina, basados en la corriente doctrinaria del general italiano Giulio Douhet, que fomentaban la unificación de los servicios aéreos bajo un solo cuerpo. Mediante decreto del presidente Leguía, el 20 de mayo de 1929 se creó el Cuerpo de Aviación del Perú (CAP), organización que fusionó la Aviación Militar y Naval con el fin de establecer condiciones uniformes para todo el personal y una mejor administración de los recursos.



Teniente Segundo Carlos Washburn y José Estremadoyro con el instructor de vuelo Moore. Hidroavión Curtiss Seagull.

Las razones, materia de discusión en el Congreso de la República, habida cuenta de la exposición del ministro de Marina, contralmirante Augusto Loayza, fueron las siguientes:

- Economía de medios para la adquisición de aeronaves u otros materiales bajo una sola partida.
- Estandarización del material empleado, de los métodos de enseñanza y administración.
- La organización de la Aviación Naval y Militar bajo comandos distintos trae conflictos, confusiones y falta absoluta de coordinación y efectividad.
- Las escuadrillas de guerra de la hidroaviación y del Ejército debidamente equipadas prestan servicios en el Ejercito y Armada según recomendaciones de sus Estados Mayores.



Aeroplano monomotor Curtis Oriole en Las Palmas.

Finalmente, mediante Ley 6511, se dispuso que el Ministerio de Marina se llamaría en adelante Ministerio de Marina y Aviación. Tendría a su cargo todos los servicios y las actividades aéreas del país, por intermedio de la Inspección General de Aviación. Su tarea sería establecer, en las dos escuelas, sistemas idénticos de organización y entrenamiento. Asimismo, controlar toda la aviación civil y comercial, mediante disposiciones necesarias para reglamentar el otorgamiento de licencias en aviones y pilotos, para la fiel observancia de las leyes y reglamentos nacionales en relación con las leyes internacionales.

Hasta la creación del Ministerio de Aeronáutica en 1941, muchos marinos notables dirigieron los destinos de la aviación nacional, a quienes rendimos homenaje:

- Contralmirante Augusto Loayza (May. 1929 – Ago. 1930)
- Capitán de Navío Carlos Rotalde del Valle (Set. 1930 – Feb. 1931) (Ago. 1933-May. 1935)
- Contralmirante Federico Díaz Dulanto (Mar. 1931 – Nov. 1931) (Ene. 1940-Feb. 1941)
- Capitán de Navío Héctor Mercado Silva (Jul. 1935 – Oct. 1937)



Capitán de Navío Héctor Mercado, Ministro de Marina y Aviacion, Elmer Faucett y esposa. 1940.

- Vicealmirante Roque Saldias Maninat (Nov. 1937 – Dic. 1939)

Conclusiones

La Aviación en el Perú se gestó a prueba de pulso con la situación política y económica del país, pero, sobre todo, por la mirada de entusiastas y soñadores hacia los adelantos de esta nueva arma en Europa y Norteamérica. Las grandes opciones sobre su uso militar y civil no demoraron en convencer a los políticos y militares de la época, que vieron con sorpresa su gran utilidad táctica en la primera conflagración mundial como medio de exploración, así como en operaciones ofensivas y defensivas.

Gran parte del país vivía su propia realidad, ajena al progreso. El año 1919 fue clave para la consolidación de la Aviación Militar. Sin embargo, hasta 1928 y parte de 1929 la organización de la aviación en el país tenía tres ramificaciones inconexas: la Aviación Militar en Las Palmas (a cargo del Ministerio de Guerra), la Aviación Naval en Ancón (bajo la tutela del Ministerio de Marina) y la aviación comercial y civil (naciente aún, bajo el mando relativo de la Dirección General de Aviación Militar).

La conducción de los destinos de la aviación nacional, a cargo del Ministerio de Marina, en 1929, fue un honorable gesto de confianza del Estado. Se debió a dos factores principales: que la primera línea de defensa de la república había sido siempre la Marina, pero que, debido al desarrollo de la aviación, la hacía inseparable de la defensa primaria bajo un solo comando. Lo segundo es el gran desarrollo que había tenido la Aviación Naval en la figura de las líneas aéreas establecidas tanto en la costa como en la Amazonía, donde se crearon las Bases de San Ramón, Masisea e Iquitos, con gran impacto nacional.



Visita del presidente Augusto B. Leguía a Las Palmas 1928, acompañan el Comandante Fernando Melgar y Capitán de Navío Harold B. Grow. Jefes de la Aviación Militar y Naval.

La realidad actual de la aviación nacional parece haber tropezado con la misma piedra, tomando al pie de la letra la expresión "La historia se repite", propuesta por Hegel (1770-1831). En 1963 se creó el Servicio Aeronaval por las mismas razones de la coexistencia de la Armada y la Aviación para la guerra moderna. La aviación militar renace con el Grupo de Aviación Ligera del Ejército (GALE) en 1972. Ambos cuerpos comparten el Cielo de Quiñones con la Fuerza Aérea, junto a la aviación policial y la aeronáutica civil.

Según sus roles constitucionales, cada entidad poseía su propia alma máter y principios partidistas aferrados a las doctrinas y cuerpos de origen. Existía en la Fuerza Aérea un recelo especial sobre el desarrollo de estos cuerpos de aviación, por la similitud de capacidades que poseían y que generaba una interposición de funciones.

La situación llamó a la reflexión sobre la aplicación de la doctrina Douhet de unificación, para la optimización de los medios y la estandarización. Fue el caso de la agrupación de las escuelas de instrucción básica, de los servicios de mantenimiento, de la aviación de transporte y de fuego de apoyo a las fuerzas terrestres bajo un solo mando y con equipamiento homologado, tal como se hizo en 1929, pero esta vez bajo un mando rotativo interinstitucional. Se trataba de un reto para la oficialidad, consciente de que no deberíamos prolongar los errores del pasado puestos en manifiesto en los conflictos bélicos de 1981 y 1995 principalmente, que contrastan con la impecable actuación coordinada de la Aviación Militar en el conflicto del 1941.



Bibliografía

AEROCLUB DEL PERÚ. Historia del Aeroclub del Perú. S. f. [Consulta: 7 de diciembre de 2019]. Disponible en: http://www.aeroclubperu.org.pe/qsomos/historia.html

ASOCIACIÓN NUMISMÁTICA DE AREQUIPA. Medalla de la Liga Peruana Pro Aviación. 2018. [Consulta: 7 de diciembre de 2019]. Disponible en: https://web.facebook.com/permalink.php?story_fbid=1642022419250747&id=639485119504487&substory_index=0&_rdc=1&_rdr

BENEMÉRITA SOCIEDAD FUNDADORES DE LA INDEPENDENCIA. Discurso de orden en homenaje al 72 aniversario de la Fuerza Aérea del Perú. 2014. [Consulta: 7 de diciembre de 2019]. Disponible en: http://bsfi.pe/wp-content/uploads/2015/03/REVISTA-BSFI-2013.pdf

BIPLANO CAUDRON G-3. [Consulta: 7 de diciembre de 2019]. Disponible en: https://static.thisdayinaviation.com/wp-content/uploads/tdia//2018/04/d4-caudron-g32.jpg

BLÉRIOT XI. [Consulta: 7 de diciembre de 2019]. Disponible en: http://www.flugzeuginfo.net/acdata_php/acdata_bleriotxi_en.php

BUENDÍA, Eduardo. General CAP Juan O'Connor Guevara. S. f. [Consulta: 7 de diciembre de 2019]. Disponible en: http://www.scribd.com/doc/76428816/CRONICAS-DEL-AIRE-Juan-O´Connor

CUEVA, Carlos. *Cóndores del mar. Historia de la Aviación Naval Peruana*. Lima: Serral. 2004.

DE LA JARA, Carlos. *Historia de la aviación en el Perú*. Lima. 1935.

DE LA JARA, Carlos. *Historia de la aviación en el Perú*. Lima. 1979.

DE LA PUENTE, Sergio. Blériot XI. 2004. [Consulta: 7 de diciembre de 2019]. Disponible en: http://www.geocities.com/kwii62/chavez.htm

DE LA PUENTE, Sergio. Los primeros hidros en el Perú. 2004. [Consulta: 7 de diciembre de 2019]. Disponible en: http://www.aeronaves.netai.net/hidro.htm

DE LA PUENTE, Sergio. Monoplano Burga. 2004. [Consulta: 7 de diciembre de 2019]. Disponible en: http://www.oocities.org/kwii62/burga.htm

DE PERÚ. Escuela de Oficiales de la Fuerza Aérea. S. f. [Consulta: 7 de diciembre de 2019]. Disponible en: https://www.deperu.com/educacion/instituto-policial-militar/escuela-de-oficiales-de-la-fuerza-aerea-del-peru-cap-fap-jose-quinones-gonzales-eofap-2784.

EL COMERCIO. Jorge Chávez: a cien años de la hazaña mundial. 2009. [Consulta: 7 de diciembre de 2019]. Disponible en: https://elcomercio.pe/blog/huellasdigitales/2010/09/jorge-chavez-a-cien-anos-de-la

FLYINGMACHINES. The Burga Monoplane. S. f. [Consulta: 7 de diciembre de 2019]. Disponible en: http://flying-machines.ru/Site2/Crafts/Craft28703.htm

GÁLVEZ, Perla. La mujer y la aviación en el Perú. 2009. [Consulta: 7 de diciembre de 2019]. Disponible en: http://historiasdelaviacion.blogspot.com/2009/03/la-mujer-y-la-aviacion-en-el-peru.html.

GROW, Harold. La aviación es la nueva arma de la Marina. En: *Revista de Marina*, 1925. Año X, nro. 4.

LA OPINIÓN. A 107 años de la creación de la escuela de aviación militar. 2019. [Consulta: 7 de diciembre de 2019]. Disponible en: http://www.laopiniondemoron.com.ar/images/6619%20-%2014-8-2019%20-%20b.pdf

LAOS, Cipriano. *Lima, la ciudad de los virreyes* (1928-1929). Lima: Editorial Perú. 1929.

LEGIÓN DE HONOR. Quién fue el general Pedro Muñiz Sevilla. 2013. [Consulta: 7 de diciembre de 2019]. Disponible en: http://legiondeintendencia.blogspot.com/2013/05/quien-fue-el-gral-pedro-muniz-sevilla.html

LESKI. Juan Bielovucic. 2011. Recuperado de: https://www.leski.com.au/m/lot-details/index/catalog/310/lot/112527/Picture-Postcards-AVIATION-Peru-1911-San-marti-y-Ca-commemorative-aviation-card-Llegada-a-Lima-del-aviador-peruano-JUAN-BIELOVUCIC-ENERO-8-DE-1911-vertical-fold-that-has-caused-minor-splitting-on-the-face-but-it-s-not-easy-to-see-unused-Rare-Despite-all-the-attention-given-to-the-various-flights-in-1911-this-is-the-first-we-have-learned-of-a-flight-in-Peru-All-Google-results-are-in-Spanish-See-also-Lot-1365-under-India.

MARINA DE GUERRA. Fuerza de Aviación Naval. S. f. [Consulta: 7 de diciembre de 2019]. Disponible en: http://lamarina.staff.digital/en/organos/comoperpac/aviacion-naval/.

MINISTERIO DE DEFENSA. *Libro blanco de la defensa nacional*. Lima: Fuerza Aérea del Perú. 2005.

MINISTERIO DE EDUCACIÓN. Historia militar: FAP, un siglo en el aire. 2019. [Consulta: 7 de diciembre de 2019]. Disponible en: https://www.ugelyungay.gob.pe/noticia/direccion/507/historia%20militar:%20%20fap%20un%20siglo%20en%20el%20aire.

MINISTERIO DE MARINA. Exposición al Congreso de la República del ministro de Marina contralmirante Augusto Loayza. 1929.

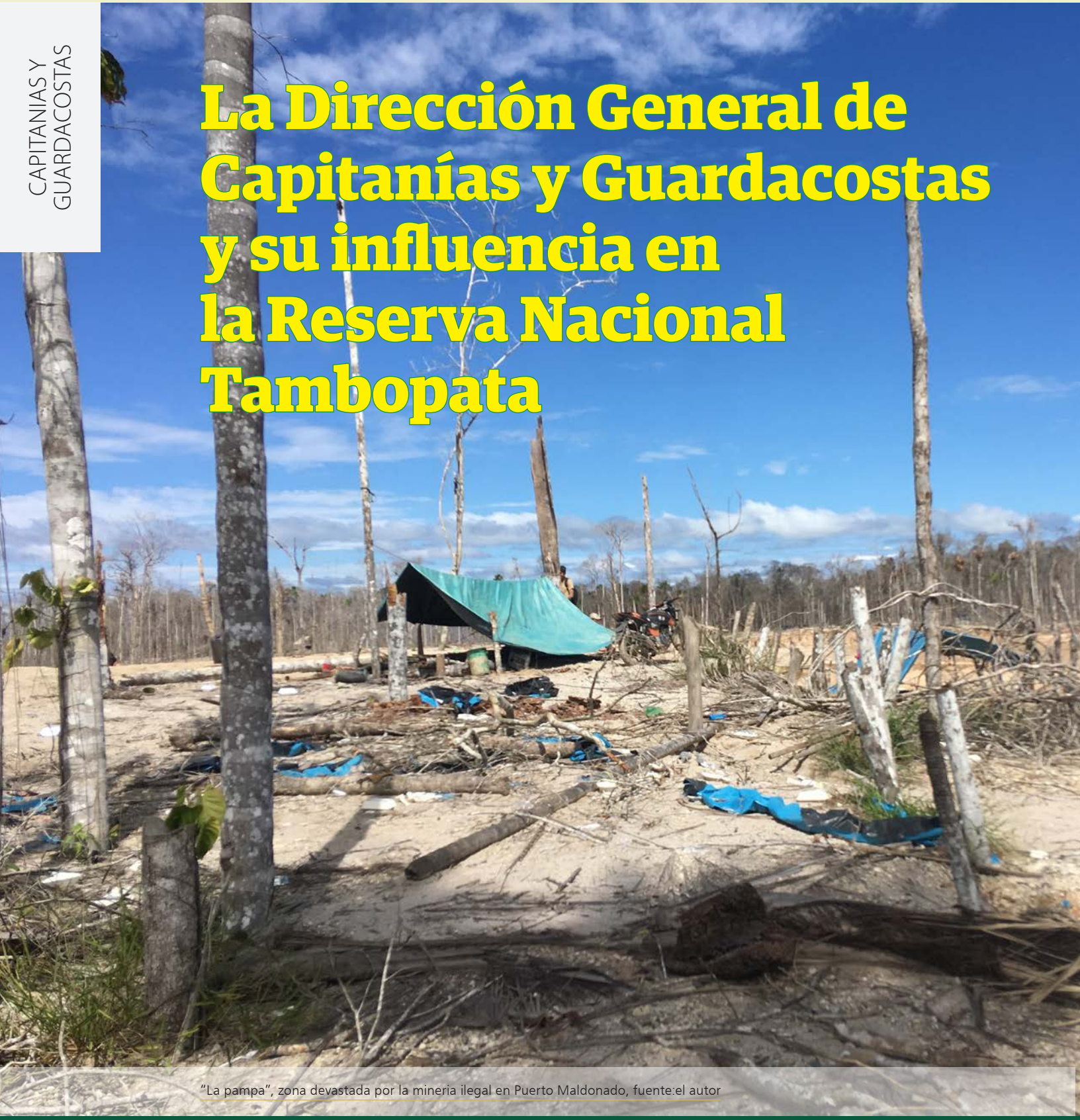
PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERÚ. Aeroplano monomotor Curtiss Oriole. 2004. [Consulta: 7 de diciembre de 2019]. Disponible en: http://repositorio.pucp.edu.pe/index/handle/123456789/36509

SAONA, Jonatan. Pedro Muñiz. 2013. [Consulta: 7 de diciembre de 2019]. Disponible en: http://gdp1879.blogspot.com/2013/01/pedro-muniz.html#ixzz2VbPxlfD4En Blog de Jonatan Saona.

TAFUR, Carlos. Discurso de orden pronunciado en homenaje al 72 aniversario de la fuerza aérea del Perú. 2014. [Consulta: 7 de diciembre de 2019]. Disponible en: http://bsfi.pe/wp-content/uploads/2015/03/REVISTA-BSFI-2013.pdf.

TINCOPA, Amaru. La misión francesa de aviación. 2015. [Consulta: 7 de diciembre de 2019]. Disponible en: https://alasandinas.wordpress.com/2015/01/07/la-mision-francesa-de-aviacion/

La Dirección General de Capitanías y Guardacostas y su influencia en la Reserva Nacional Tambopata



"La pampa", zona devastada por la mineria ilegal en Puerto Maldonado, fuente:el autor

La Dirección General de Capitanías y Guardacostas y su influencia en la Reserva Nacional Tambopata



Capitán de Corbeta Jonatan Mendoza Alarcón
Egresando de la Escuela Naval el 1 de enero de 2007 como Alférez de Fragata, calificado en Capitanías y Guardacostas. Ostenta el grado de Magíster en Ecosistemas Marinos y Costeros de la Universidad Politécnica de Valencia. Su primera dependencia fue el B.A.P. *Eten*, participó en el curso de Operaciones Antidrogas en la Escuela de Seguridad Hemisférica en Georgia, Estados Unidos; se desempeñó en el B.A.P. *Río Nepeña*, en la Capitanía de Puerto de Chancay, en el B.A.P. *Río Zaña*, en la primera dotación de la Base de Control Fluvial Ivochote en el VRAEM. En enero del 2015 asume el cargo de Primer Ayudante en la Capitanía de Puerto de Salaverry, gestión por la cuál es condecorado con la medalla de honor de la Municipalidad Provincial de Trujillo, luego fue designado como Segundo Comandante del B.A.P. *Río Zaña*. En el año 2019 asciende al grado de Capitán de Corbeta, actualmente ejerce funciones en la Comandancia de Operaciones Guardacostas.

RESUMEN
Este artículo expone la diversidad biológica y conservación de la Reserva Nacional Tambopata y su actual situación de riesgo frente a la minería ilegal; narra la modalidad de extracción del oro y sus consecuencias devastadoras al medio ambiente y a la salud; el texto describe los esfuerzos que realizan diferentes sectores del Estado para combatir las actividades ilícitas que se desarrollan en esta importante reserva nacional, analiza la normativa vigente y acciones de las autoridades, finalmente concluye con propuestas para vencer a quienes transgreden la ley.

PALABRAS CLAVE
Reserva nacional Tambopata, Madre de Díos, Sernamp, Minam, minería ilegal, guardacostas, Autoridad Marítima, Dicapi.

ABSTRACT
This article exposes biological diversity and conservation state of the Tambopata National Reserve and its current risk situation against illegal mining; narrates the modality of gold mining and its devastating consequences to the environment and health; as well describes the efforts of the Government against the illegal activities in this important National Reserve, in order to analyze regulations and actions of the authorities, finally concludes with proposals to defeat those who break.

KEYWORDS
Tambopata National Reserve, Madre de Díos, Sernamp, Minam, illegal gold mining, coast guard, Maritime Authority, Dicapi.

I. INTRODUCCIÓN

Las áreas naturales protegidas (ANP) son espacios continentales o marinos reconocidos, establecidos y protegidos legalmente por el Estado, que está obligado a promover la conservación de su diversidad biológica[1].

En el Perú se han establecido 76 ANP para la conservación de su diversidad biológica, valor cultural, paisajístico y científico[2], que conforman el Sistema Nacional de Áreas Naturales Protegidas por el Estado (Sinanpe). Se dividen en 10 categorías, según se demuestra en la tabla 1.

1. CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Constitución Política del Perú. 1993.
2. CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Ley de Áreas Naturales Protegidas 26834. 30 junio de 1997.

Categoría	Cantidad	Extensión en hectáreas
Parque Nacional	15	10 394 366.70
Santuario Nacional	9	317 366.47
Santuario Histórico	4	41 279.38
Reserva Nacional	15	4 652 851.63
Refugio de vida silvestre	3	20 775.11
Bosque de protección	6	389 986.99
Reserva paisajística	2	711 818.48
Reserva comunal	10	2 166 588.44
Coto de caza	2	124 735.00
Zona reservada	10	636 717.39
Total	**76**	**19 456 485.59**

Tabla 1. Categorías de las ANP en el Perú. Fuente: Portal web del Sernanp

Para los fines del artículo se detallan las características de la Reserva Nacional Tambopata (RNT), que se extiende en una superficie de 274 690 hectáreas y se ubica de manera contigua al Parque Nacional Bahuaja Sonene (PNBS), en la provincia de Tambopata, departamento de Madre de Dios[3]. Su clima corresponde al de bosque subtropical húmedo, con una temperatura media anual de 26 °C, que fluctúa entre los 10 °C y los 38 °C[4]. La precipitación varía durante el año; se presentan meses de lluvias máximas (diciembre a marzo), meses de transición (abril, mayo, octubre y noviembre) y meses de estiaje (junio, julio, agosto y setiembre).

Es oportuno mencionar que el PNBS se estableció en 1996, gracias a esfuerzos de personas e instituciones que se remontan a casi cuatro décadas, en una cruzada por conservar los ecosistemas del Tambopata que empezó a materializarse en 1977, con la creación de la Zona Reservada Tambopata, en el área de confluencia de los ríos Tambopata y La Torre.

3. Mediante el Decreto Supremo 048-2000-AG del 5 de setiembre de 2000 se declara la Reserva Nacional Tambopata y se amplía el Parque Nacional Bahuaja Sonene, ubicados en los departamentos de Madre de Dios y Puno.
4. RESERVA NACIONAL TAMBOTAPA Y PARQUE NACIONAL BAHUANA SONENE. Plan de manejo de *Bertholletia excelsa H. B.K* en la Reserva Nacional Tambopata y el Parque Nacional Bahuaja Sonene 2008-2012. [Consulta: 13 de diciembre de 2019]. Disponible en: http://www.tambopata-bahuaja.info/assets/plancastana.pdf



Figura 1.- Ubicación geográfica de la Reserva Nacional Tambopata y el Parque Nacional Bahuaja Sonene, fuente: Servindi.org

II. BIODIVERSIDAD Y CONSERVACIÓN

Este magnífico ecosistema aún conserva gran parte de su estado original, la RNT y el PNBS fueron creados a partir de una misma área protegida, acogen una gran parte de la diversidad biológica peruana, por ejemplo en un área de 5 000 hectáreas desde la desembocadura del río La Torre al río Tambopata han sido registradas 575 especies de aves, más de 1 200 especies de mariposas, 74 especies de fauna, 28 especies de anfibios y 17 especies de reptiles[5].

Una de las especies más impresionantes del Tambopata son los Guacamayos, estas hermosas aves suelen sobrevolar la reserva en pequeños grupos, cientos de ejemplares se congregan cada mañana en las colpas para comer arcilla, las especies más comunes de la reserva son el Macao y Araruna ambas especies tienen un longevidad media de 30 a 50 años y alcanzan una longitud de 86 centímetros.

En la reserva también existen especies en vías de extinción como la nutria (*Lontra longicaudis*) y el lobo de río (*Pteronura brasiliensis*), los cuales pierden habitad a consecuencia de las acciones del ser humano que detallaremos más adelante.

5. PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA. Resolución Presidencial 158-2011, que aprueba el Diagnóstico del Proceso de Elaboración del Plan Maestro de la Reserva Nacional Tambopata. 27 de julio de 2011.



Imagen 1.- Colpa de Guacamayos, fuente: Revistamiled.com.mx

En lo que respecta a la conservación, el Servicio Nacional de Áreas Naturales Protegidas (Sernanp) ha establecido criterios generales que permiten definir la forma de gestión de las áreas considerando su zonificación y el monitoreo de los impactos, según se detalla en la tabla N° 2.

Prioridad	Criterios generales
1	Representatividad de la biodiversidad biológica de las ANP.
2	Representatividad de las amenazas hacia estas áreas.
3	Relevancia, es decir que sean sensibles a los efectos de la gestión y por tanto útiles a la toma de decisiones cotidianas para la gestión de las ANP.
4	Mensurables, capaces de ser medidos en forma regular.

Tabla 2. Criterios generales que permiten definir la forma de gestión de las áreas. Fuente: Sernanp

En relación con el criterio general de prioridad 2, se han identificado actividades que causan significativo daño a la biodiversidad, como la minería ilegal, la actividad agropecuaria, la extracción de madera, la expansión urbana y la migración hacia la zona de amortiguamiento, que se constituyen como amenazas potenciales.

En el trayecto de la carretera Interoceánica se han construido numerosos caminos carrozables, que penetran en la selva con la excusa de abrir tierras para la agricultura, pero su verdadero propósito es facilitar la minería ilegal, que es la amenaza que detallaremos a continuación.

Actualmente, gracias a los esfuerzos de las instituciones responsables, se han recuperado de la minería ilegal grandes hectáreas de la RNT de mineros ilegales. La problemática se desarrolla en la zona de amortiguamiento en las formas que se comentan a continuación.

III. MINERIA ILEGAL

El Perú es el sexto productor mundial de oro y el primero en América Latina. La región de Madre de Dios proporciona el 70% del oro nacional[6]. Allí se han creado numerosos centros poblados menores, cuya economía está vinculada directamente a la minería ilegal. Son habitados en muchos casos por migrantes que buscan beneficiarse del incremento del costo del oro en el mercado internacional.

La extracción ilegal de oro en el ámbito terrestre y acuático se realiza removiendo el subsuelo con maquinaria pesada o con motobombas, para luego extraer el preciado metal del sedimento.

En tierra firme, primero se deben talar los árboles. Luego, para remover el suelo se aplica agua a presión que forma barro, el cual es succionado por motobombas, que a través de tuberías lo depositan sobre rampas cubiertas por alfombras. Los mineros las denominan "tolvas" y su función es absorber el metal precioso. Debido a su peso y a la pronunciada pendiente de la rampa, el metal permanece en la alfombra. Al final de la jornada los operarios recogen las alfombras de las tolvas y las trasladan hacia un pozo, donde las sacuden sobre un manto de plástico. El resultado es una arenilla a la que se aplica mercurio, que amalgama las finas gravas de oro y lo convierten en unas pequeñas bolas de oro y mercurio. Finalmente, a la amalgama se le aplica fuego con soplete para quemar el mercurio. El resultado son pedazos de oro.

El mercurio es desechado sin ningún tipo de control y afecta el ecosistema. Los operarios pasan muchas horas en constante contacto con el mercurio. Los estudios indican que superan hasta tres veces el límite permisible de mercurio en la sangre[7]. Además, los inmensos cráteres que resultan de la devastación son peligrosos incluso para los propios ilegales, que pueden quedar sepultados debajo de estos cráteres de hasta 10 metros de profundidad. La ruina de la selva genera 0,35 gramos de oro por una tonelada de tierra removida.



Imagen 2.- Minería ilegal en el ámbito terrestre en "la Pampa" (Madre de Dios). fuente: Servindi.org

6. ZUCCALÀ, Emanuela. Oro y bosques, incompatibles en la Amazonía peruana. El País. 2017. [Consulta: 13 de diciembre de 2019]. Disponible en: https://elpais.com/elpais/2017/11/22/planeta_futuro/1511358033_282056.html
7. DISCOVERY CHANNEL. Amazonas clandestino. Episodio IV, La maldición del oro. 2016. [Consulta: 13 de diciembre de 2019]. Disponible en: https://www.netflix.com/search?q=amazonas&jbv=80160697&jbp=0&jbr=0

En el ámbito acuático, los métodos más comunes son las balsas "carrancheras" y "balsas gringo". sobre las cuales se instalan motobombas que succionan el sedimento. De manera similar al método terrestre, trasladan el lodo por medio de tuberías y lo depositan en las tolvas, tal como se muestra en la imagen 3.



Imagen 3.- Sistema ilegal de extracción de oro en el ámbito fluvial, fuente: Marina de Guerra del Perú.

La succión genera otra modalidad de cráteres en el río. El mercurio es vertido directamente en sus aguas, donde es consumido por organismos bioacumuladores, como los peces, que posiblemente en el corto plazo sirven de alimento para los pobladores. Los altos niveles de metilmercurio (forma sumamente tóxica del mercurio) en la sangre de los niños y bebés en el útero pueden dañar el sistema nervioso en desarrollo, lo que afecta su capacidad para pensar y aprender[8].

Una jornada laboral en las condiciones perniciosas antes mencionadas genera una ganancia de 30 y 70 dólares por operario. Esto atrae otro tipo de negocios, como el abastecimiento logístico a los campamentos de mineros que han penetrado en la selva. También genera prostitución, explotación infantil, tráfico de combustible y corrupción. Los mineros reconocen que su actividad es irreparable para el ecosistema, pero manifiestan que es la forma que han encontrado para sobrevivir.



Imagen 4.- Imagen lograda con el Perú SAT-1, satélite submétrico, fuente: Conida.

En 2016, los mineros ilegales penetraron en la Reserva Nacional Tambopata y destruyeron 275 hectáreas de área protegida. Incontables cráteres de barro reemplazan lo que fue hábitat de especies endémicas de la región. En 2018, la Agencia Espacial del Perú (Conida) monitoreó la desforestación mediante imágenes tomadas por el satélite Perú SAT-1. La

8. AGENCIA DE PROTECCIÓN AMBIENTAL DE ESTADOS UNIDOS. Información sobre el mercurio. 2019. [Consulta: 13 de diciembre de 2019]. Disponible en: https://espanol.epa.gov/espanol/informacion-basica-sobre-el-mercurio#health

magnitud del desastre se puede apreciar en la imagen 4.

IV. ROL DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE CAPITANÍAS Y GUARDACOSTAS

La Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI) de la Marina de Guerra del Perú tiene como misión la protección del medio ambiente acuático en el dominio marítimo, ríos y lagos navegables[9]. Las operaciones de represión de actividades ilícitas en la región de Madre de Dios son comandadas por la Capitanía de Puerto Maldonado.

En febrero del año 2011 se llevó a cabo el operativo Aurum–I, en el marco del Decreto de Urgencia 007-2011, mediante el cual el presidente de la república facultó a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas para que proceda a la destrucción de dragas y artefactos similares en el lugar donde sean intervenidas, sea en los mismos cauces y riberas de los ríos navegables y lagunas donde se encuentren ubicados dentro de la jurisdicción de Madre de Dios[10].

Esta acción que fue uno de los más grandes operativos realizados, movilizó 1 500 miembros de las Fuerzas Armadas y Policía Nacional, patrullas conformadas por Guardacostas y Operadores Especiales de la Marina de Guerra del Perú, se desplegaron por aire y río con la misión de interdecir las dragas de tipo industrial que operaban de manera ilegal en los ríos Malinowski, Inambari y Madre de Dios, los resultados fueron más que satisfactorios, los ríos quedaron liberados de las dragas de acero, no obstante las fuerzas navales permanecieron por cerca de 45 días en el área de operaciones con el propósito de consolidar la misión.



Imagen 5.- Helicóptero de la Aviación Naval aproximándose a draga industrial durante el operativo Aurum I.

9. PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA. Decreto Supremo 015-2014-DE, que aprueba el Reglamento del Decreto Legislativo 1147, que regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional, Dirección General de Capitanías y Guardacostas. 26 de noviembre de 2014.
10. PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA. Decreto de Urgencia 007-2011, que modifica el artículo 8 del Decreto de Urgencia 012-2010, ampliado por Decreto de Urgencia 004-2011. 18 de febrero de 2011.

Los mineros migraron en gran parte fuera de la jurisdicción de la Marina para establecerse con mayor fuerza en el interior de la selva, como es el caso de la zona denominada La Pampa, entre los kilómetros 98 y 115 de la carretera Interoceánica, con una extensión de 20 km de largo y 5 km de ancho. La zona está actualmente devastada. Solo se aprecian restos de árboles y cráteres de barro. En este lamentable escenario los delitos son rutinarios: explotación infantil, trata de personas, tráfico de combustible, en plena zona de amortiguamiento de la RNT.

En 2012, se promulgaron diversos decretos legislativos que regularon la interdicción de la minería ilegal en toda la República. Uno de ellos dispuso que la Dicapi, en el ámbito de sus competencias, debe realizar el decomiso de bienes, maquinarias, equipos e insumos prohibidos utilizados en el desarrollo de actividades mineras ilegales, para ser puestos a disposición del gobierno regional. De ser el caso que por las características o la situación del material no resultara viable su decomiso, se autorizó la destrucción o demolición[11]. Otra regulación importante fue la incorporación del delito de minería ilegal al Código Penal, reprimido con pena privativa de la libertad no menor a cuatro años. También se reguló como delito el financiamiento de la minería ilegal y la obstaculización de la fiscalización administrativa[12].

En este contexto, la Dicapi realiza las acciones de control mediante operaciones conjuntas entre la Capitanía de Puerto Maldonado, el Ministerio Público y el Sernanp. Sin embargo, la extensa área fluvial demanda mayores medios para proteger la zona de amortiguamiento y la reserva, motivo por el cual la Comandancia de Operaciones



Imagen 6.- Maquinaria pesada destruida por personal Guardacostas en el rio Malinokski, fuente: el autor.

11. PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA. Decreto Legislativo 1100, que regula la interdicción de la minería ilegal en toda la República y establece medidas complementarias. 18 de febrero de 2012.
12. PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA. Decreto Legislativo 1102, que incorpora al Código Penal los delitos de minería ilegal. 29 de febrero de 2012.



Imagen 7.- Personal de Sernanp y la Dicapi en el puesto de Vigilancia y Control Otorongo en el rio Malinoski, fuente: el autor.

Guardacostas despliega dos grupos rotativos que se distribuyen en los ríos Inambari y Malinowski, siendo los escenarios para cada uno de ellos distintos.

El grupo que opera en el río Malinowski lo hace de manera conjunta con los guardaparques de Sernanp y la Fiscalía en Materia Ambiental (FEMA), mediante patrullajes en el área fluvial y la zona de amortiguamiento de la reserva. Se ha logrado erradicar a los mineros que huyen a otros puntos del río.

En agosto de 2018 se dio un duro golpe a la minería ilegal. En el que personal naval destruyó dos retroexcavadoras, 32 motores, campamentos logísticos, entre otros materiales. Los guardaparques aseguran que estas actividades son financiadas por mafias instaladas en la comunidad nativa Kotsimba.

Las acciones son constantes. Sin embargo, se mantiene esta actividad en algunos sectores del río. A pesar de ser erradicados por los constantes operativos de la Capitanía de Puerto Maldonado, pueden trasladarse de un lugar a otro en la ribera de los ríos con relativa facilidad.

Por otro lado, el grupo instalado en el río Inambari tiene la misión de interdecir el tráfico ilegal de combustible que proviene de Puno por vía fluvial y terrestre. El cual tiene como destino el interior del bosque amazónico. Pese a los esfuerzos de las autoridades competentes, la minería ilegal

solo se ha contenido. La sed por el oro se ha establecido de forma permanente, como por ejemplo en La Pampa. Por esa razón, en febrero de 2019 el Gobierno decretó el estado de emergencia en la provincia de Tambopata, por un periodo de 60 días[13]. Las operaciones serán principalmente en el ámbito terrestre. Esta decisión se configura como una de las más importantes en los últimos 10 años y tendrá alcance en los distritos de Tambopata, Inambari, Las Piedras y Laberinto.

V. CONCLUSIONES

En una realidad distinta y única en donde los Andes se mezclan con la Amazonía y la vida satura cada rincón, existe un conflicto ecológico, social y cultural que se ha convertido en una situación insostenible. En este escenario el personal naval ejecuta tareas diferentes a la guerra y ejerce el rol de represión de actividades ilícitas bajo el marco normativo de la Dicapi.

En la zona terrestre, la Policía Nacional del Perú se ha visto superada por la conjunción de actividades ocasionadas por la minería ilegal. La declaratoria de estado de emergencia en el departamento de Madre de Dios permitirá a las Fuerzas Armadas apoyar en el control interno a la Policía Nacional, conjugando esfuerzos para combatir la minería ilegal y el tráfico de combustible de manera frontal, así como a los delitos conexos: delincuencia vinculada a la minería ilegal, redes de prostitución, explotación infantil y mafias que soportan esta destructiva actividad.

La Dicapi cuenta con experiencia en las operaciones en cuanto al trabajo en paralelo con otras autoridades. El sostenimiento de las operaciones que realiza aunado a las acciones que conlleva el establecimiento del estado de emergencia acercará a las autoridades a resultados definitivos en la zona de amortiguamiento y, por ende, la RNT permanecerá libre de esta destructiva actividad.



Imagen 8.- Reserva Nacional Tambopata, fuente. wordpress.com_2015

13. PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA. Decreto Supremo 0028-2019-PCM, que declara estado de emergencia en los distritos de Tambopata, Inambari, Las Piedras y Laberinto, de la provincia de Tambopata, del departamento de Madre de Dios. 18 de febrero de 2019.

Bibliografía

- AGENCIA DE PROTECCIÓN AMBIENTAL DE ESTADOS UNIDOS. Información sobre el mercurio. 2019. [Consulta: 13 de diciembre de 2019]. Disponible en: https://espanol.epa.gov/espanol/informacion-basica-sobre-el-mercurio#health
- CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Constitución Política del Perú. 1993.
- CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Decreto Supremo 048-2000-AG. 5 de setiembre de 2000.
- CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Ley de Áreas Naturales Protegidas 26834. 30 junio de 1997.
- DISCOVERY CHANNEL. *Amazonas clandestino*. Episodio IV, *La maldición del oro*. 2016. [Consulta: 13 de diciembre de 2019]. Disponible en: https://www.netflix.com/search?q=amazonas&jbv=80160697&jbp=0&jbr=0
- PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA. Decreto de Urgencia 007-2011. 18 de febrero de 2011.
- PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA. Decreto Legislativo 1100. 18 de febrero de 2012.
- PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA. Decreto Legislativo 1102. 29 de febrero de 2012.
- PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA. Decreto Supremo 0028-2019-PCM. 18 de febrero de 2019.
- PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA. Decreto Supremo 015-2014-DE. 26 de noviembre de 2014.
- PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA. Resolución Presidencial 158-2011. 27 de julio de 2011.
- RESERVA NACIONAL TAMBOTAPA Y PARQUE NACIONAL BAHUANA SONENE. Plan de manejo de *Bertholletia excelsa H. B.K* en la Reserva Nacional Tambopata y el Parque Nacional Bahuaja Sonene 2008-2012. [Consulta: 13 de diciembre de 2019]. Disponible en: http://www.tambopata-bahuaja.info/assets/plancastana.pdf
- ZUCCALÀ, Emanuela. Oro y bosques, incompatibles en la Amazonía peruana. *El País*. 2017. [Consulta: 13 de diciembre de 2019]. Disponible en: https://elpais.com/elpais/2017/11/22/planeta_futuro/1511358033_282056.html



El despliegue operacional Subdiex 2018 del programa DESI: experiencias como comandante del B.A.P. *Arica*

El despliegue operacional Subdiex 2018 del programa DESI: experiencias como comandante del B.A.P. Arica



Capitán de Fragata Enrique Marcos Vargas Acosta
Se graduó como alférez de fragata de la Escuela Naval del Perú en 1997. Es calificado en submarinos e ingeniería de sistemas. Magíster en Administración Estratégica de Negocios (MBA) en CENTRUM Católica, con doble certificación en maestría en Liderazgo Internacional en la EADA Business School de Barcelona (España) y maestría en Seguridad y Defensa en el Colegio Interamericano de Defensa en Washington D.C. (Estados Unidos). Ha sido dotación de varias unidades submarinas. Fue segundo comandante del B.A.P. *Antofagasta* y comandante del B.A.P. *Arica*, en donde participó en la 15ª edición del desplazamiento Subdiex 2018. Actualmente ejerce el cargo de edecán del presidente del Consejo de Ministros.

RESUMEN
Este artículo describe las experiencias como comandante de una unidad submarina durante la preparación y ejecución un desplazamiento operacional Subdiex del programa DESI. Asimismo, se detalla el desarrollo e importancia de este desplazamiento para toda la tripulación de una unidad submarina y nuestra Fuerza de Submarinos.

PALABRAS CLAVE
Comando, liderazgo, recurso humano, programa DESI, Subdiex, entrenamiento, guerra antisubmarina.

ABSTRACT
This article describes the experiences as commander of a submarine during preparation and execution the operational deployment SUBDIEX of the Desi program. It also details the development and importance of this deployment for the whole crew of a submarine and our Submarine Forces.

KEYWORDS
Commander, Leadership, Human Resource, DESI Program, SUBDIEX, Training, Anti-submarine War.

Breve Reseña Histórica

El programa Diesel Electric Submarine Initative (DESI) fue establecido en 2001 con la Marina de Estados Unidos. Consiste en desplazar una unidad submarina hasta ese país, con el propósito de desarrollar diversos ejercicios como parte del entrenamiento y la preparación de una fuerza o grupo de tarea. El primer desplazamiento efectivo se realizó en 2002 y a la fecha se han desarrollado 15 en total. Este desplazamiento promueve el desarrollo de operaciones bilaterales entre ambas naciones. Además, certifica el desempeño de la flota de Estados Unidos y prioriza los ejercicios de nivel avanzado, que en su mayoría son del tipo de guerra antisubmarina.

El objetivo del programa es desarrollar ejercicios de nivel avanzado, que permitan un alto grado de entrenamiento de las unidades de las dos Marinas, con lo que se

logra la interoperabilidad. Por otro lado, el programa DESI es el único que contribuye a la seguridad e interoperabilidad entre las naciones que cuentan con submarinos convencionales.

Experiencia como comandante del B.A.P. *Arica* durante la preparación y ejecución del desplazamiento Subdiex 2018

Aún recuerdo esa noche en mi hogar, junto a mi familia, cuando recibí la noticia de haber sido designado como comandante de una unidad submarina, uno de los objetivos personales y profesionales más esperados de mi carrera naval. Ese momento se tornó aún más gratificante cuando tomé conocimiento que el B.A.P. *Arica*, submarino que tuve el honor de comandar, había sido designado para participar en la decimoquinta edición del desplazamiento operacional Submarine Diesel Exercises Subdiex 2018, del Programa DESI, que se llevaría a cabo en la costa Este de Estados Unidos de julio a noviembre de 2018. Al respecto, quiero mencionar que ser comandante de la unidad submarina designada para un desplazamiento de esa magnitud fue un gran anhelo profesional.

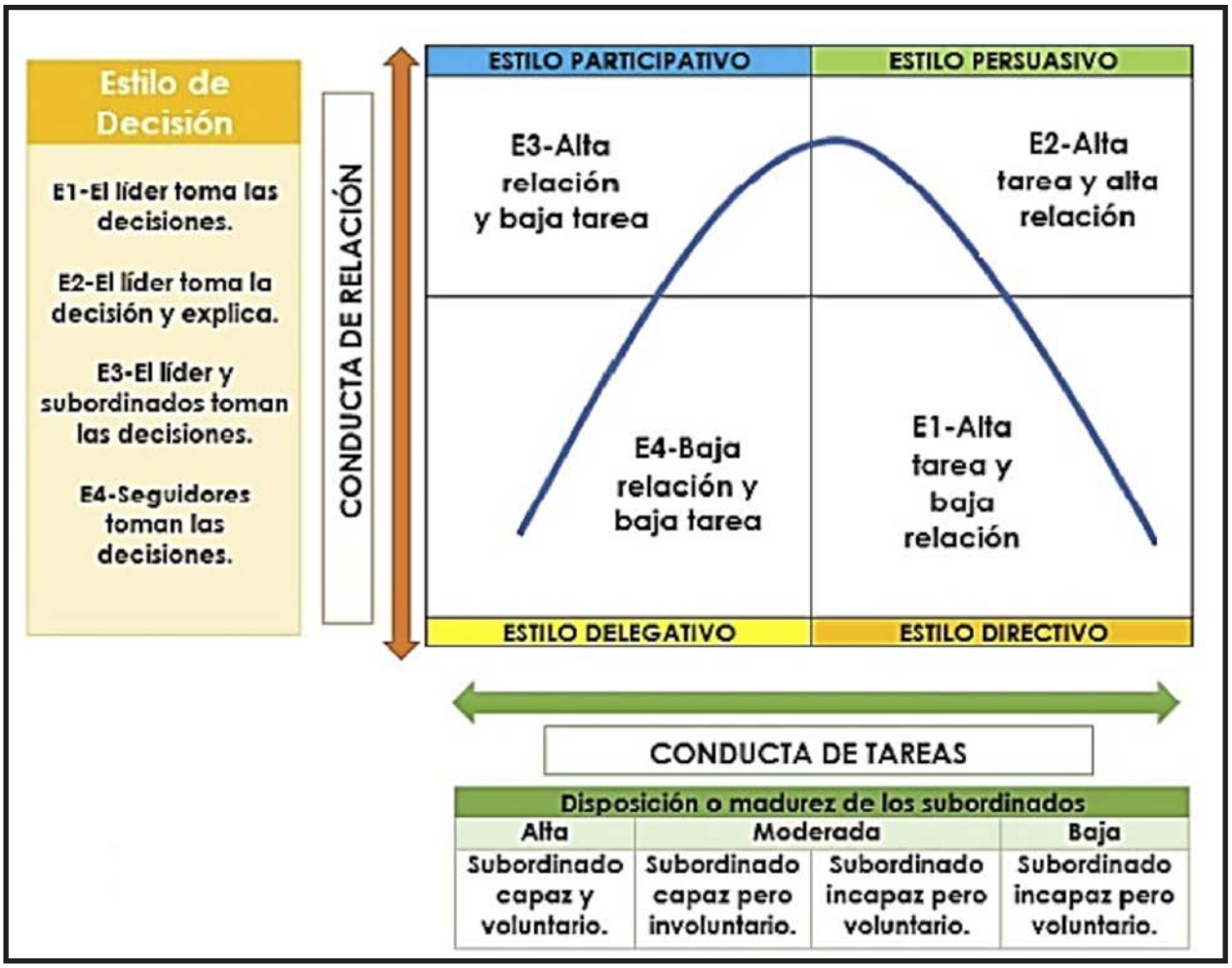
Asumí el comando el 3 julio de 2017 y nuestro primer desafío consistió en preparar la unidad submarina para su participación en el mencionado desplazamiento operacional. Para lograr esto, nos esperaba un año de arduo trabajo para encontrarnos listos en los aspectos de material y personal, con el fin de representar de la mejor manera a nuestra Fuerza de Submarinos, institución y país. Preparar la unidad submarina para estar fuera de la patria durante cinco meses conlleva un planeamiento detallado. La labor no solo incluyó a la dotación de la unidad, sino también a otros actores como comandos superiores, direcciones técnicas, áreas logísticas, áreas administrativas, Agregaduría Naval del Perú en Estados Unidos, los Servicios Industriales de la Marina sede Callao (SIMA-Callao), entre otros. Un aspecto importante fue mantener la relación y coordinación entre todos los actores antes mencionados.

Iniciamos el desafío con los trabajos de mantenimiento en dique flotante. Luego de un tiempo de sacrificio del personal de la unidad y los operarios del SIMA-Callao, regresamos al muelle de submarinos para continuar con las labores. Después de eso, nos quedaban cuatro meses para llegar a un nivel óptimo de alistamiento y operar con una poderosa Marina de excelentes capacidades, un gran reto para nosotros. Al término del periodo de mantenimiento, se efectuó el protocolo de pruebas de la unidad y se inició la relación hombre-máquina. Ya casi se había concluido con la tarea de preparar la unidad para tan importante desplazamiento y así cumplir la misión encomendada.

Durante los primeros meses de mi comando, fue importante ir conociendo a cada uno de los oficiales y del personal de la dotación bajo mi mando, con la finalidad de mejorar su rendimiento a bordo. Contar con personal de distintas generaciones y diversos perfiles me hizo tomar la decisión de aplicar, en principio, un estilo de liderazgo diferente en cada uno de ellos. Un modelo guía que me ayudó mucho en este aspecto fue el liderazgo situacional de Paul Hersey y Ken Blanchard[1]. Este modelo analiza una situación determinada y tiene en cuenta el nivel de desarrollo de los miembros del equipo, para así adoptar un estilo de liderazgo particular.

Así llegó el tan esperado día para zarpar, el 6 de julio del 2018, una fecha inolvidable para mí y este gran equipo de trabajo que me tocó liderar en el B.A.P. *Arica*, unidad con más de 40 años de servicio al país. Ese día, al largar la última espía del muelle para dirigirnos a nuestro destino, observé algunos

1. Paul Hersey y Ken Blanchard diseñaron el modelo de liderazgo situacional, que define 4 estilos de liderazgo que se deben aplicar según la situación de los miembros del equipo.



Liderazgo situacional del Paul Hersey y Ken Blanchard, gráfica de cuatro cuadrantes, en el que se puede ver los estilos de liderazgo.

rostros de mi dotación que expresaban un sentimiento de orgullo por alistar la unidad para el desplazamiento, pero a la vez tristeza por dejar a sus familias por un tiempo.

Al concluir la maniobra del zarpe y comenzar la preparación del submarino para la inmersión, iniciamos el segundo desafío, nuestra travesía hacia Estados Unidos. El puerto de destino fue la Estación Naval de Mayport, en el Estado de Florida. Este largo tránsito en inmersión permitió entrenar a la tripulación con la ejecución de diversos ejercicios y situaciones simuladas, con el fin de lograr la integración del binomio hombre-máquina, y así obtener la mejor versión de cada tripulante. Además, durante los periodos en profundidad de periscopio, se aprovechó en el entrenamiento de los oficiales en procedimientos de maniobras de seguridad, utilizando ploteos cinemáticos y cálculos mentales ante la presencia de contactos que podrían poner en riesgo la unidad. Este entrenamiento fue llevado a cabo en mayor magnitud en el paso Windward o paso de los Vientos, una zona muy estrecha en el Caribe que separa a Cuba y Haití. El tránsito por esta área demandó una máxima atención y conocimiento de los conceptos antes

mencionados por parte de los oficiales. Otro aspecto importante fue el adaptarse al completo cambio de las condiciones de mar al cruzar al océano Atlántico, como densidad, corriente, salinidad, temperatura, entre otras, que ocasionaron, por ejemplo, un cambio en la acústica del submarino.

Asimismo, era necesario mantener un alto grado de camaradería a bordo y aminorar el estrés físico y mental, como consecuencia de estar varios días en inmersión, en un espacio reducido, durante los tránsitos y los ejercicios en la mar. Por esta razón, se celebraron todos los cumpleaños de los miembros de la dotación. El tripulante agasajado escogía el menú de ese día, se le cantaba "Feliz cumpleaños" y posteriormente era invitado a compartir el almuerzo en la cámara de oficiales. Durante el almuerzo, al tripulante se le proyectaba un video sorpresa con el saludo de sus familiares cercanos, que había sido grabado previamente a zarpar. Por otro lado, se leían diariamente los planes del día, algunas veces con un toque de humor. También se hacían competencias con juegos recreativos de salón. Finalmente, se mantenía una comunicación entre todo el personal, lo que suponía relatar nuestras anécdotas, vivencias y experiencias personales y profesionales.

Luego de varios días, arribamos a la Estación Naval de Mayport, hogar de la Cuarta Flota de la Marina de Estados Unidos. Durante el tránsito por el canal de ingreso, teníamos mucha expectativa y ansiedad de empezar los ejercicios operacionales. Tras entrar a la rada interior, vimos muchas unidades de superficie de última tecnología, así como aeronaves de exploración y ataque sobrevolando la zona, con las cuales íbamos a operar los siguientes meses.



B.A.P. *Arica* durante cruce del canal de Panamá



B.A.P. *Arica* saliendo del canal de Panamá al Océano Atlántico

La mayoría de ejercicios durante el desplazamiento se realizaron con aeronaves de ala fija Poseidón P-8 y aeronaves de ala rotatoria del escuadrón HSM-40, conformado por helicópteros antisubmarinos MH-60R Seahawk.

El B.A.P. *Arica* tuvo la oportunidad de hacer frente a esas aeronaves con capacidad antisubmarina de última tecnología. Los ejercicios se desarrollaron en un área de operaciones de poca profundidad, gran intensidad de corriente, y coincidió con la presencia de algunas tormentas tropicales y aguas que superaban los 28 grados centígrados. En esas condiciones, el B.A.P. *Arica* operó con éxito al explotar y optimizar el uso del arma submarina convencional. También se realizó un ejercicio de transferencia de carga ligera en la mar con una aeronave MH-60R Seahawk.

Cabe resaltar que los ejercicios de guerra antisubmarina se desarrollaron por periodos mayores a 12 horas diarias. Existía hostigamiento constante por medio de una gran cantidad de sonoboyas activas y pasivas lanzadas de manera asimétrica en distancia, así como por la presencia de sonares de profundidad variable de los helicópteros MH-60R Seahawk. De esta manera, el B.A.P. *Arica*, aprovechando las condiciones geográficas adversas y la intensidad de la corriente, y empleando procedimientos de evasión, operó de manera eficiente ante la amenaza antisubmarina aérea y complicó su detección.



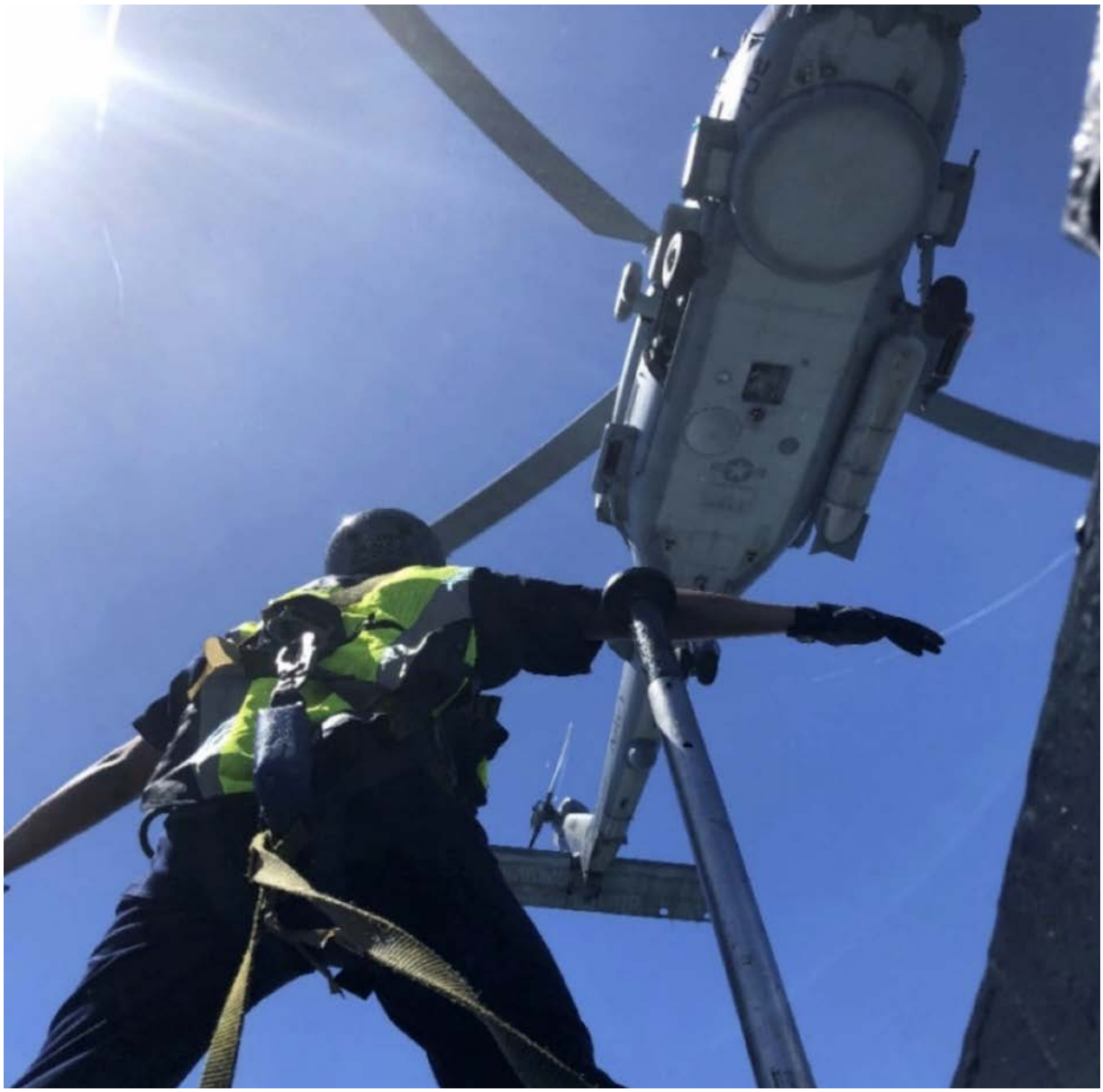
Dotación del B.A.P. *Arica* amarrado en la Estación Naval de Mayport



Visita protocolar de bienvenida al contraalmirante Sean S. Buck comandante de la 4ta flota de los EEUU.

En la última fase de operaciones, se efectuaron ejercicios con la flota conformada por un grupo de ataque de unidades de superficie y aeronaves de ala fija y rotatoria. Los ejercicios fueron de guerra antisubmarina y guerra antisuperficie, e incluyeron un juego de guerra. Esa última fase puso a prueba a la unidad submarina en escenarios reales y complejos, con amenazas de superficie y aéreas.

Durante todos los ejercicios de desplazamiento tuvimos a un oficial de enlace de la Marina de los Estados Unidos a bordo de B.A.P. *Arica*, que siempre resaltaba el profesionalismo, el entusiasmo y la íntegra compresión de nuestro submarino. Un aspecto relevante que lo impresionaba era la destreza de la tripulación para mantener un estado de absoluto silencio a bordo durante todos los ejercicios.



B.A.P. *Arica* durante ejercicio de transferencia de carga ligera con un helicóptero SEAHAWK



Foto por periscopio en alto poder del helicóptero MH-60R SEAHAWK.



Foto por periscopio en alto poder de la aeronave POSEIDON P-8

Por otro lado, las actividades en puerto tuvieron un rol aparte importante. Uno de los entrenamientos en simuladores consistió en el control de averías y lucha contra incendios en el centro de entrenamiento en la Base Naval de Kings Bay de Estados Unidos en Georgia. Durante estos entrenamientos, se recibió una rigurosa instrucción de las diferentes formas en que se puede enfrentar una avería, como una vía de agua, y algún tipo de incendio a bordo.

Las actividades sociales en el puerto sirvieron para incrementar y fortalecer las relaciones de amistad con las dotaciones de las diversas unidades de la Marina de Estados Unidos, y dar a conocer un poco más de nuestra cultura. Al respecto, se pudo interactuar mucho con los pilotos y operadores tácticos de las aeronaves Poseidón P8-A y con oficiales del escuadrón de submarinos con sede en Kings Bay, con quienes intercambiamos diversas experiencias operativas adquiridas durante las operaciones, sobre todo en cuanto a los ejercicios con submarinos convencionales, que fueron muy enriquecedoras. Asimismo, durante las actividades sociales a bordo, el personal de la Marina de Estados Unidos siempre resaltaba el buen estado de la unidad, a pesar de contar con más de 40 años de servicio.

En suma, fueron casi cuatro meses de operar con diversas unidades de la Marina de Estados Unidos. Considero que fue una experiencia extraordinaria para toda la dotación, sobre todo para los más jóvenes, que son el futuro de nuestra Fuerza de



Entrenamiento de lucha contra incendio en el centro de entrenamiento en la base naval de KINGS BAY.

Submarinos. El desplazamiento demandó un gran esfuerzo y dedicación de toda la dotación. Además, puso a prueba, una vez más, el profesionalismo, el compromiso, el conocimiento integral y la experiencia adquirida durante años en el arma submarina, que han sido transmitidos a través de generaciones de submarinistas. Todo esto fue reconocido por la Marina de Estados Unidos en reiteradas ocasiones durante el desplazamiento y a su término, lo que nos hizo sentir orgullosos de nuestra Fuerza de Submarinos, nuestra institución y nuestro país. Esto, sin duda, fue lo más gratificante que me tocó vivir durante mi comando.



Entrenamiento de control de averías en el centro de entrenamiento en la base naval de KINGS BAY.

Durante el retorno a nuestra patria, tuvimos un último reto: un operativo trilateral frente a Cartagena entre Perú, Colombia y Estados Unidos. En este operativo, se efectuaron ejercicios de



Visita a bordo de los pilotos y operadores tácticos de aeronaves de exploración POSEIDON P-8.



Visita a base de naval de submarinos de Kings Bay.

guerra antisubmarina con aeronaves Poseidón P-8 de Estados Unidos y una fragata colombiana. Asimismo, se realizó un ejercicio de enfrentamiento simulado contra una unidad submarina tipo 206 colombiana.

Nos sentíamos muy satisfechos de cumplir la misión encomendada, pero estábamos ansiosos por ver a nuestros familiares, amigos y compañeros de trabajo. Sin embargo, siempre estuvimos concentrados y atentos hasta el último minuto de la navegación. Y así llegó el día de la ceremonia de arribo a puerto, que fue muy emotiva. Durante el acto, la dotación solo reflejaba satisfacción y alegría. Esta imagen quedará imborrable en nuestras memorias.

Conclusiones

En los desplazamientos Subdiex no hay ganadores, ya que ambas Marinas ganan un mayor nivel de entrenamiento y crecimiento profesional. Considero que podemos continuar aprendiendo una de la otra en los próximos desplazamientos.

Existe un gran respeto por parte de ellos de las fortalezas de nuestros submarinos convencionales y las habilidades de los submarinistas peruanos. A su vez, tenemos un gran respeto de las capacidades de la Marina de Estados Unidos. Por esta razón, a través de la cooperación mutua, nuestras Marinas pueden desarrollar tácticas más perspicaces y marineros más conocedores, lo que fortalecerá nuestras capacidades.



B.A.P. *Arica* arribando a la Base Naval del Callao, luego del desplazamiento operacional Subdiex-2018.

Comandar una unidad submarina en un desplazamiento de esta magnitud y trascendencia es una experiencia única. La Marina de Guerra del Perú encarga sus unidades y su dotación a los oficiales que ejercen el comando, y les otorga un alto grado de responsabilidad y confianza. El comando de una unidad es el mayor privilegio que la institución le confiere a un oficial y constituye un gran incentivo en su carrera operativa. El comandante es responsable por la seguridad de la unidad, de la operatividad de los equipos y sistemas, del eficiente uso de los recursos asignados, y del bienestar del recurso humano. Considero que la conocida expresión "la soledad del comando" se siente con mayor intensidad con estos desplazamientos operacionales prolongados fuera de nuestro territorio. Los desplazamientos empiezan con el arduo trabajo de la preparación y concluyen con la ejecución de este, que incluye los tránsitos de ida y retorno hasta el arribo al puerto del Callao.

Finalmente, agradezco a la Marina de Guerra del Perú y a la Fuerza de Submarinos por la confianza depositada en mi persona y por la oportunidad de ser parte de esta gran experiencia profesional. También agradezco a mis oficiales y al personal subalterno, quienes fueron un gran capital humano, una pieza clave para el éxito de la misión, y formaron un gran binomio con la unidad submarina B.A.P. *Arica*: "Al rumbo que exija la patria".

Creación del Centro de Fusión de la Información Marítima - Perú para Latinoamérica (IFC-Perú)



Creación del Centro de Fusión de la Información Marítima-Perú para Latinoamérica (IFC-Perú)



Capitán de Navío Jesús A. Menacho Piérola
Bachiller y licenciado en Ciencias Marítimas y Navales por la Escuela Naval del Perú en 1996. Calificado en Capitanías y Guardacostas, así como en Hidrografía y Navegación. Graduado del programa de Comando y Estado Mayor en la Escuela Superior de Guerra Naval. Es magíster en Ingeniería de Puertos y Costas (España, 2002), magíster en Estrategia Marítima (ESUP, 2008), magíster de ciencias en Asuntos Marítimos, especializado en Administración de la Seguridad Marítima y Medio Ambiental (Suecia, 2010), y titulado como especialista en Derecho Marítimo Internacional (España, 2016). Se ha desempeñado como agregado naval adjunto a la Embajada de Perú en Singapur e Indonesia, oficial enlace en el Centro de Fusión de la Información de la Armada de Singapur de 2015 a 2016, y jefe del Sistema de Información y Monitoreo del Tráfico Acuático (Simtrac) del Centro de Control de Misiones Perú, Comandancia de Operaciones Guardacostas en 2017. Cursa la maestría en Desarrollo y Defensa Nacional en el Centro de Altos Estudios Nacionales (CAEN).

RESUMEN
Fortalecer la seguridad y protección marítima en la región marítima de Latinoamérica; incrementar la conciencia situacional del dominio marítimo y coordinar actividades, a través del intercambio de información, la cooperación y el desarrollo de experiencia, en conjunto con otros países y agencias asociadas; son algunas de las tareas de los Centros de Fusión de la Información alrededor del mundo.
Los mares que nos rodean tienen significativa influencia en los asuntos económicos y la prosperidad de la humanidad desde tiempos remotos. Hoy en día, las vías marítimas de todo el mundo están colmadas de naves de diferentes tipos que van desde pequeñas embarcaciones de pesca artesanal, hasta súper tanqueros con una capacidad de más de 500 000 toneladas de crudo como carga. La conciencia situacional del dominio marítimo abarca la identificación, el monitoreo y el seguimiento constante de estas embarcaciones, lo cual es imprescindible para evitar cualquier amenaza potencial en el mar. Estas amenazas afectan la seguridad y protección marítima en aguas jurisdiccionales del los Estados costeros, así como en la altamar. En un mundo interconectado, los problemas de seguridad y protección marítima de un país, tienen el potencial de afectar no solo a sus vecinos sino a la región en general.
La creación del Centro de Fusión de la Información Marítima - Perú para Latinoamérica (IFC-Perú) contribuirá a contrarrestar dichas amenazas por medio del intercambio oportuno de la información.

PALABRAS CLAVE
Seguridad Marítima – Protección Marítima – Conciencia situacional del dominio marítimo – Amenazas maritimas – Centro de Fusión de la Información Marítima (CFI).

ABSTRACT
Strengthen maritime safety and security in the maritime region of Latin America, increase the Maritime Domain Awareness and coordinate activities, through the exchange of information, cooperation and experience development, in conjunction with other countries and partner agencies; are some of the duties of the Information Fusion Centres around the world.

The seas around us have a significant influence on economic issues and the prosperity of humanity since ancient times. Today, the sea lanes around the world are full of ships of different types ranging from small fishing vessels to supertankers with a capacity of more than 500 000 tons of crude oil as cargo. Maritime Domain Awareness includes the identification, monitoring and constant surveillance of these vessels, which is essential to avoid any potential threat at sea. Maritime threats affect maritime safety and security in the jurisdictional waters of the coastal States, as well as on the high seas. In an interconnected world, maritime safety and security problems of one country have the potential to influence not only its neighbours but the region in general.

Establishing of the Maritime Information Fusion Centre - Peru for Latin America (IFC-Peru) will contribute to counteracting these threats through the timely exchange of information.

KEYWORDS
Maritime Safety – Maritime Security – Maritime Domain Awareness – Maritime Threats – Information Fusion Centre (IFC).

Introducción

Los océanos y los mares son cruciales para el transporte, el sustento, los alimentos y otros bienes y servicios. Por lo tanto, preservar y aumentar la seguridad en ellos es vital. Todos los Estados que participan en los beneficios de océanos más seguros también comparten la responsabilidad de enfrentar las amenazas y los problemas importantes que se interponen en el camino de la seguridad marítima.

Hasta hace poco, los regímenes legales de protección y vigilancia en el mar y la seguridad marítima evolucionaban en gran medida independientemente entre sí. Sin embargo, estos regímenes tienen objetivos universales que se refuerzan mutuamente: un espacio marítimo protegido y monitoreado es, sin duda, un espacio más seguro; y un régimen marítimo que da prioridad a la protección y la vigilancia es menos vulnerable a la actividad criminal y otras amenazas de seguridad. Por lo tanto, los intentos de aumentar la protección y la vigilancia en el mar y la seguridad marítima tienen efectos en cascada en la realización y regulación de otras actividades en los océanos. Estos regímenes también tienen en común la necesidad de cooperar en todos los niveles para hacerlos más efectivos y enfrentar nuevos problemas.

La comunidad internacional ha reconocido que las nuevas y emergentes amenazas requieren una nueva visión de la seguridad colectiva en el siglo XXI. Las amenazas en el mundo de hoy no conocen las fronteras nacionales y deben ser enfrentadas en todos los niveles. Van mucho más allá del uso de la fuerza y se extienden a la pobreza, las enfermedades infecciosas y la degradación ambiental, los conflictos internos, la propagación y el posible uso de armas biológicas, químicas o nucleares, el terrorismo y el crimen organizado transnacional. Dado que estas amenazas están interconectadas, la circunstancia de no tratar con una puede agravar el riesgo de otra. Muchas amenazas a la seguridad colectiva pueden socavar la seguridad de los seres humanos.

Entendiendo el problema

La multidimensionalidad de la seguridad en Latinoamérica está vinculada a problemas tan diversos como la pobreza, el terrorismo, el tráfico de drogas, la corrupción y el crimen internacional. Estos problemas pueden debilitar el "tejido social" y actualmente se están convirtiendo en las "nuevas amenazas" principales y más activas para el Estado y la sociedad. El terrorismo, el narcotráfico y el crimen organizado han adquirido un carácter transnacional con modalidades operativas que exceden la capacidad de control de la Nación-Estado. En este contexto, la consolidación del Estado democrático en nuestros países requiere la expansión de su esfera de acción a estos sectores, lo que hace ineludible la cooperación internacional.

Las amenazas y los peligros transnacionales nuevos o existentes también han puesto de relieve la importancia de la cooperación internacional para la protección y vigilancia en el mar, y la necesidad de una acción coordinada. El hecho de que estas amenazas estén interconectadas hace que sea necesario adoptar un enfoque más integrado para abordarlas en todos los niveles. El régimen legal internacional de protección y vigilancia en el mar comprende varios instrumentos internacionales, todos los cuales operan en el marco de la Carta de las Naciones Unidas, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Convemar) y los Convenios de la Organización Marítima Internacional (OMI).

La región de Latinoamérica no contaba con un centro de información marítima regional, con capacidades para garantizar



la conciencia situacional marítima, el control efectivo del mar en tiempos de paz, el intercambio de información sobre el transporte marítimo blanco y la interoperabilidad con otros centros nacionales y regionales similares.

ROCRAM

La Red Operativa de Cooperación Regional entre Autoridades Marítimas de las Américas (ROCRAM) es una organización regional para que las autoridades marítimas interactúen en diferentes niveles de cooperación, mediante comunicaciones fluidas, abiertas y permanentes.

Las autoridades marítimas que forman parte de la ROCRAM son Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Cuba, Ecuador, México, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela. República Dominicana actúa como observador.

Todos los miembros operan como autoridades marítimas en sus respectivos países, lo

que generalmente implica mantener la seguridad de la vida en el mar, la seguridad contra actos deliberados con la intención de dañar, destruir o neutralizar a la tripulación, los buques y las instalaciones marítimas o portuarias, y la preservación del medio ambiente acuático de la contaminación de diversas fuentes, especialmente de los buques.

En el campo jurisdiccional marítimo de los países de la ROCRAM, existen diferentes amenazas a la seguridad marítima. Estas amenazas son el contrabando, el tráfico ilícito de drogas, el tráfico de personas, la migración irregular; la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR), los incidentes marítimos, los desastres naturales, la piratería, el pillaje y el robo a mano armada en el mar, el tráfico ilegal de armas, y el terrorismo marítimo. No se ha llevado a cabo, hasta la fecha, un intercambio de información real y efectivo con las principales partes interesadas en el sector marítimo, como organizaciones internacionales, organizaciones encargadas de hacer cumplir la ley, armadas o guardacostas en la región, organizaciones no gubernamentales, entre otras.

IFC Perú: la propuesta

La Marina de Guerra del Perú ha enviado permanentemente a un Oficial Enlace al Centro de Fusión de la Información de la Armada de Singapur desde 2013, que cumple funciones y actúa como agregado naval adjunto en la Embajada del Perú en Singapur.

En enero de 2015, siendo capitán de fragata, el autor fue nombrado por el alto mando naval, para servir durante dos años como agregado naval adjunto en la Embajada del Perú en Singapur e Indonesia, y como oficial enlace en el Centro de Fusión de la Información de la Armada de Singapur.

Después de regresar a Perú en febrero de 2017, se estableció un grupo de trabajo para realizar un estudio de estado mayor para determinar la viabilidad y la conveniencia de establecer un Centro de Fusión de la Información Marítima en Perú para Latinoamérica. El Alto Mando Naval aceptó esta propuesta, y el proceso inició su curso. Fue el momento en que surgió la necesidad de planificar y trabajar en la estrategia nacional de seguridad marítima para el futuro, la cual debe tener una perspectiva interna y externa. Esta estrategia debe apuntar a involucrar a los países vecinos, así como a otros países de la región, para crear una conciencia situacional de la seguridad marítima (MARSEC). En ese contexto, nació la necesidad de la creación de un Centro de Fusión de Información Marítima para Latinoamérica, con sede en el Callao (Perú).

Esta propuesta se presentó de manera informativa en Santiago de Chile durante el taller del Simposio Naval del Pacífico Occidental (WPNS) en 2017 y la Conferencia del WPNS en la República de Corea en 2018.

También se presentó de manera participativa en Londres (Reino Unido), durante la reunión



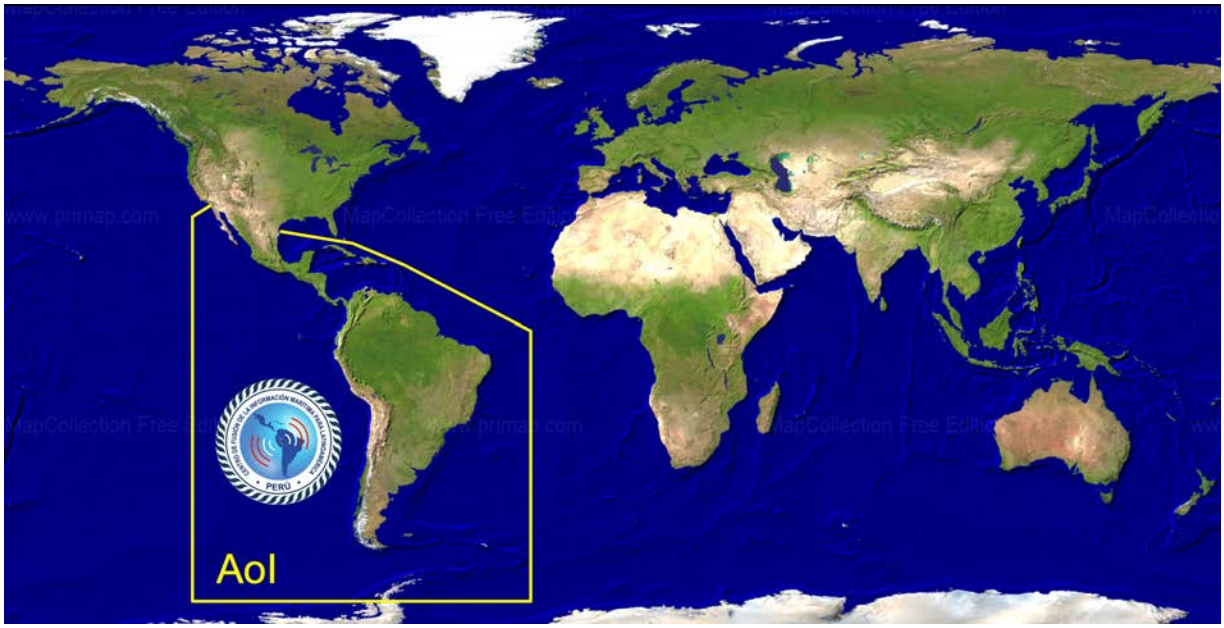


Figura 1: Área de Interés propuesta para el IFC Perú

de la ROCRAM en noviembre de 2017, así como durante la reunión de ROCRAM en Veracruz (México) en diciembre de 2018.

Tomando como referencia el modelo del IFC de la Armada de Singapur, y para contribuir a la seguridad marítima que enfrenta desafíos multifacéticos en la región marítima de Latinoamérica, la concepción del IFC Perú como un hub regional de intercambio de información marítima tiene la intención de alcanzar resultados óptimos contra las diferentes amenazas a través de una adecuada diseminación de la información.

La propuesta para la creación del IFC Perú en el Callao fue conveniente, ya que se encuentra en una posición geoestratégica. Además, la Marina de Guerra del Perú tiene disponible una plataforma actualizada y confiable (SIMTRAC), que permite el conocimiento del entorno marítimo y el análisis situacional en su área de interés (AOI), así como el intercambio de información marítima con otros centros similares a nivel regional, y el fortalecimiento de la participación cooperativa entre los Estados miembros de ROCRAM y WPNS, que son ventajas adicionales.

Tareas del IFC Perú

IFC Perú integrará capacidades que aseguren la conciencia situacional marítima, el control adecuado del mar en tiempo de paz y la interoperabilidad con centros nacionales y regionales similares.

Con el despliegue de oficiales enlace internacionales en el Perú, estos servirán como un canal de comunicación hacia los centros de operaciones de sus respectivos países, lo que facilitará el intercambio de información y el uso de los medios de manera rápida y eficaz. El intercambio de información sobre seguridad marítima se llevará a cabo con diferentes agencias a nivel mundial, no solo en la región. También podrá recibir información de naves de diferentes banderas del mundo, navegando en las aguas de la región a través de un sistema de reporte voluntario (VRS).

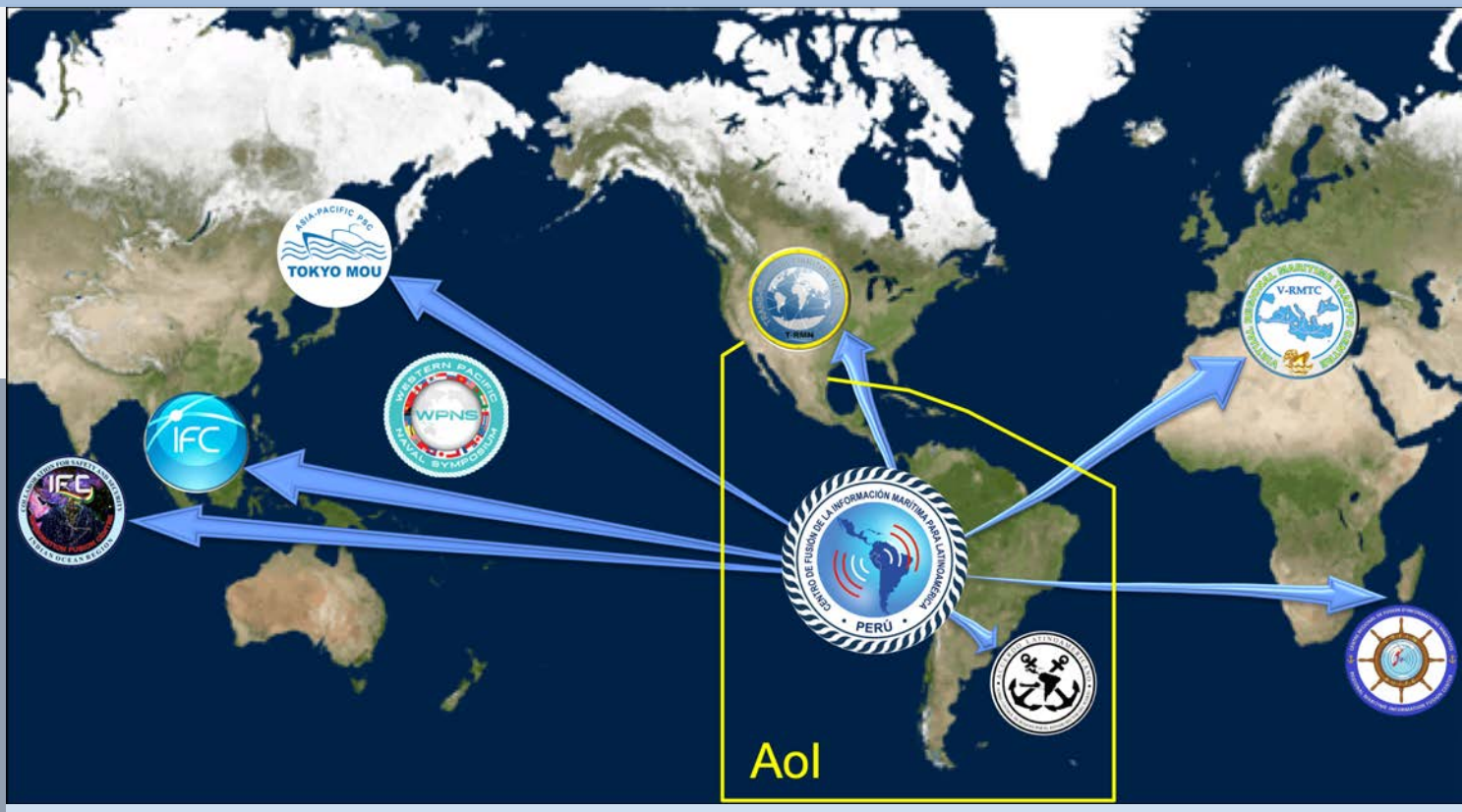


Figura 2: Futuras conexiones del IFC Perú

Las tareas asignadas a IFC Perú consistirán en lo siguiente:

- Recopilación, evaluación, fusión y difusión de información sobre el tráfico de naves mercantes y otras actividades ilícitas en el área de interés (AoI), que se proporciona y comparte con las diferentes agencias nacionales a cargo de la seguridad marítima.
- Realizar un análisis adecuado de la información para obtener una correcta conciencia situacional marítima en el AoI.
- Ofrecer información confiable a agencias y naves que permitan respuestas rápidas, en el menor tiempo posible.

El producto de esta información se difundirá en informes trimestrales, semestrales y anuales. Estos informes considerarán el análisis de la información y sus estadísticas. Además, definirá las tendencias de las actividades ilícitas en el AoI, así como la difusión a otros IFC de otras regiones del mundo. Esta información permitirá, a las naves que arriban y zarpan desde los puertos de la región, tener un panorama seguro de las áreas a través de las cuales transitarán y los puertos a los que arribarán.

La información no confidencial y no clasificada obtenida de las fuentes se difundirá a la comunidad marítima, en los aspectos de seguridad, protección y zonas marítimas en las que deberían aumentar su situación de alerta.

Conclusiones

El IFC Perú integrará, además de las capacidades de intercambio de información que aseguran la conciencia situacional marítima, el control efectivo del

mar en tiempo de paz y su interoperabilidad con otros centros nacionales y regionales similares.

Habrá una comunicación más fluida entre los centros de operaciones de las diferentes armadas de la región, a través de los oficiales enlace de otros centros de operaciones navales o guardacostas, según sea el caso, de la región de Latinoamérica.

El uso de la plataforma Simtrac, los sistemas y las capacidades para la instalación del IFC Perú es una fortaleza considerable, lo que permitirá contar con una descripción completa, actualizada y confiable para maximizar la coordinación y optimizar los procesos de planificación, conducción, y supervisión de operaciones.

Los beneficios de establecer el IFC Perú son:

1. Tener conciencia situacional marítima para la región de Latinoamérica.
2. Fortalecer la cooperación regional y el establecimiento de alianzas estratégicas en la represión de actividades ilícitas, así como en operaciones de búsqueda y rescate (SAR), contaminación marina, incidentes marítimos y desastres naturales.
3. Contar con interoperabilidad con otros centros similares, además de contar con un sistema de oficiales enlace de los países de la región y de otras regiones.
4. Convertirse en un centro especializado en información sobre seguridad y protección marítima en la región.
5. Ser el primer centro de esta naturaleza implementado en Latinoamérica.
6. Implementar el servicio de difusión oportuna de información de interés para la comunidad marítima.

Consideraciones finales

La Resolución Directoral 504-2019-MGP/DGCG, del 1 de agosto de 2019, dispone la creación del Centro de Fusión de la Información Marítima del Perú para Latinoamérica (IFC Perú). Su finalidad será la colección y el análisis de las información sobre actos ilegales y temas relevantes marítimos en la región, con el objeto de producir información precisa, confiable, imparcial y utilizable sobre seguridad y protección marítima, así como establecer un plan piloto para la implementación del IFC Perú, a fin de determinar las capacidades de integración de la información y su capacidad para mostrar el panorama situacional del entorno marítimo regional con la información recibida. Se instaló de manera experimental en la Comandancia de Operaciones Guardacostas.

La intención es que el IFC Perú cuente con la participación de la mayoría de los países latinoamericanos y de otras naciones con interés marítimo en la región. Están abiertos a establecer los canales necesarios y, posteriormente absolver cualquier duda al respecto cuando se considere conveniente.

El IFC Perú fortalecerá los lazos a nivel regional en un clima de confianza y seguridad, con el objetivo de compartir información de interés mutuo en beneficio de la seguridad y la protección marítima. De esta forma, se crea un entorno de estabilidad y confianza, necesario para facilitar el desarrollo de nuestros países.

El IFC Perú desempeñará un papel activo en la consecución de la alerta temprana de amenazas a través de la conciencia y sensibilización colectiva, para proporcionar información actualizada mediante un oportuno intercambio de datos con nuestros socios y para alentar respuestas regionales contra amenazas a la seguridad marítima, así como lograr seguridad y protección en el mar de toda la región.



Mascarón de proa de finales del siglo XVIII del Museo Naval del Perú



Mascarón de proa de finales del siglo XVIII del Museo Naval del Perú



Contralmirante (r) Francisco Yábar Acuña
Director del Museo Naval del Perú. Miembro de Número de la Academia Nacional de la Historia, del Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú y del Centro de Estudios Históricos del Ejército. Miembro correspondiente de la Real Academia de la Historia de España.

RESUMEN
El presente artículo, nos narra el proceso de conservación y puesta en valor del Mascarón de Proa también conocido como "Leon Rampante", quizás el único de este tamaño que sobreviva en el mundo, desde que surcaba los mares en la Proa de buques de guerra españoles, para luego pertenecer al más importante armador de fines del virreinato, don Juan Miguel de Castañeda; sin embargo, al ser derruida la mansión de Castañeda, es trasladada al Museo de la Nación y más tarde exhibido en el Museo de la Cultura Peruana, hasta el 8 de octubre del 2019 en que fue incorporado al Museo Naval del Perú.

PALABRAS CLAVE
Casa Castañeda, "Mascarón Castañeda", fragata Presidente, Museo Nacional de la Cultura Peruana, Museo Naval del Perú.

ABSTRACT
This article talks about the figurehead conservation and put in value process, known as "Leon Rampante", probably the only one in the world, since the Spanish warships bow sailed the seas, to belong to the most important viceroyalty shipowner, Juan Miguel de Castañeda; however, when Castañeda House was demolished, it is transferred to the National Museum and later exhibited in the Peruvian Culture Museum, until October 8, 2019, when it was incorporated into Peruvian Naval Museum.

KEYWORDS
Castañeda House, "Mascarón Castañeda", President frigate, National Museum of Peruvian Culture, Peruvian Naval Museum

Los mascarones de proa con forma de león rampante o engallado fueron de uso oficial en los buques de guerra españoles por Real Orden de 1753 a 1793, año en que se suprimió la obligación de colocarlos.

El mascarón al que nos referiremos, tal vez el único de su tipo que sobrevive en el mundo, estuvo colocado en una casa limeña construida en 1808[1] en la antigua calle Mantas, hoy jirón Callao, y pertenecía al más importante armador de fines del Virreinato, don Juan Miguel de Castañeda. Al ser derruida la mansión de Castañeda en 1905, el mascarón fue trasladado al Museo de la Nación y más tarde exhibido en el Museo Nacional de la Cultura Peruana. En 2019 fue trasladado al Museo Naval del Perú.

El mascarón recibió por mucho tiempo los nombres de "Mascarón Castañeda" y "Mascarón de San Pablo", porque se creía que había pertenecido a la fragata de guerra española San Pablo. La fragata

1. REVISTA DEL ARCHIVO NACIONAL DEL PERÚ. Vol. 23-24. 1959, p. 437.



Mascarón en la Casa Castañeda (fines del siglo XIX). Fuente: ROBINSON WRIGHT, Marie. El antiguo y nuevo Perú. Filadelfia: Jorge Barrie e hijos Editores. 1908. Créditos: José Cerna Sabogal. La imagen se tomó del blog Lima la Única: http://www.limalaunica.pe/2013/07/el-mascaron-de-proa-de-la-casa-castaneda.html

se hundió al sur del Perú y fue adquirida por Castañeda, quien la colocó en una fragata mercante de su propiedad llamada también *San Pablo*. Esta última se perdió en el puerto de Valdivia en 1789, por lo que fue trasladada a Lima para engalanar su casa[2]. Sin embargo, en el siglo XVIII no hubo en la Real Armada una fragata con ese nombre y menos el registro de alguna fragata de guerra hundida en el sur del Perú llamada *San Pablo*[3]. Además, cuando la *San Pablo* de Castañeda se hundió en Valdivia (19 años antes de la construcción de la casa), el gobernador O'Higgins escribió a Madrid desde Chile informando de la siguiente manera el desastre:

> El gobernador de Valdivia me participa que el 12 de octubre llegaron a aquella plaza la lancha y bote del navío San Pablo, que salió del Callao armado en guerra por disposición del virrey al reconocimiento de estos mares e islas con motivo de los encuentros de embarcaciones

2. GUTIÉRREZ DE QUINTANILLA, Emilio. Catálogo de las secciones Colonia y República de la Galería Nacional del Museo de Historia Nacional. Lima: Talleres Tipográficos del Museo de Historia Natural. 1916, pp. 353-355.
3. GARCÍA TORRALBA, Enrique. Listado de las fragatas de la Armada española. En: Las fragatas de vela de la Armada Española 1650-1853. Madrid: s. d. 2011, pp. 471-481.



Estado del mascarón de proa antes de su conservación –2013
Tomado del blog *Lima la Única.*

> inglesas, recientemente habidos en ello, y que condujeron a su comandante don Antonio Casullo, maestro, oficiales, tripulación y tropa, dejando anclado el buque a seis leguas al sur de la punta de Calera por riesgo de naufragio, culpando a la marinería por no haberse querido mantener en él, de que siguió la entera pérdida y destrozo del navío[4].

Aunque no se sabe a ciencia cierta a qué buque perteneció este mascarón, plasma sin duda cómo eran los mascarones del tiempo de la Independencia. Fueron tres las fragatas de la Real Armada que estuvieron en el Perú durante la guerra de la emancipación y que tenían este tipo de mascarón. Estas fueron la fragata *Esmeralda*, que fue capturada por Cochrane y Guise en 1821 y pasó a la Armada de Chile, y las fragatas *Venganza* y *Prueba*, que se rindieron a la Armada peruana en 1822. La *Venganza* (renombrada *Guayas*) se quemó y hundió en el Callao en febrero de 1824, cuando el puerto fue recapturado por los españoles, mientras que la *Prueba* fue renombrada *Protector* y luego *Presidente*.

La *Presidente* tuvo gloriosa participación en la campaña naval de 1828 durante la guerra contra la Gran Colombia. En su cubierta murió heroicamente el vicealmirante Jorge



Estado del mascarón de proa después de su conservación
Fotografía Archivo Museo Naval.

4. BARROS ARANA, Diego. Historia general de Chile. Vol. 7. Santiago de Chile: Universitaria y Centro de Investigaciones Diego Barros Arana. 1999, p. 30. Nota de O' Higgins al ministro de Indias del 8 de noviembre de 1789.

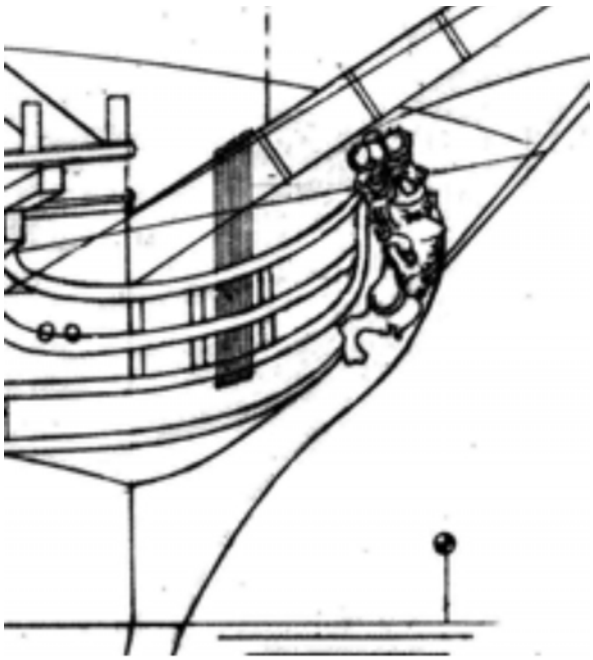
Guise el 24 de noviembre de ese año, cuando intercambiaba disparos contra las defensas de Guayaquil. Al año siguiente participó en la captura de dicho puerto y lamentablemente se incendió estando fondeada. Aunque se trató de reparar, finalmente se desguazó. Queda, por ende, la posibilidad de que el mascarón haya pertenecido a este último buque.

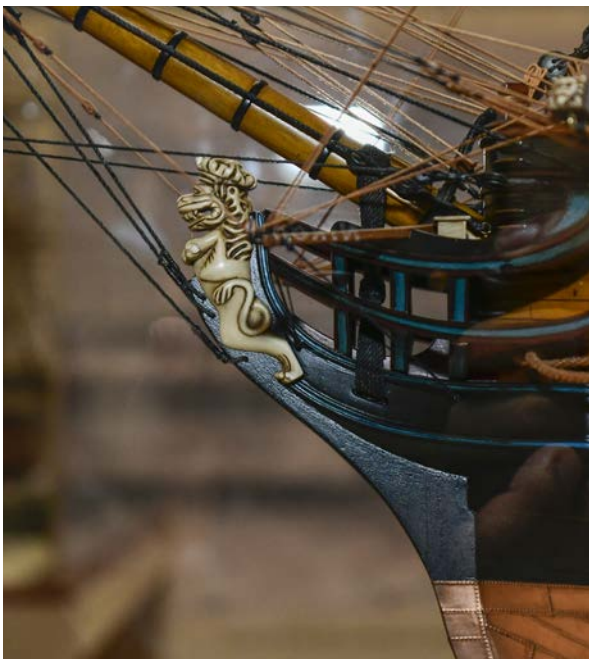
Como se ha mencionado, el mascarón de proa de la Casa Castañeda se encontraba en el Museo Nacional de la Cultura Peruana y en este lugar permaneció por muchos años guardado en el almacén, hasta que durante la gestión de la directora doctora Estela Miranda Castillo se dispuso su conservación y exhibición. La conservación estuvo a cargo del especialista don José Lucano Flores. Por suerte, el mascarón se encontraba en buen estado pese a los años transcurridos. Lucano realizó los trabajos de limpieza necesarios para evitar su deterioro y lo cubrió finalmente con una capa de Paraloid B72 al 5%.



Especialista en restauración José Lucano Flores
Fotografía Archivo Museo Naval.

En el Museo Naval del Perú se estableció un guión museográfico que resalta la historia naval peruana, siguiendo el derrotero de los progresos en el arte de navegar y la guerra naval a través del tiempo. Así, en 2017 se vio la necesidad de contar con una maqueta de la fragata de guerra Presidente, con la finalidad de mostrar a los visitantes cómo fue la primera fragata de guerra peruana con propulsión a vela. Luego de un paciente trabajo del experto José Antonio Bedoya Harth-Terré, la





Diseño del plano y maqueta de la fragata *Presidente* con la ubicación del mascarón. Fotografía Archivo Museo Naval.



Maqueta de la fragata *Presidente* .Fotografía Archivo Museo Naval.

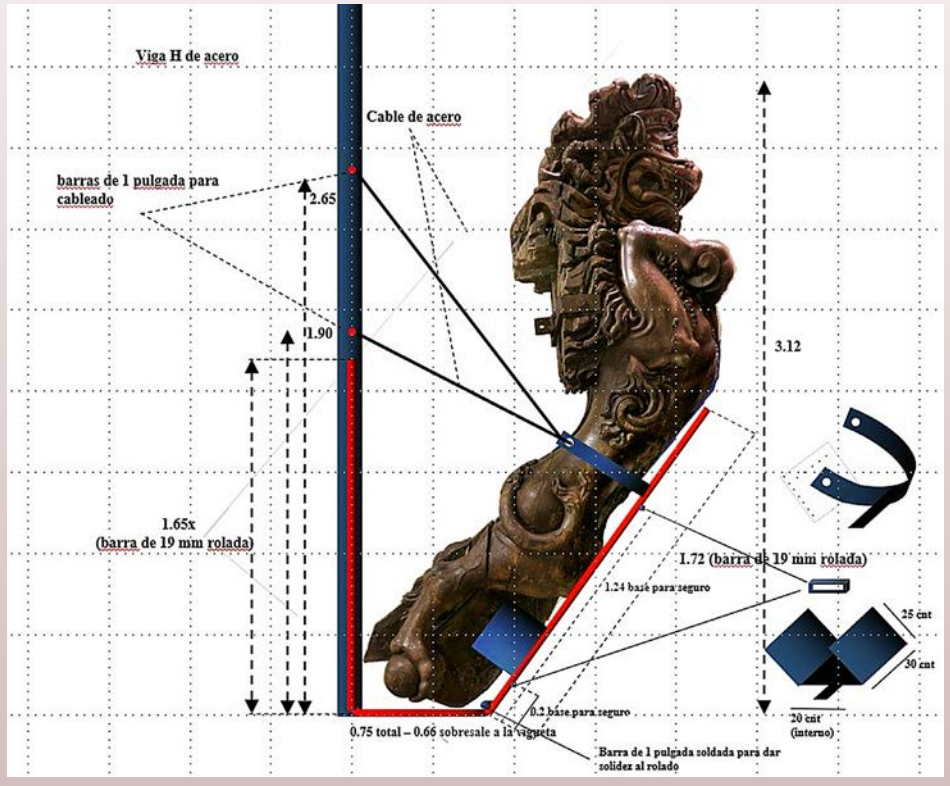
maqueta estuvo lista a mediados de 2019. Es interesante observar que, tras una minuciosa investigación del señor Bedoya, el mascarón de proa instalado en la maqueta es un león rampante de similares características al "Mascarón de Castañeda". Por ello, se vio conveniente exhibir junto a la maqueta el mascarón ubicado en el Museo Nacional de la Cultura Peruana.

Expuesta la necesidad al alto mando naval, el 12 de setiembre de 2019 el ministro de Defensa solicitó a su par de Cultura la reasignación del "Mascarón de Castañeda" del Museo Nacional de la Cultura Peruana al Museo Naval del Perú. Al estar de acuerdo las partes, el comandante general de la Marina suscribió un contrato de comodato con el Ministerio de Cultura, por medio del cual el mascarón pasó al Museo Naval del Perú.

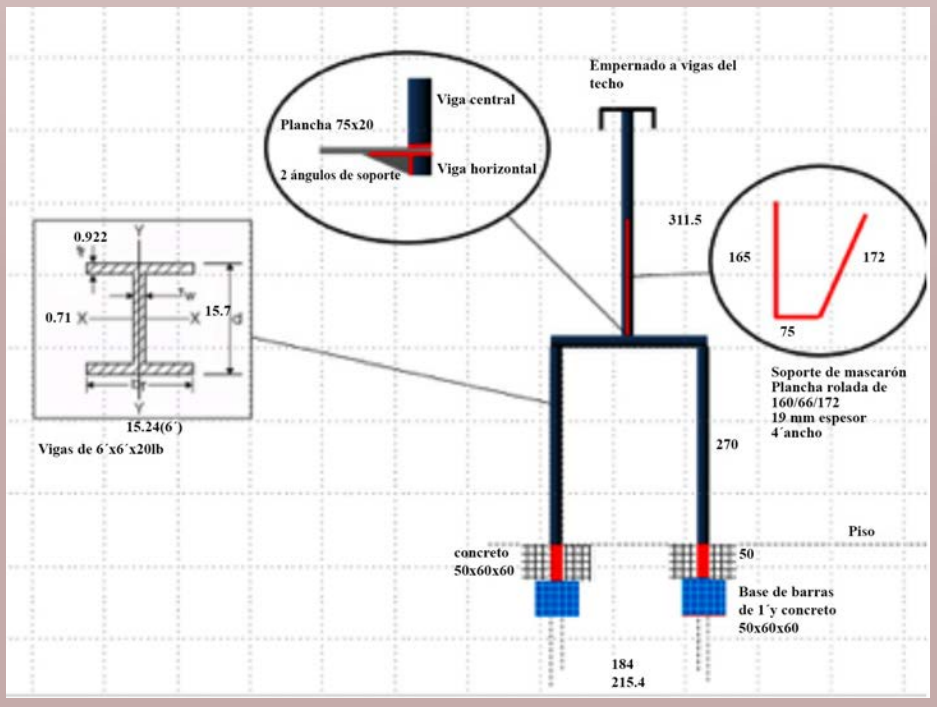
Mientras se realizaban las gestiones antes mencionadas, se trazaron los planos para la instalación del mascarón en el museo, considerando que el mascarón mide 3,10 metros de largo y pesa aproximadamente 850 kilos. Aprobados los planos por la Dirección de Intereses Marítimos, las obras civiles se iniciaron en el Museo Naval del Perú a principios de setiembre. Los siguientes planos indican la manera en que se diseñó la estructura de soporte del mascarón en la sala correspondiente a la Independencia del Perú y las características técnicas del material utilizado.

Finalmente, el 7 de octubre de 2019 se terminaron los trabajos de instalación del mascarón. La obra fue inaugurada, junto a la nueva Sala de Misiles, por el comandante general de la Marina el 8 de octubre de ese año.

De acuerdo con el último estado de fuerza de la fragata Presidente, antes de zarpar a la campaña naval de Guayaquil en 1828, se embarcaron unos proyectiles especiales llamados palanquetas, que eran utilizados para dejar sin propulsión a los buques



Plano de detalle del soporte de acero del mascarón
Fotografía Archivo Museo Naval – octubre 2019.



Plano de de la estructura general de soporte de acero del mascarón.

Fotografía Archivo Museo Naval – octubre 2019.

enemigos al ser disparados contra las jarcias y la arboladura. Lamentablemente, no existía en nuestro inventario de proyectiles históricos uno de estas características. Sin embargo, en setiembre de 2019 se recibió como donación del Museo Naval de México un proyectil de 24 libras, que complementó la muestra museográfica en torno a la fragata *Presidente*.



Palanqueta de 24 libras donada al Museo Naval del Perú por el Museo Naval de México
Fotografía Archivo Museo Naval – octubre 2019



Mascarón de la Casa Castañeda en su actual ubicación en el Museo Naval del Perú.



Mascarón de la Casa Castañeda y maqueta de la fragata *Presidente* en el Museo Naval del Perú..

BIBLIOGRAFÍA

BARROS ARANA, Diego. *Historia general de Chile*. Vol. 7. Santiago de Chile: Universitaria y Centro de Investigaciones Diego Barros Arana. 1999.
GARCÍA TORRALBA, Enrique. *Las fragatas de vela de la Armada Española 1650-1853*. Madrid: s. d. 2011.
GUTIÉRREZ DE QUINTANILLA, Emilio. *Catálogo de las secciones Colonia y República de la Galería Nacional del Museo de Historia Nacional*. Lima: Talleres Tipográficos del Museo de Historia Natural. 1916.
REVISTA DEL ARCHIVO NACIONAL DEL PERÚ. Vol. 23-24. 1959.

B.A.P. "Río Yahuas" Primer buque hospital de la Amazonía





B.A.P. Río Yahuas, primer buque hospital de la Amazonía



Teniente Primero C.G. Roberto Villalobos Godoy
Graduado de la Escuela Naval del Perú como alférez de fragata en diciembre de 2007 y calificado en Guerra de Superficie. Se ha desempeñado en las áreas de operaciones y logística a bordo de las unidades tipo corbeta misilera y fragata misilera. Tambien trabajó como jefe del Área de I+D en el SIMA-Callao, e integró la comisión de recepción del Buque Oceanográfico *Polar* y la primera dotacion del BAP *Carrasco*. Fue parte de la campaña antártica Antar XXV. En la actualidad, es comandante del B.A.P. *Río Yahuas* y cursa un diplomado especializado en Gestión de Operaciones y Logística en la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas.

RESUMEN
Al hablar de nuestra Amazonía, el mayor denominador de la población lo relaciona con turismo; sin embargo, abarca mucho más; con una gran extensión de territorio, las comunidades a lo largo de la historia han ido aumentado pero se ha mantenido la poca accesibilidad a los servicios que brinda el estado; sin embargo, la Marina de Guerra del Perú, ha escuchado el llamado pasivo de cientos de pobladores, por lo que, hace varias décadas viene acercado las ayudas de necesidades básicas, y que hoy de la mano con el Ministerio de Desarrollo e inclusión social está cumpliendo el sueño de muchos de nuestro compatriotas.

PALABRAS CLAVE
Acción social, Acción cívica, Ministerio de Desarrollo e Inclusión Social, Programa Nacional PAIS, Plataformas itinerantes de acción social, tambos, Estado peruano, referencias, sostenibilidad.

ABSTRACT
When talking about our Amazon, the major denominator when speaking about population in the Amazon is related to tourism. Nonetheless, it covers much more; with a large extension of territory where throughout history communities have continued to grow even though they have limited access to the services provided by the government. However, the Peruvian Navy, has responded to the passive call of hundreds of people and for various decades has been facilitating the reach of the basic necessities as support and today together with the Ministry Development and social inclusion is achieving the dream of many of our compatriots

KEYWORDS
Social Action, Civic Action, Ministry of Development and Social Inclusion, National Country Program, Traveling Social Action Platforms, Drums, Peruvian State, references, sustainability

La presencia de la Marina de Guerra del Perú en la Amazonía es sinónimo de seguridad y desarrollo desde 1864. Desde entonces se ha convertido en un sólido referente de peruanidad en la cuenca amazónica, que tiene más de 670 000 km^2 de territorio y 14 000 km de ríos navegables.

Dentro del misionamiento de la Armada se encuentra el "coadyuvar en el desarrollo económico y social del país y participar en la defensa civil de acuerdo a ley; con el fin de contribuir a garantizar la independencia, soberanía e integridad territorial de la República y el bienestar general de la población"[1].

Es así que el 13 de abril de 1976 pasó a formar parte de la flotilla el buque hospital B.A.P. *Morona*, hoy rebautizado como B.A.P. *Río Yahuas*, que aún navega por los ríos de la Amazonía, dentro de las unidades pertenecientes al Programa Nacional Plataformas de Acción para la Inclusión Social (PAIS).

1. MARINA DE GUERRA DEL PERÚ. Sobre nosotros. Misión. S. f. [Consulta: 13 de diciembre de 2019]. Disponible en: https://www.marina.mil.pe/es/nosotros/acerca-de/



Durante la década de 1970, el Gobierno Peruano decidió priorizar la construcción de unidades fluviales auxiliares, con capacidades médicas que permitieran a la Armada continuar con sus acciones. Gracias a estas acciones, el 13 de abril de 1976 se izó por primera vez el pabellón nacional a bordo del B.A.P. *Morona* -actual *Río Yahuas*- que fue segundo buque hospital de la Amazonía (el primer buque fue la cañonera B.A.P. *Napo*, construida en 1904 y convertida en 1967 a buque hospital. Fue dada de baja en 1976).

En ese marco, la Armada peruana siempre desempeñó un rol muy importante, a través de actividades que durante décadas fueron denominadas "acciones cívicas". Con la ayuda de sus cañoneras, patrulleras, buque hospital y buques tópicos de seguridad, la Marina llevaba a las poblaciones más alejadas atenciones médicas, servicios de vacunación, atenciones odontológicas básicas, corte de cabello para los más pequeños, donaciones de víveres no perecibles y ropa. Asimismo, brindaba charlas sobre los beneficios del servicio militar, e incentivaba el amor y el respeto por los símbolos patrios mediante ceremonias de izamiento del pabellón nacional y otras actividades cívicas.

Aunque esta contribución se ha realizado en todas las regiones del país, la geografía de la Amazonía siempre tuvo un acceso difícil para llevar los diferentes servicios del Estado, por lo que por muchos años sus poblaciones y comunidades se vieron directamente afectadas. Por ello, la Marina





B.A.P. Río Yahuas, primer buque hospital de la Amazonía





ha realizado durante el tiempo diversas acciones cívicas y sociales por medio de las unidades fluviales con las que ha contado.

Por varias décadas, el B.A.P. *Río Yahuas* fue la principal unidad utilizada para navegar por los ríos y cuencas fluviales amazónicos. Siempre llevaba un equipo de profesionales de la salud, compuesto por médicos, odontólogos y enfermeros, que le permitieron atender a los peruanos situados en los lugares más remotos de la región.

Asimismo, esta unidad ha participado en diversas oportunidades en los operativos binacionales junto a la Armada de Colombia y Brasil, desde el puerto colombiano de Leguízamo, en el río Putumayo, hasta la localidad peruana de Chimbote, en el río Amazonas, y desde colonia Angamos hasta Leoncio Ramírez en el río Yavarí.

Posteriormente, en octubre de 1981 se construyeron en el Servicio Industrial de la Marina de Iquitos el buque tópico *Honorato Jordán* y el buque tópico *Curaray*, ambos a solicitud del Gobierno Regional de Loreto. En julio de 2001 fueron transferidos al Ministerio de Defensa, Marina de Guerra del Perú, con el nombre de B.A.P. *Pastaza* y B.A.P. *Curaray*, con la misión de ejecutar actividades de acción cívica a cargo de la Marina en la Amazonía.

A fin de incrementar las atenciones en las distintas cuencas de la Amazonía, en 2013 se construyó en el Servicio Industrial de la Marina la plataforma itinerante de acción social PIAS *Napo*, hoy rebautizada como B.A.P. *Río Napo*, y en 2015, la PIAS *Morona*. En 2016 se construyeron las PIAS *Río Putumayo* I y PIAS *Río Putumayo II*. Hoy en día todas fueron rebautizadas como B.A.P. En la actualidad se construye la PIAS Yavarí en los Servicios Industriales de la Marina de Iquitos.

En 2017 se aprobó la conformación del programa nacional PAIS a cargo del Ministerio de Desarrollo e Inclusión Social, programa social que busca acercar los servicios del Estado a la población vulnerable de zonas rurales dispersas de condición económica pobre y extremadamente pobre, para contribuir a la reducción de brechas o carencia de servicios públicos en dicho ámbito, a través de la implementación de dos tipos de plataformas móviles y fijas:



- Plataformas Itinerantes de Acción Social (PIAS): embarcaciones fluviales que recorren ríos de la Amazonía peruana para llevar los siguientes servicios del Estado: servicio de documentación y afiliación; Registro Nacional de Identidad y Estado Civil (Reniec), Sistema de Focalización de Hogares (Sisfoh), Sistema Integral de Salud (SIS), programas sociales Juntos y Pensión 65, servicios de pagaduría del Banco de la Nación, servicios externos de Devida, Programa Nacional Contra la Violencia Infantil y Sexual (PNCVFS) y Juguemos. Además, existen representantes del Ministerio de Cultura y del Ministerio de Educación, mientras que en las áreas de salud se cuenta con servicios de medicina, triaje, crecimiento y desarrollo, obstetricia, odontología, laboratorio y farmacia.

  En la actualidad, las unidades del programa navegan en los ríos de la siguiente forma: en el río Yavarí, BAC *Río Yahuas*; en el río Napo, B.A.P. *Río Napo*; en el río Tigre, B.A.P. *Río Pastaza*; en los ríos Marañón y Morona, B.A.P. *Río Morona*; en el bajo río Putumayo, B.A.P. *Río Putumayo I*, y en el alto río Putumayo, B.A.P. *Río Putumayo II*; en la cuenca del río Ucayali, el B.A.P. *Curaray*, mientras que en el lago Titicaca navega la PIAS *Lago Titicaca*.

- Plataformas de Servicios Fijos y Tambos: permiten articular la presencia del Estado en forma permanente en las comunidades de la selva y de la sierra, en el ámbito rural y rural disperso. Cuentan con personal capacitado y equipamiento moderno, que brindan servicios en materias sociales y productivas a la población.

De esta manera, se ha logrado que miles de personas sean beneficiadas por distintas instituciones del sector privado y del Estado, en acciones como afiliarse al SIS a través de la evaluación del Sistema de Focalización, recibir los beneficios de Pensión 65 mediante el Banco de la Nación, y realizar cobros y depósitos de índole personal. Asimismo, con frecuencia se brindan charlas sobre violencia familiar y sexual, evacuaciones médicas aéreas y fluviales, y atenciones médicas en las especialidades de medicina general, obstetricia, ginecología, odontología, farmacia y laboratorio.



B.A.P. Río Yahuas, primer buque hospital de la Amazonía





En 2017, la Marina de Guerra del Perú, a través del programa nacional PAIS, incluyó a los B.A.P. *Río Yahuas, Pastaza* y *Curaray* en las campañas de acción social con sostenibilidad. Las campañas se realizan cinco veces al año y tienen una duración de entre 30 y 45 días, según la capacidad del buque. Estas acciones promueven la articulación social sostenible de las entidades públicas y privadas, con la finalidad de mejorar la calidad de vida e inclusión social de la población pobre y extremadamente pobre asentada en centros poblados rurales o de manera dispersa, en zonas donde la presencia del Estado es débil.

Mi experiencia

Al iniciar el año en este cargo, noté que el programa era de gran ayuda para toda la población, pero también encontré una oportunidad de mejora con la participación de empresas privadas. Con ese propósito, junto con mis compañeros comandantes de las otras unidades tipo PIAS, elaboramos una exposición del programa para dar a conocer las ventajas, el ámbito de acción, y los datos y resultados obtenidos durante 2018. Se tuvo una gran acogida con varias empresas privadas como Petroperú, Shambo, entre otras. Se debe hacer una mención especial al Comité de Administración de los Recursos para la Capacitación (Carec), empresa que desarrolla, capacita y fortalece a personas y miembros de distintas comunidades para volverlas más productivas. Luego de tomar contacto con ellos, quedaron encantados con la idea, y recibimos la donación de 10 000 *kits* escolares, 240 galones de pinturas, 1 500 calaminas, 100 pabellones, además de material para efectuar la reparación y el pintado de los distintos colegios ubicados en las cuencas, en beneficio de alumnos de inicial, primaria y secundaria.







Ya durante la segunda campaña, después de realizar una evaluación y asesorarnos con el Servicio Hidrográfico de la Amazonía sobre el comportamiento del río, decidimos llegar a la comunidad de la colonia Angamos, en la cabecera del río Yavarí, territorio de los mayorunas o matsés, una comunidad indígena en la región del Yaquerana. Nos dimos con la sorpresa de necesitar traductores, ya que había un gran grupo de personas que solo hablaban matsés. Esto nos mostró la diversidad cultural de nuestro país. Durante el segundo día de atención de los cuatros programados, tuvimos un requerimiento de repuestos y medicinas, que fueron gestionados con el apoyo del comandante de la base de la Unidad Militar de Asentamiento Rural (UMAR) del Ejército Peruano. Estos requerimientos logísticos se recibieron de una aeronave Twin Otter de la Fuerza Aérea, lo que demostró que el trabajo en conjunto no solamente se puede llevar a cabo en situaciones de conflicto o emergencia, sino también en apoyo al desarrollo del país.

Otra gran experiencia vivida fueron las referencias o evacuaciones aeromédicas realizadas por este buque, que a la fecha ascienden a 15. Se trata de un logro compartido en coordinación con el área de Telemedicina del Centro Médico Naval y la Dirección Regional de Salud de Loreto.

Pero no solo hemos salvado vidas, sino también trajimos a este mundo a tres hermosos bebés. El primero de ellos nació en setiembre, durante la tercera campaña de acción social con sostenibilidad en el poblado de Beirut, en el río Amazonas. El pequeño Alex nació después de un arduo trabajo de parto de ocho horas con su mamá, la señora Saida Bocanegra (17 años), que nos compartió su alegría de ser madre por primera vez. Lo curioso es que el nacimiento coincidió con el segundo aniversario del programa nacional PAIS.

Asimismo, durante la actual campaña de acción social, la señora Dalila Jambo (26 años), procedente de la comunidad de Flor de Limonero, después de navegar en un deslizador durante casi cinco horas junto con su esposo y padres, dieron el encuentro al buque río abajo. Así nació mi ahijado, el pequeño Neitan Gabriel, con peso de 4 kg.

Todos los bebés reciben a bordo sus primeras vacunas y registro correspondiente del Reniec, atenciones a la madre por parte de la médico y obstetra de a bordo, así como la entrega de un diploma de marino honorario por nacer a bordo de nuestro buque.

Considero que el comandar esta unidad me ha permitido conocer de forma vivencial la realidad de nuestro Perú profundo, ese que se encuentra fuera de Lima y Callao,







aquel difícil de acceder, donde servicios y productos de primera necesidad todavía son muy escasos, y donde una gran parte de nuestros compatriotas viven y luchan día a día. Gracias a esta iniciativa liderada por la Marina de Guerra del Perú y el Ministerio de Desarrollo e Inclusión Social, es posible brindar servicios y mantener, llegar y hacerse fuerte en la Amazonía. De igual manera, nos permite relacionarnos e interactuar coordinadamente con otras entidades y, por ende, con funcionarios de otros sectores, no solo de Estado, sino también con empresas privada, lo que crea vínculos fuertes y nos deja grandes enseñanzas. Por eso es importante reconocer a las dotaciones de estas unidades que pasan la mayor parte fuera de casa, lejos de su familia, perdiendo muchas veces acontecimientos familiares importantes, pero con la satisfacción de cumplir con la misión y brindar ayuda a más hermanos peruanos.

Finalmente, es importante resaltar el compromiso de cada tripulante de a bordo, que bajo el lema de "Llevemos siempre la esperanza" busca en todo momento el cumplimiento de la misión encomendada, y resalta el patriotismo y los valores heredados de nuestro Gran Almirante don Miguel Grau Seminario.



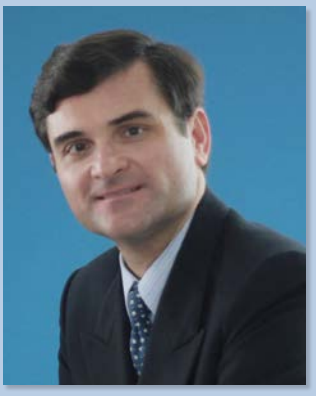




Reflexiones sobre Grau y el heroísmo en la Guerra del Pacífico



Reflexiones sobre Grau y el heroísmo en la Guerra del Pacífico



Doctor José de la Puente Brunke
Doctor en Historia y bachiller en Derecho. Es profesor principal en la Pontificia Universidad Católica del Perú, así como decano de la Facultad de Letras y Ciencias Humanas de la misma universidad. Es miembro de número de la Academia Nacional de la Historia. Ha sido director del Instituto Riva-Agüero. Ha sido director de la revista *Histórica* y es miembro del consejo editorial de varias publicaciones académicas. Ha sido investigador afiliado al David Rockefeller Center of Latin American Studies (Universidad de Harvard), *fellow* de la John Carter Brown Library (Universidad de Brown). Entre sus publicaciones se encuentran *Encomienda y encomenderos en el Perú* (1992); *Los Hombres del mar. La Marina de Guerra en la historia del Perú* (1994); *El Perú desde la intimidad. Epistolario de Manuel Candamo (1873-1904)* (2008) y *El Estado en la sombra. El Perú durante la ocupación chilena* (2016).

RESUMEN
El presente artículo propone una reflexión sobre la figura del Almirante Miguel Grau y del contenido histórico que él vivió, además se refiere a otros grandes héroes de la Guerra del Pacífico y el valioso ejemplo que dejaron como legado a todos los peruanos ,

PALABRAS CLAVE
Miguel Grau, Instituto Riva Agüero, valores, heroísmo,

ABSTRACT
The present article proposes a reflection on the image of Admiral Miguel Grau and the historical content tha he lived, moreover it refers to other great heroes of the Pacific War and worthy examples that left as legacy for all Peruvians.

KEYWORDS
Miguel Grau, Riva Agüero Institute, values, heroism.

La figura de Grau fue siempre ponderada en mi hogar, como ejemplo no solo de heroísmo, sino también de integridad en el comportamiento cotidiano, y de manifestación de valores familiares y cívicos, que se constituye como un ejemplo para todos los peruanos. Recuerdo haber asistido, cuando era aún adolescente, al homenaje a Grau organizado en el Club Nacional, con ocasión del centenario del combate de Angamos, y en el cual escuché los homenajes de distinguidísimos hombres de letras, como José Jiménez Borja y Aurelio Miró Quesada Sosa, entre otros, en un acto promovido por mi padre, quien por entonces se desempeñaba como director-bibliotecario del mencionado Club, del cual Grau fue socio[1].

Años después, y por invitación del almirante Fernando Casaretto, acepté el encargo de escribir un pequeño libro que se tituló *Los hombres del mar. La Marina de Guerra en la historia del Perú*, durante cuya preparación ponderé mejor no solo la crucial importancia de la Marina de Guerra en el devenir de nuestra historia republicana, sino el ejemplo de valores que la conducta de Miguel Grau representó[2].

1. Club Nacional. *Homenaje a Grau (1879-1979)*. Lima: Andina. 1980.
2. Puente Brunke, José de la (1994). *Los Hombres del Mar. La Marina de Guerra en la historia del Perú*. Lima: Dirección de Intereses Marítimos.

Por otro lado, las circunstancias me llevaron años atrás a formar parte del Patronato de la Casa Grau, cuando fui director del Instituto Riva-Agüero. Y precisamente José de la Riva-Agüero y Osma, uno de los más importantes intelectuales del siglo XX peruano, ha reflexionado de modo muy original en torno a la figura de Miguel Grau en la historia del Perú. No olvidemos que Riva-Agüero y sus compañeros de generación tuvieron muy presente la desgracia de la guerra con Chile en el desarrollo de su vida intelectual. Por eso quiero citar uno de los textos más brillantes que sobre Grau escribió Riva-Agüero en 1934, cuando se conmemoraba el centenario del nacimiento del héroe de Angamos:

> El alma de la patria, el espíritu que la anima, se nutre de sus mártires y perdura solo por ellos [...] y cuando, como en el caso de Grau, la derrota y la inmolación no empañan, sino muy al contrario realzan, el esplendor de las proezas, poniendo en ellas un fondo de ternura, la virtud débil adquiere inefable y santa sublimidad. No hay en la tierra excelencia moral superior a la muerte afrontada y aceptada para honra, defensa y regeneración de los hermanos[3].

Reflexionemos sobre el concepto de heroísmo a partir de la figura de Grau y del contexto histórico en que vivió. Para ello, también me referiré a otros héroes de la Guerra del Pacífico.

La figura de Grau ha sido ponderada por muchísimos autores e investigadores. Las muestras de su calidad humana y de los valores que representó las tenemos en los elogios, las semblanzas y las efigies escritas por un sinnúmero de autores peruanos, pero



Ponencia del Dr. José de la Puente en el Instituto Riva-Aguero.

también por personajes del extranjero, en particular de Chile. Uno de los testimonios más significativos pertenece al historiador chileno Benjamín Vicuña Mackenna, que tan duro fue en sus juicios sobre el papel del Perú en la Guerra del Pacífico. Sin embargo, ante la personalidad y los valores manifestados por Grau, no dudó en rendirle homenaje. Cito algunas de sus palabras en un artículo que publicó casi inmediatamente después del combate de Angamos, en el que manifestaba que la alegría de los chilenos por haber derrotado al *Huáscar* se empañaba por la muerte de Grau:

> En medio de la intensa alegría que en este día [...] ha dominado el corazón de todos los chilenos, una nota melancólica vino a apagar, en la segunda faz de las nuevas, muchas vibraciones generosas. El comandante del Huáscar y contralmirante del Perú don Miguel Grau, habría perecido junto con sus bravos compañeros en el campo del honor [...]. Ignoramos en los momentos en que escribimos los detalles de su fin. Pero Miguel Grau, el vencedor de Arturo Prat, el que lloró su muerte y recogió con

3. RIVA-AGÜERO Y OSMA, José de la. Miguel Grau. Discurso en el centenario de su nacimiento. Lima: Instituto Riva-Agüero-Pontificia Universidad Católica del Perú, 1996, p. 6.



Miguel Grau. Germán Suárez-Vertiz. Salón de Oficiales, club Náutico.

> piadosa ternura sus prendas de amor, no puede haber sucumbido sino como mueren los bravos: al pie del cañón[4].

En efecto, el heroísmo y los valores cívicos que Grau encarnó fueron ponderados de manera unánime desde los momentos inmediatamente posteriores al combate de Angamos. Desde entonces se erigió en el más importante héroe de nuestro país. El heroísmo de Grau, además, se dio en un contexto en el que era muy consciente de que, tarde o temprano, iba a ser vencido por la Escuadra chilena. Dicho de otro modo, Grau sabía que el triunfo era prácticamente inalcanzable, a pesar de lo cual no ahorró esfuerzos para defender al Perú del modo más eficaz posible. Diversos autores se han referido al hecho de que Grau presintió su fin al momento de zarpar de Arica con el *Huáscar* el 30 de setiembre de 1879. En efecto, en esos días se enteró de los cada vez más meticulosos preparativos que realizaban los jefes navales del país del sur con el fin de lograr la caída del monitor. El *Huáscar* se había convertido en un obstáculo, hasta entonces infranqueable, para el desarrollo de los planes bélicos chilenos.

Debo referirme a otro de nuestros grandes héroes, Francisco Bolognesi. En el caso de la defensa de Arica frente a los chilenos, Bolognesi enfrentó un escenario análogo: la victoria era prácticamente imposible. Quisiera unir las figuras de Grau y Bolognesi, y plantear algunas reflexiones sobre su común heroísmo. Antes de eso, sin embargo, debemos situarlos en la época en que vivieron. Me parece oportuno recordar que en el mundo occidental el siglo XIX ha sido entendido como el siglo del nacionalismo, que fue fortaleciéndose gracias al desarrollo de una serie de movimientos culturales de esa centuria. Uno de ellos fue especialmente trascendente: el romanticismo. El surgimiento de este movimiento cultural ocurrió en las décadas iniciales del siglo XIX, en buena medida como reacción frente a los postulados intelectuales de la Ilustración. Así, frente a la razón ilustrada los románticos, opusieron el sentimiento, la experiencia, la intuición. Para los románticos, el entendimiento del mundo no podía darse exclusivamente a partir de lo racional, sino que debía basarse también en otros fundamentos. Tal como diversos autores han afirmado, los románticos defendieron los "derechos del corazón" frente a los de la razón. Es decir,

4. AHUMADA MORENO, Pascual. *Guerra del Pacífico* (recopilación de documentos oficiales), tomo I, pp. 534-535.

la emotividad, la emoción, los sentimientos, son fuerzas muy importantes para entender la posición del hombre en el mundo.

El historiador Rafael Sánchez-Concha ha afirmado, con acierto, que el espíritu romántico estuvo en el fundamento del arrojo y de la valentía de quienes defendieron la causa peruana en la Guerra del Pacífico, y muy en particular en los casos de Grau y de Bolognesi. A pesar de pertenecer a generaciones distintas —a lo cual aludiremos más adelante—, ambos fueron testigos o tuvieron noticias de muchos de los sucesos más importantes del siglo XIX, centuria en la cual el espíritu romántico tuvo una fuerza singular. El romanticismo exaltaba los méritos de los "grandes hombres" —dignos de imitar— y destacaba precisamente la importancia de la defensa del honor, y de los propios ideales, incluso con la ofrenda de la propia vida. El siglo XIX fue, pues, el siglo del romanticismo, y tanto en los textos históricos como en sus reflejos en la literatura, se difundieron los ideales antes mencionados. Sin duda, tanto Grau como Bolognesi supieron de muchos actos heroicos que diversos personajes del siglo XIX protagonizaron en defensa de su honor y, sobre todo, en defensa de sus naciones. La pasión propia de los románticos sirvió para exaltar la grandeza que se atribuía a las naciones. Por tanto, la figura del héroe es típicamente romántica.

El espíritu romántico une a Grau y a Bolognesi, a pesar de que sus personalidades, y sus trayectorias, como es obvio, presentan una serie de diferencias. Quisiera referirme a una de las diferencias más notorias, que es la generacional. En ese sentido, ya José Agustín de la Puente Candamo ha planteado algunas interesantes ideas sobre las generaciones a las que pertenecieron los hombres que combatieron en la guerra con Chile. Así, ha puesto de relieve cómo en ese conflicto "están presentes [...] ancianos que han nacido en el virreinato, y adolescentes que pertenecen a la década del Dos de Mayo"[5].

Podemos identificar tres generaciones. La primera sería la integrada por los nacidos antes de la Independencia. El más ilustre de todos ellos es Francisco Bolognesi, nacido en 1816. Entre otros importantes miembros de esa generación podemos mencionar, por ejemplo, a José Joaquín Inclán, nacido en 1818, y que precisamente combatió junto a Bolognesi en Arica.

La segunda generación sería la de los nacidos en las décadas de 1820 y de 1830. Su principal representante en la guerra fue, sin duda, Miguel Grau. A esa generación pertenecieron también, entre otros, Andrés Avelino Cáceres, Justo Arias Aragüez y Juan Guillermo More.

Por último, la tercera generación estaría integrada por los nacidos en las décadas de 1840 y de 1850, entre cuyos integrantes aparecen personajes tan ilustres y heroicos como Alfonso Ugarte y Ramón Zavala, nacido este último en 1853, y que fue el más joven de los integrantes de la plana mayor de Bolognesi en Arica[6].

En referencia específica al caso de Bolognesi, pero que podemos perfectamente aplicar al caso de Grau, el ilustre historiador tacneño Gustavo Pons Muzzo ha puesto de relieve la importancia

5. PUENTE CANDAMO, José Agustín de la, "Las generaciones en la guerra con Chile" En: Cayo Córdova, Percy; Puente Candamo, José A; García Bryce, José; et. al, (1983). *En torno a la Guerra del Pacífico*. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, p. 29.
6. PUENTE BRUNKE, José de la. "La plana mayor de Francisco Bolognesi en Arica". En: Mauricio Novoa, (Ed.) *Bolognesi*. Lima: In Pectore/ Interforum, 2015, pp. 110-112.



La respuesta de Bolognesi. Wikimedia.

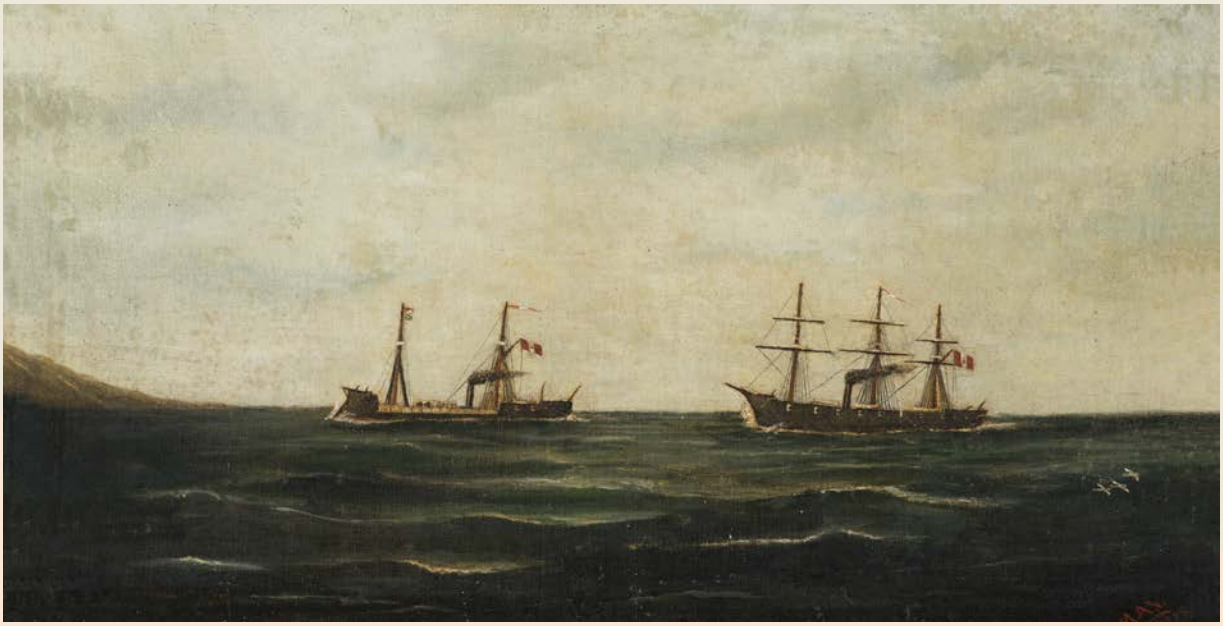
del concepto del honor nacional en su actitud. Fue, en efecto, el honor lo que Bolognesi y sus hombres defendieron, porque lo cierto era que para junio de 1880, tras la batalla del Alto de la Alianza, el sur ya estaba perdido para el Perú. Es decir, el dominio de Arica ya no era relevante para nuestro país, por cuanto dicho puerto tuvo como función primordial la de ser apoyo de las tropas ubicadas en Tacna, y base naval para la Escuadra, que en los hechos ya no existía. En cambio, para Chile era fundamental el dominio de Arica, ya que por su ubicación geográfica era el puerto más idóneo para conectar a sus tropas con la base de operaciones[7].

La idea del honor militar y nacional estuvo muy presente en todos los jefes en Arica, tal como lo indicó Manuel de la Torre en el parte que escribió tras la derrota, en el cual afirmó que los jefes estuvieron:

> resueltos todos a un sacrificio seguro, pero de proficuos resultados, en la convicción de que se seguía un plan bien meditado y de segura salvación para el honor y los intereses de la patria[8].

Alfonso Ugarte —quien perteneció a la generación más joven de quienes combatieron en la guerra— dirigió una carta a su primo Fermín Vernal, residente en Tarapacá, el 1 de junio de 1880, es decir, seis días antes de la batalla de Arica. Esa carta nos revela también los rasgos románticos de su personalidad. Luego de informarle de la derrota de las tropas peruano-bolivianas en Tacna, y de las nulas posibilidades de triunfo en la defensa de Arica frente a unas fuerzas chilenas muy superiores, afirma lo siguiente:

7. PONS MUZZO, Gustavo. "Francisco Bolognesi Cervantes". En: *La Epopeya del morro de Arica: 7 de junio de 1880*. Lima: Comisión Permanente de Historia del Ejército. 1980, p. 64.
8. Ibídem, pp. 64-65.



Monitor *Huáscar* y corbeta *Unión*. Dirección de Intereses Marítimos.

> Tenemos, pues, que cumplir con el deber del honor defendiendo esta plaza hasta que nos la arranquen a la fuerza. Ese es nuestro deber y *así lo exige el honor nacional*. Estamos, pues, esperando por momentos ser atacados por mar y tierra. Dios sabe lo que resultará; así que ya puedes imaginarte mi triste situación. Sin embargo, es preciso resistir hasta el último y te puedo asegurar, también, que con las posiciones que ocupamos del morro, los cañones de grueso calibre y minas que tenemos preparadas, les costará muchas vidas a los chilenos reducirnos y quitarnos la plaza. *Estamos resueltos a resistir con toda la seguridad de ser vencidos, pero es preciso cumplir con el honor y el deber*[9].

Esa "seguridad de ser vencidos" es una expresión muy reveladora precisamente del mencionado espíritu romántico.

En este sentido, son muy ilustrativas las siguientes expresiones del ya citado Rafael Sánchez-Concha:

> No importaba ser derrotado y tampoco había marcha atrás. Si era necesario, se procuraba morir defendiendo el egregio valor de la patria y sus símbolos, pues así lo necesitaban las nuevas naciones de América. Solo de esta forma, desde un "más allá laico", estos héroes eran legitimados con los laureles del triunfo [...]. [Ese] héroe romántico [es] una suerte de santo secularizado, cuyo cielo no se definía por la salvación eterna, sino por la inmortalización de su imagen como el arquetipo de defensor de la nacionalidad[10].

Estas palabras están referidas a Bolognesi y a su plana mayor, pero podrían aplicarse igualmente a Grau y los suyos en Angamos.

9. ELÍAS MURGUÍA, Julio José. *La lancha torpedera "Alianza" en la Epopeya de Arica (17 de marzo-7 de junio 1880)*. Callao: Imprenta de la Marina. 1962, pp. 18-119.
10. SÁNCHEZ-CONCHA BARRIOS, Rafael. "El coronel Bolognesi en su contexto ideológico". *En Miradas al Perú histórico. Notas sobre el pasado peruano*. Lima: Editorial San Marcos. 2012, pp. 290-291.



Jorge Basadre. Pontificia Universidad Católica del Perú (PUCP).

Los valores que Grau practicó constituyen un ejemplo para todos los peruanos, y a pesar de que esto ha sido muy repetido en numerosas ocasiones, no es ocioso recordarlo nuevamente. Tal como ha afirmado José Agustín de la Puente Candamo, Grau nos dio una gran lección moral, a través del magisterio del ejemplo. Por eso sostiene que él es un maestro de los peruanos, al desarrollar una vida intachable, en lo privado y en lo público, y al enfrentar sus acciones en la guerra —que él vivió como un conflicto entre hermanos— teniendo siempre presente que no debía caer ni en el abuso ni en la prepotencia[11].

Quisiera concluir con unos breves párrafos de la célebre "Efigie de Grau", escrita por Jorge Basadre. Se trata de un texto muy emotivo en el que, a partir de la valoración de la figura de Grau, hace alusión a los graves problemas que ha afrontado y afronta el Perú, pero a la vez manifiesta su optimismo en cuanto a que el ejemplo de Grau pueda difundirse con eficacia. Considero que es un texto que encierra mucha actualidad:

> Por todo ello resulta Grau tan excepcional. Precisamente por haber estado formado nada más y nada menos que por las mejores y más simples virtudes que pueden pedirse a un varón cabal [...]. Con él en nuestra historia, tan llena de abismos y a la vez bordeada de cumbres, renace la estirpe de los hombres que hizo posible el dominio del suelo duro y áspero, la creación de un Perú legendario y la gran aventura de la independencia del continente; la raza que justifica nuestra existencia como pueblo libre; la gente que nos dio temprano un sitio de honor en el mundo y que a veces —esperamos que equivocadamente— suele parecer extinguida o puesta de lado por la caterva vociferante y audaz de los enanos, por la desmoralización de los débiles y por el aprovecharse de los malos. Por eso, Grau expresa las potencialidades que, a pesar de todo, hay en nuestras gentes; nos da un incorruptible tesoro espiritual: hierro de heroísmo, plata de aptitud, oro de bondad. Y, como a todos los grandes de esta América para los que la historia es solo prólogo, puede ser llamado Adelantado, Fundador, Padre[12].

11. PUENTE CANDAMO, José Agustín de la. *Miguel Grau*. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.2003.
12. BASADRE, Jorge. *Historia de la República del Perú (1822-1933)*. Tomo VIII. Lima: Editorial Universitaria. 1969, pp. 102-107.



Aquel día

"El camino de un Cadete naval, a lo largo de cinco años de escuela, se ve reflejado en su quehacer diario de oficial de Marina; de él depende su futuro, la Escuela Naval se lo brinda".

Orto 2000 - ESNA



Capitán de Fragata Adm. Héctor Francisco LATORRE Carbajal
Graduado de la Escuela Naval del Perú con la promoción 2000. bachiller en Administración por la Pontificia Universidad Católica del Perú. Graduado del Programa Especial de Estado Mayor en la Escuela Superior de Guerra Naval y diplomado en Gestión Pública en la Universidad ESAN. Es autor de un libro de literatura contemporánea titulado "Sueños de Locura". Actualmente se desempeña como Jefe de la Oficina de Administración de la Dirección de Intereses Maritimos.

RESUMEN
A 25 años de su ingreso, el autor recuerda su primer día en la Escuela Naval del Perú: la ceremonia de bienvenida, los honores al Pabellón Nacional, los días iniciales, las órdenes de los cadetes adoctrinadores, los camarotes, la manera milimétrica de ordenar los roperos, los ranchos y los ejercicios militares.

PALABRAS CLAVE
Escuela Naval del Perú, puerta Unión, cadetes adoctrinadores, formación.

ABSTRACT
25 years after his admission, the author recalls his first day at the Naval School of Peru: the welcome ceremony, the honors to the National Pavilion, the initial days, the orders of the indoctrinating cadets, the cabins, the millimeter way of ordering the wardrobes, the ranches and the military exercises.

KEYWORDS
Naval Academy, cadets, Aspirant to Naval Cadet, Alma máter, Peruvian Navy

El 4 de marzo de 1994 ingresé a la Escuela Naval del Perú, en donde me formé como oficial. Nuestra alma máter tiene un sentido muy peculiar, diferente a cualquier centro de estudios, debido a que lleva consigo innumerables tradiciones, además de la modalidad de formación, que fortalece los valores y educación inculcados en el hogar. Voy a narrar cómo viví aquel día, con la seguridad de que fue muy similar a la manera en que lo vivió cada oficial y cadete naval.

Aquel día crucé el umbral de la puerta "Unión" y supe que tendría una gran responsabilidad sobre mis hombros. Durante la ceremonia de ingreso me sentía extraño, el terno no caía bien con el sol de la primera semana de marzo, además la nueva postura sacando pecho, las manos rígidas al muslo y los tacos pegados. Aún no levantábamos la cara, porque no sabíamos las consecuencias que traería el no hacerlo.

Después de la ceremonia, marchamos a órdenes de los cadetes adoctrinadores. Muchos pensábamos que habíamos desfilado "bacán", pero realmente parecíamos "cualquier cosa", menos un grupo de aspirantes a cadetes navales. Sin saberlo, ya teníamos grado, aun sin estar uniformados. Nos enfrentábamos



Cadetes de la Escuela Naval.

a un gran cambio en nuestras vidas, pero estábamos seguros que, con convicción, podíamos lograr mucho.

Aquel día fue interminable, los aspirantes de la sección "C" a la que pertenecía nos encontrábamos parados en la cancha de frontón. Solo escuchábamos gritos desde un portal al que no podíamos ver, porque nuestra postura debía ser rígida, mirando hacia el frente y con la cara hacia arriba. Los gritos eran de mis compañeros que decían: "Comprendido, cadete". Nosotros también estábamos con los cadetes adoctrinadores a cargo de nuestra sección, que nos daban indicaciones y nos enseñaban lo que era y debería ser nuestro paso por la institución.

Gritábamos para dirigirnos a un cadete más antiguo, porque un aspirante (futuro cadete y futuro oficial) debe tener voz fuerte y hablar con seguridad y propiedad. Durante esa espera nos enseñaron muchas cosas, mientras aprendíamos íbamos fortaleciendo nuestros cuerpos y de paso haciendo trizas nuestros ternos. Luego de poco más de una hora (toda una vida), nos tocó entrar al sótano para recoger "nuestro equipo del pañol". ¿Equipo de sonido? ¿pañol? Me sonaba a pañales. Marchando bajamos esa rampa, vimos entonces a otra sección formada igual que nosotros, sudando, con la cara arriba, sacando pecho, manos pegadas y gritando: "Comprendido, cadete" a cada orden.

Comprendí que "pañol" es un almacén y "equipo"

no era exactamente un equipo musical, sino una funda de crucero en la que guardábamos nuestro equipo: uniformes, ropa de cama y aseo. En esa especie de bolsa papanoelística, entró además: un par de zapatos negros de cuartel, dos pantalones de cuartel, dos dollman (chalecos) de cuartel, dos gorras de cuartel, un corbatín, cuatro camisetas blancas, cuatro calzoncillos blancos, cuatro pares de medias blancas de cuartel, una correa blanca con hebilla, tres pañuelos blancos, una placa de identidad (no decía Latorre sino La Torre), tres camisetas de deporte con el escudo "Perú Naval" en el pecho, dos pantalones cortos de deportes blancos, tres pares de medias de deportes blancas, un par de zapatillas de lona marca Tigre, una ropa de baño azul con raya amarilla a los costados, una bata celeste, tres toallas blancas, dos fundas de almohada, cuatro sábanas, dos colchas y creo que un par de artículos más.

Una vez que todos tuvimos nuestro equipo completo, nos llevaron a nuestros camarotes. Cada uno cargaba su equipo hasta la segunda cubierta, sentíamos que pesaba como media tonelada. Pronto supimos que el camarote son las habitaciones para seis aspirantes y la cubierta es el piso en el que estaban ubicados los camarotes. Ahí conocí a mis cinco compañeros, nos hicimos amigos desde el primer instante. Tratamos de arreglar nuestras cosas, pero no pasó ni un minuto y entró un cadete adoctrinador, de cuarto año, el último grado antes de graduarse. Lo veía viejo, muy viejo. No recuerdo lo que dijo, pero los seis salimos del camarote para seguirlo al paso ligero; vale decir, corriendo.

Nuevamente llegamos al sótano. Pensé que se habían olvidado de entregarnos un par de medias o algo así, pero no, hacíamos cola para que nos entregaran nuestros fusiles. ¿Un fusil? En mi casa había visto el revólver de mi padre solo un par de veces, porque lo tenía guardado bajo siete llaves, y yo estaba recibiendo un fusil con munición, bayoneta y todo el equipo de desembarco. "Esto va en serio", pensé. Nos enseñaron a portarlo y a seguir las normas básicas de seguridad con el armamento. Al paso ligero nos mandaron a guardarlos en nuestros camarotes y regresar en menos de cinco minutos. Me perdí en el camino debido a mi falta de orientación y llegué tarde a la formación, donde mis compañeros me esperaban haciendo planchas bajo el sol, gritando de manera repetitiva: "Te esperamos, compañero". En ese momento entendí que en la Marina de Guerra del Perú se trabaja mucho con el espíritu de cuerpo. Son nuestras decisiones y actos los que repercuten tanto de manera positiva como negativa en todo el grupo humano.

Después de esa formación fuimos nuevamente a nuestros camarotes. Para no perderme, seguí a uno de mis compañeros que, para mala suerte, también se perdió. Pero como la orden era quedarnos en los camarotes arreglando nuestras cosas, no hubo mucho problema. Llegamos y nosotros mismos nos entallamos los uniformes a punta de hilo y aguja, sacamos brillo a nuestros zapatos y ordenamos nuestros roperos. Todo lo hicimos bajo la supervisión de los cadetes adoctrinadores, que aportaban a nuestro fortalecimiento físico mientras nos enseñaban a ordenar nuestros roperos de acuerdo con un formato establecido. Cada prenda debía colocarse en un lugar específico, doblada con medidas exactas. La ropa de cama, doblada a 30 cm en la parte superior. Abajo, las gorras de cuartel, dobladas hacia dentro con el cinto negro apuntando al centro del ropero. Un poco más abajo, las camisetas y calzoncillos doblados a 14 cm. Al costado, los pañuelos y



Visita familiar a Cadetes en la Escuela Naval.

correas, y abajo, los uniformes caqui (que aún no nos entregaban), también con 14 cm. Al costado de estos, la ropa de deportes con la misma medida. Abajo los zapatos, las zapatillas y los tamancos (sandalias para aseo personal), con la punta hacia adelante. Luego vino la titánica academia para aprender a tender la cama: un ángulo para aquí, otro para allá. El doblez debía medir una palma. La funda de almohada con el doblez hacia la ventana y el pijama debajo, doblado en dos partes de 14 cm cada una. La bata al extremo superior de una pata de la cama camarote y la toalla colgada con las esquinas alineadas.

Luego de eso fuimos a pasar rancho (ese término ya lo sabía). Desfilamos hacia el comedor, en donde nos cuadramos frente a la silla asignada, siempre en atención y con la sudorosa cara levantada con porte militar. El cadete adoctrinador más antiguo ordenó "asiento" y todos, mientras nos sentábamos, gritábamos: "Buenas tardes, cadete". Entre nosotros elegimos quién debía servir los alimentos en cada mesa (eran mesas de 10), a todos por igual: uno el arroz, otro la menestra y otro la sopa. Las entradas y los postres ya estaban listas para consumir. Era un día agotador y nos tocaba comer, pero como no todo es fácil en esta vida, existe la manera de comer para un aspirante y esta es en ángulo recto, levantando el cubierto a la altura del pecho, detenerse y en línea recta hasta la boca. Claro, eso enseña a que la comida va a la boca y no la boca al plato.

Luego de consumir todo alimento que se nos cruzó, fuimos a nuestros camarotes para "hacer policía", es decir, la limpieza: piso de parquet brillando, baños completamente limpios y secos, todo ordenado. Entre tanto minuto recorrido sonó una corneta, así como en las películas, para que a continuación una voz fuerte comunicara varias veces por la cubierta: "Preventivo de silencio". No supimos qué hacer. Nuevamente un cadete adoctrinador entró al camarote para explicarnos qué hacer, mientras continuaba aportando a nuestro fortalecimiento físico. La toalla sobre la bata, luego la ropa de deportes. En la silla, el dollman como forrando el respaldar;



En la Marina de Guerra del Perú se trabaja mucho con el "espíritu de cuerpo"

encima, el pantalón bien doblado; sobre el pantalón, el calzoncillo; y sobre este, la camiseta blanca, con la silla alineada con la gaveta del largo escritorio gris. Sobre el escritorio, a una palma de la mano desde el filo, se colocaba la gorra de cuartel volteada. Los zapatos, las zapatillas y las sandalias debajo de la cama, en ese orden, alineados al parquet con la pata de la cama. Nos pusimos el pijama y, bueno, a dormir. Sonó la corneta otra vez, pero con una melodía más larga: "Ejecutivo de silencio". Otras voces, que eran la de los cadetes adoctrinadores, también anunciaban: "Todos los aspirantes dormirán mirando hacia el mar". Y así fue, todos caímos dormidos dando cara al mar.

Parecía que habían pasado 10 minutos cuando a las 06:00 horas nos despertó una corneta. Nos levantamos como resortes de la cama, para destenderla, hacer "el hongo" y salir disparados para la diana deportiva, en donde corrimos como caballos y continuamos fortaleciendo nuestros cuerpos. Al terminar la rutina física, continuó el aseo personal, que consistía en afeitarse, bañarse, tender la cama, hacer policía (la encargaduría que correspondía ese día) y salir rápidamente a la formación para pasar rancho (desayuno), todo en el amplio periodo de 30 minutos. Antes de pasar rancho, los cadetes adoctrinadores debían asegurarse de que nos encontráramos correctamente presentados. Nos pasaron inspección a las gorras, que debían estar completamente limpias. Los pañuelos y medias de igual manera, todo blanco reluciente, y los zapatos debían brillar como un espejo negro, además debíamos afeitarnos al ras y tener las uñas cortas.

Una vez que pasamos rancho, formamos nuevamente para los honores al Pabellón Nacional. Personalmente, este era el momento que esperaba para revitalizarme y continuar en esta carrera de largo aliento.

Todo esto se repitió durante los siguientes 30 días que duró el adoctrinamiento. Luego, comenzaron las clases y, como quien no se dio cuenta, fueron pasaron los años; patrones, cruceros y viajes de instrucción, más clases, guardias (vigilante, botero,





Escolta de bandera.

cripta, órdenes, comunicaciones, cubierta, gimnasio, cocina, ayudante, Ferré, Independencia), comisiones, inter escuelas, veladas, cambio de camarotes, fiestas, reuniones, formaciones, lista y parte, cierre del kárdex, ejercicios militares, entoyadas (y zafadas), cancherías, ranchos, deportes, penas, glorias, frustraciones, logros, fines de semana francos y fines de semana arrestados, el cine de los viernes, subsas (resubsas, megasubsas y ultrasubsas), enfermería, plantones, casino, horas de estudio, entre otras aventuras y experiencias que no tienen precio.

Hoy, 25 años después, considero que fue la mejor decisión que pude haber tomado. Todos estos recuerdos aún son temas de conversación entre compañeros de promoción y de trabajo. Son experiencias muy similares, pero en distintas épocas (hablando por diferencia de grados), ya que la esencia siempre es la misma, lo que las hacen más interesantes y divertidas. Son anécdotas que perdurarán en nuestros recuerdos y que, hasta de viejos (más viejos), seguiremos recordando con mucho cariño y amor, por el amor a la Marina de Guerra del Perú, por el amor a nuestra alma máter, la Escuela Naval del Perú "*Mihi cura futuri*", por el amor a la patria.

La Marina de Guerra del Perú presenta su repositorio digital

Ingresa a:
www.patrimoniodocumentalnaval.mil.pe

Buscanos en:
www.marina.mil.pe

Encuéntranos en enlaces de interés:

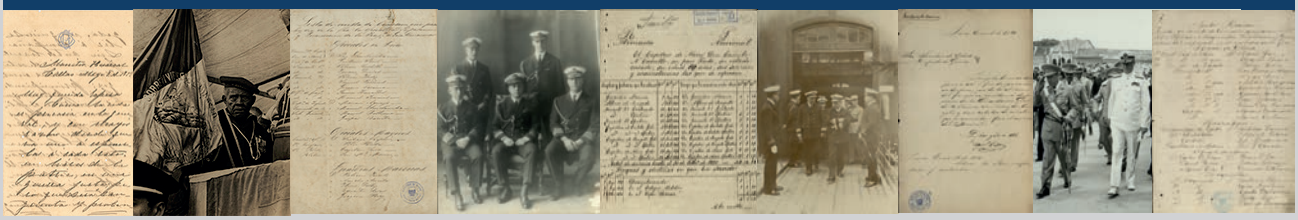
MARINA DE GUERRA DEL PERÚ
MÁS ALLÁ DEL PODER NAVAL
DIRECCIÓN DE INTERESES MARÍTIMOS

REPOSITORIO DOCUMENTAL BIBLIOGRÁFICO



Documentos Históricos
Fotográfias Históricas
Revista de Marina
Historia Marítima

Av. La Marina Cdra. 36 s/n - Teléfono: 207 8900 / Anexo 2388





La Necesidad de Proteger a los Centinelas del Océano en Perú



La necesidad de proteger a los centinelas del Océano en Perú



Aimée Constanza Leslie Bogantes

Directora del Programa Marino de WWF Perú. Postulante al doctorado en Liderazgo y Sostenibilidad con la Universidad de Lancaster y Cumbria. Tiene una maestría en Gestión Ambiental de Costa Rica y una maestría en Educación para el Desarrollo Sostenible de España. Ha trabajado para WWF durante más de siete años, con WWF Internacional como gerente global de Cetáceos y Tortugas Marinas con sede en Suiza y como directora del Programa Marino de WWF-Perú desde principios de 2018. Es miembro del Grupo de Especialistas en Tortugas Marinas de la UICN, el Comité Científico de la Comisión Ballenera Internacional, y el Grupo de Trabajo sobre Captura Incidental de la Convención sobre las Especies Migratorias.

RESUMEN

Las ballenas jorobadas que visitan las costas peruanas enfrentan importantes amenazas. Una de las principales es la colisión con buques mercantes, que por su gran tamaño y velocidad, muchas veces pueden causar heridas de muerte a estos mamíferos marinos. Es justamente en ese sentido que las Áreas a ser evitadas y los dispositivos separadores de tráfico han resultado ser medidas efectivas en la prevención de colisiones entre ballenas y buques mercantes, Perú aún no cuenta con medidas de prevención de este tipo de accidentes que protegería tanto a las ballenas como a embarcaciones pesqueras y turísticas.

PALABRAS CLAVE

ballenas jorobadas; colisiones, migración cetáceos, buques mercantes, aguas jurisdiccionales, OMI, TSS, tráfico marítimo.

ABSTRACT

The humpback whales that visit the Peruvian Coast face important threats. One of the main is collision with merchant vessels, given their huge size and speed, many times can cause deadly injuries to these marine mammals. It is just in that sense that Areas to be avoid and the traffic separation scheme haves turned out to be effective measures when it comes to prevent collisions between whales and merchandt vessels, Peru still doesn´t count on preventing measures for this type of issues that would protect both the whales and fishing, as well as touristis vessels.

KEYWORDS

Humpback whales, collisions, cetacean, migration, merchant vessels, jurisdictional waters, OMI, TSS, Maritime traffic.

¿Por qué son importantes las ballenas?

Las ballenas juegan un papel fundamental en el ecosistema marino. Un estudio científico en 2010 determinó que las ballenas contribuyen a disminuir los impactos del cambio climático, a través del secuestro del carbono en sus cuerpos y excremento[1].

Tan es así que en 2018 la Comisión Ballenera Internacional (CBI) aprobó una resolución donde se recomienda a los países miembros "integrar el valor del rol de los cetáceos en la toma de decisiones locales, regionales y globales"[2].

Adicionalmente, las ballenas contribuyen a la economía local de innumerables comunidades costeras en el mundo. Particularmente, las ballenas jorobadas (Megaptera novaeangliae) son las estrellas

1. PERSHING, Andrew J., CHRISTENSEN, Line B.; RECORD, Nicholas R.; SHERWOOD, Graham D.; y STETSON, Peter B. The impact of whaling on the ocean carbon cycle: why bigger was better. 2010. [Consulta: 14 de diciembre de 2019]. Disponible en: https://journals.plos.org/plosone/article?id=10.1371/journal.pone.0012444
2. COMISIÓN BALLENERA INTERNACIONAL. Resolución 2018-2. 2018.



Ballenas en la costa peruana.

de muchos tours de avistamiento de estas especies, por sus característicos saltos y coletazos.

El peligro que enfrentan las ballenas que transitan por el Perú

La costa peruana es la última parada en la migración de las ballenas jorobadas en el Pacífico sudeste. Representa el límite sur de su área de reproducción que se extiende hasta Costa Rica, mientras su área de alimentación se encuentra cerca de la península antártica. Ello hace que el norte del país, particularmente entre Los Órganos y Sechura, sea un excelente lugar para observar a estos gigantes del océano mientras visitan el territorio nacional. Las ballenas se encuentran en aguas nacionales entre mayo y diciembre, pero más frecuentemente entre setiembre y noviembre.

Las ballenas que visitan las costas peruanas también enfrentan importantes amenazas. Una de las principales es la colisión con buques mercantes, que, por su gran tamaño y velocidad, muchas veces pueden causar heridas de muerte a estos mamíferos marinos. Muchas veces la velocidad de las embarcaciones evita que se den cuenta del percance, por lo que el accidente pasa desapercibido, a menos que la desafortunada ballena termine varada en alguna playa donde hayan investigadores preparados para identificar la causa de muerte, solamente en los casos en que se encuentre el cadáver antes de que empiece su proceso de descomposición.

Todo lo anterior nos sirve para indicar lo difícil que es cuantificar el número real de muertes que pueden causar los buques mercantes a las ballenas jorobadas en aguas peruanas. Pero el principio precautorio justamente nos invita a tomar medidas, con el fin de disminuir el riesgo de estas colisiones en el territorio nacional, a través del ordenamiento del tráfico de buques mercantes cuando transitan aguas peruanas.

Las madres con cría son especialmente vulnerables a las colisiones, por preferir las aguas costeras, viajar a velocidades más lentas y pasar mucho tiempo en la superficie para descansar. Es precisamente en ese sentido que las áreas a ser evitadas o area to be avoid (ATBA) y los dispositivos separadores de tráfico (TSS, por sus siglas en inglés) han tenido efectividad en la prevención de colisiones entre ballenas y buques mercantes. Sin embargo, el Perú aún no cuenta con medidas de prevención de este tipo de accidentes, que protegerían tanto a las ballenas como a las embarcaciones pesqueras y turísticas.

La falta de ordenamiento del tráfico marítimo en el Perú es preocupante cuando consideramos el crecimiento económico del país en años recientes, los tratados de libre comercio firmados y el aumento en tráfico marítimo que se espera en próximos años.

Otros países de la región, como Costa Rica y Panamá, ya han tomado medidas de ordenamiento de tráfico marítimo ante la Organización Marítima Internacional (OMI), como ATBA y TSS, para proteger a las ballenas mientras transitan sus aguas.



Ballenas jorobadas visitan entre mayo y diciembre el norte peruano.



El caso de Panamá

No muy lejos, alrededor del canal de Panamá, uno de los 20 puertos más importantes de la red mundial de buques mercantes[3], Guzmán et al.[4] evaluaron el riesgo de colisión de las ballenas jorobadas dentro de los lugares de reproducción en Panamá. Se encontró una superposición importante de las áreas de concentración de ballenas con las rutas navieras. El 53% de las ballenas tuvieron encuentros cercanos con barcos durante su periodo de estudio.

Teniendo en cuenta esos hallazgos, recomendó un esquema de separación de tráfico (TSS), que canalizaría todo el tráfico de embarcaciones a un área más pequeña y, por lo tanto, reduciría la superposición geográfica entre barcos y ballenas. Calcularon que un TSS para el enrutamiento de barcos de 120 km (65 millas náuticas) con cada carril de

3. KALUZA, Pablo; KÖLZSCH, Andrea; GASTNER, Michael T.; y BLASIUS, Bernd. The complex network of global cargo ship movements. 2010. [Consulta: 14 de diciembre de 2019]. Disponible en: https://royalsocietypublishing.org/doi/10.1098/rsif.2009.0495
4. GUZMÁN, Héctor; GÓMEZ, Catalina; GUEVARA, Carlos; y KLEIVANE, Lars. Potential vessel collisions with southern hemisphere humpback whales wintering off Pacific Panama. En: *Marine Mammal Science*, 2013. Vol. 29, pp. 629-642



tráfico de 2 millas de ancho, separados por 3 millas, reducirían la posibilidad de colisiones de embarcaciones con ballenas en casi un 95%. También propusieron la reducción de la velocidad de la embarcación a 10 nudos dentro del TSS entre agosto y diciembre cuando hay ballenas jorobadas (particularmente madres y crías), ya que se ha demostrado que la reducción de la velocidad reduce significativamente el riesgo de colisiones[5].

¿Qué deberíamos hacer en el Perú?

Con la comprensión de la importancia de la costa peruana en la migración estacional de las ballenas jorobadas y el riesgo potencial de actividades humanas en sus zonas de reproducción, es necesaria la implementación de medidas de enrutamiento para la conservación de grandes cetáceos. Las herramientas para la organización del tráfico marítimo, como los dispositivos de separación de tráfico (TSS), podrían prevenir colisiones con ballenas y proporcionar salvaguardas para la pesca artesanal e industrial, áreas naturales protegidas, turismo de observación de ballenas y actividades de exploración petrolera.

Un TSS es un medio de organización del tráfico marítimo para la seguridad de los buques que transitan por las aguas peruanas cerca de las zonas costeras, y para mantener una distancia segura entre los grandes buques mercantes y las embarcaciones de pesca artesanales e industriales, pero sin imponer restricciones a la navegación. Esta medida también se puede utilizar para mantener las embarcaciones a una distancia segura de los lugares donde las poblaciones de ballenas se reproducen, se alimentan o siguen su ruta migratoria.

Los TSS son importantes para prevenir incidentes cerca de áreas de convergencia donde hay actividades relacionadas con la exploración y explotación de hidrocarburos y turismo, así como áreas naturales protegidas y áreas de reserva para la conservación de especies y ecosistemas en Perú. Como resultado, el TSS aumentará la seguridad de la navegación y reducirá la degradación del medio marino, debido a posibles accidentes marítimos que involucran barcos. Los TSS no tienen consecuencias negativas en el espacio marítimo disponible para la navegación, sino que ayudan a ordenar el tráfico marítimo y facilitan el desarrollo de la actividad.

De esta forma, estamos a tiempo para que nuestro país también tome medidas para proteger a los centinelas del océano que visitan nuestros mares y, al mismo tiempo, salvaguardar vidas humanas.

Bibliografía

- GUZMÁN, Héctor; GÓMEZ, Catalina; GUEVARA, Carlos; y KLEIVANE, Lars. Potential vessel collisions with southern hemisphere humpback whales wintering off Pacific Panama. En: *Marine Mammal Science*, 2013. Vol. 29, pp. 629-642.
- KALUZA, Pablo; KÖLZSCH, Andrea; GASTNER, Michael T.; y BLASIUS, Bernd. The complex network of global cargo ship movements. 2010. [Consulta: 14 de diciembre de 2019]. Disponible en: https://royalsocietypublishing.org/doi/10.1098/rsif.2009.0495
- LAIST, David; KNOWLTON, Amy R.; y PODESTÀ, Michela. Collisions between ships and whales. 2014. En: *Marine Mammal Science*, 2014. Vol. 17, nro. 1, pp. 35-75.
- PERSHING, Andrew J., CHRISTENSEN, Line B.; RECORD, Nicholas R.; SHERWOOD, Graham D.; y STETSON, Peter B. The impact of whaling on the ocean carbon cycle: why bigger was better. 2010. [Consulta: 14 de diciembre de 2019]. Disponible en: https://journals.plos.org/plosone/article?id=10.1371/journal.pone.0012444

5. LAIST, David; KNOWLTON, Amy R.; y PODESTÀ, Michela. Collisions between ships and whales. 2014. En: *Marine Mammal Science*, 2014. Vol. 17, nro. 1, pp. 35-75.

ACTUALIDAD NAVAL



Licenciada en Ciencias de la Comunicación Tatiana Figueroa López

Centro de Operaciones de Entrenamiento Internacional de Operaciones Anfibias para Ayuda Humanitaria y Primera Respuesta reforzará entrenamiento y preparación del personal naval



En la Base de Infantería de Marina se inauguró el Centro de Operaciones de Entrenamiento Internacional de Operaciones Anfibias para ayuda humanitaria y primera respuesta, a fin de reforzar el entrenamiento y preparaciones que tiene la Marina de Guerra del Perú para afrontar, en forma oportuna y eficaz, las emergencias por desastres naturales que ocurran dentro del territorio nacional.

Tras la lectura del dispositivo legal e implementación de dicho Centro de Operaciones, su nombrado Jefe, Capitán de Fragata Carlos Centeno De Rutte; recibió el Pabellón Nacional de manos del Comandante General de la Marina, Almirante Fernando Cerdán Ruiz, quien en su discurso resaltó que: "Gracias a los esfuerzos realizados por la Marina de Guerra, este proyecto de suma importancia para nuestro país, contará con una comisión de 19 efectivos entre personal superior y subalterno calificado en Guerra de Superficie, Aviación Naval e Infantería de Marina, quienes podrán entrenar y capacitar al personal de las fuerzas navales propias o extranjeras.

Asimismo, se realizó una demostración de las capacidades de la Fuerza de Infantería de Marina, efectuando: reconocimiento anfibio, descenso operativo con cuerdas fast rope, ingreso y salida al mar de vehículos anfibios, embarque y desembarque de vehículos tácticos en lancha, desembarco desde el BAP *Pisco* en botes inflables de goma, pilotaje táctico de botes inflables de goma, asistencia humanitaria a cargo de la Fuerza de Desembarco en área urbana.

Participación peruana en la Conferencia Inicial de Planeamiento del Simposio Naval del Pacífico Occidental

En la ciudad Manila - Filipinas, se llevó a cabo la Conferencia Inicial de Planeamiento (IPC) del Simposio Naval del Pacífico Occidental (WPNS), evento en el que participó el Agregado de Defensa Adjunto en la República de Singapur y Oficial de Enlace en el Centro de Fusión de Información, capitán de fragata Amilcar Velásquez Vargas.



En la Conferencia Inicial de Planeamiento (IPC), se acordaron detalles y requerimientos para la organización del Simposio Naval del Pacífico Occidental 2020 organizado por la Armada de Filipinas, haciéndose presentes 18 países entre ellos: Australia, Bangladesh, Brunei, Canadá, China, Francia, Filipinas, Indonesia, Japón, Malasia, Myanmar, Paquistán, Rusia, Singapur, Estados Unidos, Tailandia y Vietnam; siendo Perú el único país de Sudamérica participante en esta primera reunión.

El evento que se desarrollará del 17 al 23 de mayo del 2020, es el principal canal de cooperación de las Armadas de la región, donde se discuten temas comunes de defensa marítima y propiciar iniciativas para garantizar la integridad de un orden internacional basado en normas en el Pacífico Occidental y generar un flujo de información que promuevan los acuerdos entre las marinas miembros.

"La degustación del ceviche más grande del mundo" en la Base Naval del Callao logró un Nuevo Récord Guinness



La Marina de Guerra del Perú, la Universidad San Ignacio de Loyola – USIL y CMO Group, gracias a un esfuerzo conjunto, lograron establecer el Récord Guinness "La degustación del cebiche más grande del mundo", en una iniciativa para promover que la UNESCO acepte la propuesta peruana, de declarar al "cebiche" patrimonio cultural y material de la humanidad, como elemento representativo de la cocina tradicional de Perú, por su gran aporte nutricional y su importancia en el desarrollo de la pesca artesanal.

La materialización del evento, se realizó el 19 de octubre en la Base Naval del Callao y contó con la participación de 10 cocineros y 30 mayordomos navales, además de alumnos de artes culinarias y chefs de la Universidad San Ignacio de Loyola - USIL.

La degustación fue dirigida por Adolfo Perret, director de la Sociedad Peruana de Gastronomía

y propietario de la cadena de restaurantes Punta Sal, en el participaron 1000 miembros de la institución naval, entre ellos, 800 alumnos del Instituto de Educación Superior Tecnológico Público Naval – CITEN, 200 policías navales y 100 de marinería, quienes probaron los tres tipos de cebiche: tradicional, en pasta de ají amarillo y de ají rocoto.

El Adjudicador y representante oficial de Guinness World Records, Carlos Tapia, fue quien se cercioró que el evento cumpliera con los lineamientos previamente establecidos y que la preparación y calidad de los productos cumpliera con las normas sanitarias para su consumo.

Presenciando el acontecimiento, estuvieron el Comandante General de la Marina, Almirante Fernando Cerdán Ruiz; el fundador presidente de la Universidad San Ignacio de Loyola - USIL, Raúl Diez Canseco Terry; el director ejecutivo de PROMPERÚ, Luis Torres Paz; autoridades civiles y navales, entre otros.

Reconocimiento al Veterano de Guerra y de la Pacificación Nacional



Para reconocer el valor y patriotismo del personal de las Fuerzas Armadas y de la Policía Nacional del Perú que participó en la defensa de la soberanía nacional en conflictos armados externos y en la lucha contra el terrorismo por la pacificación nacional, el 26 de octubre, en la emblemática Plaza a la Bandera, se conmemoró por primera vez el "Día del Veterano de Guerra".

Como especial reconocimiento al personal militar y policial, se hizo entrega de certificados a los veteranos de guerra quienes a lo largo de su trayectoria han contribuido con su dedicación y valor para cautelar la seguridad nacional luchando contra las diferentes amenazas que pusieron en peligro la seguridad de nuestro país. Participaron los combatientes de los conflictos del subsector del Alto Cenepa (1978), la Cordillera del Cóndor (1981) y Alto Cenepa (1995), y personal que participó en la lucha contra el terrorismo y el proceso de pacificación nacional.

En representación de los Veteranos de Guerra y de la Pacificación Nacional, el Coronel EP Herbert Viviano Carpio agradeció el reconocimiento a aquellos que sin vacilar un solo instante defendieron la Patria, incluso entregando hasta su propia vida. Acto seguido, los combatientes renovaron su juramento de continuar luchando por la grandeza de la Patria y aseguraron que volverían a tomar las armas para defender la soberanía del país si fuera necesario.

Es importante precisar que son 244 los primeros efectivos que han sido acreditados como veteranos por el Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas. De ellos, 204 son veteranos de guerra por haber participado en los conflictos del Alto Cenepa (1995), Cordillera del Cóndor (1981) y del subsector del Alto Cenepa (1978), y 40 son veteranos de la pacificación nacional por haber participado en la lucha contra el terrorismo.

Marina de Guerra: Rumbo a la calidad



En reconocimiento a la gestión de calidad de nivel superior y ser un ejemplo para otras organizaciones, la Marina de Guerra del Perú recibió la "Medalla Líder en la Calidad" categoría "Líder Oro" en Sector Público - Grande, galardón que se otorgó en el marco del "Premio Nacional de la Calidad 2019" que promueve la Sociedad Nacional de Industrias.

La entrega fue realizada, el 30 de setiembre, en el hotel Country Club, al Comandante General de la Marina, Almirante Fernando Cerdán Ruiz, quien en representación de la institución y de los líderes de los equipos, agradeció por el meritorio reconocimiento a la superación de los desafíos que imponen los tiempos de cambio y la forma de enfrentarlos con una gestión de éxito y sostenibilidad.

Asimismo, en el marco de la "Semana de la Calidad 2019", tres proyectos presentados por la Marina de Guerra para postular como Herramientas de Gestión y Proyectos de Mejora, resultaron ganadores por su propuesta innovadora y de ayuda al ciudadano.

Previo a la exposición se realizó la exposición de los proyectos, denominados: Marketing Digital e Inteligencia Artificial para la mejora y sostenibilidad de la calidad del servicio de información al ciudadano Chatbot NAVALITO MGP; Implementación de una Sala Híbrida Multipropósito en el Centro Médico Naval "Cirujano Mayor Santiago Távara"; y Optimización del proceso de certificación de naves y artefactos navales, en el ámbito marítimo, fluvial y lacustre.

El primer proyecto estuvo a cargo de la Dirección de Telemática, la Dirección de Información y la Dirección de Personal de la Marina a través de la Jefatura de Reservas Navales. El segundo por la Dirección de Salud y el tercero por la Dirección General de Capitanías y Guardacostas de la Marina.



Posterior a las exposiciones, el Comité de Gestión de la Calidad, otorgó el reconocimiento a la gestión de proyectos de mejora al jefe del Estado Mayor de la Marina, Vicealmirante Manuel Váscones Morey, quien subió al estrado con cada uno de los equipos ganadores en la categoría Sector Público.

Comandante de la Marina de Brasil realizó visita oficial al Perú



La Marina de Guerra del Perú y la Marina de Brasil mantienen estrechas relaciones de cooperación mutua en el ámbito profesional, siendo de interés el fortalecer los lazos de cooperación y amistad existentes entre ambas armadas.

Es así que, el 6 y 7 de noviembre, el Comandante de la Marina de Brasil, Almirante de Escuadra Ilques Junior Barbosa, arribó al Perú en visita oficial para participar en diversas actividades protocolares e institucionales.

Tras su llegada a nuestro país, la mencionada autoridad presentó su saludo protocolar al Comandante General de la Marina, Almirante Fernando Cerdán Ruiz. Posteriormente, visitó las instalaciones de los Servicios Industriales de la Marina S.A., la comandancia de la Fuerza de Submarinos, el Buque Multipropósito BAP *Pisco* y una Patrullera Marítima. Parte importante de su visita fue la firma de un convenio interinstitucional entre la Marina de Guerra del Perú y la Marina de Brasil.

Asimismo, participó en la ceremonia de colocación de ofrenda floral al busto del héroe de Brasil, Almirante Joaquim Marques Lisboa, conocido como el Marqués de Tamandaré, patrono de la Marina de Brasil, cuya imagen forma parte del conjunto arquitectónico "Marinos Peruanos Notables" en la Escuela Naval del Perú.



Finalmente, en el Club de oficiales de La Punta, el Comandante de la Marina de Brasil, Almirante de Escuadra Ilques Junior Barbosa fue condecorado con la Orden Cruz Peruana al Mérito Naval, acto que contó con la asistencia de vicealmirantes, contralmirantes y agregados navales acreditados en Brasil y Perú.

Al término de su visita, las máximas autoridades navales de ambas naciones sostuvieron una reunión bilateral en la que trataron diversos temas de alianzas estratégicas institucionales.

Marina de Guerra presente en la Conferencia Inicial de Planeamiento del Cuarto Ejercicio Naval Multilateral "KOMODO 2020" en Indonesia



En la ciudad de Yakarta en Indonesia, del 27 al 29 de noviembre, se desarrolló la Conferencia Inicial de Planeamiento del 4to Ejercicio Naval Multilateral "Komodo 2020", donde la Marina de Guerra del Perú estuvo representada por el Agregado de Defensa Adjunto en la República de Singapur y Oficial de Enlace en el Centro de Fusión de Información de Indonesia, Capitán de Fragata Amílcar Velásquez Vargas.

La conferencia de planeamiento, fue presidida por el Jefe de Operaciones de la Armada de Indonesia, Contralmirante Didik Setyono, quien inauguró oficialmente la reunión y dio la bienvenida a todas las delegaciones extranjeras.

Durante su discurso, destacó que el último ejercicio de MNE Komodo en Lombok, 2018, logró ser exitoso y en esta nueva edición espera aumentar el número de activos de los participantes contando con los representantes de las armadas de Australia, Brasil, Canadá, China, Fiji, Francia, Alemania, India, Indonesia, Italia, Japón, Malasia, México, Holanda, Nueva Zelanda, Pakistán, Perú, Filipinas, Polonia, Corea Del Sur, Rusia, Singapur, Sri Lanka, Tailandia, Reino Unido, Estados Unidos de América y Vietnam.



Cabe señalar que, el Ejercicio Naval Multilateral "Komodo 2020" presenta una combinación de actividades que incluyen compromisos navales y marítimos (operativas y de entrenamiento), Operaciones de asistencia humanitaria en caso de desastres, actividades de acción cívica en ingeniería y médica, actividades culturales e interacción con las comunidades, teniendo como objetivo fortalecer los lazos de amistad y de cooperación entre los países participantes, a fin de contribuir con la paz y la estabilidad en la Región.

El Caballero de los Mares presente en el Reino Unido



Para rendir tributo a la memoria del Caballero de los Mares, en el Ayuntamiento de Consejo de Wirral en Liverpoool - Inglaterra, se inauguró un busto a la memoria del héroe nacional más importante del Perú: El Gran Almirante Miguel Grau Seminario.

En esta importante ceremonia estuvo presente el alcalde de Wirral, Tony Smith, el embajador de Perú en el Reino Unido, Juan Carlos Gamarra Skeels, el Representante Permanente Alterno del Perú ante la Organización Marítima Internacional (OMI), Vicealmirante Francisco José Calisto Giampietri, el Agregado de Defensa y Naval a la Embajada del Perú en el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Contralmirante Ricardo Romero Mostajo, así como otros funcionarios diplomáticos de la Embajada y Consulado del Perú. Asimismo, estuvo presente el representante oficial de la Reina Isabel II y de las fuerzas armadas.

Durante el evento, se entonaron los himnos de Perú y de Gran Bretaña. Al término del evento se hizo entrega del libro Grau al alcalde de Wirral.

Cabe destacar que este busto del "Peruano del Milenio" fue realizado gracias a la donación del molde que la familia del connotado escultor peruano Miguel Baca Rossi entregó a la Marina de Guerra del Perú.

Asimismo, en una ceremonia especial efectuada en el mes de abril del presente año, entregaron la figura escultórica del Caballero de los Mares, que, según relató su descendiente, el señor Luis Miguel Baca, se la encargaron hacer a su padre, en el año 1965 y que por cosas del destino, la obra no fue entregada y se quedó en su taller por más de 34 años.

Es de resaltar que, el renombrado escultor Miguel Baca, ha perennizado a personajes emblemáticos de la cultura peruana e internacional. Reconocido por ser un observador constante del alma y el sentir humano, que plasma en los rostros y los cuerpos humanos la ternura, el amor, la esperanza, el orgullo, la juventud, la vejez, el deporte, y la lucha social.

En esta oportunidad, la figura emblemática del héroe de Angamos se erige en una ciudad del Reino Unido, en la cual se encuentran los astilleros Cammel y Laird, lugar donde se construyó el histórico Monitor Huáscar; buque de guerra del siglo XIX que tuvo una relevante participación en la Guerra del Pacífico al mando del Gran Almirante del Perú, Don Miguel Grau Seminario.

Se promulga la primera Política Nacional Marítima



Después de dos años de arduo trabajo por parte de la Comisión Multisectorial de la Acción del Estado en el Mar (COMAEM) integrada por DIEZ (10) sectores y el Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (CEPLAN), la Secretaría Técnica de dicha comisión, a cargo de la Marina de Guerra del Perú, presentó el día 18 de diciembre del 2018, ante el Consejo de Ministros y el Presidente de la República, la Política Nacional Marítima, siendo promulgada con el Decreto Supremo Nª 012-2019-DE de fecha 20 de diciembre del 2019.

Esta Política Nacional de carácter multisectorial tiene como finalidad el eficiente uso y aprovechamiento sostenible del ámbito marítimo y responde a la necesidad de integrar la acción del Estado en el mar, bajo un enfoque holístico e integral, contribuyendo a fortalecer la articulación de las políticas sectoriales, para una mejor y oportuna toma de decisiones consensuadas a nivel del Estado, estableciendo una adecuada gobernanza del dominio marítimo nacional.

Con la promulgación de esta Política Nacional Marítima, se espera fortalecer la influencia del Perú en asuntos marítimos internacionales; incrementar el comercio marítimo; fortalecer las actividades productivas de forma racional y sostenible; asegurar la sostenibilidad de los recursos y ecosistemas; fortalecer la seguridad en el ámbito marítimo, entre otros.

La Política Nacional Marítima es un complemento de la Política Nacional de Competitividad y Productividad, con objetivos claramente establecidos para el desarrollo eficiente de las actividades en el ámbito marítimo, estableciendo sinergias positivas a través de sus lineamientos de política, para elevar su productividad.

En tal sentido, esta propuesta se constituye, como la cristalización del deseo colectivo, para hacer uso y proteger el ámbito marítimo, aprovechando sus recursos, espacios, actividades y todas las variables vinculadas a ella, para su desarrollo de una manera eficiente y sostenible.

Magister en Historia Víctor Manuel Torres Laca

CHILE

Modernización de la aviación naval

El pasado 26 de noviembre arribó a la base aeronaval de Concón el primero de dos aviones de patrulla marítima P-3ACH Orión en completar el proyecto de actualización de mitad de vida Albatros IV. Como se recordará, Chile recibió en 1993 dos P-3A y seis UP-3A construidos para la Armada de los Estados Unidos en la década de 1960. Cuatro de estos fueron modernizados con radares de exploración de superficie Varan, sistema de medidas de soporte electrónico ALR-801, un equipo de sonoboyas Vigía y uno de enlace de datos SP-100. Posteriormente, dos de estas recibieron el radar ELM-2022 en reemplazo de los Varan. En el 2016 se firmó un contrato por US$37 millones con la empresa canadiense IMP Aerospace para modernizar estas dos unidades (404 y 407). El proceso ha incluido el reemplazo de los motores, parte de las alas y la cola a fin de extender la vida útil a 15,000 horas de vuelo, equivalentes a unos 20 años de servicio. También se ha instalado el sistema de aviónica Flight2 de Collins Aerospace y un sistema integrado de gestión de vuelo militar/civil. Tras la reincorporación del 404 al Escuadrón de Exploración Aeromarítima VP-1 se espera la llegada del 407 en las próximas semanas.[1]



P-3ACH Orión. Crédito: Armada de Chile.

FRANCIA

Puesta en grada de la fragata *Amiral Ronarc'h*

El pasado 24 de octubre en los astilleros de Naval Group en Lorient se realizó el corte de la primera plancha de la primera de las cinco Fragatas de Intervención y Defensa (FDI por sus siglas en francés) ordenadas por la Armada francesa, la *Almirante Ronarc'h*. Se estima que esta unidad será entregada en la segunda mitad del 2023 y será admitida al servicio activo en el 2025 tras pasar por pruebas en aguas cálidas y frías. Naval Group entregará la segunda unidad, 24 meses después de la primera, y las restantes en intervalos de 18 meses de manera que la



Imagen generada por computadoras de las Fragatas de Defensa e Intervención ordenadas por la Armada francesa. Crédito: Naval Group.

1. GARCÍA, Nicolás. La Armada de Chile reincorpora el primer Orion modernizado por IMP Aerospace. 2 de diciembre de 2019. InfoDefensa.com. [Consulta: 12 de diciembre de 2019]. Disponible en: https://www.infodefensa.com/latam/2019/12/02/noticia-armada-chile-reincorpora-primer-orion-modernizado-aerospace.html

última será recibida por la Armada en el 2029 para ser admitida al servicio el 2030. Con una eslora de 121.6 metros y una manga de 17.7 desplazarán 4 460 toneladas. De acuerdo con sus constructores, las FDI serán la segunda clase de buques de guerra completamente digitales en entrar en servicio, después de los destructores Zumwalt de la Armada estadounidense. Esto quiere decir que en vez de contar con computadoras dedicadas para cada sistema vienen con dos centros de data sobre los cuales funcionan todos los sistemas a manera de aplicaciones. De esta forma, se facilita considerablemente la integración de nuevo software y hardware, se incrementa el poder de cómputo disponible y se facilita la defensa frente a ciberataques[2].

PAKISTÁN

Adquisición de fragatas tipo 054

El pasado 1 de noviembre en los astilleros Hudong Zhonghua en China se realizó el corte de la primera plancha de dos fragatas del tipo 054AP para la Armada pakistaní. Se trata de la tercera y cuarta unidad de este tipo ordenadas por el gobierno de Karachi. El contrato para las dos primeras fue firmado en el 2017 y el de las dos últimas a mediados del 2018.[3] Son una versión de exportación de las fragatas tipo 054A de las cuales hay una treintena en servicio con la Armada del Ejército Popular de Liberación con más en construcción. Tienen una eslora de 134.1 metros y una manga de 15.2 para un desplazamiento de 4 053 toneladas a carga máxima. El sistema de propulsión CODAD cuenta con cuatro motores diésel con una potencia de 6 330 hp cada uno que actúan sobre dos ejes para una velocidad máxima de 27 nudos y un radio de acción de 8 000 millas náuticas a 15 nudos. Los sistemas de armas comprenden un cañón de 76/59 mm, 32 celdas de lanzamiento vertical para misiles antiaéreos HHQ-16, 8 misiles antibuque YJ-83, dos sistemas de defensa de punto tipo 730, dos lanzatorpedos triples antisubmarinos y dos lanzacohetes antisubmarinos tipo 003 aunque podrían haber algunas modificaciones para la Armada pakistaní.[4]



Fragata Yueyang (FF 575) del tipo 054 durante los ejercicios internacionales RIMPAC 2014. Crédito: US Navy.

2. GROIZELEAU, Vincent. Gros plan sur les frégates de défense et d'intervention (FDI). 28 de octubre de 2019. *Mer et Marine*. [Consulta: 12 de diciembre de 2019]. Disponible en: https://www.meretmarine.com/fr/content/gros-plan-sur-les-fregates-de-defense-et-dintervention-fdi
3. RAHMAT, Ridzwan. China cuts steel for Pakistan's third, fourth Type 054A frigates. 4 de noviembre de 2019. [Consulta: 12 de diciembre de 2019]. Disponible en: https://www.janes.com/article/92328/china-cuts-steel-for-pakistan-s-third-fourth-type-054a-frigates
4. SINODEFENCE.COM. Type 054A Jiangkai-II Class. 8 de setiembre de 2017. [Consulta: 12 de diciembre de 2019]. Disponible en: http://sinodefence.com/type-054a-jiangkai-ii-class/

REINO UNIDO

Renacimiento de la aviación de patrullaje marítimo



P-8A Poseidon de la RAF tras aterrizar en Estación Aérea Naval de Jacksonville. Crédito: Crown Copyright.

El 29 de octubre pasado, la empresa estadounidense Boeing hizo entrega oficial a la Real Fuerza Aérea Británica (RAF) del primer avión P-8A Poseidon en sus instalaciones de Seattle, Washington. Esta aeronave pasará a ser destacada a la Estación Aérea Naval de Jacksonville, Florida hasta ser transferida a su base permanente en Lossiemouth, Escocia, en el segundo trimestre del 2020. Ahí se le unirán ocho unidades más para conformar el Escuadrón 120, con el cual iniciarán operaciones a finales de ese año.[5] Se trata de un evento de gran importancia pues, en el 2010, recortes presupuestales obligaron a la RAF a retirar del servicio sus aviones Nimrod MR2, abandonar su base aérea en Kinloss y cancelar el desarrollo del Nimrod MRA4 que había excedido en sus plazos y presupuesto. De esta manera, se perdió toda capacidad de patrullaje marítimo desde el aire debiéndose solicitar a países aliados que empleen sus aeronaves para patrullar aguas británicas y que integren a tripulantes de la RAF a fin de no perder sus habilidades. En el 2015, el gobierno aceptó la necesidad de recuperar esta capacidad para lo cual se ordenó el P-8 Poseidon de fabricación estadounidense por ser la única aeronave en el mercado capaz de cumplir con los requerimientos británicos.

VIETNAM

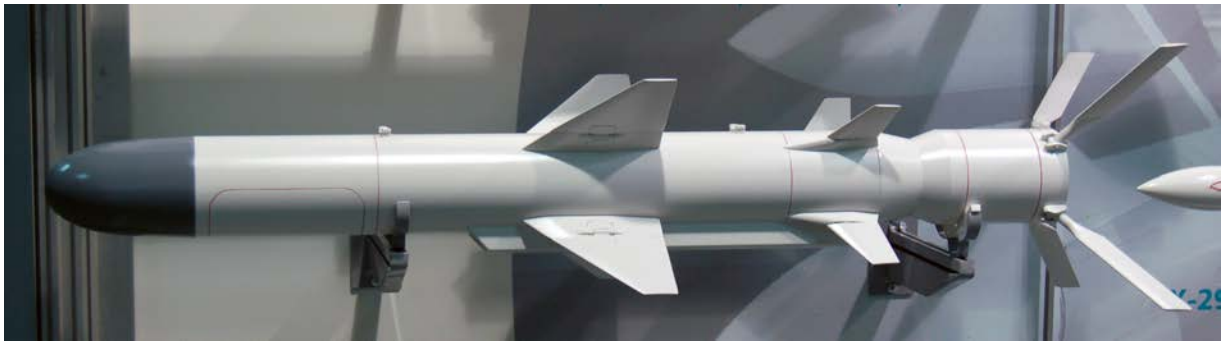
Modernización de corbeta



Corbeta *Yeosu* (PCC-765) en imagen del 2015 cuando servía con la Armada de la República de Corea. Crédito: Fuerza Armada de la República de Corea.

La Armada Popular de Vietnam ha instalado dos lanzadores cuádruples de misiles antibuque KCT-15 en la corbeta HQ-20, la antigua Yeosu (PCC-765), una unidad de la clase Pohang recibida a fines del 2018 como ayuda militar de la Armada de la República de Corea. El misil KCT-15 es una versión del sistema ruso Kh-35 ensamblado en Vietnam y exhibido en público por primera vez en el 2015. Las corbetas de la clase Pohang tienen una eslora de 88.3 metros y una manga de 10 para un desplazamiento a carga máxima

5. JENNINGS, Gareth. UK receives first Poseidon MRA1. 30 de octubre de 2019. Jane's Defence Weekly. [Consulta: 12 de diciembre de 2019]. Disponible en: https://www.janes.com/article/92226/uk-receives-first-poseidon-mra1



Misil antibuque Kh-35E presentado la exhibición MAKS 2009 en Zhukovski, Rusia. Crédito: Allocer.

de 1 300 toneladas. Cuentan con un sistema de propulsión CODOG (combinado diésel y turbina de gas) que les permiten alcanzar 32 nudos y un radio de acción de 4 000 millas náuticas a una velocidad de crucero de 15 nudos. La HQ-20 pertenece al tercer grupo de las Pohang, como tal, fue construida con dos cañones Oto Melara de 76/62 mm y dos montajes dobles Dardo de 40/70 mm. La electrónica comprende un radar Marconi ST-1810 de búsqueda de superficie, un sistema de control de tiro ST-1802, un sistema optrónico Radamec 2400 y un sonar de casco Signaal PHS-32.[6]

Bibliografía

- GARCÍA, Nicolás. La Armada de Chile reincorpora el primer Orion modernizado por IMP Aerospace. 2 de diciembre de 2019. InfoDefensa.com. [Consulta: 12 de diciembre de 2019]. Disponible en: https://www.infodefensa.com/latam/2019/12/02/noticia-armada-chile-reincorpora-primer-orion-modernizado-aerospace.html
- GROIZELEAU, Vincent. Gros plan sur les frégates de défense et d'intervention (FDI). 28 de octubre de 2019. *Mer et Marine*. [Consulta: 12 de diciembre de 2019]. Disponible en: https://www.meretmarine.com/fr/content/gros-plan-sur-les-fregates-de-defense-et-dintervention-fdi
- JENNINGS, Gareth. UK receives first Poseidon MRA1. 30 de octubre de 2019. *Jane's Defence Weekly*. [Consulta: 12 de diciembre de 2019]. Disponible en: https://www.janes.com/article/92226/uk-receives-first-poseidon-mra1
- NAVY RECOGNITION. Vietnamese Pohang Flight III ship upgraded with KH-35 Uran-E missile. 6 de noviembre de 2019. [Consulta: 12 de diciembre de 2019]. Disponible en: http://navyrecognition.com/index.php/news/defence-news/2019/november/7656-vietnamese-pohang-flight-iii-ship-upgraded-with-kh-35-uran-e-missile.html
- RAHMAT, Ridzwan. China cuts steel for Pakistan's third, fourth Type 054A frigates. 4 de noviembre de 2019. [Consulta: 12 de diciembre de 2019]. Disponible en: https://www.janes.com/article/92328/china-cuts-steel-for-pakistan-s-third-fourth-type-054a-frigates
- SINODEFENCE.COM. Type 054A Jiangkai-II Class. 8 de setiembre de 2017. [Consulta: 12 de diciembre de 2019]. Disponible en: http://sinodefence.com/type-054a-jiangkai-ii-class/

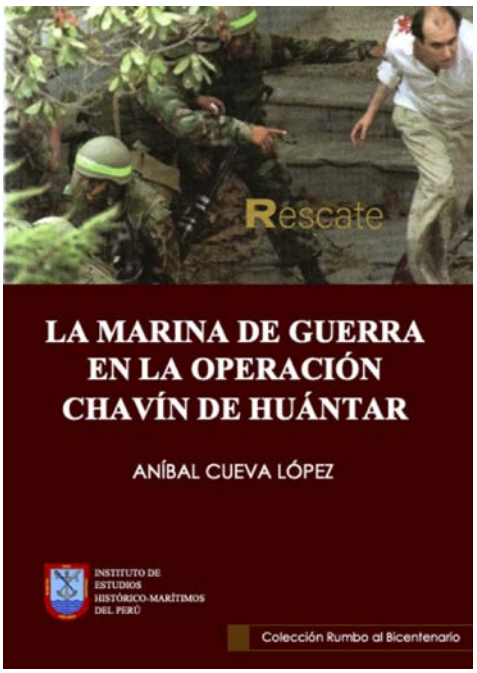
6. NAVY RECOGNITION. Vietnamese Pohang Flight III ship upgraded with KH-35 Uran-E missile. 6 de noviembre de 2019. [Consulta: 12 de diciembre de 2019]. Disponible en: http://navyrecognition.com/index.php/news/defence-news/2019/november/7656-vietnamese-pohang-flight-iii-ship-upgraded-with-kh-35-uran-e-missile.html

Esperanza Navarro Pantac

Aníbal Cueva López

Rescate. La Marina de Guerra en la operación Chavín de Huántar

Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 2019.
163 pp.: il. Col.; 24 cm



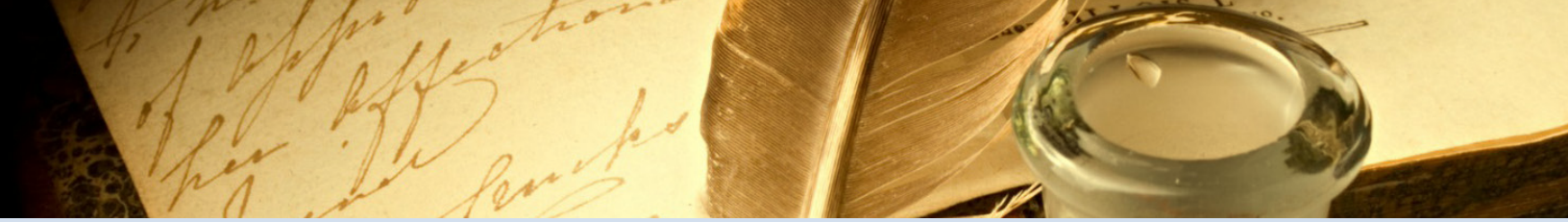
Obra del Contralmirante Aníbal Cueva López, relata un significativo y dramático episodio de la historia nacional en el contexto de la guerra contraterrorista que el Perú vivió de 1980 a 1992, y que aún el año 1996, el 17 de diciembre vuelve a alterar la paz interna con la toma de la casa del embajador del Japón en Lima por las fuerzas del Movimiento Revolucionario Túpac Amaru (MRTA) y la captura de rehenes entre los distinguidos invitados reunidos con motivo de la celebración del cumpleaños del emperador.

Refiere, desde el punto de vista de un profesional del arma de Infantería de Marina, como es el Almirante Cueva, la operación de rescate de los rehenes, conocida con el nombre de Operación Chavín de Huántar. En ella, el 22 de abril de 1997, a la Marina le cupo desempeñar un protagónico rol con la crucial participación de la Infantería de Marina con la Unidad Especial de Combate (UEC) -actual Batallón de Comandos de la Fuerza, BACOM- la cual, con un alto grado de alistamiento, con procedimientos de combate acordes a nuestra realidad, preparada para este tipo de contingencia, operaba en el secretismo. En ese momento era la única unidad de respuesta inmediata especializada en situaciones de crisis. Se incorporó a las unidades que conformaron el equipo de rescate de las Fuerzas Armadas.

Se trata de un relato que no escapa al dramatismo. El autor describe el planeamiento, la previsión, el esfuerzo, valor y calidad profesional que finalmente llevó a un resultado óptimo, una victoria reconocida internacionalmente que marcó la derrota de la organización terrorista MRTA: una formidable contribución a la pacificación nacional.

El registro de este significativo episodio dentro de una etapa crítica de la vida nacional, constituye uno de los textos imprescindibles para comprender el Perú en los dos siglos de su vida republicana. Los hechos aquí narrados forman parte de nuestra historia, y de la marítima y naval en particular, por la contribución de la Marina en el desarrollo nacional.

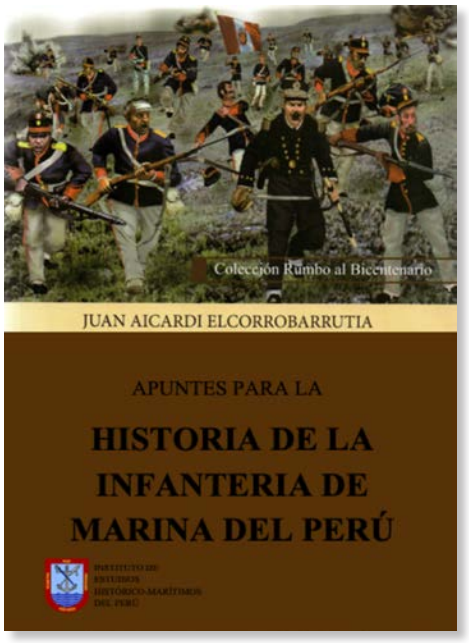
La obra aporta a las fuentes bibliográficas y testimoniales que enriquecen la historiografía institucional.



Juan Aicardi Elcorrobarrutia

Apuntes para la historia de la Infantería de Marina del Perú

343 pp.: il. col.; 24 cm



Tenemos en manos el trabajo de investigación del Capitán de Fragata Juan Aicardi Elcorrobarrutia, marino de profesión, merecedor de la Espada de Honor el año 1960. Aspirando a pertenecer a la Infantería de Marina, tuvo oportunidad de trabajar en la forja de la fuerza dentro de la moderna concepción de guerra marítima después de la Segunda Guerra Mundial. Totalmente identificado con la Infantería, trabajó con pasión por el desarrollo de la fuerza: en los operativos del cuerpo sorprendió por su eficiencia profesional. Desde 1966 había empezado a investigar en el archivo del Museo Naval; allí encontró el documento original de creación de la fuerza: el decreto de fecha 6 de noviembre de 1821, firmado por Bernardo Monteagudo, ministro de Guerra y Marina del Protectorado de San Martín. Esa fecha le da a la fuerza la antigüedad de la República y de la propia Marina.

Así dio comienzo a este libro que hoy comentamos. Una importante contribución es la descripción de los uniformes e insignias de infantería que se han usado en el transcurso del tiempo, según la documentación y los reglamentos. La reconstrucción de las prendas del uniforme de 1879 y de la Guarnición de Marina, hoy "Compañía Juan Fanning", ha sido posible gracias a la investigación del autor. El libro da a conocer la historia de la Fuerza de Infantería; es parte de nuestra historia naval y aporta a la historia marítima. El cuerpo enaltece a la Marina de Guerra por su importante rol, a veces fundamental, en momentos estelares de la historia: en las acciones navales de las luchas de la emancipación y en la aciaga guerra del 79, donde los combatientes de los batallones Guarnición de Marina y Guardia Chalaca ofrendaron sus vidas en la defensa de Lima. En la segunda mitad del siglo XX, vuelve a nacer la fuerza, con la experiencia que dejó la II Guerra Mundial, dentro de un concepto de guerra marítima moderna. Más adelante, un grupo de hombres, del que fue líder el comandante Aicardi, puso todo su esfuerzo en la formación de los futuros infantes y al mismo tiempo cimentaron las bases de la tradición en los tiempos contemporáneos.

Avanzando el siglo, esta moderna fuerza va a cumplir importante papel durante el conflicto con Ecuador, luego trascendente y protagónico en la lucha contra el terrorismo en distintos escenarios, hasta el día de hoy en el VRAEM.

La obra enriquece la bibliografia marítima; aporta además un significativo bagaje de documentos.

MUSEO NAVAL DEL PERÚ
SEDE CALLAO



La Historia Naval es nuestra, ven y conócela

Horarios de Atención

Martes a Domingo
9:00 am. a 4:00 pm.

Av. Jorge Chávez #123 - Callao
Teléfonos: (01) 2099300 / (01) 2078900 anexo 6794
museonavaldelperu@gmail.com
Museos Navales del Perú

Circunnavegación Bicentenario de la Independencia del Perú

200 años Firme y Feliz por la Unión



Av. Insurgentes s/n (Cdra. 36 Av. La Marina)
La Perla, Callao
Telf.: 207 8900 anexo 2356
www.marina.mil.pe