Rompiendo esquemas

Breaking the mold

Capitán de Corbeta Giuliana Herrera Morán. Licenciada en Ciencias Marítimas Navales por la Escuela Naval del Perú en el 2009. Siguió un diplomado en Recursos Humanos en la Marina de Guerra. Ostenta la calificación en guerra de superficie. Siguió la segunda calificación ulterior en sistemas de operaciones en el año 2018. Ha seguido el curso Básico de Estado Mayor. Se desempeñó como Jefe del Departamento de Logística del B.A.P. *Montero* (FM-53); Segundo Comandante del B.A.P. *Ucayali* (CF-14). Actualmente, trabaja en la Dirección de Intereses Marítimos.

Resumen: La experiencia como oficial femenina de la Marina de Guerra del Perú calificada en guerra de superficie, al navegar en el *Forth Hope*, barco hospital de 35 metros de eslora, desde Escocia hasta la ciudad de Iquitos para llevar esperanza y bienestar a las comunidades más alejadas de la Amazonía peruana.

Palabras clave: Oficial femenina, Marina de Guerra del Perú, navegación, esperanza, bienestar, Amazonía peruana.

Abstract: *The experience as a female Officer of the Peruvian Navy calificated in Surface Warfare, when sailing in the 35-meter long* Forth Hope *(Hospital Ship) from the Country of Scotland to the city of Iquitos to bring hope and well-being to the communities furthest from the Peruvian Amazon.*

Keywords: *Female Officer of the Peruvian Navy, sailing, bring hope and well-being, Peruvian Amazon.*

Esta enriquecedora experiencia profesional se inició con una invitación que el señor William McPherson, integrante de la ONG Vine Trust, encargada del programa médico "Esperanza Amazónica", dirigido por la princesa Anne, hija de la entonces Reina de Inglaterra, realizara a la Marina de Guerra del Perú, y que fue recepcionada por el Vicealmirante Jorge Millones Gonzales, en aquel tiempo, Comandante General de Operaciones de la Amazonía (COMOPERAMA). En ella, se invitaba a un oficial subalterno a navegar como parte de la dotación del barco médico *Forth Hope*. Para elegir a dicho oficial, se realizó un concurso interno, tras lo cual, resulté acreedora de dicho premio.

Por aquellos días, tenía muchas dudas, ya que había participado en diversos cruceros al litoral y en diferentes operativos, pero en ninguno había tenido la experiencia de cruzar el Atlántico, menos en una unidad de tan pequeñas dimensiones. Las experiencias que había escuchado antes, acerca de la navegación por dicho océano, eran de mucha valentía, debido a la agresividad de sus aguas; así que, como oficial calificada en guerra de superficie, llena de retos como todas las mujeres que pertenecemos a esta gloriosa Institución, motivada y con expectativas por navegar, fortalecer conocimientos y adquirir nuevas experiencias, decidí emprender un nuevo rumbo.

En ese tiempo, me encontraba cursando el segundo año como Segundo Comandante de la cañonera fluvial *Ucayali*. La dotación a mi cargo eran todos masculinos, así que, el *Forth Hope* no iba ser la diferencia, ya que, cuando se trabaja en equipo y cada quien ejerce sus funciones, el género no es un problema; a ello se sumaba mi motivación y las ansias de aprender cada vez más fuertes.

Dos semanas antes del vuelo a Escocia, me reuní con el Contralmirante (r) Juan Carlos del Alamo Carrillo, submarinista, que voluntariamente se había ofrecido para apoyar en el misionamiento de la unidad, que consistía en zarpar desde el puerto de Rosyth, en Escocia, con rumbo a la ciudad de Iquitos, en la selva peruana. Es así que, el 10 de julio del 2017, ambos partimos rumbo a Edimburgo, y, después de una serie de peripecias por el mal tiempo, arribamos el miércoles 12, tras lo cual fuimos recibidos por William (Willie) McPherson, exreverendo presbiteriano, director ejecutivo de la ONG Vine Trust de Escocia quien nos alojó en su domicilio hasta vísperas del zarpe.

El viernes 14, fuimos a conocer el *Forth Hope*. Al verlo, me di cuenta de que no iba ser una navegación fácil: era un barco bastante pequeño de 35 metros de eslora, 10 metros de manga y 1.8 metros de calado, construido para navegar en ríos afluentes al Amazonas con el objetivo de llegar a las comunidades más necesitadas de la selva peruana. Al ingresar a interiores, nos dimos cuenta que aún faltaba mucho trabajo por realizar, como faena de víveres, instalación de equipos, instalación de algunas planchas, etcétera.

El Contralmirante Del Alamo y yo, en ese momento, nos pusimos en versión "manos a la obra" y a dirigir los trabajos. La dotación estaba compuesta por Peter Hall, Capitán de la nave; Martin Hannanay Curtis, Jefe

de Ingeniería; James Lan Beattie, navegante; Colin Anderson, electrónico; Christopher Regan Noble, logístico; Rory Fraser Macpherson, cocinero; Jack Alexande Willison, camarógrafo; William (Willie) McPherson, exreverendo presbiteriano, director ejecutivo de la ONG Vine Trust de Escocia; Contralmirante (r) Juan Carlos Del Alamo, y la suscrita.

Luego de muchos contratiempos, el *Forth Hope* zarpó del muelle del astillero Babcock de Rosyth el miércoles 26 de julio a las 06:00 horas rumbo a Southampton, que era el puerto más cerca a nuestra derrota. El itinerario me conllevó a una curiosa casualidad, debido a que la cañonera *Ucayali*, en la que yo ejercía como Segundo Comandante, había sido construida en el astillero de esa ciudad.

El arribo no programado se debió a que uno de los voluntarios, miembro de la dotación, Peter Hall, tuvo que desembarcarse por asuntos personales y laborales. De las nueve personas con las que zarpamos, tan solo el Capitán Peter Hall y el oficial James Beattie eran marinos calificados. El Contralmirante y yo no habíamos navegado antes por esas latitudes. Por tal motivo, el Capitán decidió que lo más conveniente era formar dos grupos de tres personas cada uno, y efectuar sextos de guardia, por lo menos, hasta que domináramos el empleo de todos los equipos de ayuda a la navegación, y así fue; pero ahora, el Capitán Peter Hall se desembarcaba, entonces, el esquema cambió y en una conversación un poco bromista, le dije al Contralmirante Del Alamo, "señor yo creo que usted va a ser nuestro próximo Capitán" y él, entre risas, me respondió que era posible; y, al final, fue eso lo que sucedió.

El Almirante era un oficial con mucha experiencia en navegación submarina, pero solo había tenido una navegación por superficie, del Callao a Macapa cuando era Alférez de Fragata. Entre sus opciones, nunca existió un "no" como repuesta, ya que, absolutamente, todos los presentes eran voluntarios, y desistir implicaba la frustración de un planeamiento de casi tres años, pese a que significaba para él demasiada responsabilidad; sin embargo, el Contralmirante, que, al igual que la suscrita, es una persona de retos, no dudó ni por un segundo en aceptar tal misionamiento que tenía un fin social altruista.

El lunes 31 de julio, continuamos nuestro tránsito por el canal inglés. La navegación se tornó complicada debido al mal tiempo, ya que nos encontrábamos en mar 7, vientos de 100 nudos y olas de 7 metros, por lo que fuimos violentamente sacudidos, eso me hacía recordar mucho a la

película *La tormenta perfecta*. Debido a los bruscos movimientos, el piloto automático se averió y, por ello, se decidió dirigirnos a un puerto cercano para protegernos del temporal. Fondeamos en la bahía del puerto de Brest, en Francia. Todos estábamos muy cansados producto del rolido (balance y cabeceo en simultáneo) de la unidad.

El viernes 4 de agosto, reiniciamos nuestra navegación rumbo a las islas Canarias, Tenerife, adonde arribamos el 11 de agosto. Esta vez, las olas eran tan solo un mar 4 y el viento y la corriente estaban a nuestro favor. El domingo 6, el Capitán del *Forth Hope*, decidió que la guardia sea en tres secciones de cuartos de guardia, para poder compartir más con la dotación e intercambiar experiencias, cultura y tener algunos almuerzos de camaradería en la cubierta de popa.

Mi grupo de guardia lo conformaba el diseñador gráfico Christopher Regan Noble, su función previo al zarpe fue ser el logístico, pero esta tuvo que cambiar en la navegación. Él no sabía lo que significaba y mucho menos el funcionamiento ni operación de los equipos, pero tenía algo que yo consideraba suficiente: la actitud. Entonces, me fue fácil explicarle cuáles iban a ser sus funciones, es por ello que bastó algunas guardias para que se convirtiera en ploteador geográfico de la carta náutica y telemático de guardia en la mar.

La responsabilidad que recaía en mí era inmensa, porque a diferencia de una unidad de combate, en la cual se tiene a toda una dotación preparada para navegar, capacitada para la reacción inmediata y, sobre todo, con diferentes experiencias en la mar, ahora tenía a solo un ayudante en un océano nuevo para mí y a una tripulación que confiaba plenamente en mí para llevar adelante una navegación tranquila y segura.

El viernes 11 de agosto, arribamos a Tenerife alrededor de las 04:30, hora de Inglaterra. Yo me encontraba saliente de guardia y el ingreso al muelle le correspondía a James. Debido al fuerte viento, hubo algunas complicaciones, las cuales fueron solucionadas una vez que el Capitán tomó el timón y realizó la maniobra de amarre a muelle; en ese transcurso, me comentó que se le hizo familiar el ingreso al muelle, porque se parecía mucho a la boca de ingreso a la Escuela Naval.

El sábado 12 de agosto, después de haber realizado las diferentes faenas de combustible y víveres, el Capitán ordenó, nuevamente, zarpar en demanda

del puerto de Macapa, Brasil. Al día siguiente, el clima estuvo muy cálido y el mar muy calmo; así que, aprovechamos en realizar un almuerzo de camaradería mientras cruzábamos el Atlántico, en la cubierta principal en popa, para intercambiar experiencias y anécdotas.

El 24 de agosto, tuve una de las experiencias más inolvidables de mi vida como oficial calificada en guerra de superficie: el ingreso al río Amazonas y las diferentes maniobras que tuve que realizar debido a las diversas unidades que se encontraban en el área y lo angosto que se volvía el río conforme navegábamos. Pude ver la diferencia en el color del agua, el cambio de temperatura en el ambiente, la navegación después de haber sido lineal, se volvió zigzagueante, el paisaje fue cambiando con la cantidad de arboles y vegetación, la sensación era inexplicable, esa vivencia la llevaré grabado en el corazón y en la mente.

Una vez en Macapa, se embarcó el resto de la dotación: William David Turner Bill, como segundo ingeniero; y Ewen Cameron, tercer ingeniero. La otra persona fue Robert Cavanah, el productor de la filmación que realizaba Jack desde nuestro zarpe en Rosyth. Desde el zarpe de Macapa, contábamos a bordo con dos prácticos, quienes, de acuerdo con sus normas, debían ser relevados cada cierto tramo, lo cual ocurrió en las ciudades de Santarem, Itacoatiara, Manaus, Tefe y, finalmente, en Tabatinga, en la triple frontera amazónica.

Durante la travesía, nos cruzamos con diferentes unidades y yo sabía que teníamos una posibilidad alta de cruzarnos con el B.A.P. *Castilla*, debido a que, por la fecha, se realizaba el operativo conjunto BRACOLPER; y fue así, estábamos de vuelta encontrada con el B.A.P. *Castilla* y a sus bandas tenía un buque colombiano con el cual yo había operado antes, y, en la otra banda, tenía a un buque brasilero, cada uno procedió a caer a las bandas. Realizamos una pitada como muestra de saludo. Asimismo, fue muy grato decirle a la dotación del *Forth Hope* que el *Castilla* era un buque de la Armada peruana, el cual participaba en diferentes operativos conjuntos con el fin de elevar el entrenamiento y alistamiento del personal y material.

Al llegar a Tabatinga, se embarcaron tres tripulantes. Ellos eran compañeros de armas, ya que eran personal subalterno de la Marina de Guerra en situación de retiro. La travesía de Tabatinga a Iquitos fue anecdótica, puesto que los de la zona no estaban acostumbrados a tanta tecnología como la que contaba el *Forth Hope*. Es así que se inició la travesía

como se suele hacer en el río, a "ojo marinero", pues yo conocía el área, porque era la cuarta vez que había realizado esa navegación en el B.A.P. *Ucayali*, así que, de esa forma, hice que ellos entraran en confianza y vayan familiarizándose con los sistemas de a bordo. Fue así como pasaron los días hasta el 7 de septiembre, cuando arribamos a la ciudad de Iquitos, donde pude llevar a la dotación saliente a conocer los diversos lugares de nuestra Amazonía peruana. El 10 de ese mismo mes, cada uno enrumbó a su destino, el barco *Forth Hope* se quedó en Iquitos llevando esperanza y bienestar a las comunidades más alejadas.

Solo puedo decir, gracias Marina de Guerra del Perú por haberme permitido vivir esa valiosa experiencia como oficial calificada en guerra de superficie y como mujer, ya que fui la primera y única a bordo en esta gran travesía por el Atlántico, por lo que sugiero que se sigan dando estas navegaciones, ya que es muy importante que cada oficial de Marina adquiera conocimiento y experiencia para su mejor desempeño profesional.