UNA VISIÓN ESTRATÉGICA AMAZÓNICA

Contralmirante
Raúl Ponce Monge

El autor recrea una visión estratégica de la amazonia teniendo en consideración los intereses, la red fluvial y su trascendencia en la región, la importancia de la presencia de la Marina de Guerra, la evolución de la fuerza fluvial a través del tiempo y los roles que le competen, para culminar haciendo una evaluación de su situación estratégica actual. Finalmente, en función de lo argumentado, expone cuál debería de ser la visión estratégica de la Marina de Guerra en la amazonia infiriendo su proyección futura.

CONCEPTOS.

Formular una visión estratégica amazónica de largo plazo es mirar el futuro proyectando las capacidades y vulnerabilidades (factores de poder y debilidad), las oportunidades y los riesgos. Es analizar el entorno basándonos en la proyección de las tendencias presentes, evitando enfoques personales, especulaciones y falsas expectativas.

El punto de partida es la realidad actual, tener claro: ¿quiénes somos?, ¿en dónde estamos?, ¿para qué estamos?, ¿en qué medida cumplimos nuestra misión?, ¿cuál es el aporte del Instituto en esta región? Luego, analizar claramente la proyección futura de dicha realidad, de su evolución en los campos político, social, económico, militar, tecnológico y ecológico, para establecer: ¿quiénes deberemos ser?, ¿dónde deberemos estar?, ¿para qué estaremos?, ¿cómo cambiará nuestra misión?, ¿cuál será el aporte que deberemos dar a la región? El límite de ¡hasta donde podremos llegar!, responderá a la cambiante realidad económica y política nacional, así como a la capacidad de nuestros líderes para comprometerse en la ejecución de un Plan de Largo Plazo.

Mirar el largo plazo, elaborar una visión del futuro, no es soñar; es intentar direccionar el futuro, es dejar lo cotidiano, lo coyuntural, es abanodnar las urgencias y pasar al terreno subjetivo pero realista de: ¡hacia dónde queremos y debemos caminar!

PERÚ Y SUS INTERESES AMAZÓNICOS.

El Perú es reconocido internacionalmente como un país marítimo por su extenso litoral, su riqueza, por el hecho de que más del 90% de las exportaciones nacionales se hacen por vía marítima y por su incuestionable trascendencia histórica; pues por el mar se conectaron sus habitantes con alejadas regiones desde la época preínca; por el mar llegó el descubrimiento y la conquista; por el mar se estableció, se abasteció y se defendió la colonia; el mar fue el eje de la estrategia de San Martín en su campaña para lograr la independencia del Perú; por el mar también se proyectó exitosamente el poder nacional peruano bloqueando por largos meses el puerto de Guayaquil, y finalmente, cuando los gobernantes olvidaron la importancia estratégica de mantener, una Marina de Guerra poderosa, fue también por el mar que Chile nos invadió durante la Guerra del Pacífico.

¿Perú, país marítimo? ¡Sí, pero también amazónico (fluvial) y lacustre! si no estaríamos cometiendo el grave error de considerar solamente sus 2.815 Km. de litoral costero, olvidando los más de 26.000 Km. de ríos amazónicos navegables (en creciente) y el lago Titicaca con una superficie navegable de 8.100 Km. cuadrados, cuya extensión compartimos con la república de Bolivia.

En las últimas décadas hemos desarrollado con profundidad el concepto de "conciencia marítima", entendiéndola como el eje que relaciona al hombre con su espacio marino, impulsándole a conocerlo, investigarlo, preservarlo y protegerlo, para conseguir su mejor aprovechamiento como medio de transporte y fuente de riquezas. Hoy, en este trabajo proponemos también desarrollar una conciencia amazónica nacional.

LA RED FLUVIAL Y SU TRASCENDENCIA EN LA REGIÓN.

Pocas descripciones de la realidad amazónica son tan buenas como la planteada por el Reverendo Padre don Joaquín García en su libro "El río que se aleja".

"Los ríos son la vida de la selva. Cuanto florece, cuanto se mueve, cuanto tiene aliento es hijo del agua. De oriente a occidente, desde eras geológicas arcaicas, fueron deslizándose corrientes de drenaje del inmenso mar mediterráneo de agua dulce que más tarde interrumpió en el Atlántico, y como éstos corren por una llanura hecha a través de los siglos sobre los suelos aluviales y cambian veleidosamente de curso, también las comunidades humanas supieron acomodarse a ese ritmo y navegaron identificadas con el río o fueron desesperadas tras él cuando se ahuyentaba o salieron de los recintos más ocultos en busca de caudales más anchos. Porque sin río era imposible la vida".

En el año 1738, el misionero jesuita Reverendo Pablo Maroni escribió el libro "Noticias auténticas del famoso río Marañón", en uno de cuyos fragmentos describe la importancia de la selva y de sus ríos:

"Todo este inmenso espacio de tierras, a quien con razón se le pudiera dar el nombre de otro nuevo mundo, no es sino un bosque perpetuo poblado de altísima arboleda que espanta y recrea al mismo tiempo la vista sin que se encuentre un palmo solo de tierra limpia o campiña, si no es junto a la mar o a las cabeceras de

algunos ríos. Está todo como matizado con admirable variedad, de grandes lagunas y ríos muy caudalosos que son las calles y caminos reales por donde se entra... y donde están fundados casi todos los pueblos de las naciones ya reducidas".

Los ríos de la amazonia, al igual que el mar, jugaron un papel trascendental en la historia de la región Loreto y del Perú, fueron el medio de vida y comunicación natural para sus poblaciones ribereñas y por ellos también llegaron los descubridores, conquistadores, evangelizadores, colonizadores y comerciantes. Fue por los ríos y las naves que los surcan cómo se desarrolló el comercio y se crearon los grandes centros urbanos en la amazonia y también fue por los ríos cómo el "poder nacional" hizo respetar nuestra soberanía en diversas oportunidades.

El aspecto saltante de la gran red fluvial amazónica dentro de la región es que constituye una gran espina dorsal que atraviesa casi todo el continente americano de Este a Oeste en su parte más ancha, y que se puede conectar en el sentido Norte Sur con las grandes cuencas de los ríos Orinoco y La Plata. Esta situación del río Amazonas le da al Perú la condición de bioceánico, por su posibilidad geográfica de unir las cuencas del Pacífico y del Atlántico.

Otro aspecto importante de los ríos en la región es el recorrido norte - sur del río Ucayali, el cual une fluvialmente el eje carretero Lima-Pucallpa y su futura proyección terrestre al Brasil con el mencionado eje bioceánico del Amazonas.

LA MARINA DE GUERRA Y SU PRESENCIA EN LA AMAZONIA.

En la cruzada de estas grandes aventuras, en los comienzos de la República, arriban los marinos peruanos en infatigables viajes, llevando a los lugares más apartados sus conocimientos y los progresos de la civilización. La acción de la Marina de Guerra, en la exploración de los ríos de la Amazonia, se remonta al año 1843, en el cual el Capitán de Fragata don Francisco Carrasco fue comisionado para integrar la expedición francesa de Castelnau, la cual, partiendo de Lima, llegó a explorar los ríos Ucayali y Sarayacu.

Durante la década de 1850 fue la visión geopolítica del presidente Mariscal don Ramón Castilla la que permitió la creación de la Comandancia General Marítima Militar de Loreto y la construcción, en Europa, de cuatro buques de vapor, así como la adquisición de máquinas para la construcción e implementación de un Apostadero Naval, una factoría (talleres de máquinas, fundición y caldería, aserradero, carpintería, fábrica de tejas y ladrillos) y un dique flotante, con los cuales a partir de 1864, se impulsa el comercio en toda la región y se inicia un agresivo programa de expediciones científicas para el reconocimiento y levantamiento hidrográfico de toda la gran red fluvial amazónica, afirmándose la presencia y soberanía nacional en las regiones más remotas.

Así, el 5 de enero de 1864 arriban los vapores de 500 Ton. *Morona* y *Pastaza*, y los exploradores de vapor de 80 Ton. *Napo* y *Putumayo* constituyendo la primera flotilla fluvial peruana, acompañados por la Fragata *Arica*, el bergantín *Próspero*, y la goleta *Teresa*, a bordo de los cuales se transportaba, desde Europa, el dique flotante desarmado y las maquinarias y materiales necesarios para el Apostadero y la Factoría Naval. Todas las naves eran comandadas y tripuladas por Oficiales y

personal subalterno de la Marina de Guerra.

Al poco tiempo, la ciudad de Iquitos deja de ser una aldea y empieza a erigirse como un centro social e industrial de primer orden en el oriente peruano, con matices de cosmopolita. Por el gran río, alguien lo llamaría Río Mar. Cambiando el paisaje milenario, surcan los buques y el personal de la Marina, extendiendo su navegación a otros ríos de la extensa red fluvial iniciándose una nueva era en la vasta región. Los marinos hicieron el trazo de la plaza principal y las calles centrales de la ciudad y construyeron la Comandancia General del Departamento Marítimo Militar de Loreto y la Prefectura creando trabajo para más de 100 iquiteños.

Uno de los mejores contrastes entre el Iquitos de antes y después de la llegada de la Marina de Guerra está en los informes que hiciera el naturista don Antonio Raimondi, el cual realizó dos viajes a la amazonia peruana, uno entre 1859 y 1860 y el otro 1868 y 1869.

En su primer viaje describe a Iquitos de la siguiente forma:

"El pueblo de Iquitos se halla situado en la orilla izquierda del Amazonas, casi en la confluencia del río Nanay y a un día de bajada de Omaguas. El pueblo se halla colocado en un terreno un poco elevado. Actualmente tienen una población de unas 400 almas y dividido como en dos pueblos de los que uno tiene casas más cómodas y habitado por unos 100 individuos originarios del pueblo de Borja, destruido por los salvajes, el otro es habitado por indios de Iquitos, los que no sólo viven en el pueblo, sino que una gran parte habitan en estado salvaje los bosques de las inmediaciones. Éstos andan desnudos y sólo se cubren cuando vienen a la población para hacer sus cambios".

En su segundo viaje describe así a Iquitos:

"Iquitos ha sufrido trasformación mucho mayor que Yurimaguas por el establecimiento de la factoría, de las oficinas del Estado y la dotación de empleados. Iquitos, miserable ranchería seis años ha, es hoy población floreciente y llena de vida. He aquí uno de los milagros que hace el vapor. Hace algunos años que Iquitos era pueblo inferior a Yurimaguas y ahora se puede considerar como la capital de toda la región bañada por el Ucayali, Huallaga y Amazonas, habiéndose improvisado regular población, cuyas casas en la capital del departamento no se encuentran mejores".

Si bien es vital la labor pionera de la Marina en los ríos, hay que revelar también la presencia naval en el establecimiento del servicio aéreo entre la costa y la selva. Efectivamente, en 1926 por disposición del Ministerio de Marina se crea el Servicio de Hidroaviación Fluvial, el cual programó vuelos en hidroavión, como el realizado hace más de 60 años desde la Base de Ancón hasta San Ramón por el Capitán de Navío Harold B. Grow y el Teniente Leonardo Alvariño Herr.

EVOLUCIÓN DE LA FUERZA NAVAL DE LA AMAZONIA.

Se han cumplido 135 años del arribo de la primera Flotilla a las riberas del caserío de Iquitos, siendo desde entonces fiel guardiana de nuestras fronteras fluviales. La Marina de Guerra del Perú, a través de la Fuerza Naval de la Amazonia, está presente en la región para continuar cumpliendo su importante misión y brin-

dar también un efectivo apoyo al desarrollo.

La composición del tipo y número de unidades de nuestra Fuerza Naval de la Amazonia ha ido variando con los años, pasando de los primeros vapores utilizados para el comercio fluvial, expediciones científicas y trabajos de campo de las comisiones de límites con los países vecinos, a las denominadas lanchas armadas de fines del siglo pasado, las cuales eran pequeñas naves de vapor artilladas. A principio del siglo 20 se adquirió la primera Cañonera Fluvial peruana, el B.A.P. *América*, la cual se mantuvo en servicio por más de ochenta años, teniendo una importante participación en diferentes conflictos con Ecuador y Colombia.

A mediados de los años treinta se adquirieron las dos Cañoneras de la clase *Amazonas* y en los cincuenta las dos de la clase *Ucayali*, las cuales hasta hoy se mantienen operativas, como una clara demostración del ciudadano con el que sus dotaciones las operan y mantienen. Obviamente, con el correr de los años han sido expuestas a diversos trabajos de modernización que les permiten mantener una importante vigencia operativa.

En los años treinta, a raíz del conflicto con Colombia se asignaron a la Fuerza Naval de la Amazonia el legendario Crucero *Lima* y el Cazatorpedo *Rodríguez*, los cuales, debido a su antigüedad y costoso mantenimiento, fueron desactivados y hoy se encuentran varados adyacentes a la Base Naval de Iquitos. Similarmente, en la década de los setenta, fue asignado el Destructor de Escolta *Castilla* para que funcionara como buque escuela del Centro de Instrucción Técnica de Iquitos, pero también al cabo de pocos años tuvo el mismo fin.

La Infantería de Marina estuvo siempre presente desde la llegada a Iquitos de la primera Flotilla Fluvial en 1864 trayendo dos Compañías de "tercios navales".

Desde la década del setenta se tuvo un Destacamento de Infantería de Marina en Iquitos, el cual fue recientemente potenciado como el Batallón de Infantería de Marina de Selva N° 1, contando con una unidad de lanchas artilladas que le dan la suficiente movilidad y poder de fuego.

En la década de los setenta y ochenta se recibieron y adquirieron un importente número de naves comerciales tipo Empujador Fluvial, Motochata y Barcazas para carga y combustible, con las cuales la Fuerza Naval de la Amazonia tiene a su disposición las unidades de apoyo logístico necesarias. Así mismo, en la década de los ochenta se construyeron, en el Servicio Industrial de la Marina de Iquitos, un Buque Hospital y cuatro Buques Tópico con los cuales se realizan los programas anuales de acción cívica.

Los hidroaviones, que inicialmente conformaron la Fuerza Naval de la Amazonia, no fueron oportunamente reemplazados, manteniéndose a través de los últimos cincuenta años una escasa o nula capacidad de medios aéreos propios.

En cuanto al Establecimiento Naval Terrestre en apoyo a la Fuerza Naval de la Amazonia, la primera Base Naval fue en el río Itaya en la que acoderaban las Cañoneras y servía de base de operaciones a nuestros hidroaviones desde los años veinte y treinta. Dicha base es hoy el Cuartel "Sargento Lores" del Ejército. En los años cincuenta se construyeron la Estación Naval "Teniente Clavero" en Iquitos y la Base Naval de Santa Clotilde, hoy denominada Base Naval de Iquitos, antiguamente bañada por las aguas del río Nanay y ahora por el Amazonas.

Podemos afirmar, entonces, que la conformación actual de la Fuerza Naval de la Amazonia se basa en las cuatro Cañoneras Fluviales, el Batallón de Infantería de Marina de Selva N° 1 , los buques hospitales y tópicos y las naves auxiliares para apoyo logístico móvil.

A comienzos de la década de los setenta, con una clara visión de la importancia estratégica del río Putumayo, se construyó la estación Naval del Putumayo para brindar apoyo logístico a los buques y mantener una importante presencia en la parte central de dicha cuenca. Increíblemente, al cabo de poco más de una década se desactivó dejándose solamente un Puesto de Capitanías en El Estrecho.

Los papeles estratégicos que desde hace muchos años cumple la Fuerza Naval de la Amazonia se pueden resumir en los siguientes cuatro:

- Disuasión
- Control de áreas Fluviales Estratégicas
- Proyección del Poder Naval sobre Tierra, y
- Presencia Naval.

Paralelamente, dichos papeles estratégicos permiten deducir las siguientes tareas típicas para la Fuerza Naval de la Amazonia:

- Vigilancia y Patrullaje Fluvial
- Asaltos Ribereños
- Fuego Naval de Apoyo
- Control de Tráfico Fluvial
- Protección a Convoys Fluviales
- Apoyo Logístico Móvil
- Transporte Administrativo
- Viajes de Instrucción, y
- Acción Cívica Fluvial.

Los papeles estratégicos y las tareas típicas enunciadas para la Fuerza Naval de la Amazonia y su contrastación con los medios disponibles ponen de manifiesto la capacidad actual existente para cumplir la misión en una región tan vasta.

SITUACIÓN ESTRATÉGICA ACTUAL DE LA AMAZONIA PERUANA.

La Amazonia tiene la peculiaridad de tener la menor densidad demográfica del país, dos habitantes por kilómetro cuadrado, estando la mayor parte de ellos concentrados en Iquitos y en las otras grandes ciudades. Esta situación ha traído como consecuencia que no tenga la misma importancia que otras grandes ciudades; otras regiones en donde hay un alto número de votantes. Su población, desde inicios de la República, se caracterizó por su patriotismo y férrea defensa de la integridad de nuestras fronteras. Supo elevar su protesta quejándose del olvido de los gobiernos, de la falta de inversiones del Estado para mejorar sus servicios básicos y de la carencia de leyes especiales que faciliten e impulsen el desarrollo de una región tan distante y desconectada del resto del país.

Según algunos estudiosos de la región, la amazonia peruana vio pasar históricamente dos olas: la primera fue la era del caucho, desde 1890 hasta 1920, en la que se extrajo abundante riqueza y hasta se esclavizó a muchas comunidades indígenas, pero no quedaron riquezas ni muchas inversiones en la región; la segunda ola fue la era de la riqueza petrolera en la década de los setenta, pero tampoco cumplieron los gobiernos con dejar en Loreto parte de la enorme riqueza extraída.

En los últimos años es notoria la importancia que merece la amazonia, mediante nuevos programas de inversión, múltiples visitas de autoridades políticas, la dación de leyes especiales para fomentar su desarrollo y la ejecución de proyectos que hasta hace poco parecían sueños, como es el caso de la carretera Iquitos-Nauta en la que el SIMAI desempeña un importante papel como constructor del puente metálico Itaya de más de 300 m. y un tramo de casi 40 km. de carretera.

El proyecto más importante que despierta gran expectativa en muchas empresas loretanas es el gas de Camisea, pues servirá para mejorar marcadamente el mercado del transporte fluvial y la demanda de bienes y servicios en la región.

Un asunto de particular importancia en la región fue el Acuerdo de Paz con Ecuador, el cual luego de una primera reacción negativa de protestas y hasta desórdenes públicos, viene siendo entendido con el convencimiento, que dicho proceso será de mutuo beneficio, generando paz y posibilidades de progreso, así como la llegada de importantes inversiones para el corto plazo.

Otro aspecto de vital interés en la región es la difícil situación interna que vive Colombia, lo que ha merecido la decisión en el más alto nivel político del país, para que se resguarden debidamente nuestras extensas fronteras fluviales en los ríos Putumayo y Amazonas. El nuevo dispositivo militar asumido en el presente año ha reforzado sustancialmente la presencia del Estado en esas remotas regiones, incrementando su seguridad, el comercio y beneficiándolos con programas de acción cívica.

En la región ya se pueden apreciar algunos resultados de la firma del Convenio con los Estados Unidos de América para recibir apoyo en la lucha contra el tráfico de drogas, como son: la construcción de talleres e instalaciones para la Escuela de Operaciones ribereñas en donde se prepara al personal Guardacostas y de la Policía Nacional, la construcción de Bases y Talleres Flotantes, así como la entrega de veloces lanchas para la interdicción.

En la última década hay un creciente interés por la protección del ecosistema y los recursos naturales, con especial énfasis en la protección de las maderas finas en las cuencas de los ríos Putumayo, Ataucari y Yavarí, incluyéndose la participación de la Fuerza Armada en apoyo a la Policía Nacional y al Ministerio de Agricultura. Sin embargo, lo extenso de la zona y la falta de medios de vigilancia hacen muy difícil dicho control, sobre todo en los ríos Putumayo y Yavarí.

Finalmente, dentro del marco de la situación estratégica actual de la amazonia peruana y en lo que se refiere a la acción de las instituciones tutelares, puede afirmarse que la Marina de Guerra del Perú sigue manteniendo un acendrado prestigio entre la población loretana, ganado como protagonista de la fundación del puerto marítimo fluvial de Iquitos, del estudio y levantamiento de su extensa red fluvial y a través de sus más de 135 años de continua presencia naval, actuando

en defensa de la nación, posicionando hitos a lo largo de las fronteras y ejecutando continuas actividades en apoyo a la civilidad y su desarrollo.

VISIÓN ESTRATÉGICA DE LA MARINA DE GUERRA EN LA AMAZONIA.

La evolución a futuro de la situación estratégica planteada en el título anterior se puede resumir en los siguientes aspectos:

- Fuerte tendencia a incrementar sustancialmente el intercambio comercial entre los países de la región, con especial énfasis entre Perú y Ecuador haciendo uso de los derechos adquiridos en el Tratado de Paz y Acuerdo de Comercio y Navegación suscritos, trayendo como consecuencia también un importante incremento en la navegación comercial en los ríos Marañón, Amazonas, Napo y Putumayo.
- Marcado interés de organismos no gubernamentales trasnacionales en pretender inmiscuirse en asuntos soberanos de los países amazónicos con el pretexto de velar por la conservación del ambiente.
- Gran interés de las naciones amazónicas por la protección de sus recursos naturales.
- Posible mantenimiento o incremento de la amenaza que presenta la narcoguerrilla colombiana, obligándonos a continuar aplicando medidas de protección y vigilancia en la región.
- Tendencia cada vez mayor a concertar a nivel internacional para imponer medidas represivas que frenen el narcotráfico.
- Necesidad de asegurar una importante presencia del Estado peruano en las áreas a ser otorgadas a Ecuador como Centros de Comercio y Navegación.
- Las importantes inversiones portuarias y viales en las localidades donde se asentarán los Centros de Comercio y Navegación concedidos al Ecuador, servirán de polos de desarrollo para dichas poblaciones, atrayendo a inversionistas y comerciantes.
- La puesta en funcionamiento a mediano plazo del eje vial Paita-Saramiriza o Paita-Bayóvar hará efectiva la bioceanidad del Perú posibilitando la apertura de importantes intercambios comerciales entre el Atlántico y el Pacífico en la modalidad de transporte multimodal. Dicho eje tiene como principal factor favorable el hecho que la carretera hacia la costa pase por el Paso de Porcuya a poco más de 2.000 metros sobre el nivel del mar, lo que evidentemente facilitará y abaratará el transporte terrestre y el mantenimiento de la vía.
- La futura unión de la red vial nacional con las carreteras trasamazónicas de Brasil posibilitará un importante incremento comercial con el consecuente incremento en el tráfico fluvial.

En medio del entorno futuro descrito, la Fuerza Naval de la Amazonia no verá cambios trascendentales en su misión, pero sí la imperiosa necesidad de variar algunas prioridades en sus Capacidades Operacionales Requeridas, descentralizan-

do su actual Establecimiento Naval Terrestre y proyectando una dimensión de medios capaz de asegurar el cumplimeinto de sus papeles estratégicos dando una mucho mayor cobertura a esta extensa región.

Algunos aspectos que tendrán importancia de carácter estratégico en el largo plazo:

- Importancia que la Marina de Guerra asuma un papel protagónico en la formulación de una "conciencia amazónica" nacional.
- Necesidad de incrementar el número de Capitanías de Puerto y Puestos de Capitanía para asegurar una mayor presencia y cobertura en la región.
- Importancia de ampliar las actuales capacidades del Servicio Industrial de la Marina de Iquitos para darle la posibilidad de continuar liderando el mercado de la construcción fluvial y metalmecánica regional, con el fin de permitirle capitalizar las futuras contrataciones de obras y construcciones fluviales que se presentarán como consecuencia del incremento del comercio regional e internacional proyectando sus operaciones a los países vecinos.
- Construcción de Cañoneras Fluviales de tipo grande para reemplazar a las existentes que operan principalmente en los ríos grandes, como el Amazonas, Marañón, Huallaga, Ucayali, bajo Napo, Yavarí y bajo Putumayo.
- Construcción de Cañoneras Fluviales de poco calado para dar cobertura a los ríos menores, como el Santiago, Morona, Pastaza, Tigre, Curaray, Alto Napo, Alto Putumato y otros.
- Construcción de naves de apoyo logístico con características que les permitan operar en ríos de poco calado y fuerte corriente, como en la zona de Camisea.
- Asegurar una adecuada vigilancia aérea.
- Instalar Estaciones Navales en los ríos de frontera en donde es difícil hacer llegar la logística para apoyar las operaciones.
- Mantenimiento de una Fuerza de despliegue rápido que opere con medios fluviales, aéreos y de Infantería de Marina.

El presente trabajo no pretende ser exhaustivo ni concluyente, pero seguramente su lectura traerá imaginariamente a muchos lectores a esta región que ven como muy remota y diferente. Ello será suficiente para cumplir con el cometido principal: interesarles a participar en este intento de salir de la rutina diaria para buscar una visión compartida del futuro de la Marina de Guerra en la Amazonia Peruana.

Contralmirante Raúl Ponce Monge.

- Datos generales.

Nació en Lima el 20 de abril de 1950. Ingresó en la Escuela Naval en 1967 y egresó como alférez de fragata en diciembre de 1971. Ascendió a la alta clase de contralmirante el 1 de enero de 1998.

- Estudios.

Calificado en Ingeniería Electrónica y en Guerra de Superficie, siguió cursos de perfeccionamiento en Italia. Diplomado de los cursos Básico de Estado Mayor y de Comando y Estado Mayor. Ha seguido el curso de Seguridad y Defensa Continental en el Colegio Interamericano de Defensa en los EE.UU.

Cargos desempeñados.

Oficial de dotación del destructor *Villar*, transporte *Ilo*, corbeta misilera *Larrea*, destructor misilero *Ferré*, fragata misilera *Carvajal*, de la Comandancia de la División de Fragatas y Destructores Misileros, segundo Comandante de la fragata misilera *Montero* y posteriormente Comandante de la misma, Comandante de la División de Fragatas y Destructores Misileros.

En tierra, ha prestado servicios en: la Comisión de Inspección en Italia, en el departamento de Sistemas del Estado Mayor General de Marina, Subdirector del Centro de Entrenamiento Táctico Naval, Comandancia General de Operaciones Navales, Servicio Industrial de la Marina, Director del Centro de Entrenamiento Táctico Naval, jefe del Servicio Industrial de la Marina CEFAR, en la Escuela Superior de Guerra Naval. Actualmente se desempeña como Comandante de la V Zona Naval y de la Fuerza Naval de la Amazonia.

- Condecoraciones.

Cruz Peruana al Mérito Naval en el grado de Gran Oficial.
Orden Gran Almirante Grau en el grado de Gran Oficial.

- Distintivos.

Distintivo por Calificación.
Distintivo por Antecedentes Académicos.
Distintivo de Fuerzas Operativas.
Distintivo en Áreas Técnicas Administrativas.
Distintivo de Combatiente Frente Externo.