OBJETIVOS DE DESARROLLO MARÍTIMO Y EL BUQUE A VELA: UN ENSAYO

Capitán de Navio
Jorge Díaz Nieri



Buque Escuela de la Marina de Brasil Cisne Branco

NOTA DEL AUTOR: A manera de continuar y complementar los artículos "Veleros de Altura y Buques Escuela a Vela" y "Veleros de Altura: Embajadas Itinerantes alrededor del Mundo", respectivamente publicados en la Revista de Marina *del 1er trimestre 1998 y revista* Comando en Acción *N° 24, Año 7 – 1998, el propósito del presente artículo es realizar un breve ensayo sobre el Buque a Vela como Objetivo a alcanzar y, de ser logrado, como un medio para alcanzar otros Objetivos vinculados con el Desarrollo Marítimo.*

INTRODUCCIÓN

La Humanidad, a través del mar y con frágiles embarcaciones, ha realizado grandes gestas durante su Historia: descubrimientos, exploraciones, conquistas y aventuras.

Para todo país con mar, es de vital importancia conocer y entender su Realidad Marítima a fin de orientar los esfuerzos para satisfacer sus necesidades, lo que demanda su permanente evaluación para identificar los problemas y requerimientos de su sociedad y para dirigir sus medios en pos de alcanzar los objetivos vinculados al desarrollo marítimo. En este sentido, se hace necesario internalizar, a todo nivel cultural en la población nacional, que la línea de costa de una Nación no es su frontera marítima, sino que, constituye el inicio de su territorio marítimo o mar territorial, patrimonio nacional con los recursos naturales que contiene para su aprovechamiento y que los océanos no separan continentes, países, culturas o pueblos; por el contrario, los unen como sus naturales vías de comunicación.

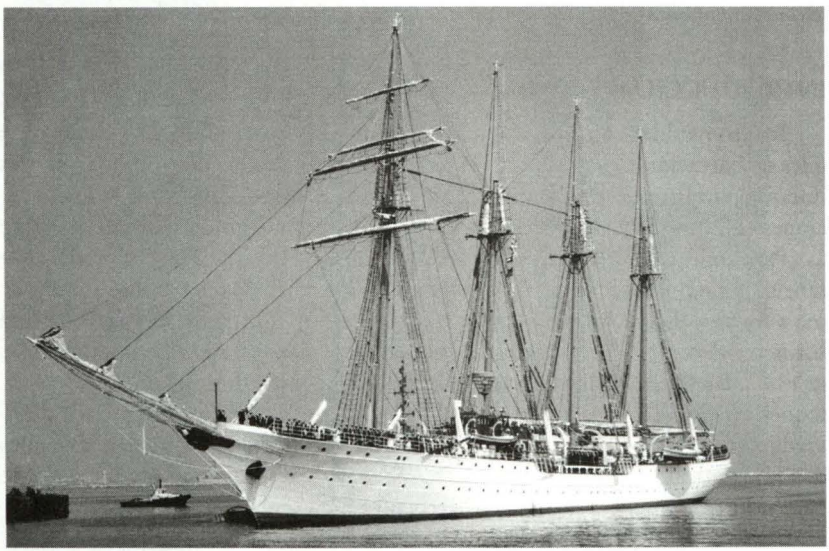
Históricamente, un Ejército (o Fuerza Armada) mantenía su vigencia en su activa participación al ejercer la Soberanía (agresiva o defensiva) de su Nación; el actual concepto es

contribuir al Desarrollo Nacional, sumando esfuerzos con otras Instituciones del Estado para alcanzar objetivos nacionales comunes. Al respecto, las Marinas, como Poder Naval, contribuyen al Desarrollo Nacional alcanzando Objetivos con participación de su Organización, Fuerzas y Unidades Navales; el alcance de su misión no sólo es la Defensa en los Frentes Interno y Externo, sino el desarrollo en los ámbitos marítimo, lacustre y fluvial de su influencia. Es la participación del Poder Naval en apoyo a la ejecución de la Política y Estrategia Marítimas del Estado con el propósito de alcanzar objetivos económicos, políticos, militares y culturales en el ámbito de su responsabilidad.

El pensamiento directriz de Don Miguel Grau S., expuesto en noviembre 1877 como Comandante General de la Marina, siendo Capitán de Navío, inspira la participación institucional en el ámbito del Poder Marítimo Nacional, mediante un órgano de línea, identificando su misión con carácter multisectorial: "La civilización debe a la Marina gran parte de su notable desarrollo; donde quiera que arribe un buque lleva un germen de progreso: las ciencias, las artes, el comercio, la industria, han sido esparcidos en el mundo por medio de la navegación, y por ello las naciones más separadas han estrechado sus relaciones y tienden al engrandecimiento común" pensamiento vigente ayer, hoy y siempre.

Al respecto, en especial los Buques a Vela de naciones amigas, contribuyen al desarrollo de sus países en distintos sectores sin constituir gasto, sino como una inversión al promocionar la imagen nacional alrededor del Mundo. Es un Bien Nacional con capacidad de servicio multisectorial, en el rol que el Estado le asigne como promotor de sus Intereses Nacionales y ser parte de la participación de sus Marinas en el Desarrollo Nacional, como componentes de su Fuerza Armada.

El Recurso Humano es el principal recurso de toda Institución. La dotación de una unidad naval, en particular de los Buques a Vela de las Marinas amigas, en visita oficial a puerto extranjero, tiene la responsabilidad y delicada misión de representar a su país en eventos de trascendencia internacional, donde se manifiesta el honor, caballerosidad y profesionalismo del marino y de su Institución. Esta experiencia, el encuentro con el mar y la vida a bordo, constituyen una exigente labor que se cumple con espíritu de disciplina y conciencia de grupo, voca-



Buque Escuela chileno Esmeralda.

ción, mística y entrega a la causa del deber. Por estas razones, su dotación es seleccionada y conceptuada de élite y ejemplar, con valores navales internalizados. Ser parte de la dotación es motivo de orgullo y reconocimiento profesional a quien lo amerite. Delegaciones de estas unidades han sido recibidas en casas presidenciales, gobernaciones, alcaldías, ministerios, embajadas y, en reciprocidad, han recibido las visitas de personalidades políticas, castrenses y empresariales. En este sentido, ser Comandante de un Buque Escuela es un honor y privilegio, siendo una gran responsabilidad en el ámbito institucional como Comandante de la Unidad donde se forjan en el mar las generaciones de marinos y, en el ámbito de las Relaciones Internacionales, como marino y diplomático del propio país en todos los puertos del mundo a visitar, representando a su Instituto y a su Nación.

El Buque a Vela motiva e incentiva la vocación naval en la juventud, que se constituye en un potencial a captar y el futuro del Instituto. Los jóvenes con vocación naval se preparan como líderes en las Escuelas de Formación para comandar la Institución en un futuro cercano. En el proceso de ingreso, se seleccionan jóvenes con vocación naval y cualidades de líder; al terminar sus estudios, egresan como profesionales del mar, oficiales o tripulantes; quienes forjan y pulen su capacidad de líderes a través de sus experiencias y estudios superiores durante la carrera naval, en la que van asumiendo diversas responsabilidades de conducción cada vez mayores, conforme progresan en grado y cargos asignados, hasta llegar a los más altos cargos institucionales y/o extrainstitucionales. Aun al pasar a la situación de retiro, las aplican en las diversas responsabilidades laborales del ámbito civil.

OBJETIVO NACIONAL EN EL ÁMBITO MARÍTIMO

El ámbito marítimo-naval es el ámbito de desarrollo de una Marina con presencia y participación activa como Poder Naval y componente del Poder Marítimo de una Nación, para resguardar y promocionar sus Intereses. Toda Marina posee un rol protagónico en lograr Objetivos de Desarrollo Marítimo al promover el desarrollo de los Intereses Marítimos, garantizar qué actividades y medios sean conformes a las normas legales y reglamentarias, ejercer vigilancia y control en su ámbito de responsabilidad, fomentar el desarrollo de medios y servicios de transporte acuático, evaluar los aspectos estratégicos del uso del medio marítimo y del aprovechamiento de sus recursos, promover y desarrollar actividades de investigación en el medio marítimo y generar Conciencia Marítima en la población. La Realidad Marítima debe hacerse conocer en toda la población y a todo nivel para internalizar la Política Marítima y el correspondiente Objetivo Nacional, lo que orientará el esfuerzo para alcanzar su logro mediante la ejecución de la Estrategia Marítima.

Proyectar los intereses del Perú sobre la Cuenca del Océano Pacífico constituye el concepto esencial para formular el gran Objetivo Nacional Marítimo. El Perú es un país marítimo por naturaleza geográfica, histórica y económica, que aún no aprovecha el real potencial de su mar. El Objetivo Nacional Marítimo debe buscar esta consolidación, como expresión del interés y aspiración vital de la Nación, que se desagrega en distintos Objetivos de Desarrollo Marítimo intermedios.

Cada Objetivo de Desarrollo Marítimo debe plantearse con sentido unitario y en un contexto integral que abarque aspectos políticos, socio-económicos, geopolíticos y estratégicos, interpretando los factores de distinta naturaleza, para garantizar su logro basados en el poder y potencial marítimos. Los objetivos deben establecerse mediante investigaciones o estudios de centros académicos superiores con cátedra afín a los Intereses Marítimos: Escuela Superior de Guerra Naval, Centro de Altos Estudios Nacionales, Academia Diplomática, Universidades, colegios profesionales, institutos de investigación científica y tecnológica, etc.

Establecidos la Política, los Objetivos de Desarrollo Marítimo y la meta de cada objetivo, deben contrastarse con los Objetivos correspondientes de los países de interés para determinar sus coincidencias-oposiciones y establecer una Estrategia Marítima coherente con la Política de Estado en este ámbito.

Algunos objetivos iniciales, que al lograrse se convertirán en medios para alcanzar otros Objetivos de Desarrollo Marítimo en el corto y mediano plazo, tendientes a afirmar la Conciencia Marítima, podrían ser:

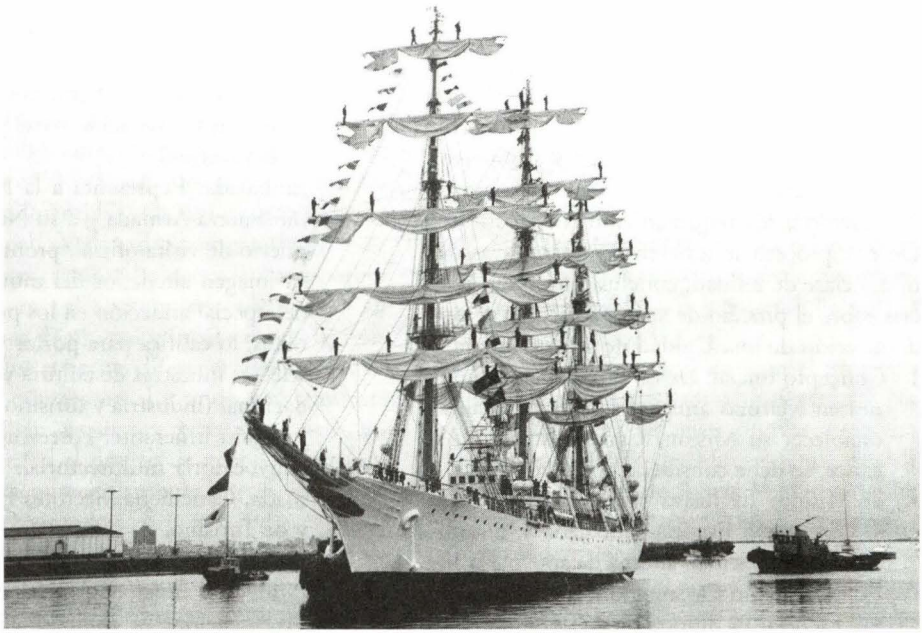
- Definir la Política y el Objetivo Nacional Marítimos para establecer los Objetivos de Desarrollo Marítimo y promover el desarrollo marítimo integral.
- Delimitar las Fronteras Marítimas para evitar futuros posibles puntos de conflicto con los países fronterizos marítimos.
- Implementar la Universidad del Mar para preparar profesionales del mar en el ámbito civil.
- Suscribir el tratado sobre el Derecho del Mar para participar plena y activamente en el mundo marítimo internacional.
- Promover el Turismo Marítimo y los Deportes Náuticos para contribuir al desarrollo nacional y generar puestos de trabajo con efecto multiplicador.
- Establecer uno o más Puertos Principales, norte o sur del litoral, para generar polos de desarrollo y promover el desarrollo económico del país a nivel regional.
- Adquirir el Buque a Vela como Escuela y Embajada del Mar, como patrimonio nacional, portando nuestra bandera por océanos y puertos del mundo.

En consecuencia, se hace necesario liderar el ámbito del Poder Marítimo a fin de recuperar y afirmar la Conciencia y el Carácter Marítimos; hacer conocer la Realidad Marítima; aprovechar su poder y potencial en beneficio del Desarrollo Nacional; participar en establecer la Política, el Objetivo Nacional y la Estrategia en este ámbito y alcanzar los Objetivos de Desarrollo Marítimo intermedios contrastados con los correspondientes de los países de interés. Liderar el Poder Marítimo es proyectar a la Institución hacia el futuro, manteniendo su vigencia, estableciendo condiciones y compromisos para convocar intereses y esfuerzos con otros sectores del Estado para el desarrollo de la Nación, en particular, en el ámbito marítimo.

BUQUE A VELA Y REQUERIMIENTO DE BUQUE ESCUELA

Los Buques a Vela constituyen un aporte institucional en sus respectivos países, no como requerimiento de Defensa, sino, como un medio para contribuir al Desarrollo Nacional, participando con plena disponibilidad como órgano de línea para cumplir funciones de representación nacional y capaz de convocar otros sectores; constituir un bien productivo para promocionar la imagen del país internacionalmente en beneficio de su desarrollo; portar muestras de cultura, arte, costumbres y de la empresa nacional; apoyar la investigación oceanográfica; simbolizar el Carácter y Conciencia Marítimas del Estado; inspirar conceptos ecológico, de paz y amistad; portar la Bandera Nacional por mares y puertos extranjeros.

En el Perú, el Buque Escuela a Vela es un anhelo institucional desde inicios del siglo XX, habiéndose recibido ofertas de construcción en diversas oportunidades. La Ley 24094 del 21 Diciembre 1984, publicada el 07 Febrero 1985 y transcrita al término del artículo, declara de necesidad pública e interés nacional el dotar a la Marina de Guerra con un Buque Escuela a Vela. En consecuencia y por definición, es factible considerarlo como un Objetivo de índole Nacional en el ámbito marítimo y, cuando sea logrado, será un medio para alcanzar otros objetivos de desarrollo marítimo, institucionales y nacionales. En adición, acorde al Artículo 02 de esta Ley, mediante Decreto Supremo de Marina, D.S. 006 – 85 – MA del 18 Febrero 1985,



Buque Escuela argentino Libertad.

se nombró una comisión para elaborar un proyecto que especificara las acciones a desarrollar para su cumplimiento y, mediante Directiva COMGEMAR 23 – 85 del 17 Mayo 1985, fuera de vigencia, se normaba el procedimiento técnico para su licitación pública y determinar qué astilleros poseían la mejor capacidad para su construcción.

El *BAP Independencia*, unidad transporte reacondicionada como Buque Escuela, prestó servicios de los años '60 a los '80, realizó su último viaje de instrucción al extranjero en 1987 y fue dado de baja en 1990 sin reposición. Desde 1987, se carece de una unidad con misión específica de Buque Escuela, habiéndose realizado algunos viajes en Unidades Navales en misión distinta a las de sus capacidades operacionales, con itinerarios de corta duración, pocos puertos visitados, mayor costo de operación por consumo de combustible y al tener mayor tripulación en relación con el número de cadetes/alumnos embarcados. En consecuencia, las 13 últimas promociones graduadas en la Escuela Naval y el CITEN no han participado en un formal viaje de instrucción y entrenamiento.

La alternativa de una unidad de apoyo logístico, un buque multipropósito como Buque Escuela, siendo una unidad convencional no posee la condición requerida para su misión como Escuela con carácter permanente y exclusivo; el planeamiento del itinerario y las visitas oficiales estarían comprometidos con el aprovechamiento de su mejor capacidad de propósito múltiple, como es el transporte logístico.

En la década de los '90, por la situación del Frente Externo, la M.G.P. priorizó sus recursos para optimizar el alistamiento operacional de sus Fuerzas Navales.

Considerando al *Jane's Fighting Ships* como fuente de información, actualmente, las unidades de superficie ostentan entre 20 y 50 años de servicios y/o antigüedad y, en los últimos 15 años, se han dado de baja sin reposición más de 20 unidades, entre buques y submarinos, por razones de antigüedad y tecnología caduca.

BUQUE A VELA PARA DOTAR A LA MARINA DE GUERRA

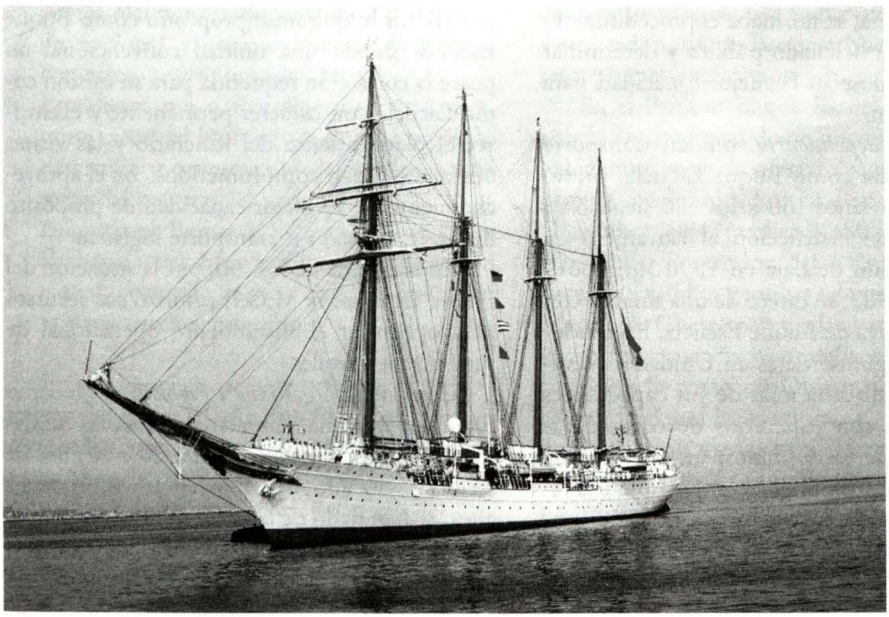
Para su adquisición es necesario establecer conceptos y criterios para definir su diseño y porte, tipo y clase, considerando los objetivos deseables de alcanzar con este tipo de unidad, de acuerdo a los requerimientos del Instituto. De este proceso se infieren las alternativas del tipo y clase de unidad, conclusiones y sugerencias sobre el proceso de su construcción o modernización de una Unidad de segunda mano.

1.- Concepto Inicial: De las experiencias comunes en Marinas amigas, y a fin de facilitar establecer su Misión, Características y Alcance, se debe considerar y definir:

a) Misión: Exclusiva y permanente como Escuela o Escuela-Embajada y, en adición, capacidad alterna de apoyo a la Investigación Oceanográfica.

- Escuela: Es un órgano de línea para instruir y entrenar en el mar al principal recurso institucional. Los cronogramas académicos se cumplen a lo largo de miles de millas navegadas en el mejor ambiente para el profesional del mar. Proporciona formación integral, marinera y naval, a los futuros oficiales (cadetes) y tripulantes (alumnos), y motiva e incentiva la vocación naval y marítima en la juventud.
- Embajada: Representa a la Marina como Fuerza Armada y a su Nación en el puerto de visita oficial, promocionando su imagen alrededor del mundo. El ser de especial atracción en los puertos visitados, lo califica para portar y presentar selectas muestras de cultura y desarrollo nacional (industria y turismo) como exposición itinerante. Posee capacidad de convocatoria multisectorial: Fuerza Armada, Cancillería, Sectores Empresarial y de Turismo.
- Investigación Oceanográfica: Por itinerario y en función al nivel deseado de investigación, es compatible y factible dotarlo con esta capacidad de apoyo.

b) Características: Navío sin armas, de propulsión mixta y símbolo de ecología, paz y amistad. Los actuales veleros están



Buque Escuela español Juan Sebastian Elcano.

construidos de acero naval con cubiertas externas forradas en madera. De acuerdo a su tipo y clase, poseen características similares de autonomía, habitabilidad (dotación), desplazamiento, dimensiones y arboladuras. Su antigüedad está entre 70 y 35 años de servicio, demostrando amplia vida útil y plena vigencia actual. (Ver cuadro comparativo).

- Presentación Marinera: Su casco, arboladura, velas, propulsión silenciosa y ser capaz de proezas y frágil a la vez, le otorga un atractivo diferente. Por su reducido número en el mundo y el contraste antiguo-moderno, reciben especial atención en el puerto de arribo, constituye un acontecimiento de interés, invitando a ser visitado.
- Instrucción y Entrenamiento: Con nuevos o mejorados sistemas de propulsión, generación eléctrica, tratamiento del agua, comunicaciones, navegación, informática e investigación oceanográfica al servicio del cadete/alumno embarcado.
- Exposición: Dotados con ambientes o acondicionados para presentar muestras y realizar conferencias y recepciones.

c) Alcance: Como objetivo, patrimonio y Marina Vélica en el mundo.

- Objetivo Institucional: Símbolo de Identidad Naval y Nacional, infunde mística y tradición marinera al ser un navío característico y representativo de una Nación Marítima.
- Patrimonio Marítimo: Territorio patrio en el mar y el extranjero. Porta la bandera nacional en misión de Escuela y Embajada. Representa la Conciencia y el Carácter Marítimos en el mundo del mar.
- Marina Vélica Mundial: Marinas de naciones amigas poseen Buques a Vela como Escuelas del Mar para la formación integral de su Recurso Humano. Las Marinas de la región poseen uno (excepto Perú, Bolivia y Paraguay); en especial, el "Esmeralda" de Chile y la "Libertad" de Argentina reciben carácter de Embajadas Itinerantes Extraordinarias en sus visitas oficiales a puertos y países de interés, sus itinerarios se planifican en estrecha coordinación con sus Cancillerías. Participan en revistas navales y regatas internacionales para veleros de su porte, brindando presencia a sus respectivas instituciones y países.

2.- Objetivos y Alternativas: Con el propósito de tener presencia como Institución y Nación Marítima en aguas propias e internacionales más allá del Mar de Grau, en calidad de Marina de Aguas Verdes y Azules, debe evaluarse la alternativa de construir o de modernizar un Buque a Vela acorde a los requerimientos del Instituto y establecerse los Objetivos a alcanzar mediante este tipo de unidad. Alternativas: (a) Fragata o Bergantín de 04 ó 03 mástiles o (b) Clipper de 03 ó 02 mástiles.

a) Bergantín o Fragata de 04 ó 03 mástiles: A construirse, de porte similar a los bergantines *Esmeralda* de Chile o *Cuauhtemoc* de México o fragata *Libertad* de Argentina, con dotación aproximada de 240 tripulantes, para realizar visitas oficiales y viajes de instrucción transoceánicos.
Objetivos:

- Contar con un Buque Escuela con capacidad de ser una Embajada Cultural y Comercial en visita oficial a puertos extranjeros de interés nacional, con viajes de instrucción de un semestre académico para entrenar al profesional del mar en su ambiente natural. En adición, tener mejor relación numérica entre dotación y cadetes/alumnos a embarcar y capacidad de apoyo a la Investigación Oceanográfica.

- Planear un Itinerario coordinado entre el Alto Mando Naval y la Cancillería, con participación del sector empresarial y turístico para exponer muestras de productos nacionales con calidad de exportación (vinos, pisco, café, bebidas, textiles, etc), invitando a visitar al Perú y sus lugares turísticos (Cuzco, Cajamarca, Nazca, Amazonía), en un ambiente de cultura peruana con muestras de nuestro pasado histórico, folklore y gastronomía. Las manifestaciones culturales, lugares naturales y su geomorfología son recursos, productos y atractivos que conforman el patrimonio turístico del Perú como país privilegiado por sus recursos naturales y su rico pasado histórico.
- Ser el símbolo del Poder Marítimo del Perú como su Buque Insignia, portando la bandera nacional por océanos y puertos del mundo, promoviendo la participación profesional y efectiva del Instituto en el desarrollo y las Relaciones Internacionales.
- Tener presencia y participación en actividades del Mundo Marítimo, Revistas Navales y/o Regatas Internacionales para grandes Veleros. Menor costo de operación por propulsión eólica y mejor relación numérica dotación/cadetes y alumnos.

b) Clipper de 03 ó 02 mástiles: A construirse o a modernizar de 2da mano, de porte similar al *Cisne Blanco* de Brasil (de mayor porte que el *BAP Marte,* actual buque de entrenamiento), con dotación aproximada de 80 tripulantes o más, para realizar viajes de instrucción al litoral, con itinerario principal visitando puertos en la costa peruana y, en alternativa, Ecuador y norte de Chile. Objetivos:

- Generar Conciencia y Carácter Marítimo en la propia población como país con geografía privilegiada, rica y digna tradición e historia marítima y naval; promoviendo el concepto del Perú como Nación-Puerto del Pacífico.
- Motivar e incentivar la vocación naval en la juventud, potenciales postulantes y futuro del Instituto y de la Nación como su principal recurso, el recurso humano.
- Tener presencia y participación en el Mundo Marítimo, Revistas Navales y/o Regatas Internacionales para medianos Veleros. Menor costo de operación por su propulsión eólica y menor dotación.

3.- Criterios: Concepto "Buque – Misión" y aspectos a evaluar.

a) Concepto "Buque – Misión": Evidencia la directa relación entre la misión y funciones asignadas a la unidad con respecto a sus dimensiones, desplazamiento y distribución de ambientes; lo que determina su porte, tipo y clase de la unidad requerida. Este compromiso es útil para establecer la misión y funciones y, en consecuencia, definir sus capacidades. En particular, se requiere establecer los objetivos institucionales deseables de alcanzar con este tipo de unidad.

b) Aspectos a evaluar: Para cumplir eficiente y eficazmente la misión y funciones asignadas y para alcanzar los objetivos establecidos, considerar:

- Objetivos y Alternativas: Expuestos en el párrafo (2.-) anterior.
- Misión y Funciones: Ser asignadas sobre la base de los Objetivos establecidos, como Escuela y Embajada o sólo Escuela, dotarla (o no) de función oceanográfica.
- Tipo y Clase (Diseño): Dados los objetivos y misión, definir su tipo y clase en cuanto a requerimientos de escuela, dotación, autonomía, exposición, investi-

gación, condiciones marineras y del posible astillero de construcción.

- Escuela: Definir los medios de apoyo a la instrucción de cadetes y alumnos.
- Dotación: Definir la capacidad de habitabilidad para embarque de cadetes y alumnos o sólo cadetes y cuántas promociones (años) a embarcar por viaje.
- Autonomía: Duración y posibles itinerarios del viaje de instrucción para establecer, con el sector empresarial, un sistema de reabastecimiento de muestras consumibles durante los compromisos en visita oficial, necesarios de reponer en algunos puertos de destino.
- Exposición: Definir ambientes para recepciones y muestras, tipo de muestras culturales y empresariales a embarcar (o no); su cantidad, peso y volumen.
- Investigación Oceanográfica: Definir el nivel requerido.
- Condiciones Marineras: De maniobra, velamen y velocidad en función a las actividades a participar: revistas navales y regatas internacionales.

c) A Requerimiento: Potenciar un aspecto sobre los otros. Casos:

- El clipper *Cisne Blanco* de Brasil que, para participar en Regatas, privilegia su velocidad con mayor velamen y menores dimensiones sobre sus otras capacidades de carga y habitabilidad;
- El bergantín *Esmeralda* (04 palos) de Chile y la fragata *Libertad* (03 palos) de Argentina que privilegian una gran capacidad de habitabilidad en beneficio de un mayor embarque de guardiamarinas y alumnos.

4.- Proceso de Adquisición: Conclusiones y Sugerencias

a) Conclusiones:

- Defensa y Desarrollo: No es un requerimiento para la Defensa, es un gran medio de apoyo al Desarrollo Nacional y a las Relaciones Internacionales, como Embajada Cultural y Comercial (Exposición Itinerante), de acuerdo al rol promotor que el Estado y el Instituto le asignen.
- Costo – Beneficio: No constituye un gasto, es una inversión con alto costo – beneficio para promocionar la imagen del país como Nación Marítima alrededor del Mundo en beneficio del Desarrollo Nacional.
- Operación y Mantenimiento: Menores costos comparados al de una unidad convencional en similar misión, ahorro de combustible por su propulsión eólica y por tener mejor relación numérica entre dotación y cadetes/alumnos embarcados.
- Prioridad: Debe recibir la prioridad que merece la inversión en un Bien Nacional de Servicio Multisectorial: Cancillería, Fuerza Armada, Empresa, Turismo.
- Unidades requeridas: Definir si se requieren (01) o (02) Buques a Vela de distinto porte para alcanzar los Objetivos deseados con este tipo de unidad.

b) Sugerencias:

- Primera Dotación: El Buque a Vela no es una unidad convencional ni de recreo, requiere una especial organización y entrenamiento marinero para su maniobra y navegación, por lo que se debe considerar de 04 a 06 meses para el entrenamiento e instrucción de su dotación antes de su comisionamiento. Normalmente no está incluida en las ofertas, ni está a cargo del astillero, debe ser coordinada.
- Financiamiento: Considerar la gestión de adquisición y aprobación de la fuente

de financiamiento mediante Endeudamiento Externo y condiciones de pago de acuerdo a la Ley 24094, para su adquisición como Bien de servicio multisectorial y Objetivo Nacional en el ámbito marítimo, al ser de necesidad pública e interés nacional según esta Ley.

- Plazo: Establecer un plazo para alcanzar este objetivo. Su construcción y/o implementación aproximadamente dura de 12 a 18 meses desde su inicio a la entrega; la instrucción y entrenamiento de la 1ra. dotación de 04 a 06 meses; en total de 18 a 24 meses (aprox.)

Texto de la Ley Nº 24094 publicada en el Diario Oficial EL PERUANO el 7 de febrero de 1985.

DECLARAN DE NECESIDAD PUBLICA Y DE INTERES NACIONAL DOTAR A LA MARINA DE GUERRA DEL PERU DE UN BUQUE - ESCUELA A VELA
Ley N0 24094

MANUEL ULLOA ELIAS
Presidente de la Comisión Permanente del Congreso

POR CUANTO:
El Congreso ha dado la ley siguiente:

EL CONGRESO DE LA REPUBLICA DEL PERU:
Ha dado la ley siguiente:

Artículo 1° Declárase de necesidad pública y de interés nacional dotar a la Marina de Guerra del Perú de un Buque Escuela a Vela, que reúna las características técnicas que la propia institución indique.
Artículo 2° Facúltase al Poder Ejecutivo para que, mediante DS refrendado por el Ministro de Estado en el Despacho del Ramo, nombre una comisión integrada por personalidades civiles y militares que tendrá la responsabilidad de elaborar un proyecto especificando las acciones que deberán llevarse a cabo para dar cumplimento a lo dispuesto en el artículo anterior.
La Comisión a que se refiere el párrafo anterior presentará su informe en el lapso de 80 días calendarios, contados a partir de la fecha de promulgación de esta ley.
Artículo 3° Autorizase al Poder Ejecutivo a concertar las Operaciones de Crédito necesarias para dar cumplimiento a la presente ley, hasta un monto de VEINTITRES MILLONES DE DOLARES (US $ 23'OO0,OOO) a un plazo no menor de 12 años, con dos años de gracia y con una tasa de interés no mayor del 10%
Artículo 4° Esta ley entrará en vigencia al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial "El Peruano. Comuníquese al Presidente de la República para su promulgación.

Casa del Congreso, en Lima, a los 21 del mes de Diciembre de 1984.

MANUEL ULLOA ELIAS, Presidente del Senado.
ELIAS MENDOZA HEBERSPENGER,
Presidente de la Cámara de Diputados.
CARLOS MANCHEGO BRAVO,
Senador Secretario
CARLOS SARAVIA SWETT, Diputado Secretario.

AL SEÑOR PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPUBLICA.

POR TANTO:
No habiendo sido promulgada oportunamente por él señor Presidente de la República; en observancia de lo dispuesto por el Artículo 193° de la Constitución, mando se comunique a los Ministerio de Marina y de Economía y Finanzas, para su publicación y cumplimiento.

Casa del Congreso, en Lima, a los 28 días del mes de Enero de 1985.
MANUEL ULLOA ELIAS, Presidente de la Comisión Permanente del Congreso.
GASTON ACURIO VELARDE,
Senador Secretario.
RICARDO CASTRO
Diputado Secretario.
Lima, 7 de Febrero de 1985.
Cúmplase, comuníquese, regístrese, publíquese y archívese.
JORGE DU BOIS GERVASI, Ministro de Marina.