EL MEJOR INSTRUMENTO PARA LA VOCACIÓN NAVAL

Capitán de Fragata (r)
Luis Felipe Villena Gutierrez

LA ERA DE ENTRENAMIENTO PARA CADETES

En los comienzos de los años veinte del siglo próximo pasado se confrontó la competencia de naves a vapor, a vela y a naves potenciadas por la combinación de vela y vapor, como si se tratase de analizar las utilidades en largas travesías.

Estos estudios se usaron para los casos de embarques en grandes distancias, tales como nitratos, desde Chile, y trigo, desde San Francisco y Australia.

Dos empresas navieras, una alemana y otra finlandesa, utilizaron fragatas a vela de cuatro mástiles hasta el año 1939 cuando ellas efectuaron los últimos embarques transportando trigo desde Australia a Europa.

El período en la historia de la navegación a vela, que concluyó para siempre, fue para los legendarios marinos que arriesgaron sus vidas en las peligrosas inmediaciones del Cabo de Hornos en travesías a través de los gigantescos mares, en cuya búsqueda se requirieron hasta semanas para que se hallasen con vida a los marinos naufragados en el Pacífico.

El último buque francés en este tráfico fue sacado del servicio entre 1927 y 1933, después de darse una ley restringiendo la labor diaria a ocho horas. Esta ley fue fatal para las grandes naves ya que tuvieron que incrementar el número de tripulación en 50%. A despecho de su defunción como eminentes naves de tipo comercial, desde el inicio del siglo XX, muchos navegantes han pensado que las grandes naves a vela constituyen la mejor escuela tanto para la preparación de oficiales mercantes como para los futuros oficiales de la Armada.

Francia, en el decenio de los años treinta (1930-1940) construyó dos goletas (de dos mástiles), Gran Bretaña equipó el *Worcester* (tres mástiles). Al inicio del siglo, Alemania puso en servicio uno de tres mástiles y, Japón habilitó el yate imperial para este efecto.

En el decenio de los años cincuenta del siglo próximo pasado, Alemania financió la adquisición de quince veleros y los equipó

para entrenamiento de cadetes mercantes, y las marinas de Italia, España, Polonia, Rumanía, Yugoslavia, Noruega, Dinamarca, Bélgica, etc, siguieron este ejemplo, construyendo o adquiriendo este tipo de naves.

Paradógicamente, la Segunda Guerra Mundial no había colocado punto final a la era de las naves a vela. Mientras que en otros dominios (guerra, comercio, pesca, etc.) este tipo de buques virtualmente habían desaparecido, el interés por ello emergió en el decenio 1950-1960 como la última esperanza para supervivencia de buques grandes a vela.

Después de la Segunda Guerra Mundial, Alemania había perdido mucho de su flota que cayó en manos de las naciones aliadas. Entonces Gran Bretaña y otras naciones vendieron las naves alemanas que se habían rendido y entre esos buques estaban uno negociado con la Unión Soviética y otro negociado con Francia. Brasil también adquirió uno, el *Guanabara*, el que fue el *Sagres II* para reemplazar al primero con ese nombre, y Portugal otro.

Estas negociaciones continuaron, se construyeron los buques escuela para Chile, Colombia y Ecuador, e inmediatamente después para México, Polonia, Japón y Rusia, así como Gran Bretaña y Holanda. La afición al mar y al entrenamiento marítimos tampoco desapareció, ya que después de un período de inactividad nuevas versiones de yates a vela aparecieron en escena, en la segunda parte del siglo XX.

Hoy día la presencia de naves a vela de altura es muy floreciente. La International Sail Training Association, la que fue la iniciadora de la primera regata de este tipo de buques en el año 1956, entre Torbay, Inglaterra, y Lisboa, desarrolla regatas de esta índole. La frecuencia de zarpes en competencias se ha incrementado desde una regata cada dos años a una o dos al año, en las que participan un ciento de naves simultáneamente.

Numerosos proyectos se han desarrollado en este campo en Holanda, India, Gran Bretaña, Suecia, Nueva Zelandia y Francia. El más espectacular proyecto es el de Francia para reconstruir la nave de cinco mástiles, idea inspirada por Eric Tabarly.

Después de cuatro años de estudios de factibilidad, culminaron estos estudios con el apoyo de Tabarly. Francia construyó una nave de altura a vela a la que se le dio cuatro misiones: embajador de la cultura francesa; como un importantísimo centro de aprendizaje de las artes nacionales de turismo marítimo; como una escuela de entrenamiento para cadetes navales y de la marina mercante, y como un instrumento para preservar las artes marítimas en general.

La actividad de esta nave asegurará su viabilidad económica. Lleva 200 pasajeros. El buque ha sido construido, por partes, en diferentes astilleros civiles y militares. Por ejemplo, el casco ha sido construido en Caen. Como colofón de toda esta información, y otras que se pueden mencionar posteriormente, uno tiene que meditar sobre la coherencia que debe existir entre las características del Perú como nación marítima y la flota de ésta en lo atingente de la carencia de un velero de altura para entrenamiento, como recios hombres de mar, muy particularmente, de los Cadetes Navales y

de los Mercantes. Y no porque casi todas las naciones marítimas posean ese tipo de naves sino porque constituyen un insuperable instrumento para preparar aún el inicio en esas profesiones, entre otras virtudes, la de la formación moral y espiritual del hombre en la lucha contra los elementos. Y porque nuestra profesión requiere hombres recios que desde temprana edad asuman el riesgo de enfrentar los elementos de la naturaleza y que los prepare mejor para confrontar después con la realidad los avatares que significa la gran responsabilidad que irroga el liderazgo en y para el comando.

Con el riesgo de que no sea muy acompañado en mi deseo, postulo el regreso de la Escuela de Aspirantes a Cadetes Navales que con tanto acierto funcionó desde el año 1935 a 1942 (los conocidos "pinguinos"), en la que se formaron adolescentes desde los trece años de edad cursando dos años de aspirantazgo y cinco de Cadetes, para egresar como alféreces de fragata a los veinte o veintiún años de edad, menos de lo que lo hacen los alféreces hoy.

Esperamos, pues, la más pronta decisión política para adquirir un velero de altura, que puede ser, bautizado B.A.P. *Unión*, para cumplir así con la hermosa y urgente tarea de propender a la más perfecta formación integral de nuestros marinos, y no sólo en aspectos netamente navales sino también marítimos, de relaciones internacionales, de gestiones para futuros intercambios comerciales, etc.

Hagamos, pues, primero hombres de mar y después, en los años de cadete, establezcamos las bases para hombres técnicos sobre mejores bases de devoción al mar poseídos del espíritu de sacrificio e integridad moral temprana de la que tanto necesita hoy nuestras sociedades.

