Política de Estado Marítima, política naval y estrategia naval: algunas propuestas

Capitán de Corbeta
Juan Carlos Llosa Pazos

"Los países son expresiones geográficas y los Estados son formas de equilibrio político. Una patria es mucho más y es otra cosa: sincronismo de espíritus y de corazones, temple uniforme para el esfuerzo y homogénea disposición para el sacrificio, simultaneidad en la aspiración de la grandeza, en el pudor de la humillación y en el deseo de la gloria. Cuando falta esa comunidad de esperanzas, no hay patria, no puede haberla: hay que tener ensueños comunes, anhelar juntos grandes cosas y sentirse decididos a realizarlas, con la seguridad de que al marchar todos en pos de un ideal, ninguno se quedará en mitad del camino contando sus talegas. La patria está implícita en la solidaridad sentimental de una raza y no en la confabulación de los politiquistas que medran a su sombra.
No basta acumular riquezas para crear una patria: Cartago no lo fue. Era una empresa. Las áureas minas, las industrias afiebradas y las lluvias generosas hacen de cualquier país un rico emporio: se necesitan ideales de cultura para que en él haya una patria. Se rebaja el valor de este concepto cuando se lo aplica a países que carecen de unidad moral, más parecidos a factorías de logreros autóctonos o exóticos que a legiones de soñadores cuyo ideal parezca un arco tendido hacia un objetivo de dignificación común".

Tomado de *El Hombre mediocre* de José Ingenieros.

Introducción

A lo largo de casi doscientos años, muchos oficiales de nuestra Marina han dedicado varios años de sus vidas a estudiar temas de trascendental importancia para la profesión, como lo son la navegación, la ordenanza, la administración naval, la estrategia marítima, la estrategia naval, el poder naval, la geopolítica, la guerra electrónica, las comunicaciones, entre otras materias. Buena parte de aquella invalorable contribución está publicada en diversos trabajos en nuestra Revista institucional, la cual este año cumple su primera centuria.

A propósito de esto último, la continua revisión de los artículos profesionales publicados en nuestra Revista tiene una gran utilidad para quienes se proponen investigar materias como las mencionadas. Siguiendo esta idea, los valiosos aportes de oficiales como los contralmirantes Julio de los Ríos Rozas y Raúl Parra Maza, por citar a algunos de los más destacados, no deben servir únicamente como fuente de investigación, sino también como lectura obligatoria para nuestra oficialidad joven. Si bien es cierto que es importante el estudio de las obras de connotados autores extranjeros sobre esos temas debe también darse lugar a autores nacionales de importante trayectoria.

Como sostiene el Contralmirante (r) Hugo Arévalo la *Revista de Marina* es una tribuna desde donde el Oficial[1] puede plantear sus inquietudes profesionales, así como también proponer lo que él considere como alternativas de solución a ciertas situaciones problemáticas.

En la línea de un artículo que publiqué en esta revista hace algunos años, vuelvo a formular algunas propuestas a la luz de la valiosa información que existe en diferentes artículos publicados en ella a lo largo de un siglo, así como en otros textos y en la legislación propia y extranjera, sobre asuntos de índole institucional.

Política de Estado Marítima

La vida en sociedad genera problemas y oportunidades que se derivan de la convivencia en el espacio común y de la relación con el resto del mundo. Al encararse las dificultades, surgen las diferencias y de inmediato la discusión, la dialéctica, como la llamaría el célebre filósofo alemán Georg W. F. Hegel, quien rescata el concepto de los sabios griegos de la Antigüedad. Uno de los más importantes de estos últimos, Aristóteles, nos inmiscuía a los seres humanos en la Política en sentido antropológico, puesto que, según el filosofo de Estagira, todos somos animales políticos.

Entonces, de la discusión en torno al común interés ciudadano en los asuntos públicos, nace la política, esa que llaman de manera indistinta Política Nacional, Gran Política, Política General, Política de Estado, o simplemente Política, La Política, la misma que en su acepción más simple, se refiere a aquella acción que se

1 Arevalo, Hugo, "Las decisiones en la Administración Naval" . En *Revista de Marina*, N° 1 Enero-Febrero 1985.

da en razón al gobierno o a la conducción de los asuntos del Estado. He allí su *leit motiv.*

De la deliberación sobre las grandes necesidades, los problemas y oportunidades que nos afectan o involucran a todos directa o indirectamente, surge la acción, porque la política es justamente eso: acción. En su gran dimensión –de donde todo parte– a aquella le corresponde la denominación Política Nacional. De aquella debe desprenderse el qué hacer, es decir, la definición de los lineamientos principales. De ésta nacerán las diferentes Políticas de Estado, que son directrices con respecto a las áreas de mayor trascendencia para el país de acuerdo a su realidad. Con estas Políticas, el Estado deberá resolver convenientemente tales o cuales problemas o alcanzar estos o aquellos objetivos, ya que una de las principales obligaciones de este gran administrador y ordenador de nuestra vida en común, es brindarnos un adecuado bienestar a todos. Precisamente esa es la parte del "contrato" que deben cumplir aquellos a quienes los demás ciudadanos otorgan facultades para decidir y ejecutar en procura del Bien Común.

Como se ha señalado, la Política Nacional abarca las áreas más importantes sobre las que el Estado, según se le entienda, tiene responsabilidad. Cada área tendrá entonces su Política de Estado, por ejemplo, de Seguridad y Defensa Nacional, de Turismo o de Cultura.

De cada Política de Estado, a su vez, se desprenderán los programas que deben ser desarrollados por los actores con capacidad de decisión. A esto se le conoce como Políticas Públicas, que es en la Ciencia Política un importante espacio de investigación y de análisis. Las políticas públicas tienen su origen en la Prusia de finales del siglo XIX, en lo que se conoce mundialmente desde entonces como Seguridad Social. Contrario a lo que pudiese pensarse, la Seguridad Social fue impulsada por uno de los exponentes más destacados del conservadurismo político, Otto von Bismark, quien combinó cohesión nacional, prosperidad y expansionismo con lo que hoy se denomina "rostro humano de la economía". Curiosamente, la primera política pública vino de la derecha y no del socialismo emergente. En efecto, el Canciller de Hierro refrendó tres leyes sociales entre 1883 y 1889, que representan hasta hoy la base del Sistema de Seguridad Social Universal. Estas fueron el Seguro contra enfermedades, el Seguro contra accidentes de trabajo, y el Seguro contra la invalidez y la vejez.

Las políticas públicas en un inicio y a través del periodo del Estado de Bienestar tuvieron principalmente un carácter social, aunque después se extendieron a diversas áreas de la administración pública que implicaron cambios en el modelo de Estado, tal como el que se derivó del llamado Consenso de Washington[2]. Hoy en día las políticas públicas involucran toda actividad o gestión de la autoridad pública, ya sea esta

2 Reforma Política: Origen y actualidad de las Políticas Públicas. En www.ciudadpolitica.com.

Nacional, Provincial o Municipal, y son entendidas como campos de acción o como planes de acción, que tienen como cimiento el escenario y el control.

A su vez, cada uno de estos niveles de Políticas requieren de un brazo extendido para hacerlas posibles. Es ahí donde aparece la Estrategia, que es la que se encargará de indicar cómo se solucionarán los problemas o cómo se alcanzarán los objetivos.

Dicho esto, pasaremos a referirnos al Mar, el mismo que cumple un rol fundamental en la vida de la mayoría de estados del planeta. Al respecto, el entonces capitán de navío Julio de los Ríos, sostenía lo siguiente:

"El impacto de la naturaleza unitaria del mundo marítimo, los ingentes recursos de todo orden que contienen sus aguas y el desarrollo tecnológico y científico, han hecho que los pueblos hayan comprendido que la política marítima constituye un medio esencial en el desarrollo de la economía y que representa un factor predominante en el equilibrio de las naciones, por cuyo motivo le han dedicado todo su interés"[3].

Dada su magnitud y efectos en la vida del hombre, se puede sostener que el Mar es un elemento vital para la supervivencia, el desarrollo y en última instancia para la eliminación de la pobreza en el planeta. Por lo tanto puede afirmarse que un país marítimo por su condición geográfica puede considerarse como tal, solo si incluye como arista de su Política Nacional, una Política de Estado Marítima, para que así pueda jugar un papel relevante en el contexto internacional del tercer milenio.

La idea de la Política Marítima en nuestro país, ha sido materia de importantes estudios, como los del Contralmirante (r) Raúl Parra Maza, quien publicara trabajos sobre este tema en nuestra revista, hace más de veinte años. A pesar del tiempo transcurrido, sus líneas de pensamiento siguen siendo muy útiles para tratar los asuntos marítimos. En efecto, el concepto de Política Marítima es entendido por el Contralmirante Parra sobre la base del binomio desarrollo-defensa nacional, enlazándolo con la Política Nacional, a través de los objetivos políticos. Al respecto, el Contralmirante Parra sostiene lo siguiente:

"La proyección del Perú en todo el océano Pacífico debe constituir uno de los aspectos esenciales en la formulación de la Política Marítima para equilibrar la situación en la que, no obstante tratarse de un país marítimo por naturaleza geográfica, histórica y económica, se ha mantenido un precario aprovechamiento de la potencialidad marítima, como resultado de haberse desviado hacia esquemas ajenos a la realidad y de haberse abandonado las orientaciones básicas de la nacionalidad. Todo ello debe contemplarse de tal manera que la Política Marítima dentro de la Política Nacional vise el vínculo histórico y la realidad nacional, internacional y contemporánea y se proyecte hacia el siglo XXI"[4].

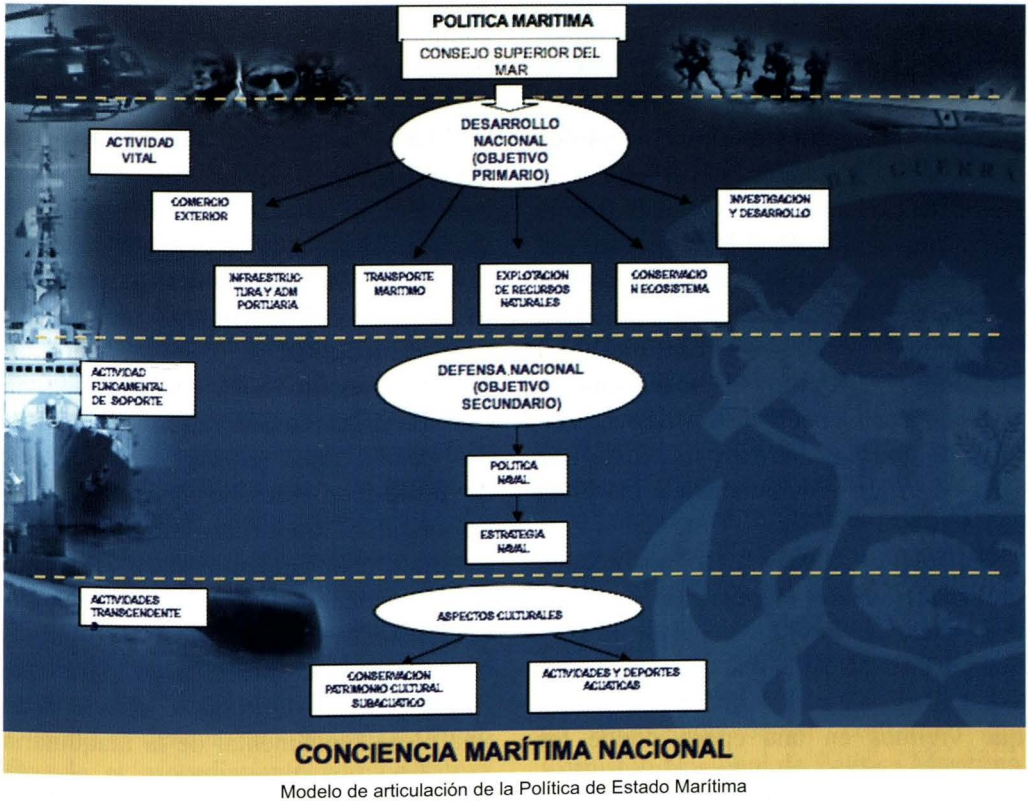
3 De Los Ríos Rozas, Julio. "El Poder Naval y las áreas Geográficas y Marítimas". En *Revista de Marina*, N° 1 Enero-Febrero 1979, volumen 361. p. 36

4 Parra Maza, Raúl. "La Política Marítima Peruana con proyección al siglo XXI". En *Revista de Marina*, N° 3 Noviembre-Diciembre 1980, volumen 365. pp. 200-201.

Debo señalar que así como el Contralmirante Parra varios otros destacados oficiales de Marina han tratado el tema marítimo y su problemática, con el objeto de promover entre nuestros compatriotas de diferentes épocas, la idea de la importancia del mar y de su uso, lo que ha incluido a las altas esferas de la conducción nacional. Al respecto, el capitán de navío Enrique Monge* en una conferencia dictada en la Escuela de Artes y Oficios de Lima el 31 de mayo de 1939, titulada "Un nuevo rol de la Marina en el continente", consideraba lo siguiente:

"El mar tiene una influencia decisiva en el desarrollo de nuestra economía y de nuestros destinos. El Perú está llamado a asumir un nuevo rol continental, cuya influencia y preponderancia está en razón directa de su potencialidad naval. Una Marina moderna es absolutamente necesaria para hacer respetar nuestra soberanía nacional y continental"[5].

Al cabo de casi siete décadas, esta visión sigue siendo tan solo un clamor desoído.



Modelo de articulación de la Política de Estado Marítima

5 Monge, Enrique. "Un nuevo rol de la Marina en el Continente" (Conferencia). En *Revista de Marina* N° 3 Mayo-Junio 1939, Año 24.

* Enrique Monge (1886-1947) era en ese momento Director del Material y más tarde sería ascendido a Contralmirante Pasó al retiro siendo Comandante del Arsenal Naval del Callao.

En efecto, es lamentable que en nuestro país, valgan verdades, se haya vivido siempre de espaldas al mar. Pese a los importantes esfuerzos por lograr arraigar en nuestra idiosincrasia la conciencia marítima, la Política de Estado Marítima, hasta hoy no ha ocupado el papel protagónico al que está llamado, dado el tantas veces recurrente argumento de la posición geográfica del país, el que se ha quedado más bien en generosas intenciones principalmente académicas, más que en el aprovechamiento geopolítico. Como afirma otro importante estudioso del tema marítimo, el Contralmirante (r) Jorge Villalobos Urquiaga, el Perú es un país marítimo, aunque los peruanos no tengamos plena conciencia de ello. Lo es por la circunstancia que vive cotidianamente, por la imposición de la Naturaleza y por otras consideraciones derivadas de los componentes geopolíticos.[6]

Similar opinión manifiesta el vicealmirante Alfredo Palacios Dongo, ex Comandante General de la Marina, que lamenta que en nuestro país exista una falta de visión y de conciencia marítima nacional.[7]

El nuevo milenio y su apabullante globalización nos empuja aun más que ayer hacia el mar, por ende los riesgos que puede acarrear la inacción resultarían siendo cada vez mas perjudiciales, puesto que vivimos en una época donde los recursos que no se emplean racionalmente, terminan contabilizándose en pérdida, de la que otro sabrá sacar provecho.

Desde este punto de vista los intereses marítimos deben ordenarse y conducirse en una Política de Estado Marítima que en su momento se convierta en lo medular de la Política Nacional.

En relación a esto, el Contralmirante Villalobos refiere que a lo largo de los diferentes gobiernos, los intereses marítimos han estado administrados en esta forma desaprensiva y descontinuada; estimando que esto se debe a la falta de una Política Marítima, destinada a ser cumplida con la razonable estrictez con que se cumple en otros países que sí la tienen.

Llama la atención que en el marco del Acuerdo Nacional, que considera siete Políticas de Estado para la competitividad del país, no se haya considerado una adicional que englobe los intereses marítimos del Perú. Prácticamente no se menciona el mar en su contenido. Esta omisión debería ser corregida considerando los aportes de tantas generaciones de marinos, de profesionales civiles y militares y de organizaciones patrióticas que han expuesto planteamientos muy valiosos a la colectividad a través de documentos, conferencias, foros, actividades culturales y demás, con la intención de lograr que la Conciencia Marítima se convierta en una pieza fundamental de la maquinaria que debe impulsarnos hasta el ansiado

6 Villalobos Urquiaga, Jorge. ¿Por qué una Política Marítima? En Marino y Caballero. *Homenaje al Contralmirante Federico Salmón de la Jara*. Instituto de Estudios Historico-Maritimos del Peru, 2007.

7 Palacios Dongo, Alfredo. "De Espaldas al Mar", artículo publicado en el diario *Correo*, el 22 de mayo del 2004

desarrollo. Sin embargo, el esfuerzo desplegado, principalmente de orden académico, no llegó en su momento a ser acogido por los partidos políticos quienes, como vehículos de representación de la voluntad popular en un sistema político democrático, son los llamados a conducir los destinos de la nación. Es desde allí donde debe establecerse el canal más apropiado, para que el interés en el adecuado uso del mar y sus tan variados beneficios, sean puestos en valor por la ciudadanía y lleguen a ella en forma continua y cada vez con mayor calidad y en cantidad suficiente para favorecer a todos nuestros compatriotas.

Debemos reconocernos como un país marítimo y entender la Conciencia Marítima como un factor de éxito, que nos conduzca a la satisfacción de necesidades vitales en forma controlada y a convertir el Mar de Grau en el eje principal del desarrollo nacional. La Conciencia Marítima consiste en comprender e interiorizar que en el mar está el futuro, que es nuestra principal vía de apertura al mundo y a sus oportunidades. Su difusión y su consecuente sensibilización en la población permitirá acordar en forma colectiva cuáles deben ser los intereses marítimos a establecer por la Nación. Logrado esto, se deberán adecuar las normas existentes, reduciéndolas, anulando las que se opongan al eficiente empleo de los recursos marinos considerando el derecho internacional, simplificando el procedimiento administrativo, creando foros de debate permanente, promocionando sus ventajas, lo que fortalecerá la moral y la autoestima de nuestro pueblo.

Para hacer realidad lo anteriormente descrito, se requiere de la formulación y ejecución de una eficiente Política de Estado Marítima. Como ha expresado el Contralmirante Villalobos, existe un Proyecto de Política Marítima elaborado por la Comisión de Estudios Estratégicos del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos que cubre el ámbito de los intereses marítimos y da una imagen de lo que el Perú requiere que se haga en pro de su desarrollo en el ámbito acuático. Este trabajo tuvo como motivación la evidente ausencia de un tratamiento integrado y coherente de las actividades marítimas, fluviales y lacustres en el ámbito nacional y el deseo de contribuir a subsanar este defecto presentando un proyecto viable con el fin de que su contenido fuera incorporado en la forma más conveniente a los planes y programas de los diferentes sectores concernidos.

Con ese mismo propósito ya en 1980, el Contralmirante Raúl Parra Maza proponía que la Política Marítima fuese formulada por entidades como el Instituto Nacional de Planificación –hoy en proceso de relanzamiento con otra visión con el nombre de Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (CEPLAN)– Centros Especializados, el CAEN, la Escuela de Guerra Naval, las Universidades privadas y estatales, el Instituto del Mar, entre otros, que según su apreciacion debían conformar una Comisión Nacional de Política Marítima. Ha transcurrido más de un cuarto de siglo y esta iniciativa no ha sido recogida y menos conducida a buen puerto.

Por otro lado, la desaparición del

Ministerio de Marina que obedeció a una tendencia mundial de centralizar a las instituciones armadas en un solo ministerio o secretaría de estado, no dejó en su reemplazo un organismo del más alto nivel que asumiese la conducción de los asuntos marítimos. Veamos.

La ley orgánica del Ministerio de Marina sancionada por decreto legislativo N° 131 del 12 de junio de 1981, basaba el accionar del ministerio en las actividades que debía realizar la Marina de Guerra del Perú en el ámbito del poder naval y en el de los intereses marítimos, según señalaba el artículo segundo de la mencionada norma, la misma que establecía una misión comprendida en cuatro líneas de acción, tres propias del poder naval y una de los intereses marítimos. En razón a este último aspecto, el Ministerio tenía la obligación de participar en el control y desarrollo de las actividades marítimas, fluviales y lacustres que contribuyesen en el desarrollo económico y social del país, de las cuales se derivaban tareas como la promoción de la Conciencia Marítima Nacional y el desarrollo de los intereses marítimos, además de participar con los diferentes sectores de la Administración Pública en los asuntos de su competencia, relacionados con los intereses marítimos. Para su misión política de desarrollo, el Ministro tenía subordinado directamente al Director General de Intereses Marítimos, al Director General de Capitanías y Guardacostas, al Director de Hidrografía y Navegación, al Jefe de la Oficina Naviera Comercial, entre otros. Estas dependencias para los asuntos relacionados con el funcionamiento institucional, la jerarquía militar y la defensa nacional dependían del Comandante General de la Marina, responsable del funcionamiento adecuado del poder naval,de acuerdo a esta ley.

Posteriormente, con el decreto legislativo N° 434 de fecha 27 de septiembre de 1987, se aprueba la ley orgánica del Ministerio de Defensa, y la Marina de Guerra queda definida como órgano de ejecución del Ministerio, aunque no directamente dependiente del despacho Ministerial, con un papel limitado al ámbito naval, es decir, al de uno de los brazos armados de la defensa nacional. Por su parte el Ministro, entre otras funciones, asumía la responsabilidad de establecer los objetivos y políticas de las Fuerzas Armadas en relación a la defensa nacional, así como con el desarrollo socio-económico, disposición que no es otra cosa que un reflejo de los postulados del CAEM, que se fundan en el doctrinariamente indivisible binomio desarrollo-defensa. Podría decirse que tanto la Política Marítima y la Conciencia Marítima, como los intereses marítimos, estaban inmersos en este artículo, aunque en la práctica se avanzó muy poco en este tema.

Por otro lado, la actual ley del Ministerio de Defensa promulgada el 11 de noviembre del 2002, en su artículo 26 define a la Marina de Guerra del Perú como un órgano del Ministerio que tiene la función de preparar, organizar, mantener y equipar el componente naval de las Fuerzas Armadas, participa en la ejecución de la Política de Defensa Nacional y en la defensa del patrimonio marítimo,

fluvial y lacustre del país y contribuye a garantizar, en forma permanente, la integridad territorial y el mantenimiento de la soberanía del país. Adicionalmente, el Ministro entre otras funciones (artículo 4º), es responsable de garantizar el accionar conjunto de los institutos de las Fuerzas Armadas en el mantenimiento de la independencia, soberanía e integridad territorial de la República, asegurando su debida preparación y capacitación, así como la administración de los recursos presupuestales de acuerdo a ley. Como podemos apreciar, a diferencia de la ley anterior, se suprime la participación de las FF.AA. en el apoyo al desarrollo socio-económico del país, y por lo tanto a todo lo relacionado con lo marítimo; sin embargo, en otro inciso del mismo artículo, menciona que es responsabilidad del Ministro ejecutar, en coordinación con los organismos pertinentes, la Política de Estado en la Antártida. ¿Y la Política de Estado Marítima?

Lo cierto es que en la actualidad no existe organismo del más alto nivel responsable de formular y dirigir la ejecución de una Política de Estado Marítima. Como señala el Vicealmirante José Carcelén Basurto[8], destacado impulsor de los Intereses Marítimos en nuestro país, en su momento el Ministerio de Marina tenía la misión global de proteger interna (Dirección General de Capitanías y Guardacostas) y externamente (Fuerzas Navales) los intereses marítimos, además de convertirse en la práctica en el ente coordinador con los demás sectores en los asuntos relativos al uso del mar. Este último aspecto debió considerase antes de desactivar el Ministerio de Marina, puesto que su labor iba mas allá de la defensa, como sucede en el caso de México, donde la Secretaria de Defensa (equivalente a nuestro ministerio) incorpora al Ejército y Fuerza Aérea, mientras que la Marina es una Secretaria aparte, dependiente del Presidente de la República, según su Ley orgánica de Administración Pública General.

Definir y ejecutar una Política de Estado Marítima es, en mi opinión, una necesidad impostergable para el futuro de la Nación, y de ser entendido así, la Marina de Guerra del Perú debería jugar un rol protagónico en su formulación. En su diseño se podría incluir la creación del Consejo Superior del Mar, destinado a impulsar el uso del mar en favor del desarrollo del país, en el seno del más alto nivel político, es decir la Presidencia de la Republica. Este Consejo, a su vez estaría conformado por el Presidente del Consejo de Ministros, y los ministros de Transportes y Comunicaciones, de Energía y Minas, de Producción, de Defensa, de Comercio Exterior y Turismo, de Relaciones Exteriores, y por el de Educación y si más adelante se llegase a crear el ministerio de la Cultura, debería ocupar un lugar en este Consejo propuesto. Asimismo, el Presidente del Instituto del Mar del Perú, el Comandante General de la Marina, la Autoridad Marítima, la Autoridad

8 Carcelén Basurto, José. "Los Intereses Marítimos y su relación con la Marina de Guerra del Perú en la década del 80", en *Revista de Marina* N° 3 volumen 365, noviembre-diciembre 1980.

Nacional Portuaria, el Jefe del Instituto Nacional de Cultura, el Presidente del Consejo Directivo del Consejo Nacional del Ambiente y el Jefe del Centro Nacional de Planeamiento Estratégico.

Asimismo, en el Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (CEPLAN)[9], que se encuentra en proceso de activación podría considerarse la implementación de una Oficina de Asuntos Marítimos que sirva de asesoramiento a la Jefatura de esta dependencia cuya función, de acuerdo a su ley de creación, deberá ser formular el Plan Estratégico de Desarrollo Nacional coordinando y concertando con los diversos niveles de gobierno, debiendo, entre otras tareas, desarrollar instrumentos para asegurar la consistencia de las políticas económica, financiera, social, espacial, ambiental e institucional (esta ley no menciona el ámbito marítimo).

De lado de los otros poderes del Estado, podría establecerse, por ejemplo, una Comisión del Mar en el Parlamento con el respectivo asesoramiento de oficiales de Marina en servicio activo y, en caso del Poder Judicial y del Ministerio Publico, Juzgados y Fiscalías especializadas en el tema.

Quién sabe, tal vez el destino esté conduciendo a nuestra Patria hacia las puertas de una Talasocracia moderna en esta centuria en la que se avizoran nuevos balances de poder, en medio de la proliferación de conflictos focales, de la continua interacción entre los estados, y de los cambios climatológicos.

Política naval y estrategia naval

Siguiendo estas ideas podemos decir que la Política Naval es constitutiva de la Política de Estado de Defensa y Seguridad Nacional, a través de la cual se establecen lineamientos y medios para salvaguardar la soberanía en el mar, así como las acciones destinadas a impulsar los intereses marítimos en las áreas de competencia.

El término política naval ha sido tratado desde los primeros años de nuestra Revista. En efecto, en un concurso organizado por la *Revista de Marina* en 1918, en el que el Teniente Primero Enrique Labarthe,* que obtuvo la Mención Honrosa, manifiesta su preocupación en cuanto a la situación de la Marina de ese momento y expresa lo siguiente:

"Debemos pensar en nuestra política naval y delinear acorde con nuestro desarrollo industrial y capacidad hacendaría, un programa naval definido que pueda irse cumpliendo, simultáneamente, con un mediato plan de organización."[10]

Años después aparece publicado en la misma revista un artículo bastante ilustrativo bajo el seudónimo de Luz, del que extraigo algunos conceptos:

"La Política Naval es en principio la

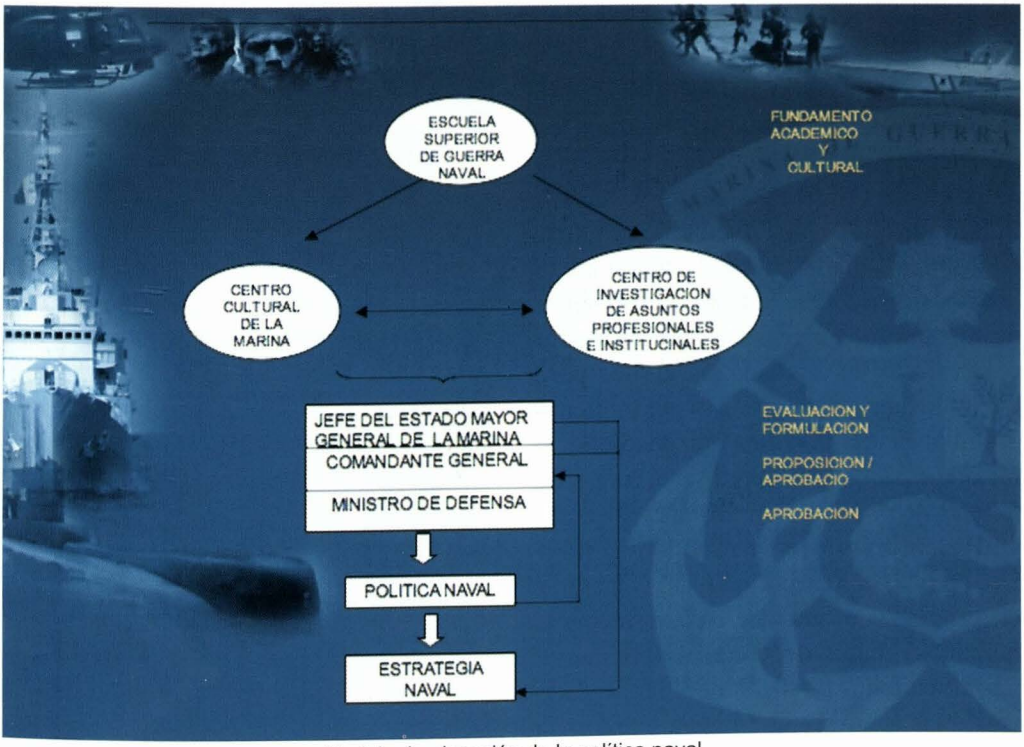
9 Ley N° 28522, Ley del Sistema Nacional de Planeamiento Estratégico y del Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (CEPLAN)

* (1890-1960) Contralmirante y Ministro de Marina entre 1946 y 1947 durante el gobierno de José Luis Bustamante y Rivero.

10 Labarthe, Enrique. "Constitución de las Unidades Orgánicas de la Defensa Naval del Perú". En *Revista de Marina*, vol. 1 enero-febrero 1919.

parte de la Política Militar General (...). La Política Naval no ha de comprender solamente el acto de las adquisiciones, sino también, conforme a los más elementales principios de estrategia, el establecimiento de bases de operaciones apropiadas, arsenales, etc., así como todo lo concerniente al mantenimiento siempre eficiente de esta parte integrante de la Defensa Nacional (...). La implantación y desarrollo de una política naval acertada o sea racional, tiene que sujetarse en principio a dos condiciones esenciales: el poder económico y el plan técnico de adquisiciones (...). Política Naval no ha de comprender solamente el acto de las adquisiciones, sino también, conforme a los más elementales principios de estrategia, el establecimiento de bases de operaciones apropiadas, arsenales, etc., así como todo lo concerniente al mantenimiento siempre eficiente de esta parte integrante de la Defensa Nacional (...). La Política Naval del Perú debe encaminarse de pronto, decididamente, a la formación futura de una verdadera flota, bajo la base de los destroyers, escogiendo de éstos, como es natural, los mejores de su tipo"[11].

Tomando estas perspectivas del



Modelo de ejecución de la política naval

11 "Consideraciones generales sobre política naval del Perú". En *Revista de Marina*, año VII Marzo-Abril 1922.

pasado, la Política Naval moderna debe buscar establecer las misiones a las fuerzas navales alineándolas con la Política de Estado de Defensa, señalando desafíos, propiciando cambios, nuevas tecnologías e indispensable y periódica renovación de material. La conducción de los asuntos navales en el campo político implica la definición de líneas matrices considerando aspectos como la disuasión estratégica, las operaciones multinacionales, el control del mar, la presencia naval, el impulso de la capacidad de la industria naval, la gestión de recursos y la medición de resultados.

En mi opinión los primeros en estar llamados a diseñar la Política Naval somos los marinos de guerra. La preparación en este terreno está en buena cuenta considerada en el perfeccionamiento de la carrera naval. Como parte del Estado, los marinos de guerra estamos en la capacidad de proponer Política de Estado y Política Pública, lo que es muy distinto a participar en Política, aquella que se hace mediante la discusión pública, que nació en el ágora de los antiguos griegos, y que está solo reservada a los ciudadanos civiles para que puedan expresar su pensamiento político, ejercer la critica independiente, o reclamar pacíficamente ya sea a través de un partido político o en forma individual.

Podemos sostener que la Política Naval nos indica el rumbo que debe adoptar el proceso de interacción de recursos humanos y materiales con el planeamiento, permitiéndonos en mediano y largo plazo concretar acciones que hagan cumplir la visión institucional que hoy se tenga de lo que debe ser la Marina en las próximas décadas. Esto se encuentra inmerso en lo que podríamos llamar en la actualidad Estrategia Naval.

Como sabemos, el fundamento teórico de la Estrategia Naval tiene en el Contralmirante norteamericano Alfred T. Mahan su "profeta", quien centró su significado en las formas de conducir la guerra en el mar. Por otra parte, la Enciclopedia General del Mar editada en España, define la Estrategia Naval como la ciencia y el arte del empleo de las Fuerzas Navales para alcanzar el mejor resultado posible en la guerra. Su construcción mahaniana está profundamente ligada al concepto de Poder Naval. Para algunos no existe Estrategia Naval sino Estrategia



La política naval tiene como principal objetivo definir cómo se logrará alcanzar un poder naval acorde a las necesidades de defensa del país.

Marítima. Otros opinan que puede existir distinción entre ambas en razón a que la primera únicamente obedece a cuestiones bélicas, mientras que la segunda se extiende de los asuntos militares a los no militares y viceversa.

Desde nuestro punto de vista, el concepto de Estrategia Naval puede estar vigente en la actualidad entendiéndosele más allá de las estrategias ofensivas o defensivas en la mar, que para autores como el Contralmirante Roberto Pertusio[12] de la Armada Argentina encajan en lo que ahora se conoce como Estrategia Operacional, extendiendo su fundamento teórico ya no solamente a los aspectos de la guerra naval sino a todas aquellas acciones que ayudan a la Marina de Guerra como institución tradicional del país, a cumplir con su misión, de la manera más eficiente.

La Estrategia Naval moderna como brazo extendido de la Política Naval se convertirá en el soporte del éxito de esta última, estableciendo y redefiniendo procesos en forma dinámica y permeable, para que sean cada vez más eficientes, midiendo resultados que cumplan dos objetivos esenciales: mantener el prestigio de la Marina de Guerra del Perú como institución casi bicentenaria –con todo lo que ello implica– en el sitial que su trayectoria la ha colocado, vale decir a la vanguardia de las instituciones públicas del Perú y entregar a las Fuerzas Navales en el más alto nivel de entrenamiento y alistamiento naval, al Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, de acuerdo a las directivas vigentes de la Defensa Nacional.

Un Modelo para el Ministerio de Defensa

Considerando los planteamientos sobre Política Naval, podría tomarse como base este concepto para estructurar en un futuro el Ministerio de Defensa, en el caso que el modelo actual entre en proceso de renovación. El modelo a proponer es similar al que emplean varios países. En efecto, partiría de tres columnas fundamentales. Una que establezca las políticas públicas en las áreas que representan el brazo armado de la Defensa Nacional, es decir, el terrestre, el aéreo y el naval. Otra columna de coordinación multisectorial para la defensa en los campos no militares, y finalmente otra dedicada estrictamente para enfrentar la guerra. Es decir, el Ministerio debería estar organizado en tres viceministerios o secretarías, de Asuntos Navales, de Asuntos Terrestres y de Asuntos Aéreos, responsables de formular las políticas respectivas a ser puestas en consideración del Ministro, para su aprobación. Adicionalmente, por un Viceministerio de Coordinación para la Defensa, responsable de diseñar una política de fomento de la defensa en el ámbito nacional, lo cual incluiría coordinación multisectorial, movilización, impulso de la participación de la ciudadanía, difusión de la importancia de la defensa, entre otros. La tercera columna la constituiría el Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, ente receptor de

12 Pertusio, Roberto. *Estrategia Operacional*. Instituto de Publicaciones Navales del Centro Naval, Buenos Aires, 2005, pp. 19-24.

las directrices políticas y responsable de diseñar la Estrategia Militar para enfrentar la guerra, con la participación de los Comandantes Generales, y teniendo bajos su mando directo los diferentes Comandos Operacionales, responsables de la Estrategia Operacional en cada Teatro.

El Viceministerio de Asuntos Navales estaría integrado por una Dirección de Política Naval, una Jurídica, y una de Gestión Marítima, lo cual contribuiría a mejorar la interacción ente el Ministerio y la Marina. Su función principal seria la de formular la Política Naval en coordinación con la Comandancia General de la Marina. En cuanto a los Viceministerios de Asuntos Terrestres y Aéreos, sus organizaciones deberían estructurarse en función a los alcances de las políticas respectivas.

Para dotar este Viceministerio de Asuntos Navales se requerirá no solo de oficiales y personal naval, sino también de profesionales civiles capacitados en asuntos concernientes al poder naval y a los intereses marítimos, cuyas potencialidades contribuyan a cimentar una tecnocracia que, partiendo de disímiles orígenes, confluyan en un criterio uniforme sobre lo que debe ser una Política Naval favorable a la Nación. Algunas ventajas a obtener podrían ser las siguientes:

- Directa medición de la gestión individual de las tres instituciones en base a la eficacia de las estrategias y al cumplimento de objetivos trazados por la política respectiva.
- Reducción del procesamiento burocrático externo que recibe la Marina, al ser asumida parte de la misma por el Viceministerio.
- Incluir en el curso para oficiales superiores de la especialidad de Ejecutivos de la Escuela Superior de Guerra Naval a profesionales civiles de carrera pública como requisito indispensable para que aquellos puedan cumplir funciones en el viceministerio propuesto.

Por otra parte los Comandante Generales, como conductores de los tres brazos armados de la Defensa Nacional, los mismo que representan símbolos de tradiciones y de cohesión nacional, podrían denominarse Comandos Estratégicos Institucionales (CCI) en vez de Comandos Administrativos. En caso de conflicto los CEI formarían una Junta bajo el mando del Jefe del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, a quien pienso le corresponde más allá del nivel operacional, la representación de un Comando Estratégico Militar, como responsable profesional de la conducción de las operaciones militares. No debe perderse de vista que el nivel operacional es un nivel intermedio entre la Estrategia Militar y el comando táctico. La Estrategia Militar es una disciplina que parte del estudio y del análisis académico en Centros Académicos de post grado que funcionan en el país desde hace mas de cien años, mucho antes que empezara a proliferar en nuestra sociedad las maestrías para perfeccionar las diferentes profesionales.

Cabe destacar que esta o cualquier otra propuesta de organización del Ministerio debe pasar por un análisis profesional que parta de los enfoques

institucional, conductista o estructural-funcional de la Ciencia Política, que es la rama de las ciencias sociales que estudia fundamentalmente el ejercicio, la distribución y la organización del poder en una sociedad, y por lo tanto considero que es la disciplina más conveniente para formular informes sobre esta materia[13].

Línea de Carrera Diferenciada

La carrera naval*, a diferencia del resto de la gestión pública, es a dedicación exclusiva, ofrece riesgos y es de bajo salario. Quien abrace una carrera militar no podrá esperar amasar una fortuna pero tendrá la maravillosa oportunidad de servir a su patria[14].

Si bien en sus usos y conductas corporativas, el espíritu de la carrera naval es en esencia conservador por los valores que defiende, esto no impide que en su aplicación sea continuamente innovadora y siempre busque estar a la vanguardia de la tecnología, considerando la siempre presente escasez de recursos, puesto que la guerra naval se da en escenarios muy complejos y continuamente cambiantes que exigen herramientas cada vez más eficaces y veloces para dar respuestas inmediatas.

Para que un oficial pueda desarrollar una carrera naval satisfactoria, en primer lugar debe sentir deseos genuinos de no conformarse con mantenerse en lo común, sino tratar de sobresalir, de ser merecedor de la confianza que depositan el gobierno, los más y menos antiguos, sus compañeros. La motivación de una carrera naval hace la diferencia entre quien trata de capacitarse profesionalmente y quien deja pasar el tiempo antes de buscar posturas más verdes (...) Ahora más que nunca, las tareas del oficial son diversas y complejas.[15]

A diferencia de otras profesiones que pueden ser ejercidas en el sector público o privado, el marino de guerra como el soldado, el aviador, el policía y también el diplomático sabe, desde que ingresa al servicio, que su ejercicio profesional estará limitado por el ascenso y por un máximo de edad permitido para cada grado. Otro aspecto a tener en cuenta es el que corresponde a que el tiempo máximo de duración de la carrera no ha variado en más de 50 años pese a que la esperanza de vida durante ese periodo ha aumentado considerablemente (ver cuadros). La ley de Situación Militar del año 1955 fue la primera que estableció un máximo de tiempo para el ejercicio profesional y se promulgó en un contexto bastante diferente al actual. Las tres leyes que se dieron

13 Miró Quesada Rada, Francisco. *Manual de Ciencia Política*. Editorial Libros y Publicaciones. Lima, 2003.
*Exceptuando a las otras dos carreras militares y la policial

14 Kinkaid, Thomas. "Una carrera naval". En *Revista de Marina* set.-oct. 1959 N° 5.

15 Academia Naval de los EE.UU. *Arte del Mando Naval*. Centro Naval, Instituto de Publicaciones Navales de la Armada Argentina. Buenos Aires.

LEY N° 2118 SITUACION MILITAR 26 MARZO 1915		LEY N° 12326 SITUACION MILITAR 8 DE JUNIO 1955			D.LEG. N° 752 (APRUEBA LEY SITUACION MILITAR) 11 DICIEMBRE 1991		LEY N° 28359 SITUACION MILITAR 11 DE OCTUBRE 2004	
			EP - MGP	FAP				
VICEALM	65	VICEALM	60	55	VICEALM	60	VICEALM	60
CALM	60	CALM	59	54	CALM	59	CALM	58
C. DE N.	58	C. DE N.	58	53	C. DE N.	58	C. DE N.	56
C. DE F.	54	C. DE F.	56	51	C. DE F.	56	C. DE F.	52
C. DE C.	50	C. DE C.	52	47	C. DE C.	52	C. DE C.	49
TTE 1	46	TTE 1	48	43	TTE 1	48	TTE 1	45
TTE 2	41	TTE 2	44	39	TTE 2	44	TTE 2	40
AFGT	40	AFGT	40	35	AFGT	40	AFGT	35
* EL TIEMPO LIMITE DE LA CARRERA LO ESTABLECE EL LIMITE DE EDAD EN EL GRADO		* AMPLIA CONDICIONES PASE RETIRO POR PRIMERA VEZ. * ESTABLECE EL MAXIMO LIMITE DE LA CARRERA EN 35 AÑOS.			* SE MANTIENE EL TIEMPO LIMITE DE LA CARRERA. * SE IGUALA EL TIEMPO LIMITE EN LAS TRES INSTITUCIONES.		* SE MANTIENE LIMITE MAXIMO DE LA CARRERA	
		ESPERANZA DE VIDA: 1950 - 1955 43,9 AÑOS			ESPERANZA DE VIDA: 1990 - 1995 66,7 AÑOS		ESPERANZA DE VIDA: 2000 - 2005 69,8 AÑOS	

Marco legal emitido durante el siglo pasado sobre la situación militar de los oficiales de las FF.AA.

GRADO	TIEMPO OBLIGATORIO POR GRADO	N° OFICIALES POR PROMOCION	TIEMPO DE SERVICIO ACUMULADO	%
ALM	2	1	45	2
VALM	3	1	43	2
CALM	5	7	42	14
C. DE N.	8	20	35	40
C. DE F.	6	30	27	60
C. DE C.	6	35	21	70
TTE 1	5	46	15	92
TTE 2	5	48	10	96
AFGT. DE NAVIO	3	50	5	100
AFGT. DE FRAGATA	2	50	2	100

Propuesta de tiempo de servicio por grado.

posteriormente sobre esta materia, no consideraron aspectos como los mencionados y mantuvieron el límite de ejercicio profesional hasta 35 años, lo cual adicionalmente es aplicable a menos del 5 % de una promoción de oficiales.

A fines de los ochenta, aproximadamente el 77% de oficiales en promedio había terminado su carrera por diversos motivos antes de ascender al grado de Capitán de Navío, es decir, en un máximo de 22 años de servicios lo que equivale al 62 % del tiempo de duración del ejercicio profesional. En los últimos años aproximadamente el 50 % de oficiales ha culminado la carrera antes de ascender al grado de Capitán de Fragata.

A esto se puede añadir que tanto en el sector privado como en buena parte del sector público, no se incurre necesariamente en gastos como el mencionado en el párrafo anterior, ya que la mayoría de veces el gerente o el funcionario, según sea el caso, llega al cargo habiéndose costeado, además de sus estudios universitarios, toda su capacitación profesional de postgrado, salvo aquellas empresas o instituciones públicas de vanguardia que invierten fuertes sumas de dinero en el perfeccionamiento académico de sus funcionarios y de su personal. Esto se debe a la preocupación de los directivos por optimizar y maximizar el empleo del capital humano versus la inversión realizada, lo cual debería implicar en parte, una mayor continuidad en el servicio, es decir maximizar la utilidad de ese capital en provecho de la organización y del propio individuo al que se le da la oportunidad de seguir ejerciendo su profesión por más tiempo, es decir seguir haciendo lo que le gusta hacer y no otra cosa.

Considerando que a los marinos nos gusta hacer lo que hacemos, vale decir servir en la Marina, es lógico estar de acuerdo con que el ejercicio profesional se pueda extender lo más que sea posible.

A esto hay que agregar que los avances tecnológicos y la continua capacitación a la que ha sido sometida la carrera en las últimas décadas requiere que el Oficial tenga que seguir más cursos de post grado, lo cual le resta tiempo de vida útil al ejercicio profesional. Por estas razones, podría ser de utilidad el aumento del tiempo de la carrera naval, como es posible en otros países como EE.UU. donde se puede cumplir más de cuarenta años en el servicio, o en España, donde el pase a la reserva –ni siquiera al retiro–, para oficiales del grado de Teniente Coronel es a los 61 años, o en Argentina donde un Capitán de Navío pasa al retiro con 32 años de oficial más sus años de cadete.

El desarrollo de profesiones como la nuestra que representan "el uso legítimo de la violencia" y que no funcionan bajo la lógica del mercado, están sujetas a la periodicidad de la promoción como hemos dicho, pero también al mantenimiento del estado físico del individuo para cumplir principalmente misiones de combate o logísticas en situaciones de guerra. Sin embargo, el potencial de productividad intelectual que se va a incrementar con la experiencia y la instrucción en la

madurez, por efectos de la ley son perdidos prematuramente por la organización en proporciones significativas debido a la obligatoria migración al sector privado, al servicio público y aun en número no despreciable al desempleo.

Como se sabe, el retiro forzoso en razón a la ley hace que la estructura piramidal se vaya estrechando hacia arriba en función a los niveles de mando, por lo que varios deben quedar fuera del servicio. En cambio, en buena parte del sector público y en el privado la mayoría de funcionarios o gerentes, entre los 48 y 55 años, son considerados todavía jóvenes y tienen previsto seguir desarrollando sus actividades profesionales por varios años, cosa que hace 50 años no hubiese sido muy común. Es más, aun acabando su ciclo en una organización pueden pasar a otra, aunque no les vaya a ser fácil. De conseguirlo podrán seguir ejerciendo su profesión. Además, los que queden fuera del mercado laboral, pueden eventualmente volver a incorporarse y continuar en él por buen tiempo más. En el caso del Servicio Naval muchos buenos profesionales quedan sin la posibilidad de continuar en su carrera naval y deben buscar un lugar en la estrechez del mercado laboral. Esto obedece a lo que es ya un ciclo natural de la carrera, lo cual incluso es buscado por muchos oficiales que ven con buenas perspectivas su nueva



Esperanza de vida en el Perú entre 1950 y 2005

NIVEL	PERFIL	GRADOS	DESTINOS
CONSULTOR NAVAL	EXPERTOS EN ASUNTOS PROFESIONALES E INSTITUCIONALES	VALM. a C. de N.	DIRECCIONES EJECUTIVAS DE PLANES ESTRATEGICOS, JUNTAS DE PRE-SELECCIÓN, INSPECTORIA GENERAL DE MARINA
INVESTIGADOR NAVAL	INVESTIGADOR DE TEMAS DE INTERESES INSTITUCIONALES Y PROFESIONALES.	CALM. a C. de F.	ESTADO MAYOR GENERAL DE MARINA, ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA NAVAL, CENTROS DE INVESTIGACION.
ASESOR	ASESOR DE CARACTER ADMINISTRATIVOS, ORGANIZACIONES, PARA DEPENDENCIAS QUE EL ALTO MANDO PROCESOS DE CENTROS INSTITUCIONALES DEPENDERA DE LA DIRECCION, COMANDANCIA O JEFATURA RESPONSABLE.	CALM. a C. de F.	JUNTAS DE PRE-SELECCIÓN, JEFES DE PROYECTOS
ASESOR TECNICO	ASESOR DE CARÁCTER TECNICO EN LAS DIFERENTES DEPENDENCIAS DE MARINA DEPENDERA DE LA DIRECCION, COMANDANCIA O JEFATURA RESPONSABLE	CALM. a C. de F.	DIRECCIONES TECNICAS, JUNTAS DE PRE-SELECCION
INSTRUCTOR NAVAL	DESEMPEÑO COMO INSTRUCTOR EN LOS DIFERENTES CENTROS DE INSTRUCCIÓN DE LA MARINA A TIEMPO COMPLETO. CATEDRÁTICO DE INTERCAMBIO EN UNIVERSIDADES PARTICULARES Y NACIONALES PARA TEMAS MARÍTIMOS Y NAVALES, ASI COMO DE DEFENSA Y SEGURIDAD EN GENERAL	VALM. a C. de C.	CENTROS DE INSTRUCCION, UNIVERSIDADES NACIONALES, UNIVERSIDADES PARTICULARES, CATEDRÁTICOS DE INTERCAMBIO EN UNIVERSIDADES PUBLICAS Y PRIVADAS
EJECUTIVO	DESEMPEÑO EN PUESTOS ESPECIFICOS DENTRO DE LA ORGANIZACIÓN O EN OTRAS DEPENDENCIAS DEL ESTADO	VALM. a C. de C.	MINDEF, OFICINAS DE DEFENSA DE MINISTERIOS, OTRAS REPARTICIONES DEL SECTOR PÚBLICO, AGREGADURIAS, GERENCIAS DE CENTROS NAVALES, EDECANIAS, MUSEOS NAVALES, DIRECCIONES DE EJECUTIVAS DE PLANES INSTITUCIONALES, AREAS DE LOGISTICA Y BIENESTAR, SIMA, OFICINA DE ENLACE, DIRECCIONES TECNICAS.

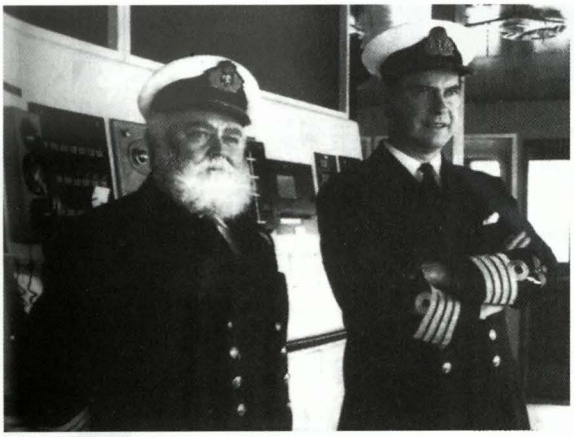
Propuesta de destinos para oficiales de la Carrera Diferenciada

condición ciudadana, principalmente para satisfacer necesidades cada vez más apremiantes como, por ejemplo, la Universidad de los hijos. Otra alternativa no existe en la actualidad. Sin embargo, pueden presentarse varios casos de oficiales que deseen prolongar su ciclo en la carrera fuera de la estructura piramidal, para continuar en el Servicio Naval cumpliendo funciones específicas, sin pasar al retiro, lo cual también contribuye a retrasar los desembolsos previsionales que está obligada a hacer la Caja de Pensión Militar-Policial.

En efecto, la problemática de la Caja de Pensión Militar-Policial, además de las situaciones conocidas, se ha visto afectada por el incremento de la esperanza de vida, problemática que es mucho más sensible en perspectiva para países como los de la Europa occidental, donde el llamado envejecimiento poblacional amenaza con desestabilizar sus sistemas previsionales en las próximas décadas. En Inglaterra, por ejemplo, incluso se habla de aumentar la edad de jubilación a 68 años.

En relación a los párrafos anteriores se presenta las siguientes propuestas:

- Ampliar el tiempo de duración de la carrera naval de 35 a 45 años.
- Incorporar en el sistema de renumeraciones el pago por tiempo de servicios, como preponderante frente al grado militar.
- Considerar el grado de Almirante como



La línea de carrera regular y la línea de carrera diferenciada: alternativas para maximizar el capital humano en provecho de la institución y de la persona

parte de la carrera para los cargos de Comandante General de la II. AA. y para el Jefe del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas.

- Incluir el grado de Alférez de Navío como grado inmediato superior al Alférez de Fragata en la categoría de Oficiales Subalternos.
- Considerar 50 oficiales egresados por promoción.
- Establecer como objetivo de la línea de carrera del oficial alcanzar el grado de Capitán de Navío*.
- Crear la Línea de Carrera Diferenciada para Oficiales de Comando y Especialistas (en un primer momento) desde el grado de Capitán de Corbeta hasta Vicealmirante, lo que ya no obedecería a la dinámica de la estructura piramidal, sino al cumplimiento de tareas especificas considerando las cualidades y capacidades humanas que permitan al oficial seguir aportando a la institución.

Esta línea de carrera estaría condicionada a los siguientes principios:

- Eficiente maximización del empleo del capital humano.
- Complemento de tiempo de servicio para acceder a la pensión a partir de los 20 hasta los 35 años.
- Requerimiento de la Marina mediante vacantes y solicitud voluntaria del interesado.
- Consideración de línea de carrera seguida por el oficial, potencialidades, experiencia y aspiraciones personales.
- Consideración de estímulos que justifiquen en ambas partes, la permanencia del oficial en el Servicio Naval.

Para implementar la Línea de Carrera Diferenciada se definiria una concepción distinta de la constitución actual de la carrera naval del Oficial de Marina, tal como a continuación se indica:

- Línea de Carrera Regular (CR). Este proceso estará definido por el ascenso, la continua rotación y por la estructura piramidal.
- Línea de Carrera Diferenciada (CD). Estará definida por las necesidades de la institución, será voluntaria, acordada, de mínima rotación y paralela a la estructura piramidal de la CR.

* "...Comencé a pensar acerca de lo que podría esperar hacer como Capitán de Navío durante los ocho o nueve años que estaría en la lista de los Capitanes de Navío. Esta es una lista historica que se remonta a mucho antes de los tiempos de Nelson", y ha sido tomada de *Los Cien Días*, memorias del Almirante John Sandy Woodward, comandante de la flota británica durante la Guerra de las Malvinas.

Condiciones, obligaciones, oportunidades y ventajas:

1. Sería a solicitud del oficial Almirante o Superior siempre y cuando existan vacantes, para lo cual deberá haber cumplido con la totalidad del tiempo requerido para postular al ascenso al grado inmediato superior.
2. No habrían ascensos y, por lo tanto, los oficiales que pasen a esta condición no estarían comprendidos en aquellos procesos, que son parte de la selección respectiva, salvo en casos como el proceso de calificación de Comandante mediante la foja de notas y conceptos.
3. En la CD los oficiales gozarán de todos los derechos correspondiente a su grado en la CR, a excepción de los señalados, debiendo cumplir con todos los deberes que el Servicio Naval demande.
4. De acuerdo a las posibilidades y convenios con Institutos Superiores ofrecerá a los oficiales de la CD becas de estudios.
5. Atenuación de los desembolsos de la Caja de Pensión Militar-Policial, con la continuación en el servicio activo del oficial por varios años más.

   Las funciones propuestas para la Línea de Carrera Diferenciada, CD, pueden apreciarse en el cuadro respetivo.

   Esta propuesta seria aplicable tanto a oficiales como a personal subalterno.

Centro de Investigación de Asuntos Profesionales e Institucionales

A medida que las demandas de capacitación aumentaron en proporción al crecimiento de la Institución y por el avance tecnológico, la Escuela Superior de Guerra Naval ha intensificado sus programas académicos. Sin embargo, este organismo académico del mayor nivel de la Marina, no cuenta con un Centro de Investigación que reúna investigadores a dedicación exclusiva dedicados al estudio de la realidad nacional y marítima, de los intereses marítimos, de las relaciones internacionales, de la geopolítica, o del rol de la Marina en la sociedad, trayectoria y perspectivas, entre otros.

En tal sentido se propone crear en la Escuela Superior de Guerra Naval un Centro de Investigación de Asuntos Profesionales e Institucionales (CIAPI) que sirva como fuente del pensamiento naval moderno, cuyos informes o propuestas permitan nutrir principalmente al Estado Mayor General de Marina de los insumos necesarios para formular la Política Naval y la correspondiente Estrategia, además de efectuar investigaciones sobre temas marítimos para instituciones públicas o privadas que lo soliciten, lo cual puede servir de autofinanciamiento para sus trabajos de investigación.

Además de lo ya mencionado el CIAPI cumpliría los siguientes objetivos:

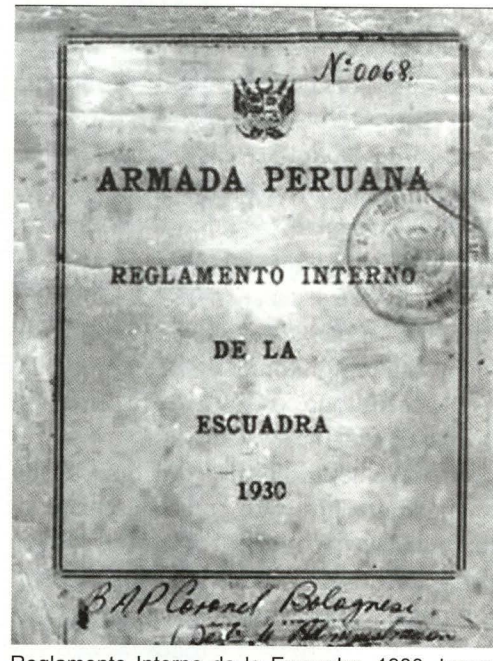
- Formar un grupo de Investigadores Principales sobre las materias destinadas a desarrollar el pensamiento naval moderno de la Marina de Guerra de Perú.
- Formar instructores como catedráticos de postgrado para las materias antes citadas.
- Reclutar profesionales en ciencia política y en sociología como investigadores y analistas.

- Formar una red de Expertos o Consultores con aquellos oficiales superiores egresados de los cursos de perfeccionamiento que tengan dominio de uno o varios de los temas mencionados, que son materia de análisis para el Estado Mayor General de Marina, y que se mantengan permanentemente enlazados con esta dependencia.
- Implementar una memoria corporativa institucional basada en casuística que permita estudiar y investigación y finalmente desarrollar proyecciones.
- Dirigir la edición de publicaciones de carácter profesional e institucional, asi como la reedición de libros como el de *La Estrategía* del Contralmirante Julio De Los Ríos.

Un aspecto final en este tema corresponde al análisis del entorno institucional en el campo político, social y económico, con la finalidad de poder predecir fenómenos que pongan en riesgo la Seguridad Naval y el normal desarrollo de la profesión.

Centro Cultural de la Marina

La Marina de Guerra del Perú cuenta con un vasto patrimonio histórico que reúne una gran diversidad de bienes materiales e inmateriales que forman parte importante de su identidad, la cual a lo largo de casi doscientos años de existencia se ha ido enriqueciendo en virtud a tantas hazañas memorables y a tradiciones y costumbres invalorables, que vienen siendo cultivadas por generaciones de marinos y por muchos otros



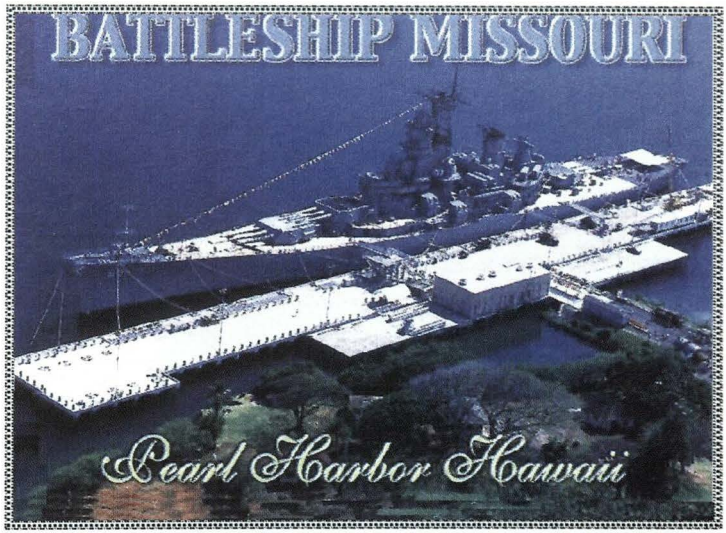
Reglamento Interno de la Escuadra, 1930. Importante publicación como las muchas que forman parte del patrimonio histórico institucional.

ciudadanos de distintas ocupaciones que desinteresadamente siempre guardaron profundo cariño por la Institución. Es por esa razón que el Comandante General de la Marina, mediante una directiva ha normado la protección de este patrimonio teniendo como referencia legal la Ley General de Patrimonio Cultural de la Nación, Ley N° 28296, y que comprende la tradición, costumbres y usos navales, la historia naval, la memoria de los héroes navales, reliquias, restos arqueológicos, edificios y construcciones antiguas, buques, documentos oficiales y particulares, epistolario, libros, publicaciones, reglamentos, manuales, archivos fotográficos y fílmicos, medios magnéticos, entre otros.

Al respecto el recordado historiador

naval capitán de fragata Fernando Romero Pintado publicó un artículo detallado sobre los libros y folletos históricos de propiedad de la Marina.[16]

Los países más desarrollados en las últimas décadas vienen mostrando gran interés por proteger y auspiciar al patrimonio cultural de la humanidad. El apoyo a la cultura es uno de los temas que hoy se están impulsando, por ejemplo, en las Fuerzas Armadas españolas donde se desarrollan importantes actividades interactuando con la ciudadanía para fortalecer los lazos del mundo militar con la cultura.



El buque Museo, un elemento importante de difusión del patrimonio cultural naval, que beneficia el turismo interno y externo

En ese país, instituciones como el Instituto de Estudios Estratégicos tiene como lema "Por la cultura hacia la conciencia de defensa". Aqui el termino de cultura presenta una amplia acepción que va desde los estudios de geopolítica, geoestrategía y economía de guerra, entre otros, hasta aquellos de carácter humanístico, como la historia militar y el patrimonio historico en el ámbito castrense.[17]

La cultura no solamente permite mejorar los niveles de ciudadanía sino también camina en la misma dirección que el desarrollo, es por eso que el vasto Patrimonio Cultural de la Marina está en condiciones de contribuir con esa causa, para lo cual podría contar con un Centro Cultural que, como órgano descentralizado de la Dirección de Intereses Marítimos e Información, centre sus esfuerzos en conservar, proteger y principalmente difundir el mencionado patrimonio. Este Centro tendría que contar con un local de fácil acceso al público donde principalmente escolares y universitarios, profesores, investigadores, puedan leer, consultar, informarse e investigar en uno de los mejores archivos histórico-documentales, incluyendo materiales fotográficos y audiovisuales con que cuenta el país.

El Jefe del Centro Cultural seria designado como Curador del Patrimonio

16 Romero Pintado, Fernando. "Material bibliografico de valor antiguo en la biblioteca del Museo Naval". En *Revista de Marina,* set.-dic., 1984, V. I. 373 Nº5.

17 Gonzales-Pola de la Granja, Pablo. "La función estrategica de la historia militar". En *Revista del ejército de tierra español*, Nº 780 abril-2006.



La arqueología submarina es una actividad que favorece notablemente el enriquecimiento de nuestro patrimonio histórico

Cultural de la Marina de Guerra del Perú y su representante ante las instituciones involucradas en la Cultura para desarrollar actividades de esa índole.

Este Centro podría cumplir además las siguientes tareas:

- Centralizar el inventario actualizado de los bienes culturales de la Marina de Guerra del Perú.
- Administrar la Biblioteca histórica de la Marina de Guerra del Perú, reuniendo todas las publicaciones, reglamentos, manuales de antigüedad considerable que actualmente se encuentran repartidos en diferentes bibliotecas y archivos patrimoniales de las diferentes Unidades y Dependencias.
- Programar y conducir seminarios y exposiciones para difundir la cultura naval.
- Programar concursos destinados a difundir el patrimonio cultural entre el personal naval y entre el público en general.
- Velar porque los valores morales y espirituales del Gran Almirante del Perú don Miguel Grau, siempre sean promovidos en nuestra sociedad y en el extranjero.
- Impulsar concursos sobre aspectos relacionados con la cultura naval entre la población civil.
- Promover la elaboración de las biografías de héroes y líderes navales que han contribuido a enriquecer la imagen y trayectoria de la Marina de Guerra del Perú, difundiéndolas en publicaciones, enciclopedias marítimas, así como en programas de canales de televisión de señal abierta o por cable, tales como el Discovery Channel o History Channel.
- Promocionar la arqueología submarina (naufragios de navíos coloniales como el de la fragata *Mercedes* en 1854, el del vapor *Rímac* en 1855 o el del transporte Loa en 1881).

Este Centro Cultural podría, como lo propuse en esta Revista años atrás, impulsar la conversión de un buque que esté próximo a la baja en buque museo, así como la construcción de una réplica del Monitor *Huáscar* sobre la base de uno de los buques aguateros que este por ser dado de baja, y que tienen casi

la misma eslora y el franco bordo, como el ex BAP *Mantilla*.[18]

Apuntes finales

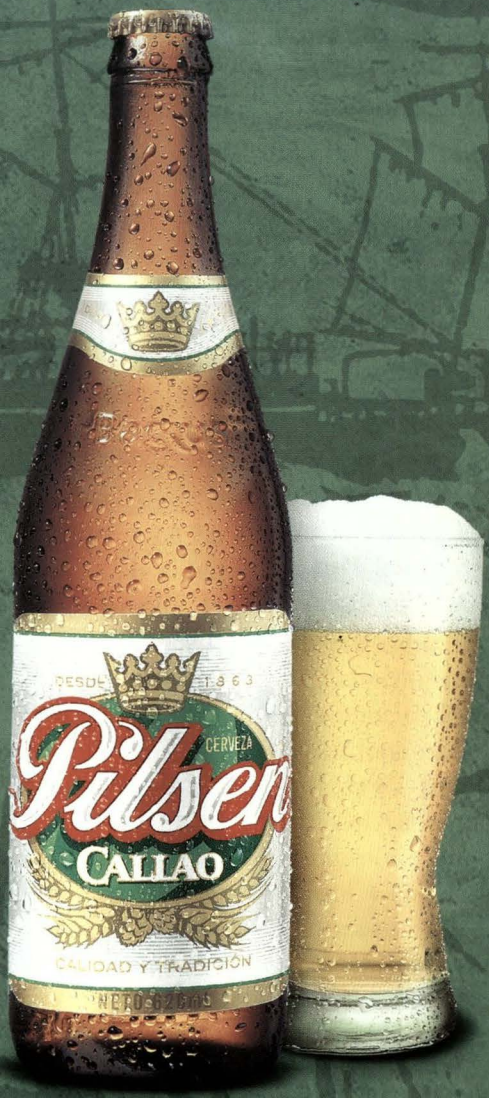
Este articulo, más allá de presentar algunas ideas que pueden ser compartidas o no, tiene como objetivo destacar que en torno a la carrera naval y a los asuntos institucionales existe un universo de temas que han sido investigados con erudición por años por destacados oficiales de Marina, muchos de los cuales ya no se encuentran entre nosotros, mientras que los otros, andando por el otoño de sus vidas, continúan aportando sus conocimientos y experiencia en forma continua, favoreciendo de manera considerable el enriquecimiento del patrimonio cultural inmaterial de la Marina. Este trabajo importante es característico en la Marina y viene desde sus orígenes decimonónicos; aquí podemos mencionar a investigadores navales como el Contralmirante Eduardo Carrasco, primer cartógrafo del Perú, y los Capitanes de Navío Aurelio García y García y Camilo Carrillo.

En el siglo siguiente oficiales de Marina como German Stiglich, Manuel I. Vegas, Alejandro Vinces Ubilluz, Enrique Monge, Enrique Labarthe Durand, Fedrico Taboada, Manuel Jiménez, Julio Elías, Fernando Romero, Julio de los Ríos, Juan Castro Hart, Jorge Parra del Riego Endara, Luis Ernesto Vargas Caballero, José Carlos Cossío, José Valdizán Gamio, Luís Felipe Villena, Felipe Rojas Quiroz, por citar algunos de los más destacados, contribuyeron con sus opiniones, estudios e investigaciones, la mayoría de ellas publicadas en la *Revista de Marina* y en otras publicaciones importantes, a construir la gran fuente de información que hoy contamos para estudiar temas relacionados con la profesión y la vida institucional. Revisando sus contenidos encontraremos muchas e interesantes opiniones que a veces hemos escuchado o leído como primicia, cuando cinco décadas atrás ya un oficial acucioso había dado una opinión parecida sobre el mismo tema. En su recuerdo, estas líneas.

18. Llosa Pazos, Juan Carlos. "Nuevos tiempos para la Armada: algunas propuestas". En *Revista de Marina*, Nº 4, oct-nov-dic, 2001. Año 94.

Celebremos juntos 100 años de historia.

Feliz Centenario Revista de la Marina de Guerra del Perú.



TOMAR BEBIDAS ALCOHÓLICAS EN EXCESO ES DAÑINO