

REVISTA DE MARINA



Año 111 / número 1 - 2018



La *Revista de Marina* es una publicación profesional, de periodicidad cuatrimestral, especializada en temas navales y marítimos, fundada en el año 1907, y tiene como propósito constituirse en un medio para difundir, promover e informar sobre materias de interés para el desarrollo y empleo del poder naval y promover la conciencia marítima.

Es editada por el Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos de la Marina de Guerra del Perú, y está dirigida al personal naval en general, y a todo público e instituciones relacionadas con el quehacer naval y marítimo.

La *Revista de Marina* tiene un tiraje de tres mil ejemplares, y es distribuida a sus suscriptores, así como a miembros de los diferentes poderes públicos, instituciones estatales y privadas vinculadas a actividades marítimas, a académicos y empresarios nacionales, a bibliotecas especializadas, a instituciones de educación superior y a instituciones armadas extranjeras.



Director

Calm. Ernesto Colunge Pinto

Editor general

C. de N. Sergio Humberto Tragodara Migliori

Asesoría editorial y coordinación

C. de F. CC. Marisol Olsen Candiotti

Tte. 2º CC. Ana Claudia Vidal Calderón

Comité editorial y científico

Dr. Héctor López Martínez, Academia Nacional de Historia

Valm. (r) Carlos Gamarra Elías, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú

Calm. (r) Jorge Brousset Barrios, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú

Mg. Ernesto Morales Erroch, Universidad Nacional Mayor de San Marcos

Calm. (r) Rodolfo Reátegui Rodríguez, Escuela Superior de Guerra Naval, Marina de Guerra del Perú

C. de N. (r) y Mg. John Rodríguez Asti, Escuela Superior de Guerra Naval, Marina de Guerra del Perú

Calm. (r) Francisco José Yabar Acuña, Escuela Superior de Guerra Naval, Marina de Guerra del Perú

Mg. Hugo Pereyra Plasencia, Pontificia Universidad Católica del Perú

Mg. Carlos Ernesto Ausejo Castillo, Centro Peruano de Arqueología Subacuática

© 2018, Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos
Av. La Marina cdra. 36 (cruce con la Av. Insurgentes s/n), La Perla - Callao, Perú

Telf. 207 8900, anexo 2356

E-mail: revismar@marina.pe

Web: www.marina.mil.pe

Hecho el depósito legal en la Biblioteca Nacional del Perú N° 2018-07217.

Tiraje: 3.000 ejemplares

Traducción oficial: Teniente segundo CC Elvis Santiago Ochara Calderón

Cuidado de edición: Juan Carlos Bondy

Diseño y diagramación: DipubliSa

Impresión: Optimos Editores Impresores S.A.C.

ISSN: 1012-8247

Todos los derechos reservados.

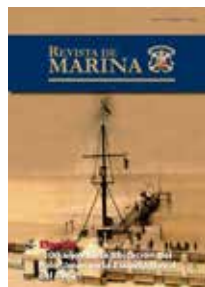
Las ideas y opiniones publicadas en los artículos de la revista son responsabilidad de sus autores. Ni la Marina de Guerra del Perú ni la Revista de Marina se identifican necesariamente con ellas.

El material puede ser citado indicando la fuente. Los artículos no pueden ser utilizados

sin el consentimiento por escrito del Fondo de Publicaciones.

Para sugerencias y comentarios escribanos al e-mail: revismar@marina.pe

Revista de Marina. -
Año 111, n. 1 - 2018. -
Lima: Fondo Publicaciones, Dirección de Intereses Marítimos, 1907 - 2018
V.; 23.5cm. X 17.5cm.
Cuatrimestral
ISSN: 1012-8247
I. Perú. Marina de Guerra - Revistas.
I. Perú. Marina de Guerra.
II. Dirección de Intereses Marítimos, Fondo de Publicaciones.



Portada: 100 años de la ubicación del *Palo Unión* en la Escuela Naval del Perú.



Contraportada: El *Palo Unión* en la Escuela Naval del Perú.

EDITORIAL

7 CONTRALMIRANTE ERNESTO COLUNGE PINTO

SECCIÓN ESPECIAL: "100 AÑOS DE LA UBICACIÓN DEL PALO UNIÓN EN LA ESCUELA NAVAL DEL PERÚ".

- 11 EL HUNDIMIENTO DE LA CORBETA *UNIÓN* Y LA ESCUADRA PERUANA EL 17 DE ENERO DE 1881
CAPITÁN DE NAVÍO (R) JOHN RODRIGUEZ ASTI
- 31 PALO *UNIÓN*: NOBLE TESTIGO DE UN SIGLO DE GENERACIONES EN LA ESCUELA NAVAL DEL PERÚ
CONTRALMIRANTE SANDRO JIMENEZ TORREBLANCA
- 37 EL MENSAJE DEL MÁSTIL DE LA CORBETA *UNIÓN* EN LA ESCUELA NAVAL DEL PERÚ A CIENTO AÑOS DE SU INSTALACIÓN
TENIENTE PRIMERO MICHEL LAGUERRE KLEIMANN

SECCIÓN ARTÍCULOS

- 53 EL DOMINIO MARÍTIMO PERUANO Y SUS RELACIONES CONCEPTUALES
CONTRALMIRANTE (R) JEAN JESU DOIG CAMINO
- 65 PLANEAMIENTO ESTRATÉGICO POR CAPACIDADES Y SU RELACIÓN CON EL PRESUPUESTO
CAPITÁN DE NAVÍO LUIS GARCÍA-MILLA UGARRIZA
- 75 LANCHA DE GUERRA *CAHUAPANAS*, AVE FÉNIX DE LA AMAZONÍA
CAPITÁN DE NAVÍO CG. JOSÉ ANTONIO KUKURELO VILLALOBOS
- 87 UNIDADES DE SOPORTE LOGÍSTICO (USL) TIPO HOVERCRAFT PARA LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ
CAPITÁN DE NAVÍO CG. JOHN ELÍAS RAMIREZ VEGA
- 101 EL VIAJE POR TRES CONTINENTES: LLEVANDO ESPERANZA A LA AMAZONÍA PERUANA
CONTRALMIRANTE (R) JUAN CARLOS DEL ÁLAMO CARRILLO
- 117 ACERCAMIENTO A LOS PRINCIPIOS DOCTRINARIOS DE LA FUERZA DE OPERACIONES ESPECIALES Y SU IMPORTANCIA ESTRATÉGICA EN LA DEFENSA NACIONAL
CAPITÁN DE FRAGATA ENRIQUE TAPIA MELÉNDEZ
- 129 ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN SOCIAL EN LA AMAZONÍA
TENIENTE PRIMERO FRANCO PIAZZINI SANTILLANA

- 145 BREVE HISTORIA DE LA POLICÍA NAVAL DESDE 1971
TÉCNICO SEGUNDO PON. CARLOS NAVARRO LA RIVA
- 157 PERSONAJES NOTABLES DE LA MARINA PERUANA: CAPITÁN DE FRAGATA JUAN
MANUEL CASTRO HART, GESTOR DE LA NUEVA ESCUELA NAVAL DE LA SEGUNDA
MITAD DEL SIGLO XX
ESPERANZA NAVARRO PANTAC

SECCIÓN NACIONAL

- 173 ACTUALIDAD NACIONAL
TATIANA FIGUEROA LÓPEZ, LICENCIADA EN CIENCIAS DE LA COMUNICACIÓN

SECCIÓN INTERNACIONAL

- 187 ACTUALIDAD INTERNACIONAL
VÍCTOR MANUEL TORRES LACA, MAGÍSTER EN HISTORIA

SECCIÓN COMENTARIOS Y PUBLICACIONES

- 199 COMENTARIOS DE LIBROS Y PUBLICACIONES
ESPERANZA NAVARRO PANTAC, BIBLIOTECARIA

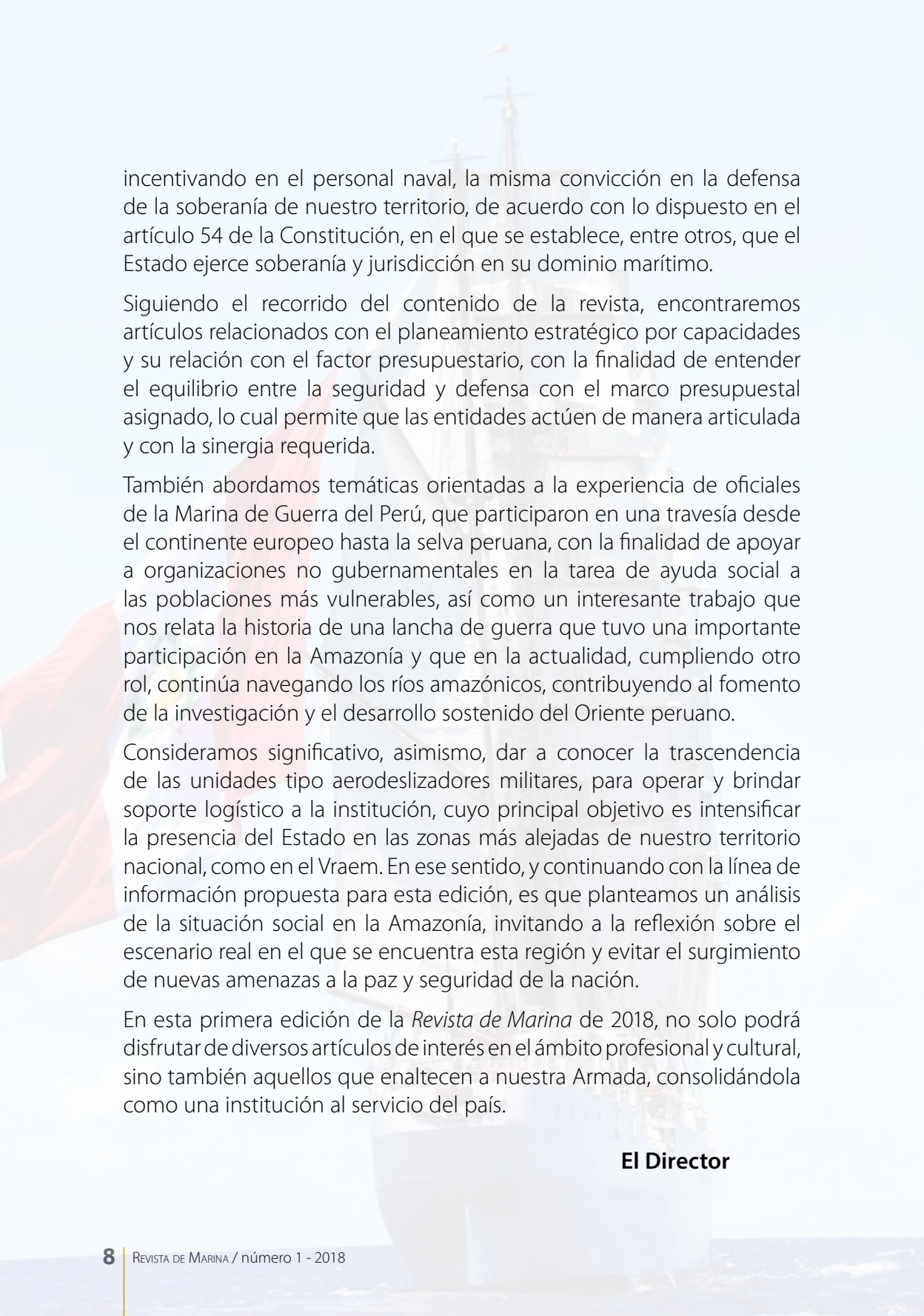


Contralmirante
ERNESTO COLUNGE PINTO
Director

En esta edición, la *Revista de Marina* nos presenta, en su sección especial, los artículos de tres de nuestros colaboradores, en los cuales se evoca un acontecimiento institucional de importancia -por su eminente connotación histórica- y es el referido a lo ocurrido cien años atrás, cuando el 17 de marzo de 1918, fue colocado el mástil de la corbeta *Unión* en la Escuela Naval del Perú. ¿Qué significado tiene la ubicación de este mástil en uno de los centros de formación de la Marina de Guerra del Perú? Esta nave, veterana de dos guerras que tuvo que enfrentar nuestro país en el siglo XIX, se constituye como una unidad naval de gran importancia para nuestra Armada, emblema de inquebrantable lucha de los peruanos, especialmente durante la Guerra del Pacífico, que nos recuerda el valor y el espíritu de lucha de su tripulación.

Al leer la sección especial de nuestra revista, nos alberga un sentimiento de profundo patriotismo, al conocer parte del historial de la corbeta *Unión*, testigo de grandes hazañas al mando de valientes marinos, entre ellos, los comandantes Miguel Grau en el combate de Abtao de 1866 y Manuel Villavicencio, en la doble ruptura del bloqueo de Arica en 1880; así como el último de ellos, el capitán de fragata Arístides Aljovin, quien, en 1881, con la nave bajo su mando, limitada en su capacidad de combate y superada por las fuerzas enemigas que bloqueaban el Callao, en cumplimiento de órdenes superiores, se vio en la obligación de incendiarla e hundirla con el pabellón a tope, evitando que cayera en manos enemigas.

De esta manera la *Revista de Marina*, conmemora los cien años de la colocación del Palo Unión en la Escuela Naval del Perú, el cual, además, tiene un incalculable valor histórico, y se constituye como fuente de inspiración para mantener vivo el recuerdo del valor y entrega de quienes nos precedieron al servicio de la institución naval, y a la vez,



incentivando en el personal naval, la misma convicción en la defensa de la soberanía de nuestro territorio, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 54 de la Constitución, en el que se establece, entre otros, que el Estado ejerce soberanía y jurisdicción en su dominio marítimo.

Siguiendo el recorrido del contenido de la revista, encontraremos artículos relacionados con el planeamiento estratégico por capacidades y su relación con el factor presupuestario, con la finalidad de entender el equilibrio entre la seguridad y defensa con el marco presupuestal asignado, lo cual permite que las entidades actúen de manera articulada y con la sinergia requerida.

También abordamos temáticas orientadas a la experiencia de oficiales de la Marina de Guerra del Perú, que participaron en una travesía desde el continente europeo hasta la selva peruana, con la finalidad de apoyar a organizaciones no gubernamentales en la tarea de ayuda social a las poblaciones más vulnerables, así como un interesante trabajo que nos relata la historia de una lancha de guerra que tuvo una importante participación en la Amazonía y que en la actualidad, cumpliendo otro rol, continúa navegando los ríos amazónicos, contribuyendo al fomento de la investigación y el desarrollo sostenido del Oriente peruano.

Consideramos significativo, asimismo, dar a conocer la trascendencia de las unidades tipo aerodeslizadores militares, para operar y brindar soporte logístico a la institución, cuyo principal objetivo es intensificar la presencia del Estado en las zonas más alejadas de nuestro territorio nacional, como en el Vraem. En ese sentido, y continuando con la línea de información propuesta para esta edición, es que planteamos un análisis de la situación social en la Amazonía, invitando a la reflexión sobre el escenario real en el que se encuentra esta región y evitar el surgimiento de nuevas amenazas a la paz y seguridad de la nación.

En esta primera edición de la *Revista de Marina* de 2018, no solo podrá disfrutar de diversos artículos de interés en el ámbito profesional y cultural, sino también aquellos que enaltecen a nuestra Armada, consolidándola como una institución al servicio del país.

El Director





Grabado publicado en el semanario británico Illustrated London News en 1881, que representa la autodestrucción y el hundimiento de las naves de la Escuadra peruana a manos de sus tripulantes el 17 de enero de 1881.

El hundimiento de la corbeta *Unión* y de la Escuadra peruana el 17 de enero de 1881

Capitán de navío (r) John Rodríguez Asti

Licenciado en Ciencias Marítimo-Navales por la Escuela Naval del Perú. Calificado en Ingeniería Naval (1989) y especialista en Historia. Bachiller en Humanidades con mención en Historia en la Pontificia Universidad Católica del Perú (2000), magíster en Política Marítima por la Escuela Superior de Guerra Naval (2009), magíster en Historia y Patrimonio Naval por la Universidad de Murcia, España (2014), doctorando en el Programa de Doctorado de Historia, Geografía e Historia del Arte de la Universidad de Murcia, España (2015-actualidad). Miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos y Miembro de la Asociación Española de Historia Naval y Marítima. Miembro Asociado del Corbett Centre For Maritime Studies del King's College, London. Docente en la Escuela Naval del Perú y en la Escuela Superior de Guerra Naval. Profesor visitante en la Universidad de Murcia. Actualmente labora como asesor en temas históricos y de patrimonio cultural en la Dirección de Intereses Marítimos.



RESUMEN

Durante la Guerra del Pacífico, en abril de 1880, la escuadra chilena estableció un riguroso bloqueo al puerto del Callao, con lo que finalmente logró inmovilizar a las naves remanentes de la escuadra peruana, entre ellas a la corbeta *Unión*. Pese a la forzada inactividad de sus naves que resistieron múltiples intentos para su destrucción, los marinos peruanos continuaron combatiendo a las fuerzas bloqueadoras con las denominadas fuerzas sutiles. Sin embargo, luego de las batallas de San Juan y Miraflores, ocurridas los días 13 y 15 de enero 1881, el gobierno se vio en la necesidad de disponer la destrucción de las naves de la Escuadra peruana surtas en el Callao. En el presente artículo, el autor hace un breve recuento de las razones y circunstancias que motivaron tal suceso, cuyo punto culminante fue el hundimiento de la *Unión* y las demás naves peruanas con el pabellón a tope, evitando de esa manera que cayesen en manos del ejército invasor.

PALABRAS CLAVE

corbeta *Unión*, Escuadra Peruana, bloqueo del Callao, Campaña de Lima, Guerra del Pacífico.

ABSTRACT

During the War of the Pacific, on April of 1880, the Chilean squadron established a rigorous blockade of the port of Callao, which finally managed to immobilize the remaining ships of the Peruvian fleet, including the steam corvette *Union*. Despite the forced inactivity of their ships that resisted multiple attempts for their destruction, the Peruvians continued to fight the blocking forces with the so-called Fuerzas Sutiles. However, after the battles of San Juan and Miraflores, which took place on January 13 and 15, 1881, the government was forced to order the destruction of the remaining warships of the Peruvian fleet in Callao. In this article, the author gives a brief account of the reasons and circumstances that led to this event, whose climax was the sinking of the *Union* and the other Peruvian warships without striking the flag, thus preventing them from falling into the hands of the invasive forces.

KEYWORDS

corvette *Union*, Peruvian squadron, Callao blockade, Lima campaign, Pacific war.

Nuestra invicta corbeta Unión... engalanó bellas páginas de nuestra historia en momentos álgidos para el país... los fulgores extraordinarios del Huáscar, han opacado las gloriosas realizaciones de la Unión...¹

Introducción

En el presente año, se ha conmemorado el centenario de la instalación del palo mayor de la corbeta *Unión* en la Escuela Naval. Esta nave, adquirida en Francia en octubre de 1864 junto a su gemela *América*, en momentos que se iniciaba una crisis diplomática que dos años después nos llevaría a una guerra con España, ha pasado

1. CAYO CÓRDOVA, Percy. La corbeta *Unión* en la Guerra del Pacífico. 1999. En: *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*. Nro. 5, p. 26.

• Artículo recibido el 8 de abril de 2018, aprobado para su publicación el 28 de abril de 2018

a la historia principalmente por sus hazañas, ya sea en Abtao, donde integró la Escuadra Aliada combatiendo a dos fragatas de una división naval española o durante la Guerra del Pacífico, efectuando la doble ruptura del bloqueo de Arica, entre otras acciones de importancia.

En 1880, en plena Guerra del Pacífico, una vez concluida la Campaña del Sur tras el asalto y captura del morro de Arica, el siguiente objetivo de las fuerzas chilenas fue el efectuar todos los preparativos necesarios para dirigirse hacia el norte e invadir la capital del Perú, en el supuesto de que, con la captura de Lima, el Gobierno peruano se vería forzado a firmar la paz bajo las condiciones a ser impuestas por el vencedor.

La movilidad que las fuerzas chilenas mostraban en el teatro de la guerra desde noviembre de 1879 pudo ser lograda, sin lugar a dudas, gracias a haber obtenido el control del mar con la captura del *Huáscar* en Angamos. Para el Perú, la pérdida del monitor, su bravo comandante y valerosos tripulantes, significó en los hechos la minimización de su poder naval y la imposibilidad de disputar el control del mar al enemigo, puesto que, de los buques que quedaban, ninguno de ellos se hallaba en capacidad de actuar contra la escuadra chilena. Pese a tan evidente inferioridad de medios, hasta que las fuerzas chilenas no establecieron el bloqueo de los puertos peruanos, las naves peruanas continuaron operando en el intento de mantener hasta donde fuese posible las líneas de comunicaciones marítimas, ya fuese para reabastecer al Ejército peruano del sur o continuar trayendo desde Centroamérica pertrechos militares para nuestras fuerzas.

Como bien lo señalara el historiador Percy Cayo en su discurso de incorporación como miembro de número al Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú (un fragmento del cual citamos al inicio del presente trabajo), la corbeta *Unión* tuvo un importante desempeño durante la campaña naval y luego de ella, hasta que la Escuadra chilena estableció el bloqueo sobre el puerto del Callao el 10 abril de 1880. A partir de allí, permanecería inmovilizada, sin posibilidades de hacerse a la mar, a lo que se sumó el retiro de parte de su artillería para incrementar las defensas de la ciudad y la disminución de su dotación, especialmente artilleros para dotar los diferentes fuertes y baterías. Así tuvo que resistir el permanente bombardeo de las naves bloqueadoras y eventuales ataques de torpederas chilenas, hasta que en la madrugada del 17 de enero de 1881, luego de la derrota en las batallas de San Juan y Miraflores, las tropas chilenas hicieron su ingreso a la ciudad de Lima, ante lo cual, al igual que el resto de unidades de la Escuadra, fue hundida por su propia dotación.

En el presente artículo, haremos un breve recuento de las horas finales de esta renombrada nave, así como de las demás unidades peruanas que sucumbieron con el pabellón a tope en el puerto del Callao, luego del amanecer del 17 de enero de 1881.

Situación

Desde el inicio del bloqueo al Callao, establecido por la Escuadra chilena el 10 de abril de 1880, en dicho puerto habían quedado inmovilizados el monitor *Atahualpa*, la corbeta *Unión*, los transportes *Talismán*, *Oroya*, *Limeña* y *Chalaco* y el vapor *Rímac*, este último capturado por la *Unión* y el *Huáscar* a los chilenos. Adicionalmente se hallaban las lanchas a vapor *Lima*, *John*, *Urcos*, *Tocopilla*, *Resguardo* y *Callao*, las que, mientras duró el bloqueo, habían integrado las denominadas "Fuerzas Sutiles" y llevado a cabo una serie de acciones que en algunos casos desembocaron en pequeños combates y acciones exitosas contra las naves enemigas (como fueron el hundimiento del transporte *Loa* y la cañonera *Covadonga* mediante el uso de torpedos). Adicionalmente se hallaba también la fragata *Apurímac* (apontada desde 1873 y en donde funcionaba la escuela de grumetes), el antiguo vapor *Meteoro* (igualmente apontado y en donde había funcionado la Escuela Nava), la chata N.º 1, y una batería flotante, formada por dos lanchas cargadoras de lastre de 50 toneladas cada una y armadas con un cañón de grueso calibre a proa y otro menor a popa.

Siendo previsible que las tropas chilenas marcharían desde el sur hacia la capital desde que desembarcaron en Chilca principiando diciembre de 1880, era muy poco probable que se intentase efectuar un ataque directo y desembarco al puerto del Callao para capturarlo, considerando que la artillería y defensas existentes causarían grandes daños a la escuadra chilena. Esta situación hacía prioritario el refuerzo de las defensas de la capital, por lo que las dotaciones de algunos buques (entre ellos la corbeta *Unión*), así como parte de la artillería de esta última, serían empleadas en la ciudad de Lima.

En cuanto a lo acontecido en el Callao luego de concluida la batalla de Miraflores, el historiador Juan Pedro Paz Soldán, en un artículo sobre el tema publicado en 1919², nos brinda algunos detalles acerca de las horas finales de las naves peruanas en el primer puerto. Paz Soldán relata que, dentro de las últimas disposiciones emitidas por el dictador Piérola antes de emprender la retirada de Lima hacia el interior del país, se hallaba una orden que fue dada al secretario (ministro) de Marina, contralmirante Manuel Villar, en la que se disponía la destrucción de toda la artillería y defensas del puerto, así como el hundimiento de todas las naves de la Escuadra peruana surtas en la bahía del Callao. Ello se haría con la finalidad de evitar que fuesen capturadas y cayesen en manos enemigas³. Agrega Paz Soldán que la orden impartida por el dictador fue en el

2. PAZ SOLDÁN, Juan Pedro. El hundimiento de la escuadra peruana. Julio de 1919. En: *El Mercurio Peruano*, año II, vol. III, nro. 13, p. 44.

3. Según Paz Soldán, Piérola había dado gran importancia a esta medida. Al respecto, nos dice: "No se trataba de impedir que elementos de guerra fueran a aumentar el poder bélico del enemigo, sino de librar al Perú de la vergüenza de que los restos de su escuadra enarbolaran, sin disparar un tiro, la bandera chilena. Una nave de guerra es un emblema de la patria y entregarla al enemigo es dejar una constancia de la derrota. A todo trance había que evitarle al Perú esa humillación".

acto transmitida al prefecto del Callao, capitán de navío Germán Astete, quien, sin pérdida de tiempo procedió al hundimiento de los restos de la escuadra⁴. En la ejecución de dicha orden, de acuerdo con lo consignado por el contralmirante Francisco Yábar en su obra *Las Fuerzas Sutiles y la defensa de costa durante la Guerra del Pacífico*, también habría intervenido el capitán de navío Manuel Villavisencio⁵.

Como señalamos previamente, las naves peruanas en el Callao se hallaban con sus dotaciones reducidas, por lo que la tarea de hundirlas no fue nada fácil, más aún si se considera la inminente llegada del enemigo, cuyo primer objetivo era evitar su pérdida y capturarlas. Esta versión es la que recoge el antes mencionado Paz Soldán, quien al respecto indica que *“las naves carecían de marinería y tenían muy reducida sus oficialidad, pues la mayor parte de las tripulaciones habían sido enviadas al campo de batalla y habían combatido en Miraflores, a donde se habían trasladado hasta los cañones de la Unión. Además los buques no tenían casi carbón. El puerto estaba bloqueado hacía varios meses y no había modo de proveerse de combustible. Apenas si la Unión disponía de un lote reducido, lo indispensable, para encender las calderas y navegar tres o cuatro millas.”* En el mismo tema, Yábar también coincide en la falta de hombres para ejecutar dicha tarea: *“Para ello [hundir los buques] faltaba tiempo y hombres, la mayoría de oficiales navales y las tripulaciones habían partido a combatir en la defensa de Lima y muchos de ellos no regresarían nunca, pues quedaron tendidos en el campo de batalla”*⁶. Visto lo anterior, queda claro que para el 17 de enero, los buques no tenían dos de sus elementos de mayor importancia para disponer de su alistamiento artillero y la maniobrabilidad necesarias, ya fuese para combatir y/o navegar: su artillería y su personal de dotación.

Para tener una idea de cómo sucedieron los acontecimientos derivados de la ejecución de la orden para hundir los buques de la Escuadra, efectuaremos una reconstrucción de los hechos sobre la base de los relatos e informes conocidos acerca de dicho episodio.

4. Ídem, p. 45.

5. YABAR ACUÑA, Francisco. *Las Fuerzas Sutiles y la defensa de costa en la Guerra del Pacífico*. Lima: Dirección de Intereses Marítimos. 2001, p. 589.

6. Ídem.

El plan chileno para capturar los buques peruanos

En la tarde del 15 de enero, ni bien concluyó la batalla de Miraflores, el contralmirante Galvarino Riveros, comandante en jefe de la escuadra chilena, despachó hacia el Callao al *Huáscar*, a la corbeta *O'Higgins* y a la cañonera *Pilcomayo*, con el objeto de reforzar las fuerzas bloqueadoras e impedir el escape de las naves peruanas que se hallaban en dicho puerto⁷, en la creencia que la corbeta *Unión* y los transportes forzarían el bloqueo. Allí habían permanecido en vigilancia las corbetas *Chacabuco* y *Magallanes*, los transportes *Tolten* y *Lautaro*, así como las torpederas *Fresia*, *Guacolda*, *Tucapel* y *Colocolo*. Luego, en la noche del 16, Riveros, a bordo del *Cochrane*, se dirigió hacia el Callao, dejando a la corbeta *Abtao* al cuidado de los transportes en la bahía de Miraflores.

Concentrada la escuadra enemiga en el Callao y habiendo asumido el mando de la misma el contralmirante Juan José Latorre, se puso en marcha un plan preestablecido a través de una orden general, en el que sus naves se posicionarían en distintos puntos alrededor de la bahía del Callao, con la idea de, como ya se mencionó, evitar el escape de las naves peruanas. En ese sentido, la orden especificaba que *“toda tentativa de uno o más buques enemigos para abandonar durante la noche la dársena i escapar, será anunciada por tres cohetes i disparos de ametralladoras, hechos por la primera porta-torpedos que descubra la tentativa. El Tolten repetirá la señal con tres cohetes disparados con sus cañones de menor calibre”*⁸. Luego, con la idea de efectuar la captura del puerto del Callao, agregaba: *“El ataque de nuestras fuerzas terrestres sobre el Callao lo anunciarán nuestras lanchas a los buques de la escuadra con solo tres cohetes, señal que repetirá el Tolten. En ambos casos, los buques de la división se dirigirán al interior de la rada, obrando de acuerdo con las circunstancias”*.

*“Las lanchas porta-torpedos reconocerán toda embarcación que trafique de noche dentro de la bahía, teniendo presente que el tráfico desde los buques neutrales a tierra. Está prohibido i que se debe, por tanto, disparar sobre esas embarcaciones, si las circunstancias lo requieren. En este caso, no se lanzarán cohetes para evitar alarmas inútiles”*⁹.

7. AHUMADA MORENO, Pascual. *Guerra del Pacífico: recopilación completa de todos los documentos oficiales, correspondencias y demás publicaciones referentes a la guerra de que ha dado a luz la prensa de Chile, Perú y Bolivia*. Valparaíso: Imp. del Progreso. 1886, t. IV, p. 478.

8. AHUMADA MORENO, op. cit., t. V, p. 101.

9. Ídem.

La ejecución de las órdenes para destruir y hundir las naves de la Escuadra

En función de lo anterior, de acuerdo con el relato de un chileno, testigo presencial de lo acontecido, *“al oscurecer de ese día 16 (de enero), tomaron los buques bloqueadores la colocación según lo dispuesto en la orden general, y nada indicó esa noche a los oficiales de nuestros buques el sainete que se preparaba para la siguiente mañana* (esto en referencia a los planes peruanos para incendiar y hundir sus buques), agregando luego que *“aun no amanecía el 17 y [se apreciaba] ya el humo del incendio y el estruendo de las cargas de dinamita con que los peruanos hacían saltar los cañones de sus fuertes y algunos de sus buques”*¹⁰.

El inicio de la tarea de destrucción de las naves de la Escuadra peruana por parte de sus tripulaciones fue inmediatamente apreciada por el propio Riveros, que se hallaba embarcado en el *Cochrane*, quien en un informe fechado 21 de enero, indicaba que *“a las 4 a.m. se notó en este puerto que se declaraba incendio en todos los buques enemigos resguardados en la dársena i momentos después, principió a sentirse una serie de esplosiones que duró todo el día y parte del siguiente i producidas por el incendio de los polvorines de los fuertes i por las cargas de pólvora i dinamita con que el enemigo trataba de reventar sus cañones”*¹¹.

En detalle, según el relato del ya mencionado testigo chileno, el primer buque entregado al incendio fue el transporte *Rímac*, seguido por la fragata *Apurímac*, que produjo *“una fogata inmensa que por mucho tiempo dominó por sobre el incendio de los buques restantes”* yéndose después a pique en su fondeadero. Luego, los transportes *Oroya*, *Chalaco* y *Limeña* ardieron también en sus amarraderos en la dársena, hasta no quedar de ellos prácticamente nada. En cuanto al *Atahualpa*, su dotación abrió válvulas de fondo del condensador de la máquina principal, y se hundieron posteriormente. Igual suerte que el *Atahualpa* corrió el *Talismán*¹².

En lo referido a las lanchas y personal que llevó a cabo la infausta tarea de hundir los buques, de acuerdo siempre con lo informado por Riveros, *“varias lanchas i botes trataron de escapar hacia el Norte, pero viéndose descubiertos por nuestros porta-torpedos regresaron a la dársena, donde las echaron a pique o se entregaron a nosotros. Entre éstas se encuentra la lancha a vapor del Limeña, que conducía al comandante general de Marina don José María García, mayor general del departamento señor Emilio Díaz, capitán de fragata don José M. Marquina, ca-*

10. *Ibidem*, p. 108.

11. *Ídem*, t. IV, p. 478.

12. *Ibidem*, t. V, p. 109.

pitán de corbeta don Juan Heros, teniente 1.º don V. de la Haza i nueve oficiales más, todos los cuales, junto con 150 oficiales más, se encuentran presos a bordo del transporte Inspector, fondeado en San Lorenzo”¹³.

En cuanto al mismo hecho, Paz Soldán relata que “Ayudado por los oficiales de marina que en esas horas solemnes desempeñaron oficios de marineros, de maquinistas y hasta de fogoneros, el comandante Astete hizo salir a la Unión y al Atahualpa hasta fuera del puerto y en sitio, del cual nunca pudieran ser extraídos, hundiéndose estas dos naves con la bandera peruana al tope. Valiéndose de remolcadores, alejó de la orilla los otros buques y los hundió con la bandera nacional izada en cada uno de ellos. Enseguida, procedió a destruir los cañones de los fuertes. Cumplida su misión, reunió a los dispersos que llegaban del campo de batalla y a los oficiales de marina que lo habían rodeado hasta el último momento y con esas fuerzas se vino a la capital, decidido a librar con los chilenos una última batalla. Al llegar a Lima, elevó sus fuerzas hasta cerca de mil hombres, con los cuales persistió en su propósito de salir al encuentro del enemigo. El coronel Belisario Suárez, que se titulaba jefe militar de la plaza, se opuso al plan de Astete y le dio orden de disolver sus fuerzas, orden que el valiente marino cumplió de muy mal grado y formulando violenta protesta.”¹⁴ Sobre esto, apreciamos entonces que, una vez cumplida la orden de hundir las naves, aquellos oficiales y personal que lograron eludir a las fuerzas chilenas en el Callao, se reconcentraron en Lima, en el intento de continuar combatiendo, situación claramente imposible en esos momentos luego de la derrota en San Juan y Miraflores.

El fin de la corbeta *Unión*

Por último, en lo referido al destino final de la corbeta *Unión*, esta nave, con la artillería reducida a la mitad, una dotación mínima y escaso carbón¹⁵, poco o nada hubiese podido hacer frente a toda la escuadra bloqueadora, por lo que coincidimos con lo que en su momento expresara el historiador Juan Pedro Paz Soldán¹⁶ y juzgamos que disponer también su hundimiento al igual que las demás naves peruanas fue lo más razonable. El valor militar, prestigio y

13. *Ibidem*.

14. PAZ SOLDÁN, op. cit., p. 45.

15. Al respecto, se conoce que la *Unión*, pese a estar impedida de hacerse a la mar, participó activamente en la defensa del puerto, y recibió algunos impactos y daño a su vez a las lanchas enemigas que incursionaban en la rada del Callao. Asimismo, parte de su dotación serviría en una batería defensiva instalada en el muro oeste de la dársena, que fue denominada 17 de Marzo, en homenaje a la doble ruptura del bloqueo de Arica protagonizado por la corbeta. Para mayor detalle al respecto y de manera especial acerca de las ocurrencias a bordo de dicha nave en el periodo, véase TOLEDO, Lorena y ORTIZ, Jorge (Ed). *La corbeta Unión. Diario de guardia durante la Guerra del Pacífico. Historial y documentos*. Lima: Dirección de Intereses Marítimos. 2015, p. 31.

16. Véase la nota 3

fama alcanzados por este buque durante su servicio en la Armada peruana, habían convertido su captura, al igual que la del *Huáscar*, en un objetivo fundamental por parte de la Armada de Chile a poco de iniciarse la guerra. Por ello, su destrucción debía ser asegurada de la mejor manera posible y, en ese sentido, se conoce que, dentro de las órdenes impartidas para la destrucción de la corbeta, se dispuso se le aplique torpedos para inutilizarla. Según relata el contralmirante Francisco Yábar, existe información al respecto proveniente de dos oficiales que pertenecieron a la dotación de la corbeta, del teniente Gervasio Santillana y del alférez de fragata Daniel Rivera, quienes, en sus respectivos legajos personales, mencionan que como parte de la tarea de hundir y destruir a su buque, se le aplicaron torpedos¹⁷.

Luego del *Huáscar*, la *Unión* había sido una de las naves de mayor protagonismo durante la campaña naval y luego de ella, así como la última unidad de combate en participar en una acción ofensiva exitosa como lo fue la doble ruptura del bloqueo del puerto peruano de Arica. En ese sentido, habría que imaginar la grave responsabilidad de oficiales y personal que tuvieron que desempeñar la difícil tarea de provocar su hundimiento y destrucción en las circunstancias en las que se hallaban.

El significado que poseía aquel buque, veterano de la Guerra con España y de acciones notables en contienda del momento, no solo era apreciado por los nacionales y el enemigo, sino también por los jefes y dotaciones de las naves de guerra neutrales que se hallaban en el puerto del Callao observando detenidamente el desarrollo de los acontecimientos.

Es así que el propio historiador chileno Gonzalo Bulnes, en su libro sobre la Guerra del Pacífico, nos traslada a esos últimos momentos de la insigne nave peruana y nos relata que el 17 en la madrugada, *“la Unión y el Atahualpa, levantaron sus fuegos y salieron de la dársena. La primera avanzó majestuosamente, despertando gran emoción en los buques extranjeros que formaron sus tripulaciones en las cubiertas y en las jarcias para darle el supremo adiós de la gloria y la despedida al pasar”*¹⁸. Sin duda alguna, la actitud de los testigos circunstanciales de aquel instante constituyeron un reconocimiento a las acciones de una escuadra y sus hombres, que sin los elementos materiales necesarios para enfrentar a un enemigo mejor equipado, lucharon hasta el final, en el mar y también en tierra, puesto que la participación de los valerosos marinos peruanos no solo se dio desde la cubierta de sus buques,

17. YÁBAR, op. cit., pp. 499-500.

18. BULNES, Gonzalo. *La Guerra del Pacífico*. 1886. Valparaíso.

sino también peleando hasta en las serranías andinas, codo a codo con sus compañeros del Ejército Peruano.

Mientras la *Unión* llevaba a cabo su breve pero última singladura que la llevaría al fondo del mar en la bahía del Callao, el comando chileno a cargo del bloqueo, que no contaba con noticias precisas acerca de su situación, creyéndola incendiada en la dársena, ni bien tuvo noticias de sus movimientos, dispuso el envío de las lanchas torpederas *Fresia* y *Guacolda* para cerrarle el paso. Se pensaba que la corbeta peruana intentaría eludir el bloqueo y escapar hacia el norte. Luego, temiendo el comandante de la *Fresia*, teniente primero Álvaro Bianchi, que la luz del día y del incendio de los buques en la bahía impediría a los buques de su escuadra ver los cohetes de luces convenidos en el plan chileno, despachó a la torpedera Colocolo, con órdenes de avisar al *Huáscar* acerca del aparente intento de escape de la *Unión*¹⁹.

Según lo informado al contralmirante Riveros, el capitán de fragata Carlos Condell, comandante del *Huáscar*, había estado desde el 16 atento a los movimientos del Atahualpa sobre las inmediaciones de la dársena, por lo que tuvo que suspender una faena de munición que efectuaba la nave a su mando para reponer las granadas empleadas durante los bombardeos efectuados sobre Miraflores durante la batalla allí ocurrida el día 15. Por tal motivo, el *Huáscar*, al retornar al Callao, se situó al costado del fondeadero de los buques neutrales para, desde esa posición, impedir la fuga de los buques peruanos que se encontraban en la dársena²⁰. Posteriormente, a eso de las 4 a.m., en el monitor se escucharon disparos provenientes de allí, observándose que la corbeta *Unión* iniciaba su desplazamiento hacia el norte, lo que le fue confirmado por las torpederas de acuerdo con lo previamente establecido. Desde el puente del *Huáscar*, Condell pudo observar que la dotación de la corbeta peruana procedía a incendiarla²¹. En ese momento, la *Fresia*, nuevamente en compañía de la *Guacolda*, dirigía su marcha para interceptar a la corbeta peruana, pero antes que ello ocurriese, la *Unión* detuvo su máquina, dando atrás para enfilarse su proa hacia tierra en dirección a la boca del río Rímac, en donde finalmente quedó varada, y sus oficiales hicieron detonar los torpedos de acuerdo con sus órdenes, y la incendiaron inmediatamente. Luego, su último comandante, capitán de corbeta Arístides Aljovín, a cargo de la nave desde el 9 de diciembre del año anterior, acompañado

19. AHUMADA, op. cit., t. V, p. 109.

20. CORVALÁN, Rodrigo. *Huáscar. Las cartas perdidas 1879-1884*. Santiago de Chile: RIL Editores. 2003, p. 57.

21. En el mismo informe antes referenciado, Condell menciona que mientras las torpederas marchaban en demanda de la *Unión*, se produjo la captura de las lanchas que llevaban a bordo a las principales autoridades marítimas del Callao y algunos oficiales y Marina, los que, una vez detenidos, fueron remitidos a la cañonera *Pilcomayo*. Para el caso de los oficiales de mar y marineros procedentes de los buques de la escuadra peruana, fueron remitidos al vapor *Tolten*. Para detalles, véase CORVALÁN, op. cit., p. 58.

por sus oficiales y personal en número de 23, procedió a abandonar el buque. Estos fueron los últimos instantes en los que el pabellón bicolor peruano flamearía a bordo de un buque de la escuadra por el resto de la guerra.

En cuanto a otros testimonios que nos pueden dar una idea de la magnitud del dramático episodio ocurrido durante la madrugada del día 17 en la bahía del Callao, tenemos un breve relato procedente del teniente primero Rudolph de Lisle, quien desde la cubierta del HMS *Shannon*, nave que integraba en ese momento la Estación Naval Británica del Pacífico, presenció el dantesco espectáculo, y nos ha dejado sus impresiones en el diario que escribiera durante el tiempo que duró su comisión a bordo de la nave británica:

*"16 enero 1881. Tuvimos una vista impresionante de la destrucción de las naves peruanas y del muelle Dársena; la Unión y el Limeña salieron navegando a vapor de los muelles y luego fueron incendiados y dejados a su suerte. La Unión se hundió cerca de la playa quedando sus cubiertas superiores fuera del agua con los palos machos del trinquete y mayor en pie; los otros [buques] "ardieron" por completo y continuaron a la deriva hasta que los chilenos los detuvieron. Las naves dentro de los muelles ardieron furiosamente, sus mástiles se desmontaron por sus bordas, no quedando nada de ellos, excepto el forro de hierro de sus cascos. Las chispas, el humo, etc., a medida que la pólvora de a bordo explotaba, era enviada a una altura demás de 200 pies o más. Esto tuvo lugar mientras empezaba el amanecer."*²²



Acuarela pintada por el teniente primero Rudolph de Lisle, oficial de dotación de la fragata británica HMS Shannon, destacada a la Estación Naval del Pacífico. De Lisle fue testigo de las batallas de San Juan y Miraflores, así como del hundimiento de la escuadra peruana el 17 de enero de 1881. Foto: DE LISLE, op. cit. p. 170.

22. DE LISLE, Gerald. *The Royal Navy and the Peruvian-Chilean War 1879-1881: Rudolf De Lisle's Diaries & Watercolours*. Yorkshire: Pen & Sword Maritime. 2007, p. 169.



Vista del lado norte del muelle Dársena del Callao, con los efectos de la destrucción llevada a cabo por marinos peruanos. En primer plano, se observa un cañón Rodman de 125 libras, a cargo del personal del transporte Oroya. En la foto, en el lado superior izquierdo, aunque con dificultad, se aprecia entre los dos buques, los mástiles de la corbeta Unión, hundida en la madrugada del 17 de enero de 1881 por su propia tripulación. Foto: colección Yábar.

El destino final de los buques de la Escuadra peruana

Pese al plan chileno por evitar su destrucción o escape, hemos apreciado la manera mediante la cual las dotaciones de las naves peruanas ejecutaron el orden de hundir sus naves durante la madrugada del 17 de enero de 1881. Cuando ya todo estuvo consumado, y sin oposición de ninguna clase, las fuerzas chilenas ocuparon el Callao y sus instalaciones portuarias. El escenario que hallaron no podía ser mas desolador. Ello lo retrató en su momento el corresponsal del diario limeño *La Actualidad* -ya en manos chilenas- parte de cuya narración, redactada presumiblemente hacia el 18 de enero, transcribimos a continuación: *“La desolación i la tristeza dominan en este momento al Callao. El fuego aplicado por la mano de algunos de sus pobladores, ha destruido con implacable furor las obras de mar i de la tierra. Los últimos restos de la escuadra peruana han desaparecido: han sido totalmente incendiados por orden de la autoridad el día 16 del presente. Al día siguiente, los habitantes de tierra no quisieron ser menos que los habitantes de mar; incendiaron también, con triste persistencia, muchos edificios de la ciudad, acompañando a este vandálico acto el pillaje.”*

Luego agregaré que "*La dársena cobija entre sus muros restos aún humeantes de los transportes peruanos; sus vergas incendiadas, al caer sobre las grúas de desembarque, han comunicado el fuego a los puentes i plataformas de la dársena. Los que fueron ágiles barcos para la conducción de tropas i comunicaciones peruanas, son ahora inútiles tortugas! La muerte de la flota de Perú siguió mui de cerca la muerte de su ejército. El Chalaco, Oroya, Rímac, Limeña, Unión, Atahualpa, cinco buques de vela i la lancha Urcos han sido presas del fuego o echadas a pique.*"²³

Con mayor detalle, quien nos manifiesta la situación final en la que quedaron los buques de la Escuadra peruana fue el propio Riveros, quien, con fecha 12 de febrero de 1881, vale decir, a casi un mes de ocurrido el incendio y hundimiento de la Escuadra peruana, informaba al ministro de Guerra en campaña José Francisco Vergara sobre el tema, y acompañó dicho documento con un listado de los mismos y las recomendaciones para disponer de sus restos, cuyo resumen adjuntamos en el cuadro 1 del presente artículo. Del informe, se aprecia claramente que únicamente el *Chalaco*, el *Rímac* y algunos auxiliares de menor importancia podrían ser reflotados y empleados para extraer partes como repuesto, o a lo sumo, para apontonarlos. Cabe señalar, que cinco meses después el *Rímac* logró ser reflotado y puesto a remate. Se adjudicó a la Compañía Sudamericana de Vapores. Fue reparado y rebautizado con el nombre de *Lautaro* en setiembre de 1882.

De los otros buques, se conoce que, con fecha 25 de febrero de 1881, el ministro chileno de Guerra y Marina en campaña, don José Francisco Vergara, expidió un decreto en Lima, y sacó a remate los cascos de las naves *Atahualpa*, *Union*, *Talisman*, *Oroya*, *Chalaco*, *Limeña*, *Túmbes*, *Meteoro*, *Ponton N.º1*, *Apurímac*, *Laura*, *Saucy Jack*, *Adelaida Rojas*, *Amelia*, *Adriana Lucía*, *Amelia* y las lanchas a vapor *Urcos*, *Tocopilla*, *Resguardo* y *Callao*.

Adicionalmente, en el mismo decreto, se destinaban para el transporte de cañones y depósito de carbón a los pontones *Marañón*, *Pachitea* y *Pontón N.º 2*.

Por último, se disponía que quienes se adjudicasen los restos del *Atahualpa* y la *Unión* estarían obligados a entregar puestos los cañones de dichas naves en la playa al Gobierno chileno, o reventarlos si así les fuese exigido.

El remate fue fijado para el 26 de marzo, pero se llevó a cabo dos días después. Acerca de lo que ocurre durante y después del remate, se conoce que de las 28 embarcaciones, conformadas por dos de guerra (*Atahualpa* y *Unión*), lanchas,

23. AHUMADA, op. cit., p. 107.

pontones y chatas, solo 12 de ellas habrían sido recuperadas para su empleo como pontones, a excepción del transporte *Rímac*, que, como se mencionó, fue reparado y rebautizado como *Lautaro*. Aunque no hay mucha información al respecto, de lo que sí se tiene mayor conocimiento es que los restos del *Atahualpa* y de la *Unión* no llegaron a ser recuperados. Pese a los esfuerzos desplegados en un primer momento por el propio personal chileno para reflotar la corbeta, ello resultó infructuoso, puesto que, a poco de haberse hundido, la popa quedó seriamente dañada a consecuencia de la explosión y posterior incendio, y que, pocas semanas después, debido a oleajes fuertes, su quilla se quebró, con lo que el buque fue considerado irrecuperable. Con ello, el objetivo de destruir la corbeta y también el monitor, fue logrado satisfactoriamente conforme a lo planeado por su dotación.

La ubicación de los restos de la mayor parte de los buques hundidos en enero de 1881 fue conocida hasta antes del inicio de las obras para el nuevo terminal marítimo del Callao, hacia fines de la década de 1920. Al respecto, el marino e historiador Rosendo Melo, en su segunda edición de su obra *Derrotero de la costa del Perú* de 1913, da referencias precisas acerca del estado de los restos del *Atahualpa* (considerado como el que mayor riesgo a la navegación ofrecía), seguido en esa misma escala de riesgo, por el *Talismán* y la corbeta *Unión*, de la que menciona se hallaba ubicada hacia la boca del río Rímac, dejando ver sus árboles (mástiles) visibles. De igual manera, brindaba datos acerca del *Talismán*, *Marañón*, *Apurímac* y del *Tumbes*²⁴.

De todos ellos, los restos más visibles, eran los de la corbeta *Unión*, cuyo palo mayor y trinquete, hacia 1917, aún se mantenían a la vista de los navegantes que transitaban por la bahía del Callao, dando testimonio de los dramáticos sucesos ocurridos 36 años antes.

24. A la letra, Melo indicaba lo siguiente:

El puerto ofrece el peligro de los cascos hundidos, en cuyos restos puede hacer presa el ancla, obligando a abandonarla. Los obstáculos de este género, que mayor peligro pudieran ofrecer, quedan muy próximos a tierra, hacia la farola o entrada al puerto grande; en el remanso entre el muro E. y la explanada, en donde, como se dice antes, fondean las embarcaciones menores y se hace el tráfico de pasajeros y cabotaje: son restos destrozados con dinamita [...] El peor de ellos, tanto por la cantidad y calidad de su material, como por el sitio en donde está hundido, es el monitor *Atahualpa*, avalizado, y el *Talismán*, delante.

Dista el *Atahualpa* dos cables al 18° E. de la farola del dársena y dos y medio cables de la tierra más próxima. Los otros que están afuera dejan restos visibles: el *Talismán*, del cual hay un mástil, el *Bakain*, delante del camal, los arboles visibles, y lo mismo la *Unión*, hacia la boca del río Rímac.

Hay también cascos sin indicación alguna, con agua suficiente para no causar daño a las naves que se pongan encima, pero con restos bastante grandes y pesados para apresar las anclas que caigan sobre ellos. Tales son los del *Marañón*, *Apurímac* y *Tumbes*; si bien hundidos muy a tierra y disminuyendo con eso los perjuicios que pueden causar antes de hundirse totalmente en el fango.

En: MELO, Rosendo. *Derrotero de la costa del Perú*. Lima: Taller Tipográfico Imp. de El Comercio. 1913, pp. 162-163.

Un buque que continúa navegando en la memoria de los marinos

Transcurría el año 1917 y, para entonces, nuestra Armada ya se hallaba inmersa en un lento pero decidido proceso de reconstrucción, impulsado principalmente por las primeras adquisiciones de unidades navales luego de la Guerra del Pacífico iniciadas durante la década anterior. En este proceso jugó un papel importante la presencia de la Misión Naval Francesa, desde la cual, la modernización en la Armada involucró los diversos aspectos de su organización operacional y administrativa. Fue en esta época en la que la Escuela Naval, a partir de 1912, halla su ubicación definitiva en el distrito de La Punta. Este hecho fue uno de los mayores logros de la misión naval francesa.

En tiempos en los que la Armada Peruana se hallaba encaminada a resurgir para dotarse de un poder naval adecuado y lograr su modernización institucional, sus tradiciones y glorias navales del pasado no podían quedar en el olvido. Así lo comprendieron los oficiales de aquellas generaciones de la posguerra, que eran conscientes de la titánica tarea de reconstruir su institución, bajo la guía y el ejemplo del legado de sus heroicos e ilustres predecesores que habían peleado hasta el fin en una guerra, pese a que su resultado era previsible. Conscientes de ello, a tan solo cinco años de ser inaugurada la nueva Escuela Naval en La Punta, surgió una iniciativa institucional encabezada por el capitán de fragata Manuel I. Vegas, mediante la que se propuso rescatar el palo mayor de la corbeta *Unión*, para instalarlo sobre una base de concreto junto a una placa conmemorativa de bronce en el patio central del flamante centro de formación de oficiales. De este modo, cada 17 de marzo se llevaría a cabo una ceremonia patriótica rememorando las hazañas de la *Unión* durante la Guerra del Pacífico. Esta feliz iniciativa halló pronto apoyo en el director de la Escuela Naval, capitán de navío Ernesto Caballero y Lastres, y en función de ello, el 17 de julio de 1917, el capitán de fragata Vegas, con personal de dotación del crucero *Coronel Bolognesi*, concluyó los trabajos de extracción del referido mástil de los restos de la *Unión*, y los trasladó de inmediato a su futuro y definitivo emplazamiento. Y fue así como el 17 de marzo de 1918, coincidiendo con el 38º aniversario de la doble ruptura del bloqueo de Arica, que se llevó a cabo la ceremonia de inauguración del Palo Unión.

Desde entonces, la *Unión*, con sus valientes marinos que la dotaron, sigue navegando aún en la memoria de quienes desfilan a diario frente a su palo mayor para rendir los honores a nuestro Pabellón Nacional. Este es el homenaje a una

nave invicta, victoriosa y jamás rendida, cuya dotación, en tiempos de paz y especialmente en guerra, supieron cumplir con su deber, imbuidos de un espíritu combativo digno de imitar, de una voluntad férrea de no rendirse nunca, ni siquiera a costa de enfrentarse a adversarios materialmente superiores.

Reflexiones finales

Para poner en su verdadero contexto la decisión de hundir a la *Unión* y al resto de unidades de la Escuadra el 17 de enero de 1881, debemos tener en cuenta ciertas consideraciones importantes que ya hemos esbozado en los párrafos precedentes. En primer lugar, luego de la pérdida de la *Independencia* en Punta Gruesa y de la captura del *Huáscar* en Angamos, la Escuadra peruana perdió toda posibilidad de disputar el control del mar a su contraparte chilena. El inicio de la campaña terrestre y la invasión de territorio peruano era cuestión de tiempo y así sucedió. Los medios navales con los que quedó el Perú luego de Angamos le imposibilitaban cualquier acción ofensiva de envergadura y, mucho menos, lograr detener la inevitable invasión que ya se hallaba en marcha. A pesar de ello, la audacia y el arrojo de nuestros marinos, especialmente los que dotaban a la corbeta *Unión*, o los que integraron las denominadas Fuerzas Sutiles, lograron coronar con éxito algunas acciones, y lograron inclusive hundir varias naves al enemigo, las que sin embargo, mas allá de constituirse en victorias de momento, no tuvieron ninguna repercusión en las operaciones militares.

Con este panorama, el bloqueo establecido sobre el Callao, centro principal de operaciones y facilidades logísticas de la disminuida escuadra peruana, así como la amenaza inminente de una acción decisiva del enemigo sobre la capital del Perú, hacía que cualquier intento de llevar a cabo una acción naval por parte de las naves peruanas contra el grueso de la Escuadra chilena resultase ser un proyecto irracional y suicida. Y lo era más aún, si consideramos que cuando, a partir de diciembre de 1880, el Ejército enemigo iniciaba su marcha desde el sur de Lima hacia la capital, buena parte de la artillería de los buques y sus dotaciones, habían sido destinados a reforzar las defensas de Lima, puesto que allí debía concentrarse el esfuerzo principal de las operaciones contra cualquier intento de invasión a la capital del país.

Entonces, bajo este análisis, no resultaba razonable bajo ningún punto de vista,

pretender que naves con un 50% o menos de su artillería y dotaciones, vale decir, con una capacidad combativa totalmente disminuida, se expusiesen a un escape en el que no podrían eludir el combate con una escuadra inmensamente superior, arriesgándolas a una captura segura, así como porque tampoco existía la seguridad de llegar a salvo a un incierto puerto neutral de destino, debido a las limitaciones operacionales de los propios buques, principalmente por la falta de carbón para reabastecerse.

Finalmente, estamos convencidos de que los sucesos en el Callao el 17 de enero de 1881 estuvieron a la altura de las circunstancias. Con la firme decisión tomada, se logró evitar que las naves remanentes de nuestra escuadra cayesen en manos del enemigo, lo cual, de haber ocurrido, sí hubiese constituido una afrenta a todos aquellos marinos que valientemente lucharon hasta el final, ya fuese en el mar, en la defensa de la capital, o en las alturas andinas, cumpliendo con su deber al servicio de la patria.

Como bien escribiera el historiador Juan Pedro Paz Soldán, *“la Marina de Guerra del Perú cumplió, pues, con dignidad sus deberes en la guerra del 79 y sucumbió con honor”*.

Cuadro N°1

Lista de los buques, chatas, lanchas, etc, pertenecientes al gobierno peruano, que se encuentran a flote o a pique en el Callao

CUADRO RESUMEN

TIPO DE BUQUE	NOMBRE	ESTADO	RECOMENDACIÓN	DESTINO FINAL
Buques de guerra Monitor	<i>Atahualpa</i>	A pique y completamente inútil.	Convendría destruirlo por medio de un torpedo. Recuperar su artillería.	Permaneció hundido
Buques de guerra Corbeta	<i>Unión</i>	A pique e incendiada y completamente Inútil	Recuperar su artillería.	Permaneció hundida
Transportes	<i>Talismán</i>	A pique	Puede ser levantado fácilmente y su casco y máquina están en buen estado de servicio.	Rematado, pero permaneció hundido
	<i>Oroya</i>	Incendiado, a pique y completamente inútil	-	Permaneció hundida
	<i>Chalaco</i>	A pique dentro de la dársena	Puede ser levantado y servir de chata	Permaneció hundido
	<i>Limeña</i>	Fondeado en la bahía; fue incendiado	Su casco quedó en buen estado para servir de chata, su máquina contiene cosas de valor	Permaneció hundido
	<i>Rímac</i>	Quemado y a pique en la dársena	Puede ser levantado y aprovechar sus calderos, que son nuevos, su casco para chata y muchas piezas de su máquina, donkeys, etc	Fue reflotado y rematado, siendo adquirido por la Cía. Sudamericana de Vapores y rebautizado <i>Lautaro</i>
	<i>Tumbes</i>	Está a pique en la dársena; su casco y la mayor parte del aparejo en buen estado	Puede ser puesto a flote muy fácilmente y quedaría listo para el servicio de la costa como buque de vela	Fue rematado; sin embargo permaneció hundido
Chatas	<i>N.º 1</i>	A pique e inútil	--	Permaneció hundida
	<i>N.º 2</i>	A flote, en buen estado. Tiene donkeys a vapor, calderos y esta lista para cargar. Tiene a su bordo una gran boya.	--	Continuó su uso como pontón y depósito de carbón
	<i>N.º 3 Pachitea</i>	Quemada y a pique; inútil	-	Rescatada, continuó su uso como pontón y depósito de carbón
	<i>Meteoro</i>	Quemado y a pique; inútil	--	Permaneció hundido
	<i>Marañón</i>	Casco de fierro en buen estado; fue incendiado		Fue rematado; sin embargo permaneció hundido

	<i>Apurímac</i>	Quemada y a pique; inútil	--	Permaneció hundida
	<i>Laura</i>	Vapor fondeado en la bahía; máquina en mal estado; no podrá volver a navegar	Para utilizarlo como chata	Rematada, adquirida por Grace & Cia.
Presas	<i>Saucy Jack</i>	A pique en la dársena. Los masteleros y aparejos están todavía en su lugar. Casco en buen estado	--	Rematada, adquirida por Grace & Cia.
	<i>Adelaida Rojas</i>	Estos buques tienen su casco en buen estado; pero han perdido gran parte de su aparejo y no convendría aparejarlos nuevamente para la mar	--	Rematada, adquirida por Shutegarland
	<i>Anita</i>		--	Rematada, adquirida por Shutegarland
	<i>Adriana Lucía</i>		--	Destino final desconocido
	<i>Emilia</i>		--	Rematada, adquirida por Shutegarland
Lanchas a vapor	<i>Lima</i>	Remolcadores. Están a pique y pueden ser levantados fácilmente; casco y máquina en buen estado.	--	Permaneció hundida
	<i>John</i>			Permaneció hundida
	<i>Urcos</i>	Antiguamente lancha cisterna de 60 pies de largo; casco en buen estado; está a pique. Andar, ocho millas	Puede ser puesta a flote	Rematada, adquirida por Shutegarland
	<i>Tocopilla</i>	Lancha a vapor semejante a la del transporte chileno <i>Rímac</i> , está a pique al lado de la Urcos, en perfecto estado	Puede ser puesta a flote fácilmente.	Rematada, adquirida por Shutegarland
	<i>Resguardo</i>	Lancha muy ligera; está a pique en la dársena, en perfecto estado	Puede ser levantada fácilmente	Rematada, adquirida por Melue & Cia
	<i>Callao</i>	Su máquina fue sacada y puesta en el torpedo Blum. Su caldero lo tiene a bordo.	Es reclamada como propiedad de la dársena	Recuperada por el Dársena
	<i>Blum*</i> (sumergible de Blume)	Lancha torpedo en buen estado	Fue puesto a flote por el <i>Matías Cousiño</i> . Posteriormente trasladado a Valparaíso.	Destino final desconocido
Batería flotante	Batería flotante	Dos lanchas cargadoras de lastre de 50 toneladas cada una y armadas con un cañón de grueso calibre a proa, y otro menor a popa, están a pique en la dársena	--	Permaneció hundida

Fuentes:

AHUMADA MORENO, Pascual. *Guerra del Pacífico: recopilación completa de todos los documentos oficiales, correspondencias y demás publicaciones referentes a la guerra de que ha dado a luz la prensa de Chile, Perú y Bolivia*. Valparaíso: Imp. del Progreso, 1886. T. IV, p. 246-247. MELO, Rosendo. *Derrotero de la costa del Perú*. Lima: Taller Tipográfico Imp. De El Comercio, 1913. pp. 162-163. Elaboración propia.



Bibliografía

- AHUMADA MORENO, Pascual. *Guerra del Pacífico: recopilación completa de todos los documentos oficiales, correspondencias y demás publicaciones referentes a la guerra de que ha dado a luz la prensa de Chile, Perú y Bolivia*. Valparaíso: Imp. del Progreso. 1886. T. III-VI.
- BULNES, Gonzalo. *La Guerra del Pacífico*. Valparaíso: Sociedad Imprenta y Litografía Universo. 1914. T.II.
- CAYO CÓRDOVA, Percy. La corbeta *Unión* en la Guerra del Pacífico. 1999. En: *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*. Nro. 5. 1999, pp. 7-32.
- CORVALÁN, Rodrigo. Huáscar. *Las cartas perdidas 1879-1884*. Santiago de Chile: RIL Editores. 2003.
- DE LISLE, Gerald. *The Royal Navy and the Peruvian-Chilean War 1879-1881: Rudolf De Lisle's Diaries & Watercolours*. Yorkshire: Pen & Sword Maritime. 2007.
- MELO, Rosendo. *Derrotero de la costa del Perú*. Lima: Taller Tipográfico Imp. de El Comercio. 1913.
- PAZ SOLDÁN, Juan Pedro. El hundimiento de la Escuadra Peruana. Julio de 1919. En: *El Mercurio Peruano*, año II, vol. III, nro. 13, pp. 44-47.
- SAPUNAR PERIC, Pedro. La autodestrucción de los restos de la Flota peruana en el Callao en 1881. En: *Boletín de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile*. Nro. 3. 1998, pp. 129-143.
- TOLEDO, Lorena y ORTIZ, Jorge (Ed). *La corbeta Unión. Diario de guardia durante la Guerra del Pacífico. Historial y documentos*. Lima: Dirección de Intereses Marítimos. 2015.
- YÁBAR ACUÑA, Francisco. *Las Fuerzas Sutiles y la defensa de costa en la Guerra del Pacífico*. Lima: Dirección de Intereses Marítimos. 2001.



Palo *Unión*: noble testigo de un siglo de generaciones en la Escuela Naval del Perú

Contralmirante Roberto Sandro Jiménez Torreblanca

Graduado de la Escuela Naval del Perú el 1 de enero de 1990 como alférez de fragata. Es licenciado en Ciencias Marítimo Navales, calificado en Guerra de Superficie e Ingeniería Naval. Infante de Marina honorario. Ostenta los grados académicos de maestro en Ciencias en la Universidad Nacional de Ingeniería y máster en Ciencias Navales en la Escuela de Guerra Naval del Brasil. Ha cursado el Curso Básico de Estado Mayor en la Escuela Superior de Guerra, Curso de Comando y Estado Mayor para Oficiales Superiores en la Escuela de Guerra Naval de la Marina del Brasil y el Alto Mando y Maestría en Desarrollo y Defensa Nacional en el Centro de Altos Estudios Navales. Durante su servicio se ha desempeñado como jefe de Patrulla en el Batallón Ligero de Combate N.º 4 de la Fuerza de Infantería de Marina, y oficial de Ingeniería y Cubierta en diferentes unidades de la Fuerza de Superficie. Ha laborado en la Jefatura del Estado Mayor General de la Marina y en la Comandancia General de Operaciones del Pacífico. Ha sido asesor militar del ministro de Defensa, agregado de Defensa Adjunto y Naval del Perú en la República Federativa del Brasil, comandante del BAP *Quiñones* (FM-58), jefe del Estado Mayor de la Fuerza de Superficie y director de Abastecimiento Naval. El 1 de enero del 2018, el Gobierno le confirió el ascenso al grado de contralmirante y fue nombrado director de la Escuela Naval del Perú.



RESUMEN

El palo mayor de la corbeta *Unión*, la última nave de la escuadra nacional donde flameó el pabellón nacional durante la Guerra del Pacífico, se encuentra desde 1918 en la Escuela Naval del Perú. Desde entonces, más de cien promociones de oficiales de Marina de varias generaciones se han inspirado con la presencia del histórico mástil en su carrera profesional.

Palabras clave

Unión, Escuela Naval del Perú, Guerra del Pacífico, Miguel Grau Seminario, Manuel I. Vegas García.

ABSTRACT

The mainmast of the *Union* corvette, the last ship of the national school where the national flag flamed during the Pacific War, is back since 1918 to the Peruvian Naval School, inaugurated six years ago. Since then, more than one hundred of promotions of naval officers have been inspired with the presence of the historical mast in its professional race.

KEYWORDS

Union, Peruvian Naval School, Pacific War, Miguel Grau Seminario, Manuel I. Vegas García.

La gran iniciativa, que data ya de cien años atrás, del entonces capitán de corbeta Manuel I. Vegas García, distinguido oficial de marina y estudioso de nuestra historia naval, se concretó con el traslado a la Escuela Naval del palo mayor de la corbeta *Unión*, que permanecía a la vista en aguas del Callao desde 1881, señalando el lugar en el que, casi a flor de agua, yacían los restos del último buque de guerra de la Armada Peruana en la infausta Guerra del Pacífico. En ese lejano 1918, fue rescatado para constituirse en el

más importante monumento vivo de esa épica campaña naval, en la punta del Callao. Por aquel entonces la Escuela llevaba seis años de funcionamiento en su actual local, que había sido inaugurado en 1912, cuando era su director el capitán de navío Ernesto Caballero Lastres.

El palo mayor de la memorable corbeta, que yacía asomándose en cercanías de la desembocadura del río Rímac, donde su tripulación decidió poner fin a una azarosa vida de expediciones, correrías y hazañas dignas de figurar en los anales de las Armadas más importantes del mundo, fue rescatado de las aguas y trasladado a la Escuela Naval del Perú, donde hasta este momento ha visto desfilar un siglo de generaciones de oficiales navales peruanos.

Resulta interesante destacar que hasta la reciente botadura del buque-escuela, que hereda su nombre, la corbeta *Unión* fue el último buque de propulsión mixta, a vela y vapor de nuestra escuadra en cuyo mástil flameó el pabellón nacional. Su última travesía impulsada exclusivamente por los vientos se produjo como una misión de guerra, con ocasión de su carrera contra el tiempo en pos de un convoy logístico enemigo importante, del cual se tomó conocimiento al revisar la documentación del capturado vapor chileno *Rímac*, y llevó a este intrépido buque desde Arica, de donde salió el 31 de julio, hasta el puerto de Punta Arenas, en el estrecho de Magallanes, a donde arribó el 16 de agosto de 1879.

La suerte no acompañó a nuestros esforzados marinos en aquella expedición, en la que, como se menciona, fue la última vez en casi cien años en que un



Combate naval de Abtao (7 de febrero de 1866). La fragata *Apurímac* y las corbetas *Unión* y *América*, junto con la cañonera chilena *Covadonga*, conformaron la escuadra aliada, que, bajo el mando del capitán de navío Manuel Villar, rechazó de manera efectiva el ataque de las fragatas españolas *Villa de Madrid* y *Blanca*.

buque de nuestra escuadra navegó casi exclusivamente a vela, pues siendo la travesía larga y el peligro un factor omnipresente, era imperativo economizar el carbón para casos de emergencia. El convoy logístico esperado llegó dos días después que la corbeta hubo de abandonar el estrecho, creyendo la palabra del alcalde de Punta Arenas, ciudadano inglés que aseguró que este ya había pasado.

Sobre la cubierta de esta pequeña pero audáz corbeta, caminaron los marinos más insignes de nuestra historia. Encargado de supervisar su construcción, en astilleros franceses en 1864, estuvo el entonces teniente primero



Mástil del palo *Unión*

Miguel Grau Seminario, quien luego fue su primer comandante con el grado de capitán de corbeta. Sobre su cubierta recibiría nuestro entonces futuro gran almirante su bautizo de fuego en el combate naval de Abtao de 1866, contra la escuadra española. Cabe preguntarse cuántas veces el almirante Grau reclinaría el cuerpo sobre este mástil sumido en sus pensamientos, qué decisiones tomaría mientras sus ojos lo contemplaban con el pabellón nacional flameando a tope.

Este mástil, mudo testigo presencial de acciones navales que hoy son parte de nuestras efemérides, participó en el combate naval de Abtao el 7 de febrero de 1866, defendiendo la soberanía nacional durante la guerra con España y en la doble ruptura del bloqueo de Arica el 17 de marzo de 1880. En esta última acción naval, realizada bajo el mando del capitán de navío Manuel Villavicencio, demostrando gran arrojo y destreza marinera, rompió el bloqueo chileno al responder al fuego enemigo en dos oportunidades y cumplió la misión de desembarcar los pertrechos a las tropas que se encontraban en tierra. De esta



Pinturas del teniente de la Armada Real Británica Rudolph Edward March Phillipps de Lisle, oficial naval a bordo del HMS *Triumph*, que muestra con gran realismo una imagen de la corbeta *Unión* en el momento en que es varada, incendiada y dinamitada por su propia dotación en el Callao el 16 de enero de 1881. *Biblioteca Quenby Hall, Hungarton, Inglaterra.*

forma, se ganó el respeto de propios y neutrales que hasta la fecha reconocen tan noble y extraordinaria acción.

Nuestros héroes navales pasaron sus ojos y sus manos sobre su superficie, ordenaron maniobras con sus velas y cordaje, recibieron mil reportes de vigías encaramados en sus alturas. Hasta hoy desde su cofa se puede avistar en línea recta la cripta en la que descansan los restos de su primer comandante y, en la galería de marinos notables, el busto de quien fuera uno de los últimos comandantes.

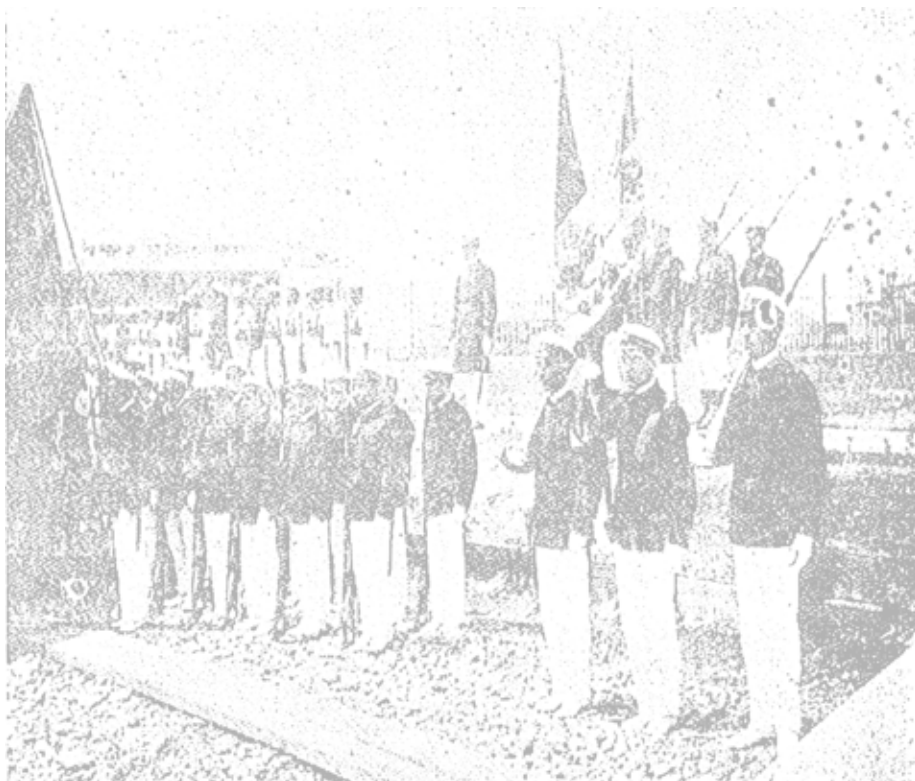
Los últimos momentos de este glorioso buque solo pueden imaginarse. Una trayectoria tan limpia no podía desmerecerse con su captura. Esa cubierta cargada de historia no podía ser hollada por las suelas del enemigo, tenía que irse a pique y se fue por mano propia de su comandante y tenaz tripulación sin haberse rendido jamás.

Este mástil llegó el 17 de marzo de 1918 a la Escuela Naval del Perú, en su ubicación definitiva de La Punta, y no puede ser casualidad que el lugar elegido para él haya sido el extremo norte de la Escuela, donde, haciendo las veces de la Estrella Polar, haya servido de guía y referencia a los marinos peruanos contemporáneos, y ha señalado un rumbo a todas las generaciones que desde entonces han comandado nuestros buques, submarinos, aeronaves, batallones y pelotones de forma eficiente, digna y profesional.

Cada mañana, los cadetes navales inician sus actividades académicas luego de desfilarse hasta el orgulloso palo mayor de la corbeta *Unión* y rendir honores al pabellón que ondea en sus alturas. Reciben entonces, condensado en un

breve momento, el mensaje de un pequeño y frágil pero a la vez honorable y gran buque, que, contra adversidades apabullantes, contra una superioridad material abrumadora del enemigo, opuso el sereno coraje de quien valora más el cumplimiento del deber que la propia seguridad y la vida. Más de cien promociones de oficiales de Marina se han inspirado a diario con su serena imagen para emprender la rutina diaria y han tomado como norte, en su carrera profesional y en su vida personal, la tenacidad y determinación que este heroico mástil nos transmite.

Cada día, terminada la ceremonia de honores al pabellón, los cadetes dan la media vuelta y desfilan a sus aulas, con el respeto y orgullo de ser descendientes de tan bravos héroes y marinos que combatieron a bordo de esta magnífica nave. A su espalda queda el enhiesto palo *Unión*. El viento, al silbar sobre su estructura, envía siempre desde su cofa el mensaje de esa heroica tripulación y sus oficiales... ¡Adelante, cadetes navales!





El mensaje del mástil de la corbeta *Unión* en la Escuela Naval del Perú a cien años de su instalación

Teniente Primero Michel Laguerre Kleimann

Graduado de la Escuela Naval del Perú y calificado en Electrónica. Magister en Historia por la Pontificia Universidad Católica del Perú. Es autor de cuatro libros: *Tres héroes navales lambayecanos* (2014, en coautoría con el doctor Héctor López Martínez), *El Oncenio y el desarrollo de la Armada Peruana, 1919-1930* (2015), *U.S. Naval War College & Escuela Superior de Guerra Naval del Perú* (2017) y *Guise. Un marino británico-peruano para todos los tiempos* (2017). Es miembro colaborador del Centro de Estudios Estratégico-Marítimos del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, Associate Member del Corbett Centre for Maritime Policy Studies del King's College London, y miembro asociado del Instituto Riva-Agüero de la Pontificia Universidad Católica del Perú.



RESUMEN

Se ha conmemorado los cien años de la ceremonia de instalación del mástil de la corbeta *Unión* en la Escuela Naval del Perú. Este acto llama a preguntarnos: qué debe significar este mástil para el batallón Angamos? El potencial mensaje que este objeto tiene para las mentes atentas y observadoras es de sumo valor para la formación de los futuros oficiales de la Armada Peruana.

PALABRAS CLAVE

Corbeta *Unión*, Ernesto Caballero y Lastres, Manuel Villavicencio, Escuela Naval, formación naval.

ABSTRACT

The Peruvian Naval School has recalled the one hundred years of the installation ceremony of the Union Corvette Mast. This act calls us to ask what must mean this mast for the Angamos battalion. The potential message for the kind and observant minds is of extreme value for the formation of the future officials of the Peruvian Navy.

KEYWORDS

Union Corbette, Ernesto Caballero y Lastres, Manuel Villavicencio, Naval School and naval formation.

En puridad de verdad, la memoria significa para el individuo lo que la herencia para la especie y la tradición para el Estado; el núcleo permanente y sólido de la vida y del ser, lo que se opone a las potencias nefastas de la disolución y la muerte. Por eso importa repetir mil y mil veces, para que la desatención de la infeliz frivolidad al cabo lo entienda y retenga, que el culto de los recuerdos es la única fuerza que en época normal conserva y nutre el amor a la patria. El absurdo desdén de lo pasado, en personas e instituciones, constituye la negación suicida [...] El que no recuerda, se degrada de la condición humana, porque no aprecia, ni comprende, ni siente, ni prevé.

José de la Riva-Agüero y Osma, 1943

El buque escuela a vela BAP *Unión* acaba de cumplir dos años desde que fuese afirmado el pabellón nacional a bordo. A la fecha ya logró llevar a cabo dos exitosos viajes al extranjero y arribar a puertos tan importantes como los de Boston, Londres, Hamburgo, Balboa, Acapulco, Santo Domingo, Cartagena de Indias, Guayaquil, Paita, entre otros. En todos ellos presentó el pabellón peruano de una manera que el Perú no lo hacía desde hace más de 150 años, cuando el vapor *Amazonas* dio la vuelta al mundo fungiendo como buque escuela a vela.

En ese sentido, y a lo mejor sin conocimiento de causa, se cumplió aquel reconocimiento que sugirió el finado historiador Percy Cayo Córdova, autor del tomo XIII de la *Historia marítima del Perú* en 2009: "Tal vez con el tiempo veremos que nuestro buque escuela no se denomine *Independencia*, como hasta hace poco, y más bien lleve el nombre honroso de la corbeta"¹.

A este punto vale recordar el peso que trae consigo la palabra *Unión* para la Marina de Guerra del Perú. Recordemos que en el contexto del conflicto con España, que duró de 1864 a 1866, el Gobierno del general Pezet ordenó adquirir unidades navales para hacer frente a la amenaza naval. Los nombres de los buques comprados son muy sugerentes con el momento que se vivía: *América*, *Unión*, *Independencia* y *Huáscar*.



Corbeta *Unión*. Archivo Histórico de Marina.

1 CAYO CÓRDOVA, Percy (2009). *La República. 1906 a 1919*. En: *Historia Marítima del Perú*, tomo XIII. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, p. 813.



Capitán de corbeta Camilo N. Carrillo.
Archivo Histórico de Marina.



Capitán de navío Ernesto Caballero y Lastres.
Archivo Histórico de Marina.

De los cuatro, el primero se perdió en un maremoto en Arica en 1868, mientras que los dos últimos lo fueron en combate. De este grupo, la *Unión* nunca fue vencida, ni capturada; al contrario, obtuvo resultados eficaces que dieron brío a nuestros marinos.

A este momento se pueden destacar la captura del transporte chileno *Rímac* y la doble ruptura del bloque de Arica. En la primera operó conjuntamente con el *Huáscar*, mientras que en la segunda lo hizo en solitario.

Escribiendo esto, vale la pena recordar los nombres de sus 11 comandantes:

1. Teniente primero Miguel Grau Seminario (17-12-1864), quien ascendió a capitán de corbeta y a capitán de fragata mientras comandaba esta unidad.
2. Capitán de corbeta Camilo N. Carrillo (5-8-1866)
3. Capitán de fragata Manuel M. Proaño (15-9-1866)
4. Capitán de fragata Juan Guillermo More Ruiz (15-9-1866)
5. Capitán de navío Lino de la Barrera (1-1868)
6. Capitán de fragata Nicolás Portal (31-1-1871)



Nicolás del Portal. Foto: Courret Hermanos.
Archivo Histórico de Marina.



Guardiamarina Manuel I. Vegas García.
Archivo Histórico de Marina.

7. Capitán de corbeta Eduardo Raygada (11-8-1877), quien ascendió a capitán de fragata mientras ejercía el comando de esta unidad.
8. Capitán de fragata Juan B. Cobián (1-2-1879)
9. Capitán de navío Nicolás Portal (7-4-1879)
10. Capitán de navío Manuel Villavicencio (9-12-1879)
11. Capitán de corbeta Arístides Aljovín (9-12-1880).²

El final de sus días se dio por voluntad propia de la Armada. Ocurrió al día siguiente de la derrota peruana en la batalla de Miraflores, cuando el capitán de navío Luis Germán Astete Fernández de Paredes ordenó la destrucción y el hundimiento de las naves peruanas surtas en el Callao: *Unión*, *Atahualpa*, *Apurímac*, *Meteoro*, *Marañón*, *Rímac*, *Chalaco*, *Oroya*, *Talismán* y *Limeña*. El único buque de guerra operativo era la corbeta *Unión*.

Por ello, la ceremonia llevada a cabo este año en la Escuela Naval del Perú, que conmemoró los cien años de la inauguración del mástil de nuestro buque jamás vencido, rememoró hazañas y valores que no deben olvidarse.

2 ORTIZ SOTELO, Jorge. Historial de la corbeta *Unión* (1865-1881). En: TOLEDO, Lorena y ORTIZ SOTELO, Jorge. *La corbeta Unión. Diario de guardia durante la Guerra del Pacífico, historial y documentos*. Lima: Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana. 2015, p. 30.

A decir del capitán de navío Ernesto Caballero y Lastres, director de la Escuela Naval del Perú hace un siglo, en su discurso-memoria ante el presidente de la República José Pardo y Barreda:

La feliz iniciativa del capitán de corbeta D. Manuel I. Vegas ha sido coronada con el mejor de los éxitos. Él, personalmente, me entregó en la Escuela parte de uno de los mástiles de la gloriosa corbeta *Unión* que ha velado durante 35 años a sotavento de la bahía del Callao como un símbolo levantado al infinito, para recordarnos los heroicos hechos de nuestros marinos y hacernos preservar en el propósito de trabajar por el resurgimiento de nuestra Armada, de esta institución noble que desde la independencia se ha mostrado siempre como el exponente del valor y patriotismo de los hijos del Perú³.

De sus palabras sabemos que parte de uno de los mástiles de la *Unión* es el que se haya actualmente frente a la prevención Ferré. ¿Cuál es ese mástil? Cayo Córdova nos dice que se trata del palo mayor⁴.

¿Qué valor tiene este objeto para que se haya instalado en el centro de formación de la oficialidad de la Armada Peruana? El mismo Caballero y Lastres nos da la respuesta demostrando madurez y amplitud de conocimientos en el panorama de la formación integral del marino: "Por el convencimiento que tengo de que estas lecciones objetivas, de que este culto que se rinde al pasado, contribuye eficazmente a formar el carácter de nuestros jóvenes alumnos, me he forzado para que sin pérdida de tiempo ese despojo sea colocado en una base de cemento"⁵.

Es interesante que este tenor haya sido suscrito por el ministro de Guerra y Marina, César A. La Fuente, quien sostuvo en su discurso: "Y vosotros, jóvenes estudiantes que habéis abrazado la fatigosa carrera del marino, tened presente para los momentos de peligro de la nacionalidad, las épicas jornadas que en los mares del Pacífico realizaron en diversas ocasiones vuestros jefes y maestros; conservad el sentimiento patrio [...] Seguid con recta conciencia el mismo camino que os han trazado nuestros próceres"⁶.

3 CABALLERO Y LASTRES, Ernesto. *Memoria presentada por el director capitán de navío Ernesto Caballero y Lastres en la clausura del año escolar de 1917*. La Punta: Imprenta de la Escuela Naval. 2017, p. 13.

4 CAYO CÓRDOVA, op. cit., p. 806.

5 CABALLERO Y LASTRES, op. cit., p. 13.

6 CAYO CÓRDOVA, op. cit., p. 831.

Como se ha mencionado, el 17 de marzo guarda un simbolismo muy fuerte para la Armada Peruana. La captura de la goleta *Sacramento* y la doble ruptura del bloqueo de Arica son dos acontecimientos ocurridos el mismo día, pero con 59 años de diferencia. El primero se dio en el contexto del proceso de la independencia, mientras que el segundo, en la defensa de la soberanía republicana. Los dos acontecimientos tácticos fueron exitosos.

La doble ruptura del bloqueo de Arica es la acción naval más recordada de la *Unión* y fue la fecha elegida para instalar el pedazo de un mástil de la misma en la Escuela Naval del Perú. No hay mejor relato sobre la ceremonia que el del propio director del plantel:

El domingo 17 de marzo del presente año [...] se inauguró la placa de bronce que con el decidido apoyo del Supremo Gobierno se halla colocada en la base del simbólico pequeño monumento erigido en esta Escuela con parte de uno de los mástiles de la corbeta *Unión*. Con este objetivo se dijo una misa de campaña con asistencia de los heroicos sobrevivientes de la hazaña gloriosa que se recordaba [...] Cupo en suerte a esta institución con motivo de esa sencilla ceremonia hacer reunir uno de los hechos gloriosos de nuestra campaña naval con Chile y acrecentar así aún más el ardor patriótico de nuestros jóvenes alumnos⁷.

Vuelve al discurso de Caballero y Lastres la importancia de la enseñanza de la historia y de las tradiciones para la formación de los futuros oficiales navales. Es posible que las amargas experiencias de la Guerra del Pacífico hayan calado en su memoria y personalidad. Por este motivo, desde su posición de responsable de la formación de los futuros líderes de la Armada y del país, se preocupó en dejar un mensaje de bien. Tuvo la solidez moral de aconsejar a los cadetes navales con las siguientes palabras que bien pueden ser utilizadas por todas las generaciones venideras:

No dejéis paso a la envidia ni al egoísmo en vuestros espíritus, porque ellos roerán la buena simiente de vuestros sentimientos y labrareis entonces la bancarrota de nuestra institución. Sed unidos, prestaos apoyo mutuamente. Este será el mejor modo de servir a la Patria [...] No hagáis degenerar vuestra natural ambición

7 CABALLERO Y LASTRES, op. cit., p. 18.

de ascender, manchando el brillo de vuestros galones. Tened una divisa: honor, partid de ella de un principio: disciplina, y conseguiréis el bien de la Marina que es también el de la patria⁸.

En el presente artículo se viene repitiendo que el director de la Escuela Naval buscó mejorar el fervor patrio, el sentido del deber y la formación integral de los cadetes navales con la presencia permanente del palo de la corbeta *Unión*, la jamás vencida. ¿Quiénes fueron estos alumnos? Gracias a la memoria que nos dejó el citado director, ahora, a cien años de dicho evento, podemos saber quiénes fueron los integrantes del plantel, testigos directos de esta ceremonia:

Director: Capitán de navío Ernesto Caballero y Lastres

Subdirector: Capitán de navío Teodosio Cabada

Jefe de Detall y Caja: Capitán de corbeta Alejandro G. Vincés

Profesor: Capitán de corbeta César A. Valdivieso

Profesor: Teniente primero Antonio Cantuarias Pardo

Secretario: Teniente primero Víctor F. Escudero

Profesor: Teniente segundo Humberto Alfageme

Profesor: Alférez de fragata José R. Alzamora

Sanidad Naval: Capitán de corbeta Belisario Sosa Artola

Inspector de Máquinas: Doctor Pedro Valladares

Segundo Ingeniero: Doctor Carlos Fernández Dávila

Capellán: R.P. Pedro Belar

Profesor de Ciencias: Capitán de corbeta ingeniero Luis Aubry (Teoría del Buque y Construcción Naval)

Profesor de Ciencias: Doctor Federico Villarreal (Mecánica Racional y Cálculo Infinitesimal)

Profesor de Ciencias: Ingeniero doctor Jenaro M. Saavedra (Química General, Química Analítica y Metalurgia)

Profesor de Letras: Doctor Juan Thol (Derecho Marítimo e Historia Contemporánea)

Profesor de Letras: Santiago Bedoya (Composición Castellana)

8 CABALLERO Y LASTRES, op. cit., p. 32.

Profesor Francés e inglés: Adolfo Romero

Dentista: Héctor Tejada Mercado

Auxiliar de Administración: Luis E. Frisancho

Sección Profesional de Marina

Aspirantes de Marina

Cuarto año

Gustavo Cornejo

Víctor Carcelén

Héctor Barragán

Gabriel Aransaenz

Víctor Bravo

Carlos Salaverry

Aureliano Navarrete

Tercer año

Alejandro Arenas

Víctor Aransaenz

Roberto López

Alfredo Catter

Carlos Edwards

Gustavo Madueño

Carlos Gonzáles

Pedro Canga

Aspirantes de Marina

Segundo año

Manuel Cánepa

Rafael Bravo

Fernando Sarmiento

Alumnos del curso preparatorio

Luis Santana (Preparatorio de Marina)

Carlos de la Jara (Preparatorio de Marina)

Enrique Espinoza (Preparatorio de Marina)

Alejandro Bastante (Preparatorio de Marina)

Leonardo Alvariño (Preparatorio de Marina)

Emilio Barrón (Preparatorio de Marina)

Ricardo Herrera (Preparatorio de Marina)

Sección Profesional de Ingenieros Mecánicos

Aspirantes de primera

Cuarto año

Miguel Vera

Reynaldo Rojas

José González

Tercer Año

Julio Contreras

Aspirantes de segunda

Primer año

Publio Rojas

Guillermo Tirado (Preparatorio de Marina)
Julio Elías (Preparatorio de Marina)
Hernán Seminario
Lucio Alcalá
Francisco Secada
Manuel Rivera
José Varela
José Rotondo (Preparatorio Ingenieros Mecánicos)
Víctor Montes (Preparatorio Ingenieros Mecánicos)
Luis Sologuren (Preparatorio Ingenieros Mecánicos)
Miguel Mesía (Preparatorio Ingenieros Mecánicos)
Pedro Valladares (Preparatorio Ingenieros Mecánicos)
Juan del Solar
Francisco de la Flor (Preparatorio Ingenieros Mecánicos)
Rafael Grisolle (Preparatorio Ingenieros Mecánicos)
Lucio Berrío⁹



Alumnos de la Escuela Naval del Perú, 1918. Foto: Archivo Histórico de Marina.

9 CABALLERO Y LASTRES, op. cit., anexo 1.

Entre la plana mayor de la Escuela Naval, su director, Ernesto Caballero y Lastres, obtuvo el grado de guardiamarina en 1893. "Navegó en los buques ingleses *Silverhow* y *Bandeeth*. En 1900 fundó la Liga de Defensa Nacional [...] que sirvió más tarde de base para formar la Asociación Nacional ProMarina".

En 1906 fue director de la Escuela Naval, que se encontraba a bordo del *Iquitos*. "Fue un gran entusiasta de la eficacia de los elementos submarinos de guerra. Su constante propaganda llamó la atención del Gobierno del presidente Leguía, en cuya gestión, en 1910, fue enviado a Francia para contratar la construcción de los sumergibles *Ferré* y *Palacios*. Estas dos naves arribaron al Callao, cuando ninguna de las repúblicas sudamericanas había adquirido todavía buques submarinos.

En 1912 fue nombrado comisionado naval en Estados Unidos, y más tarde, en 1913, enviado al puerto de Pará a dirigir los trabajos de reparación del cazatorpedero *Teniente Rodríguez*".

En 1914 fue enviado a Francia para pactar la fabricación de nuevos sumergibles, pero el estallido de la Gran Guerra lo impidió. A partir de 1917 fue director de la Escuela Naval por un lapso de dos años y consiguió "colocarla en una brillante situación [...] El 4 de julio de 1919, después de la revolución que llevó a la presidencia al señor Leguía, presentó la renuncia a su cargo". Sin embargo, ese mismo año fue designado agregado naval en Italia. Fue colaborador de *El Comercio* y de la *Revista de Marina*. "Es comendador de las Órdenes del Salvador de Grecia y de Francisco José de Austria; tiene la placa del Mérito de España, y es en Francia, caballero de la Legión de Honor"¹⁰.

Otro distinguido marino es Luis Aubry López, quien desde sus años de guardiamarina se embarcó en buques de la Armada de Estados Unidos, y luego fue enviado como dotación a Inglaterra para traer los primeros cruceros de la Marina de Guerra del Perú (*Grau* y *Bolognesi*).

En 1908 ingresó a la Universidad de Glasgow, donde estudió hasta 1912, y se recibió de ingeniero constructor naval. Fue profesor de la Escuela Naval del Perú, consultor técnico de la Compañía Peruana de Vapores, colaborador en los principales diarios de Lima con artículos relacionados con temas navales y perito del Bureu Veritas de la Sociedad de Clasificación de Buques de Francia. "Es uno de los mejores elementos de la Armada, por su inteligencia despejada, su erudición naval y su carácter enérgico"¹¹.

10 PAZ SOLDÁN, Juan Pedro. *Diccionario biográfico de peruanos contemporáneos*. Lima: Librería e Imprenta Gil. 1921, pp. 73-74.

11 PAZ SOLDÁN, op. cit., p. 32.

El entonces alférez de fragata José R. Alzamora, quien fuera considerado, en 1925, por el jefe de la Misión Naval estadounidense como *“the most promising officer in the Peruvian Navy”*¹², fue autor de manuales técnicos para el uso de torpedos. Llegó a ascender al grado de contralmirante y a ocupar el cargo de ministro de Marina durante el Gobierno de José Luis Bustamante y Rivero.

El capitán de corbeta Belisario Sosa Artola es un caso interesante, puesto que era un médico de origen universitario que se asimiló a la Marina de Guerra. Revisando su biografía se aprecia a un connotado profesional médico que decidió servir al Perú a través de la Armada Peruana:

Médico, cirujano, ginecólogo, maestro. Nació en Lima en 1878; murió en Lima en 1952 [...] Ingresó a la Facultad de Medicina de San Fernando en 1897; obtuvo las contentas de bachiller y de doctor en medicina en 1902 con la tesis *La raqui-cocaidización en los partos distócicos*. Se recibió de médico cirujano en 1903 [...] Se doctoró en Medicina con el trabajo *Algo sobre obstetricia* [...] cirujano jefe del hospital San Juan de Dios del Callao; cirujano jefe de la Clínica Santa Rosa; miembro fundador de la Sociedad Peruana de Cirugía y de la academia Peruana de Cirugía; miembro del Colegio Americano de Cirujanos. Realizó con éxito la primera operación cesárea en el Perú en 1910. Delegado de la Cruz Roja Peruana ante el Congreso Internacional de la Cruz Roja celebrado en Ginebra en 1923¹³.

Sobre Federico Villarreal, basta con decir que se le conoce como un sabio del Perú.

Entre los alumnos del curso preparatorio se encuentran futuros distinguidos oficiales de Marina que sobresalieron por su temeridad, arrojo, cultura y dotes operacionales. Por ejemplo, Leonardo Alvaríño obtuvo el grado de guardiamarina el 23 de enero de 1923, mientras que para el 27 de julio de 1924 lo hizo al grado de alférez de fragata. Pasó así a la Escuela de Hidroaviación y obtuvo el brevet de piloto observador naval en 1926¹⁴. Ascendió a teniente segundo el 27 de julio de 1927¹⁵.

12 WOODWARD, Clark Howell. Intelligence Report 903-800, 24 December 1925 from C.H. Woodward. Personnel Note-Characteristic, p. 1-3. Archivo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.

13 MILLA BATRES, Carlos. *Enciclopedia biográfica e histórica del Perú. Siglos XIX-XX*. Tomo IX. Lima: Editorial Milla Batres. 1994, pp. 200-201.

14 ARMADA NACIONAL. *Escalafones de actividad, disponibilidad y retiro*. La Punta: Talleres Tipográficos de la Escuela Naval del Perú. 1925, p. 4. ORTIZ SOTELO, Jorge y CASTAÑEDA MARTOS, Alicia. *Diccionario biográfico marítimo peruano*. Lima: Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana. 2007, p. 15.

15 MINISTERIO DE MARINA. *Escalafón general de la Armada*. La Punta: Talleres Tipográficos de la Escuela Naval del Perú. 1929, p. 7.

Para aquel entonces, Alvariño era jefe de la Primera Escuadrilla de Reconocimiento de San Ramón, perteneciente a las Fuerzas Aéreas de la Montaña. Revisando los escalafones de Marina, se observa que Alvariño, como miembro de la Armada Nacional, sirvió en la base de San Ramón desde 1929, año en que ascendió a teniente primero.

Previamente, tanto Alvariño como Grow fueron los iniciadores de la Base Naval de San Ramón. Llevaron las aeronaves vía aérea cruzando los picos de los Andes que ascendían a 19 000 pies, y lograron su cometido luego de varios intentos el 27 de octubre de 1927¹⁶.

Cabe mencionar que mediante la Ley 6511 del 18 de febrero de 1929 se creó el Ministerio de Marina y Aviación¹⁷. Dentro de la nueva organización, varios oficiales de la Armada Peruana pasaron a servir en servicios generales de aviación, que reunía a la hidroaviación y la aviación del Ejército, que dependían de la Inspectoría General de Aeronáutica. Entre ellos, el teniente primero Leonardo Alvariño Herr.



Emilio Barrón. Archivo Histórico de Marina.



Guillermo Tirado Lamb. Archivo Histórico de Marina.

-
- 16 PATIÑO PONCE, José. La conquista aérea de la selva. En: CASARETTO ALVARADO, Fernando. *Marina de Guerra del Perú. La odisea amazónica, 1864-2014*. Lima: Comandancia General de Operaciones de la Amazonía y Quinta Zona Naval. 2014, p. 159.
- 17 COBAS CORRALES, Efraín (2006). La Marina de Guerra del Perú, desarrollo institucional, 1930-1968. 2006. *Derroteros de la Mar del Sur*, nro. 14, p. 9.

En marzo de 1933, durante el conflicto con Colombia, recibió la orden de transportar su avión al teatro de operaciones. El vuelo se realizó sin novedad hasta alcanzar el río Pichis, a partir de donde se desencadenó una tormenta que originó la caída del avión. Once años después, en 1944, fueron hallados los restos de la nave y de sus dos ocupantes; el capitán Alvariño y su mecánico Héctor Rubio Cavassa. La base aérea de San Ramón recibió el nombre de Capitán Alvariño. La promoción de oficiales de 1949 de la Escuela de Aeronáutica lleva su nombre¹⁸.

Tanto Emilio Barrón como Guillermo Tirado Lamb ocuparon los cargos de ministros de Marina, modernizando a la Armada Peruana. El primero fue comandante del *Coronel Bolognesi*, agregado naval en Brasil, presidente de la Comisión de Límites con Ecuador, comandante general de la Escuadra, director de Capitanías y agregado naval en Argentina y Chile. En 1955 ascendió al



Obra escultórica de Luis Agurto (Homenaje de la Escuela Naval a todos los tripulantes de la corbeta *Unión*). Abtao 1866-Arica 1880. Foto: Teniente segundo Fátima Del Pilar Cisneros López.

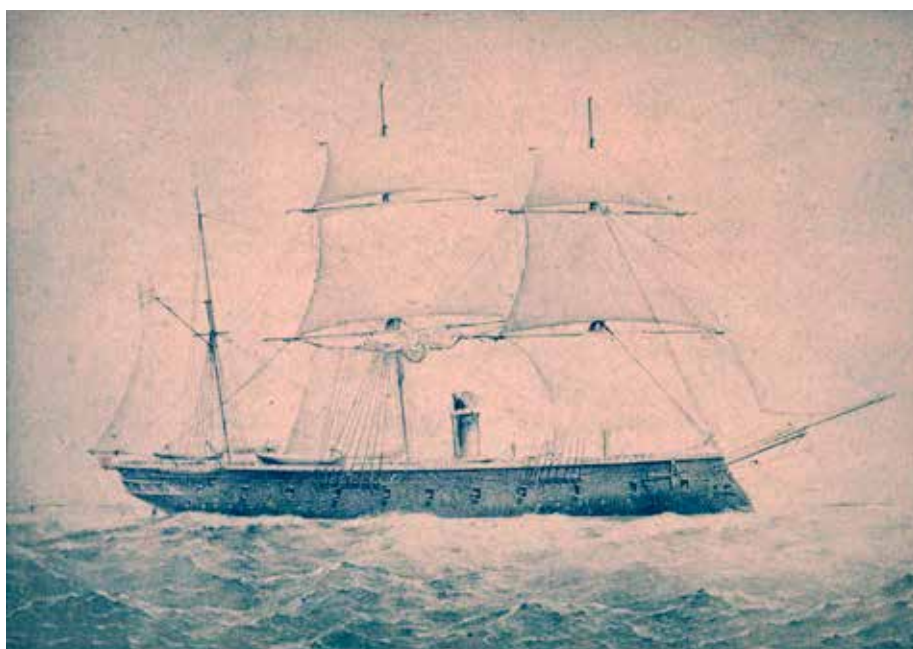
18 ORTIZ SOTELO y CASTAÑEDA MARTOS, op. cit., p. 15.

grado de contralmirante. Fue director de la Escuela Superior de Guerra Naval y ministro de Marina al año siguiente¹⁹.

Por su lado, Tirado Lamb fue comandante de los R-1 y R-4. Sirvió en la Comandancia de la División de Destruyores durante el conflicto con Colombia. Fue comandante del *Almirante Villar*, de la división de Fragatas y de la división de Destruyores. Fue agregado naval en Estados Unidos, director de Material, jefe del Estado Mayor General de Marina, director de la Escuela Naval y comandante general de Marina. Alcanzó al grado de vicealmirante en 1959²⁰.

Por su lado, Julio Elías Murguía obtuvo el grado de capitán de navío. Destacó en el estudio de la historia naval y se convirtió en el fundador del Museo Naval del Callao, que actualmente lleva su nombre. Fue autor de varias obras históricas que enriquecieron el acervo bibliográfico naval-peruano.

Finalizando este escrito, se cree conveniente recordar un extracto del discurso del entonces contralmirante Manuel Villavicencio, en el acto de inauguración



Fragata *Independencia*. Foto: Archivo Histórico de Marina.

19 Ibid., p. 34.

20 Ibid., p. 254.

del mástil de la corbeta *Unión* en la Escuela Naval. En ella, Villavicencio recordaba que luego de ser perseguido durante la noche del 17 de marzo, al día siguiente, ya en tranquilas aguas, los tripulantes “saludaban al ileso pabellón izado al compás de doscientas voces que entonaban el himno de la patria”²¹.

Hoy, el mismo palo de la nave peruana jamás vencida acoge al pabellón peruano de estos tiempos; al cual, durante cada mañana y a la misma hora, los cadetes del Batallón Angamos le rinden honores. La conexión entre el pasado, presente y futuro se plasma en este espacio que bien puede ser considerado vital para la reflexión de las acciones de quienes nos antecedieron y su influencia en la formación presente del cadete naval con miras al futuro.



Bibliografía

- ARMADA NACIONAL. *Escalafones de actividad, disponibilidad y retiro*. La Punta: Talleres Tipográficos de la Escuela Naval del Perú. 1925.
- CABALLERO Y LASTRES, Ernesto. *Memoria presentada por el director capitán de navío Ernesto Caballero y Lastres en la clausura del año escolar de 1917*. La Punta: Imprenta de la Escuela Naval. 2017.
- CAYO CÓRDOVA, Percy (2009). *La República. 1906 a 1919*. En: *Historia Marítima del Perú*, tomo XIII. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.
- COBAS CORRALES, Efraín (2006). La Marina de Guerra del Perú, desarrollo institucional, 1930-1968. 2006. *Derroteros de la Mar del Sur*, nro. 14, p. 9.
- MILLA BATRES, Carlos. *Enciclopedia biográfica e histórica del Perú. Siglos XIX-XX*. Tomo IX. Lima: Editorial Milla Batres. 1994.
- MINISTERIO DE MARINA. *Escalafón general de la Armada*. La Punta: Talleres Tipográficos de la Escuela Naval del Perú. 1929.
- PATIÑO PONCE, José. La conquista aérea de la selva. En: CASARETTO ALVARADO, Fernando. *Marina de Guerra del Perú. La odisea amazónica, 1864-2014*. Lima: Comandancia General de Operaciones de la Amazonía y Quinta Zona Naval. 2014.
- PAZ SOLDÁN, Juan Pedro. *Diccionario biográfico de peruanos contemporáneos*. Lima: Librería e Imprenta Gil. 1921.
- ORTIZ SOTELO, Jorge. Historial de la corbeta Unión (1865-1881). En: TOLEDO, Lorena y ORTIZ SOTELO, Jorge. *La corbeta Unión. Diario de guardia durante la Guerra del Pacífico, historial y documentos*. Lima: Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana. 2015.
- ORTIZ SOTELO, Jorge y CASTAÑEDA MARTOS, Alicia. *Diccionario biográfico marítimo peruano*. Lima: Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana. 2007.
- WOODWARD, Clark Howell. Intelligence Report 903-800, 24 December 1925 from C.H. Woodward. Personnel Note-Characteristic, p. 1-3. Archivo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.

21 CAYO CÓRDOVA, op. cit, p. 835.



La tesis del dominio marítimo peruano plantea la soberanía y jurisdicción exclusiva del Estado hasta las 200 millas de mar adyacente, que se extiende al espacio aéreo del dominio marítimo, así como al lecho y al subsuelo de ese espacio nacional parte del territorio inalienable e inviolable del Estado (Art. 54 CPP). Fuente CPP, Wikipedia 2018.

El dominio marítimo peruano y sus relaciones conceptuales

JEAN JESU DOIG CAMINO

Licenciado en Ciencias Marítimas Navales por la Escuela Naval del Perú. Licenciado en Derecho por la Pontificia Universidad Católica del Perú. Magíster en Estrategia Marítima por la Escuela de Posgrado de la Marina de Guerra del Perú. Candidato al doctorado en Políticas Públicas, Seguridad Nacional y Desarrollo Sostenible por la Universidad Alas Peruanas. Docente en la Escuela Superior de Guerra Naval. Miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.



“Que en ejercicio de la soberanía y en resguardo de los intereses económicos nacionales, es obligación del Estado fijar de una manera inconfundible el dominio marítimo de la nación.”

Decreto Supremo 781, del 1 de agosto de 1947

RESUMEN

Este artículo aborda el término dominio marítimo y sus relaciones conceptuales en el ámbito nacional desde un punto de vista jurídico, pretendiendo aportar contenidos y fundamentos para contribuir al desarrollo de doctrina marítima en el país, fuente del derecho y del conocimiento de las ciencias marítimas, y con el propósito de contribuir a afianzar la tesis peruana del dominio marítimo en la comunidad nacional e internacional.

PALABRAS CLAVE

Dominio marítimo, contenidos y fundamentos, tesis peruana, comunidad nacional e internacional, doctrina marítima, fuente del derecho, ciencias marítimas.

ABSTRACT

The article approaches the term maritime domain and its conceptual relations in the national scope from a legal point of view, trying to provide with contents and foundations in order to contribute to the development of maritime doctrine in the country, source of the law and knowledge of maritime sciences, and in order to help to solidify the Peruvian thesis of the maritime domain in the national and international community.

KEYWORDS

Maritime domain, contents and fundaments, Peruvian thesis, national and international community, maritime doctrine, source of law, maritime sciences.

INTRODUCCIÓN

Transcurridos cuatro años del fallo de la Corte Internacional de Justicia de la Haya (CIJ) por el diferendo marítimo entre Chile y el Perú, y después de dos del Año de la Consolidación del Mar de Grau por declaración oficial del Estado peruano, cabe hacer algunas reflexiones con un enfoque acerca de la situación actual de dicho tema.

• Artículo recibido el 4 de abril de 2018, aprobado para su publicación el 10 de abril de 2018

Creemos que ello exige un análisis técnico, al margen de los alcances jurídicos de la opción política entre Estados de definir con el fallo de la Corte un acuerdo bilateral de delimitación de fronteras marítimas, toda vez que persisten aspectos jurídicos de reflexión con perspectiva histórica sobre el tema, con el claro propósito de contribuir con una aproximación a esclarecer la tesis peruana del dominio marítimo en cuanto a contenidos y fundamentos que la sustentan.

El epígrafe seleccionado para este ensayo nos orienta en su desarrollo a partir del punto de origen de la tesis del dominio marítimo, que se pretende analizar y evaluar conceptualmente.

ANÁLISIS CONCEPTUAL: contenidos y fundamentos

Mar de Grau es la denominación oficial del dominio marítimo del Perú en el océano Pacífico, es decir, de los espacios marítimos sobre los que el Estado ejerce soberanía y jurisdicción. Mediante la Ley 23856, de 24 de mayo de 1984, se dio la denominación de “Mar de Grau” al dominio marítimo del Perú, concepto contenido en la Constitución vigente de 1993 y en la anterior de 1979, que sustituyó, por tanto, norma legal constitucionalmente vigente¹.

El término dominio marítimo tiene su origen en el Decreto Supremo 781 del 1 de agosto de 1947, cuando se señala: “*Que en ejercicio de la soberanía y en resguardo de los intereses económicos nacionales, es obligación del Estado fijar de una manera inconfundible el dominio marítimo de la Nación, dentro del cual deben ser ejercitados la protección, conservación y vigilancia de las riquezas naturales [...], en una zona comprendida entre esas [nuestras] costas y una línea imaginaria paralela a ellas y trazada sobre el mar a una distancia de doscientas millas marinas*”^{2,3}.

Dominio marítimo es un término que proviene de dos vocablos, *dominio* y *marítimo*. El primero es originario del latín *dominium*, que significa “pro-

1 INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICO-MARÍTIMOS DEL PERÚ. *Fundamentos de doctrina marítima*. Lima: CEEM. 2016, p. 146.

2 BUSTAMANTE, José Luis. Prólogo de la Historia Marítima del Perú. En: *El mar: gran personaje*. Tomo I, vol. 1. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 1977.

3 ALTUVE-FEBRES, Fernán. Conveniencia de la adhesión del Perú a la Convención del Mar. 2013. [Consulta: 8 de abril de 2018]. Disponible en: <http://forogeomaritimo.blogspot.pe/2013/07/convemar-mar-territorial-y-dominio.html>

piedad o dominio”, y pertenece a la familia etimológica de dueño. La acepción aplicable a este vocablo es la referida al territorio y población que están bajo un mismo mando, por soberanía y jurisdicción. El vocablo marítimo proviene del latín *marítimus*, derivado de *mare*, que significa del “mar” o “relativo al mar”. La acepción aplicable al segundo vocablo es la referida al mar o a lo que tiene relación con las actividades relacionadas con el mar⁴.

El término dominio marítimo tiene su origen en el Decreto Supremo N° 781 del 1 de agosto de 1947, cuando se señala: “Que en ejercicio de la soberanía y en resguardo de los intereses económicos nacionales, es obligación del Estado fijar de una manera inconfundible el dominio marítimo de la Nación,...

Por características geográficas, hidrográficas e hidrológicas del país, cabe comparar los términos *dominio marítimo* y *ámbito marítimo*, ya que están relacionados por el concepto acuático que comparten; sin embargo, se diferencian por las actividades que se realizan en el dominio marítimo solo en relación con el mar, de aquellas que se realizan en el ámbito marítimo que tienen relación con el mar y sus afluentes: océanos, ríos, lagos y canales.

El *ámbito marítimo* es la parte del ámbito nacional que comprende en sí misma toda actividad acuática relacionada con el mar y sus afluentes. Una actividad acuática no relacionada con las actividades marítimas es aquella que se ocupa del agua propiamente como elemento básico de la naturaleza y de la vida en el planeta; por ejemplo, la hidrología, que estudia las propiedades físicas, químicas y mecánicas del agua continental y marítima. La hidrografía, por el contrario, que estudia las masas de agua del planeta para que se puedan plasmar sobre una carta hidrográfica, representa una actividad marítima por excelencia. Sin embargo, pese a las diferencias, en la práctica ambos vocablos, marítimo y acuático, se utilizan casi como sinónimos.

La Constitución de 1979, al introducir en su artículo 97 la expresión *dominio marítimo*, dejó intencionalmente de lado la expresión *mar territorial*, a fin de facilitar la firma de la Convención del Mar en preparación (1979-1982), pues la expresión *dominio marítimo* no se halla definida por institución

4 REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. *Diccionario de la lengua española*. 2014. [Consulta: 25 de marzo de 2018]. Disponible en: <http://dle.rae.es/?w=diccionario>

“El ámbito marítimo es la parte del ámbito nacional que comprende en sí misma toda actividad acuática relacionada con el mar y sus afluentes. Una actividad acuática no relacionada con las actividades marítimas es aquella que se ocupa del agua propiamente tal como elemento básico de la naturaleza...”

alguna de las reconocidas por el derecho internacional y se limita a consagrar la realidad jurídica peruana preexistente, con el propósito de que la ley, como expresión de soberanía nacional, adopte precisiones que se consideren más adecuadas en concordancia con los tratados vinculantes para su validez internacional⁵.

Sin embargo, los contenidos y fundamentos del término *dominio marítimo* continuaron consagrando los efectos de soberanía y jurisdicción sobre esa parte del territorio nacional, dado que el concepto *dominio marítimo*, incluido en la Constitución de 1979, dentro del capítulo del territorio, también se ubica en la Constitución de 1993 en el capítulo del Estado, la nación y el territorio, lo que facilita por criterio sistemático de técnica legislativa la interpretación de dicho espacio nacional que es parte inalienable e inviolable del territorio del Estado⁶.

RELACIONES CONCEPTUALES: análisis comparativo

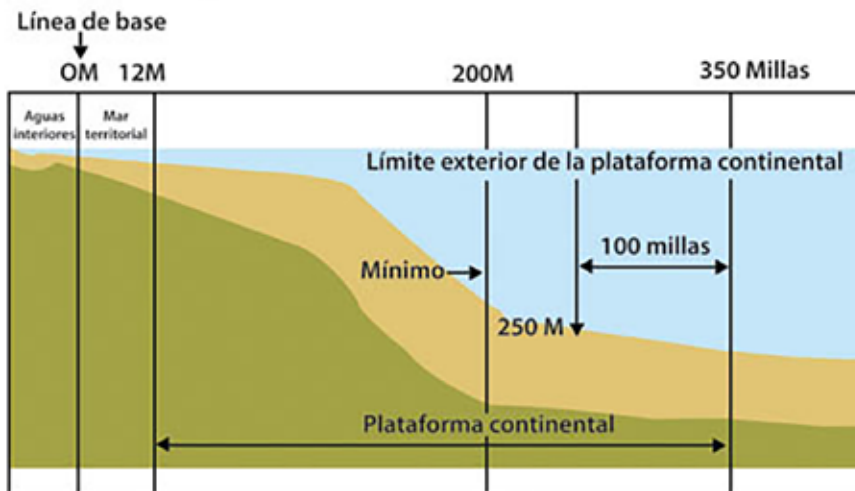
El concepto *dominio marítimo* se diferencia del concepto *mar territorial*, que reconoce el derecho internacional, porque en sus contenidos no contempla el concepto de paso inocente que tipifica la institución internacional de mar territorial, y porque precisa de un espacio nacional sujeto a las libertades de comunicación internacional con soberanía y jurisdicción para toda actividad que constituya un ejercicio de la libertad de navegación y sobrevuelo, por expresión de soberanía nacional del propio Estado.

Asimismo, el concepto *dominio marítimo* guarda diferencias sustanciales con otros conceptos que consagra el derecho internacional por normas de la Convemar, como: (1) la soberanía y jurisdicción exclusiva del Estado ribereño hasta las 200 millas de mar adyacente, que se extiende al espacio

5 BÁKULA, Juan. *El dominio marítimo del Perú*. Lima: Fundación M. J. Bustamante de la Fuente. 1985, pp. 147-153.

6 CONGRESO CONSTITUYENTE DEMOCRÁTICO. Constitución política del Perú. 1993, artículo 54. [Consulta: 8 de abril de 2018]. Disponible en: <http://www.congreso.gob.pe/Docs/files/documentos/constitucion1993-01.pdf>

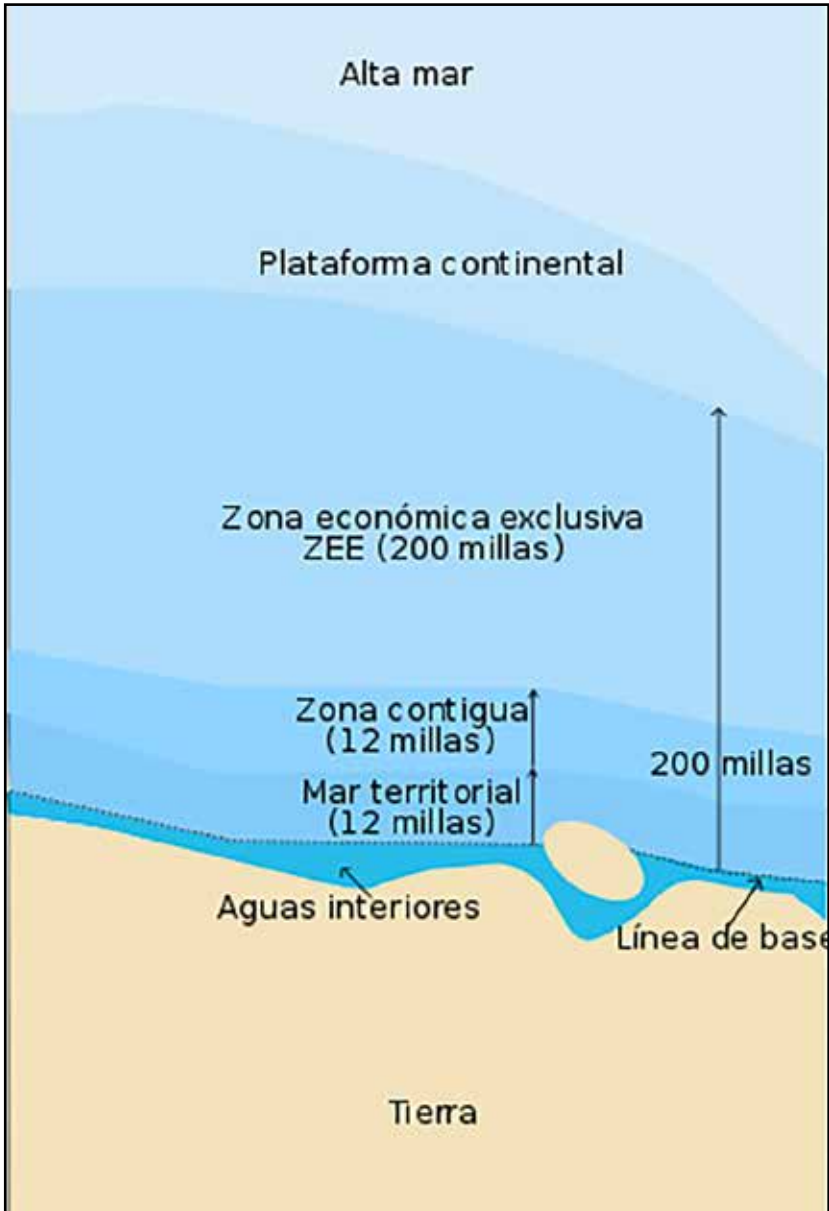
Extensión de la plataforma continental



La Convemar reconoce derechos de soberanía del Estado ribereño sobre la franja de mar adyacente hasta un límite de 12 millas marinas, soberanía que se extiende al espacio aéreo sobre dicho espacio marítimo, así como al lecho y al subsuelo de ese mar que se puede extender hasta el límite exterior de 350 millas marinas de la plataforma continental (Arts. 2, 56, 76). Fuente: Convemar, DEDMA 2018.

aéreo del dominio marítimo, así como al lecho y al subsuelo de ese espacio marítimo (artículo 2, Convemar); (2) los derechos de soberanía y jurisdicción de los recursos naturales, tanto vivos como no vivos, no solo de las aguas suprayacentes al lecho y el subsuelo del mar, sino del propio lecho y subsuelo del dominio marítimo (artículos 56, 76, Convemar); y (3) la reserva del derecho del Estado a la exclusividad de la utilización de los recursos naturales del dominio marítimo, vivos y no vivos, sin obligación de dar acceso a otros Estados al excedente de la captura permisible ni a la explotación de los fondos marinos (artículos 62, 69, 70, 133, 136, 137, Convemar).

El concepto de *mar territorial* y de casi todas las instituciones relativas al mar que reconoce el derecho internacional positivo se recogen y codifican en la Convención del Mar de 1982, y en este contexto jurídico, la reiterada posición del Perú frente a la Convención fue interpretada por las Naciones Unidas clasificando el concepto de *dominio marítimo* en una categoría especial, según el Informe Anual del Secretario General del 5 de octubre de 1998, que pre-



La Convemar reconoce al Estado ribereño derechos de soberanía de los recursos naturales, vivos y no vivos, de las aguas suprayacentes al lecho y del lecho y el subsuelo del mar dentro de los límites de la jurisdicción nacional de un mar de 12 millas marítimas y de una plataforma continental hasta el límite de 350 millas marítimas respectivamente, no comprende el fondo oceánico ni su subsuelo sujetos a la jurisdicción internacional (Arts. 2, 56, 76). Fuente Convemar, Wikipedia 2018.

*“Por este razón, el área marítima de dicho Estado está considerada en una **categoría especial** como otros, en lugar de ser clasificado como mar territorial que se extiende más allá de las 12 millas”* [las cursivas y negritas son mías].
(ONU 1998: 17)

cisa: *“Un Estado latinoamericano no parte de la Convención reclama un área singular de 200 millas náuticas, denominada ‘**dominio marítimo**’, reconociendo expresamente la libertad de navegación y sobrevuelo más allá de las 12 millas. Por este razón, el área marítima de dicho Estado está considerada en una **categoría especial** como otros, en lugar de ser clasificado como mar territorial que se extiende más allá de las 12 millas”* [las cursivas y negritas son mías]⁷.

Esta interpretación del concepto dominio marítimo, al ser considerada una categoría especial por las Naciones Unidas, da lugar al planteamiento de la tesis peruana del dominio marítimo, toda vez que tal categoría no cabe en la clasificación de mar territorial del derecho internacional público, situación especial que plantea la necesidad institucional y nacional de definir por doctrina sus contenidos y alcances⁸.

La doctrina es fuente del derecho nacional e internacional; esto es, una forma de producción de normas que regulan la vida de relación institucional. La doctrina nacional comprende el conjunto de estudios e investigaciones de expertos del tema en el país, por la cual se tiene una primera aproximación conceptual, que define por dominio marítimo a la institución privativa del derecho interno empleada para describir el espacio marítimo nacional, denominado Mar de Grau por ley vigente, como parte del territorio del Estado en complemento natural al espacio aéreo y terrestre desde un enfoque integrado y total, donde el Estado ejerce soberanía y jurisdicción de acuerdo con la ley y tratados ratificados⁹.

Por otro lado, por la jurisprudencia, que es otra fuente del derecho, según el Fallo de la Corte Internacional de Justicia en el caso “Diferendo marítimo” (Perú c. Chile) del 27 de enero de 2014, en el Fundamento 178, se señala:

7 ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS. Naciones Unidas. Informe Anual del secretario general del 5 de octubre de 1998. Oceans and the law of the sea: report of the Secretary-General. A/53/456. Nueva York: ONU. 1998, p. 17. [Consulta: 25 de marzo de 2018]. Disponible en: <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N98/291/25/PDF/N9829125.pdf?OpenElement>

8 DOIG, Jean Jesu. Apuntes de doctrina marítima. Callao: Escuela de Posgrado de la Marina de Guerra del Perú. 2014, p. 11.

9 BROUSSET, Jorge. La Convención del Mar y su influencia en el Pacífico. En: *Revista de Marina*, 2013. Año 106, nro. 2, pp. 23-38.



La Convemar establece que los derechos de soberanía y jurisdicción del Estado ribereño y los derechos y libertades de los demás Estados parte se rigen por las disposiciones pertinentes de esta Convención. (Arts. 2, 55). Fuente: ONU, Convemar 2018.

*“Las pretensiones de Perú incluyen un **‘dominio marítimo’** de 200 millas náuticas. El agente de Perú declaró formalmente, en representación de su Gobierno, que la expresión **‘dominio marítimo’** que se encuentra en la Constitución [peruana] es utilizada de acuerdo con la definición de los espacios marítimos previstos en la Convención de 1982. La Corte toma nota de esta declaración que manifiesta una vinculación formal de Perú”* [las cursivas y negritas son mías]¹⁰.

En consecuencia, corresponde precisar que el contenido de la tesis peruana del dominio marítimo se fundamenta según la más estricta interpretación del concepto por la doctrina nacional actual, en razón a la preferente aplicación del derecho consuetudinario internacional, tras la aceptación por norma de costumbre que recoge de la norma convencional, que define espacios marítimos con carácter vinculante para los Estados parte de un tratado al cual todavía el Estado peruano no se adhiere.

Corresponde, asimismo, una interpretación más amplia del concepto de dominio marítimo respecto de su utilización por la costumbre de acuerdo con la definición de los espacios marítimos previstos en la Convención del Mar, conforme declaración manifiesta de una vinculación formal del Estado

10 CORTE INTERAMERICANA DE JUSTICIA. Reports of Judgments, Advisory Opinions and Orders Case Concerning Maritime Dispute (Peru v. Chile). Enero de 2014, pp. 116-117. [Consulta: 25 de marzo de 2018]. Disponible en: <http://www.icj-cij.org/docket/files/137/17930.pdf>

al derecho internacional positivo, siempre que sin ser parte de la Convención el Estado decide, por acto unilateral, la práctica de tal norma positiva por convicción jurídica y sin objeción alguna.

“... la tesis peruana del dominio marítimo se fundamenta según la más estricta interpretación del concepto por la doctrina nacional actual...”

Asimismo, cabe señalar que en un extremo está la citada norma convencional referida a espacios marítimos y en otro extremo está la expresión de soberanía nacional que adopte las precisiones de jurisdicción consideradas más adecuadas, en concordancia con el derecho internacional para su validez jurídica. En suma, se definen espacios marítimos, pero faltan precisar contenidos de soberanía y jurisdicción sobre ellos.

El derecho internacional positivo determinado por acto unilateral del Estado, que es otra fuente del derecho internacional público, es vinculante mediante la aprobación de disposiciones convencionales o por la práctica del Estado, que puede optar por abandonar una norma consuetudinaria en desarrollo, siempre que la prueba de su objeción sea clara y oportuna. De lo contrario la vinculación a la norma consuetudinaria vigente es presumible y válida para el derecho internacional.

Conclusiones

Han transcurrido más de siete periodos de Gobiernos democráticos en el país desde la firma abierta a la Convemar sin que el Perú se adhiera a dicho tratado multilateral. Se han aplicado en este periodo los preceptos constitucionales y se ha seguido por costumbre lo dispuesto en el artículo 310 de la propia norma convencional, que posibilita declaraciones, manifestaciones o enunciados que permitan a cualquier país armonizar su derecho interno con las disposiciones de la Convemar, siempre que ellas no excluyan o modifiquen los efectos jurídicos correspondientes.

De igual forma, durante este periodo se ha configurado en la práctica una política de Estado por la opción preferente que privilegia el derecho internacional positivo de normas consuetudinarias del derecho internacional público, recogidas o no en la Convemar, así como en cualquier otro tratado o acuerdo internacional no ratificado por el Perú, que resultan ser

vinculantes al Estado por sustentarse en la costumbre como fuente del derecho internacional público, conforme se fundamenta en el fallo de la Corte Internacional de Justicia por el diferendo marítimo, así como por fallos de tribunales internacionales que sancionan normas consuetudinarias de los Estados.

Así mismo, durante este período se ha configurado en la práctica una política de Estado por la opción preferente que privilegia el Derecho internacional positivo de normas consuetudinarias del Derecho internacional público, recogidas o no en la Convemar, así como en cualquier otro tratado o acuerdo internacional no ratificado por el Perú, que resultan ser vinculantes al Estado por sustentarse en la costumbre como fuente del Derecho internacional público, conforme se fundamenta en el fallo de la CIJ por el diferendo marítimo, así como por fallos de tribunales internacionales que sancionan normas consuetudinarias de los Estados.

“... se ha configurado en la práctica una política de Estado por la opción preferente que privilegia el Derecho internacional positivo de normas consuetudinarias del Derecho internacional público...”

Recomendación

Cabe que las instituciones del país contribuyan académica y culturalmente con afianzar la tesis del dominio marítimo en el ámbito nacional, por su trascendencia a la comunidad internacional que sigue atenta esperando una definición clara y oportuna de dicha figura jurídica por parte del propio Estado que la sostiene, así como por contribuir al desarrollo de una doctrina marítima nacional como fuente del derecho y del conocimiento de las ciencias marítimas.



Bibliografía

- ALTUVE-FEBRES, Fernán. Conveniencia de la adhesión del Perú a la Convención del Mar. 2013. [Consulta: 8 de abril de 2018]. Disponible en: <http://forogeomaritimo.blogspot.pe/2013/07/convenmar-mar-territorial-y-dominio.html>
- BÁKULA, Juan. *El dominio marítimo del Perú*. Lima: Fundación M. J. Bustamante de la Fuente. 1985, p. 153.
- BROUSSET, Jorge. La Convención del Mar y su influencia en el Pacífico. En: *Revista de Marina*, 2013. Año 106, nro. 2, pp. 23-38.
- BUSTAMANTE, José Luis. Prólogo de la Historia Marítima del Perú. En: *El mar: gran personaje*. Tomo I, vol. 1. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 1977.
- CONGRESO CONSTITUYENTE DEMOCRÁTICO. Constitución política del Perú. 1993. [Consulta: 8 de abril de 2018]. Disponible en: <http://www.congreso.gob.pe/Docs/files/documentos/constitucion1993-01.pdf>
- CONGRESO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ. Decreto Supremo 781 del 1 de agosto de 1947. [Consulta: 7 de abril de 2018]. Disponible en: <http://www4.congreso.gob.pe/comisiones/2008/seguimiento-demandaperuana/documentos/DECRETOSUPREMO781.pdf>
- CONVEMAR. Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. 1982. [Consulta: 8 de abril de 2018]. Disponible en: http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convenmar_es.pdf
- CORTE INTERAMERICANA DE JUSTICIA. Reports of Judgments, Advisory Opinions and Orders Case Concerning Maritime Dispute (Peru v. Chile). Enero de 2014. [Consulta: 25 de marzo de 2018]. Disponible en: <http://www.icj-cij.org/docket/files/137/17930.pdf>
- DOIG, Jean Jesu. *Apuntes de doctrina marítima*. Callao: Escuela de Posgrado de la Marina de Guerra del Perú. 2014.
- INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICO-MARÍTIMOS DEL PERÚ. *Fundamentos de doctrina marítima*. Lima: CEEM. 2016.
- MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES DEL PERÚ. (2015). El Fallo de la Corte Internacional de Justicia, 27 Enero 2014: Traducción No Oficial del Ministerio de RREE del Perú. En: *Delimitación marítima entre el Perú y Chile ante la Corte Internacional de Justicia*. Tomo IV. Lima: Fondo Editorial del Congreso del Perú. 2015, pp. 23-131. [Consulta 25 de marzo de 2018].
- Disponible en: http://www.rree.gob.pe/temas/Documents/Fallo_traducccion_no_oficial_de_la_CIJ_%28espanol%29.pdf
- ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAD. Naciones Unidas. Informe Anual del secretario general del 5 de octubre de 1998. Oceans and the law of the sea: report of the Secretary-General. A/53/456. Nueva York: ONU. 1998. [Consulta: 25 de marzo de 2018]. Disponible en: <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N98/291/25/PDF/N9829125.pdf?OpenElement>
- REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. *Diccionario de la lengua española*. 2014. [Consulta: 25 de marzo de 2018]. Disponible en: <http://dle.rae.es/?w=diccionario>
- RODRÍGUEZ, Héctor y otros. (2017). "Seguridad integral marítima, un reto estratégico". En Escuela Superior de Guerra - Colombia. Seguridad marítima, retos y amenazas. Bogotá: Comercializadora COMSILA SAS, pp. 9-43.
- WIKIPEDIA. (2018). Enciclopedia libre. Consulta 8/4/2018. <https://es.wikipedia.org/wiki/Wikipedia:Portada>



Todo Estado tiene intereses nacionales, y para asegurar los mismos, se establecen propósitos o metas, conocidos como objetivos nacionales.

Planeamiento estratégico por capacidades y su relación con el presupuesto

Capitán de navío Luis Antonio Daniel García-Milla Ugarriza

Licenciado en Ciencias Marítimas Navales por la Escuela Naval del Perú y calificado en Guerra de Superficie e Ingeniería de Armas de Superficie. Ha seguido el Programa de Comando y Estado Mayor con mención en Maestría en Estrategia Marítima y obtuvo el primer puesto en el Programa de Alto Mando Naval con mención en Maestría en Política Marítima. Es magíster en Gestión Pública por la Universidad ESAN, donde obtuvo el primer puesto. Cuenta con experiencia técnico-operativa en el área de armamento y misiles en fragatas y corbetas misileras. Ha sido comandante del BAP *Amazonas*, y segundo comandante del BAP *Santillana* y del BAP *Bolognesi*. Asimismo, se ha desempeñado como oficial de evaluación en la Inspectoría General de la Marina, edecán del presidente del Poder Judicial y Corte Suprema de la República, y jefe del Servicio Industrial de la Marina Chimbote. Actualmente es oficial secretario de la Secretaría Técnica de la Comisión Multisectorial de la Acción del Estado en el Ámbito Marítimo (Comaem).



RESUMEN

Frente al nuevo orden mundial se vienen presentando nuevas amenazas que los Estados, a través de sus Fuerzas Armadas tendrán que afrontar, lo que supone disponer de una fuerza moderna, en constante desarrollo, dotada de las capacidades militares necesarias para disuadir o neutralizar cualquier amenaza. Estas capacidades se agrupan en áreas de capacidad que, definidas en forma genérica, reúnen aquellas capacidades afines conformando una cartera de capacidades militares.

La capacidad militar resulta ser la habilidad resultante de la integración de un conjunto de factores y de procedimientos operativos para lograr un efecto militar, a fin de conseguir un objetivo en el nivel de la conducción militar establecido, en cumplimiento de los roles estratégicos.

Ahora bien, el proceso de planeamiento dará respuesta a las situaciones que se presentarán en los escenarios futuros, teniendo en consideración los aspectos de índole político-estratégico, en función de los objetivos nacionales, de ahí la relevancia de definir las capacidades militares para aquellas facultades o cualidades que deben poseer las Fuerzas Armadas, y que son necesarias para aplicar correctamente en el ámbito militar las políticas de Defensa, siempre en equilibrio con el marco presupuestal en seguridad y defensa, articulando e interoperando los esfuerzos militares en la acción conjunta de las tres instituciones armadas.

PALABRAS CLAVE

Capacidades militares, Planeamiento Estratégico, Objetivos Nacionales, Políticas de Defensa.

ABSTRACT

Face to the new world order new threats are appearing which the States, through their Armed Forces will have to confront, which supposes to count on a modern force, in constant development, equipped with the necessary military capacities to deter or to neutralize any threat. These capacities are grouped in capacity areas that, defined in a generic form, gather those compatible capacities making up a portfolio of military capacities. The military capacity turns out to be the resulting ability of the integration of a set of factors and operational procedures to obtain a military effect, in order to get an objective in the level of the established military conduction, in accordance with the strategic rolls.

Meanwhile, the planning process will give the answer to the situations that will appear in future stages, having in consideration the aspects of political-strategic nature, regarding the national goals, from there the importance of defining the military capacities like those powers or qualities that the Armed Forces must possess, and that are necessary to apply properly in the military scope of the Defense policies, always in balance with the budgetary frame in security and defense, articulating and interoperating the military efforts in the joint action of the three military institutions.

KEYWORDS

Military capacities, strategic planning, national objectives, defense policies..

Es preciso partir de la premisa que todo Estado tiene intereses nacionales, y para asegurar los mismos, se establecen propósitos o metas, conocidos como objetivos nacionales, los mismos que son variables en el tiempo y están sujetos a riesgos y amenazas que son propias del contexto de cada Estado y su interacción con el entorno internacional.

En tal sentido, a efectos de cumplir con los referidos objetivos, se implementan políticas públicas que están articuladas a la Política de Defensa Nacional, cuyo fin es orientar la selección, preparación y utilización de los medios del Estado para la obtención y mantenimiento de la Seguridad Nacional, tanto en el frente externo como en el frente interno.

En ese contexto, al plantearnos la interrogante: ¿por qué planeamos por capacidades?, resulta evidente que, frente al nuevo orden mundial, se vienen presentando nuevas amenazas que los Estados, a través de sus Fuerzas Armadas tendrán que afrontar, lo que supone disponer de una fuerza moderna, en constante desarrollo, dotada de las capacidades militares necesarias para disuadir o neutralizar cualquier amenaza. Estas capacidades se agrupan en áreas de capacidad que, definidas en forma genérica, reúnen aquellas capacidades afines conformando una cartera de capacidades militares.

Asimismo, para Ramírez (2015)¹, la capacidad militar viene a ser la aptitud que posee una Fuerza Militar para realizar una operación determinada, en un escenario y tiempo específico, frente a un adversario potencial, cuyo efecto contribuye al logro de un objetivo en un nivel de la conducción militar establecido. Por lo que sigue, por capacidad militar conjunta, se puede inferir como la cualidad de una Fuerza Militar para realizar una operación determinada utilizando eficientemente los componentes militares, con la finalidad de conseguir un objetivo en el nivel de la conducción militar establecido, en cumplimiento de los roles estratégicos.

De modo que, la capacidad militar constituye *per se*, la acción combinada de múltiples factores orientados a conseguir un determinado efecto militar. La sinergia que surge de la forma en cómo se combinan y se aplican, permitirá lograr el efecto deseado. A su vez, los objetivos de la capacidad militar tendrán por objeto describir de manera específica los efectos operacionales que las Fuerzas Armadas necesitarán para alcanzar y cumplir las misiones asignadas; a su vez, los indicadores constituyen una herramienta de control que permitirá expresar cualitativa o cuantitativamente las características, comportamiento o

1. Guillermo Ramírez, Investigador del Centro de Estudios Estratégicos de la Academia de Guerra de Chile. Artículo Web. El Provincial. Opinión: "Capacidad Militar", de fecha 25 de junio del 2015.



fenómenos de la realidad que requerimos o pretendemos alcanzar en dicha capacidad, comparando su comportamiento en el tiempo.

En esa misma línea, el Planeamiento Estratégico por Capacidades implica un diseño y magnitud de las fuerzas que satisfaga las capacidades necesarias que permitan reducir o anular aquellas amenazas identificadas, asegurando un nivel coherente, razonable, creíble y sustentable de Defensa. En consecuencia, este proceso abarca una planificación compleja que requiere de un análisis profundo con un enfoque en los recursos disponibles, es decir, poder diseñar una fuerza que sea presupuestalmente viable.

En base a lo anterior, el Planeamiento Estratégico por Capacidades permite consolidar y mejorar el proceso en el planeamiento propiamente dicho; al igual que conseguir una mayor coordinación de esfuerzos entre los organismos responsables de forma articulada y sinérgica, impulsando el desarrollo de herramientas que coadyuven a un mejor seguimiento de los procesos que se llevan a cabo, lo que redundará en una economía de recursos; así como, en establecer una organización de las fuerzas acorde a las capacidades necesarias, comprometiendo al nivel político como parte de la Estrategia Nacional.

En ese orden de ideas, para determinar las capacidades fundamentales y el diseño de la fuerza, es necesario llevar a cabo un análisis de escenarios mediante estudios prospectivos, que determinen el análisis de los riesgos previsible y, definir cuáles serán las amenazas a enfrentar. En consecuencia, relacionar las capacidades con dichas amenazas, conllevará a establecer una propuesta de la estructura y diseño de la fuerza que se requiere.

Villacis (2014)² sostiene que, la planificación prospectiva, al utilizar los escenarios para visualizar los diferentes futuros, constituye una herramienta indispensable para la determinación de las capacidades militares. Por consiguiente, se infiere que, la importancia de los escenarios radica en que así no sean precisos y/o exactos lo que sucederá en el futuro, sirven para hacer deducciones lógicas que den una coherencia creíble al conjunto de capacidades requeridas.

Para León Rabines (2016)³, el producto de la prospectiva exploratoria, son los posibles escenarios que tienen probabilidad de materializarse y contienen amenazas o riesgos que impactan en diferentes medidas a los objetos referentes que queremos proteger.

De esta forma, este proceso de planeamiento dará respuesta a las situaciones que se presentarán en los escenarios futuros. No obstante, no deberá estar enfocado a determinar los medios necesarios para un tipo de situación, crisis o misión específica; sino que, deberá contemplar un escenario más amplio y dirigido a la obtención de las capacidades necesarias que abarquen un alto espectro de dicho escenario planteado, identificando las amenazas más relevantes, a fin de que la ejecución del planeamiento sea eficiente.



2. David Xavier Villacis Pazos. PhD en Administración en la Fundación Getulio Vargas de Río de Janeiro, Brasil. Master en Seguridad y Desarrollo en el Instituto de Altos Estudios Nacionales en Quito, Ecuador. Especialista en Pensamiento Estratégico y Prospectiva en la Universidad Externado en Bogotá, Colombia.
3. Vicealmirante en situación de retiro, Humberto León Rabines Gironda. Revisión de las Políticas de Seguridad Nacional. Revista de la Escuela Superior de Guerra Naval-2016, p. 107.

Hay que agregar que, dentro de la planificación de desarrollo de fuerzas, se debe tener en consideración los aspectos de índole político-estratégico, en función de los objetivos nacionales, de ahí la relevancia de definir las capacidades estratégicas como aquellas facultades o cualidades que deben poseer las Fuerzas Armadas, y que son necesarias para aplicar correctamente en el ámbito militar las políticas de Defensa.

De manera que, en base a las nuevas amenazas y riesgos, el Estado peruano promueve sus políticas de Seguridad y Defensa Nacional, las mismas que principalmente involucran a sus Fuerzas Armadas, asignándoles roles que cumplir, desarrollando éstas sus propias capacidades que deben estar alineadas a las capacidades militares del Ministerio de Defensa, a través del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas para el cumplimiento de los objetivos en función a las políticas dadas.

Un Planeamiento por Capacidades no se hará frente a ningún posible agresor en concreto, sino seleccionando las capacidades necesarias para combatir con garantías en un espectro más amplio de operaciones, cuyos escenarios atenten contra nuestros intereses nacionales. Es evidente que, se trata de combinar factores como las nuevas tecnologías, el nuevo entorno estratégico, orden mundial, la globalización, los nuevos retos y misiones, y el ahora difícil marco presupuestal, que permita articular e interoperar los esfuerzos militares en la acción conjunta de las tres instituciones armadas, con el fin de proporcionar al planeamiento los recursos y criterios de priorización de capacidades desde una visión conjunta.

Adicionalmente, resulta deseable que todo proceso de Planeamiento para la Defensa Nacional, descansa tanto en la consecución de los objetivos de capacidades militares; así como en una ley presupuestaria que garantice los recursos para la Defensa Nacional. Actualmente nuestro país tiene dos fuentes económicas para los gastos en Defensa, la primera es la determinada por el presupuesto otorgado por la Constitución Política de 1993 en su artículo 170, y la segunda por el Fondo para las Fuerzas Armadas y Policía Nacional creado en diciembre de 2004, mediante Ley 28455.

Asimismo, a partir del año de 1928, las Constituciones Políticas de nuestro país contienen una definición sobre la finalidad de las Fuerzas Armadas; en ese sentido, permite a las instituciones armadas determinar su propia misión, lo que ha servido como base para el desarrollo del Planeamiento Estratégico Operativo (PEO), el cual es concurrente con el Planeamiento Estratégico Administrativo

(PEA) en materia económico presupuestal, lo que su vez, ha permitido establecer un modelo de planeamiento, programación y presupuesto para atender los aspectos propios de las demandas sociales del personal de las instituciones armadas, tales como, remuneraciones, pensiones, obligaciones sociales y aspectos logísticos.

Conviene destacar que, en un sentido algo más abstracto, es necesario precisar que la razón de ser del bien público "Defensa Nacional", es el de asegurar las condiciones de paz y seguridad que permitan que la sociedad se desarrolle libremente, sin amenazas que vulneren la continuidad del Estado,...

De otro lado, en nuestro país continúa la tendencia a considerar a la Defensa Nacional y a la Seguridad Interna como aplicación de conceptos similares; no obstante, si bien ambos conceptos son complementarios, a su vez son excluyentes; lo que ha generado que, en materia de Planificación Presupuestal del Estado, sobre todo en la ley de presupuesto, se considere en forma conjunta a las Fuerzas Armadas y a la Policía Nacional dentro de una misma categoría presupuestal.

Palomino (2004)⁴, explica que el proceso de reestructuración integral de las Fuerzas Armadas en el Perú, representa una oportunidad para que la sociedad peruana en su conjunto, a través de sus fuerzas políticas, sectores académicos e investigadores, realicen un análisis de las políticas de la Defensa Nacional, en términos económicos y presupuestales; así como, el valor agregado que éstas aportan al País, precisando que además de proporcionar el bien público "Defensa", son partícipes como agentes de la economía nacional, al igual que otros sectores por medio de sus gastos, inversiones, ahorros y empleo de recursos humanos calificados.

En adición a ello, Palomino (2004)⁵ indica que dentro del proceso de modernización y reequipamiento en el que las Fuerzas Armadas están involucradas, con el fin de legitimar las adquisiciones que se realicen, éstas deberían ejecutarse incorporando sistemas de compensación directas y/o indirectas a través de los denominados offset, lo cual coadyuvaría en la aceptabilidad social, involucrando valores agregados en las adquisiciones.

Conviene destacar que, en un sentido algo más abstracto, es necesario precisar que la razón de ser del bien público "Defensa Nacional", es el de asegurar las condiciones de paz y seguridad que permitan que la sociedad se desarrolle

4. Contralmirante en situación de retiro, Fernando Palomino Milla. Master en Defensa y Seguridad Hemisférica por la Universidad del Salvador, Washington D.C. "Economía para la Defensa Nacional, una aproximación al caso peruano", pp. 26-27.

5. *Ibidem*, p.83.

libremente, sin amenazas que vulneren la continuidad del Estado, de manera que exista un clima de estabilidad que permita el florecimiento de las actividades económicas. Por lo tanto, Palomino (2005)⁶, sostiene que el valor social de la Defensa Nacional, es decir su capacidad inherente en garantizar la paz, en otras palabras, el valor agregado que ofrece al quehacer nacional en término de Desarrollo Nacional, lamentablemente no se encuentra arraigado en nuestras sociedades y evidentemente en algunos sectores de la burocracia estatal, en especial en aquellos que tienen trascendental importancia en la toma de decisiones en materia presupuestal.

Ahora bien, la composición estructural del Presupuesto de la Defensa Nacional en el país, resulta en la práctica del consenso político que gira en torno a la asignación presupuestal anual, y que se define proporcionalmente del Presupuesto General de la República, donde se incluyen los gastos fijos de naturaleza rígida que son ineludibles (remuneraciones, salarios, pensiones; así como aquellos gastos de funcionamiento de carácter administrativo, que corresponden a los servicios esenciales de las dependencias militares), y aquellos gastos variables destinados para el cumplimiento del mandato constitucional.

Del análisis estructural del Presupuesto de la Defensa Nacional del Perú, se desprende que el mismo está en relación directa al grado de percepción de las amenazas que se experimentan, cuyos costos para disponer de los mecanismos de disuasión, deberán estar debidamente cuantificados, como parte de un orden lógico en materia económica; sin embargo, en la realidad no es así, las asignaciones están en razón directa al grado de prioridad de estos gastos y de la disponibilidad de recursos por parte del Tesoro Público.

Reflexiones finales

Sin llegar a conocer a ciencia cierta en detalle cómo serán los conflictos en los que nos veremos comprometidos, se identifican las capacidades necesarias para reaccionar ante ellos de forma que se mejore la adaptación de las Fuerzas Armadas. Esto supone, dar prioridad a la polivalencia sobre la especialización a maximizar los planeamientos en lugar de tratar de optimizarlos, considerando la modularidad y la interoperabilidad, explorando escenarios alternativos frente a los escenarios más probables y latentes que pudieran afectar nuestros intereses nacionales.

6. Contralmirante en situación de retiro, Fernando Palomino Milla. Master en Defensa y Seguridad Hemisférica por la Universidad del Salvador, Washington D.C. "Gastos de Defensa: una propuesta de homologación en la Región", p.80.

La finalidad de estructurar el diseño de fuerzas, radicará en adecuar, optimizar o desarrollar las capacidades militares para cumplir con los objetivos de la Defensa Nacional. Dicha estructura de fuerza deberá asegurar entonces una capacidad militar efectiva, eficiente, económicamente viable, y que satisfaga las necesidades de Defensa del país en los próximos 20, 30 y 40 años.

Las Fuerzas Armadas para el cumplimiento de su misión constitucional, requieren recursos presupuestales para renovar sus plataformas de valor miliar; así como llevar a cabo los procesos de modernización y mantenimiento, y es ahí donde surge la conflictividad, creándose un dilema, debido a que los recursos presupuestales para educación, salud, transporte, saneamiento, justicia social entre otros, restan posibilidades para la Defensa Nacional.

En efecto, queda claro que el desarrollo y justicia social de un país es indiscutible, cuyo peso específico es mayor que las adquisiciones militares; sin embargo, si dentro de las hipótesis de guerra y/o conflicto se determina que existen posibilidades no deseadas, estaríamos ante la amenaza de perder parte de nuestros recursos, por ende, tampoco se lograría del desarrollo deseado; entonces, es de suma preocupación comprender la relación existente entre Seguridad de la Nación y el Sistema de Defensa Nacional.

Tal vez el modelo de ley presupuestaria plurianual para la Defensa Nacional, serviría en nuestro país para temas de adquisiciones militares, entre otros, en relación al planeamiento por capacidades, la conexión entre el presupuesto y planeamiento resulta relevante, toda vez que se sintonice que “el presupuesto es el reflejo financiero del plan”.

Análogamente, la programación plurianual y la dualidad de fuentes de financiamiento se producen en muchos lugares y con coyunturas políticas mundo adelante. La realidad es que siempre es complicado conseguir recursos y es igualmente cierto que los recursos son escasos por definición. Por ello, aparecen figuras presupuestarias creativas, a veces complejas que al final sirven para aunar esfuerzos y dotar a las Fuerzas Armadas de los recursos necesarios que permitan formar un modelo positivo. En opinión del suscrito, no creo que haya un modelo único ni uno mejor, sencillamente hay situaciones diferentes y en un mundo que cambia aceleradamente, las soluciones de hoy pueden no valer para mañana.

Entonces, en un sentido más profundo, la relación entre el Planeamiento Estratégico por Capacidades y el presupuesto, debe interiorizarse como una

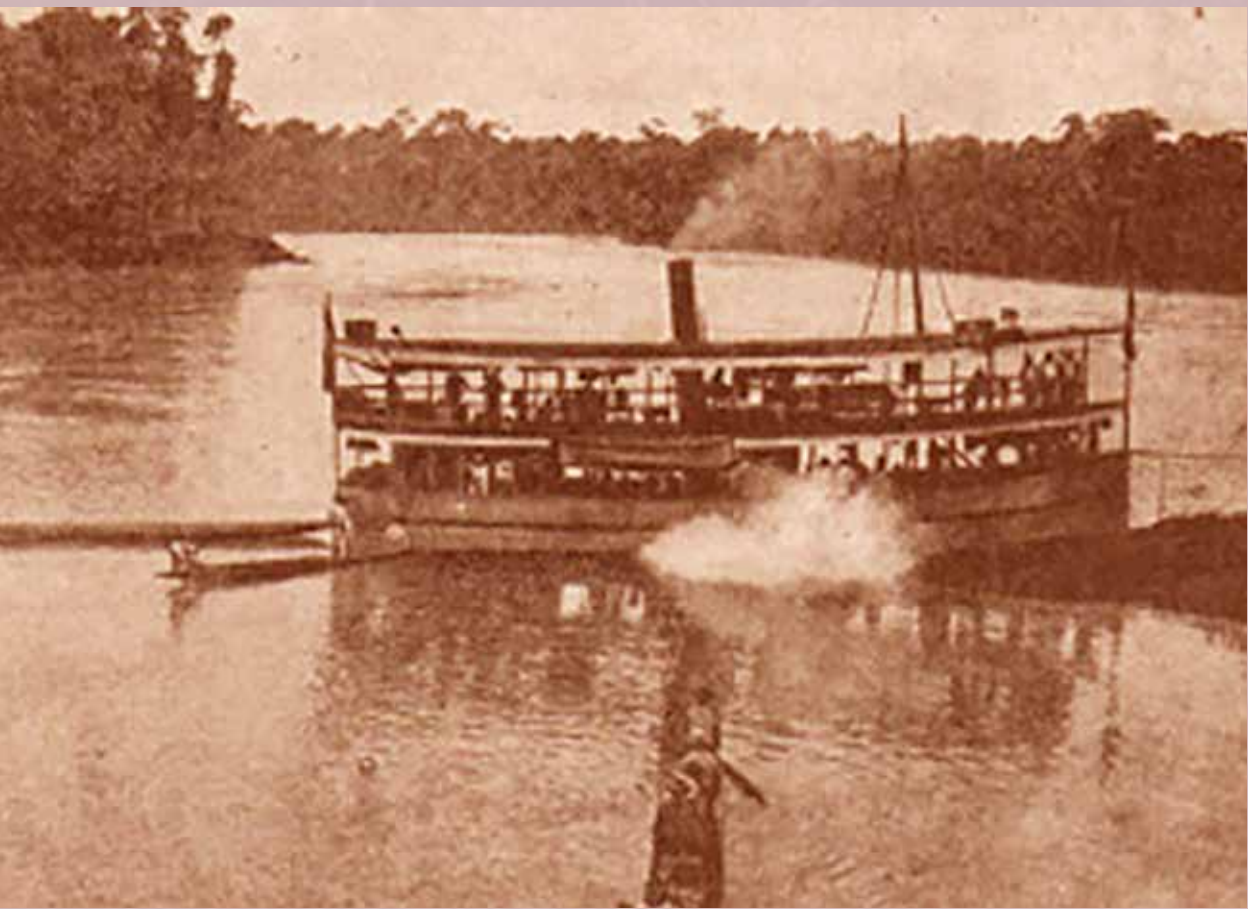
inversión en la Seguridad y Defensa Nacional, donde la provisión y gestión presupuestaria para tal fin, constituyen componentes primordiales para garantizar la Defensa como función pública de la sociedad, bajo una conducción política responsable por parte del ejecutivo.

Finalmente, la Estrategia de Seguridad Nacional dentro de un contexto general, basándose en un enfoque multidimensional en que todos los instrumentos disponibles del Estado se organizan para ser empleados de forma articulada y sinérgica, conllevará a que se doten a los Fuerzas Armadas de las capacidades y recursos necesarios que permitan alcanzar los objetivos que aseguren la satisfacción general de las necesidades permanentes del Estado y sus componentes; por lo cual, precisaríamos que no hay seguridad sin desarrollo, ni desarrollo sin seguridad.



Bibliografía

- Constitución Política del Perú de 1993.
- Curso Avanzado en Seguridad, Defensa y Estrategia (2017). *"Relaciones entre la Política de Seguridad Nacional y las estructuras y sistemas políticos. Caso Regional"*. Pdf.
- León Rabines (2016). *Revista de la Escuela Superior de Guerra Naval. "Revisión de las Políticas de Seguridad Nacional"*. Edición: Febrero del 2017.
- Ley Nro. 28455 (2004). *"Ley que crea el Fondo para las Fuerzas Armadas y Policía Nacional"*, Recuperado de www.pcm.gob.pe/wp-content/uploads/2016/08/14_LeyN_28455_Ley_que_crea_el_Fondo_para_las_Fuerzas_Armadas_y_Policia_Nacional.pdf
- Libro Blanco de la Defensa Nacional (2005). *"Política de Estado para la Seguridad y Defensa Nacional"*. Recuperado de: https://www.mindef.gob.pe/menu/libroblanco/pdf/Capitulo_III.pdf.
- Palomino, F. (2004). *"Economía de la Defensa Nacional, una aproximación al caso peruano"*. Serie: Democracia Nro. 10. Comisión Andina de juristas y Ministerio de Defensa. Primera edición, Lima, Perú.
- Palomino, F. (2005). *"Gastos de Defensa: Una propuesta de homologación en la Región"*. Tesis para optar al Título de Master en Defensa y Seguridad Hemisférica en el Colegio Interamericano de Defensa, Washington D.C, EEUU. Recuperado de <http://www.resdal.org/producciones-miembros/palomino-milla-tesis.pdf>.
- Ramírez, G. (2015). *"Opinión: Capacidad Militar"*. Artículo Web. El Provincial, de fecha 25 de junio del 2015. Recuperado de http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:cjPU-o0_MgYJ:elprovincial.cl/2015/06/25/opinion-capacidad-militar/+&cd=2&hl=es-419&ct=clnk&gl=pe
- Villacis, D. (2014). *"La Planificación Estratégica como una Herramienta de Apoyo para determinar Capacidades Militares"*. Revista Política y Estratégica Nro. 124-2014. Recuperado de <file:///C:/Users/Intel/Downloads/Dialnet-LaPlanificacionEstrategicaComoUnaHerramientaDeApoy-5030739.pdf>



Lancha *Cahuapanas* en el río Amazonas, alrededor de 1900.

Lancha de guerra *Cahuapanas*, ave fénix de la Amazonía

Capitán de Navío CG José Antonio Kukurelo Villalobos

Oficial de Marina en actividad, calificado en Guerra de Superficie. Licenciado en Ciencias Marítimas Navales y magíster en Dirección Estratégica de Recursos Humanos con doble acreditación de la Escuela de Negocios de España (EOI) y la Universidad de Ciencias Aplicadas (UPC). Egresado del Programa Académico de Maestría en Política Marítima de la Escuela Superior de Guerra Naval, y del Programa de Maestría de Estudios Estratégicos del Instituto Superior Naval de la Armada de Argentina. Se desempeña como jefe del Departamento de Personal Superior de la Dirección de Administración de Personal de la Marina.



RESUMEN

La abundante riqueza de nuestra historia muchas veces nos hace descubrir fascinantes historias, como la que se relata a continuación, y que forman parte de nuestro legado naval en la historia de nuestra patria. En este caso en particular, se trata de nuestro legado en la presencia en la Amazonía, que ya cuenta con 154 años desde la llegada de los primeros buques a Iquitos, un 5 de enero de 1864, y otros tantos más desde nuestra participación en las campañas de expedición por los numerosos ríos de la selva desde 1830.

PALABRAS CLAVE

Cahuapanas, Amazonía, Óscar Mavila Ruiz, Pedro Portillo, Loreto.

ABSTRACT

The abundant wealth of our history many times makes us discover fascinating stories, like the ones related below, and that form up part of our naval legacy in the history of our homeland. In this case in particular, one is our legacy in the presence of the Amazon that already counts on 154 years from the arrival of the first ships to Iquitos, on January 5, 1864, and some others from our participation in the campaigns of expedition by the numerous rivers of the jungle since 1830.

KEYWORDS

Cahuapanas, Amazonia, Óscar Mavila Ruiz, Pedro Portillo, Loreto.

La lancha de guerra *Cahuapanas* llegó a nuestra Amazonía en 1894. Fue construida en Francia en los astilleros Claparède Frères en 1876. Tenía un desplazamiento estándar de 30 toneladas, una eslora de 19,81 metros, una manga de 3,81 metros y un calado de 1,06 metros. La máquina principal era operada a vapor a través de un caldero. Fue consignada a sus armadores (Vigil Ruiz y Cía.) y adquirida por la Prefectura del departamento de Loreto. Debe su nombre a un río de unos 550 kilómetros de longitud que desemboca en el Marañón, ubicado en la provincia del Dátem del Marañón, departamento de Loreto.

• Artículo recibido el 10 de marzo de 2018, aprobado para su publicación el 16 de marzo de 2018

“La *Cahuapanas* y la *América*, por ejemplo, se desempeñaron en el Servicio de Correos establecido por decreto el 10 de setiembre del 1898. La *Cahuapanas* cubrió la ruta entre Puerto Bermúdez y Contamana, y la *América*, desde ese punto hasta Iquitos”.

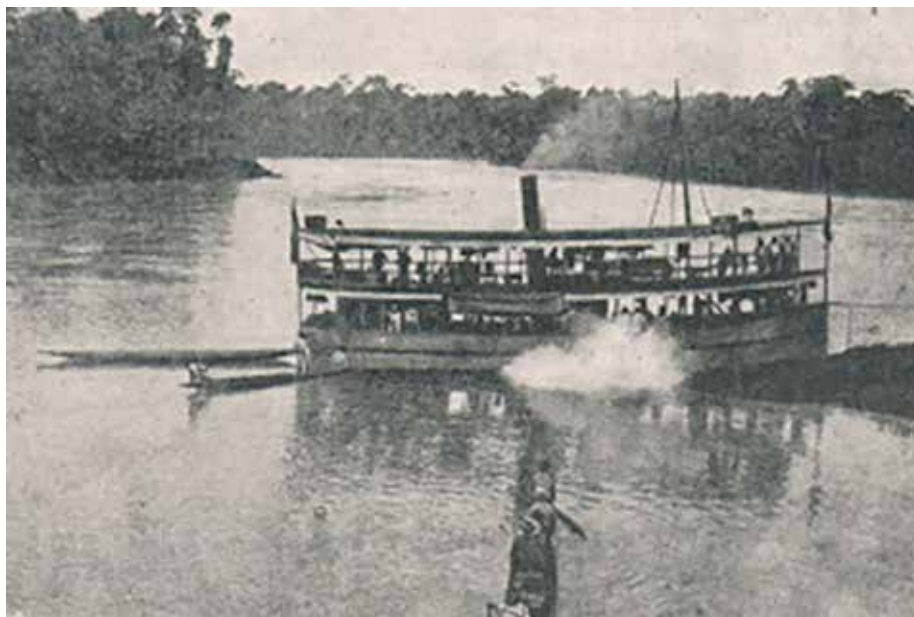
De igual manera, en 1895 llegó la lancha *América*¹, de construcción norteamericana. Ambas naves se unen a la lancha *Francisco Pizarro*, construida en 1890, y la *Iquitos*, construida en 1875, ambas de construcción francesa, y la lancha *Urubamba*, antiguamente llamada *Onga* y llegada en 1887. Todas conformaron la flotilla de lanchas de la Amazonía hacia los años 1895-1900, y desempeñaron diversas misiones y encomiendas. La *Cahuapanas* y la *América*,

por ejemplo, se desempeñaron en el Servicio de Correos establecido por decreto el 10 de setiembre del 1898. La *Cahuapanas* cubrió la ruta entre Puerto Bermúdez y Contamana, y la *América*, desde ese punto hasta Iquitos. Posteriormente, en 1899, se designó a la *Cahuapanas* la ruta de correos de Masisea a Iquitos en forma semanal, y en 1901, el correo entre Carvajal y Puerto Bermúdez. Este servicio no era ejercido por oficiales de Marina, sino por prácticos de la zona.

Esta consideración de entregar las lanchas a arrendatarios y el poco interés del Gobierno de aquella época por el desarrollo de la Amazonía y la potenciación de las unidades fluviales, sumado al desastre económico posterior a la Guerra del Pacífico, hicieron que la flotilla cayera en un estado de conservación deplorable. En palabras del ilustre alférez de fragata Óscar Mavila Ruiz, “las lanchas que el Gobierno tiene para su servicio en los ríos del oriente son de pésimas condiciones marineras y ninguna militar. Su estado material es deplorable por la poca idoneidad del personal a que estuvieron confiadas antes de ahora. No son útiles como lanchas mercantes, menos aún como de guerra, a tal extremo que, lejos de hacer respetar al Gobierno, son objeto de burla y desprecio. Para dar una idea de su disposición, basta decir que el comandante vive en promiscuidad con los marineros por lo reducido del espacio, resultando de ahí comprometidos el respeto y la disciplina militar que debe existir en las fuerzas regulares, siendo el primer paso que debe darse el de rematar todo el material existente, y con el producto y algo más que se agregue, adquirir lanchas aparentes para el resguardo de nuestra soberanía en esta sección de nuestro territorio”².

1. Esta nave fue a la anterior cañonera del mismo nombre construida en Gran Bretaña en 1904.

2. CASARETTO, Fernando. La odisea Amazónica, 1864 - 2015. Lima: Marina de Guerra del Perú. p. 129.



Esta es la fotografía más antigua conocida de la *Cahuapanas* en el río Amazonas, alrededor de 1900.

Combate de Angoteros

Debido a que la definición de Fronteras entre ambos países se haballa aún pendiente, en 1903, las Cancillerías de Lima y Quito acordaron que ninguna de las dos naciones debía pasar de la boca del Aguarico, afluente del Napo, por lo cual se establecieron las guarniciones militares correspondientes en las zonas acordadas. Sin embargo, por razones de salubridad, las fuerzas peruanas retrocedieron sus frentes para situarse entre la desembocadura de los ríos Santa María y el Curaray. Las fuerzas militares ecuatorianas se aprovecharon de esta situación para invadir territorio peruano y tomar posiciones cerca del puerto de Angoteros.

Al conocer el problema, el prefecto de Loreto, coronel Pedro Portillo, ofició a los jefes de las fuerzas ecuatorianas y ordenó a la guarnición peruana que efectuara la notificación de retiro a las tropas invasoras y, si era preciso, se hiciera con el uso de las armas. Recomendó al comandante de la lancha de guerra *Cahuapanas*, el entonces alférez de fragata Óscar Mavila Ruiz, cuya embarcación estaba estacionada en el Curaray, que agotara todos los medios disponibles para persuadir al invasor a retirarse.

Los peruanos contaban con 20 soldados de línea al mando del capitán Juan Francisco Chávez Valdivia, mas 15 loretanos de la lancha *Cahuapanas*. Obedeciendo las órdenes recibidas, el alférez de fragata Mavila Ruiz se presentó con su embarcación el 26 de junio de 1903 en Angoteros. La zona era ocupada por el destacamento ecuatoriano comandado por el sargento mayor Bermúdez y constaba de veinte soldados de línea, más algunos empleados e inspectores de aduanas de Aguarico desplegados con las fuerzas invasoras. La presencia de las fuerzas peruanas originó que las fuerzas al mando del sargento mayor Bermúdez decidieran atacarlo sin más trámites con su gente apostada en las márgenes del río. Así, hicieron fuego sobre la *Cahuapanas*, la cual, hábilmente comandada, hizo maniobras para dirigirse a toda máquina a un recodo del río que le permitía protegerse y desembarcar la tropa de abordaje a unos 800 metros de distancia.

Las fuerzas ecuatorianas desplegadas en tierra, desde una mejor disposición, avanzaron en dirección a la *Cahuapanas*. El sargento mayor Bermúdez quedó tan cerca de la nave que el alférez de fragata Mavila Ruiz pudo distinguirlo y a viva voz lo invitó a pasar a bordo para conferenciar, a fin de evitar un combate escandaloso entre ambas fuerzas. Como respuesta, Bermúdez lanzó una violenta imprecación, alzó su rifle y disparó contra Mavila Ruiz. El resto de la tropa ecuatoriana siguió la acción y descargó sus fuegos contra la *Cahuapanas*. La tripulación peruana y las tropas desembarcadas al mando del capitán Chávez respondieron el fuego y se trabó un tiroteo nutrido entre ambas fuerzas a una distancia de 100 metros.

Los disparos certeros de las fuerzas peruanas y el despliegue en tierra originó que a los 20 minutos las fuerzas ecuatorianas se replegaran. Se registraron dos muertos, tres heridos y cinco prisioneros, así como 12 fusiles y abundante munición incautada. Los peruanos no tuvieron que lamentar ninguna baja. La *Cahuapanas* se concentró en perseguir a los huidos y llegó hasta la boca del Aguarico. A su paso, apresó a los pequeños destacamentos apostados en Santa María y Torres Causana, con lo cual se dispersó totalmente a las fuerzas invasoras y se recuperó el control en el Alto Napo. El sargento mayor Bermúdez se suicidó en su campamento de Aguarico.

Al año siguiente, el prefecto Hildebrando Fuentes retomó las iniciativas de su antecesor y solicitó un dictamen a un grupo de oficiales de la Marina sobre la condición de las naves asignadas para conformar la flotilla fluvial. El dictamen fue el siguiente: "Son de apariencia poco decorosa en detestables condiciones de construcción y en pésimo estado de conservación". En su parte final, concluyó:

“La seguridad, el buen nombre y la fuerza de la nación que es necesario llevar en un momento preciso a las más remotas fronteras, como se ha comprobado con exceso, exigen barcos con condiciones militares y marineras adecuadas a la navegación fluvial, y nosotros, jefes y oficiales de nuestra Armada, con fe en el grandioso futuro de esta región y con clara visión de las responsabilidades que nos comprende, se lo pedimos muy encarecidamente al Supremo Gobierno, en nombre de los sagrados intereses del país”³.

En este informe se detalla el estado de conservación de la lancha de guerra *Cahuapanas*, que dice a la letra lo siguiente: “Esta lancha construida en Europa, y que por su pésima estabilidad fue vendida al Estado, se encuentra en malas condiciones. Su cubierta principal, completamente azumagada por el óxido, deja pasar el agua que penetra sus bodegas dañando lo que va en ellas. Su casco [presenta] varias abolladuras a consecuencia de los choques con las rocas del Pachitea, y bajo la máquina, dos rajaduras que han sido cubiertas con cemento armado. Su máquina se encuentra en regular estado de conservación. Tiene un poder insignificante, que con dificultad puede surcar corrientes de cinco millas”⁴. Como se ve, el dictamen era casi lapidario para esta embarcación.

Con esta información certera de la situación de las embarcaciones, el prefecto Hildebrando Fuentes se decidió por la construcción en astilleros ingleses de una segunda cañonera. La primera encargada fue la *Loreto*, que se hundió frente a las costas de Irlanda en el viaje de entrega hacia nuestro país. Curiosamente, la dotación nombrada para la recepción de la nave estaba formada por el teniente primero Pedro A. Buenaño y la tripulación de la *Cahuapanas*, con lo cual esta quedaría desmembrada por su condición deplorable. La segunda fue bautizada con el nombre de *América* y llegó a nuestra Amazonía el 11 de mayo del 1905. Fue recepcionada oficialmente el 12 de agosto de 1905, luego de algunos arreglos. Asimismo, se tomó la decisión de enviar al Pará a la *Iquitos* y la *Cahuapanas*, a cargo del teniente segundo Julio A. Raygada, a fin de mejorar sus condiciones. Las reparaciones se efectuaron con éxito y se consideró que las embarcaciones durarían unos diez años más. Sin embargo, 28 años más tarde seguían en el servicio activo.

Otro bache en la historia de esta embarcación se produce en 1909, cuando en el parte de la flotilla fluvial se menciona que la lancha *Cahuapanas*, entonces desarmada, no era utilizable y por lo tanto debía ser retirada de la

3. ROMERO PINTADO, Fernando. *Iquitos y la Fuerza naval de la Amazonía (1830 - 1933)*. Lima: Dirección General de Intereses Marítimos. 1983. p. 104.

4. Ídem, p. 103.

lista y vendida. Siendo prefecto en 1910, don Francisco Alayza y Paz Soldán decidió una reorganización de la flotilla. El primer paso consistió en el remate de la lancha *Cahuapanas* a un precio de 300 libras peruanas. Quiso el destino que no se presentara ningún postor y que luego se diera un decreto según el cual se constituía una comisión para examinar la lancha y establecer si era posible su reparación. La comisión estuvo integrada por el capitán de puerto, el comandante de la *América*, el comandante de la lancha *Requena*, el inspector de máquinas de la *América* y los jefes de las factorías Wesche y Pereyra. La opinión final sostuvo: "Habiendo sido examinada con toda prolijidad, resulta que puede ser reparada de modo que quede expedita para el servicio y por mucho tiempo, en función de que su máquina principal y auxiliares se encuentran en perfecto estado de conservación, así como su caldera, siendo necesario la renovación total del casco"⁵. Así, en enero entró en carena y quedó expedita al siguiente mes. El costo de la reparación ascendió a las mil quinientas libras peruanas y fue comisionada hacia al Ucayali y al Marañón.



Teniente primero Numa Pompilio León, comandante de la *Cahuapanas* en 1905, participante en las comisiones mixtas con el Brasil.



Don Óscar Mavila Ruiz, comandante de la *Cahuapanas* en el combate de Angoteros, en 1903. Posteriormente fue prefecto de Loreto y luego senador.

5. *Ibidem*, pp. 112 - 113.

En 1916, cuando era prefecto de Loreto el capitán de navío Ernesto Caballero y Lastres, se expidió un decreto que creaba la Compañía de Marina de la Flotilla de Loreto, destinada a proporcionar dotación a las lanchas de guerra asignadas a las diferentes comisiones del servicio.

En 1922, se produjo un nuevo empuje de modernización de la fuerza fluvial. El 10 de julio de ese año, el ministro de Marina decretó la reorganización de las fuerzas fluviales en dos dependencias: la Flotilla Fluvial de Guerra, conformada por la cañonera *América*, la cañonera *Iquitos* y la lancha de guerra *Cahuapanas*; y la Capitanía del Puerto de Iquitos. Como vemos, nuestra insigne lancha de guerra *Cahuapanas* logró sobrevivir a los embates de la naturaleza y sortear el fin que deparó el destino a las otras lanchas asignadas: los hundimientos, el desguace y la venta a terceros, que las emplearon para fines comerciales hasta su abandono.

Capítulo aparte de la vida de esta lancha fue el año 1920, durante el movimiento separatista liderado en Loreto por el capitán del Ejército Guillermo Cervantes. El capitán Cervantes instó a la fuerza fluvial a unírsele, pero esta no secundó el pronunciamiento, por lo que fuerzas leales al movimiento procedieron a tomar las lanchas asignadas a la flotilla, entre ellas la *Cahuapanas*, y las utilizaron para diversas comisiones particulares. Finalmente, las abandonaron en las riberas de los ríos durante su huida ante el aplacamiento de la revolución.

Tiempo después, en abril de 1924, se le efectuaron trabajos de reparación para continuar con su servicio y en 1926 se le asignó una caldera nueva.

En 1930, el año del conflicto con Colombia por el terreno cedido de Leticia, la flotilla fluvial estaba compuesta por la cañonera *América*, la cañonera *Napo*, y las lanchas de guerra *Iquitos*, *Coronel Portillo* y la *Cahuapanas*. Cabe mencionar como anécdota que en esos tiempos esta última lancha era denominada coloquialmente «*Charapanas*», en triste alusión a las tortugas de esta zona, las charapas, debido a su lento andar.

La lancha *Cahuapanas* en expediciones a los ríos de la Amazonía.

Entre las comisiones especiales a las que fue designada la lancha *Cahuapanas*, podemos citar los siguientes:

En setiembre de 1901, partió de Iquitos comandada por el teniente primero Pedro A. Buenaño con destino a Manaos, donde arribó el 30 de ese mes. Luego zarpó hacia el Putumayo y llegó a la boca del río el 8 de octubre. Subió hasta

el Cotuhé y aprovechó este viaje para llevar carga. Posteriormente, hizo su regreso a Iquitos, donde presentó la descripción de navegabilidad, las horas de navegación entre puertos y otra información de interés.

El 20 de octubre de ese año zarpó hacia el Alto Marañón. Llevaba a bordo al prefecto de Loreto, al coronel Pedro Portillo, al capitán de navío Eduardo Raygada y a la comitiva de la prefectura. Arribó el 1 de noviembre y posteriormente se dirigió a Santa Teresa, donde llegó el 23. El 6 de diciembre, en la zona del Shirayacu, instaló una colonia militar en el nuevo puerto denominado Meléndez, tras lo cual emprendió su retorno a la ciudad de Iquitos.

El 1 de marzo de 1902, condujo al coronel Portillo al Putumayo. Llegó a la boca del Igará-Paraná el 20 de ese mes y el 24 entró en el Yavarí. Regresó a Iquitos el 28 de abril. Posteriormente, se realizó otro viaje a la zona del Pachitea y el Yurúa. Gracias a estos periplos, el comandante Buenaño y el teniente Mavila trazaron un mapa del Amazonas, desde la boca del Putumayo hasta el Ucayali.

La embarcación también participó en las comisiones mixtas de 1905 con el Brasil, en las expediciones al Yurúa y Purús. La *Cahuapanas* se comisionó al Purús. Estuvo comandada por el teniente primero Numa Pompilio León y transportó a 22 tripulantes. La comisión alcanzó la boca del Pucani, la más al sur de la vertiente del Purús. Asimismo, participó en la campaña militar en los ríos Napo y Putumayo, como parte de la escuadrilla al mando del teniente primero Óscar Mavila Ruiz. La escuadrilla estaba compuesta por la cañonera *América* y las lanchas *Iquitos*, *Requena*, *Puno* y *Cusco*, y tenía como fin tener presencia militar en la zona contra los intereses ecuatorianos de nuestros territorios.

En 1912, luego de las reparaciones necesarias, la *Cahuapanas* realizó viajes en enero hacia el Napo, en junio por el Putumayo, en octubre al Alto Marañón y en diciembre a Puerto Bermúdez. Transportó comunicaciones y pequeños destacamentos. Luego, entre enero y febrero de 1915, fue comisionada al Tigre, Morona y el Alto Marañón, entre marzo y mayo, al Putumayo y Marañón, siempre a cargo del comandante Constante Hoyle.

Ya en 1919, la lancha fue comisionada, junto con la *28 de Julio*, para llevar a la Comisión Demarcadora de Límites Fronterizos con Brasil a Manaos. En 1922, se le encargó el recorrido por el Napo y el Curaray para transportar tropas y víveres, y hacia Puerto Bermúdez para trasladar licenciados voluntarios para el servicio militar, policías, profesores, fiscales y empleados públicos. También se hizo cargo del recorrido hacia los ríos Tigre, Morona, Corrientes, Marañón, Pastaza y Huallaga, para llevar a los comisarios nombrados para dichos puestos. De igual manera, transportó al jefe



La caseta de mando restaurada de la antigua *Cahuapanas*.

del Estado Mayor General de Marina y de la Misión Naval Americana, contralmirante Woodward, de Iquitos a Leticia.

En 1926, la *América* y la *Cahuapanas* participaron en los estudios de una comisión norteamericana sobre las plantaciones de caucho.

La *Cahuapanas* en la civilidad

No son muchos los datos que se tienen de esta lancha luego de culminar sus servicios en nuestra Armada, pero, con certeza habiendo sido dada de baja, luego de 1930 fue adquirida por Luis Felipe Morey. Bajo su propiedad, su nombre fue cambiado a M.N. *Clavero*, en reconocimiento a uno de los más famosos héroes navales de la Amazonía peruana, el del entonces teniente primero Manuel Clavero (cabe mencionar que, años después, se ratificaría póstumamente el ascenso a este héroe naval al grado de capitán de corbeta).

En 1938, tras la muerte de Morey, la antigua *Cahuapanas*, presumiblemente, volvió a la propiedad estatal y el Gobierno la puso a la venta. Así, el 17 de noviembre de 1938 se aprobó una resolución que autorizó la venta a Enrique Reátegui Álvarez por un monto de tres mil soles. En las décadas siguientes la

antigua *Cahuapanas* trabajó en los ríos cerca de Iquitos como transporte menor y barcaza de materiales. De 2007 a 2009, fue adquirida y restaurada por Amazon Eco, con el fin de utilizarla en las expediciones a la Reserva Nacional Pacaya Samiria y el río Yavarí, así como transporte científico de buque de investigación para biólogos, estudiantes y ecoturistas.

En la actualidad, esta histórica lancha de guerra, que prestó servicios en nuestra Armada y participó en combates, comisionamientos y numerosas navegaciones por nuestra Amazonía, sigue haciendo historia al convertirse en la embarcación más antigua que aún surca los ríos amazónicos. Mantiene su planta a vapor y sus elementos originales, como mérito a sus servicios militares y civiles. La *Cahuapanas* ha navegado más ríos y afluentes en la Amazonía peruana que cualquier otro buque de vapor de la flota naval, y su trayectoria rinde homenaje a todas las demás embarcaciones comisionadas a impulsar la defensa de nuestro territorio, el descubrimiento, la investigación y el desarrollo de nuestra Amazonía.



Una de las cuatro cabinas confortables en la M.N. *Clavero*.



La hoy M.N. *Clavero* restaurada por Amazon Eco como buque de investigación y turismo.



Bibliografía

- CASARETTO ALVARADO, Fernando. *La odisea amazónica, 1864-2014*. Lima: Marina de Guerra del Perú. 2014.
- DAWN ON THE AMAZON CAPTAINS BLOG. Entrevista a Dr. Richard Bodmer [propietario de la actual lancha Clavero]. [Consulta: 21 de marzo de 2018]. Disponible en: <http://dawnontheamazon.com>
- HERRERA, Jenaro. *Leyendas y tradiciones de Loreto*. Iquitos: Imprenta El Oriente. 1918.
- ORTIZ SOTELO, Jorge. *La cañonera América. Cien años en la Amazonía*. Lima: Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana. 2005.
- ROMERO PINTADO, Fernando. *Las fuerzas navales de la Marina en el nor oriente y la guerra fluvial*. Lima: s.n. 1935.
- ROMERO PINTADO, Fernando. *Iquitos y la fuerza naval de la Amazonía (1830-1933)*. Lima: Dirección General de Intereses Marítimos del Ministerio de Marina. 1983.



Unidad Táctica Hovercraft con ametralladora Minigun de alta potencia de fuego.

Unidades de soporte logístico (USL) tipo Hovercraft para la Marina de Guerra del Perú

Capitán de Navío John Elías Ramírez Vega

Egresado de la Escuela Naval del Perú con el grado de alférez de fragata y calificado en Infantería de Marina e Inteligencia. Egresado del Curso Regular de Comandos del Ejército del Perú, Comando Pachacútec. Magíster en Estrategia Marítima por la Escuela Superior de Guerra Naval y en Gestión Pública por la Universidad ESAN. Calificado como piloto de unidades Hovercraft con certificación Type Rating. Se ha desempeñado como jefe de la Base de Patrulla Zúngaro del Batallón Ligero de Infantería de Marina N° 6, comandante de unidades operativas como el Batallón de Infantería de Marina N° 2 y el Batallón de Comandos, jefe de la Escuela de Operaciones Ribereñas, jefe del VII Componente Naval del Comando Especial VRAEM y jefe del Estado Mayor de la Cuarta Zona Naval, Pucallpa. Por encargo del comandante general de Operaciones del Pacífico, en 2010 transportó las dos primeras unidades Hovercraft. Fue el primer oficial en la Marina en cubrir la ruta Pucallpa-Pichari como jefe del convoy fluvial.



RESUMEN

Desde 2011, cuando las unidades de control fluvial tipo Hovercraft iniciaron sus operaciones en el área del Comando Especial Vraem, su desempeño ha sido óptimo, al ser la escuadrilla fluvial (unidad mínima táctica) el principal medio de desplazamiento para el desarrollo de las tareas encomendadas al componente naval y con mayores logros operacionales para el Comando Especial VRAEM en la lucha contra el narcoterrorismo. Sin embargo, el acondicionamiento de dichas embarcaciones fluviales (unidades navales) para equiparlos militarmente contra un ambiente hostil, incluía adicionar placas de protección balística y equipamiento adicional, que conllevaron a incrementar pesos (tonelaje) y, con ello, limitar el transporte logístico para operaciones de mayor tiempo, al presentar inconvenientes de reabastecimiento. En ese sentido, resulta conveniente implementar unidades Hovercraft con naves de mayor capacidad para transporte de personal y carga, que solucionaría los problemas de abastecimiento al optimizar los recursos. Las unidades también serían empleadas como presencia naval en las comunidades ribereñas mediante acciones cívicas o de acción ante desastres naturales, o en las zonas costeras, a través de operaciones o apoyo en labores de cabotaje ante los desastres que anualmente ocasiona el fenómeno de El Niño.

PALABRAS CLAVE

Unidades de control fluvial, componente naval, narcoterrorismo, abastecimiento, comunidades ribereñas.

ABSTRACT

Since 2011, when the Fluvial Control Units, Hovercraft Type, started to operate in the VRAEM Special Command area, its performance has been optimal because the Fluvial Squadron (minimum tactical unit) is the main mean of displacement for the development of the tasks entrusted to the Naval Component and the one with greater VRAEM Special Command's operational achievements, in the fight against narco-terrorism. However, the conditioning of these fluvial vessels (Naval Units) to equip them militarily for a hostile environment included to add ballistic protection plates and additional equipment that led to increase the weight (tonnage) and, therefore, limit the logistic transport for longer period operations, due to replenishment problems; in this sense, it is convenient to implement Hovercraft Units with larger capacity crafts for personnel and cargo transport, which would solve supply problems by optimizing resources and also by using it for naval presence in the riparian communities, providing civic actions or actions facing natural disasters, as well as using it in coastal areas for operations or support in coastal works that are annually caused by the presence of "El Niño" phenomenon.

KEYWORDS

Fluvial Control Units, Naval Component, narco-terrorism, replenishment, riparian communities.

• Artículo recibido el 8 de febrero de 2018, aprobado para su publicación el 15 de febrero de 2018



Barcaza tradicional encallada en un banco de arena.

INTRODUCCIÓN

Desde la llegada de la Marina de Guerra del Perú a la Amazonía peruana, en 1864, el transporte de materiales y personal por la vía fluvial ha sido y seguirá siendo un gran reto para los navegantes en general y sobre todo para las unidades navales, debido principalmente a las fases de vaciante y creciente como los principales regímenes hidrológicos que presenta esta región del país.

Estas vaciantes y crecientes se convirtieron en problema para el desarrollo operacional de las unidades fluviales tipo *River Runner* y *Gamitana*, que por primera vez operaron en el área del VRAEM como parte integrante del componente naval, ya que no desarrollaron sus capacidades por verse limitadas por el accionar natural de las fases hidrológicas que ocasionaban la pérdida de motores fuera de borda y cajas de engranajes, al colisionar las hélices constantemente con fondos rocosos y palizadas. De este modo, no surtían el efecto deseado y demandaban mayor soporte logístico y, por ende, pérdidas para el Estado, motivo por el cual las unidades fueron reasignadas al área de Tumbes y Pucallpa.

Los inconvenientes encontrados en las operaciones navales por emplear unidades fluviales Tipo *River Runner* y *Gamitana* o cualquier embarcación con motores fuera de borda conllevaron a efectuar un estudio con especialistas en operaciones ribereñas e interdicción fluvial, para seleccionar un tipo de unidad



Daño a hélices por fondo bajo y rocoso en los ríos del VRAEM.

fluvial idónea que permitiera optimizar los recursos del Estado y conllevara a cumplir cabalmente el encargo constitucional de la Marina de Guerra del Perú.

La evaluación de embarcaciones con características técnicas que se ajustan a las necesidades operacionales de la Marina de Guerra del Perú, en el ámbito de los ríos de nuestra Amazonía, requerían consideraciones especiales para operar en los ríos del *Vraem*, en cuanto a capacidad de transporte de personal, calado, tipo de propulsión, ya sea hidrojets, hidrodeshlizadores o aerodeslizadores. Estos últimos son los más idóneos por tener una plataforma que permite desplazarse con facilidad y agilidad en lugares inaccesibles para embarcaciones convencionales. Cabe mencionar que según datos históricos los aerodeslizadores Hovercraft fueron usados militarmente por primera vez por los Estados Unidos de Norteamérica en Vietnam.

Las experiencias en el golfo Pérsico durante la guerra Irán-Irak en la década de 1980, al igual que en Sierra Leona y Brunéi, pusieron de manifiesto que se trataba de un vehículo excelente para operaciones antiguerrilla en terrenos mixtos. Su presencia en el Perú se remonta a 1968, cuando arribó un Hovercraft modelo *SR-N6* de la entonces British Hovercraft Corporation (BHC) para efectuar demostraciones. Luego de realizar una serie de navegaciones desde Iquitos hasta el poblado Teniente Pinglo, navegar por los ríos Napo y Putumayo, y pasar en varias ocasiones por el pongo de Manseriche en el río Marañón, la unidad navegó hasta Brasil y posteriormente ingresó a los ríos Negro y Orinoco. Tras las demostraciones efectuadas, el Estado Peruano optó por la adquisición

de dos a cuatro unidades Hovercraft modelo SR-N6. Desafortunadamente, el cambio de Gobierno de 1968 postergó la adquisición de este tipo de unidades hasta 2007, cuando se volvió a evaluar su gran versatilidad.



Unidad táctica Hovercraft modelo GH2000TDM.

Unidades Hovercraft en la Marina de Guerra del Perú

En 2009, a través de una licitación internacional, y posterior contrato, la Marina de Guerra del Perú, adquirió las dos primeras unidades Hovercraft modelo GH 2000 TD(M) de fabricación inglesa, que fueron transportadas de forma multimodal: vía marítima (carga containerizada), desde el puerto de Southampton hacia el puerto del Callao; vía terrestre, del Callao a Pucallpa, donde fueron ensambladas y probadas; y por vía fluvial, de Pucallpa a Pichari, que sería su destino final, para ser puestos en servicio para operar en los valles de los ríos Apurímac, Ene y Mantaro (*Vraem*).

La compra de las unidades Hovercraft fue complementada con un programa de capacitación de pilotos y mecánicos, dictado por exintegrantes de los Royal Marines, con vasta experiencia en el empleo táctico de estas unidades. Al término del alistamiento y la capacitación de las primeras tripulaciones y mantenedores, se dio inicio a la travesía desde la ciudad de Pucallpa, en la región Ucayali, hasta el distrito de Pichari, en la región Cusco. Se hizo una escala en la Base Contraterrorista de Atalaya, perteneciente a la jurisdicción del Batallón de Infantería de Marina de Selva N° 2.



Patrullaje de unidad táctica Hovercraft en aguas poco profundas.

Hasta la fecha estas unidades han demostrado su efectividad en la navegación por los ríos de jurisdicción del *Vraem*, al permitir la llegada del personal naval a lugares donde antes no existía presencia del Estado, por ser lugares inaccesibles para las embarcaciones convencionales. Debido a que estas unidades son aerodeslizadores, se desplazan en suspensión a una altura promedio de 0,80 metros del suelo, lanzando chorros de aire contra la superficie debajo de ellas y formando un colchón de aire que permite interrelacionarse con los mecanismos de desplazamiento en suspensión, para su operación en ríos o áreas ribereñas. Debe considerarse la complejidad de su operación y mantenimiento, proporcional a sus aportes para los logros operacionales. Estas unidades requieren el cumplimiento oportuno del calendario de mantenimiento, así como de las particulares acciones para una adecuada operación de la unidad, pues al ser una plataforma que opera en hover, exigen el control de horas de vuelo y chequeos prevuelo, tal como una aeronave de ala rotatoria.

Desde 2011, cuando las unidades Hovercraft empezaron a formar parte del componente naval del Comando Especial del *Vraem*, el Escuadrón de Combate Fluvial se ha convertido en el elemento que propicia los mayores logros para la Marina de Guerra del Perú en la lucha contra el narcoterrorismo en la zona del *Vraem*, al facilitar el transporte de los pelotones designados para combatir frontalmente al narcotráfico y a los remanentes terroristas. Su participación motivó la destrucción de insumos químicos fiscalizados y cientos de pozas

de maceración de hoja de coca, de acuerdo con las órdenes de operaciones. Las cantidades de pozas destruidas estadísticamente superan ampliamente a los resultados obtenidos por las demás instituciones armadas y la Policía Nacional del Perú. Asimismo, resalta su participación en enfrentamientos armados con óptimos resultados, como los suscitados el 15 de julio de 2015, cuando se emboscó a la Escuadrilla Fluvial N° 2 y una nave recibió cerca de 30 impactos de bala, o el acontecido el 9 de abril de 2016, cuando delincuentes terroristas, aprovechando la coyuntura electoral por los comicios presidenciales, emboscaron a la Escuadrilla Fluvial N° 1, conformada por dos unidades Hovercraft, durante su desplazamiento de retorno a la Estación Naval de Pichari, luego de cumplir una misión. Los delincuentes estuvieron estratégicamente posicionados en la altura y utilizaron armas de largo alcance, pero el profesionalismo del personal naval y la gran capacidad operativa de las unidades Hovercraft permitieron repeler satisfactoriamente el ataque. La acción fue favorecida por los rápidos virajes de 180° y las maniobras evasivas y de ataque con desplazamientos en zigzag, que redujeron las posibilidades de los delincuentes terroristas. Los impactos de proyectiles a la estructura de las unidades Hovercraft no limitaron su operatividad como en 2015, y quedó de manifiesto su gran capacidad de operatividad y combate.

Actualmente, se han mejorado las capacidades en las unidades Hovercraft, con una comunicación y posicionamiento satelital permanente, comunicaciones encriptadas en VHF, HF y UHF, y la instalación de sensores infrarrojos FLIR, que permiten a los operadores obtener imágenes térmicas de los contactos en tiempo real. Asimismo, se ha instalado el sistema de oscurecimiento rápido ROSSY, un mecanismo de defensa mediante el cual la unidad puede ocultarse ante una emboscada y salir sin problemas de la situación. También se han modernizado las cabinas para el empleo con equipos de visión nocturna, lo que facilita la navegación, el despliegue de tropas, la búsqueda y el rescate en horas de la noche. Gracias a estas modificaciones, el escuadrón de combate fluvial mantiene un óptimo estado de alistamiento, presto a desarrollar las operaciones que se le asignen, tanto diurnas como nocturnas, rescate y control fluvial.

Tengamos siempre presente que el componente naval del Comando Especial del *Vraem*, siguiendo el ejemplo sublime de nuestro Gran Almirante del Perú, don Miguel Grau Seminario, está comprometido con realizar las labores asignadas por el alto mando, con la finalidad de intensificar la presencia del Estado en las zonas más alejadas, garantizar la paz y eliminar los flagelos del terrorismo y el tráfico ilícito de drogas que aquejan tanto a nuestra patria.



Unidad de soporte logístico de la armada sueca de 12 toneladas de carga.



Unidad de soporte logístico LCAC de la US Navy de 70 toneladas de carga.

Unidades Hovercraft como alternativa operacional y logística en la Amazonía peruana y zonas costeras

La Marina de Guerra del Perú cuenta con unidades y dependencias en la Amazonía peruana, a cargo de la Tercera, Cuarta y Quinta Zona Naval, que tienen como parte de su misión efectuar el control y la defensa naval de las riberas, los ríos y el área territorial asignada en los planes de operación vigentes, además de contribuir al desarrollo socioeconómico del país mediante actividades de apoyo social y acción cívica en el área de jurisdicción de la Amazonía.

En tal sentido, el soporte logístico para las dependencias y unidades desplegadas en dichas áreas dependen en gran mayoría de la vía fluvial, a través de convoyes fluviales, lo que conlleva a que el traslado sea a baja velocidad y el tiempo de demora se calcule entre 15 a 20 días de navegación. El transporte aéreo no se considera fiable en cuanto a necesidades de tiempos fijos para aprovisionamiento, al estar supeditados a las condiciones meteorológicas

Unidad de asistencia social y de respuesta rápida a desastres naturales.



cambiantes, propias de la Amazonía, así como a las capacidades de carga limitada de las aeronaves de ala fija y al alto costo de la hora de vuelo. Debe considerarse igualmente la poca disponibilidad de aeródromos próximos a las bases navales y posteriores trasteos de carga en aeronaves de ala rotatoria, lo que representa un elevado presupuesto para la cadena logística aérea.

En ese contexto, es recomendable implementar las unidades Hovercraft de soporte logístico con la tecnología adecuada, a fin de solucionar el problema de abastecimiento utilizando las hidrovías de las cuencas donde se encuentran desplegadas nuestras bases. Es adecuada la adquisición de unidades de carga tipo Hovercraft con capacidad de carga entre 10 y 12 toneladas, lo que ayudará a optimizar recursos y brindar mayor rapidez al reabastecimiento y los relevos del personal de las bases de la Marina de Guerra del Perú, e incrementar significativamente la capacidad de respuesta de la Marina de Guerra ante desastres naturales o situaciones de emergencia.

Las unidades de soporte logístico (USL) son completamente anfibas. Tienen una capacidad para transportar entre 80 a 90 pasajeros, dependiendo del modelo, y cuentan con una tripulación de dos hombres. Han sido diseñadas para varios teatros de operación, incluyendo patrullaje, apoyo logístico, SAR y transporte médico. Las unidades son impulsadas por motores MTU diésel enfriados por radiadores. Su casco es de aluminio naval, tienen una eslora de 21 metros manga de 11,3 metros y un peso máximo 27 toneladas. A pesar de que un USL puede navegar hasta 35-40 nudos, no hace una estela y, por lo tanto,

no hace daño al ecosistema frágil en los bancos de los ríos, ni representa un peligro para la navegación paralela de embarcaciones pequeñas, incluyendo canoas y peque-peques.

Considerando que desde 2011 la Marina de Guerra del Perú viene operando unidades Hovercraft, resulta favorable continuar con el empleo de estas unidades aun para el transporte de personal y transporte logístico, dado que su operatividad en los ríos de la Amazonía peruana ha sido óptima. Se suma a ello la constante capacitación al personal de pilotos, ingenieros y técnicos de mantenimiento de dichas unidades, lo que permite la continuidad y operatividad comprobada.

La siguiente distribución se muestra como propuesta de empleo de las USL como soporte logístico para cubrir las necesidades de las bases fluviales de la Marina de Guerra:



Unidad Hovercraft de asistencia social.

Área de Loreto

1. Para reabastecimiento logístico y relevos del personal de los destacamentos de Güeppí, El Estrecho, Chimbote y El Álamo, pertenecientes al Batallón de Infantería de Marina de la Amazonía N° 1, operando en cualquier época del año sin importar el problema de la vaciante o creciente, que es el principal inconveniente en dichas zonas.

2. Acciones de apoyo complementario de asistencia social a las Plataformas Itinerantes de Acción Social (PIAS), que pueden ingresar a los lugares donde la PIAS, por su calado, no podría hacerlo.
3. Acciones cívicas a la población rural y como unidad fluvial de búsqueda y rescate (SAR).
4. Unidad de respuesta ante desastres naturales o emergencias provocadas en la Amazonia.
5. Plataforma eficaz para combatir, en toda época del año, los flagelos de la minería ilegal en los distintos ríos en donde, por el calado de nuestras cañoneras, no pudieran operar. Sería un brazo de accionar inmediato.

Área de Ucayali

1. Para reabastecimiento logístico y relevos del personal desde la ciudad de Pucallpa hacia las bases contrterroristas de Aguaytía, Atalaya y Sepahua, pertenecientes al Batallón de Infantería de Marina de la Amazonía N° 2, en caso de que las condiciones meteorológicas impidan el uso de los aeropuertos de Atalaya y Sepahua.
2. Considerando el uso del aeropuerto de Atalaya, se propone una unidad adicional para el traslado del personal y la carga destinada a las bases fluviales que operan a orillas de los ríos Tambo, Perené, Apurímac, Ene, Urubamba. Serían reabastecidas con estas unidades.
3. En apoyo a las acciones del BAP *Curaray*, complementando las acciones cívicas y ser el brazo de acción para los lugares donde no podría ingresar otra unidad por la vaciante.
4. Acciones cívicas a la población rural y como unidad fluvial de búsqueda y rescate (SAR).
5. Unidad de respuesta ante desastres naturales o emergencias provocadas en la jurisdicción de la Cuarta Zona Naval.
6. Plataforma eficaz para combatir, en toda época del año, los flagelos de la minería ilegal en los distintos ríos en donde, por el calado de nuestras cañoneras, no pudieran operar. Sería un brazo de accionar inmediato.



Escuadrilla fluvial (Pucallpa).

Área de Madre de Dios

1. Plataforma eficaz para combatir, en toda época del año, los flagelos de la minería ilegal en los distintos ríos de esta cuenca.
2. Apoyar en acciones de lucha de trata de personas y tráfico ilícito de madera, así como impedir la contaminación ambiental de esta parte del país.
3. Contribuir a la neutralización del tráfico ilícito de combustible y sustancias no autorizadas.

Zonas costeras

1. Tácticamente, estas unidades resultan idóneas para un área de operaciones como la de bahía Tumbes, debido a la amplitud de marea en esta zona del litoral. Un desembarco anfibio o desembarco administrativo, con unidades convencionales, dependerá de la pleamar y bajamar. Con las USL tipo



Respuesta rápida a desastres naturales, tanto en costa como en la selva.



Hovercraft, las aguas someras que presente cualquier escenario no son relevantes, pues están preparadas para operar en esas situaciones.

2. En las costas peruanas está unidad sería de vital importancia, al participar activamente en situaciones de emergencia a consecuencia del fenómeno de El Niño. Cabe mencionar que estos fenómenos se presentan anualmente y en esas circunstancias las Fuerzas Armadas cumplen un papel importante, en especial la Marina de Guerra del Perú. Su papel se centra en labores de cabotaje en apoyo a la población civil, como parte del mandato constitucional, así como en brindar transporte de personal y material ante el colapso de las vías terrestres o la baja capacidad de transporte por vía aérea.
3. En junio del presente año, se pondrá en servicio el BAP *Pisco*, unidad multipropósito clase *Makkasar*, que tiene capacidad de transporte de unidades Hovercraft, lo que podría facilitar las labores de la unidad de

soporte logístico, al poder ser embarcada y transportada en estrecha coordinación con el Comando de Operaciones de Emergencia Marítimo con personal del Instituto Nacional de Defensa Civil.

4. La disposición de las unidades Hovercraft para llegar a las costas sin la necesidad de contar con facilidades portuarias potenciaría los resultados de los buques multipropósito, al llevar oportunamente y a todo tipo de terreno costero hasta 10 toneladas de ayuda humanitaria a la población civil, desde la unidad fondeada a una velocidad crucero de hasta 30 nudos constantes, realizando reaprovisionamientos de una forma más rápida y segura.





Viaje realizado desde el puerto de Rosyth en Escocia hasta Iquitos en el Perú.

El viaje por tres continentes: llevando esperanza a la Amazonía peruana

Contralmirante (r) Juan Carlos Del Álamo Carrillo

Asesor principal de la Dirección de Bienestar de la Marina en el área de Educación. Actualmente conduce la ejecución de la construcción de los nuevos liceos navales Capitán de Navío Juan Noel Lastra, en Paita, y Capitán de Navío Francisco Carrasco, en Iquitos, entre otros proyectos de infraestructura educativa.

Ingresó a la Escuela Naval del Perú en 1978 y pasó a la situación militar de retiro en enero de 2015. Es calificado en Submarinos. Ostenta los grados académicos de bachiller en Ciencias Navales por la Escuela Naval del Perú, magister en Administración de la Educación por la Universidad de Lima y magister en Política Marítima por la Escuela Superior de Guerra Naval. Tiene estudios culminados en el programa doctoral de la Universidad de Piura en Gobierno de Organizaciones.



RESUMEN

El artículo narra la travesía de 42 días del *Forth Hope*, un buque médico, operado por la ONG Vine Trust en coordinación con la Dirección Regional de Salud de Loreto (Diresal), desde el puerto de Rosyth, en Escocia, hasta Iquitos, en la selva peruana. Durante el viaje en Southampton, al sur de Inglaterra, en Santa Cruz de Tenerife en las islas Canarias, pasaron por Macapá, Brasil, entrada norte del río Amazonas, navegando luego hasta Bellavista en el río Nanay en Iquitos.

PALABRAS CLAVE

Iquitos, Amazonas, ONG Vine Trust, *Forth Hope*, Rosyth, mar del Norte.

ABSTRACT

The article tells the journey of 42 days of the *Forth Hope*, a medical ship, operated by the Vine Trust NGO in coordination with the Regional Health Directorate of Loreto (DIREVAL), from the port of Rosyth, in Scotland, up to Iquitos, in the Peruvian forest. During the trip they stopped in Southampton, south of England, in Santa Cruz de Tenerife in the Canary Islands, passed by Macapá, Brasil in the North entry of the Amazon River until Bellavista in the Nanay River in Iquitos.

KEYWORDS

Iquitos, Amazon, NGO Vine Trust, *Forth Hope*, Rosyth, North Sea.

1. Conectando personas para cambiar vidas¹

En marzo de 2015, unos meses después de haber pasado a la situación de retiro, fui convocado por el director general del Personal (Dipermar), el vicealmirante Santiago Vascones Morey, para prestar mis servicios profesionales, como asesor educativo, a fin de gestionar el apoyo para la mejora de infraestructura de nuestras instituciones educativas navales, que a la fecha son 11, de las cuales dos se encuentran en provincias: el Liceo Naval Capitán de Navío Juan Noel Lastra de Paita, Piura, y el Liceo Naval Capitán de Navío Francisco Carrasco de Iquitos, Loreto. Ambos liceos navales tenían sus respectivos proyectos de inversión pública (PIP) aprobados, pero carecían de financiamiento. Sin embargo, luego

¹ Lema de la ONG Vine Trust.

• Artículo recibido el 17 de abril de 2018, aprobado para su publicación el 24 de abril de 2018

de muchas coordinaciones, a la fecha, ambos proyectos están inmersos en sendos procesos para la construcción de su nueva infraestructura educativa, bajo el mecanismo de obras por impuestos (Oxl). Los montos en su conjunto superan los 27 millones de soles y las obras están bajo la responsabilidad de los respectivos gobiernos regionales. Así, desde abril de 2015 me encuentro prestando servicios en la Dirección de Bienestar de la Marina (Dirbiemar), a través de la Fundación Bienestar Naval (FBN), como asesor principal en el Área de Educación.

Por este motivo, en abril del presente año tuve que viajar a la ciudad de Iquitos, previa coordinación con la Comandancia General de Operaciones de la Amazonía (Comoperama), a fin de asistir a una reunión de trabajo con el gobernador regional de Loreto (GORE Loreto), Fernando Meléndez, y su equipo técnico de Oxl, y aclarar algunos temas relacionados con la ejecución del PIP para la construcción del nuevo liceo naval en la ciudad.

Asistí a la oficina del gobernador acompañado del vicealmirante Jorge Millones Gonzales y el contralmirante Enrique Saco-Vértiz Portal. Resalto que los tres oficiales somos submarinistas y, además, hemos prestado servicios juntos a bordo del BAP *Chipana*, bajo el comando del entonces capitán de fragata Hugo Ramírez Brain. El suscrito era el jefe de Ingeniería; el vicealmirante Millones, el jefe de Armamento; y el contralmirante Saco-Vértiz, el oficial alumno. Sobra señalar la cantidad de anécdotas que tenemos juntos, lo cual afianza aún más los lazos de amistad y camaradería entre nosotros tres.

Al ingresar a la oficina del gobernador y luego de saludar al gobernador, acompañado del vicealmirante Jorge Millones Gonzales y el contralmirante Enrique Saco-Vértiz Portal, observé que había dos personas extranjeras. El gobernador nos presentó al exreverendo presbiteriano William (Willie) McPherson, director ejecutivo de la ONG Vine Trust de Escocia (la presidenta es la princesa real Anne, hija de la reina de Inglaterra), y la señora Elena Pila, natural de Madrid, directora del Programa Médico Esperanza Amazónica del Perú (PMEAP). Ambos habían terminado una reunión previa con la autoridad regional en la que habían explicado que estaban próximos a enviar su segundo barco médico desde el Reino Unido, a fin de continuar prestando su apoyo, en coordinación y soporte de la Dirección Regional de Salud de Loreto (Diresal), como complemento a las labores que desarrollan las naves del Programa de Inclusión y Ayuda Social (PIAS).

En tal sentido, Willie, quien no habla castellano, pero sí lo entiende bastante bien, explicó que este programa de ayuda social requiere de un alto presupuesto,

que les es cada vez más difícil conseguir, y por ese motivo se encontraba con el gobernador, quien ya le había ofrecido el apoyo de médicos, enfermeras y medicinas, a cargo de la Diresal, así como combustible para sus despliegues en nuestro territorio amazónico. Acto seguido, invitó al vicealmirante Millones para que la Marina de Guerra del Perú se involucrara en este nuevo despliegue con la participación de por lo menos un oficial como integrante de la dotación del flamante *Forth Hope*. Al escuchar la oferta de invitación y aprovechando la fracción de segundo en que se demoró el vicealmirante Millones en contestar, le dije a Willie: “¿Y por qué no puede ser un oficial retirado?”. Él replicó: “Encantado, estás invitado. Te enviaré una carta para formalizarlo”.

Lo tomé como un cumplido, pero no pensé que ello sucedería. Sin embargo, la segunda semana de mayo recibí la carta de invitación, vía correo electrónico, que señalaba que ellos asumirían mis gastos de transporte, alojamiento y manutención, a partir de mi arribo, bajo mi propio peculio, a la ciudad de Londres. Inmediatamente se lo comenté a mi esposa Giuli, y ella, mirándome a los ojos, me dijo: “Bueno, ¿y qué piensas hacer?”. Yo, aún confundido, le contesté: “No lo sé, estoy escribiendo mi tesis para obtener mi grado de PhD del PAD². Hay múltiples reuniones y coordinaciones que me demanda mi labor en Dirbiemar. No lo sé”. Giuli replicó: “Déjate de cosas y acepta esa invitación. No sabes cuándo se podrá repetir una invitación de esta naturaleza”.

Solicité una entrevista personal al Dipermar. El vicealmirante Silvio Alva Villamón, entonces presidente de la Fundación Bienestar Naval, muy gentilmente me atendió al día siguiente. Le expliqué lo que había sucedido con la invitación recibida, y le solicité la oportunidad de pedir licencia sin goce de haber durante el tiempo que durara de la travesía. Luego de escucharme, con su característica sobriedad para responder, el vicealmirante Alva Villamón me dijo: “Ningún problema. Lo envidio sanamente, qué buena experiencia”. Dicho lo anterior, mi decisión estaba tomada, así ese fin de semana fui a comprar mi pasaje aéreo Lima-Londres, acompañado de mi esposa; alguien tenía que pagar el pasaje.

Al mismo tiempo, el vicealmirante Millones fue autorizado por el comandante general de la Marina para enviar un oficial subalterno como parte de la dotación de la citada nave médica. Para ello, dispuso que se efectuara un proceso de selección entre los oficiales subalternos del área de Comoperama. Fue favorecida la teniente segundo Giuliana Andrea Herrera Morán, segunda

2. En junio 2015 terminé mis estudios doctorales en el PAD de la Universidad de Piura. Debo preparar un informe sobre el tema que deseo “investigar para desarrollar mi tesis”, rendir un examen de suficiencia investigadora y, al aprobarlo, se “inicia” el desarrollo de la tesis propiamente dicha.



Preparándose para el zarpe.

comandante del BAP *Ucayali*. De ese modo, el 10 de julio ambos partimos rumbo a Edimburgo, a donde, luego de una parada no programada en Madrid que nos obligó a pernoctar el martes 11 en esa ciudad, arribamos el miércoles 12 alrededor de las 15:00 horas, hora local. Fuimos recibidos por Willie, quien nos alojó en su domicilio hasta la víspera del zarpe.

El viernes 14 fuimos a conocer el *Forth Hope*, que estaba amarrado en un muelle en el puerto Rosyth, antigua base naval de la Marina Real. Al verlo, era exactamente lo que me imaginaba: un barco bastante pequeño, de 35 metros de eslora por 10 metros de manga y 1,8 metros de calado. Evidentemente, por sus dimensiones, estaba diseñado para navegar en los ríos afluentes del Amazonas. Sin embargo, luego de la visita al interior, resultaba más que notorio que aún faltaban realizar muchos trabajos para estar listos e iniciar el viaje hacia el Perú. Cabe señalar que la nave, de acuerdo con la compañía aseguradora, tiene un valor de cuatro millones de dólares americanos, de los cuales el 75% ha sido obtenido gracias a las donaciones de muchas empresas del ramo naval y médico.



En el mar del Norte.

2. La travesía: de Rosyth (Escocia) hasta Iquitos (Perú)

Luego de muchos contratiempos, el *Forth Hope* zarpó de los muelles del astillero Babcock de Rosyth el miércoles 26 de julio a las 06:00 horas, rumbo a Southampton. Uno de los voluntarios, miembro de la dotación, debió atender asuntos personales y laborales y esa era la ciudad más cercana a nuestra derrota en la que nos podía dar el alcance. De las nueve personas con las que zarpamos, tan solo el capitán Peter Hall y el oficial James Beattie eran marinos calificados. La teniente Herrera y yo no habíamos navegado antes por estas latitudes. Por tal motivo, el capitán decidió que lo más conveniente era formar dos grupos de tres personas cada uno, y efectuar sextos de guardia, por lo menos hasta que domináramos el empleo de los equipos de navegación.

La dotación al zarpe estuvo conformada por William McPherson, jefe de la comisión; Peter Hall, capitán de la nave; Martin Hannanay Curtis, jefe de ingeniería; James Ian Beattie, navegante; Colin Anderson, electrónico; Christopher James Regan Noble, logística (quien se nos uniría en Southampton); Rory Fraser MacPherson, cocinero; Jack Alexander Willison, camarógrafo; la teniente G. Herrera y el suscrito.

Iniciamos la navegación en el río Forth (de ahí viene el nombre esta nave), que son las aguas que bañan este puerto. Todo era muy tranquilo, pero esa misma noche el tiempo cambió drásticamente y nuestra pequeña nave empezó a sufrir los estragos del mar del Norte. Era muy difícil mantenerse en pie y más difícil aún era descansar, por el excesivo balance y cabeceo que hacía el *Forth Hope*.

El viernes 28 ya navegábamos en el canal Inglés y el tiempo no había mejorado. Ese sábado arribamos a Southampton a las 6:00 horas y, luego de transitar por extensos canales, amarramos en el muelle el 31. Al término del amarre, todos nos fuimos a dormir, con la confianza de que nos encontrábamos en un muelle en el que se almacenaban autos nuevos de exportación e importación, en varios edificios de playas de estacionamiento, contruidos con estructuras de acero, de cuatro o cinco pisos de altura, y por ello era una zona restringida y muy poco probable ser visitados por los amigos de lo ajeno.

Más tarde, en el comedor del *Forth Hope*, durante el almuerzo, Willie comunicó a toda la dotación que el capitán de la nave, Peter Hall, tenía que desembarcarse

para atender asuntos laborales impostergables, por lo cual me hacía la entrega de cargo de capitán del MV³ *Forth Hope* a partir de ese momento.



Si bien para mí no fue una sorpresa, toda vez que antes de zarpar tuvimos una conversación privada sobre esta posibilidad, no dejaba de sentirme extraño. Era demasiada responsabilidad la que estaba aceptando, pero consideré que no tenía otra opción. El desistir frustraba un planeamiento de más de tres años. Además, debía tener presente que absolutamente todos los presentes eran voluntarios, incluyendo el suscrito. Ninguno recibió paga alguna; por el contrario,

Con las autoridades portuarias de Tenerife.

3. Motonave, por sus siglas en inglés (motor vessel).

habíamos dejado nuestras actividades profesionales para participar de esta aventura con un fin social altruista muy elevado.

2.1. De Southampton a las islas Canarias

El lunes 31 retomamos nuestro tránsito por el canal Inglés. El día estaba muy bonito. Como era temporada de verano en Europa, había muchos yates y veleros navegando por la zona. El 2 de agosto, ya navegando en el Atlántico y tras iniciar el tránsito para cruzar el Golfo de Biscaya, el tiempo volvió a empeorar. El piloto automático con el cual veníamos navegando se averió y, por ello, se decidió dirigirnos a un puerto cercano para protegernos del mal tiempo. Alrededor de las 23:30 horas fondeamos en la bahía del Douarnenez, del puerto de Brest, en Francia. Nuevamente todos estábamos muy cansados por la forma tan brusca en que el viento y el mar movieron el barco.

Debimos esperar hasta el viernes 4 de agosto a que el tiempo mejorara y reiniciamos nuestra navegación rumbo a las islas Canarias, Tenerife, a donde arribamos el 11 de agosto. Esta vez, las olas eran tan solo las de un mar 4, pero el viento y la corriente estaban a nuestro favor.

El domingo 6, noté que las seis personas que hacíamos guardia en el puente estábamos muy cansadas, por lo que decidí organizar cuartos de guardia (cambios de turno cada cuatro horas). Si nos manteníamos haciendo sextos de guardia, textualmente no sobreviviríamos. Con sexto de guardia la rutina era siempre la misma: levantarse 30 minutos, de ser posible comer algo, tomar la guardia y al término de ella volver a la cama. La nave parecía un buque fantasma, con nadie en los pasillos. Ni qué decir del ambiente. Hablé con Willie y le expliqué mi plan: "Darle un poco de vida al *Forth Hope*".

Así es que ese domingo, recordando el cumpleaños de mi hermano menor, durante el cambio de guardia con mi grupo entrante, anuncié que debíamos cambiar la secuencia de guardia. Hubo acuerdo unánime. A estas alturas, casi todos operábamos los equipos de navegación bastante bien. Éramos tres marinos netos: James, la teniente G. Herrera y el suscrito; simplemente había que buscar las respectivas parejas apropiadas para cada uno.

El viernes 11 agosto arribamos a Tenerife, alrededor de las 04:30, hora de Inglaterra, y tuvimos que actualizar nuestros relojes una hora más. El puerto es una dársena algo angosta, pero para nuestro *Forth Hope* estaba muy bien. Ninguno de los presentes había estado antes en este puerto. Afortunadamente, la carta electrónica fue muy precisa para ayudarnos a ingresar a la dársena. De

la oficina de Control de Tráfico de Tenerife nos preguntaron si conocíamos el amarradero y si requeríamos asistencia para recibir las espías. Respondimos que no conocíamos el amarradero y que sí necesitábamos apoyo de tierra.

El marino James, que estaba de guardia, realizó la maniobra de ingreso. Cuando estábamos próximos a ingresar a la dársena, cuya boca de ingreso es de forma similar a la de la Escuela Naval, con corrientes cruzadas y con unas peñas muy grandes a los costados, James hizo una maniobra con una caída de casi de 90°, lo cual originó que nos balanceáramos bruscamente. En ese momento, a pesar de que me encontraba en el puente desde el inicio de la aproximación, James me preguntó: “¿Deseas hacer la maniobra?”. Creo que ni le contesté; simplemente aumenté velocidad y caí con todo el timón a la izquierda para separarnos del rompeolas. Luego procedía “buscar” el amarradero. Lo encontramos rápidamente al notar que al final de la dársena existía un muelle cruzado, tal como se veía en la carta electrónica, y ahí había luces de autos haciéndonos señales. El espacio era como para amarrar un barco de 100 metros de eslora, pero el viento era tan o más fuerte que el que hay en Paita. Modestia aparte, mi maniobra fue óptima, aunque estoy seguro de que mis dos excomandantes de los submarinos en los que fui oficial alumno (SS-48 y SS-35), habiendo sido tan exigentes conmigo (por lo cual, muchas gracias), me hubiesen dicho: “Está bien...”.

Horas más tarde, alrededor de las 09:40 llegó la jefa de la agencia marítima “Alfa Ship”, empresa que nos brindó los servicios para nuestro reabastecimiento en este puerto. Minutos más tarde arribó el señor Ricardo Melchior, presidente de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, acompañado de la señora Nayra Cabrera, del departamento comercial de la institución, para efectuarnos una visita protocolar y entregarnos unos presentes recordatorios.

2.2. De Santa Cruz de Tenerife a Macapá

El sábado 12 de agosto, a las 11:00, con poco más de 2.300 millas recorridas, luego de reabastecernos con víveres, agua y combustible, nuevamente estaba en el puente dando inicio a la maniobra de zarpe. Al día siguiente, domingo, aprovechando que el clima estaba muy bueno y el mar muy calmo, tuvimos un almuerzo de camaradería en la parte posterior de la cubierta superior. Fue nuestra primera parrillada abordó, cruzando el océano Atlántico, actividad que se repetiría una vez más y luego navegando por el Amazonas.

Días más tarde, durante el cruce del Atlántico, en la guardia nocturna del martes 21 de agosto, ocurrieron dos eventos extraños:



Parrillada en medio del Atlántico.

El primero tuvo lugar cuando nos encontrábamos en latitud 05°26.2 N y longitud 044°28.5 W, a unas 350 millas de la desembocadura del río Amazonas, y vi exactamente en la cuadra de babor un resplandor de luz en el horizonte. Si bien no había luna esa noche, sí se veían muchas estrellas y se distinguía perfectamente el horizonte, aproximadamente unas 20 millas. De pronto, del medio de ese resplandor, salió un haz de luz que alumbró el cielo. Le pasé la voz a Willie, quien ya planeaba lo que se debía hacer tras el arribo de la nave a Iquitos, se acercó a la ventaba de babor y se repitió la escena del resplandor y las luces. Le pedí que ampliara la escala del radar, ya que siempre navegábamos con un alcance de 12 millas de distancia. Aumentó a 64 millas, pero en el radar no aparecía nada. Mientras tanto, yo miraba en la pantalla del AIS⁴, pero estaba en blanco, sin ningún otro barco en las inmediaciones. Luego advertí que se mantenía en distancia y la marcación variaba hacia la izquierda, por lo que, a mi entender, no estaba en movimiento. Al cabo de unos minutos, las luces desaparecieron. Busqué en la carta de navegación y encontré que en esa dirección existe un faro, en el archipiélago Fernando de Noronha, frente a las costas de Natal, Brasil. El único detalle es que se encontraba a unas 900 millas de nosotros. Decidimos anotar el evento en nuestro diario de bitácora y lo dejáramos ahí. Al parecer, a Willie no le gustó la interpretación que le di sobre este suceso, que solo se podía explicar por presencia de ovnis.

4. Automatic Identification System, AIS por sus siglas en inglés, es una pantalla que recibe la información de los barcos navegando en los alrededores. Brinda información muy completa: rumbo, distancia, velocidad de la nave, puerto de destino, etc.

El segundo evento ocurrió a eso de las 23:40, unos 20 minutos después del evento anterior, en latitud 05°25'0 N y longitud 044°28'5 W, otra vez a la cuadra de babor. A unos 300 metros de distancia vi una luz roja que destellaba, en forma continua. Nuevamente llamé a Willie, que al parecer se había quedado pensando en mi explicación anterior acerca del reflejo de luz. Se acercó a la ventana y vimos esa luz roja intermitente, como una boya. Salimos a la cubierta posterior del puente para tratar de escuchar algo, pero nada. Me pareció que Willie se asustó un poco, porque me dijo: "Pueden ser sobrevivientes de un accidente". Le comenté que no lo creía así, pues todos los días de la navegación habíamos recibido información por el Navtex⁵ y no sabíamos de ningún accidente. Como una coincidencia adicional, en ese momento se reseteó la pantalla de la carta electrónica, lo que generó un nuevo resplandor, pero a nuestras espaldas. De inmediato, Willie salió corriendo del puente para despertar a James, nuestro jefe de Operaciones, y le explicó la situación. James solo atinó a buscar en Internet noticias sobre algún acontecimiento en el mar, pero no tuvo éxito. Cuando llegaron los compañeros entrantes de guardia, ya no se veía ninguna luz extraña.

El viernes 25 por la mañana me levanté un poco más temprano de lo acostumbrado, para llamar a mi amigo el vicealmirante Antonio (Tony) Guerreiro de la Marina de Brasil, quien en la fecha era el comandante del Distrito Naval Nro. 08, con sede en São Paulo, a fin de conocer si había conseguido algún descuento por el servicio de los prácticos. Ello se debía a que nuestro agente en Macapá envió un correo electrónico señalando que el costo por el servicio de todos los prácticos era de 74 000 dólares, presupuesto que definitivamente no estaba considerado y que puso de mal humor a Willie. Incluso a mi amigo Tony le parecía algo fuera de lugar, sumamente exagerado.

Ese mismo día arribamos a las 11:00 horas a Macapá, en donde recibimos a las autoridades locales y se efectuaron las coordinaciones para recibir a los prácticos, así como a nuevos voluntarios para continuar el viaje hasta Iquitos. A las 17:00 horas llegaron los primeros dos prácticos de la Zona de Practicaje (ZP) Nro. 01. Con ellos llegaron tres integrantes más para incorporarse al Forth Hope. Se trataba de William David Turner, Bill, como segundo ingeniero, y Ewen Cameron, tercer ingeniero. La otra persona fue Robert Cavanah, el productor de la filmación que realizaba Jack desde nuestro zarpe de Rosyth. Con su llegada tuvimos un nuevo aire, porque ayudaron a preparar el barco para la llegada a Iquitos. Había muchas cosas que acomodar y, sobre todo, hacer una buena limpieza de la nave.

5. Es el equipo mediante el cual los Estados ribereños, responsables de las áreas de navegación dispuestas por la Organización Marítima Internacional (IMO, por sus siglas en inglés), reciben información del estado del tiempo, asaltos y robos en la zona de navegación, huracanes o movimiento de icebergs, entre otros, según sea el caso.



Maniobrando por los “malos pasos”.

2.3. Navegando por el Amazonas

Desde el zarpe de Macapá, Brasil, contábamos abordo con dos prácticos, quienes, de acuerdo con sus normas, debían ser relevados casa cierto tiempo, lo cual ocurrió en las ciudades de Santarém, Itacoatiara, Manaus, Tefé y finalmente en Tabatinga, en la triple frontera amazónica.

Esta parte de la navegación me hizo recordar una experiencia anterior, cuando de alférez de fragata, como dotación del ex-BAP *Pimentel* (ATP-156), tuvimos una travesía desde el Callao hasta Manaos. Solo había un par de diferencias: ahora yo era el responsable de la nave y los poblados brasileños ribereños, muy pequeños en aquella época, ahora eran ciudades bastante desarrolladas y marcaban aún más la diferencia con los centros poblados peruanos que existen desde la frontera de Brasil hasta Iquitos.

El lunes 28, al tomar mi turno de guardia de 00:00 horas a 04:00 horas, encontré que en el puente ya se hallaba el práctico entrante de guardia, con quien conversé de mi experiencia previa y, a su vez, le pedí que me explicara el funcionamiento de las aplicaciones que ellos tenían en sus celulares y computadoras portátiles. Alrededor de las 02:20 horas, justo cuando habíamos encontrado una buena corriente a favor y dábamos nueve nudos, sentimos un pequeño golpe en la proa y el timón dejó de moverse. Casi por instinto detuve el motor de propulsión bruscamente, conté hasta tres y le di marcha

atrás a media fuerza, procurando no causar problemas al eje de propulsión. El práctico quedó sorprendido. Pasé a control directo y le pedí que me diera indicaciones de timón. Se estaba lamentando por lo sucedido, pero le dije: “Ya estamos dando atrás, tranquilo. Dame indicaciones de timón”. Él tenía mejor información en su aplicación que nuestra carta electrónica, comprobadamente muy desactualizada para la navegación por el Amazonas. Por fortuna, todo no pasó de un susto. Salimos del área y continuamos la navegación. Cuando volteé, tenía a nuestro jefe de Operaciones, al jefe de Ingeniería y otros más que se habían despertado y subido rápidamente al puente para ver lo que sucedía. Gracias a Dios, todo estaba bajo control. Ello demostraba una vez más que las cartas de navegación para el Amazonas deben ser actualizadas anualmente, pues la fuerza del río altera su curso todos los años.

Durante la travesía nos cruzamos con diferentes tipos de naves, pero lo que más llamó mi atención fue una formación naval en la que se encontraban un buque de la Marina brasileña, otro de la Marina colombiana y el BAP *Castilla*, que navegaban rumbo a Manaus con ocasión de las celebraciones del aniversario patrio de Brasil.

Al llegar a Tabatinga, desembarcaron los prácticos brasileros, pero recibimos a los tres primeros integrantes de la dotación oficial del *Forth Hope*. La intención era que navegaran con nosotros los dos días siguientes hasta el arribo a Iquitos y se familiarizaran con los equipos de navegación e ingeniería. Ellos eran: Remigio Terán, que ocuparía el cargo de capitán; Walter Piña, práctico; y Segundo Armas, motorista. Todos son personal subalterno retirado de la Marina de Guerra.

El miércoles 6 de setiembre, al tomar mi guardia, hallé en el puente a Remigio Terán, el nuevo capitán, quien me explicó que había encontrado muy buena corriente a favor e increíblemente llegaríamos antes de las 22:00 horas a Bellavista. Sin embargo, ello no era recomendable debido a que las autoridades locales no nos esperaban sino hasta el día siguiente a las 07:00 horas. Además, en la zona existe mucho tráfico fluvial y no es muy segura. Por tal motivo, luego de explicar esta situación a Willie, se decidió que fondearíamos frente a la refinería de Iquitos para esperar una hora oportuna que nos permitiese arribar a Bellavista, en el río Nanay, antes de las 06:30 horas, según lo coordinado con el agente, el señor Percy Zevallos, y estar listos para recibir a las autoridades locales.

El jueves 7, a las 04:00 horas, tomé mi última guardia como capitán y voluntario abordó del *Forth Hope*. El nuevo capitán, el práctico y el motorista

se presentaron en el puente a las 04:10 horas. Les di las indicaciones para que efectuaran toda la maniobra correspondiente, de acuerdo con sus cargos abordo. Indiqué también que yo supervisaría al capitán y al práctico, y Martín, nuestro ingeniero, supervisaría las acciones del motorista. Hice que el práctico asesorara al capitán (evidentemente no lo necesitaba, pero buscaba que cada uno cumpliera con sus funciones). Estábamos muy cerca de nuestro destino, al que finalmente arribamos alrededor de las 06:20 horas. Fondeamos a la altura del Club de Caza y Pesca, luego de haber recorrido 6.793 millas náuticas, desde Rosyth, Escocia, hasta Iquitos, Perú. En ese momento se me acercó Martín y me dijo: “El agua se acabó”. Lo miré y solo atiné a reírme. Antes de bajar del puente, miré a Remigio y le dije: “Mi misión ha sido cumplida. A partir de este momento eres el capitán del *Forth Hope*. ¡Muchos éxitos!”.



Barco médico *Forth Hope*.

3. ¿Diseños del destino o coincidencias?

De este viaje podría decir que hubo coincidencias, como, por ejemplo, que la teniente segundo Giuliana Andrea Herrera Morán tuviera el mismo nombre de mi esposa y que su señor padre fuera un médico de sanidad naval (r), igual que lo fue mi padre (ya fallecido) y, por tal motivo, ambos éramos exalumnos del Liceo Naval Almirante Guise. Además, que los dos integráramos el equipo de tiro en la Escuela Naval y que la teniente segundo Herrera hubiera navegado en el BAP *Antofagasta* cuando el comandante era mi hermano menor y ella era oficial de guerra antisubmarina⁶ del BAP *Mariátegui*. También podría ser coincidencia que el comando de Comoperama estuviera integrado por oficiales de submarinos y que los tres hubiésemos sido integrantes de la misma dotación.

Creo que me sería muy difícil establecer cuál era la probabilidad de que el suscrito haya tenido que viajar a la ciudad de Iquitos para asistir a una entrevista programada con menos de una semana de coordinación, justo en la misma fecha en que el exreverendo Willie McPherson llegaba de Escocia para entrevistarse con el gobernador regional y se originara esta invitación para participar del despliegue del barco médico *Forth Hope*.

De mis recientes estudios doctorales, en caso haya entendido correctamente, podemos llamar a esos actos como trascendencia, ya que están más allá de uno mismo, fuera de nuestros propios actos de acción concretos. Es decir, aquellos actos que nos permiten ir mucho más allá de lo que puede hacer cualquier persona, de revitalizarse por el simple hecho de ayudar, de manera desinteresada a quien más lo necesita, sin esperar nada a cambio; por el contrario, desprenderse de algunas cosas materiales con las cuales pueda prestar esa ayuda que otros necesitan.

4. Comentario final

No me queda más que invitar a todos los que se hayan tomado un tiempo para leer esta bitácora de viaje a colaborar de alguna manera, ya que aún tenemos mucho por hacer, a nuestros connacionales que viven en nuestra Amazonía. Una forma, evidentemente, es colaborando con esta ONG Vine Trust, económicamente o mediante el voluntariado (se requieren traductores para los médicos extranjeros, por ejemplo), ya que todo lo que pueden conseguir

6. Guerra antisuperficie.

se usa para prestar ayuda social, real y efectiva, a las comunidades nativas que aún viven en condiciones precarias y que, producto de ello, adquieren muchas enfermedades, lo cual resulta mucho más costoso para el Gobierno o cualquier institución que desee apoyarlos en su recuperación.

Para finalizar, luego de esta larga travesía, por mar y río, de casi 7.000 millas náuticas, cruzando el meridiano de Greenwich del este al oeste y, luego, la línea ecuatorial, pasando del hemisferio norte al sur, me siento en capacidad de afirmar que todos los “muchachos de temple y corazón”, y tan solo estos muchachos, no solo lo hacemos bien en las inmensidades del mar y donde nos hayamos tenido que desplegar para participar en algún operativo, nacional o internacional, también lo podemos hacer muy bien en la superficie y a los hechos me remito.





Patrulla de Foes en el Vraem.

Acercamiento a los principios doctrinarios de la Fuerza de Operaciones Especiales y su importancia estratégica en la defensa nacional

Capitán de fragata Enrique Tapia Meléndez

Licenciado en Ciencias Marítimas Navales por la Escuela Naval del Perú. Calificado en Operaciones Especiales. Posee una maestría en Administración Estratégica de Empresas por el Centro de Negocios CENTRUM de la Pontificia Universidad Católica del Perú, así como una segunda especialidad profesional en Gestión de la Calidad Ambiental, Seguridad Industrial, Salud Ocupacional y Relaciones Comunitarias por la Universidad Nacional de Ingeniería. Comandante del Grupo de Operaciones N.º 2.



RESUMEN

La labor de las operaciones especiales en el Perú se ha caracterizado siempre por su alta confiabilidad, su efectividad y su bajo costo de preparación, en comparación con la inversión que demandan las fuerzas convencionales. Antiguamente estas operaciones se realizaron en la Marina de Guerra como un apoyo a las Fuerzas Navales y Convencionales, pero hoy se ejecutan contra las amenazas irregulares en zonas de emergencia.

PALABRAS CLAVE

Operaciones especiales, entrenamiento, sabotaje, Vraem, inteligencia.

ABSTRACT

The labor of the special operations in Peru has always been characterized by its high trustworthiness, its effectiveness, and its low cost of preparation, compared with the investment that the conventional forces require. Formerly these operations were carried out in the Peruvian Navy as a support to the Naval and Conventional Forces, but today they are executed against irregular threats in emergency zones.

KEYWORDS

Special Operations, training, sabotaje, Vraem, intelligence.

“Se te pedirá un esfuerzo enorme, más allá del cual está el éxito. Para lograrlo, necesitas de todas tus energías físicas y morales. Tu determinación de alcanzar el éxito a toda costa tiene que nacer de lo más profundo de tu corazón, expresión purísima de tu amor a la patria” (extracto del decálogo de la Fuerza de Operaciones Especiales).

El párrafo anterior expresa la esencia de la Fuerza de Operaciones Especiales, el compromiso, la fortaleza y el patriotismo de un grupo de hombres selectos, a quienes se les encargarán misiones de vital importancia, cuyo éxito es un imperativo para la institución y el país.

• Artículo recibido el 8 de febrero de 2018, aprobado para su publicación el 15 de febrero de 2018

El 27 de marzo de 1969 se creó la Escuela de Demolición Submarina (EDS), mediante Resolución Ministerial 0596-69 MA-CG, como resultado de la visión estratégica institucional de contar con un grupo de buzos tácticos que brindara apoyo a la Escuadra realizando actividades y técnicas de colección de inteligencia humana en costa, demolición de obstáculos submarinos en playas y puertos, así como en la ejecución de operaciones de sabotaje subacuático.

Selección y entrenamiento

Para lograr el cumplimiento de dichas misiones, se incorporó el formato de entrenamiento para operadores especiales de la US Navy, el actual BUD-S (Basic Underwater Demolition SEAL), uno de los programas más exigentes a nivel mundial dentro de la comunidad de operaciones especiales. Básicamente el programa introduce situaciones de estrés propias de una guerra, pruebas de destreza física y psicológica de carácter eliminatorio, y desarrolla técnicas y habilidades orientadas a un escenario de guerra naval especial (GNE). De igual forma, desarrolla factores morales en los candidatos, que harán de ellos operadores especiales altamente confiables, que garanticen el éxito de misiones de vital importancia y de extremo riesgo.

Durante todo el programa existe una constante invitación a la rendición por parte de los instructores (la misma que recibiría del enemigo), es decir, la única motivación que recibe el alumno proviene del espíritu de cada uno, de su voluntad por triunfar y de su perseverancia. Existe un alto índice de deserción. Históricamente, solo un 20% culmina con éxito. Esta estadística no es producto de un exceso en las formas del programa. Normalmente, las cualidades y el compromiso que se buscan en los candidatos no son abundantes. Existen en unos pocos que están dispuestos a afrontar retos y sobrellevar exigencias que muchas veces, desde un punto de vista externo, son consideradas irracionales, pero que posteriormente son claramente comprendidas y están diseñadas para salvar las vidas de los futuros operadores especiales en su etapa operativa. Del mismo modo, pasar a alguien que no cumple con los estándares sería una irresponsabilidad que podría comprometer la vida de sus compañeros y la suya propia en el futuro.

Posteriormente, el 29 de mayo de 1969 se creó el Equipo de Demolición Submarina, que luego, el 1 de diciembre de 1980, con Resolución Ministerial 1436-80 MA-CG(S), obtuvo la denominación y el estatus de Fuerza de Operaciones Especiales.



Alumno de la Escuela de Operaciones Especiales de la Marina de Guerra durante entrenamiento intensivo. Fotografía del autor.

Más adelante, y continuando su evolución, se crearon los Grupos de Operaciones Especiales (GOE), el GOE Centro con Resolución Ministerial 1172-83 MA-DP(S), del 25 de agosto de 1983, y posteriormente se activaron los Grupos de Operaciones Especiales Norte y Nororiente. En la actualidad, dichos grupos se han adecuados a los requerimientos operacionales vigentes y han cambiado de denominación a GOE-1, GOE-2 y GOE-3, a fin de enfrentar diversas amenazas en el área del Pacífico y cumplir los objetivos estratégicos en el frente interno, externo y VRAEM, y en el área de la Amazonía.

Desarrollo especializado

Dentro de la organización del GOE se cuenta con equipos especializados en desactivación de explosivos, de lanchas incursoras, operaciones aerotransportadas que involucran saltos a gran altura, operaciones con buzos tácticos empleando equipos de propulsión subacuática y equipos de buceo de circuito cerrado, operaciones de interdicción marítima para embarcaciones no cooperantes, operaciones de sabotaje, operaciones de reconocimiento especial y operaciones encubiertas.



Salto operacional a gran altura sobre el área del Vraem. Fotografía del autor.

Personal estandarizado

Los GOE agrupan a los pelotones de combate, que son unidades de combate flexibles y pueden adaptarse en magnitud y equipamiento al tipo de misión encomendada. Ese personal, sin excepción, es egresado de la Escuela de Operaciones Especiales, ubicada en las instalaciones del Centro de Entrenamiento de Operaciones Especiales de la isla San Lorenzo. Este principio básico provee personal estándar con las mismas capacidades, procedimientos y destrezas, que permiten la integración de los pelotones de combate y logran una eficiente capacidad de repuesta en combate, lo que se ve reflejado en un mínimo número de bajas en acción de armas.

Entrenamiento y perfeccionamiento

El personal que egresa del programa de operaciones especiales se encuentra en un nivel básico. Solo han demostrado que están en capacidad de proseguir con su aprendizaje avanzado. Este personal pasa prácticamente toda su carrera militar actualizándose, perfeccionándose y acumulando experiencia. Se convierten así en un activo difícilmente reemplazable en el corto plazo. Su razón de ser es mantenerse preparado permanentemente para ser desplegados a una misión que puede asignárseles en cualquier espacio y tiempo, porque, una vez que son requeridos, no existe tiempo para entrenarse o practicar.

El entrenamiento exige el dominio de diversas técnicas, procedimientos, armas y equipos, necesarios para cumplir con las diversas misiones que se les encomienden. Si bien los equipos militares para operaciones especiales son costosos, en comparación con los gastos de mantenimiento de unidades navales de mayor porte, son mucho más asequibles, lo que hace que su adecuado alistamiento sea realizable y factible, tomando en consideración que de esta inversión se pueden obtener logros de alto rédito.

Experiencia

Las técnicas de operaciones especiales han sido practicadas y mejoradas por casi 50 años. El conocimiento y la experiencia que se tienen sobre estas capacidades son invaluable. Las capacidades de la Fuerza de Operaciones Especiales son empleadas para proyectar el poder naval sobre terreno negado, lejos de bases amigas y de cualquier tipo de apoyo inmediato, y en misiones delicadas que involucran un alto riesgo político y militar. Por ese motivo, se consideran capacidades para el cumplimiento de roles de repercusión estratégica.



Entrenamiento de fuego y maniobra de los pelotones de combate. Fotografía del autor.

El empleo de las operaciones especiales está ampliamente descrito en la historia. Su empleo es requerido cuando un blanco de alto valor, cuya eliminación, desarticulación o rescate es un imperativo político-militar y no puede ser alcanzado por medios convencionales. Es decir, no puede ser conseguido con artillería, blindados, aviación, tropas regulares, buques, etc. En esas circunstancias, y cuando se requiere evitar daños colaterales o se necesita discreción, se solicita el empleo de operadores especiales.



Entrenamiento en montaña. Fotografía del autor.

Historia

Los pioneros de las operaciones especiales en el país se remontan a la Guerra del Pacífico. El contralmirante Francisco Yábar Acuña, en su libro *Las fuerzas sutiles*, realiza una prolija y amplia descripción de las operaciones realizadas por la Armada peruana durante la fase final de la guerra, cuando prácticamente los recursos militares se encontraban extinguidos y solo quedaba emplear métodos no convencionales e innovadores de hacer la guerra.

Estos métodos fueron llevados a cabo por valerosos jóvenes entusiastas que creyeron en suplir la debilidad de las fuerzas marítimas y terrestres con

medios modernos e innovadores. En el siguiente extracto de un documento de la época se presenta la concepción de su empleo: “El secretario de Marina entregaba los torpedos navales a la Secretaría de Fomento, la cual contaba con los ingenieros del Estado. Esta Secretaría se ocupó en adelante de muchas operaciones encubiertas, para lo cual se formaron equipos de oficiales navales y de ingenieros”. Muy probablemente recibían órdenes directas del más alto nivel, para el sabotaje de unidades navales enemigas¹.

La operación especial ofensiva que condujo al hundimiento del *Loa* el 3 de julio de 1880 fue conducida exitosamente por el alférez Carlos Bondy Tellería, quien comandaba un bote que remolcaba a la embarcación presa, la balandra *Adelaida Rojas*, cargada de víveres y explosivos. Lo secundaban como auxiliar el teniente Juan Quintana, antiguo segundo jefe de la Estación de Vigías de la isla San Lorenzo, y los matriculados Morales y Arca, que tripulaban el bote. El resultado final de la operación la describe el alférez Carlos Bondy en su parte de la siguiente manera: “Al apercibirse el *Loa* que me dirigía a la lancha, puso proa a ella, arrió una de sus embarcaciones, la remolcó hasta su costado y a las 5 h 15 min p.m. principió la descarga volando en seguida”².



Alférez Carlos Bondy
Tellería. Archivo
Histórico de Marina.

- 1 YÁBAR, Francisco. *Las Fuerzas Sutilas y la defensa de costa durante la Guerra del Pacífico*. Lima: Fondo de Publicaciones Dirección de Intereses Marítimos. 2001.
- 2 YÁBAR, *ibid.*

Otra hazaña similar fue el hundimiento de la *Covadonga* el 13 de setiembre de 1880. Esta vez el artificio explosivo se encontraba acondicionado en la estructura de un bote de recreo, que fue hábilmente aproximado por el teniente segundo Decio Oyague. Sobre el final de esa acción se tiene el siguiente parte: “Al tesar los aparejos se produjo cavernosa explosión, causada por una ravisa de alambre unida por un extremo al cáncamo en que se engancha el aparejo y por el opuesto a un fulminante, al tesar el aparejo se haló la ravisa, estalló el fulminante y en seguida la dinamita, cuidadosamente disimulada bajo la sobrequilla”³.



Teniente Segundo Decio
Oyague Neyra. Archivo
Histórico de Marina.

Desde su creación, la Fuerza de Operaciones Especiales ha tenido una participación activa en el frente interno y el frente externo, y se hizo de una reputación a nivel nacional e internacional de profesionalismo y de efectividad.

De 1980 a 1989, la Fuerza de Operaciones Especiales participó en los destacamentos “Caimán”, encargados de la pacificación del departamento de Ayacucho. De 1989 a 1992, participó activamente en la reserva estratégica de las fuerzas encargadas de la pacificación del departamento de Ucayali y en la conformación de los destacamentos “Zulú” de Operaciones Especiales.

3. YÁBAR, *ibid.*

En 1995, tuvo participación durante el conflicto del Alto Cenepa con el Ecuador, y desde 2008 a la fecha tiene participación en la lucha contra el terrorismo en el área del Vraem, al conformar el Componente de Fuerzas Especiales de Comando Especial del Vraem (CFFEE del CEVRAEM) y la Fuerza Especial Conjunta del Comando de Inteligencia y Operaciones Especiales Conjuntas (CIOEC). Asimismo, cabe puntualizar que, debido al carácter estratégico de las misiones asignadas, muchos logros y participaciones no son conocidos, reconocidos ni difundidos, y muchas veces son atribuidos a otras entidades, con la finalidad de privilegiar el principio del secreto en las operaciones. Ese es el carácter del operador especial: "La mejor recompensa es la conciencia de llevar a cabo la misión que se te confió".

Del mismo modo, la Fuerza de Operaciones Especiales participa activamente apoyando a la Autoridad Marítima y a los organismos de inteligencia, ejecutando diversas operaciones contra ilícitos y amenazas puntuales.

Contexto actual

Hoy nuestro país es parte activa del desarrollo y del crecimiento mundial. Los cambios constantes y los sucesos inherentes de un mundo globalizado (como las crisis financieras, los desarrollos tecnológicos, el comercio exterior, los desastres naturales y los conflictos) impactan en los Estados y en sus sociedades, y las repercusiones económicas y sociales tienen consecuencias tangibles en el bienestar de la población.

Los Estados tienen claro que los intereses económicos van directamente ligados a las aspiraciones y necesidades de la población, es decir, la mantención o conquista de mercados internacionales, recursos naturales o recursos energéticos son requeridos permanentemente por los Estados fuertes, y colocan en una situación de riesgo a los Estados débiles que los poseen⁴.

Del mismo modo, se suman las amenazas irregulares, como el narcotráfico, el terrorismo, la minería ilegal y la piratería, que afectan y generan inseguridad, incertidumbre y desconfianza, tanto en los inversores extranjeros como en los nacionales, ya que emiten señales negativas a la comunidad internacional y afectan directamente a los sectores productivos locales, al convertir el proceso de su erradicación de dichas amenazas en una prioridad para el Estado.

4. SEPÚLVEDA, Jaime. Nuevos escenarios para la estrategia marítima. En: *Revista de Marina de Chile*, 2012. Nro. 927.



Alumnos de la Escuela de Operaciones Especiales en entrenamiento intensivo. Fotografía del autor.

Conclusiones

La Marina de Guerra del Perú es una organización viva que responde a los cambios y las necesidades de defensa del país. Las amenazas, como los condicionantes de carácter social, político y económico, tienden a potenciar el protagonismo y la pervivencia de las unidades de operaciones especiales⁵.

En el pasado, las operaciones especiales en la Marina de Guerra se concibieron y se utilizaban prioritariamente en apoyo de las Fuerzas Navales y Fuerzas Convencionales, como un multiplicador de fuerza. Sin embargo, en las últimas décadas su participación contra amenazas irregulares ha cobrado protagonismo, y se le ha otorgado mayor independencia e importancia. Así, se han incrementado sus responsabilidades, funciones y el número de despliegues a las zonas de emergencia⁶.

5. RODRÍGUEZ, Raimundo y JORDÁN, Javier. La importancia creciente de las fuerzas de operaciones especiales en Estados Unidos y su influencia en el resto de países de la OTAN. En: *UNISCI Journal*, mayo de 2015. Nro. 38, pp. 107-123.
6. DEL AMO, Roldán Fernando. *Las unidades de operaciones especiales en la lucha contra el terrorismo: el caso de EE.UU., Reino Unido, Francia y España*. Madrid: Instituto Español de Estudios Estratégicos. 2015.

La importancia que han obtenido las operaciones especiales en el país radica en su alta confiabilidad y efectividad para la ejecución de operaciones sensibles, así como en el bajo costo del alistamiento que demanda su preparación, comparados a los elevados costos requeridos por las fuerzas convencionales.

Los escenarios estratégicos actuales resaltan la importancia de contar con una Fuerza de Operaciones Especiales con roles claramente definidos y delimitados, con un presupuesto exclusivo, que permita optimizar los recursos existentes en la institución y derivarlos en la obtención de una Fuerza de Operaciones Especiales debidamente alistada. Ingresar en el campo de las operaciones especiales requiere de todo un ciclo de aprendizaje para la conformación de unidades de combate que desarrollen operaciones con altas probabilidades de éxito. Debe privilegiarse y mantener activo dicho proceso.

De cara al futuro, la Marina de Guerra del Perú tendrá que afrontar múltiples retos y responsabilidades que demanden el empleo de una Fuerza de Operaciones Especiales con capacidades específicas a sus compromisos operacionales y estratégicos, versátil y altamente móvil, siempre recordando que el activo más importante de esta Fuerza son sus hombres, y que sus habilidades y destrezas no se alcanzan rápidamente, pues son parte de un proceso que necesita todo el apoyo del Alto Mando Naval, desde las áreas de organización, selección, equipamiento y entrenamiento.



Bibliografía

- DEL AMO, Roldán Fernando. *Las unidades de operaciones especiales en la lucha contra el terrorismo: el caso de EE.UU., Reino Unido, Francia y España*. Madrid: Instituto Español de Estudios Estratégicos. 2015.
- MORALES, Adolfo. *Operaciones especiales en el ámbito marítimo: "La guerra naval especial"*. Madrid: Instituto Español de Estudios Estratégicos. 2012.
- RODRÍGUEZ, Raimundo y JORDÁN, Javier. La importancia creciente de las fuerzas de operaciones especiales en Estados Unidos y su influencia en el resto de países de la OTAN. En: *UNISCI Journal*, mayo de 2015. Nro. 38, pp. 107-123.
- SEPÚLVEDA, Jaime. Nuevos escenarios para la estrategia marítima. En: *Revista de Marina de Chile*, 2012. Nro. 927.
- YÁBAR, Francisco. *Las Fuerzas Sutiles y la defensa de costa durante la Guerra del Pacífico*. Lima: Fondo de Publicaciones Dirección de Intereses Marítimos. 2001.



Análisis de la situación social en la Amazonía

Teniente primero Franco Piazzini Santillana

Licenciado en Ciencias Marítimo-Navales por la Escuela Naval del Perú y calificado en Guerra de Superficie. Ha seguido el Curso Básico de Inteligencia y el Curso Básico de Estado Mayor. Se desempeñó como segundo comandante del BAP *Clavero* (CF-15) y como comandante de la Estación Naval El Estrecho. Actualmente labora en la Policía Naval.



RESUMEN

El presente artículo analiza los conflictos sociales, las actividades ilícitas y la contaminación que afectan en la actualidad a la Amazonía. En un primer ensayo se enfocó el problema del desarrollo económico de esta región y ahora se complementa a través del análisis del desarrollo social, con énfasis en las principales amenazas generadas en esta extensa región del Perú. Diversas actividades ilícitas han venido prosperando a pesar de los esfuerzos realizados a la fecha, que deben ser analizados y reestructurados si se desea lograr mejores resultados que los obtenidos, los cuales no parecen haber cambiado el panorama de ilegalidad que se cierne sobre la selva.

PALABRAS CLAVE:

Amazonía, conflicto social, desarrollo social, actividades ilícitas, contaminación.

ABSTRACT

The present article analyzes the social conflicts, the illicit activities and the pollution that currently affects the Amazon. In a first test the problem of the economic development of this region was approached and now is complemented through analysis of the social development, with emphasis in the main threats generated in this extensive region of Peru. Diverse illicit activities have come prospering in spite of the realized efforts up to the date that must be analyzed and restructured if wished to obtain better results than the ones obtained, which do not seem to have changed the outlook of illegality blossoming on the jungle.

KEYWORD:

Amazon, social conflict, social development, illicit activities, pollution.

Introducción

El presente escrito es continuación directa de un artículo publicado en la primera edición de la *Revista de Marina*, año 107, nro. 1, bajo el título de Análisis del Desarrollo Económico en la Amazonía de 2014. En dicho texto se analiza el nivel de desarrollo económico de la vasta región amazónica de nuestro país, que ocupa más del 50% del territorio nacional.

Como se vio anteriormente, la gran llanura amazónica tiene muy poca densidad poblacional y son escasas las grandes ciudades, que están separadas entre sí por cientos de kilómetros. Este hecho obstaculiza el desarrollo y el progreso de las zonas más alejadas.

• Artículo recibido el 9 de marzo de 2018, aprobado para su publicación el 2 de abril de 2018

A pesar de ello, se pueden encontrar muy buenas opciones para el impulso a la inversión, para lo cual es necesaria la pronta implementación de diversas obras, muchas de las cuales fueron mencionadas en el artículo anterior.

Esta zona ha tenido un gran retraso en parte debido a las pobres vías de comunicación con las que dispone. Tan solo las grandes ciudades se van desarrollando y progresando, mientras que los pequeños centros poblados dispersos en la región aún no logran despegar.

Es necesario considerar que diversos factores intervienen y afectan el desarrollo amazónico, como la obligatoria y tortuosa navegación fluvial, y la pobre capacidad de transporte terrestre, a causa principalmente de la ausencia de obras de infraestructura para el transporte que garanticen la llegada del progreso y bienestar a la región.

Es así que el comercio es vital para el progreso, pues sin él no habría impulso para el desarrollo de la zona. Sin embargo, debido a la ausencia de la ya mencionada infraestructura, el comercio se efectúa casi íntegramente a través de vías fluviales, lo cual genera el correspondiente sobrecosto. Ese hecho ahuyenta las posibles inversiones de gran envergadura, se suma a la falta de control fluvial, y, a su vez, permite el comercio ilícito y el contrabando.

Como se mencionó en el artículo precedente, en la actualidad en la Amazonía no se distingue demasiado el impacto de desarrollo regional. Las grandes ciudades se desarrollan a un ritmo bastante acelerado, pero sus respectivas ciudades satélite aún no lo han hecho.

Como bien se sabe, antiguamente la Amazonía era considerada una zona aislada, inhóspita y peligrosa. Inclusive hoy en día existen regiones de difícil acceso debido a su agreste geografía. Sin embargo, el afán del hombre en su eterna búsqueda de recursos ha permitido que la mayor parte de la zona boscosa se encuentre colonizada en la actualidad. Son los ríos los principales partícipes y protagonistas en dicha colonización, y es a través de ellos que el comercio amazónico se mueve y se desarrolla.

En tal sentido, esta vasta región es el escenario actual de un gran boom con miras a la explotación intensiva de recursos de todo tipo, pues acceder a la Amazonía y a sus innumerables recursos es cada vez más fácil. Sin embargo, si hablamos de tales recursos, calificarlos como innumerables no significa indicar que sean eternos o infinitos. Muy por el contrario, la deforestación, las actividades extractivas ilegales u otras prácticas nocivas para el medio ambiente están logrando una gran merma en los mismos. Todo ello, aunado a la gran ilegalidad que existe en la zona, genera en la Amazonía un peligro latente que se incrementa sin tregua día a día y se va extendiendo sin descanso.

En el presente escrito se analizan las principales amenazas que se ciernen sobre



el pujante desarrollo que existe actualmente en la selva peruana, como los conflictos sociales, las actividades ilícitas y la contaminación.

Conflictos sociales

1. Pobreza aparente

No se confunda: los agricultores, ganaderos y otros que viven en forma rústica en la selva viven de acuerdo con su idiosincrasia. Por tanto, tenga en cuenta una cosa: vivir rústicamente no siempre significa vivir en la pobreza.

Un campesino que usted pueda encontrar a la vera de la carretera o internado en la jungla puede vivir en una “humilde” choza hecha de madera casi podrida, pero que a su vez cuenta con un moderno equipo de sonido, un novísimo televisor plasma de 52” conectado a DirecTV y a juegos de video, así como modernos electrodomésticos, equipos de cómputo y un congelador lleno de cerveza. Todo ello conectado a un grupo electrógeno instalado a espaldas de su cabaña.

¿Cómo es esto posible?

Sencillo: lo que usted quizá considera como un estilo de vida cómodo (vivir en una zona residencial exclusiva en una gran urbe y en una casa de estreno) no necesariamente se ajusta a las exigencias de un poblador campesino.

En ocasiones, ellos disponen de mayores recursos que cualquier persona acomodada de las ciudades.

Es interesante entender, en consecuencia, que existen organizaciones, tanto

gubernamentales como no gubernamentales, que organizan caravanas y acciones benéficas para diversos caseríos y pueblos de la región, sin haber realizado algún tipo de estudio socioeconómico que confirme que tal o cual población se encuentra en realidad en una situación precaria tal que amerite la acción benéfica.

Existen así, por ejemplo, lugares de cambio de moneda extranjera en plena selva, a vista y paciencia de las autoridades, en pueblos en los que es común cambiar soles a pesos colombianos o a dólares.

¿Es necesario, por tanto, explicar más?

Por otro lado, en un simple sondeo que cualquiera pueda realizar en muchos centros poblados, es posible encontrar habitantes que provienen de ciudades como Piura, Trujillo, Tacna, Cajamarca, Puno u otras, y que recientemente han dejado esos lugares para vivir en medio de la selva (en ocasiones por breves periodos), a fin de cultivar una parcela de terreno recientemente adquirida.

Peor aún: es muy común encontrar gente de La Victoria, el Callao, Villa María del Triunfo, Miraflores, San Juan de Lurigancho, Surquillo, entre otros distritos limeños, que también han llegado a estos lugares perdidos de la selva. Saque usted mismo sus conclusiones.

Estas caravanas no representan la ayuda benéfica a gente que de verdad lo necesite, pues, como se mencionó, los pobladores de muchos lugares en los que se realizan estas actividades llamadas de "inclusión social", no requieren de ayuda benéfica, debido a que en su mayoría son gente con grandes ingresos económicos procedentes de cultivos y comercio ilícito, sea por la tala de madera ilegal o, peor aún, por el cultivo de hoja de coca, la cual luego es transformada en clorhidrato de cocaína.

2. Pobreza real

En la actualidad, por consiguiente, no se realizan los estudios socioeconómicos pertinentes que permitan deducir que la ayuda social se realice en un determinado poblado, sino que se elige al azar.

De igual forma, ¿cree usted que una persona en extrema pobreza aminora todos sus problemas recibiendo en una sola ocasión un desayuno o una chocolatada, medicamentos para una semana como tratamiento de una enfermedad, regalos y juguetes para sus niños, o cortes de cabello?

Entonces, ¿qué cree que pase al día siguiente de dicha caravana? ¿O a los dos días? ¿O una o dos semanas después?

La pobreza en la que viva aquella persona no cambia por el hecho de que un día se haya presentado de la nada y en forma aleatoria una caravana y le haya brindado todos aquellos servicios.

La pobreza en los distintos caseríos, en la costa, la sierra o la selva, debe combatirse con una mejora en la educación. Si bien es un esfuerzo a largo plazo, entonces se habrá mejorado la calidad de vida de los futuros pobladores con el devenir de los años.

Si usted tiene un juguete y la buena intención de regalarlo, entonces hágalo, pero no por eso crea que ya hizo mucho, pues en ese momento usted ha querido tapar el sol con un dedo: la pobreza y la ignorancia van a persistir.

Actividades ilícitas y contaminación

Las grandes parques, los santuarios y las áreas especiales de protección que se ubican en esta parte del Perú sufren una severa depredación por parte de personas, organismos y empresas inescrupulosas.

Hagamos un alto en esta parte de la lectura.

¿Cuántas veces ha escuchado usted, lector, esto último, sea en noticias o en comentarios?

Con sinceridad, ¿le ha importado alguna vez, directamente, estos hechos?

Quizá piense usted de esta forma: "A mí no me afecta. Eso de la ecología está bien, pero por ahora no me va a afectar, así que mejor no pienso en eso, porque es hacerme más problemas de los que ya tengo".

O peor aún: "No pasa nada si boto un poco de basura. Total, es poco nomás, y ese poco no va a afectar a todos, como lo hacen otras empresas que de verdad sí ensucian bastante".

Si usted piensa de esa forma, entonces imagine cómo piensa una de aquellas personas inescrupulosas. Sin temor a caer en la equivocación, más o menos piensa así: "Yo no vivo acá, los que viven por acá tampoco lo van a sentir, porque tienen bastante jungla. Además, si contamina un poquito no es nada, comparado a otras empresas. De acá regreso a Lima y me olvido del tema y de la contaminación, porque ese ya no será mi problema".

Pues bien, la contaminación, la erosión de los suelos, la pérdida de miles de hectáreas de bosques tropicales, el envenenamiento de los ríos y otros males son una realidad.

No son cuentos ni historias que solo se ven en las noticias cuando encendemos el televisor. Y lo peor: poco o nada se hace para remediar esto.

Por ejemplo: ¿ha hecho usted algo al respecto? ¿A partir de ahora lo va a hacer? Si su respuesta es negativa, ¡preocúpese! Este es el mundo que va a dejar a sus hijos y nietos. En efecto, quizá usted no sienta nunca los efectos directos, pero en algún momento y en algún lugar alguien sí lo vive en carne propia, y en el futuro sus descendientes también lo harán.

Hay un adagio muy conocido: "No hay peor ciego que aquel que no quiere ver".

Si tira una pequeña envoltura al piso alguna vez, puede que no sea mucha la contaminación que esté generando, pero acuérdesse de que hay miles de millones de personas en el mundo que hacen y piensan exactamente lo mismo: “Esta pequeña envoltura no es nada, no va a contaminar nada”.

Tan solo es necesaria una pequeña contribución al mundo para así cambiar el mundo. Quizá tan solo requiera que usted, lector, colabore con sensibilizar a alguien más y entonces estará ayudando de alguna manera a mejorar nuestro entorno.

1. Tala ilegal de árboles

La selva posee una de las riquezas más grandes del mundo: la madera.

Tenga en cuenta que no es cualquier madera, pues en la Amazonía crecen gigantescos árboles con madera de la más alta calidad; y, lo que es mejor, crecen en forma silvestre, es decir, nadie los ha cultivado.

La tala ilegal es entonces un negocio redondo y altamente rentable en la actualidad, pues los traficantes de madera talan y depredan áreas enteras de selva casi virgen en su afán de producir madera que luego habrán de aserrar y vender en los mercados más exclusivos, y a un costo de mano de obra mínimo.



Los madereros van en búsqueda de los árboles, internándose en lo profundo de la jungla, exponiendo sus vidas ante los peligros que conlleva el oficio. En ocasiones, los sueldos son irrisorios y el tiempo de internamiento puede durar varios meses, tras lo cual deforestan hectáreas enteras de árboles y generan una herida en el ecosistema.

Como se mencionó anteriormente, es posible ver caravanas completas de camiones llevando consigo enormes cargas de madera de primera calidad hacia las grandes ciudades.

Si se observa con detenimiento la enorme cantidad de madera en tránsito, es fácil suponer que se viene devastando lentamente toda esta enorme región a vista y paciencia de las autoridades.

En la actualidad, son muy pocas o inexistentes las políticas de reforestación. Una correcta y eficiente aplicación de ellas podría ser provechoso a futuro, pues llegará un momento en el que la selva corra el riesgo de desaparecer a causa del avance desmedido de la tala y su comercio ilegal.

2. Minería ilegal

• Minería acuática

En el Perú, en la zona de selva, existen cuatro lugares clarísimos donde se detecta con mayor énfasis la minería ilegal: las cuencas del río Putumayo (departamento de Loreto, frontera con Colombia), el río Pachitea (provincia de Puerto Inca, departamento de Huánuco), el río Aguaytía (provincia de Padre Abad, departamento de Ucayali), el río Madre de Dios (departamento de Madre de Dios), así como los afluentes de los ríos mencionados.

En efecto, existen otros lugares de selva donde es posible encontrar la minería ilegal, pero en menor escala.

En los ríos indicados existe una gran cantidad de oro disuelto en el agua, que es transportado por la corriente o está depositado en el fondo de sus cauces.

Debido a la gran cantidad de polvo o pepitas de oro, se ha generado un comercio ilegal, altamente lucrativo, en estas regiones.

Personas sin escrúpulos que se dedican libremente a la extracción en los distintos recodos y curvas de estos ríos amazónicos afectan con su accionar los ecosistemas endémicos de estas regiones.

Usted, lector, se preguntará: ¿pero de qué manera la minería afecta un ecosistema en la selva y más aún en un río?

Pues bien, la minería en la selva se realiza al aire libre, en pequeñas barcas flotantes que llevan sobre ellas una maquinaria denominada "draga".



Esta máquina remueve el fondo del río mediante una manguera, con agua expelida a mucha presión. El barro que se forma en el fondo es entonces succionado por otra manguera, que deposita la mezcla de agua y piedras en la plataforma, tras lo cual los mineros proceden a verificar y a buscar el ansiado oro.

Ese movimiento repetitivo de crear barro en el fondo del río, barriendo progresivamente el cauce, colabora enormemente a la depredación del ecosistema acuático, pues numerosas especies son víctimas, directa o indirectamente, de esta remoción subacuática de material que se produce, todo ello sin contar con el intenso sonido que genera la maquinaria.

Sin embargo, el proceso no queda ahí, pues en el afán de separar el oro de otros materiales adheridos a las pequeñas rocas, se emplea el mercurio o llamado también azogue.

El mercurio es un metal pesado cuya propiedad fundamental es la de existir en estado líquido a temperatura ambiente. Es fácil de adquirir, pues se encuentra en cualquier termómetro usado para medir la temperatura corporal durante una fiebre común.

Cuando el draguero culmina su labor de separación de minerales, este metal pesado es vertido de regreso en el río, junto con las rocas e impurezas

inútiles que se producen al separar el oro. En esta etapa, el mercurio termina por envenenar las aguas, pues una sola gota es capaz de matar las especies de peces y aves de todo un ecosistema, y contaminarlos gravemente.

Es fácil escuchar a pobladores que aseguran haber tenido muy buenas pescas en el pasado en estos ríos, pero que en la actualidad ya no es posible encontrar la misma abundancia.

• **Minería ribereña**

Este tipo de minería se distingue de la anterior porque la depredación que conlleva se realiza en las riberas, ocasionando la erosión del suelo, la deforestación y la contaminación de toda el área contigua al río.

Ingente maquinaria pesada ingresa hasta las zonas más remotas adyacentes a los márgenes de los ríos en búsqueda de oro y, en menor medida, de piedras preciosas.

En su afán por la búsqueda de minerales preciosos, remueven la tierra, trastocan el lugar y generan, por tanto y literalmente, un “paisaje lunar”.

En efecto, en esta tierra deforestada y envenenada debido al mercurio, combustibles derramados y otros materiales usados en el proceso, ya no es posible ver el crecimiento de vegetación, pues el suelo luego es comprimido y aplanado por el peso de la maquinaria pesada. De esta forma, se pierden sus propiedades básicas para permitir la germinación de vida vegetal y por ende animal.

• **Causas y efectos**

Es interesante saber que se realizan operativos conjuntos entre diversas instituciones estatales con el objetivo de erradicar estos dos tipos de minería ilegal que existen en los cursos de los ríos amazónicos mencionados.

Sin embargo, tan pronto se realizan los operativos, que consisten en la voladura y desactivación de artefactos flotantes y maquinaria pesada, los mismos mineros regresan al área de extracción de minerales, pasados dos o tres días.

Esto es un círculo vicioso que ocurre a espaldas del Gobierno, pues los operativos no son estables y la presencia fluvial del estado es mínima.

Los operativos no han logrado hasta el momento eliminar ni por muy lejos estas actividades ilícitas. Tan solo han logrado retrasar en ocasiones, por algunos días, la extracción y contaminación del ecosistema.

Imagine entonces usted lo rentable que puede llegar a ser este oscuro negocio, pues tan pronto una maquinaria (llámese volquetes, retroexca-

vadoras, dragas, lanchas, etc.) es desactivada y explosionada, otra nueva ocupa su lugar en cuestión de días.

De igual forma, se genera un déficit en recursos monetarios, pues el oro que se extrae no es declarado y, por tanto, no es ingresado en forma legal al sistema económico de la nación. Muchas veces es exportado de manera ilegal a países extranjeros.

3. La coca

• La hoja de coca

La coca es una planta usada ancestralmente por pueblos prehispanos como en el Incanato, debido a sus propiedades analgésicas, antiinflamatorias e inclusive alucinógenas.

Al referirnos a este hecho estamos hablando acerca de lo que actualmente se denomina "hoja de coca". Es necesario entender esta acotación, pues esta hoja de coca es la hoja de la planta cosechada desde tiempos ancestrales hasta nuestros días, por pobladores andinos o selváticos para sus usos y costumbres.

Es pues común ver a los agricultores chacchando esta hoja, mezclada con un poco de cal. El proceso de masticar continuamente esta planta, ingiriendo sus jugos, dopa el sistema nervioso, lo engaña y evita así pensar en comer, a la vez que elimina el cansancio, con lo cual el agricultor puede permanecer más horas de trabajo en el campo.

Asimismo, constituye un legado de tradición histórica, pues la hoja de coca seca es usada en ceremonias y ritos ancestrales como el llamado pago u ofrenda a la Pachamama, que aún hoy se practica.

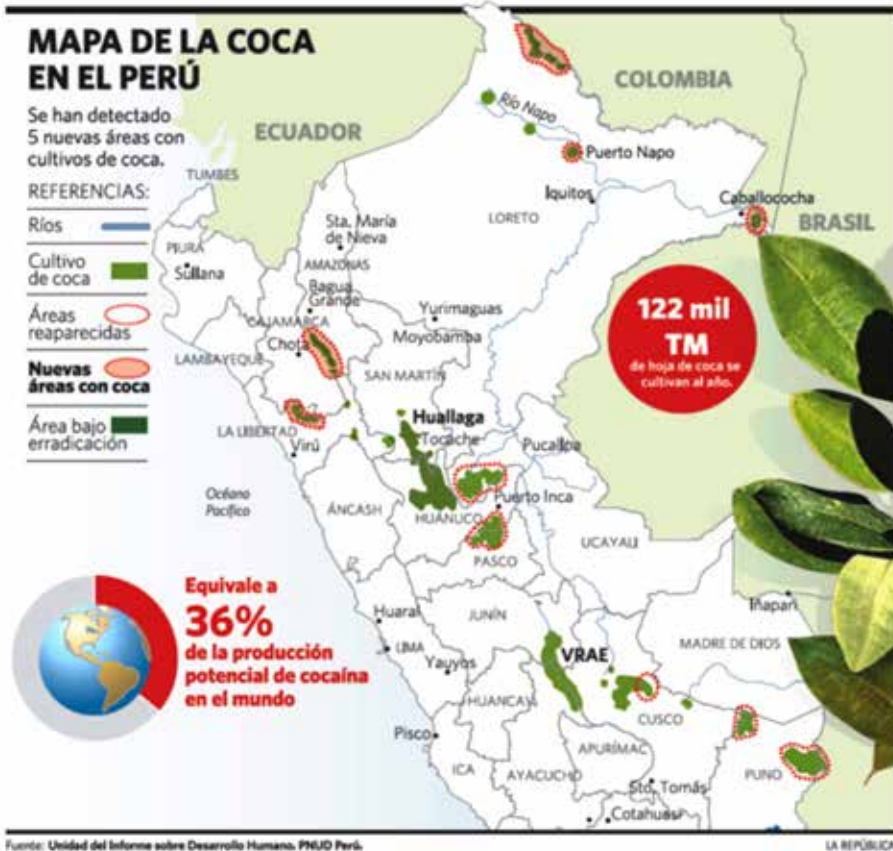
Por estos y otros motivos, el cultivo de la coca está permitido bajo ciertas regulaciones y en pocas cantidades, que permitan continuar las tradiciones del Perú antiguo.

Pues bien, hasta aquí es la parte buena.

• Derivados de la hoja de coca

La hoja de coca tiene entre sus componentes químicos un alcaloide especial que le brinda sus propiedades alucinógenas.

Este alcaloide, al ser separado y luego mezclado con otros componentes tóxicos y letales, para ser posteriormente procesado, permite la creación de una sustancia blanquecina conocida como pasta básica de cocaína o PBC. Esa pasta grumosa puede ser nuevamente procesada aún más, con lo cual se llega a obtener el famoso clorhidrato de cocaína.



El PBC y la cocaína son sustancias dañinas que integran el grupo de las drogas tóxicas y que son muy conocidas en nuestro entorno, en nuestro país y a nivel mundial. Estos productos son altamente adictivos y degenerativos, por lo que aquella persona que lo consume siempre va a buscar consumirlos una y otra vez, gastando cada vez más dinero. Por esa razón se contactan con el mercado negro, que especula con esa lacra social.

Este es un tema hartamente conocido. Sin embargo, ¿alguna vez usted se ha preguntado por qué actualmente el Perú es el principal productor y exportador de PBC y cocaína en el mundo?

La respuesta es muy simple: nuestro país tiene muchas regiones y muchos ecosistemas, y entre todos ellos, existen unas regiones especiales donde esta plantita crece de lo más feliz, ya que su producción es más que óptima.

Si revisamos el mapa, veremos unas regiones sombreadas. Estas regiones en especial tienen un clima y unas condiciones únicas y excepcionales, propias

de la ceja de selva o selva alta, en la mayoría de casos. Dichas condiciones permiten cultivar la hoja de coca sin necesidad siquiera de hacer mayor esfuerzo que esperar a que vuelva a brotar.

Es decir, la coca, al igual que muchos otros arbustos silvestres, crece en forma espontánea en el suelo de estas regiones, pues es un suelo muy rico en nutrientes. De igual forma, esta zona es altamente lluviosa, por lo que prácticamente no es necesario efectuar el riego de ningún cultivo.

Por si fuera poco, la coca crece a una tasa muy rápida en estas regiones. ¡Puede brindar en forma espontánea hasta cuatro cosechas al año!

La planta más rentable actualmente, próxima a la producción de hoja de coca, es el cacao, que crece en los mismos lugares que la coca, pero solo brinda hasta tres cosechas al año.

Una chacra con un cultivo normal de cualquier otro tipo de vegetal o fruta produce tan solo una o dos cosechas al año. Saque su cuenta.

El cacao es la planta utilizada actualmente como cultivo alternativo, impulsada por organismos del Estado para reemplazar a los cultivos de coca.

Tengamos en cuenta que el cacao producido en el país es uno de los mejores del mundo y permite elaborar un chocolate de primera calidad. Su precio en el mercado es fluctuante, pues no todos los años es altamente rentable. Asimismo, la planta es propensa a plagas esporádicas que pueden azotar ciertas regiones.

En contraparte, el precio de la hoja de coca en el mercado negro para la elaboración de drogas siempre va en aumento y es un negocio altamente rentable. El esfuerzo para su siembra y su cosecha es mínimo, ya que no sufre por problemas de plagas.

Teniendo en cuenta todos estos factores, es muy fácil deducir que nuestro país sea el principal productor y comercializador de esta droga a nivel mundial.

Ahora bien, veamos ahora otros factores más resaltantes.

La región es un vasto territorio de selva ubicada entre la selva alta y la selva baja. En otras palabras, toda la zona está constituida por lomas, elevaciones, depresiones y quebradas de baja altitud, lo cual viene a ser un punto intermedio entre la selva alta (ubicada en los Andes) y la selva baja (llanura amazónica).

Esto implica que su recorrido y su exploración sean sumamente difíciles, pues es un terreno altamente accidentado y lleno de ríos que dificultan el avance. Este factor adicional es de mucha consideración, ya que los operativos para erradicar los cultivos ilícitos se estrellan con él.

Si bien los operativos se realizan periódicamente, es fácil suponer que solo abarcan una mínima (casi imperceptible) porción de terreno, por lo que los cultivos y la elaboración son muy difíciles de erradicar, por no decir imposi-

bles, bajo las regulaciones actuales. En otras palabras: el esfuerzo realizado a la fecha es casi nulo.

A esto debemos sumar el problema de la corrupción en el aparato estatal, que fomenta el comercio ilícito desde la clandestinidad, pues hay muchas autoridades involucradas en estos negocios turbios. Increíblemente, estas mismas autoridades condenan este accionar ilícito al declarar en prensa y en público.

Si usted cree que deberían mandarse más helicópteros a la zona para explorar mejor las plantaciones ilícitas, entonces está equivocado. La razón es simple: los agricultores cocaleros “camuflan” sus cultivos de coca entre otras plantas o sembríos que sí son visibles desde el aire. Las plantas de coca son pequeñas en tamaño, lo cual posibilita su camuflaje entre grandes plantas de maíz, por ejemplo.

4. Lavado de dinero

El lavado de activos, blanqueo de capitales o lavado de dinero es la denominación que engloba a una serie de operaciones llevadas a cabo con la finalidad de ingresar al sistema financiero el dinero mal habido, también conocido como dinero negro.

El sistema financiero exige que se demuestre la procedencia u obtención de dinero o capital con el cual se realizan las transacciones privadas. Por ejemplo, si una persona o entidad desea adquirir un inmueble, el dinero debe ser tramitado, por lo general, a través de una entidad bancaria. Si la compra se realiza con dinero en efectivo, el proceso deberá realizarse con la intermediación de un notario.

Las formas más comunes de obtención de dinero son a través de pago de servicios, compraventa de bienes, ganancias por inversiones o herencia. Todo esto debe quedar justificado de manera natural

en el sistema financiero. Con ello se da a entender que el dinero no puede provenir del aire. En teoría, a nadie le llueve billetes.

Sin embargo, en la práctica normalmente no es así. En muchas sociedades en las que prospera la corrupción y los ilícitos, el dinero sí “llueve” a las personas. Así, existe un



movimiento muy grande de dinero negro proveniente de actividades ilícitas como el narcotráfico, la minería y la tala ilegales, el tráfico de combustible, el contrabando, la trata de personas, etc. Dicho dinero, para ser utilizado libremente, deberá ser insertado de alguna manera al sistema financiero del estado anfitrión. Para tal caso, entre las muy variadas modalidades, en la Amazonía se practica la creación de negocios fantasmas o de prostitución. Hay que tener en cuenta de que la modalidad a ser elegida por los blanqueadores de dinero depende mucho de la urgencia y del monto.

En la Amazonía se confunde mucho el hecho de encontrar personas que llegan a un poblado y pretenden demostrar que invierten dinero en los pobladores o nativos en provecho de su comunidad. Un blanqueador no pretende invertir, pues el hecho mismo de invertir significa esperar algún tipo de ganancia a futuro, ya sea personal o comunal. Más bien, considere usted que el blanqueador ya obtuvo la ganancia esperada. Lo único que desea es lograr un mecanismo que le permita ingresar el dinero al sistema bancario, y una de las mejores formas es a través de inversiones en provecho de la comunidad. De manera adicional, el blanqueador se gana el respeto y la admiración de los pobladores, que ven en él a “una buena persona que se preocupa por ellos”. Es común encontrar este tipo de acciones en los pueblos alejados de la Amazonía, debido a que esta región se encuentra libre del pago de impuestos. Es



decir, el dinero usado en obras de bien social, que en realidad es dinero negro, vuelve casi en su totalidad al blanqueador y sin la necesidad de declarar impuestos. Negocio redondo.

5. La presencia del Estado

La vertiente del Amazonas es una inmensa red de territorios y ríos que ocupan más del 50% del territorio nacional. La extensa red fluvial, que es un conjunto enmarañado de ríos no navegables, ríos navegables, cochas y similares, en un territorio altamente hostil y algunas veces casi inaccesible, permite que la Amazonía sea el lugar idóneo para generar todo tipo de actividades ilícitas. En tal sentido, el Estado Peruano, a través de sus brazos de acción, como son las Fuerzas Armadas y en particular la Marina de Guerra del Perú, se ven seriamente limitados en su labor de resguardo y control, pues si bien la labor de las instituciones del orden es continua, la inmensa extensión de red fluvial, superior inclusive a la extensión del litoral marítimo, imposibilita muchas veces un control adecuado de la misma. Entiéndase que es físicamente imposible mantener a un tripulante en vigilancia constante en cada kilómetro de longitud de río, como mínimo. A pesar de la tecnología actual, la labor de resguardo y de control de ilícitos en un área tan accidentada es una labor casi titánica.

Conclusión

En una región tan extensa y alejada, pero a la vez hermosa y exótica, existen un sinnúmero de problemas ocasionados por el hombre en su afán por enriquecerse haciendo el mínimo esfuerzo posible. Todas las actividades ilícitas descritas en este artículo deben ser objeto de un exhaustivo análisis, con el objeto de aminorar su índice de impacto negativo en la sociedad amazónica y en el país.

Digo aminorar, pues es necesario entender que la naturaleza de muchos seres humanos tiende siempre hacia el facilismo y, por ende, hacia lo ilícito, lo que hace casi imposible la erradicación total de todos los actos ilegales, pues es fácilmente comprobable que tan pronto alguna actividad clandestina es atacada, entonces aparece otra que ocupa su lugar.

En tal sentido, es importante realizar el máximo esfuerzo en ejecutar los estudios correspondientes que permitan evitar el surgimiento de nuevas amenazas al orden institucional, ya que de nada sirve realizar campañas u operaciones aisladas que solo debilitan momentáneamente el mal, pero que a largo plazo no sirven para erradicar del todo la ilegalidad. Eso último es como querer contener una hemorragia con una venda.



Breve historia de la Policía Naval desde 1971

Técnico segundo PON Carlos J. Navarro La Riva

Egresado de la carrera profesional de Educación de la Universidad Nacional de Educación Enrique Guzmán y Valle en la especialidad de Historia y Ciencias Sociales, y graduado como oficial de mar tercero en 1993. Se desempeñó como instructor de alumnos en el IESTPN-Citen de 1993 a 1998. Es docente de los programas de actualización y especialización profesional técnica de la Policía Naval desde 2002. Como especialista K-9 en canes detectores de drogas, conformó los destacamentos TID de la unidad canina de 1999 a 2010. Desde ese año pertenece a la Escuela de Policía Naval de forma permanente. Es miembro de la Asociación Nacional Pro Marina del Perú desde 1998.



RESUMEN

El presente artículo analiza los conflictos sociales, las actividades ilícitas y la contaminación que afectan en la actualidad a la Amazonía. En un primer ensayo se enfocó el problema del desarrollo económico de esta región y ahora se complementa a través del análisis del desarrollo social, con énfasis en las principales amenazas generadas en esta extensa región del Perú. Diversas actividades ilícitas han venido prosperando a pesar de los esfuerzos realizados a la fecha, que deben ser analizados y reestructurados si se desea lograr mejores resultados que los obtenidos, los cuales no parecen haber cambiado el panorama de ilegalidad que se cierne sobre la selva.

PALABRAS CLAVE: Preboste, Policía Militar, Policía Naval, maestro de armas.

ABSTRACT

This article deals with the beginnings of the naval police service, the formation of the first company, whose mission was that of the maintain discipline and institutional image. as well as the safety of the personnel, units and dependencies of the navy during those year; the mission of studies to panama, its consolidation as an line organ and the American missions. Also the development of its execution, advice and support bodies.

KEYWORD: Provost, military police, naval police, weapons master.

Introducción

La Policía Militar surgió en Inglaterra en el siglo XI. Durante la invasión a Normandía, Guillermo el Conquistador nombró a un capitán preboste, el cual tenía por misión proteger los intereses de la Corona y la paz dentro del reino. El tiempo pasó y su organización fue ampliada, hasta constituir lo que es la actual Policía Militar del Ejército inglés.

En Estados Unidos, el general George Washington nombró en 1776 al primer capitán preboste y estableció un sistema similar al de Inglaterra. En la guerra civil funcionó con algunas modificaciones y tuvo intervención en la Primera Guerra Mundial. Sin embargo, fue en la Segunda Guerra Mundial donde tuvo una destacada participación y ganó su prestigio, lo que confirmó en la Guerra de Corea. Hoy la Policía Militar es pieza principal dentro de la organización del Ejército de Estados Unidos.

• Artículo recibido el 4 de marzo de 2018, aprobado para su publicación el 20 de marzo de 2018

Antecedentes históricos de la Policía Naval

De acuerdo con las consultas e investigaciones realizadas, los pequeños piquetes de Policía Naval se encargaban de patrullar por los bares y calles del Callao para mantener el orden y la disciplina del personal en sus horas de franco vistiendo el uniforme. Desempeñaban la tarea tripulantes de otras especialidades en forma conjunta. Por esos años existían los maestros y oficiales de mar de la especialidad de maestro de armas, creada el 26 de enero de 1948 como Escuela Técnica de la Armada, con la misión de preparar personal competente en el manejo del personal subalterno, tanto a bordo como en las dependencias de tierra, para cuidar la disciplina e impartir instrucción sobre los deberes militares. Fueron ellos quienes luego pasarían a formar las primeras dotaciones de la iniciada compañía de Policía Naval.

En algunos casos era personal asimilado que se licenciaba del Ejército peruano con el grado de sargento, ingresaba a la Marina y obtenía el grado de oficial de mar tercero con dicha especialidad.

En 1971, el capitán de fragata Edgar Martínez García fue el gestor del nacimiento de la Policía Naval en la institución. Con el empeño y la dedicación que caracterizan al oficial y al marino peruano, asumió la misión de implementarla con la colaboración de un puñado de oficiales de mar de la especialidad de maestro de armas y jóvenes conscriptos del último contingente de la isla San Lorenzo. Se alojó en lo que era el arsenal naval.



Capitán de fragata Edgar Martínez García. Fotografía: Archivo Policía Naval.

En 1972, con la necesidad de capacitar al nuevo personal y contar con instructores idóneos, y gracias a las gestiones del comandante Martínez, se obtuvieron becas de estudio por intermedio de la misión americana en la Escuela de las Américas, fuerte Gulick, del Ejército de Estados Unidos, en la Zona del Canal de Panamá, para el curso de Policía Militar.



Teniente primero Manuel Gonzales Chocano. Fotografía: Archivo Policía Naval.

Mediante mensaje naval, se informó sobre la apertura de las inscripciones para oficiales que desearan obtener la beca. Fue así como surgió la figura del teniente primero Manuel Gonzales Chocano, quien, motivado por su deseo de superación personal, fue el único oficial que se presentó y se hizo acreedor al incentivo. A su retorno, se encargó de adaptar en las instalaciones del cuartel de Policía Naval toda la capacitación recibida en el curso. El Citen lo reconoció luego como una escuela básica e inició así el camino para todas las generaciones de policías navales venideras. Un documento hallado en los archivos de la actual Escuela de Policía Naval, fechado el 2 de abril de 1973, a la letra dice: "Cuartel de Policía Naval. Base Naval del Callao. Grupo de instrucción de la Policía Naval: normas y procedimientos académicos". Se podría decir entonces que esos son los inicios de esta alma máter.

Participaron de este primer curso 33 alumnos. Luego de las exigencias académicas, solo ocho lograron la ansiada beca para el curso de Policía Militar en Panamá.

En diciembre de 1973, la Compañía Policía Naval pasó a ser batallón y el 17 de junio de 1975, mediante Resolución Ministerial 1225-75-MA/CG, folio 1460, se creó el servicio de Policía Naval. Aún no existía la especialidad por estas fechas y los primeros alumnos del curso de Policía Naval se graduaron con la especialidad de maestro de armas. En 1976 se creó la especialidad de policía naval y se realizó el cambio de especialidad a todos aquellos que habían seguido el curso. A partir de 1977 inició sus actividades como escuela básica en el Citen.

El primer cuartel de la Policía Naval se ubicó en la actual Escuela de Guerra de Superficie. En una primera instancia fue ocupado por la infantería de Ma-

rina, que se trasladó a sus actuales instalaciones en Ancón. Pero la fuerza de la naturaleza es impredecible. En 1983, una inundación por desborde del río Rímac en la Base Naval obligó a trasladar a todo el personal y el material a las instalaciones de una antigua fábrica de hélices, donde ya estaba instalado el Centro de Reclusión Naval. Fueron muchas las penurias y dificultades que se presentaron, pero con la firme convicción del cumplimiento del deber.

Misión de estudios a la Escuela de las Américas, Ejército de Estados Unidos (fuerte Gulick, Zona del Canal, Panamá)

En 1972 y 1974, la misión de estudios peruana en Panamá estuvo bajo las órdenes del mayor PM Robert W. Pryor, instructor jefe. El grupo cursó asignaturas como Navegación Plana y Terrestre, Investigación de Accidentes de Tránsito, Inspección y Mantenimiento de Vehículos Motorizados, Técnicas de Instrucción, Seguridad de Personas muy Importantes, Seguridad Física, Sabotaje y Contrasabotaje, entre otras en las que destacó la mayoría.



Estas materias son la base de la capacitación del personal de la Policía Naval hasta la actualidad. Fueron tres meses de constante estudio, para lo cual el personal supo demostrar la capacidad profesional del marino peruano y dejar bien en alto el nombre de la Marina de Guerra del Perú.

La Escuela de las Américas fue fundada en 1946, después de la Segunda Guerra Mundial, como "centro latinoamericano de adiestramiento en el fuerte Amador, Zona del Canal". En 1949, se consolidaron todas las escuelas de la zona en el fuerte Gulick con el nombre de U.S. Army Caribbean School (Escuela del Ejército de Estados Unidos en el Caribe). En 1955, se eliminaron todas las instrucciones en idioma inglés y el español fue declarado el idioma oficial académico de la escuela. En 1963, el nombre de la escuela fue cambiado por Escuela de las Américas.

Relación de personal becado al curso de Policía Militar en la Escuela de las Américas (Panamá)

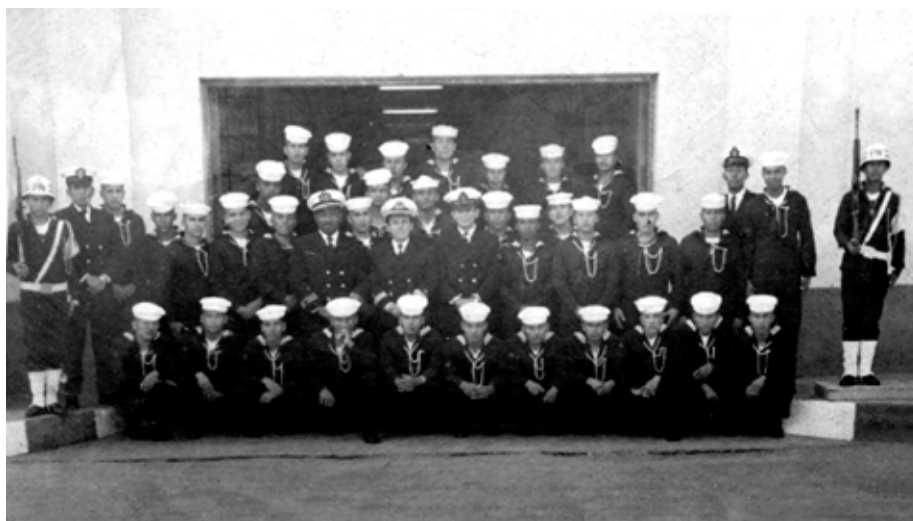
1972

- Teniente primero AP Manuel Gonzales Chocano
- Oficial de mar (maestro de armas) Manuel Garrido Coronado
- Oficial de mar (maestro de armas) Manuel Silva López
- Oficial de mar (maestro de armas) José Sánchez Cuéllar
- Oficial de mar (maestro de armas) Pedro Gabriel Prado

1974

- Oficial de mar (maestro de armas) José Chacón Reyes*
- Cabo primero (furriel) José Alvarado Páucar*
- Cabo segundo Julián Dulanto Ríos
- Cabo segundo Asunción Ruiz Seopa
- Marinero primero Carlos Valladares Morán
- Marinero primero Juan Fuñes Quispe
- Marinero primero Juan Ferreñan Palacios
- Marinero primero Napoleón Tuesta Vargas
- Marinero primero David Falcón Espinoza
- Marinero primero Luis Chumo Goyeneche

* Un oficial de mar y un cabo furriel (SAD) completarían la nómina.

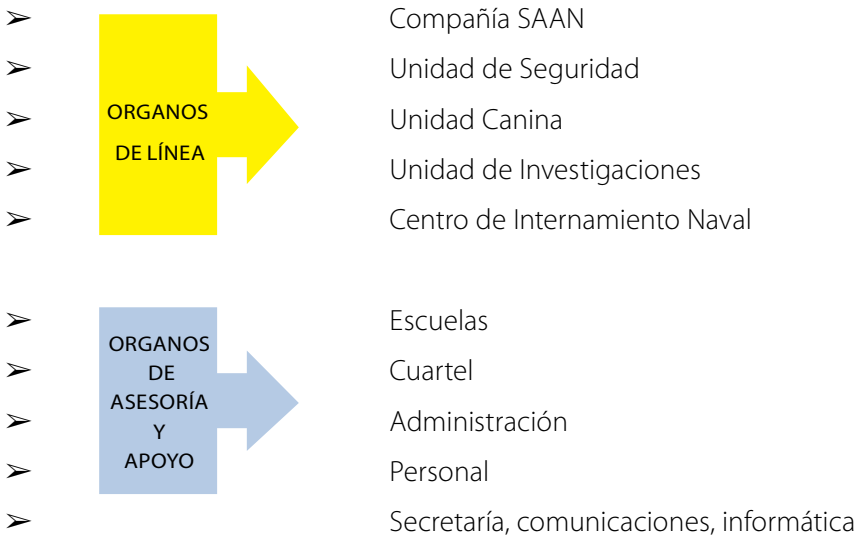


Primer curso de Policía Naval en 1973. Fotografía: Archivo personal del teniente tercero PON Bernal P.

Misión

“Proporcionar vigilancia y protección a las unidades, dependencias y personal, a fin de contribuir a garantizar la seguridad y el normal desarrollo de las actividades de la Marina de Guerra del Perú”.

El servicio de Policía Naval es un órgano de línea de la comandancia de la Segunda Zona Naval con sede en la Base Naval del Callao. Depende militarmente del comando más antiguo del área. Su organización consta de:



Compañía SAAN (Seguridad de Altas Autoridades Navales)

Debido a los momentos difíciles que vivía el país en la década de 1980, el alto mando naval solicitó constantemente elementos para el resguardo personal y domiciliario a la Dirección de Inteligencia Naval. Por ello, en 1986 se abrió un curso de seguridad dirigido para la especialidad



Miembros de la compañía SAAN de resguardo personal.

de artillería, que se dictó en la escuela de la mencionada dirección. Al culminar la materia, los egresados fueron destacados a la Oficina de Seguridad del Ministerio de Marina, en la avenida Salaverry, donde se desempeñaron como agentes SAAN.

La labor era importante y, por ese motivo, el alto mando decidió entregar el control y la capacitación del personal al servicio de Policía Naval mediante la directiva Comgedeco 05-88, del 1 de setiembre de 1988, que dio inicio a la organización de la compañía SAAN. En octubre de ese año se dictó el primer curso SAAN con personal de diferentes especialidades. En 1989 se dictó el segundo curso, con personal de la especialidad de Policía Naval.

Unidad de Seguridad

Inició sus operaciones el 18 de setiembre de 1971, cuando 36 tripulantes de la compañía Policía Naval empezaron a ocupar puestos de vigilancia en las instalaciones de la Comandancia General de la Base Naval del Callao y el Arsenal Naval, así como también algunas funciones como control de tránsito, control de ingreso de personas y vehículos, y otras afines. Estas acciones fueron la base para las actividades del servicio de Policía Naval en la Marina de Guerra del Perú.



Miembros de la unidad de seguridad de la Comandancia General de la Base Naval del Callao y el Arsenal Naval

Unidad Canina

Isla El Frontón, 15 de febrero de 1973: tras la permanente fuga del personal de internos del penal de la isla, se formó la primera dotación de cuatro canes en apoyo al personal de seguridad: Nino, Ringo, Mozo y Rayo, todos de raza pastor alemán (sin pedigrí).



El 15 de marzo de 1974, por orden del jefe de la Policía Naval, los canes fueron trasladados a la Base Naval del Callao (fábrica de hélices) junto con seis guías. En 1979, debido a la creciente población canina, el servicio de Policía Naval requiere los servicios de un médico veterinario para brindar la atención médica a la dotación. Así, el 11 de junio de 1979 se contrató al doctor Carlos Chamorro Ampuero, CMV 1432, quien prestó servicios en la unidad hasta 2013, cuando partió a la presencia de Nuestro Señor Todopoderoso.

Miembros de la unidad canina, de la Policía Naval.

En 1981, el comando vio por conveniente gestionar ante la Cecapol (en ese entonces Guardia Civil) el primer curso de guías de canes en seguridad, con los oficiales de mar y ejemplares traídos de la isla San Lorenzo (luego que el Centro de Reclusión Naval fuera trasladado a la Base Naval del Callao). Se sumaron 10 alumnos básicos, "policías navales", con sus respectivos canes de las razas dóberman y pastor alemán, con la finalidad de crear la Brigada Canina del servicio de Policía Naval.

Unidad de Investigaciones

Al iniciar sus actividades la Policía Naval, y como parte de sus funciones, el alto mando decidió implementar una oficina dedicada a las investigaciones policiales para identificar a los presuntos autores de faltas o delitos cometidos dentro de la institución. Con este



Miembros de la Unidad de Investigación Policial.

propósito, en abril de 1977 se conformó el primer grupo de trabajo de investigación policial experimental, integrado por los entonces oficiales de mar Napoleón Tuesta Vargas y Andrés Garrido Coronado, quienes el 3 de mayo de 1977 realizaron la primera investigación policial por delito contra el patrimonio y robo en agravio del Estado, con resultados satisfactorios.

Centro de Internamiento Naval

El Centro de Reclusión Naval se creó el 15 de julio de 1976, según Resolución Ministerial 1307-76-MA/CG, como organismo componente de la estación naval de San Lorenzo y dependiente de la jefatura del servicio de Policía Naval. El centro venía funcionando en la mencionada estación y era conocido con el nombre de La Quina.

Dos años después, mediante la Resolución Ministerial 195-78 del 23 de febrero de 1978, se modificó la resolución de creación, en el sentido de anular al Centro de Reclusión Naval como componente de la estación naval San Lorenzo, y pasar a depender orgánica y militarmente de la jefatura del servicio de Policía Naval. Luego se produjo su traslado a la Base Naval del Callao.

Posteriormente, a través de la Resolución de la Comandancia General de la Marina 0496-2002-CGMG del 30 de mayo de 2002, se aprobó el libro de organización del servicio de Policía Naval (Losepon-14896), y se produjo el cambio de denominación de Centro de Reclusión Naval a Centro de Internamiento Naval.

Misiones norteamericanas en la Policía Naval

Como parte de la ayuda y cooperación entre las Armadas de Estados Unidos y el Perú, en 2002 y 2011 llegaron a la Policía Naval dos misiones de instrucción. La primera fue un grupo de la fuerza expedicionaria de la Infantería de Marina (U.S. Marines), para la realización de un curso de planeamiento, control de disturbios y uso de armamento no letal en el ma-



Personal de la misión norteamericana. Fotografía: Archivo de la Escuela de Policía Naval.

nejo de turbas y motines. Fueron 15 días de arduo trabajo que también incluían experimentar en vivo los efectos de este tipo de armas, indispensables para el aprendizaje.

La segunda misión llegó a bordo del HSV-2 *Swift* en 2011, con el Servicio Naval de Investigación Criminal (NCIS,

por sus siglas en inglés), que impartió instrucción al personal sobre técnicas de seguridad perimétrica e inclusive realizó prácticas en las inmediaciones de la Base Naval del Callao utilizando tecnología de última generación (comunicaciones y cámaras de videovigilancia satelital), toda una nueva experiencia para el personal de la Policía Naval.



El HSV-2 *Swift* amarrado en el terminal marítimo del Callao.
Fotografía: U.S. Navy.

Conclusiones

El alto mando naval, con visión de futuro logró implementar un servicio que con el tiempo ha logrado protagonismo en el quehacer institucional, al dotarlo de personal y material acorde con los avances tecnológicos.

Los miembros de la especialidad de maestro de armas fueron antecesores de una de las funciones de la especialidad de Policía Naval, que consiste en mantener el orden y la disciplina en el personal, ya que su creación tuvo objetivos distintos en la Marina de Guerra del Perú.

Era preciso centralizar la labor del mantenimiento de la disciplina y el cumplimiento de la ley y reglamentos en un solo ente, así como administrar la seguridad del establecimiento naval terrestre, unidades y personal.



Bibliografía

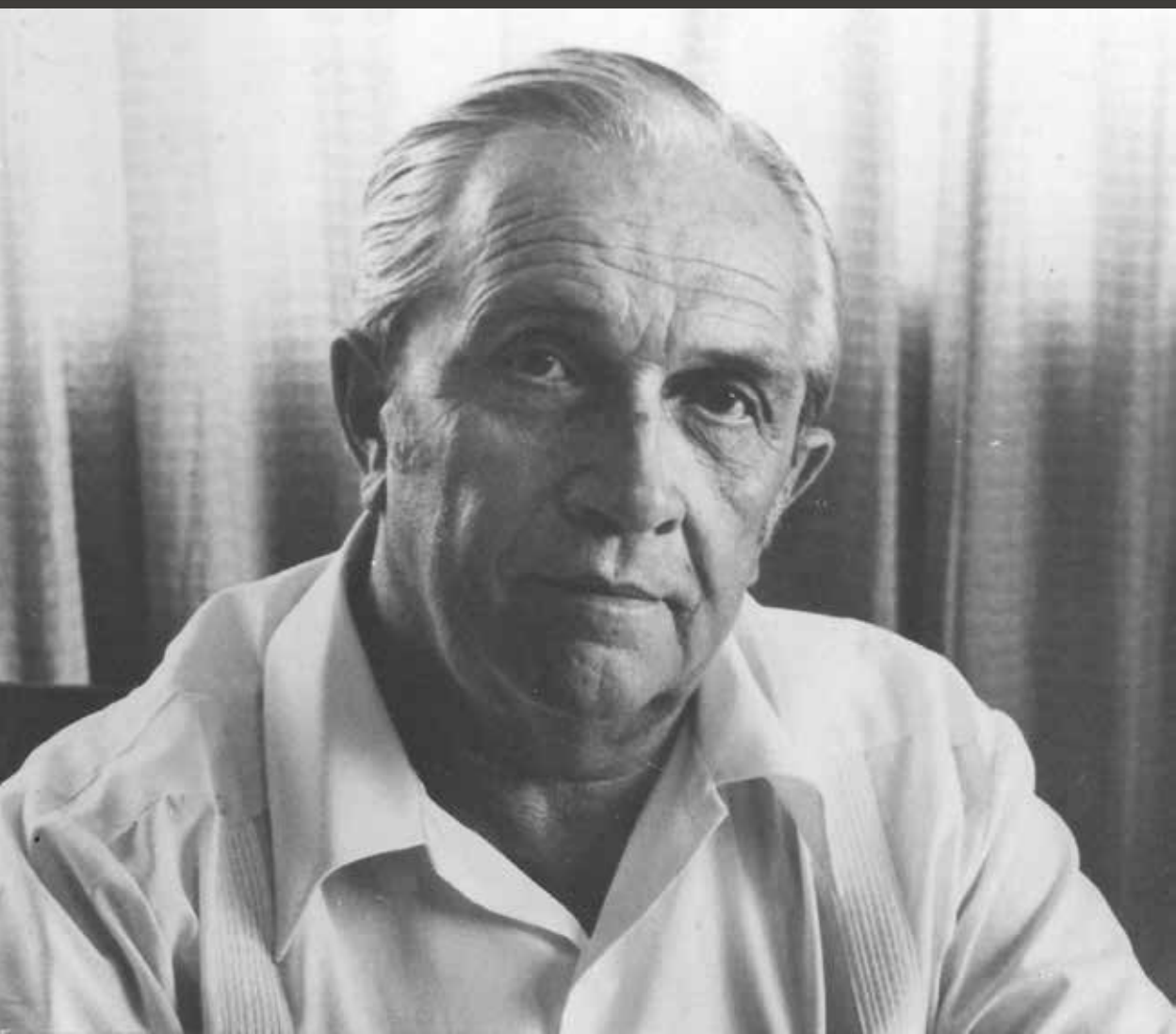
- ESCUELA DE POLICÍA NAVAL. *Guía didáctica del curso. Funciones y organización del servicio de Policía Naval*. Callao: Escuela Avanzada de Policía Naval. 2002.
- ESCUELA DE POLICÍA NAVAL. *Libro de organización del servicio de Policía Naval (Iosepon-14896)*. Callao: Escuela Avanzada de Policía Naval. 2002.
- MARTÍNEZ GARCÍA, Edgar. Historia del servicio de Policía Naval. En: *Revista de Marina*. 2013. Nro. 2.
- PLAN DE AYUDA MUTUA INTERAMERICANO UNITED STATE NAVY. *Contramaestre de puente. Curso de entrenamiento 2 y 3*. La Habana: Sección de Instrucción Marina de Guerra de la República de Cuba. 1957.
- RAMÍREZ VEGA, John. Discurso por el trigésimo noveno aniversario del servicio de Policía Naval. 2014.

Colaboraron con datos históricos para el presente trabajo:

- Técnico segundo AP (r) Juan Funes Quispe, integrante del primer curso de Policía Naval y alumno becado a la Escuela de las Américas en Panamá al curso de Policía Militar. Fue instructor de las Escuelas Básicas de Policía Naval en el Citen de 1989 a 1993.
- Técnico supervisor AP Ladislao Valencia Jerí, uno de los primeros oficiales de mar, maestros de armas, en ser cambiado a la especialidad de Policía Naval de 1976 a 1980. Integrante de los primeros cursos y destacamentos SAAN.
- Técnico supervisor AP Enrique Viena Pezo, integrante de la primera Escuela de Policía Naval que realizó sus estudios en el Citen como escuela básica en 1977. Integrante de los primeros cursos y destacamentos SAAN.
- Técnico supervisor AP Juan Vives Vivanco, instructor de las asignaturas correspondientes al área de operatoria policial e investigaciones para las escuelas de formación profesional, programas de especialización y actualización.
- Técnico supervisor AP Gino Delgado Huamán, integrante de los primeros cursos y destacamentos SAAN.
- Técnico supervisor AP Antonio Candela Vicente, instructor de la fase práctica de la promoción 1990 en el antiguo Centro de Reclusión Naval en 1992. Instructor de las asignaturas correspondientes al área de seguridad física y penitenciaria y operaciones psicológicas para las escuelas de formación profesional, programas de especialización y actualización.
- Técnico supervisor AP (r) Melchor Cabrera Tuesta, quien propuso y gestionó ante el comando de Policía Naval las celebraciones por la creación de la compañía SAAN.
- Técnico primero AP Filberto Vergara Figueroa, instructor de las asignaturas correspondientes al área de operatoria policial, investigaciones y normas legales para las escuelas de formación profesional, programas de especialización y actualización. Es uno de los que propuso y gestionó ante el comando de Policía Naval las celebraciones por la creación de la Unidad de Investigaciones.
- Técnico segundo AP Javier Zapata Rodríguez, integrante de los primeros destacamentos TID de la unidad canina e instructor de los programas de especialización y capacitación complementaria de Policía Naval en el área de gestión canina y detección de drogas.

Fuentes documentales

- ARCHIVO DE LA SECRETARÍA GENERAL DEL SERVICIO DE POLICÍA NAVAL. Resolución de creación del servicio de Policía Naval. 17 de junio de 1975.
- ARCHIVO DE LA ESCUELA DE POLICÍA NAVAL. Documento académico del primer curso de Policía Naval. 2 de abril de 1973.
- ARCHIVO DE LA ESCUELA DE POLICÍA NAVAL. Documento académico del curso de Policía Militar. Escuela de las Américas, Zona del Canal, Panamá. 1973-1974.



Personajes notables de la Marina Peruana. Capitán de fragata Juan Manuel Castro Hart, gestor de la nueva Escuela Naval de la segunda mitad del siglo XX

Esperanza Navarro Pantac

Egresada de la Facultad de Letras y Educación de la Pontificia Universidad Católica del Perú. Bibliotecaria por la Escuela Nacional de Bibliotecarios. Fundadora de la Biblioteca del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. Integra la planta editorial del mencionado instituto.



RESUMEN

El capitán de fragata Juan Manuel Castro Hart ingresó en 1927 a la Escuela Naval que dirigía el capitán de navío Charles Gordon Davy, de la Misión Naval Americana, y desde entonces realizó una notable carrera en la institución. Trabajó con el director contralmirante Federico Díaz Dulanto y con el contralmirante Roque Saldías. Participó con notoriedad en el Departamento de Disciplina, la Revista de Marina y en la amplia labor editorial de la Marina de Guerra.

PALABRAS CLAVE

Roque Saldías Maninat, Misión Naval Americana, Juan Manuel Castro Hart, Revista de Marina, Imarpe.

ABSTRACT

The commander Juan Manuel Castro Hart entered in 1927 the Naval Academy that administrated the Captain Charles Gordon Davy, of the U.S. Naval Mission, and since then it made a remarkable career in the Institution. He worked with the director Rear Admiral Federico Díaz Dulanto and Rear Admiral Roque Saldías. He participated noticeably in the Discipline Department, the Navy Magazine and in the wide press work of the Peruvian Navy.

KEYWORDS

Roque Saldías Maninat, U.S. Naval Mission, Juan Manuel Castro Hart, Navy Magazine, Imarpe.

Introducción

Una institución está constituida por sus hombres, que son los que hacen el espíritu de cuerpo: su destino depende de los miembros que la conforman. En la Marina de Guerra la impronta de sus hombres sostiene el organismo todo. De ahí la tarea fundamental de formar oficiales de Marina. En el Perú, la educación naval fue preocupación de los gobernantes desde los tempranos años del Virreinato. En 1665, bajo el gobierno del virrey Conde de Santisteban se establece la cátedra de Matemáticas con aplicación a la náutica, a funcionar en el Hospital

• Artículo recibido el 13 de marzo de 2017, aprobado para su publicación el 20 de marzo de 2017

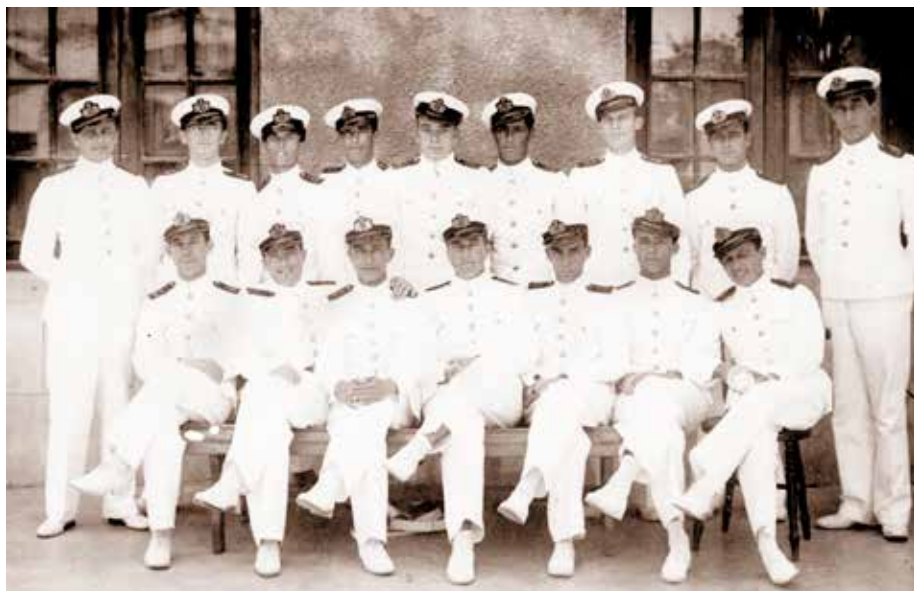
de Marineros del Espíritu Santo, a cargo del cosmógrafo Francisco Ruiz Lozano. Casi un siglo y medio después, el virrey Francisco Gil de Taboada, mediante Real Cédula de 1 de noviembre de 1791, funda la Academia Real de Náutica de Lima, que empieza a funcionar en 1793 con su director el capitán de navío Agustín de Mendoza, y después el piloto Andrés Baleato. Como lo registra la edición del *Mercurio Peruano* del 17 de octubre de 1793, la Academia se empeña en formar hombres que sostengan la fuerza naval de la nación.

Con el nacimiento de la República, uno de los primeros actos es restablecer la Escuela Náutica; a lo largo de los precarios años que le siguen, se verá que la escuela es sostenida por la fe de algunos marinos que serán recordados porque representan la continuidad en la formación de los hombres de la Marina, pilar y nervio de la institución naval. Ahí tenemos a Eduardo Carrasco, Francisco Carrasco, Camilo Carrillo y Juan José Panizo.

Y después de la guerra, a partir de 1883, viene la gran tarea de reconstruirlo todo. Los pocos jóvenes que se animaron entonces por la carrera naval hicieron sus estudios en el pontón *Perú*. Al final de la carrera, el Estado, en imposibilidad de brindarles prácticas profesionales por la inexistencia de unidades navales, se vio en la necesidad de solicitar a marinas amigas que recibiesen a nuestros jóvenes guardiamarinas: las marinas de Estados Unidos, España, Francia y Argentina. No es sino hasta el año 1921 en que la Marina peruana se fortalece, cuando el presidente Augusto B. Leguía contrata a la Misión Naval Americana a fin de implementar una sólida formación naval acorde con los avances tecnológicos de las armas navales. El personaje protagónico de esta etapa trascendental es el capitán de navío Charles Gordon Davy, de la Marina americana, quien revolucionó la educación naval del Perú.

Luego, a finales de la Segunda Guerra Mundial, surgen nuevos retos con la tecnología de la moderna guerra naval. Un visionario es el almirante Roque Saldías Maninat, quien es consciente de la urgencia de darle un nuevo impulso a la institución. El único camino es la formación académica de sus hombres: el oficial debe estar capacitado para satisfacer las exigencias de la guerra moderna, con una sólida instrucción para alcanzar una eficiencia profesional cada vez más efectiva, al mismo tiempo que se cuide de sustentar la moral y el espíritu militar, indispensables en aquel que va a mandar, impartir órdenes, a conducir hombres.

El almirante Saldías tuvo la suerte de contar con un extraordinario colaborador, el capitán de fragata Juan Manuel Castro Hart, quien a lo largo de casi seis años trabajó con él en las reformas del plan académico de la Escuela: las aplicó, sus-



De pie, atrás, el tercero empezando por la izquierda es el cadete Juan Manuel Castro Hart; el último de la fila es Salvador Mariátegui. El cadete Federico Salmón de la Jara es el quinto de la fila de cadetes sentados.

tentó y mantuvo. Las sucesivas promociones que egresaron de la *alma mater* en el lustro posterior a la Segunda Guerra Mundial condujeron a la Marina peruana a un elevado nivel de desarrollo que la hizo destacar entre sus pares de América del Sur. Recordemos al almirante Roque Saldías y al comandante Juan Manuel Castro Hart como los prohombres de la Escuela Naval de la segunda mitad del siglo XX.

Semblanza biográfica

Cadete de la Escuela Naval del Perú

Juan Manuel Castro Hart nació en Jauja el 24 de abril de 1910. Como él cuenta en la entrevista que le hizo la doctora Miriam Salas Olivari en 1983, era serrano y poco o ningún contacto había tenido con la vida marítima. A los 12 años había visto por primera vez el mar y no sabía nadar, pero estaba escrito que sería marino.

En 1927, ingresa a la Escuela Naval junto con otros 25 jóvenes, entre ellos, el que iba ser su gran amigo Federico Salmón de la Jara. Son también de la promoción Salvador Mariátegui Cisneros, Enrique León de la Fuente, Enrique Ciriani Santa

Rosa (que después pasó a la naciente Fuerza Aérea), entre otros. Era la Escuela Naval que desde 1921 dirigía el capitán de navío Charles Gordon Davy de la Misión Naval Americana; allí va a recibir una rigurosa y ejemplar formación naval —formación de caballeros, como solía decir el director— similar a la que entonces se impartía en la Academia Naval de Annapolis de Estados Unidos.

Como se estilaba en la escuela de Davy, su promoción debía realizar el cruce-ro de verano de todos los años. No existía entonces un velero para las prácticas.

Como lo decía en 1928 el teniente segundo J. J. Elías Murguía, quien ingresó a la



Teniente Primero Juan Manuel Castro Hart.

escuela en 1918, el buque escuela a vela había sido una ilusión acariciada por toda la república desde años atrás: a los niños de colegio sus padres les daban medio sol para contribuir a la compra del velero. Relata también que los cadetes en su tiempo atesoraban con esmero una lámina, la llamada “proyecto de buque escuela”.

Los cruceros de verano los llevaban a cabo los cadetes navales de 1.º, 2.º, 3.º y 4.º, a excepción de los de 5.º, que iban a Ancón, donde funcionaba la base Naval y de Aviación, con la incipiente fuerza aérea naval. Los cruceros se hacían a bordo de los buques de la escuadra: BAP *Lima*, R-1, R-2, R-3, R-4, BAP *Almirante Grau*, *Coronel Bolognesi*. Se practicaban maniobras de formación y de aproximación. En 1933 sí se hizo el crucero de verano a bordo de un velero, la barca *Tellus*: un corto viaje de instrucción a la vela para los cadetes de los tres primeros años. Fue la última vez que los cadetes practicaron en un velero; Castro no lo vivió, pues en diciembre de 1932 se graduaba de alférez de fragata.



Cadete Juan Manuel Castro Hart en la cúspide después de la última fila. El cadete Salmón es el tercero de la segunda fila; Salvador Mariátegui es el tercero de la primera fila.

El 3 de marzo de 1930, como cadete de cuarto año, vive una experiencia excepcional cuando junto con su promoción emprende la travesía a bordo del submarino *R3* con destino a Valparaíso, un viaje de buena voluntad en el que por primera vez desde la Guerra del Pacífico se encuentran cordialmente las dos Marinas de Guerra en otro momento antagónicas. Viajan a Santiago los jefes y oficiales peruanos, cadetes y marinerías, con el objeto de presentar su saludo al presidente de Chile Carlos Ibáñez del Camp, quien después va a devolver la visita a la escuadra peruana en Valparaíso. Era el final del crucero de verano que se había iniciado el 3 de enero con casi toda la escuadra (BAP *Almirante Grau*, BAP *Coronel Bolognesi* y los cuatro submarinos *R*) con destino a Balboa, donde se carenaron los *R*.

Cuando el 22 de agosto del mismo año 1930 el comandante Luis M. Sánchez Cerro encabeza en Arequipa la revolución para derrocar al presidente Leguía, la Marina, que le era adicta al presidente, siente el golpe político, especialmente los cadetes que ven fracturarse la marcha de la Escuela con la partida de su director el capitán de navío Charles Gordon Davy. El nuevo mandatario, a pocos días de su asunción, había ordenado que algunos miembros de la Misión Americana abandonaran el país en un plazo perentorio, entre ellos Davy. El 15 de setiembre, el director y su esposa Mary abandonan la Escuela. Cuenta el comandante Castro que la pareja de esposos, sentados a la puerta de la casa directoral, el hermoso chalet suizo, esperaba ver desfilar por última vez a la compañía de cadetes. Ante la emotiva situación, los cadetes rompieron filas para despedirse afectuosamente. Los que se encontraban en el edificio N.º 2 soltaron sábanas por las ventanas a manera de adiós, mientras Davy se despedía con la mano desde el auto que se alejaba.

El 20 de febrero de 1931 se produce en el Callao la sublevación del general Pedro Pablo Martínez; se pliegan dos secciones de marinería que se acuartelan con los facciosos en el Real Felipe. El general Martínez se dirige a la Escuela Naval donde se apodera de una ametralladora. Finalmente los sublevados son reducidos. La escuadra se mantiene fiel al gobierno. Poco después, el 21 de febrero, se rebela la guarnición de Arequipa al mando del teniente coronel Antonio Dianderas. La Marina emite un manifiesto firmado por el comandante general de la escuadra, capitán de navío Alejandro Vines, que es dado a conocer a la opinión pública el 1 de marzo: establece la posición de la Marina ante la situación política del país al señalar su intención de velar por el retorno a la juridicidad, aun a costa de recurrir a actos de fuerza. Por esa razón, el crucero de verano no puede cumplir íntegramente el itinerario que incluía la visita a algunos puertos del litoral.

El año 1932, el último que pasará Castro en la Escuela, será también un año de acontecimientos violentos. El 7 de mayo, a bordo de los cruceros *Grau* y *Bolognesi* fondeados en el Callao, se produce un motín de marineros. Se trata de los procedentes de la Escuela de Aprendices Navales que el comandante Davy había inaugurado en la Escuela el 30 de enero de 1928. Como funcionaba en la Escuela y esta era entonces relativamente pequeña, los aprendices, muchachos de buena condición social que no habían podido optar a la Escuela Naval, habían sido muy cercanos a los cadetes, tanto en los deportes como en las prácticas marinerías. Cuando se desencadenan los acontecimientos que desembocaron trágicamente en el fusilamiento de los jóvenes sediciosos, Castro y sus condiscípulos lo sienten de manera muy personal. El almirante Salmón

buscaba una explicación a la sublevación de los aprendices. Contaba que a fines del año anterior el crucero había ido a Panamá, donde se encontraba un gran número de dirigentes apristas; el crucero Bolognesi, por reparaciones, se tuvo que quedar dos o tres meses, tiempo en que los aprendices, embarcados haciendo prácticas al igual que los cadetes, habrían sido contactados por los dirigentes apristas para adoctrinarlos moviendo sentimientos de injusticia por la desigualdad entre cadetes y aprendices.

Novel oficial de Marina

El cadete Castro se graduó de alférez de fragata calificado en Ingeniería en diciembre de 1932, en ceremonia que presidió el presidente Luis M. Sánchez Cerro. Al comenzar el nuevo año, el 8 de enero de 1933, ingresa al servicio naval como oficial; es nombrado entonces para formar parte de la dotación del crucero *Lima*. Se vislumbraba por esas fechas un conflicto armado con la vecina república de Colombia, a consecuencia del incidente de Leticia, conflicto territorial en la zona fronteriza de Colombia y Perú. El 1 de setiembre de 1932 un grupo de ciudadanos peruanos había capturado el puerto de Leticia (sobre el río Amazonas), que el Perú había cedido hacía pocos años a Colombia, según lo acordado en el Tratado Salomón-Lozano de 1922. Dicho poblado estaba habitado por peruanos que se negaban a aceptar la presencia colombiana y reclamaban al gobierno que se revisara el tratado.

Bajo esos auspicios, el 1 de octubre de 1933 el crucero *Lima* se hace a la mar a fin de incorporarse a la Fuerza Fluvial del Amazonas. Parte desde el puerto del Callao rumbo al norte, con destino a Balboa, Panamá, para de ahí proseguir a Iquitos por el Atlántico. A bordo va el novel oficial Castro, lo acompaña en la aventura su gran amigo y compañero de promoción, Federico Salmón de la Jara, Fico.

Como consecuencia de la toma de Leticia, nuestra Fuerza Avanzada del Atlántico, integrada por el BAP *Grau* y los submarinos *R-1* y *R-2*, se movilizaron hacia el Amazonas, pues las fuerzas colombianas se aprestaban a remontar el río para desalojar a los peruanos. El 9 de noviembre, en la desembocadura del río Amazonas, la *Lima* da encuentro a los destructores *Almirante Guise* y *Almirante Villar*, procedentes de Estonia, así como al BAP *Rodríguez* y el buque de la CPV *Perené*, procedentes del Callao. El arribo a la boca del Amazonas de una fuerza naval compuesta por unidades disímiles, con muchos años de vida y, en el caso de los destructores, con instalaciones y sistemas operados por primera vez y en una larga travesía, es realmente espectacular. El 15 de diciembre, a las 11:25 horas, la cañonera *Lima* arriba al puerto de Iquitos. La vieja cañonera ha cubierto

3 810 millas de navegación en aguas del Pacífico, Caribe y Atlántico, y remontado 2 000 millas del río Amazonas, una hazaña extraordinaria. Los marinos son recibidos apoteósicamente. Los jóvenes alféreces disfrutaban de ese momento histórico y de la hospitalidad del pueblo lorezano.

Ya de regreso a Lima, el 2 de noviembre de 1934, nuestro alférez es nombrado para servir en el *Condestable Celendón*, buque que proveía de combustible a los faros de la costa; el espíritu del alférez se ensimisma en la soledad y la belleza de nuestro mar, las noches estrelladas se plasman para siempre en su recuerdo. En este servicio permanece hasta el 25 de junio de 1935, en que es destinado al crucero *Almirante Grau* para servir en la dotación de ingeniería. El 25 de enero de 1937 es nombrado al submarino BAP *R4*. El 1 de febrero de 1936 había ascendido al grado de teniente segundo.

En la Escuela Naval con el almirante Roque Saldías Maninat

El 1 febrero de 1938 asciende a teniente primero; con este grado permanece en el submarino hasta 1942, en que es nombrado a la Escuela Naval, por pedido expreso del director, el contralmirante Federico Díaz Dulanto, quien debe haber reconocido las especiales dotes y carisma de Castro para la conducción



El contralmirante Roque Saldías Maninat, director de la Escuela Naval, con su plana mayor y colaboradores, c. 1944. El comandante Castro es el penúltimo de la segunda fila.

de hombres, pieza clave en la institución académica naval. Cuenta el comandante Castro que al entrevistarle el director le manifestó que lo iba a destinar al departamento de Disciplina, a lo que él, con la franqueza que le era característica, le explicó que, por razón de su temperamento, le parecía que no iba a ser tan buen oficial de disciplina. Ahí el almirante le dijo “que precisamente eso era lo que él deseaba: un hombre alegre a cargo de la disciplina, aunque indudablemente capacitado para sancionar si el caso fuera necesario”.

Se le designó comandante de la Compañía de Cadetes, cargo que él manifestaba siempre que le era motivo de orgullo y satisfacción respecto de las otras funciones que pudo desempeñar en la Escuela. Mandar la Compañía de Cadetes, dice, era un privilegio extraordinario “con lo que uno había soñado cuando era cadete: ya algún día llegaré yo ahí. Ese sueño se hacía ahora realidad. Un honor especialísimo tener a mi cargo la juventud que después iba a servir a la Marina en los puestos que un oficial debe y puede ocupar”.

Además de ser jefe de Disciplina, se le encarga la edición de la *Revista de Marina*, que por entonces se preparaba en la Escuela. En su momento es ayudante del director comandante del Batallón y durante un tiempo también secretario académico. El 2 de febrero de 1943 asciende a capitán de corbeta.

Su estancia en la Escuela se va a prolongar por seis años, tiempo totalmente inusitado en el historial de los oficiales. Trabaja primero, por pocos meses, con el director contralmirante Federico Díaz Dulanto. Después, por cuatro años y medio, con el contralmirante Roque Saldías. En esa época los directores de la Escuela tenían el privilegio de pedir los oficiales que estimasen convenientes para el servicio en la Escuela, y fue así que el almirante Saldías lo mantuvo a cargo no solo del Departamento de Disciplina y de la *Revista de Marina*, sino como ayudante del director, como su más cercano colaborador. El trabajo editorial le entusiasmó siempre; apenas llegado a la escuela, la administración Saldías publicó la *Guía del oficial de guardia* (1942) y luego 22 títulos diversos. Otro trabajo en el que tomó parte fue la película *Adelante, cadetes navales* (acompañada de un álbum fotográfico), que testimonia la vida cotidiana en la Escuela, desde el ingreso de los postulantes hasta su egreso como alférez de fragata. Rodada ese mismo año 1942 por orden del ministro de Marina, contralmirante Federico Díaz Dulanto, fue dirigida por Kurt Herrmann bajo la directa asesoría del comandante Castro. Una edición de la película debe conservarse aún en la Escuela Naval.



El director de la Escuela capitán de navío Charles Gordon Davy, muestra la Escuela al ministro de Marina J. A. Núñez Chávez. c. 1928

Las reformas

Aceptando una invitación de la Marina Americana para visitar la Academia Naval de Annapolis y otros centros de instrucción, el director contralmirante Saldías viaja el 20 de abril de 1944 acompañado de dos oficiales de su plana mayor, uno para ver aspectos ejecutivos (como el de disciplina), el comandante Castro; y otro para ver los intereses académicos: el capitán de corbeta Sergio León de Vivero. Esta misión resulta sumamente fructífera para el almirante Saldías, quien tiene la aspiración de llevar a cabo una modificación total en el programa de estudios y en la formación del cadete.

A su regreso de Annapolis el 22 de junio, el director toma medidas para aplicar de inmediato las reformas del sistema educativo. El decreto supremo del 27 de diciembre de 1943 había dado ya inicio a las reformas al reducir a cinco años el tiempo total de estudios. Decía el director Saldías, en su discurso de clausura del año académico en diciembre de 1944, que, al grado de preparación básica que se le requería al postulante, se aunaría una sólida formación para graduarse de oficial *ad hoc* para cumplir las exigencias de la guerra moderna. Decía: "Es esencial fomentar y ampliar en la mayor extensión las prácticas de todo orden que deben ejecutar los cadetes durante el curso de instrucción, a fin de alcan-

zar una eficiencia profesional que sea cada vez más efectiva”.

Saldías se enfocaba también en otro aspecto fundamental de la formación del oficial: sus cualidades morales y espíritu militar “tan indispensables en todo aquel que va a mandar, impartir órdenes, conducir hombres y, por consiguiente, a saber obedecer [...] también capacitarlos física y profesionalmente para el eficiente desempeño de sus deberes como oficiales subalternos, es decir, preparar elementos realmente útiles para la Marina, que posean un criterio práctico; en una palabra, que sean hombres de acción”.

El director hizo descansar esta delicada responsabilidad en el comandante Castro. Nuestro biografiado había captado en Annapolis la tónica de la formación naval y las resumió en un memorándum, en el que, entre otros puntos, proponía convertir el Departamento de Disciplina en el de Moral, que tuviese como objetivo desarrollar día a día las cualidades que deben manifestarse en un oficial de Marina: los más altos niveles de rectitud, veracidad, honor, lealtad y patriotismo; asimismo, la formación del carácter propio del oficial de Marina para la conducción de hombres: iniciativa, juicio, tacto, sentido del deber, subordinación, justicia, aunado a porte militar, cuidado en el vestido, limpieza física y de mente. Esta innovación se sumaba a las reformas académicas y administrativas tomando como ejemplo la Academia de Annapolis. Todo el sistema cambió. Decía Saldías que en esta nueva Escuela “no solo se le puede proporcionar al cadete la técnica propia de un oficial de Marina, sino que se hará una contribución decisiva en bien del país, pues podremos indicar el camino que conduce a los métodos eficaces de educación técnica, que es la clase de educación que hoy exige la vida”.

Fue a pedido del almirante Saldías que el comandante Castro permaneció un periodo tan largo en la Escuela, pues estimaba que su presencia era fundamental para apoyarlo en las reformas. Esto significó un sacrificio personal, pues implicaba que su carrera de oficial se estancase, ya que no podría cumplir con los embarques que se necesitan para el ascenso. El propio almirante Saldías así se lo expuso. El comandante Castro tomó su decisión: se quedaría en la Escuela, el proyecto de reformar la Escuela estaba primero; había que sustentar los cambios que finalmente concurrirían en el fortalecimiento y modernización de la institución, tal como se había propuesto el almirante Saldías. A su lado trabajó durante cuatro años y medio. Cuando el almirante deja la dirección, Castro continúa colaborando con el nuevo director, contralmirante Víctor Barrios Ordóñez, hasta 1948.

El paso del comandante Castro por la Escuela fue decisivo para implementar y

robustecer el nuevo sistema. Con profunda satisfacción, decía: "Entre mis privilegios, si alguno pude obtener, está el hecho de haber sido el oficial de Marina que más tiempo permaneció en la Escuela Naval". Fue pieza fundamental en la modernización de la Escuela que se propuso el almirante Saldías. Como dice Ortiz Sotelo, si las reformas implantadas con Davy dieron bases sólidas para el desarrollo de la Escuela, las de Saldías remozaron las anteriores permitiendo que con pocos cambios posteriores se incorporara a la modernidad. Principalmente, se trabajó para formar un oficial de Marina paradigmático. Su empeño iba a fortalecer las virtudes y valores que tipifican a un oficial de Marina: carácter, temperamento, idoneidad en el cargo, don de mando, liderazgo, lealtad. Si Davy buscaba que el oficial que egresara fuera "un caballero", "el almirante Saldías se había propuesto hacer del cuerpo de oficiales de la Marina una élite", como menciona su biógrafo Juan Carlos Llosa.

El almirante Saldías deja la dirección en febrero de 1946 y asume el cargo el contralmirante Víctor Barrios Ordtóñez, con quien el comandante Castro trabaja hasta 1948.

Asciende al grado de capitán de fragata el 1 de febrero de 1949, y el 2 de junio de 1951, después de casi 25 años de servicio en la Marina de Guerra, pasa, a su solicitud, a la situación de retiro, aunque sigue colaborando en acciones para la Institución Naval. Su entrega al servicio en la Escuela Naval no le dio tiempo para servir embarcado, lo que afectó su carrera naval. Nunca lo lamentó; su decisión fue voluntaria, motivada por el deseo de enaltecer la educación naval, tema que siempre estuvo en el pensamiento y obra del almirante Saldías, con quien sostenía al respecto constantes conversaciones. El objetivo se logró, pues la modernización de la institución vino aparejada con el egreso de sucesivas promociones de brillantes oficiales, cuya sólida preparación los puso en capacidad de asumir los retos tecnológicos y de liderazgo en la ahora poderosa Armada Peruana de la segunda mitad del siglo XX.

En la situación de retiro

Desde el año 1948 se encontraba en Washington D. C., Estados Unidos, desempeñando el cargo de agregado naval, donde se mantiene hasta el año 1951. Cuando se crea el Instituto del Mar del Perú, Imarpe, por decreto supremo del 6 de setiembre de 1963, posteriormente modificado por el Decreto Supremo 27 del 20 de marzo de 1964, el consejo directivo está constituido por nueve miembros, entre los cuales hay representantes del Ministerio de Marina y de otros



A bordo del crucero *Almirante Grau*, año 1937. El teniente segundo Castro Hart es el penúltimo de la fila. De izquierda a derecha, el cuarto y el quinto son los capitanes de navío Federico Díaz Dulanto y Mariano H. Melgar Conde, comandante del crucero.

sectores. El comandante Castro, uno de los representantes de la Marina, trabaja muy próximo al presidente del Imarpe, vicealmirante Miguel Chávez Goytizolo; en ese cargo, el 21 de agosto de 1964, a Castro se le nombra integrante de la Comisión de Licitación para construir el nuevo local de Imarpe. También es designado para conformar el grupo de delegados del Perú por el Imarpe para la VIII Reunión Ordinaria de la Comisión Permanente del Pacífico Sur, a llevarse a cabo del 14 al 17 de octubre de ese año. Su relación con el Imarpe se va a prolongar por varios años.

Forjando la historia marítima del Perú

En 1963, el comandante Castro se había incorporado al ya legendario equipo que iba a dar vida a la *Historia Marítima del Perú*, magna obra cultural que pone en relieve el destino marítimo del Perú; su publicación le da imagen y prestancia a la institución naval. El almirante Federico Salmón de la Jara, su amigo cercano y compañero de promoción, presidente del Centro Naval, en la sesión del 27 de setiembre había expuesto ante su junta directiva el proyecto de crear una Comisión para Escribir la Historia Marítima del Perú. Se encuentra ahí presente el comandante Juan Manuel Castro Hart. Al aprobarse la propuesta, que muy pron-

to recibe el espaldarazo de las altas autoridades navales, la Comisión empieza a funcionar de inmediato. El comandante Castro, quien tiene experiencia editorial, es factor de fuerza en el desarrollo de la empresa. Él es quien va a concebir un atrevido plan de preventa de la colección aún en proyecto. El éxito corona el empeño, pues, una vez aparecidos los primeros tomos, la demanda lleva a que se realicen hasta cinco reimpressiones de cada tomo, un verdadero suceso editorial.

El 17 de octubre de 1973, al crearse el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú sobre las bases de la Comisión, el comandante Castro va a integrar la nómina de miembros fundadores. Como miembro del Comité Ejecutivo, le cupo la primicia de leer antes que nadie las primeras páginas impresas de la *Historia Marítima del Perú*.

Lo conocí en 1980 cuando el almirante Salmón lo llamó para dirigir la oficina de Edición, cargo que hasta hacía un año había ocupado el señor Pedro Amador Rodríguez Vidal. Estaban a su cargo las publicaciones del Instituto: la *Historia Marítima del Perú*, libros de historia naval y la revista institucional, cuyo primer número había visto la luz a mediados de 1978. Nunca dejó de conmoverme la entrañable amistad entre el almirante Salmón —Fico—, quien cada mañana, apenas llegado a la oficina —sita entonces en Santa Beatriz, en Nicolás de Aránibar 744—, lo primero que hacía era pedir que avisaran a Juanito que lo esperaba en su escritorio; las veces que me acercaba por ahí sorprendía sus risas y adivinaba que evocaban su *alma mater* y a los compañeros. El comandante Castro, de complexión robusta, venerable aspecto y expresión bondadosa, se movía con pausado andar y hacía mención a un inexistente bastón; en cuanto tomaba asiento y se disponía a empezar la sabrosa conversación del día, encendía un cigarrillo que nunca terminaba de fumar por completo. De espíritu juvenil y romántico, al decir de su amigo Fico, “tenía pinta de enamorado”. Así lo recordamos en el retrato que hasta ahora encabeza la Oficina de Edición.

En 1981, junto con sus tareas editoriales del Instituto, reanudó su relación con la *alma mater*, esta vez como profesor del curso de Historia Naval, cargo que desempeñó hasta su muerte. Falleció en Lima el 27 de setiembre de 1992.

Hemos querido rescatar la trayectoria del comandante Juan Manuel Castro Hart como uno de los personajes forjadores de la Escuela Naval de hoy. Llevó su vida con una natural modestia que encubría la gran fuerza moral que lo llevó a impulsar y sostener los cambios que necesitó en su momento la Institución que amaba.



Bibliografía

- ASOCIACIÓN DE EX CADETES NAVALES DEL PERÚ. *Ex Cadetes Navales del Perú*. Tomo II. Lima: Asociación de Ex Cadetes Navales del Perú. 1993.
- CASARETTO ALVARADO, Fernando. *Alma Mater. Historia y evolución de la Escuela Naval del Perú*. Lima: Imprenta de la Marina de Guerra del Perú, 1999.
- CASTAÑEDA MARTOS, Alicia y ORTIZ SOTELO, Jorge. *Diccionario biográfico marítimo peruano*. Lima: Asociación de Historia Marítima Naval Iberoamericana. 2007.
- ELÍAS MURGUÍA, Julio J. El buque escuela. En: *Revista de Marina*, Setiembre-octubre de 1928. Nro. 5, pp. 445-455.
- INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICO MARÍTIMOS DEL PERÚ. Archivo oral. Entrevista al contralmirante Federico Salmón de la Jara. Lima, 22 de octubre de 1981.
- INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICO MARÍTIMOS DEL PERÚ. Archivo oral. Entrevistas del capitán de fragata Juan Manuel Castro Hart. Lima, 12 de octubre de 1983 y 4 de febrero de 1984.
- LLOSA PAZOS, Juan Carlos. "El vicealmirante Roque A. Saldías Maninat y la modernización de la Armada del Perú". En: Linares Velásquez, César, ed. *Los Ex Cadetes Navales del Perú, 1800-2016*. Lima, 2017. pp. 155-177.
- INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICO-MARÍTIMOS DEL PERÚ. Estatutos. 2014.
- MARINA DE GUERRA DEL PERÚ. La Academia Naval de los Estados Unidos de Norteamérica. En: *Revista de Marina*, noviembre-diciembre de 1944, pp. 433-459.
- MARINA DE GUERRA DEL PERÚ. Escalafones de la Armada, 1927-1951.
- NAVARRO PANTAC, Esperanza. *Cinco siglos del destino marítimo del Perú. Cronología y Efemérides de 1465 al 2016*. Lima, Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú. 2016.
- ORTIZ SOTELO, Jorge. *Escuela Naval del Perú (Historia ilustrada)*. La Punta: Escuela Naval del Perú. 1981.
- ORTIZ SOTELO, Jorge. *Ex cadetes navales del Perú*. Lima: Asociación de Ex Cadetes Navales del Perú. 1982.
- REVISTA DE MARINA. Viaje de la barca *Tellus*. En: *Revista de Marina*. 1933. Nro. 2, p. 237.
- REVISTA DE MARINA. Clausura del Año académico en la Escuela Naval del Perú. En: *Revista de Marina*. Noviembre-diciembre de 1944, pp. 737-739.
- REVISTA DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICO-MARÍTIMOS DEL PERÚ. Necrología. En: *Revista del Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú*. 1991-1993. Nro. 10-11, p. 225.
- SALMÓN DE LA JARA, Federico. El viaje sin retorno. En: *Revista de Marina*. Julio-agosto de 1996. Pp. 9-20.
- SALMÓN DE LA JARA, Federico. La Escuela Naval que me formó. En: *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*. 2014. Nro. 3.





Primera mujer al frente de una patrullera marítima

Desde el ingreso del personal femenino a las filas de la Marina de Guerra del Perú, ocupa cargos de alta responsabilidad a bordo y en tierra, que requieren del máximo profesionalismo, liderazgo y don de mando. Por esas características la capitán de corbeta CG Casandra Silva Gurrionero ha sido



designada como comandante de la patrullera marítima BAP *Río Cañete*, lo que la convierte en la primera oficial femenina que se encargará de dirigir operaciones a bordo de una unidad guardacostas.

Luego de su nombramiento, realizado en una significativa ceremonia en su unidad, la comandante Silva asumió este cargo de gran responsabilidad con orgullo y satisfacción, ya que la Marina le ha brindado la oportunidad y la confianza para comandar una unidad guardacostas, que tiene dos años de incorporada y muestra considerables logros en el ámbito de la lucha contra los ilícitos en altamar. Ella sabe que esto demanda una gran responsabilidad, ya que está a cargo de un grupo humano profesional de 30 tripulantes, comprometido en el misionamiento de la Autoridad Marítima, objetivo que se ha propuesto cumplir a cabalidad.

En 2004, la comandante Silva estuvo embarcada en el BAP *Mariátegui*, a cargo de la División de Construcción. Dos años después se calificó en la especialidad de Capitanías y Guardacostas. En 2007, estuvo embarcada a bordo del BAP *Río Zaña*, a cargo del Departamento de Operaciones y la Secretaría General. En 2013 y 2014, con el grado de teniente primero, asumió el cargo de segundo comandante del BAP *Río Zaña*.

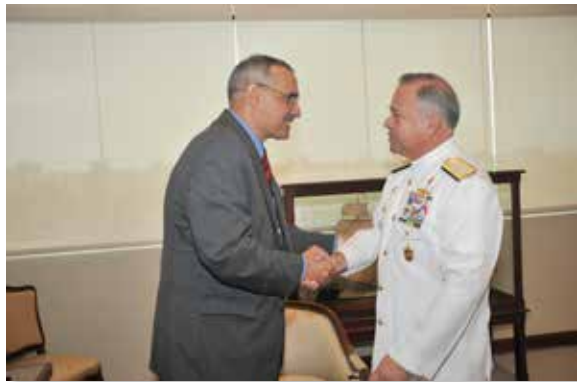
Ya con el grado de capitán de corbeta, estudió el curso de Comando y Estado Mayor en la Escuela Conjunta de las Fuerzas Armadas en 2015. "Con ese curso y el tiempo de embarque adquirí la experiencia necesaria dentro de los dife-

rentes cargos de una unidad guardacostas, por lo que el comando superior evaluó y determinó mi designación como comandante del BAP *Río Cañete*, unidad cuya misión es controlar y vigilar las actividades acuáticas en la zona del dominio marítimo y área de responsabilidad, con el fin de velar por la seguridad de la vida humana en el mar, la protección del medio ambiente y la represión de las actividades ilícitas, para contribuir al logro de los objetivos de la Autoridad Marítima”, precisó.t



Embajador de Estados Unidos en el Perú presentó saludo protocolar al comandante general de la Marina de Guerra

El comandante general de la Marina, almirante Gonzalo Ríos Polastrí, recibió la visita del embajador extraordinario y plenipotenciario de Estados Unidos ante la República del Perú, Krishna Raj Urs, quien fue confirmado por el Senado de Estados Unidos el 3 de agosto de 2017, en reemplazo de Brian A. Nichols.



La máxima autoridad naval peruana recibió al embajador Krishna Raj en el salón Huáscar de la Comandancia General de la Marina, en la Estación Naval La Perla, donde trataron temas de interés común.

Cabe indicar que este tipo de reuniones se realizan como parte de las acciones de cooperación y reciprocidad en diferentes campos, a fin de fortalecer los lazos de amistad, camaradería y confianza mutua entre ambas naciones.



BAP Carrasco: consolidando los 30 años de presencia peruana en la Antártida

Hace 30 años, un 4 de enero de 1988, desde la Base Naval del Callao, el buque científico BIC *Humboldt* zarpó rumbo a la Antártida para marcar un espacio de peruanidad en su gélido territorio. Comandaba el buque el capitán de fragata Ricardo García Escudero. El jefe de esta primera expedición fue el capitán de navío Jorge Brousset Barrios.



El 25 de enero de 1988, 85 peruanos pisaron tierra antártica y fundaron la primera base científica peruana, *Machu Picchu*, que se instaló en la isla Rey Jorge, cerca de la península antártica. Allí flamea hoy el Pabellón Nacional.

La presencia del Perú en el continente antártico se ha consolidado en las diversas campañas que se realizan durante el verano austral. Este año, en su expedición denominada Antar XXV, el buque oceanográfico BAP *Carrasco* efectuó con éxito su primera misión, que tuvo como objetivo desarrollar programas de investigación, promover el mantenimiento de los módulos de la estación científica y crear conciencia antártica.

En dicha expedición, se desarrollaron 16 trabajos efectuados por científicos de instituciones nacionales y extranjeras. Entre ellos resaltan el trabajo de ecología de las aves antárticas, la diversidad de macrobentos y plancton en la ensenada Mackellar, el estudio integrado del



ecosistema marino en el estrecho de Bransfield y los alrededores de la isla Elefante, entre otros. Asimismo, se realizaron estudios meteorológicos y climáticos en Punta Crepín.

El BAP *Carrasco* estuvo al mando del capitán de navío Carlos Guerrero Malpartida, que contó con una dotación de 60 tripulantes y 50 científicos. La travesía se inició el 14 de diciembre y culminó el 14 de marzo.

A su retorno al primer puerto, fue recibido en una especial ceremonia de bienvenida en la Base Naval del Callao, presidida por el ministro de Defensa, Jorge Kisic Wagner, quien estuvo acompañado por la ministra de Relaciones Exteriores, Cayetana Aljovín Gazzani; el jefe del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, almirante José Luis Paredes Lora; y el comandante general de la Marina, almirante Gonzalo Ríos Polastri.

El buque oceanográfico cuenta con sistemas y equipamiento con tecnología de vanguardia, destinados a realizar investigaciones científicas en las áreas de la oceanografía física, química, biológica y geológica, levantamientos hidrográficos y meteorología marina. A partir de esta plataforma, el desarrollo científico nacional tendrá un impulso sin precedentes, especialmente en el campo de la investigación marina.





Cadete naval se incorporó a la Academia Naval de Corea

Luego de superar un exigente periodo de adoctrinamiento en temas militares y preparación física, el cadete naval Jorge Gabriel Mori Suelpres se incorporó al Régimen de Cadetes de primer año de la Academia Naval de Corea, Promoción 76.

Durante la ceremonia, realizada el 9 de febrero, el cadete peruano estuvo acompañado por

su familia, que viajó para acompañarlo en este importante momento de su carrera. Junto a ellos estuvo el agregado naval del Perú en Corea, capitán de navío Luis de Rojas Correa.



Forman parte del selecto grupo de futuros oficiales cadetes de Emiratos Árabes Unidos, Filipinas, Tailandia y Kazajistán, quienes fueron acompañados por sus profesores del Instituto de Idiomas del Ministerio de Defensa, donde estudiaron el idioma coreano durante 2017.

Como parte de la ceremonia, el director de la Academia Naval, vicealmirante Boo Sak-jung, tomó juramento a los nuevos cadetes y los exhortó a poner el máximo empeño en honrar el esfuerzo de sus familias y de su país, a fin de lograr una formación profesional idónea para las exigencias de las fuerzas armadas modernas y sólidas en valores morales.

Al término de la ceremonia, los cadetes disfrutaron de tiempo libre para reunirse con sus familiares y compartir el almuerzo en ambientes acondicionados dentro de la Academia Naval, ubicada en la ciudad de Changwon, provincia de Gyeongsang del Sur, a 300 kilómetros de distante al sur de la capital Seúl.

Cabe resaltarse que, en una reunión previa, el director de la Academia Naval de la República de Corea destacó los lazos de cooperación entre ambas Armadas, así como la expectativa que el ingreso de un cadete naval peruano ha despertado, al ser el primer cadete latinoamericano en incorporarse a este centro superior de estudios.



Acuerdo de Asistencia Mutua entre las Armadas de Colombia y el Perú

En el desarrollo de la XXI reunión del Comité de Trabajo del Acuerdo de Asistencia Mutua entre ambas instituciones, el segundo comandante de la Armada Nacional de Colombia, vicealmirante Benjamín Calle Meza, presentó su saludo al comandante general de la Marina, almirante Gonzalo Ríos Polastri, con quien coordinaron temas de interés común.



La inauguración de las reuniones se llevó a cabo en la Sala de Conferencias del Comando Logístico de la Marina y continuó con las exposiciones de ambas Marinas.

Posteriormente, la delegación colombiana, acompañada de su homóloga, visitó la Escuela Naval del Callao y la Dirección de Hidrografía y Navegación, donde conoció el destacado trabajo que allí se realiza. La agenda incluyó también visitas a la Comandancia de Operaciones Guardacostas y el Centro de Información Marítima, la Fuerza de Submarinos y la Fuerza de Superficie. Finalmente, las delegaciones recorrieron los Servicios Industriales de la Marina y apreciaron el proyecto del buque multipropósito BAP *Pisco*.

Para culminar las actividades se realizó la revisión de los acuerdos suscritos y la fijación de los nuevos para el presente año y el siguiente. El encuentro culminó con la firma del acta de acuerdo y la clausura de la reunión.



Presentes en Conferencia de Líderes de Infantería de Marina de las Américas



En Ciudad de México, se realizó la Séptima Conferencia de Líderes de Infantería de Marina de las Américas 2018, en la que participó la Marina de Guerra, representada por el contralmirante Manuel Bulnes Torres.

El secretario de Marina, almirante Vidal Francisco Soberón Sanz, fue el encargado de dar la bienvenida a esta importante jornada, en la que participan 19 Fuerzas Armadas del continente.

A través de la referida conferencia, se conocieron los alcances de las Infanterías de Marina de la región y se fortaleció el compromiso entre sus homólogos del hemisferio occidental, a fin de responder de manera efectiva y eficaz en caso de desastres naturales y humanitarios.

Asimismo, durante esta jornada, intercambiaron conocimientos y ejercicios de adiestramiento para el combate en operaciones de guerra. Además, la Infantería de la Armada de México realizó diversas demostraciones de sus capacidades para actuar en operaciones tácticas en tierra, mar y aire.

De igual forma, este importante evento, que reúne a las Infanterías de la zona, permite estrechar los lazos de amistad y camaradería que nos unen históricamente.



Conferencia Final de Planeamiento del Tercer Ejercicio Naval Multilateral Komodo

Del 5 al 7 de marzo, en la ciudad de Mataram, isla de Lombok (Indonesia), se llevó a cabo la tercera versión de la Conferencia Final de Planeamiento del Tercer Ejercicio Naval Multilateral Komodo.

Representando a la Marina de Guerra del Perú, estuvieron el capitán de navío Miguel Dulanto Carbajal, agregado de defensa a la Embajada del Perú en la Mancomunidad de Australia, concurrente en la República de Indonesia, y el capitán de fragata Eduardo Zevallos Roncagliolo, agregado de defensa adjunto y oficial de enlace en el Centro de Fusión de Información de la Armada de la República de Singapur, concurrente en la República de Indonesia.



La conferencia de planeamiento fue presidida por el comodoro Rachmad Jayadi, comandante del Grupo de Batalla de la Flota del Este de la Armada de Indonesia y director del ejercicio. Asimismo, contó con la participación de representantes de las Armadas de 29 países; entre ellos, Australia, Bangladesh, Brasil, Brunéi Darussalam, Canadá, China, Alemania, India, Indonesia, Japón, Malasia, México, Holanda, Nueva Zelanda, Pakistán, Perú, Filipinas, Polonia, Corea del Sur, Rusia, Singapur, España, Sri Lanka, Tailandia, Timor Leste, Emiratos Árabes Unidos, Reino Unido, Estados Unidos de América y Vietnam.

Esta tercera versión de la operación tiene como objetivo fortalecer los lazos de amistad y de cooperación entre los países participantes, a fin de contribuir con la paz y la estabilidad en la región.

Dentro del programa de actividades del ejercicio, se consideraron actividades operativas y de entrenamiento, de acción cívica de ingeniería y médica, de participación social marítima y de interacción con la comunidad. Por ese motivo, la Armada de Indonesia usa el siguiente lema: "Es el único ejercicio naval que trae paz al mundo".

En cuanto a las actividades operativas y de entrenamiento, estas consistieron en conferencias para expertos, ejercicios en la carta, ejercicios de comando y control, y ejercicio de entrenamiento en la mar, todo ello orientado a desarrollar capacidades en el personal y a las unidades de la fuerza multinacional en tres aspectos principales: operaciones de asistencia humanitaria y alivio en caso de desastres, manejo y asistencia de refugiados, y operaciones de interdicción marítima para contrarrestar las potenciales actividades de organizaciones criminales transnacionales.



Visita oficial del Comandante de la Armada Nacional de Colombia al Perú

El comandante de la Armada Nacional de Colombia, almirante Ernesto Durán González, arribó al Perú en visita oficial para cumplir una amplia agenda profesional y protocolar.

A su llegada, la autoridad visitante presentó su saludo protocolar al comandante general de la Marina de



Guerra del Perú, almirante Gonzalo Ríos Polastri, con quien intercambió experiencias profesionales, información de interés para ambos países y, finalmente, presentes recordatorios.

El distinguido oficial presenció en el salón Unión de dicha comandancia una interesante exposición, denominada “La Marina de Guerra del Perú”.

Como parte de su extensa agenda, el comandante de la Armada Nacional de Colombia visitó y recorrió las instalaciones de los Servicios Industriales de la Marina, SIMA-Perú, empresa que a lo largo de sus 68 años de actividad ha marcado una historia de grandes logros en el campo de la industria naval y

metalmecánica. Durante su recorrido, la autoridad naval, acompañada de su homólogo peruano, apreció el hangar de submarinos y luego conoció los compartimentos del buque multipropósito BAP *Pisco*, unidad de 7300 toneladas que cumplirá misiones de defensa, ayuda humanitaria y respuesta ante desastres naturales.



Asimismo, en una simbólica ceremonia en el Centro Naval de San Borja, se le condecoró con la Orden Gran Almirante Grau en el grado de Gran Cruz, Distintivo Blanco, por sus servicios excepcionales y notable contribución en el progreso y engrandecimiento de la institución naval peruana. La presea le fue otorgada por el comandante general de la Marina de Guerra del Perú, almirante Gonzalo Ríos Polastri.



Exitosas pruebas en la mar del buque multipropósito BAP *Pisco*

El buque multipropósito BAP *Pisco*, tipo LPD, clase Makassar, entró a la etapa final de su construcción en los Servicios Industriales de la Marina e inició de manera exitosa sus pruebas en la mar.

Esta unidad de alto bordo es una de las más modernas. Entre sus principales características, tiene 7294 toneladas de desplazamiento y ha sido construida de acero naval de alta resistencia grado A y AH 32. Cuenta con una eslora de 122 metros, manga de 22 metros, velocidad de hasta 16,5 nudos y la capacidad para llevar a 557 personas. Además, tiene una cubierta de vuelo para dos helicópteros

tipo Sea King y espacio para albergar unidades militares de gran tamaño, un dique interno para proyección de vehículos anfibios y una cubierta para almacenaje y traslado de carga rodada.

Esta unidad ha sido acondicionada para realizar operaciones de ayuda humanitaria y apoyar a la población dentro del territorio nacional. Podrá

ser parte de una fuerza de tarea internacional que brinde ayuda en las regiones del mundo que hayan sido azotadas por desastres naturales.



Congreso de la República hace importante reconocimiento al buque escuela a vela BAP *Unión*

En la sala Miguel Grau Seminario del Congreso de la República se realizó la ceremonia de reconocimiento al buque escuela a vela BAP *Unión*, como embajador de los puertos del mundo, orgullo de la Marina de Guerra y de los Servicios Industriales de la Marina, SIMA-Perú.



La especial designación, realizada el 24 de abril, estuvo a cargo del presidente de la Comisión de Ciencia, Innovación y Tecnología del Poder Legislativo, congresista César Segura Izquierdo, quien indicó: “Este hermoso velero es la muestra de la capacidad que tenemos en el país en innovación y tecnología”. Asimismo, remarcó que la comisión que preside tiene el compromiso de promover el aumento del presupuesto del SIMA, en vista que mediante estos servicios la industrialización del Perú se lograría en un menor tiempo.

A su turno, el legislador Marco Miyashiro recordó la larga lucha contra el terrorismo que le permitió ver las hazañas de la Marina de Guerra que, para él, demuestran su gran amor al servicio del Perú y es todo lo que nuestra patria necesita.

Por su parte, el comandante general de la Marina, almirante Gonzalo Ríos Polastri, manifestó el orgullo que la institución siente al tener uno de los mejores buques en su género, que permite la más alta capacitación al haber sido construida con tecnología de última generación. Es el segundo más grande del mundo y en cada navegación funciona como embajada itinerante y promotor de la inmensa tradición naval del país. Cabe recalcar que en mayo próximo el *Unión* participará en el evento náutico Velas Latinoamérica 2018 con otros veleros de la región.

En la ceremonia también estuvieron el jefe del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, almirante José Luis Paredes Lora; el comandante general de Operaciones del Pacífico, vicealmirante Fernando Cerdán Ruíz; el director ejecutivo de los SIMA-Perú, contralmirante Herbert del Álamo Carrillo; y el comandante del BAP *Unión*, capitán de navío Franz Bittrich.



Frente a las costas del Callao se realizó exitosamente Ejercicio Siforex 2018

Con el fin de incrementar el nivel de entrenamiento, interoperabilidad y estado de alistamiento de las Fuerzas Navales y Aeronavales, participantes en las distintas áreas de la guerra naval, principalmente en procedimientos de guerra submarina, antisubmarina y antisuperficie, en el área centro del Callao, se llevó a cabo el Ejercicio Binacional Siforex 2018 (Silent Forces Exercises), con la participación de unidades de la Marina de Guerra del Perú y la Cuarta Flota de Estados Unidos. Asimismo, se contó con la participación del submarino ARC *Pijao* (SO-28) de la Armada Nacional de Colombia.



La ceremonia de apertura y conferencia prezarpe de las unidades navales y aeronavales marcó el inicio de las operaciones. El evento contó con la presencia del comandante general de operaciones del Pacífico, vicealmirante Fernando Cerdán Ruiz; el comandante del Comando Sur y comandante de la Cuarta Flota de Estados



Unidos, contralmirante Sean Buck; el comandante de la Fuerza de Superficie, contralmirante Luis Polar Figari; el comandante de la Fuerza de Aviación Naval, contralmirante Miguel Pinto Vindrola; y el comandante de la Fuerza de Submarinos y Comandante de la Fuerza de Tarea 80, contralmirante Luis Alba Landaveri, a cargo del planeamiento y conducción de las operaciones.

En esta oportunidad, la Fuerza de Tarea 80 (FT-80) estuvo conformada por el crucero clase Ticonderoga USS *Lake Champlain* (CG-57) con dos helicópteros Seahawk Multimission (MH-60R) y tres aviones Boeing P-8-Poseidon (P-8-A) de la Armada de Estados Unidos; el ARC *Pijao* (SO-28), unidad submarina de la Armada de Colombia; las fragatas misileras BAP *Almirante Grau* (FM-53) y BAP *Quiñones* (FM-58); las corbetas misileras BAP *Santillana* (CM-22), BAP *De Los Heros* (CM-23) y BAP *Herrera* (CM-24); los submarinos BAP *Antofagasta* (SS-32), BAP *Pisagua* (SS-33) y BAP *Islay* (SS-35); las patrulleras marítimas BAP *Río Pativilca* (PM-204), BAP *Río Huarmey* (PM-207) y BAP *Ferré* (PM-211); un avión Fokker (F-60), un avión Beechcraft (B-200) y un helicóptero Sea King (SH-3D) por parte de la Marina de Guerra del Perú.

El Ejercicio Binacional Siforex 2018 culminó con el lanzamiento de tres misiles aire-mar desde los helicópteros Seahawk Multimission (MH-60R) sobre un blanco de superficie, que en este caso fue el ex-BAP *Dueñas*.

Tras la realización del exitoso operativo, se llevó a cabo la ceremonia de cierre en el Centro de Entrenamiento Táctico Naval, donde estuvieron presentes todas las delegaciones participantes.

Cabe resaltar que, cada año desde 2001 y cada dos años desde 2006, se realiza en nuestras costas el citado ejercicio con la Armada de Estados Unidos, con el objetivo principal de entrenar con nuestras unidades submarinas, consideradas un referente en la región, en todos los aspectos de la guerra antisubmarina convencional.

Magister en Historia Víctor Manuel Torres Laca

Magister en Historia por la Pontificia Universidad Católica del Perú. Docente en la Universidad de Lima, en la Pontificia Universidad Católica del Perú y en la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas. Colaborador en las editoriales Norma y Santillana, en el diario *El Comercio* y en Ediciones Peisa.





CHILE

Modernización de la fragata *Cochrane*

De acuerdo con información del portal Infodefensa.com, la fragata *Almirante Cochrane* (FF-05) arribó el pasado 10 de marzo a Talcahuano para ser sometida a un proceso de modernización que demandará 18 meses. Se trata de la primera de las tres fragatas Tipo 23 de la Armada en recibir estas modificaciones, que incluyen el sistema de combate CMS 330, el radar



La fragata *Almirante Cochrane* (FF-05) en el curso de los ejercicios RIMPAC 2016. Crédito: US Navy.

TRS-4D y el misil antiaéreo Sea Ceptor¹. Mayores detalles sobre estos sistemas fueron brindados en esta misma sección en el tercer número de la *Revista de Marina* correspondiente a 2016. Según el portal ya mencionado, estos trabajos serán aprovechados también para dotar a la *Cochrane* de un sonar remolcado Tipo 2087, igual a los que dotan a sus gemelas, la *Condell* y la *Lynch*. Esta noticia confirma lo que señaló el año pasado la revista *Jane's Navy International*, que además agrega que se reemplazará el sonar de casco Tipo 2050 por el más avanzado Tipo 2150². Sin embargo, a fines del año pasado el portal español Defensa.com publicaba que la Armada chilena no compraría una tercera unidad del Tipo 2087, sino que la *Cochrane* sería modificada para recibir el sonar de una de sus gemelas cuando se encuentren en reparaciones, lo que se conoce como *fitted for but not with*³.

1. GARCÍA, Nicolás. Asmar comienza la modernización de la fragata chilena *Cochrane*. 13 de marzo de 2018. [Consulta: 20 de abril de 2018]. Disponible en: <http://www.infodefensa.com/latam/2018/03/13/noticia-asmr-comienza-modernizacion-fragata-chilena-cochrane.html>
2. HIGUERA, José. Chile to modernise Type 23 bow sonar. 13 de octubre de 2017. [Consulta: 20 de abril de 2018]. Disponible en: <http://www.janes.com/article/74902/chile-to-modernise-type-23-bow-sonar>
3. BONILLA, Javier. La Armada de Chile NO ha adquirido un tercer sonar 2087 para su fragata Tipo 23 *Cochrane*. 26 de diciembre de 2017. [Consulta: 20 de abril de 2018]. Disponible en: <http://www.defensa.com/chile/armada-chile-no-ha-adquirido-tercer-sonar-2087-para-fragata-tipo>



Admisión al servicio del USS *Portland* (LPD 27)

En una ceremonia llevada a cabo en Portland, Oregon, el pasado 21 de abril, la Armada de Estados Unidos admitió al servicio activo al USS *Portland* (LPD 27), decimoprimer unidad de los buques de asalto anfibio de la clase *San Antonio*. Se trata de la última de la serie en contar con medidas de reducción de su firma radárica, pues la siguiente, el USS *Fort Lauderdale* (LPD 28),



El USS *Portland* (LPD-27) durante sus pruebas de mar en junio del 2017. Crédito: US Navy.

seguirá un diseño menos elaborado con el fin de abaratar costos⁴.

Los buques de la clase *San Antonio* fueron construidos para reemplazar 41 unidades anfibias de las clases *Austin* (LPD-4), *Anchorage* (LSD-36), *Charleston* (LKA-113) y *Newport* (LST-1179). Los astilleros de Huntington Ingalls Industries entregaron la primera unidad en julio de 2005, tras un periodo de construcción de cinco años. Estas unidades tienen una eslora de 208 metros y una manga de 32 metros, con un desplazamiento de 25 300 toneladas a plena carga. Son impulsados por cuatro motores diésel Colt-Pielstick que generan 41 600 caballos de fuerza para una velocidad máxima mayor a 22 nudos. La tripulación asciende a 386 a los que se suman una fuerza embarcada de 699 personas que pueden aumentar a 800 en condiciones de sobrecarga⁵.

Las tropas y sus equipos pueden ser proyectados a tierra por vía marítima o por vía aérea. Para el primer caso, estos barcos cuentan con un dique sumergible con capacidad para dos aerodeslizadores LCAC o una lancha de desembarco de uso general LCU, a los que se suman 14 vehículos de asalto anfibio *AAVP7*. Para operaciones aéreas cuentan con un hangar y una cubierta de vuelo con capacidad

4. NAVY RECOGNITION. U.S. Navy Commissioned Last 'Stealthy' San Antonio-class LPD - USS *Portland*. 23 de abril de 2018. [Consulta: 24 de abril de 2018]. Disponible en: <http://www.navyrecognition.com/index.php/news/defence-news/2018/april-2018-navy-naval-defense-news/6148-u-s-navy-commissioned-last-stealthy-san-antonio-class-lpd-uss-portland.html>

5. NAVY RECOGNITION. U.S. Navy Commissioned Last 'Stealthy' San Antonio-class LPD - USS *Portland*. 23 de abril de 2018. [Consulta: 24 de abril de 2018]. Disponible en: <http://www.navyrecognition.com/index.php/news/defence-news/2018/april-2018-navy-naval-defense-news/6148-u-s-navy-commissioned-last-stealthy-san-antonio-class-lpd-uss-portland.html>



Corte transversal de un buque de asalto anfibio de la clase San Antonio. Se puede apreciar el dique con dos LCAC, las cubiertas de vehículos, la cubierta de vuelo con aeronaves CV-22 Osprey y el hangar. Crédito: US Navy.

para operar en simultáneo dos aeronaves de rotores basculantes MV-22 *Osprey* o dos helicópteros de transporte pesado CH-53E *Super Stallion* o cuatro helicópteros de transporte medio SH-60 *Sea Hawk*. Como armamento defensivo cuentan con dos lanzadores de misiles RIM-116 *RAM* con 21 unidades cada uno, dos cañones Mk46 *Bushmaster II* de 30 mm y 10 ametralladoras de 12,7 mm⁶.

La decimosegunda unidad de la clase, el USS *Fort Lauderdale* (LPD 28) y la que le sigue, el LPD29, tienen como objetivo iniciar el reemplazo de los buques de desembarco dique (LSD, por sus siglas en inglés) de las clases *Harpers Ferry* (cuatro unidades) y *Whidbey Islands* (ocho unidades). Para adaptar el diseño a este propósito y reducir los costos de construcción los dos mástiles hechos de materiales compuestos para reducir su firma radárica han sido reemplazados por mástiles convencionales entre otros cambios que han simplificado la construcción y estructuras de estos buques. La construcción del *Fort Lauderdale* fue iniciada el 13 de octubre del 2017 en los astilleros de Huntington Ingalls Industries en Pascagoula, Mississippi y se espera su entrega a la Armada en 2021⁷.

6. NAVY RECOGNITION. U.S. Navy Commissioned Last 'Stealthy' San Antonio-class LPD - USS *Portland*. 23 de abril de 2018. [Consulta: 24 de abril de 2018]. Disponible en: <http://www.navyrecognition.com/index.php/news/defence-news/2018/april-2018-navy-naval-defense-news/6148-u-s-navy-commissioned-last-stealthy-san-antonio-class-lpd-uss-portland.html>
7. NAVY RECOGNITION. First JMSDF 25DD-class Asahi ASW Destroyer Started Sea Trials. 27 de julio de 2017. [Consulta: 20 de abril de 2018]. Disponible en: <http://navyrecognition.com/index.php/news/defence-news/2017/july-2017-navy-naval-forces-defense-industry-technology-maritime-security-global-news/5433-first-jmsdf-25dd-class-asahi-asw-destroyer-started-sea-trials.html>

La aviación naval entrena en un portaaviones estadounidense

En una muestra del alto grado de interoperabilidad entre las Armadas de Francia y Estados Unidos, 12 cazabombarderos *Rafale M*, un avión de alerta temprana E-2C *Hawkeye* y 350 marinos franceses han sido desplegados en las bases aeronavales de Oceana y Chambers Field, ambas en el estado de Virginia,



Un E-2C Hawkeye francés participa del Chesapeake Mission 2018 con un esquema de pintura acorde a la ocasión. Crédito: Marine Nationale.

entre el 4 de abril y el 25 de mayo del presente año. Esta misión, denominada Chesapeake 2018, se inicia con un mes de entrenamiento táctico y ejercicios de aterrizaje simulados en tierra, para luego abordar el portaaviones USS *George H. W. Bush* (CVN-77) durante las siguientes dos semanas. Los aviones franceses operarán en simultáneo con el Ala Aérea Embarcada 8 (CVW-8) y, por primera vez, aviones *Rafale* con munición real serán catapultados desde un portaaviones estadounidense. Este ejercicio es necesario debido a que el único portaaviones francés, el *Charles de Gaulle*, se encuentra en pleno periodo de overhaul, y es necesario evitar que los pilotos y oficiales de vuelo pierdan sus habilidades en operaciones embarcadas. La puesta a disposición de un portaaviones de la Armada estadounidense pone de relieve las estrechas relaciones entre ambas instituciones⁸.

8. LUZE, Roux de. Chesapeake 2018: French Naval Aviation Trains with U.S. Navy. 6 de abril de 2018. [Consulta: 20 de abril de 2018]. Disponible en: <http://navyrecognition.com/index.php/news/defence-news/2018/april-2018-navy-naval-defense-news/6116-chesapeake-2018-french-naval-aviation-trains-with-u-s-navy.html>



Entra en servicio el destructor *Asahi*

El 7 de marzo pasado, los astilleros de Mitsubishi Heavy Industries en Nagasaki hicieron entrega oficial del destructor *JS Asahi* (DD-119) a la Fuerza Marítima de Autodefensa de Japón. El nuevo buque será desplegado en la base naval de Sasebo y necesitará unos seis meses de pruebas de equipos y entrenamiento del personal antes de alcanzar su plena operatividad.



El *Asahi* en los astilleros de Mitsubishi Heavy Industries en Nagasaki. Crédito: Hunini.

Se trata de la primera unidad de la clase 25DD, una serie de buques cuya función principal será la guerra antisubmarina. Tienen una eslora de 151 metros y una manga de 18,3 metros para un desplazamiento a carga máxima de 6800 toneladas. Cuenta con un sistema de propulsión combinado a diésel eléctrico y gas (CODLAG, por sus siglas en inglés), con dos turbinas a gas LM 2500 y dos motores eléctricos que actúan sobre dos propulsores para brindarle una velocidad máxima de 30 nudos⁹.

En lo referido a sensores, cuenta con un sistema de radar multifunción de barrido activo *FCS-3A* con cuatro facetas fijas en banda C para misiones de vigilancia y cuatro en banda X para el control de tiro. Para el *Asahi* los módulos del radar normalmente basados en arseniuro de galio (GaAs) han sido reemplazados por unos con nitrato de galio (GaN), que le otorgan un mejor desempeño. Cuenta también con un sonar de casco *OQQ-24* y uno de profundidad variable *OQR-4*. El armamento principal consta de 32 celdas de lanzamiento vertical *Mk41* a proa las cuales pueden ser equipadas con misiles antiaéreos *Evolved Sea Sparrow (ESSM)* y antisubmarinos *VL-ASROC*. Estas son complementadas por un cañón de 127/62 mm, dos sistemas de defensa cercana *Vulcan Phalanx*, ocho misiles anitbuque *Tipo 90*, dos lanzadores triples

9. RIMLAND, Ben. JMSDF Commissions its First 25DD-class Asahi ASW Destroyer. 8 de marzo de 2018. [Consulta: 20 de abril de 2018]. Disponible en: <http://navyrecognition.com/index.php/news/defence-news/2018/march-2018-navy-naval-defense-news/6025-jmsdf-commissions-its-first-25dd-class-asahi-asw-destroyer.html>

de torpedos, y un hangar y cubierta de vuelo para un helicóptero SH-60. Se espera el lanzamiento de una segunda unidad de esta clase para octubre del presente año¹⁰.



SIRIA

Ataque con misiles crucero

El pasado 14 de abril, fuerzas de Estados Unidos, Francia y el Reino Unido lanzaron ataques contra instalaciones del Gobierno sirio. Los tres Gobiernos acusan al régimen de Bashar al-Ásad de haber empleado armas químicas en contra de la población de su propio país. Por parte de la Armada de Estados Unidos participaron en la operación el crucero USS *Monterey* (CG-61) de la clase Ticonderoga, los destructores USS *Laboon* (DDG-58) y el USS *Higgins* (DDG-76) y el submarino USS *John Warner* (SSN-785) de la clase Virginia, todos los cuales dispararon misiles de crucero *BGM-109* Tomahawk, 30, 7, 23 y 6, respectivamente, para un total de 66. La Fuerza Aérea Estadounidense empleó dos bombarderos *B-1B*, que dispararon un total de 19 misiles de crucero *AGM-158B JASSM-ER*. La participación francesa corrió a cargo de la Armada que empleó tres *Missile de Croisière Naval* (MdcN) desde la fragata *Languedoc* de la clase *Aquitaine* y de la Fuerza Aérea, que disparó nueve misiles de crucero *Scalp EG* utilizando cazabombarderos *Rafale*. En lo que se refiere al Reino Unido, solo participó activamente la Real Fuerza Aérea con ocho misiles de crucero *Storm Shadow* desplegados desde bombarderos *Tornado GR4*.



Mapa de los objetivos atacados en Siria durante la operación del 13 de abril. Crédito: US Department of Defense.

10. NAVY RECOGNITION. HII Authenticates Keel of Amphibious Transport Ship Fort Lauderdale - LPD 28. 14 de octubre de 2017. [Consulta: 24 de abril de 2018]. Disponible en: <https://www.navyrecognition.com/index.php/news/defence-news/2017/october-2017-navy-naval-forces-defense-industry-technology-maritime-security-global-news/5636-hii-authenticates-keel-of-amphibious-transport-ship-fort-lauderdale-lpd-28.html>

Los objetivos fueron el centro de investigación Barzah en Damasco, que fue impactado por 57 *Tomahawks* y 19 *JASSM-ER*; así como dos instalaciones en las inmediaciones de la ciudad de Homs: un depósito de armas químicas atacado por nueve *Tomahawks*, ocho *Storm Shadow*, tres *MdCN* y dos *Scalp EG*, y un búnker asociado a este depósito, que recibió siete *Scalp EG*. Los 105 misiles de crucero empleados en total fueron programados para impactar en simultáneo a las 4 a.m., hora local. De acuerdo con el reporte oficial del Pentágono, los objetivos fueron completamente destruidos y la reacción de la defensa aérea siria fue tardía e ineficaz. Se estima que esta habría disparado un total de 40 misiles tierra-aire, pero en trayectorias balísticas por carecer de guiado.



Lanzamiento de un misil Tomahawk desde el USS *Monterey* (CG-61) en el curso de las operaciones contra el régimen de Bashar al-Ásad. Crédito: US Navy.



Bombardero *Tornado* GR4 de la Real Fuerza Aérea portando dos misiles de crucero *Storm Shadow*. Crédito: Crown Copyright.



Portahelicópteros *Ocean* retirado del servicio y vendido a Brasil

En una ceremonia llevada a cabo en la base naval de Devonport y presidida por la Reina Isabel II, la Armada Real pasó al retiro el portahelicópteros HMS *Ocean* (L12), tras 20 años de servicio activo. Durante este periodo ha participado en acciones militares frente a las costas de Sierra Leona (2000), Irak (2003) y Libia



Helicópteros Apache operando desde el HMS *Ocean* (L12) durante la Operación Ellamy, la intervención militar realizada en Libia en 2011. Crédito: Crown Copyright.

(2011), así como en operaciones de ayuda humanitaria en Honduras y Nicaragua, tras el huracán Mitch (1999), y en las Islas Vírgenes Británicas, tras el huracán Irma (2017). Será reemplazado como buque insignia por el HMS *Queen Elizabeth* (R08), cuya puesta en servicio fue descrita en esta sección en el tercer número de la Revista de Marina publicado en 2017. El Gobierno de Su Majestad anunció que el *Ocean* será vendido a Brasil por 118 millones de dólares; la transferencia está programada para junio, tras un periodo de trabajos en dique¹¹.

El *Ocean* tiene una eslora de 203 metros y una manga de 36,1 metros para un desplazamiento de 21 578 toneladas a carga máxima. Cuentan con dos motores diésel Crossley Pielstick 16PC2.6 V 400 de 23 904 caballos de fuerza cada uno, que actúan sobre dos propulsores, para permitirle alcanzar una velocidad máxima de 18 nudos y un radio de acción de 8000 millas a 15 nudos. La tripulación asciende a 283 personas, a los que se suman 180 del grupo aéreo y 480 soldados, que pueden aumentar a 803 en condiciones de sobrecarga. Para proyectar estas tropas, porta cuatro lanchas de desembarco vehículos/personal (LCVP, por sus siglas en inglés)

11. WERNER, Ben. Queen Decommissions Royal Navy Amphib HMS Ocean Ahead of Sale to Brazil. 27 de marzo de 2018. [Consulta: 20 de abril de 2018]. Disponible en: <https://news.usni.org/2018/03/27/queen-decommissions-british-amphibious-warship-ahead-of-sale-to-brazil>

y puede operar hasta 18 helicópteros, gracias a su hangar y cubierta de vuelo corrida. Con fines de autodefensa, está equipado con tres montajes de defensa cercana Vulcan Phalanx de 20 mm y 2 cañones GAM-B01 también de 20 mm¹².



Tras el retiro del Ocean, la capacidad de la Armada Real de realizar operaciones de des-

embarco se ve reducida a los dos buques de asalto anfibio de la clase Albion a los que se suman tres de la clase Bay en servicio con la Real Flota Auxiliar. Para paliar estas carencias y prepararse ante la posibilidad de que más buques anfibios sean pasados al retiro se han realizado ejercicios de asalto usando como plataforma el portaaviones Queen Elizabeth. Esta nave carece de un dique para operar lanchas de desembarco de manera que debe desplegar las tropas que transporta a través de helicópteros. Para validar esta modalidad se embarcó a infantes de marina del Comando 42, dos helicópteros Merlin y dos Chinook¹³.

Para validar esta modalidad se embarcó a infantes de marina del Comando 42, dos helicópteros Merlin y dos Chinook¹³.

Para validar esta modalidad se embarcó a infantes de marina del Comando 42, dos helicópteros Merlin y dos Chinook¹³.



El HMS *Albion* (L14) en el curso de ejercicios con los infantes de marina de los Países Bajos en 2008. Crédito: Crown Copyright.

12. BEEDALL, Richard. HMS Ocean. 7 de mayo de 2001. [Consulta: 20 de abril de 2018]. Disponible en: <https://web.archive.org/web/20141102034324/http://navy-matters.beedall.com/ocean.htm>
13. MAREX. Royal Navy Trials Amphibious Warfare Without Amphibs. 27 de febrero de 2018. Consulta: [20 de abril de 2018]. Disponible en: <https://www.maritime-executive.com/article/royal-navy-trials-amphibious-warfare-without-amphibs#gs.KrEhZq4>.

En contraste, las capacidades anfibas de la Marina de Guerra de Brasil se encuentran en plena etapa de crecimiento. El *Ocean* se unirá al Bahía (G40), buque de asalto anfibio de la clase Foudre, adquirido de segunda mano en Francia, según se explicó en esta sección en el segundo número de la Revista de Marina de 2015. A ellos se suman dos buques de desembarco de tanques de la clase Round Table, Almirante Saboia (G-25) y Garcia D'Avila (G29), exbritánicos, y uno de la clase Newport, Mattoso Maia (G82), exestadounidense. Para facilitar las operaciones de los infantes de marina (Corpo de Fuzileiros Navais), en 2015 se firmó un contrato por 82 millones de dólares para la adquisición y modernización de 23 vehículos de asalto anfibio AAV7A1, que habían sido operados anteriormente por los Marines estadounidenses. De estos, 20 son versiones de transporte, dos de comando y uno de recuperación; dos fueron entregados el año pasado y se espera recibir el resto a fines de 2018¹⁴.

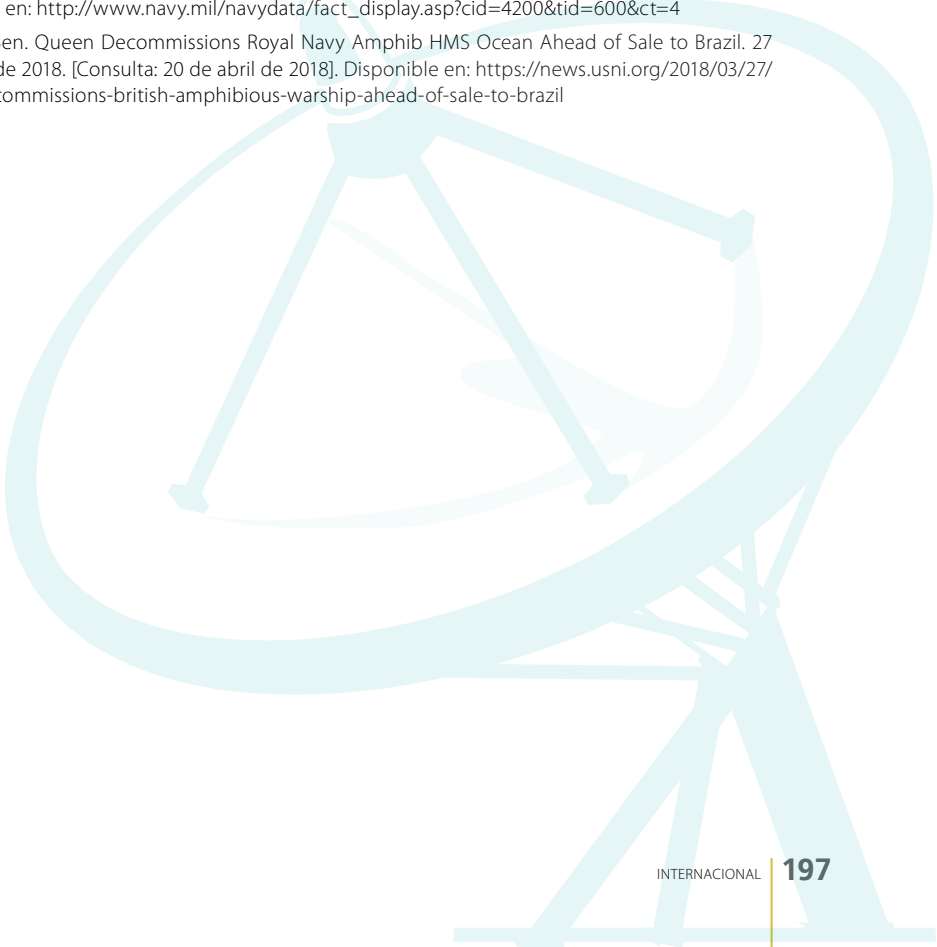


Bibliografía

- BARREIRA, Victor. Brazilian marines bolster amphibious capability. 18 de enero de 2018. [Consulta: 20 de abril de 2018] Disponible en: <http://www.janes.com/article/77152/brazilian-marines-bolster-amphibious-capability>
- BEEDALL, Richard. HMS *Ocean*. 7 de mayo de 2001. [Consulta: 20 de abril de 2018]. Disponible en: <https://web.archive.org/web/20141102034324/http://navy-matters.beedall.com/ocean.htm>
- BONILLA, Javier. La Armada de Chile NO ha adquirido un tercer sonar 2087 para su fragata Tipo 23 Cochrane. 26 de diciembre de 2017. [Consulta: 20 de abril de 2018]. Disponible en: <http://www.defensa.com/chile/armada-chile-no-ha-adquirido-tercer-sonar-2087-para-fragata-tipo>
- GARCÍA, Nicolás. Asmar comienza la modernización de la fragata chilena Cochrane. 13 de marzo de 2018. [Consulta: 20 de abril de 2018]. Disponible en: <http://www.infodefensa.com/latam/2018/03/13/noticia-smar-comienza-modernizacion-fragata-chilena-cochrane.html>
- HIGUERA, José. Chile to modernise Type 23 bow sonar. 13 de octubre de 2017. [Consulta: 20 de abril de 2018]. Disponible en: <http://www.janes.com/article/74902/chile-to-modernise-type-23-bow-sonar>
- LUZE, Roux de. Chesapeake 2018: French Naval Aviation Trains with U.S. Navy. 6 de abril de 2018. [Consulta: 20 de abril de 2018]. Disponible en: <http://navyrecognition.com/index.php/news/defence-news/2018/april-2018-navy-naval-defense-news/6116-chesapeake-2018-french-naval-aviation-trains-with-u-s-navy.html>

14. BARREIRA, Victor. Brazilian marines bolster amphibious capability. 18 de enero de 2018. [Consulta: 20 de abril de 2018] Disponible en: <http://www.janes.com/article/77152/brazilian-marines-bolster-amphibious-capability>

- MAREX. Royal Navy Trials Amphibious Warfare Without Amphibs. 27 de febrero de 2018. Consulta: [20 de abril de 2018]. Disponible en: <https://www.maritime-executive.com/article/royal-navy-trials-amphibious-warfare-without-amphibs#gs.KrEhZq4>
- NAVY RECOGNITION. First JMSDF 25DD-class Asahi ASW Destroyer Started Sea Trials. 27 de julio de 2017. [Consulta: 20 de abril de 2018]. Disponible en: <http://navyrecognition.com/index.php/news/defence-news/2017/july-2017-navy-naval-forces-defense-industry-technology-maritime-security-global-news/5433-first-jmsdf-25dd-class-asahi-asw-destroyer-started-sea-trials.html>
- NAVY RECOGNITION. HII Authenticates Keel of Amphibious Transport Ship Fort Lauderdale - LPD 28. 14 de octubre de 2017. [Consulta: 24 de abril de 2018]. Disponible en: <https://www.navyrecognition.com/index.php/news/defence-news/2017/october-2017-navy-naval-forces-defense-industry-technology-maritime-security-global-news/5636-hii-authenticates-keel-of-amphibious-transport-ship-fort-lauderdale-lpd-28.html>
- NAVY RECOGNITION. U.S. Navy Commissioned Last 'Stealthy' San Antonio-class LPD - USS Portland. 23 de abril de 2018. [Consulta: 24 de abril de 2018]. Disponible en: <http://www.navyrecognition.com/index.php/news/defence-news/2018/april-2018-navy-naval-defense-news/6148-u-s-navy-commissioned-last-stealthy-san-antonio-class-lpd-uss-portland.html>
- RIMLAND, Ben. JMSDF Commissions its First 25DD-class Asahi ASW Destroyer. 8 de marzo de 2018. [Consulta: 20 de abril de 2018]. Disponible en: <http://navyrecognition.com/index.php/news/defence-news/2018/march-2018-navy-naval-defense-news/6025-jmsdf-commissions-its-first-25dd-class-asahi-asw-destroyer.html>
- US NAVY. Amphibious Transport Dock - LPD. 12 de enero de 2018. [Consulta: 24 de abril de 2018]. Disponible en: http://www.navy.mil/navydata/fact_display.asp?cid=4200&tid=600&ct=4
- WERNER, Ben. Queen Decommissions Royal Navy Amphib HMS Ocean Ahead of Sale to Brazil. 27 de marzo de 2018. [Consulta: 20 de abril de 2018]. Disponible en: <https://news.usni.org/2018/03/27/queen-decommissions-british-amphib-warship-ahead-of-sale-to-brazil>



Esperanza Navarro Pantac

Egresada de la Facultad de Letras y Educación de la Pontificia Universidad Católica del Perú. Bibliotecaria por la Escuela Nacional de Bibliotecarios. Fundadora de la Biblioteca del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. Integra la planta editorial del mencionado instituto.



Laguerre Kleimann, Michel

Guise. Un marino británico-peruano para todos los tiempos.

Lima, Asociación Cultural Peruano Británica, 2017.
233 p., ilus. Color, retratos 29 x 19 cm



Martín Jorge Guise, hombre capital en la historia naval del Perú, primer comandante general de la Marina de Guerra, es el personaje de este libro: marino británico, miembro conspicuo de la Escuadra Libertadora que llegó a nuestras aguas del Pacífico al mando del también inglés Lord Thomas Cochrane. Cuando este partió, él se quedó en el Perú para continuar la gesta de la emancipación. En agosto de 1821, cuando el general José de San Martín en calidad de Protector funda el Gobierno de su Protectorado, el ministro de Guerra y Marina Bernardo Monteagudo lo nombra en agosto de 1821 comandante general de la Marina de Guerra, al frente de la cual va a vivir los tumultuosos años de asentamiento de la República. En el transcurso va a enfrentar graves cargos de sus enemigos, así como la animadversión del Libertador Simón Bolívar, contra quien va a hacer la campaña naval en la guerra contra la Gran Colombia.

Fernando Romero Pintado, prestigioso historiador, autor del tomo VIII de la *Historia Marítima del Perú*, lamentaba la ausencia de una obra capital sobre Guise y su trayectoria en la historia naval del Perú. En 1974 publicó *Notas para una biografía del vicealmirante Guise*, que daba luz sobre sus orígenes y carrera naval al servicio de SMB, con información que Romero había obtenido en archivos británicos. Señalaba que este era apenas un primer paso, que otro historiador naval debía tomar la posta y escribir la biografía completa de Guise y su gesta en la independencia del Perú y en el nacimiento de su Marina de Guerra. Fue generoso y ofreció las fichas de sus investigaciones posteriores al historiador

naval Jorge Ortiz Sotelo, quien en 1993 publicó con su anuencia y colaboración el libro *El vicealmirante Martín Jorge Guise Wright (1780-1839)*, edición de la Dirección de Intereses Marítimos del Perú.

El Perú no había tomado debida nota de la deuda de gratitud para con el prócer la independencia, fundador de la Marina de Guerra. En el Callao, en una pequeña plazoleta anexa al Centro Naval, mirando al mar, con los castillos del Real Felipe a sus espaldas, se erguía un monumento en honor al almirante británico-peruano. A la fecha la estatua ha desaparecido y ha sido reemplazada por otro personaje.

En cuanto a la bibliografía, aparte de los libros de Romero y Ortiz, no existía hasta hoy otro libro sobre Guise, personaje cuya actuación y liderazgo fue de trascendencia en la época auroral de la República y en el nacimiento de la institución naval ameritaba largamente un estudio detallado y profundo, un reconocimiento de la obra de quien no solo fue un brillante marino leal a la causa americanista y peruana, sino que sentó reales en la que consideró su nueva patria. En 1827 casó con la dama limeña

Juana María del Valle y Riestra, hermana del coronel Miguel Valle Riestra, con quien tuvo dos hijas. Fueron bisnietos suyos el aviador peruano Jorge Chávez, el diplomático Emilio Althaus Dartnell y el banquero Clemente de Althaus Dartnell, distinguida progenie que honra a su egregio ancestro.

El 16 de setiembre de 2017, dos actos significativos redimen la figura del almirante Guise. Uno, la ceremonia en la que su Majestad la Princesa Ana del Reino Unido, en compañía del comandante general de la Marina, almirante Gonzalo Ríos Polastri, develaron la efigie del vicealmirante Martín Jorge Guise, en el parque del distrito de San Borja que lleva su nombre. El almirante Ríos Polastri enfatizó que la Marina sí ha tenido



Monumento de Guise. Escultor Camulffo.



Vicealmirante Martín Jorge Guise Wright (1780-1839). Óleo de Orlando Yantas.



Presentación del libro *Guise. Un marino británico-peruano para todos los tiempos*.

tpresente la memoria de Guise: en nuestra Armada existe siempre un buque que lleva su nombre. Lo recuerda también en la denominación la “institución educativa que forma a nuestros hijos”, el Liceo Almirante Guise.

Otro ha sido la aparición del libro *Guise. Un marino británico-peruano para todos los tiempos*, compendio y resumen de lo conocido hasta ahora de la vida y obra del almirante, con la inclusión de últimas investigaciones, a la luz de las cuales surge un juicio crítico más nítido y preciso, sobre la historia de los agitados primeros años de la recién nacida República. El autor es el historiador naval teniente primero Michel Laguerre Kleimann. La obra ve la luz en el marco de los actos conmemorativos de los 80 años de vida de la Asociación Cultural Peruano Británica, institución que afianza una relación cultural entre los dos países, en la que la figura señera viene a ser el vicealmirante Guise. Como dice Anwar Choudhury, embajador británico, “es un exponente máximo de la alianza entre Perú y el Reino Unido, símbolo de unión entre nuestras naciones, que dejó una huella [...] sus acciones sentaron las bases de una relación” entre ambos.

Un valor sumatorio del libro es que nos presenta al personaje en su aspecto personal, prestando datos de su vida íntima familiar. Muestra el facsímil del testamento en inglés (encontrado en el Archivo de Gloucester) que Guise dejó antes de zarpar rumbo al norte para combatir a las fuerzas de la Gran Colombia; el documento deja traslucir los valores morales que regían su vida y su compromiso e integridad para honrar sus compromisos. Ilustra el entorno familiar y social la rica iconografía que el autor ha logrado conseguir. Es una fina, pulcra, hermosa edición, digna del personaje que le ocupa.

Normas para la presentación de artículos

Las ideas y opiniones contenidas en los trabajos publicados son responsabilidad de sus autores. Ni la Marina de Guerra del Perú ni la *Revista de Marina* se identifican necesariamente con ellas. La recepción de los trabajos remitidos por nuestros colaboradores no supone, por parte de la *Revista*, compromiso para su publicación. Los trabajos no publicados serán devueltos a solicitud de sus autores. El autor cede los derechos a la *Revista* desde el momento de la publicación del material remitido.

Los colaboradores deben tener en cuenta que los contenidos de los artículos deberán ser inéditos, y los temas tratados, relacionados con el ámbito naval y marítimo. De no ser el caso, debe citarse la fuente. Para artículos e ilustraciones publicados debe contarse con la carta de autorización del editor original y presentarla acompañado del manuscrito final.

Debe ser escrito en formato Word en hoja A-4, con letra Arial tamaño doce, interlineado sencillo y justificado, no debiendo exceder las diez páginas. Debe ser presentado en soporte digital o remitido por correo electrónico a: revismar@marina.pe

El autor debe consignar nombres y apellidos, profesión, institución a la que pertenece, correo electrónico, número de teléfono de contacto y acompañar con una breve hoja de vida y fotografía formal en tamaño carné. Los oficiales de Marina en situación de actividad deben presentar una fotografía en formato institucional.

Los artículos deben incluir un resumen y palabras clave del mismo, tanto en idioma español como en inglés.

En la estructura de los artículos se debe incluir una introducción, desarrollo, resultado, conclusión y bibliografía. Todo comentario o dato complementario debe escribirse en pie de página.

Las ilustraciones (tablas, gráficos y fotografías) pueden ir en blanco y negro o a color. Si es digital la resolución de imagen debe ser mayor a 300 dpi. Si es original debe ser escaneada, remitida o presentada en formato digital. Las tablas deben ser enviadas en formato Excel. Las ilustraciones deben estar enumeradas, tener nombre y texto que complemente la información, de ser el caso. Si no es original debe indicarse la fuente donde se obtuvo la ilustración.

Las ilustraciones creadas o redibujadas por el Fondo Editorial serán propiedad de la *Revista de Marina*.

La reseña bibliográfica (autor, título, lugar de edición, editorial, año, número de páginas e ISBN) deben ser presentadas conforme a la norma ISO 690 e ISO 690-2, para textos impresos y textos electrónicos.

Si el artículo se ha entregado en papel, deberá figurar su firma.

La *Revista* se reserva la inclusión de correcciones ortográficas o de estilo que considere necesarias.

Para sugerencias y comentarios sobre la *Revista de Marina*,
escribanos al e-mail: revismar@marina.pe