



## EXPERIENCIA DE EMBARCO PROFESIONAL EN UNIDAD DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ EN LA AMAZONÍA

Ángelo Cavallo Fuentes\*

*El presente artículo relata las experiencias de un oficial subalterno de la Armada de Chile, el cual fue comisionado por el servicio para efectuar un embarco a bordo del buque fluvial BAP "Stiglich", perteneciente a la Marina de Guerra del Perú, entre el 18 de mayo y 2 de julio de 2009, cumpliendo un rol como buque hidrográfico, perteneciente al Servicio de Hidrografía y Navegación de la Amazonía de dicho país.*

*La comisión del buque consideró el levantamiento de cartas de practica del sector peruano del río Amazonas y del río Putumayo, utilizando un nuevo sistema para la elaboración de cartas (sistema Hy Pack), además de la actualización del Derrotero, Tabla de Distancias y Toponimia del área de Operación.*

### - Introducción.

El Teniente 2º Ángel Cavallo Fuentes, dotación de la Lancha Misilera "Angamos", con puerto base en la ciudad de Punta Arenas, fue designado para efectuar un embarco profesional en una Unidad de la Marina de Guerra del Perú, dependiente de la Comandancia General de Operaciones de la Amazonía, con puerto base en la ciudad de Iquitos, Departamento de Loreto. La comisión fue de 44 días, a contar del 18 de mayo, hasta el 2 de julio del año 2007. Específicamente el embarco se realizó a bordo del buque fluvial BAP "Stiglich", el cual cumple su rol como Buque Hidrográfico, perteneciente al Servicio de Hidrografía y Navegación de la Amazonía. El embarco tuvo una duración efectiva de 32 días, en los cuáles el Oficial en comisión formó parte de la dotación del BAP "Stiglich", considerando 2 Oficiales especialistas en Hidrografía (MGP), 1 Médico empleado civil, 2 Oficiales invitados pertenecientes a la Armada de la República Argentina y 19 personal Subalterno de dotación de la Unidad (Gente de Mar).

### - Desarrollo de la comisión.

Desde la llegada al aeropuerto de la ciudad de Iquitos, se podía constatar el amplio contraste entre la nevada Punta Arenas, donde se inició el viaje, con sus bajas temperaturas, y los más de 30 grados y alto porcentaje de humedad relativa de la selva amazónica. La presentación Oficial se realizó el día sábado 19 de mayo, en la Comandancia General de Operaciones de la Amazonía, en la ciudad de Iquitos, junto a los otros dos Oficiales invitados de la Armada de Argentina. La bienvenida la efectuó el Jefe del Estado Mayor de la Comandancia, quien dio inicio oficial a la visita.

El día lunes 21 de mayo a las 15:00 horas, zarpó del Servicio de Hidrografía y Navegación de la Amazonía (ciudad de Iquitos), el BAP "Stiglich", con la misión de efectuar el levantamiento de las Cartas de Practica del río Putumayo y río Amazonas, así como la actualización del Derrotero, Tabla de Distancias y Toponimia del área de Operación.

\* Teniente 1º. G.ELN.TC.



*Navegación efectuada durante la comisión.*

La navegación se inicia en el río "Itaya", en el cual se encuentra la rívera de la ciudad de Iquitos. Luego de navegar alrededor de 10 MN se empalma con el río Amazonas. Durante el tramo de navegación por este río en territorio peruano, se efectuaron trabajos hidrográficos en los poblados de "Indiana", "San Pablo" y "Santa Rosa". En este último poblado se ubica el punto de las tres fronteras entre Perú (Santa Rosa), Colombia (ciudad de Leticia) y Brasil (ciudad de Tabatinga), es decir, corresponde al lugar de la frontera más al Este del río "Amazonas" peruano, donde a contar de este punto comienza el río "Amazonas" brasileiro. Debido al considerable movimiento comercial de esta zona, la Marina de Guerra del Perú, mantiene una "Unidad de Interdicción Ribereña" (UIR) en "Santa Rosa", a cargo de un Oficial Guardacostas, que al igual que las demás ubicadas en otros puntos de la frontera a lo largo del río Putumayo, tiene por misión controlar todo tipo de cabotaje fluvial e impedir tráfico de drogas ya sea, hacia el exterior o interior del territorio peruano. La "UIR" consiste en una embarcación que carece de propulsión propia, de alrededor de 38 mts. de eslora y 12 mts. de manga, con dos cubiertas superiores y una inferior a la línea de flotación, donde se distribuyen los comedores para soldados, entrepuentes, oficinas y talleres de reparación de lanchas. Estas últimas correspon-

den al brazo de acción de la "UIR", ya que cumplen con la misión de patrullar principalmente de noche e interceptar embarcaciones sospechosas.



*Fotografía tomada al zarpe de la comisión.*

Luego de zarpar de "Santa Rosa", la Unidad ingresó a territorio brasileiro, navegando durante tres días y medio, donde posteriormente se dejó el río Amazonas y se inició la navegación por el río "Putumayo", donde se cruza por territorio colombiano, que luego de 14 horas de navegación, se arribó al punto más al sur del río (Putumayo) en territorio peruano, donde este último se abre en sentido norweste, marcando en forma geográfica la frontera entre Perú y Colombia, a través de todo su curso por más de 1.600 Kms. (rívera Oeste Perú, rívera Este Colombia), hasta el límite con Ecuador, punto más al Norte del territorio del Perú (Poblado de "Gueppi").

En la rívera peruana existen aproximadamente 117 poblados, desde la boca del "Putumayo", hasta el poblado de "Gueppi", éstos de distintas dimensiones y en consecuencia con distinta cantidad de población, es decir, poblados de 20 personas, hasta el poblado más grande de 7.000 habitantes llamado "El Estrecho". Los habitantes de esta zona de la Amazonía se dedican principalmente a cultivos de "Yuca" (tubérculo tipo papa), "Maíz", "Arroz", "Plátano", pesca ("Paiche", Boquichico, "Sábalo", "Bagre") e industria maderera.



Poblado de "Sta. Mercedes" a orillas del "Río Putumayo".

Durante la navegación por la frontera con Colombia, se visitaron distintos puestos de la Infantería de Marina de la MGP y del Ejército del mismo país, dotados con personal oriundo de la zona de la Amazonía, que se encuentra realizando el servicio militar. La parada por cada uno de estos puestos, era esperada por cada integrante de la dotación, ya que significaba un alto en las actividades cotidianas, y así poder compartir con el personal en tierra, visitar las instalaciones y por ende agradables caminatas, sin dejar de realizar el encuentro de fútbol respectivo, el cuál era impostergable bajo ninguna condición, considerando muchas veces fuertes lluvias y temperaturas sobre los 35 grados.

En cuanto a las embarcaciones que son utilizadas en esta zona, éstas corresponden a canoas de distintas esloras (fluctúan entre 2 a 15 mts. aproximadamente) y capacidades de desplazamiento, confeccionadas con madera de balsa, las cuales son conocidas en la jerga local, como los "Peke Peke", este nombre debido al ruido que producen cuando son dotadas de un motor fuera de borda que es unido a una pequeña hélice a través de un largo y angosto eje, el cual hace el trabajo de timón y de estabilización. Estas embarcaciones son básicas en la vida cotidiana de los pobladores de esta zona, ya que por este medio de transporte se abastece el comercio entre poblados, se efectúan actividades de pesca, etc. En más de

alguna oportunidad se pudo apreciar niños lugareños con uniforme escolar, no mayores de 10 años, que utilizaban pequeñas canoas (2 mts. de eslora) para asistir a la escuela.



Embarcaciones típicas de la zona "Peke Peke".

La labor que cumple el BAP "Stiglich", en esta zona es fundamental, no tan solo para el desarrollo de la Hidrografía, sino además por la ayuda social que realiza al efectuar asistencia médica en los distintos poblados con el médico en comisión, y el censo de habitantes que se efectuaba en todos los poblados durante la travesía. Esto último permite mantener actualizada la cantidad de población y actividades laborales que se realizan en la zona. Además sin dejar de mencionar los verdaderos "Biógrafos" realizados por personal del buque, que consistía en poner la televisión en cubierta, lo que producía una gran afluencia de público en su mayoría niños, y obviamente más de algún adulto curioso.

Al cumplir los 32 días de navegación, y 1.731 MN. finalizó el embarco para los Oficiales invitados, considerando la navegación al punto más al norte del territorio peruano donde se encuentra el puesto militar ubicado en el poblado de "Gueppi", ubicado en el punto de las tres fronteras: Perú, Ecuador y Colombia. El regreso fue a través de un helicóptero de la Marina de Guerra del Perú, el día 23 de junio, desde el poblado de "El Estrecho" hasta la ciudad de "Iquitos".

El BAP "Stiglich" por su lado, continuó su travesía de regreso río abajo.

**- Misión y Características del BAP "Stiglich".**

"Efectuar los trabajos de Investigación Científica relacionados con la Hidrografía, Meteorología, Señalización y Morfología en el ámbito fluvial, en coordinación con los órganos de línea del Servicio Hidrográfico de la Amazonía y la Dirección de Hidrografía y Navegación".

- Fabricación : SIMAI, año 1980.
- Eslora : 31.40 mts.
- Manga : 8 mts.
- Calado : 0.90 mts.
- Desplazamiento : 220 Ton.
- Velocidad : Surcada 2.5 Nds.  
(corriente en contra).  
Bajada 9.0 Nds.



Oficiales previo al zarpe desde Iquitos, 21 de mayo de 2007.

**- Otras Reparticiones Visitadas.**

- Servicio Industrial de la Marina Iquitos (SIMAI).

Astillero ubicado en el río "Itaya", en la rivera opuesta de la ciudad de "Iquitos", cumple con la misión de fabricar y mantener unidades fluviales de la Marina de Guerra del Perú (Cañoneras, Buque hidrográfico, Moto chatas logísticas y Buque Médico).

"SIMAI" además fabrica, repara y mantiene buques y embarcaciones a entidades civiles, considerando que

corresponde a la planta más importante de la región.



Dique flotante "Simai".

- Base de la Infantería de Marina "Nanay".

Ubicada en el Río "Nanay" aproximadamente a 8 MN al Este de la ciudad de "Iquitos".



Vista de recalada Base IM "Nanay".

En esta Base se imparte el curso de "Operaciones Ribereñas", donde se recibe cada año alumnos de distintos países de Sud América y además a oficiales de Infantería de Marina y Guardacostas de la MGP, que cubrirán destinación en las "UIR" y en los diferentes puestos de vigilancia ubicados en la zona de la Amazonía Peruana.

**- Conclusiones.**

Se completaron 32 días efectivos de embarco y 1.731 MN de navegación fluvial, en una zona que incluso muchos Oficiales del mismo país desconocen,

tomando en cuenta que la última comisión Hidrográfica del BAP "Stiglich" que se llegó hasta el alto "Putumayo", fue el año 1999, esto se debe, de acuerdo a lo explicado por el Jefe de la Comisión Hidrográfica, a que para poder llegar hasta ese punto, la crecida del río debe alcanzar un nivel de profundidad que permita la navegación segura, lo cual no es común que ocurra.

Durante la navegación, se destacó la buena camaradería y cohesión formada entre los Oficiales de los distintos países, sobre todo en aquellos horarios de rancho, que a parte de lucir una gastronomía peruana muy variada y rica en diferentes ingredientes, se dejaba de manifiesto, la gran capacidad de anfitriones que poseen los Marineros de la Marina de Guerra del Perú. Siempre se mantuvo el espíritu de estrechar nexos de amistad y camaradería, sin dejar de mencionar las muestras de admiración hacia nuestra institución por parte de los oficiales peruanos y argentinos, lo cual fue justamente correspondido.

En cuanto a lo profesional, refiriéndose puntualmente a la navegación, es una experiencia muy interesante, ya que se brinda la oportunidad de apreciar las técnicas utilizadas para la navegación fluvial en la Amazonía, práctica y conceptualmente, muy distintas a lo que el Oficial de Marina chileno, está acostumbrado (sobretudo si se le com-

para a la navegación en canales australes, que acostumbran a experimentar oficiales de las Misileras Sur), aspectos tan básicos como por ejemplo, que el control permanente de la derrota del buque, lo tenga personal de Gente de Mar con la especialidad de "Práctico", incluso en maniobras de zarpe y atraque. Esto, debido principalmente a su vasta experiencia en la zona, considerando que corresponde a gente oriunda de la Amazonía, que es incorporado a la Marina de Guerra del Perú, para cumplir específicamente practicaje fluvial en sus unidades, como dotación permanente. Lo anterior cobra mayor lógica de acuerdo a la corta permanencia a bordo de los oficiales.

La presente comisión, quedará en las bitácoras del Servicio de Hidrografía y Navegación de la Amazonía, como una de las comisiones Hidrográficas más importantes y significativas, debido a la gran cantidad de data registrada gracias a su extensa singladura, alcanzando el límite con Ecuador en el Alto "Putumayo", y principalmente además, por el hecho que es la primera vez que se utiliza el Software de almacenamiento de Data automatizada llamado "Hy Pack", herramienta fundamental para la elaboración de las cartas de navegación de acuerdo a los datos registrados durante la comisión, marcando una nueva era de ese Servicio.

\* \* \*

