REVISTA DE MARINA




MARINA DE GUERRA DEL PERU

Publicado por la Dirección
de Información de la Marina

DIRECTOR
Contralmirante
René CHIAPPO TELLEZ
SUBDIRECTOR
Capitán de Fragata
Julio ALFARO Garfias
JEFE DE OPERACIONES
Capitán de Fragata
Oscar ECHEVARRÍA Pinillos
EDITOR
Capitán de Corbeta
José A. MARATUECH Pinzás

COORDINACIÓN
Hugo G. CARDENAS Mandujano
Jessica DIAZ Cabello
Laura TERÁN Ramírez
FOTOGRAFÍA
Juan POLO Wood
DIAGRAMACIÓN
Elmer CORDOVA P.
Sana FERNANDEZ La Madrid
PROMOTOR DE PUBLICIDAD
Juan MOREYRA Vidarte
ARCHIVO Y DISTRIBUCIÓN
Félix PECHO Aliaga
IMPRESIÓN Y FOTOLITOS
Coorporación Impresora
METROCOLOR S.A.

Suscripciones:
Av. Salaverry cdra. 24
Teléfono: 4635151.
Anexo 1167-1168

Soberanía e integridad territorial

El reciente conflicto con Ecuador ha suscitado controversias por la inexplicable pretensión del vecino país de no reconocer en todos sus términos el Protocolo de Paz, Amistad y Límites firmado en Río de Janeiro el 29 de enero de 1942, suscrito y ratificado libremente por ambos países, además, garantizado por los Estados Unidos de América, Brasil, Argentina y Chile.

El derecho internacional rige los acuerdos que celebran dos o más Estados, manifestándose la voluntad de las partes a través de procedimientos de aceptación y ratificación.

Bajo este contexto, la inejecutabilidad del Protocolo que Ecuador propugna, carece de sentido, más aún, si dos años después en 1944 fue fortalecido con el fallo arbitral del capitán de guerra y marina (Bras) Dias de Aguiar, en el que se aclaran y solucionan dudas y posibles divergencias en cuanto a la delimitación, quedando pendiente el sector oriental de la Cordillera del Cóndor.

Siendo esta decisión arbitral aceptada en todo sentido por Ecuador, toda vez que este país otorgó poderes al árbitro brasileño para resolver cualquier diferendo de carácter técnico, el Protocolo de Río de Janeiro se consolida como un instrumento jurídico internacional totalmente legítimo, tal como lo han ratificado los países garantes; de allí la imposibilidad de objetarlo y menos aún desconocerlo de manera unilateral.

Perú mantiene un irrestricto respeto a las normas que rigen el derecho internacional, pero ante las pretensiones ecuatorianas, las Fuerzas Armadas, especialmente la Marina, conscientes de la misión que la patria les asigna, han actuado con el profesionalismo acorde a las circunstancias, demostrando una vez más, que el riguroso entrenamiento al que se someten en tiempo de paz, no es en vano, ello ha permitido lograr nuestros objetivos, pero sobre todo la satisfacción del deber cumplido.

La Armada de Perú, a través de la Revista de Marina rinde homenaje a los combatientes que lucharon y ofrendaron sus vidas en defensa de la patria.

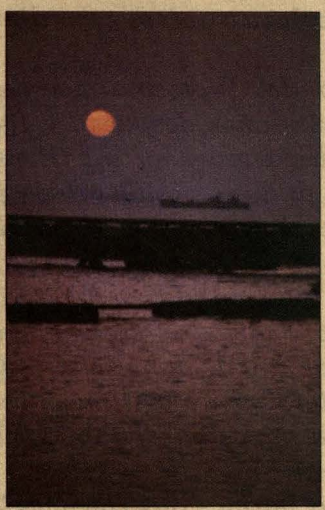
El Director



33 EL ALFEREZ DE FRAGATA GERMAN STIGLICH EN MADRE DE DIOS

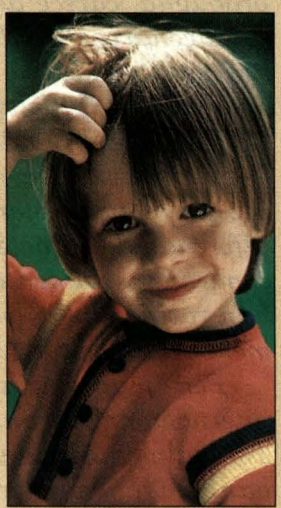


51 SOBRE LA FRONTERA PERU-ECUADOR



9 ENFOQUE GEOPOLITICO: PRODUCCION Y CONSUMO DEL PETROLEO

67 DAR VIDA: EL SIGNIFICADO DE DONAR UN ORGANO





112 •EL BUQUE ESCUELA A VELA: RAZON DE SER

CONTENIDO



Presencia naval en el Mar de Grau

Editorial

SOBERANIA E INTEGRIDAD TERRITORIAL 5

Estrategia y Geopolitica

ENFOQUE GEOPOLITICO: PRODUCCION Y CONSUMO DEL PETROLEO 9
Contralmirante (r) Raúl Parra Maza

LA CUENCA DEL PACIFICO... NO TAN PACIFICA 27
Traducción: Vicealmirante (r) Ricardo Zevallos Newton

Historia

EL ALFEREZ DE FRAGATA GERMAN STIGLICH EN MADRE DE DIOS 33
Teniente Primero CJ. Carlos Schiaffino Cherre

LA MARINA Y LA INFANTERIA DE MARINA NORTEAMERICANA EN LATINOAMERICA 38
Traducción: Capitán de Fragata Manuel Lores Salinas

Actualidad

SOBRE LA FRONTERA PERU-ECUADOR 51
Contralmirante (r) Raúl Parra Maza

CONSIDERACIONES AMBIENTALES EN CONSTRUCCIONES PORTUARIAS 55
Capitán de Navío SGC. Luis Talavera Lagos

INVESTIGACION ACUSTICA OCEANICA 61
Traducción: Vicealmirante (r) Ricardo Zevallos Newton

Informes

DAR VIDA: EL SIGNIFICADO DE DONAR UN ORGANO 67
Capitán de Navío SN. César Lara Paredes

CORALES: MARAVILLOSO MUNDO SUBMARINO 77
Virginia Lacherre Calderón

VIOLENCIA MUNDIAL 83
Contralmirante (r) Raúl Parra Maza

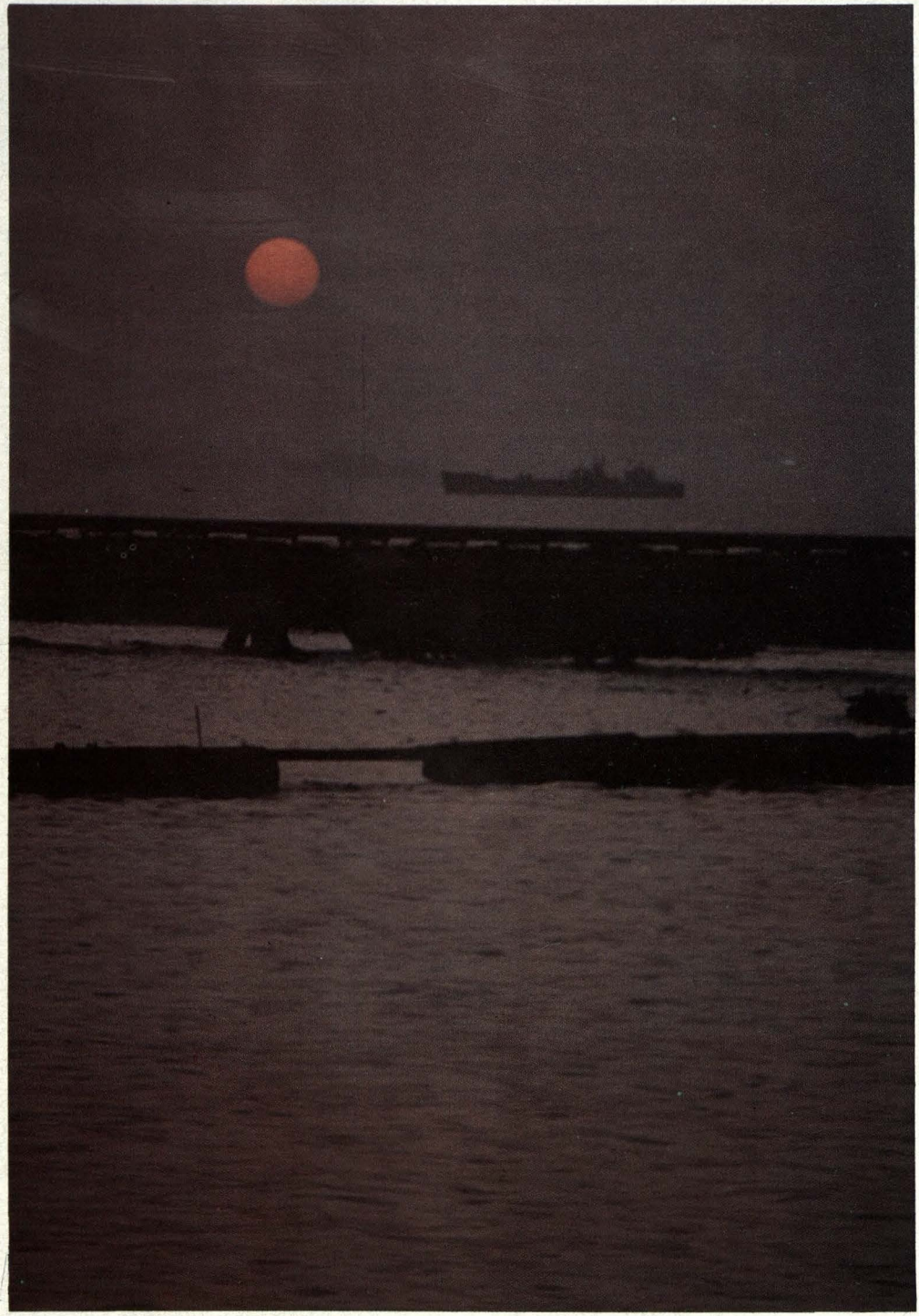
Miscelãneas

DESPUES DE LA TORMENTA 96
Capitán de Navío SGC (r) Marcos Bravo Velarde

LA IMPORTANCIA DE PROTEGER EL TRAFICO MARITIMO 107
Capitán de Navío SGC. Luis Talavera Lagos

EL BUQUE ESCUELA A VELA: RAZON DE SER 112
Capitán de Fragata Luis Mostaccero Helguero

Las ideas y opiniones publicadas en esta Revista son de exclusiva responsabilidad de los autores. Ni la Marina de Guerra del Perú, ni la Revista de Marina, su publicación oficial, se identifican necesariamente con los criterios e ideas expuestos.



Enfoque geopolítico: Producción y consumo del petróleo

Contralmirante (r)
Raúl Parra Maza

ANALISIS MUNDIAL

El desarrollo de la producción petrolífera mundial tiene que analizarse desde su capacidad técnica cuantitativa con la que ha de abastecer el consumo de los mercados internacionales, también bajo la acción reguladora que se tiende a ejercer en el campo doméstico de cada país, así como por los acuerdos unilaterales y multinacionales de los países comprometidos en estrategias de atención a sus demandas de consumo.

La resultante más inmediata emerge de la necesidad de alcanzar un equilibrio, hipotéticamente regulador, entre las reservas probadas de crudo en el mundo y la capacidad de producción de la industria del petróleo para cubrir el continuo ascenso del consumo en el área de la demanda.

Pero esto es formulación teórica pragmática y alrededor de ella se generan discrepancias entre los sectores empresariales privados y estatales.

La empresa petrolera privada considera su modus operandi actuar dentro del contexto PRODUCCION-PRECIOS-DEMANDA. De esta manera se impulsa a la producción petrolera dentro de una estructura positiva de precios y atender sin limitaciones a las necesidades del consumo.

Las empresas petroleras estatales consideran como principios de existencia funcional el contexto RESERVAS - PRODUCCION - PRECIOS, como la vía de solución de los problemas que se derivan de la explotación petrolera alrededor del factor reserva con calidad no renovable.

Entre estos dos extremos gira una gran parte del sistema de explotación mundial del petróleo, que además tiene que aceptar las influencias de los países consumidores que gravitan con sus decisiones sobre los programas de producción y consumo.

EE.UU.- País considerado el mayor productor doméstico de pe-

tróleo y también el más grande consumidor y por tanto el más grande importador de petróleo y sus derivados.

En este sentido, las perspectivas de producción petrolera de los EE.UU. en relación con la demanda para el consumo interno abre una brecha por la expansión de las importaciones de crudo. Este esquema analítico es significativamente explícito, pues revela las tendencias del mercado norteamericano de hidrocarburos que evidencian el incremento de su dependencia de la importación de crudos y derivados de los países productores.

Las reservas de petróleo y gas en los EE.UU. siempre han mostrado tendencias a disminuir por causas de aumento de la demanda doméstica más que por la disminución de las actividades exploratorias, que son realizadas por las grandes compañías multinacionales.

Globalmente se puede entender la preocupación y manejo cuidadoso de los precios del petróleo y derivados en el mercado doméstico y la importancia de su influencia política y hegemónica en el precio del crudo y derivados en el mercado mundial.

Paralelamente, la política energética de los EE.UU. abre el abanico sobre fuentes no convencionales de producción de energía que en algo equilibra el balance negativo de dependencia del petróleo.

OPEP.- Este problema de producción y consumo de petróleo en el mundo generó preucupación y expectativas en los países productores-exportadores de petróleo, por asuntos relacionados con el precio, pues el ingreso formaba importante tramo del producto bruto interno de cada uno de ellos y un aporte sustancial para financiar sus programas de desarrollo.

La Organización de los Países Exportadores de Petróleo (OPEP) conformada por Abu Dhabi, Arabia Saudita, Argelia , Indonesia, Irak, Irán, Kuwait, Libia, Nigeria, Qatar y Venezuela, a la que se agregó Ecuador, ha ido acentuando su influencia y autoridad hasta un punto máximo de decisión en los problemas de exportación de petróleo entre los años 67 y la década del 80, en que fue utilizada como un arma política en las guerras del Medio Oriente, con embargo y subida de precios de hasta 400%; además, las empresas privadas que operaban los yacimientos de la OPEP entraron en una masiva nacionalización de sus contrataciones y concesiones.

En el fondo, uno de los grandes logros de la OPEP fue el establecimiento de programas conjuntos de producción para operar el crecimiento de la demanda y controlar el deterioro de los precios del petróleo, también para influenciar en las tasas de cambio de las monedas que estaban operando el intercambio de petróleo por productos fabricados en los países consumidores.

La OPEP entró en crisis a raíz de la acumulación de los pe-

trodólares y el conflicto de intereses entre los productores del Golfo Pérsico y también los del Mediterráneo Oriental.

EUROPA.- La segunda zona consumidora de petróleo, con una producción petrolera que en la década del 70 llegó a 650 barriles diarios, y en la del 80 a 1.2 millones de barriles diarios. Sin embargo, las necesidades adicionales llevaron a los países de la comunidad a un continuo aumento de sus importaciones, no obstante las crecientes explotaciones de gas natural en el Mar del Norte y en aguas noruegas y británicas. Toda esta situación ha generado grandes vulnerabilidades por la dependencia de la importación de petróleo.

El problema del petróleo en Europa tiene sus orígenes en las firmes demandas de incremento de precios, tanto de Libia como de Argelia, sus principales abastecedores, también en los cierres del Canal de Suez y del Oleoducto Transarábigo y los consecuentes aumentos de los fletes con apoyo de la OPEP, todo unido al continuo crecimiento de la demanda por aumento de consumo.

Esta situación continuamente ha propiciado medidas para sostener el abastecimiento; ejemplo, las exploraciones en otros continentes como : América en Trinidad, Africa en Nigeria y Liberia, Asia en Indonesia, todas mediante capital privado; también con intercambios de petróleo por manufacturas con Rusia.

La Comunidad Europea (CE) siempre se ha visto obligada a estudiar a fondo las proyecciones futuras en el renglón de hidrocarburos y refinados, sobre todo cuando las vulnerabilidades incrementaron sus riesgos, formulándose el informe MARJOLIN con recomendaciones de políticas de almacenamiento en armonía con las grandes empresas petroleras privadas del mundo, a fin de abastecer el Mercado Común Europeo, a través de naciones productoras tradicionales, el crudo y derivados requeridos a un régimen progresivo y a precios satisfactorios; posteriormente el informe LEEMANS recomendó lineamientos de política energética común:

1.-Aprovisionamiento de bajo costo, seguridad de suministro, desarrollo armónico de la sustitución, estabilidad del aprovisionamiento a largo plazo, libertad de escoger y unidad del mercado común.

2.- Dar significativa importancia a las fuerzas que influyen desde el exterior en los mercados petroleros nacionales e internacionales, teniendo en cuenta el volumen y valor de la balanza del comercio mundial.

3.- Considerar un problema fundamental para la economía energética europea, el tener que pagar precios muy altos por el crudo.

4.- La necesidad de mantener corrientes de capital para operaciones de exploración y explotación de nuevas reserva de petróleo y gas natural.

5.- Diseñar la estrategia ejecutiva de la C.E. para, en colaboración armónica con la OPEP y las empresas privadas, asegurar un aprovisionamiento de la comunidad que favorezca su desarrollo económico.

Otros informes han ido actualizando estas políticas de acuerdo con los acontecimientos y las perspectivas de corto y mediano plazo.

JAPON.- País perteneciente a la tercera zona consumidora mundial de petróleo, conjuntamente con Korea, Singapur, Taiwan, y por tanto, una zona elevadamente dependiente de la importación, con la participación de los países productores exportadores del Medio Oriente, del Sudeste Asiático, de la ex URSS y de Venezuela.

Quiere decir que, en materia energética, Japón ha actuado con una estrategia para asegurar el continuo suministro de crudo y lo ha hecho mediante la exploración externa bajo control japonés y tratando de reducir la influencia extranjera en su sector petrolero.

En consecuencia, han sido las compañías privadas japonesas las que han buscado y obtenido concesiones en el Medio Oriente, en el Sudeste Asiático, en Australia, en Alaska y Canadá; compañias que actuaron subsidiadas por el Consejo de Desarrollo Petrolero del Japón con el 30% de la inversión.

Esta política le ha permitido establecer una diversificación de fuentes de abastecemiento con el desarrollo de los campos de ultramar y con la intervención del capital y tecnología del Japón; también, abaratando el transporte con las grandes tanqueros construidos en astilleros japoneses.

Sin embargo, en las épocas de las crisis de la OPEP, el Japón tal vez fue el más afectado, debiendo tomar medidas de emergencia con recortes bruscos del consumo y políticas para transformar la industria japonesa hacia un desarrollo industrial de producción de escala y de punta, con ahorros de petróleo, y además, con políticas económicas de importación de materias primas y de exportación industrial generalizada de gran competividad.

En todo esto, el MITI (Ministerio de Comercio e Industria Internacionales) propició la reestructuración del sector petrolero japonés, de modo que los refineros independientes obtuvieron una participación importante en el mercado, compitiendo con aquellas compañías vinculadas directamente con las grandes internacionales. Los independientes (compañías privadas japonesas) fueron más fiables para los objetivos económicos y más atados al sistema político-social japonés.

En conclusión, el auge del Japón desde la Segunda Guerra Mundial se debió a un desarrollo institucionalizado y diversificado, con controles deseables, y también al uso del petróleo barato, hasta los finales de la década del 60.

Las respuestas del Japón a los embargos petroleros de la OPEP, se basaron en la conversión de la generación de energía y producción industrial con petróleo a la de otras fuentes energéticas, en la aceleración del desarrollo de la Energía Nuclear, en la expansión de importaciones de petróleo hacia el Pacífico.

Pero lo que fue más exitoso para el Japón ha sido el impulso concertado del gobierno y las empresas para promover la conservación de la energía en la industria, especialmente para reducir el uso del petróleo. Esto ha tenido una importancia crucial para la renovada competitividad internacional de sus empresas; sobre esto, el MITI implantó pasar de una "industria intensiva en energía" a una "industria intensiva en conocimientos". Mejor dicho, "En lugar de utilizar los recursos que hay en la tierra, utilizar los recursos que estan en nuestra cabeza". La conmoción de la crisis de energía son como los terremotos a los que los japoneses están acostumbrados; por tanto, les han sido fáciles de hacerles frente.

ALASKA Y MEXICO.- La OPEP, con sus embargos y dominio del mercado petrolero mundial durante la década del 70, propició respuestas en los países consumidores importantes con decisiones para garantizar sus seguridades, una de ellas fue estimular la explotación del petróleo fuera de la OPEP.

Es así que mientras estas actividades se expandían por el mundo, dos nuevas regiones petrolíferas tendrían mayor influencia: Alaska y Mexico, las que, aunque descubiertas antes del año 1973, sin embargo por la mezcla de la política, la economía, la oposición de los ecologistas, los obstáculos técnicos y el simple factor tiempo de maduración que es necesario para los grandes proyectos, aún no habían llegado a explotarse.

En Alaska. Se construyó un oleoducto que atravesó su territorio hasta Puerto Valdez, por el que actualmente están circulando más de dos millones de barriles diarios, más de la cuarta parte de la producción norteamericana.

En México. Después de 1930, en que se nacionalizó la producción petrolera y se asumió una política orientada al interior, PEMEX, la personificación del nacionalismo mexicano, sólo atendería por muchos años al mercado doméstico nacional, incluso hallándose sujeta a una lucha por el control empresarial entre el gobierno y el poderoso sindicato de trabajadores.

Pero cuando se descubrió el yacimiento petrolifero de "La Reforma", con una estructura extraordinaria, y, también, cuando llegó al poder el gobierno de López Portillo, fue que cambió la historia del petróleo mexicano.

En 1973, el milagro económico mexicano estaba sin fuerzas, la ecónomia se había estancado, el

valor de la moneda nacional había colapsado y, por todo ello, en el sistema económico internacional México no tenía crédito ni buena imagen; a lo que se sumaba un aumento rápido de la población, pues, uno de cada dos mexicanos tenía menos de quince años de edad y el 40% de la masa laboral estaba desempleada o subempleada. Todo ello creó, al interior, una fuerte inestabilidad con posibilidad de golpe militar. Entonces, el nuevo petróleo fue como un regalo del cielo, pues con ese recurso llegaría a México el dinero extranjero que tan desesperadamente necesitaba, con el que evitaría que aumentaran las limitaciones que la balanza de pagos imponía al desarrollo económico, o sea que se convertiría en el motor de un desarrollo económico, o sea que se convertiría en el motor de un desarrollo renovado.

Sin embargo, no obstante el éxito petrolero mexicano -que en 1993 llegó a producir 2.9 millones de barriles diarios-, las exageradas expectativas motivaron un descontrol fiscal y político con grandes endeudamientos inorgánicos, tanto públicos como privados, todo con la sola garantía de la exportación del petróleo. Aun así, México se ha convertido en una gran nueva potencia en el mercado petrolero internacional y fuente alternativa de suministros petroleros que contribuyen a minar la hegemonía de la OPEP.

En el mercado mundial, el precio del petróleo ha tenido un tope alto que llegó arriba de los 40 dólares el barril, con lo que México puede llevar adelante su política económica, lo que quiere decir que usufructuó las ventajas de los altos precios generados por las crisis del Medio Oriente, pero esas crisis también terminaron, ocasionando el derrumbe de los precios del petróleo por el incremento de la oferta por encima de la demanda mundial. Estas situaciones tuvieron repercusiones económicas en los países de economías frágiles, México dentro de ellos, pues tuvieron que suspender hasta el pago del servicio de la deuda.

En conclusión, el drama de la deuda mexicana hace ver que el auge petrolero para los productores-exportadores es cíclico aleatorio, según los acontecimientos entre los productores y consumidores, a la vez que genera crisis en los países importadores, invirtiéndose la figura cuando todo termina; pero lo remanente demuestra que el "poder del petróleo" es menos poderoso de lo que se supone, pues el petroleo, así como puede significar riqueza, también puede introducir debilidad para las naciones.

VENEZUELA.- País perteneciente a la OPEP, con grandes yacimientos petrolíferos en su territorio y que, a raíz del auge de la década del 70, empezó una política de nacionalización de todas las concesiones entregadas a las grandes compañias internacionales

como las: EXXON, GREOLE, GULP, etc., y lo hizo con una "Ley de Reversión", en 1971, que estipulaba que todas las concesiones petroleras volverían a ser de propiedad de Venezuela cuando concluyeran los plazos de contrato, con una compensación restringida, contratos que expirarían a partir de 1983. Ante ello, las compañias concesionarias disminuyeron sus inversiones, con lo que la capacidad de producción de Venezuela evidenció disminución. Ello, también, llevó al gobierno, en 1972, a tomar medidas que le dieron el control administrativo efectivo de las concesiones sobre todas las fases, desde la prospección hasta la comercialización, lo que significaba nacionalización concreta en la práctica pero sin negociación.

Esta negociación ha sido larga, pues en 1974 el gobierno tuvo que regularizar dos aspectos importantes: el primero, el mantenimiento del acceso a la tecnología y especializaciones del mundo exterior para su operación eficaz y actualizada, para lo cual se firmaron contratos de servicios con las mismas compañías internacionales, pagando hasta quince centavos de dólar por barril; la segunda, la necesidad de contar con accesos a los mercados, pues no tenían su propio sistema de comercialización fuera del país y requerían vender su petróleo de exportación, para lo cual se firmaron contratos a largo plazo de tal manera que garantizaban la entrada de su petróleo al mercado mundial. Todo esto concretó la nacionalización en el año 1977.

Esta nacionalización, a la vez, internamente, generó otra negociación entre los políticos y los técnicos petroleros venezolanos, pues dos generaciones de técnicos se habían formado dentro del sector petrolero privado, y en esa ocasión, el 95% de todos los cargos, hasta niveles superiores, estaban ocupados por venezolanos, muchos de las cuales habían estudiado en el exterior acumulando experiencia internacional dentro de las compañías multinacionales que, por lo general, los habían tratado bien. La cuestión se reducía a la siguiente interrogante: ¿ Iba, el sector petrólero venezolano, del que dependían los ingresos del tesoro, a ser una entidad principalmente política -con un programa de operaciones establecido por políticos y por la interacción de políticas nacionales-, o sería una entidad propiedad del Estado, gestionando como una empresa con horizonte al más largo plazo y cuyos programas de operación los establecerían los profesionales del petróleo?

En el transfondo era una cuestión de lucha por el poder y primacía, así como una batalla por el futuro de la economía de la nación.

Los temores hacían considerar en esta controversia interna, de : si se quería crear en Venezuela otro PEMEX, o sea, una empresa extraordinariamente poderosa, tanto que era de un estado impenetrable

dentro del Estado, o como también se temía, de si se quería tener un sector petrolero debilitado, politizado y corrupto, con efectos negativos para la economía venezolana.

Al final, se optó por una solución moderada y pragmática en la que el propio sector petrolero podría participar. Se creó un "Holding" estatal PDVSA "Petroleos de Venezuela", para que desempeñara un papel económico, planificador, coordinador, y que, igualmente, sirviera de nexo entre el gobierno y los profesionales del petróleo. También se crearon varias compañías explotadoras basadas en las organizaciones de antes de la nacionalización y que terminaron en sólo tres. Cada una era una compañía petrolera completamente integrada, desde los pozos hasta las estaciones de servicio. Esta cuasi competencia pretendía asegurar la eficacia y evitar el desarrollo de otra compañia estatal anquilosada y burocrática.

Todo indicaba que el petróleo venezolano estaba destinado a convertirse en una gran fuerza dentro del sector petrolero mundial. Pero, no obstante lo anterior, Venezuela, en la década del 90, ha entrado en una crisis económica, politica y social, un tanto grave que obligará decidir grandes cambios de estructura del país, en donde el petróleo será la fuente de recursos y de dinero para concretarlos.

ARGENTINA, BRASIL, COLOMBIA, CHILE, ECUADOR.-En el año 1992, tenían :

	Reservas probadas	Producción
Argentina	1,700	550
Brasil	1,600	630
Colombia	1,550	440
Chile	290	15
Ecuador	1,500	320
	Millones de barriles	Miles de barriles por día promedio

De acuerdo con estas cifras, los sistemas petroleros de los países giran, dentro de valores mundiales, por debajo de medianas y pequeñas posibilidades de intervención e influencia en los problemas de producción y consumo.

No obstante ello, cada país tiene su propia historia petrolera que han forjado a través de sus respectivas políticas específicas vinculadas a sus propias realidades, ya sea de importación y transformación, así como de prospección, todo para la atención de sus demandas de consumo y la exportación de sus excedentes.

Lo importante es que todos son países cercanos al Perú y que requieren incrementar sus potenciales y cuatro de ellos son países vecinos con los que siempre habrá que contrastar realidades y políticas específicas y sus resultados, respecto de la seguridad e integración, sin que signifique mellar soberanías y jurisdicciones, teniendo en cuenta las corrientes de intervinculación e interdependencia para el desarrollo.

ENFOQUE GEOPOLITICO DEL PROBLEMA DEL PETROLEO PERUANO

EL PERU.- Siguiendo el contexto del análisis geopolítico mundial, visualicemos al Perú dentro de su realidad.

Nuestro país, con ubicación en el subcontinente sudamericano, geopolíticamente privilegiado por sus costas en el Pacífico, la vertiente acuática del siglo XXI, también por sus posibilidades de vinculación a través de los sistemas fluviales existentes en el norte y sur de su territorio y que han ganado actualmente grandes expectativas, asimismo por su equidistancia entre los factores de desarrollo latinoamericano, de Europa y de Asia, y que ven en él toda gama de recursos potenciales que convierten, al Perú, en centro de intereses de intercambio, de apoyo y de asistencia mutua, así como de negociación de corrientes comerciales, sobre todo de recursos en marcado agotamiento. Además, su extensión y diversidad biológica lo hacen atractivo a las estrategias cercanas y lejanas del capital y de los proyectos de inversión, etc. Sin embargo, estas características pierden valor ante los niveles promedios de consolidación política, económica y social internos que aún son precarios y están rodeados de gran efervescencia con exaltaciones y dispersiones de las más variadas tendencias sociopolíticas existentes con baja capacidad de consenso, que dificultan los desenvolvimientos profesionales, técnicos y artesanales de primer orden con que el país cuenta para el desarrollo y crecimiento de la Nación Peruana.

A grandes rasgos, esta realidad geopolítica introduce al país en un desbalance peligroso; por un lado, la gran demanda de medios para mejorar la calidad de vida de la mayoría de los peruanos que están agobiados por la pobreza generalizada y están impedidos de mejorar, incluso sus trancendencias, y de otro lado, por la sabida oferta de recursos naturales que tiene el territorio peruano y su mar de gran riqueza hidrobiológica y que han sido precariamente explotadas y a veces desperdiciadas.

Esta situación, muy lamentable, determina requerimientos de aplicación de planes de emergencia, de rehabilitación y de desarrollo intensivos en la nación peruana, con apoyos de capitales nacionales e internacionales y que, a la vez, se ejecute un saneamiento de estructuras políticas, económicas y sociales hacia valores auténticos respecto de su realidad y perspectivas y que propicien los efectos multiplicadores en la población para que garanticen la continuidad de un desarrollo sostenido en todos los sectores importantes del bienestar y redunden en mejores niveles de vida.

Es por ello que el Perú tiene



necesariamente que encontrar las rutas de transformación de sus recursos naturales en capitales económicos y sociales para que sustenten la aplicación de sus planes y programas existentes, y por formularse, para el desarrollo nacional transcendente a su mestizaje y al embate de promociones de realidades no convenientes ni requeridas para el desarrollo nacional peruano. En este sentido, es imprescindible la identificación y creación de zonas y regiones geoeconómicas según sus recursos, ya sean mineras, energéticas, agrarias, pesqueras, etc., sin olvidar el desarrollo de los medios de intervinculación y las políticas y estrategias de explotación de sus recursos naturales.

Todo esto conlleva grandes riesgos y demanda asumir retos y compromisos delicados, pues es muy difícil que la nación peruana olvide hoy los resultados de administraciones defectuosas respecto a la actual calidad de vida impropia del 70% de la población, y de los empleos ineficaces de los espacios políticos, económicos, sociales, geográficos, etc., que ha configurado el rostro de la nación peruana.

Entonces, para el Perú, los recursos naturales como fuente de

desarrollo resultan de interés prioritario frente a las acumuladas brechas entre el desarrollo y el atraso actualmente existentes en la vida nacional. El petróleo dentro de ellos, que, como recurso, es de importancia vital para la ejecución de una política petrolera enmarcada dentro de una política económica global, especialmente para elevar el promedio económico y social precario de la nación acumulado a través de nuestra historia.

Respecto de la realidad del petróleo peruano, todo lo anterior nos obliga a determinar y saber fehacientemente el nivel promedio de consumo interno dentro de su demanda de energía para ver si ese nivel es de causa-efecto correspondiente a nuestro atraso evidente, o si corresponde a un nivel relativo adecuado a la vida nacional con perspectivas de mejorar rápidamente.

Lo cierto es que nuestro consumo nacional de energía y de petróleo es sumamente bajo e indigno para la los merecimientos de la nación impregnados en su historia.

Tambien sabemos que el Perú tiene grandes reservas petrolíferas potenciales en su territorio, que están en el subsuelo sin aportar nada a la vida nacional; asimismo, sabemos que se produce petróleo a una capacidad igual o cercana al consumo nacional y que, a veces en repetidas oportunidades, se debe importar adicionales para completar la demanda de consumo.

Este somero análisis hace ver que el petróleo peruano ha sido manejado sólo mirando al interior, o sea para el consumo nacional con algunas exportaciones de excedentes, que nunca han sido grandes; tal vez faltó la visión o el propósito de aumentar tanto la demanda interna como la oferta doméstica para impulsar un desarrollo petrolero con objetivos de llegar gradualmente a la producción de excedentes de exportación con posibilidad de capitalización de las ventajas de los precios de las crisis petroleras en los niveles correspondientes.

Es en esta visión que al petróleo en el Perú se le puede llamar recurso social, recurso estratégico o táctico; total, el nombre usado hasta hoy no ha producido el desarrollo petrolero deseado que el Perú merece, teniendo en cuenta sus grandes reservas potenciales y tambien los déficits económico financieros para sustentar los programas de desarrollo que se requieren.

Quiere decir que la discusión sobre el petróleo, en el Perú, es buena y tal vez siempre será oportuna, si se dan los propósitos y resultados que fructifiquen las políticas de desarrollo verdaderamente requeridas, pero no lo serán nunca si sólo contentan expectativas temporales y coyunturales de los entendidos, de los políticos y también de los interesados en demorar y obstruir el aliento económico buscado.

Desde el punto de vista geopolítico se puede concluir, sobre

el problema petrolero peruano (producción y consumo), que la discusión deberá centrarse en:

- Elevar los niveles técnicos y tecnológicos de manejo empresarial que garanticen un desarrollo petrolero eficaz que sirva de palanca al desarrollo nacional.

- Tomar decisiones importantes sobre el criterio y estrategia operativa, que determinen sus alcances nacionales y/o internacionales de comercialización.

- Apoyar a la industria nacional dentro de una descentralización administrativa que propicie desarrollo del interior de la República con uso de energía hidroeléctica, geotérmica, eólica, etc., tratando de ahorrar petróleo, de modo que incrementen los excedentes al consumo por exportación.

La historia del petróleo peruano muestra experiencias variadas y elevadas cargas técnicas, políticas y subjetivas para los cambios, pues ha tenido manejos privados, estatales y mixtos, pero que en todos se dieron resultados alejados de los esperados; entonces, para los futuros cambios en el manejo empresarial, creo que más importante que la discusión sobre el método, modelo y momento de ejecución es lograr que el sistema funcione de manera eficaz, para que aporte y sirva de apalancamiento al engrandecimiento del Perú.

Existe el concepto geopolítico de que las corrientes de expresión mundial orientan pero no determinan las políticas nacionales; por ello, dentro de las corrientes de globalización de los mercados de producción y consumos de bienes y servicios, en el Perú nada impide discutir sobre la privatización del petróleo y de la empresa Petro Perú, que en el fondo tiene que ver con las mejoras de las perspectivas del desarrollo petrolero peruano, por tanto se considera que esa acción de cambio ES VIABLE, en cuanto permitirá libertad de negociación e inversión de capitales para cada fase operativa, desde la prospección hasta la comercialización, también se aplicará un control de interés nacional que vigile cumplimientos contractuales dentro de salvaguardas de soberanía y jurisdicción nacional.

No hay que olvidar que cualquier organización y sistema puede no ser buena y, aun así, lograr sus objetivos esperados cuando el hombre que la opera es realmente apto e idóneo y está imbuído de una mística de identidad; pero si falla el hombre, entonces la organización fallará, incluso siendo buena.

GEOPOLITICA DE SEGURIDAD.- La Geopolítica recomienda tener observancia estrecha sobre las fuerzas de cohesión que intervinculan los centros con las periferias, y viceversa, para el mantenimiento de las expresiones del poder y el control, no obstante la disipación por distancia y la extensión territorial del país.

Este concepto, en la práctica, se

evidencia en las necesarias protecciones que requieren las zonas valiosas del territorio, sobre todo, cuando su valor está representado por recursos, cuyos empleos generan factores de crecimiento socioeconómico; por ejemplo, el petróleo, que es un energético, trasciende en la economía como factor de producción, tanto de las industrias y empresas, como del bienestar en general, que toman con el tiempo solidez estructural.

Asimismo, las tendencias al crecimiento de las naciones se manifiestan por la concentración de influencias fuera de sus fronteras, ya sea por presencia física de profesionales, técnicos, etc., y de presencia de capitales económicos financieros que van conformando figuras de enclaves étnicos y económicos; estas tendencias, con el tiempo, han ido perdiendo fuerza ante la aparición de organismos multinacionales de solución pacífica de diferendos y, también, por los mejoramientos de los contratos con cláusulas de salvaguarda cautelatorias de la soberanía y jurisdicción, asimismo con las modernizaciones de las normas y legislaciones nacionales para preservar jurisdicción y control.

También, en esta ocasión, es necesario recordar la constante geopolítica que expresa que las causas de las guerras siempre han sido de intereses económicos sobre zonas valiosas; por lo tanto, cada nación tiene la obligación de sopesar cualquier evidencia sobre sus territorios y tomar las medidas que se requieran para neutralizar y destruir cualquier intento que persiga un fin igual o semejante.

No esta demás insistir en los riesgos y peligros que significan las crisis internas por vulnerar la seguridad de la nación afectada por inelasticidad económica, por inestabilidad y desestabilización política y social, y ello se agrava cuando se adolece de cohesión e identidad nacional, pero será aun más grave cuando se padece internamente la pobreza en elevados porcentajes de la población, cundiendo el descontento y la desesperada supervivencia, pues, cuando estos sean los defensores, actuarán sin convicción y sólo para alcanzar la propina y la comida. Pero los sentidos y propósitos de seguridad transcienden las fronteras y las protecciones se refuerzan con participaciones concertadas y coordinadas de apoyo de países afines con compromisos de relaciones de intercambio y de cualquier otra índole de interés común, etc.

Todo esto se podría sintetizar expresando que nunca un país debe estar desvinculado internamente ni aislado externamente.

Por lo expuesto, toda preocupación sobre la seguridad del Perú es válida, pero siempre será mejor que esas preocupaciones se sustenten con argumentos y recomendaciones factibles y sin vestigios de subjetividad, pues existen en la actualidad, además de las conocidas,

muchas otras alternativas para llegar a la seguridad que se requiere y necesita, cuando los riesgos y las presiones se manifiestan peligrosas. En cuanto al petróleo, todas las empresas tienen propia conciencia de que la seguridad de la nación es indispensable para sus propias existencias, pues el gobierno, llegado el caso, tomará las medidas económicas, políticas, sociales y de cualquier otra indole que exija la situación, incluso las de causales legales y contractuales de seguridad, emergencia y de fuerza mayor, salvo mejor parecer.

CONCLUSIONES DEL ENFOQUE GEOPOLITICO.

1.- Sobre el problema del petróleo, el Perú tiene que cautelar y garantizar la soberanía y jurisdicción de sus reservas probadas y potenciales en todas sus fases industriales y de comercialización; tiene que velar, en los cambios estructurales de su sector petrolero empresarial, por el desarrollo que sirva de apalancamiento económico financiero y operativo de su industria, así como de la educación, salud, trabajo y de bienestar de la nación, sobre todo de los más necesitados.

2.- La producción petrolera es una actividad operativa de alto riesgo que requiere de grandes cantidades de recursos económicos, como los que se invierten para la exploración petrolera.

El Perú no puede, ni debe, desviar sus escasos recursos económicos de los objetivos de bienestar de la nación.

3.- El Perú tiene muchas zonas valiosas de interés económico, por ejemplo, las reservas probadas y potenciales de petróleo en el norte, centro y sur de su terrirorio, cercanas a las fronteras; reservas potenciales de gas licuado en el centro y sur del Perú, también cerca a sus fronteras, y yacimientos polivalentes de minerales en diversos lugares del territorio; pero, en el sur, los yacimientos de cobre en Arequipa y Moquegua con instalaciones metalúrgicas de exportación.

4.- El Estado deberá establecer una política de sustitución hacia otras fuentes de energía para propiciar el desarrollo industrial con uso de energía diferente al petróleo, para incrementar excedentes para la exportación del petróleo.

5.- El Estado es mal empresario por sus tendencias a la burocratización y a la injerencia política.

6.- Cuando el país está impregnado de pobreza, la única estrategia válida en el Perú es la lucha contra ella.

7.- Por todo lo expuesto, la privatización de PETRO PERU resulta viable.

La evolución de bienes y servicios ha estado encargada a los agentes, tanto del sector privado como del sector estatal, sucesivamente y con los resultados a la vista.

CUADRO DE VENTAJAS Y DESVENTAJAS

	EMPRESAS PRIVADAS	EMPRESAS ESTATALES
Desempeño	Mejor relación laboral Mejor calidad de producción	Buena relación laboral Buena calidad de producción
Con pérdidas	En último término salen del mercado	Buscan subsidios, medidas protectivas
Reglas del Mercado	En competencia	Con privilegios y monopolios
Estructura de Costo	Buscan mejores flujos de producción ventas y caja	Actúan en mercado compensando pérdidas con subsidios
Administración Empresarial	A riesgo de empresariado	A riesgo burocrático
Manejo Empresarial	Profesional técnico, personal capacitado	Profesional, político de confianza
Toma de desiciones	Flexible, orientada por mercado Rápida	Burocrática, orientado políticamente Lenta
Objetivo	El cliente	Político y social
Capital de riesgo	Propietarios	El Estado
Asumen pérdidas	Propietarios	El Estado
Reparto de beneficios	% a propietarios % Al estado(impuestos)	% al Estado % impuestos
Sostenimiento	Limitado al 100% capital	Sin límites
Implementación	A costo que se requiera técnicamente	Costo mayor por gastos sin control

ENFOQUE GEOPOLITICO DE LOS MODELOS ECONOMICOS DEL MERCADO : VENTAJAS Y DESVENTAJAS.

Casi siempre la decisión del liderazgo de un país, para un cambio entre uno y otro modelo económico, fue producto de la evaluación de sus propias realidades internas existentes; también de la corriente mundial, de las expectativas internas trazadas como hipótesis que se cubre con el manto de una promoción política que tratará de demostrar la necesidad y conveniencia de ese cambio o no.

Para ello, si se desea enfatizar una empresa o sistema, se diseñará un marco político y se buscarán motivos basados en defectos del sistema existente.

Actualmente, en el mundo, lo evidente es que el modelo privado es más usado en países con elevado desarrollo y con un PBI post-industrial, tanto que, incluso, las empresas privadas extienden sus alcances y poderes con sistemas transnacionales. Así también, el modelo estatal es más usado en países en vias de desarrollo o subdesarrollados y con un PBI de producción primaria e industrial de elevado consumo de mano de obra.

Algunas explicaciones se pueden establecer del análisis de las políticias económicas de cada tendencia. Ejemplo, en los países industrializados, después de la Segunda Guerra Mundial, separaron la acción estatal de la acción empresarial y definieron que el Estado estableciera un marco jurídico para la industria y que dedicara su inversión pública a la infraestructura que se necesite para encausar el desarrollo económico social. En este sentido, el gobierno dejó de ser competidor de la empresas privadas.

En los países en desarrollo, la existencia de un exaltado sentido de nacionalismo que opera como fuerza política en la lucha por el poder, a la que se aúna la causa ideológica que introduce la creencia que el Estado empresario conducirá a un desarrollo más rápido y justo. Dentro de todo ello, funciona el temor por una inseguridad social y por una precaria credibilidad en los sistemas de previsión social que no tuvieran el respaldo del Estado. Pero lo más evidente es que, desde la década del 50 hasta los finales de la década del 80, tanto el BID, el Banco Mundial y el FMI han canalizado sus inversiones en créditos a través de los gobiernos que ejecutaban programas de desarrollo por medio de instituciones y empresas estatales, dejando al sector privado relegado a sus propios medios.

BIBLIOGRAFIA

- Geiger, Erwin P. : *Privatización y Política Económica,* San José (Costa Rica), 1992.
- Pontani, Alberto : *Transnacionales y Petróleo en el Perú,* Lima (Perú), 1980.
- Centro Peruano de Investigación Aplicada : *La Industria Petrolera en el Perú,* Lima (Perú), 1985.
- Internacional Petroleum Company Ltd. : *Petróleo, 1954.*
- Yergin, Daniel : *Historia del Petróleo,* Javier Vergara Editor S.A., Argentina, 1992.
- Schiappa Pietra, Julio C. : *La industria del Petróleo en el Mundo,* Lima, (Perú), 1973.
- Pinochet Ugarte, Augusto : *Geopolítica* , Editorial Andrés Bello, Santiago (Chile), 1974.





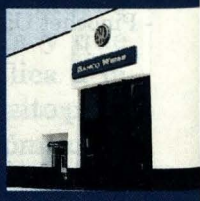

















Esta es la red Wiese-Perú en plena expansión.

Arequipa, Callao, Chiclayo, Chimbote, Cusco*, Huancayo*, Ilo, Iquitos, Lima, Piura, Tacna, Talara y Trujillo.

En distintas ciudades del país, cada vez más clientes aprecian personalmente que el Wiese es un banco peruano en constante desarrollo, porque en cada oficina, un eficiente equipo humano pone a su servicio la más avanzada tecnología bancaria.

(*) Próxima inauguración.

BANCO WIESE BWL

para gente como usted

CAUSA

La Cuenca del Pacífico... no tan pacífica*

Las Spratlys: Beijing está causando alarma al apoderarse de estas islas potencialmente ricas en petróleo.

Apoyadas en pilotes de acero que sobresalen de las aguas turquesas sobre el bajo Mischief, parte de la cadena de islas Spratlys, en el mar del Sur de China, más parecen restaurantes de frutos del mar que una amenaza a la paz y estabilidad regional. Son un pequeño manojo de chozas construídas no hace mucho por la Armada China, con el pretexto de albergar a pescadores chinos. Pero cuando un pescador filipino recientemente llegó a ellas e informó su descubrimiento a las autoridades filipinas (despues de haber sido mantenido cautivo durante una semana por marineros chinos), cundió la alarma en Manila. Los filipinos reclaman parte de las Spratlys, y, en cuidadosas palabras, el presidente filipino Fidel Ramos considera las chozas "inconsistentes con la ley internacional". Dijo Ramos que estaba "agotando todos los esfuerzos diplomáticos" para persuadir a los chinos a retirarse, pero también ha ordenado que aviones de combate filipinos sobrevuelen el área. "Mientras esperamos lo mejor debemos prepararnos para lo peor", ha declarado.

¿Iría realmente alguien a la guerra por las Spratlys? Llamadas así por un capitán ballenero británico en el siglo XIX, y reclamadas, totalmente o en parte, por China, Taiwan, Las Filipinas, Vietnam, Malasia y Brunei, las Spratlys consisten de más de cien bajos, islotes, peñascos y bancos de arena punteando el Mar del Sur de China. Muchos de ellos permanecen bajo el agua en pleamar, los más grandes de ellos están habitados por pequeños efectivos de personal militar. En el pasado, las Spratlys -que los chinos llaman las Nanscha, los vietnamitas

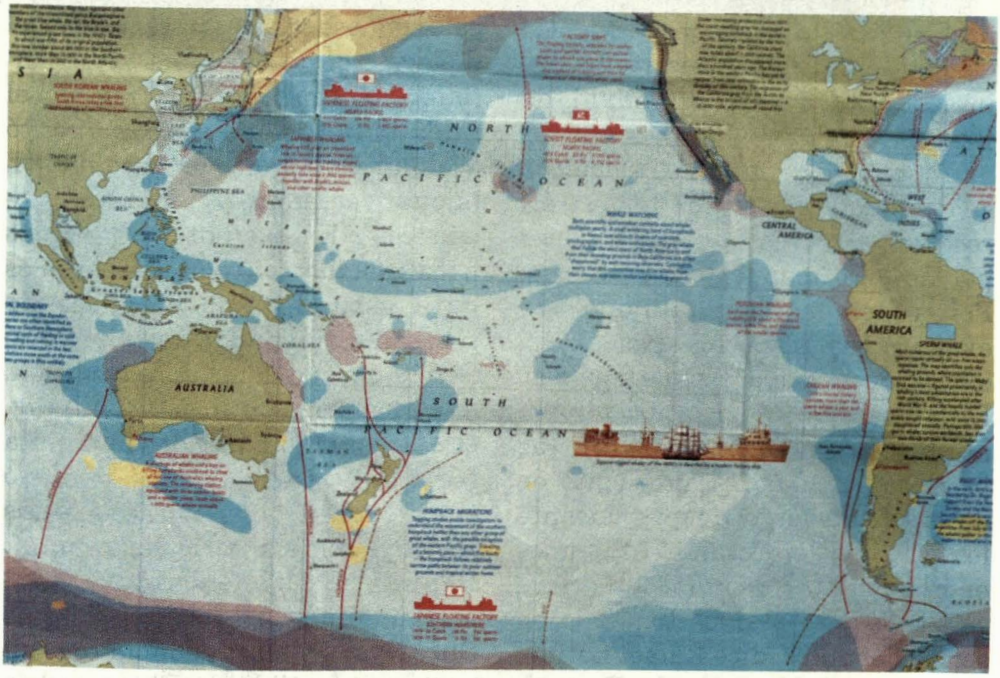
Troung-Sa y los filipinos Islas Kalayaan- fueron valoradas por sus depósitos de guano. Para quienes las ocupan o pretenden, las Spratlys son ahora un valioso premio estratégico. No sólo están situadas a lo largo de líneas marítimas importantes, sino que descansan sobre yacimientos potencialmente ricos en petróleo y gas.

Otras naciones del sudeste asiático, aparte de Filipinas, están nerviosas acerca del desplazamiento chino sobre las aguas de las Spratlys. Temen que las "chozas de pescadores" sean hitos no sólo para reclamos chinos, sobre posibles depósitos futuros de petróleo y gas, sino tambien del objetivo final de Beijing de convertir el Mar del Sur de China en un lago chino. El reclamo chino sobre el área se basa en "el uso histórico" -el hecho que los buques chinos han surcado durante siglos los mares alrededor de las Spratlys y las Paracels, una cadena de islas más al norte. En los últimos años, las naciones del sudeste asiático han visto con creciente alarma cómo la China ha ido desarrollando una poderosa armada de alta mar con la cual respaldar sus reclamos territoriales. Sólo en noviembre pasado, Beijing compró a Rusia 4 submarinos diesel clase Kilo. Los expertos militares dicen que la China espera tener un portaaviones antes de muchos años.

Ni las Filipinas ni sus vecinos del sudeste asiático pueden empezar a equiparar a la China en cuanto una emergente potencia naval. Tambien están convencidos, por todas las evidencias a mano, que los Estados Unidos están retirándose de la región como fuerza geopolítica. Y que, según temen, está creándose un vacío de poder que la China está ansiosa de llenar.

Funcionarios norteamericanos niegan que estén dando la espalda a lo que fue, durante la guerra en Vietnam, una virtual laguna privada de la Séptima Flota. Los almirantes más antiguos de la Armada de los Estados Unidos, incluyendo al almirante Richard Macke, Comandante en Jefe del Comando del Pacìfico (CINCPAC), han recorrido la región recientemente, diciendo a todo el que quisiera escuchar que el compromiso americano permanece sin cambio. Pero los asiáticos no se convencen. Preguntado acerca de las chozas chinas, replicó enfáticamente "No apoyamos reclamos territoriales sobre las Spratlys". "Lo que CINCPAC está diciendo -dice Mark Valencia, del Centro Este-Oeste en Honolulú- es que los Estados Unidos no tienen "nada que ver". El profesor Li Ngos, un experto en asuntos militares chinos de la Universidad de Hong Kong, dice: "Los americanos están retirándose. Están creando un vacío que está alentando a los chinos".

Nadie sospecha más de las intenciones chinas que los vietnamitas -y no sin razón. En varias ocasiones Vietnam ha resultado perdedor en disputas de soberanía



con la China sobre las islas Spratlys y Paracels. En 1974, mientras los vietnamitas estaban distraídos por las últimas batallas de su guerra civil, las fuerzas de Beijing capturaron las Paracels que Vietnam había reclamado y ocupado parcialmente durante años. Hanoi teme que Beijing tenga designios similares sobre las Spratlys.

En 1988, con el pretexto de instalar una estación metereológica al nivel del mar, las fuerzas chinas se apoderaron de siete islas, hundiendo tres transportes vietnamitas y matando setentidós marineros. En 1991, otra fuerza naval china capturó ocho islas más, hundiendo un barco vietnamita y matando setenta tripulantes.

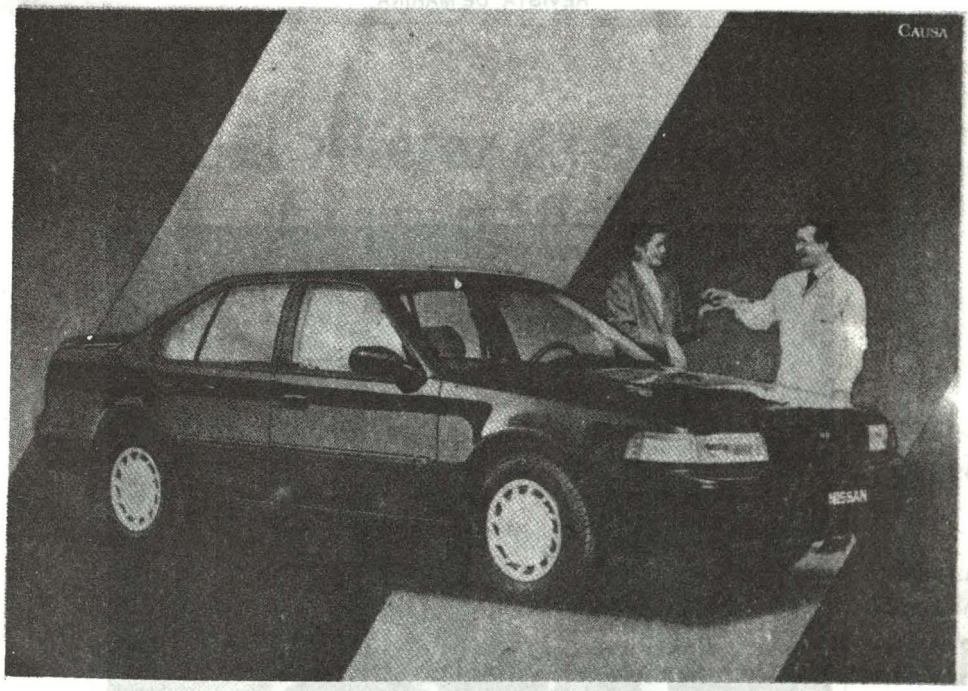
No sorprende que Hanoi esté de parte de las Filipinas en sus protestas sobre las chozas chinas en los bajos de Mischief. Vietnam ocupa físicamente unos veinte islotes y arrecifes en las Spratlys -más que ninguno de los otros cinco pretendientes. Desea preservar el statu quo hasta que pueda lograrse, mediante negociación, alguna resolución final. Espera tener pronto mayor capacidad diplomática contra Beijing: en julio, Vietnam se convertirá en el séptimo miembro de ASEAN, la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático, tres de cuyos miembros (Filipinas, Malasia y Brunei) también reclaman parte de las islas. Al igual que Hanoi, ASEAN está cada vez más convencido de las

intenciones chinas sobre el Mar de China, esto como resultado del incremento del poder naval de Beijing.

Pobremente equipado: Debido a su debilidad militar, Manila espera resolver a través de negociaciones pacíficas su disputa con la China. Pero el temperamento filipino está exaltándose respecto al conflicto, exigiendo un mayor acopio de armas. El mes pasado, la legislatura filipina aprobó la modernización de las fuerzas armadas por un monto de dos mil millones de dólares durante los próximos cinco años. "Estamos enviándoles (a los chinos) una clara señal de que estamos tomando en serio el asunto" -dice Rafael Lotilla, Director del Instituto de Derecho Internacional de la Universidad de las Filipinas.

Hanoi y Beijing han hecho un esfuerzo especial para mantener el diálogo, a pesar de su mutua desconfianza. A fines del año pasado el líder chino Jiang Zemim visitó Vietnam para promover "estabilidad, buena vecindad y vínculos económicos". En ese entonces los dos países nombraron comités especiales para estudiar sus disputas de soberanía, incluidas las Spratlys. Pero el meollo del asunto continúa. A la conclusión de la visita de Jiang, el Ministro del Exterior vietnamita Nguyen Manh Cam declaró simplemente: "Las Paracels y las Spratlys son territorio vietnamita". Beijing no es menos duro, descartando un arreglo negociado en las Spratlys -y en ausencia de un contrapeso válido- la China podría pronto obtener lo que considera su derecho histórico: el Mar del Sur de China como un Lago Chino.

*De *Newsweek*. Traducción del Valm. (r) Ricardo Zevallos Newton.



En Maquinarias todas son ventajas para Ud.



SERVICIO POST VENTA

Cuando le vendemos un vehículo, nuestra relación con Ud. recién empieza. Porque a partir de ese momento, adquirimos el compromiso de brindarle un servicio permanente para que la unidad que Ud. ha adquirido le brinde, en todo momento, un eficiente servicio. Y esa es otra gran diferencia.

El mejor servicio tiene nombre...

Maquinarias s.a.

La mejor manera de tener un Nissan

• Av. La Marina 3350 San Miguel Telf.: 511996
• República de Panamá 3080 San Isidro Telf.: 420304

Distribuidor

NISSAN

Y las ventajas continúan...

L T 9077014



Capitán de Navío Germán Stiglich

EL Alférez de Fragata Germán Stiglich en Madre de Dios

Teniente Primero CJ
Carlos Schiaffino Cherre

"Vivió para hacer el bien, dedicando siempre todas sus energías culturales a producir obras de beneficio patriótico.Tanto en el orden militar, como en el civil, la estrella luminosa de su labor realizada ha dejado una huella imperecedera, en la que siempre se leerán estas tres palabras: Patriotismo, trabajo, dignidad".

Al capitán de navío Germán Stiglich (Callao 1877-Lima 1928) se le reconoce como un marino de grandes cualidades, investigador, geógrafo, escritor, maestro y difusor de la geografía peruana, habiendo ejercido la docencia en la Escuela Naval, Universidad de San Marcos y Universidad Católica, entre otros cargos. (1)

Sin embargo, un aspecto poco conocido de su trayectoria naval es el haber integrado la Junta de Vías Fluviales, que fuera creada en 1901 durante el Gobierno del presidente López de Romaña, lo que le permitió viajar a lo que es actualmente el departamento de Madre de Dios, explorando y estudiando científicamente sus ríos.

La hoya hidrográfica de Madre de Dios es un área ubicada en el suroriente de nuestra Región Amazónica, que ha tenido, desde épocas pre hispánicas, exploradores; sin embargo, el estudio técnico de sus ríos se inició con la creación de la Junta de Vías Fluviales. Al referirse a esta Junta el historiador Jorge Basadre comenta lo siguiente:

"La expedición al Tambopata y al Madre de Dios fue otra empresa de la Junta de Vías Fluviales. Intervinieron en ella José S. Villalta, Fernado Carbajal , el oficial de marina Germán Stiglich y el

ingeniero Miguel César Marticorena. La finalidad aquí fue establecer en la desembocadura del río Tambopata la Comisaría de Madre de Dios. Datos ignorados sobre la zona quedaron esclarecidos. Además, fue entonces cuando se fundó efectivamente Puerto Maldonado en homenaje al explorador Faustino Maldonado(...).

Jorge M. Von Hassel y Germán Stiglich entraron por el Istmo de Fizcarrald al Madre de Dios y lo recorrieron. También surcaron el Tambopata".[2]

A pesar de contar con 25 años de edad, y recién obtenido el grado de alférez de fragata, Germán Stiglich desarrolló su labor de exploración e investigación en una época en que esa parte de la Amazonía no había delimitado fronteras con Brasil ni Bolivia.

En la obra "Madre de Dios, El Perú Desconocido" se recuerda al joven marino cuando en la parte de antecedentes históricos se señala que:

"El alférez Stiglich con una pequeña escolta recorrió secciones de afluentes del Madre de Dios. En el Inambari tuvo que dar el alto a un grupo armado de bolivianos que pretendían afectuar correrías para capturar nativos y llevarlos hacia los gomales del país vecino, elevando el respectivo informe".[3]

Conforme consta en su Foja de Servicios, el entonces alférez de fragata, entre los años de 1902 y 1905, en representación de la Marina, estuvo a órdenes del Ministerio de Relaciones Exteriores como miembro de la referida Junta de Vías Fluviales, habiendo desempeñado las siguientes comisiones:

-14 Marzo 1902-01 Enero 1903. Descubrimiento y estudio hidrográfico de los ríos fronterizos con Bolivia, Tambopata, Madre de Dios, navegando por ríos donde no era posible el acceso y estudio.

-01 Enero 1903-21 Julio 1904. Jefe único del Estudio Hidrográfico del Istmo de Fizcarrald y las cuencas de Madre de Dios y Ucayali. Teniendo a sus órdenes las embarcaciones "Francisco Pizarro" y "Manú".

-21 julio 1904-05 Agosto 1905. Estudio Geográfico, Topográfico e Hidrográfico de la frontera peruano-boliviana.

Entre los reconocimiento recibidos durante su trayectoria naval figura el Oficio N° 132 que remitiera el Ministro de Relaciones Exteriores al Ministro de Guerra y Marina con fecha 22 de Julio de 1904 y en el cual se transcribe el documento que a su vez enviara el presidente de la Junta de Vías Fluviales con el texto siguiente:

"Tengo a honra recomendar a Uds. al alférez de fragata don Germán Stiglich, quien ha desempeñado satisfactoriamente las comisiones que la Junta de mi presidencia le ha encomendado, para un ascenso que, dados el celo y la contracción, así como las dotes que

ha puesto de manifiesto en la referidas comisiones, estimo justo acordarle".

Los estudios efectuados por la Junta de Vías Fluviales sirvieron para la delimitación de nuestras fronteras, las que quedarían fijadas definitivamente con los Tratados Internacionales suscritos con Brasil (Rio de Janeiro, 09 Setiembre 1909) y Bolivia (Tratado de Rectificación de Fronteras del 17 Setiembre 1909).

Asimismo, contribuyeron para que el 26 de Diciembre de 1912, durante el gobierno del presidente Guillermo Billingurst, se aprobara la Ley N° 1782 que creó el departamento de Madre de Dios, con su capital en la ciudad de Puerto Maldonado. La referida ley establece minuciosamente los límites del nuevo departamento y de sus tres provincias: Manú, Tahuamanú y Tambopata, así como sus autoridades. Entre los funcionarios públicos que tendría el nuevo departamento se indica UN CAPITAN DE PUERTO y UN AYUDANTE, con lo cual la presencia naval se formaliza mediante este



Confluencia del río Madre de Dios con el Tambopata.

acto legislativo.

En 1922 el entonces capitán de fragata Germán Stiglich editó su obra "Diccionario Geográfico del Perú", la cual contiene una importante información sobre los departamentos, provincias y distritos del Perú, y al referirse a Tambopata nos dice:

"*Este distrito de la provincia del mismo nombre es el que más ha podido asimilar y más pronto el progreso que se trató de introducir en la cuenca de Madre de Dios cuando se fue a ella en pos del ideal patriótico de asegurar en él la soberanía nacional(...).*

Puerto Maldonado está situado en el ángulo agudo de la afluencia del Tambopata al Madre de Dios y dominando un panorama hacia abajo de ese río, el más hermoso que se podría desear".(4)

En las palabras antes transcritas se aprecia que sólo pueden haberse expresado por una persona que tenía profundamente arraigado su sentido de integridad territorial y nacionalismo. Asimismo, constituyen un testimonio fidedigno de un conocedor lugar donde está asentada la ciudad de Puerto Maldonado, e incluso, al calificar al lugar de "hermoso" se refleja un íntimo recuerdo de esa zona fronteriza del Perú.

Los servicios prestados por el alférez Stiglich le serían reconocidos en el futuro, ya que el propio Congreso de la República oficializó el tiempo que laboró para la Junta de Vías Fluviales, pues con la Resolución Legislativa N° 2435, del 08 de Setiembre de 1917, se dispuso lo siguiente:

"*El Congreso ha resuelto reconocer de abono en la Libreta del Capitán de Fragata don Germán Stiglich...los servicios que prestó al país en la Región Oriental durante el período comprendido del 14 de marzo de 1902 al 04 de Agosto de 1905, conside-rándose éstos como doble tiempo, conforme al Decreto Gubernativo de 03 de Mayo de 1863*".

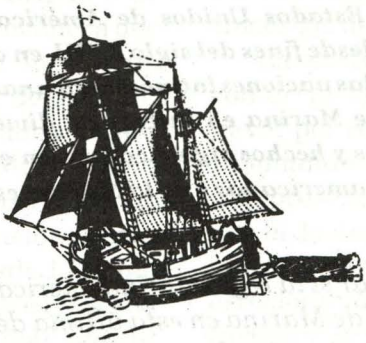
En las investigaciones y publicaciones efectuadas por la Junta de Vías Fluviales tuvo una labor muy importante el alférez de fragata Germán Stiglich, pues sus estudios e informes resaltaron la importancia geográfica de Madre de Dios, como zona bi-fronteriza con Brasil y Bolivia, aspecto que debe ser destacado entre sus contribuciones al conocimiento de nuestro país, y revalorado en el presente.

Asimismo, en esa etapa de su vida forjó los cimientos con los que construiría toda su carrera naval, llena de aportes culturales, hasta su temprana muerte.

El presente artículo pretende rememorar una parte de la vida del Capitán de Navío Germán Stiglich como un homenaje al cumplirse 100 años de su ingreso a la Escuela Naval, a la que fuera admitido el 24 de mayo de 1895, y en su calidad de primer oficial de la Armada que prestó servicios en el área que hoy es jurisdicción de IV Zona Naval.

NOTAS BIBLIOGRAFICAS

(1) *Diccionario Enciclopédico del Perú.* Tomo III, pág 188. Lima, Editorial Juan Mejía Baca, 1967.
(2) Basadre, Jorge: "*Historia de la República del Perú.* Tomo VIII, pág. 3320. Lima, Ediciones Historia, 1963.
(3) Corporación Departamental de Madre de Dios: "Madre de Dios, El Perú desconocido", pág. 51. Lima, 1986.
(4) Stiglich, Germán: *Diccionario Geográfico del Perú,* pág 435. Lima, Imprenta Torres Aguirre, 1922



La Marina y la Infantería de Marina Norteamericana en Latinoamerica*

Capitán de Navío U.S.N. (r)
Patrick S. Roth

El presente estudio referido a la emergencia y el desenvolvimiento histórico de la Marina y la Infantería de Marina de los Estados Unidos de América, así como su participación, desde fines del siglo XVIII, en el decurso de la vida política de las naciones latinoamericanas- es un alcance de la Revista de Marina en interés de divulgar entre sus lectores aspectos y hechos significativos en el actuar de las Armadas latinoamericanas y de la Marina estadounidense.

El lector podría preguntar si la región latinoamericana es importante para la Marina y la Infantería de Marina en esta última década del siglo XX. Los análisis de intervenciones por parte de nuestras fuerzas armadas revelan que de 215 respuestas a crisis el 27% de ellas ocurrieron en Latinoamérica y que de 504 instancias de actividad diplomática naval durante una era completamente diferente, y más temprana, identifica 38% como ocurridas en Latinoamérica.

El record histórico podría argüir la importancia de la región. El estudio realizado por John Collins en 1991 indica que la respuesta militar a diversas crisis en la región, como un porcentaje de respuestas en todo el mundo, se ha incrementado notoriamente en el periódo post Segunda Guerra Mundial. Indudablemente la actividad de la Marina y la Infantería de Marina continuará en el subcontinente posiblemente en su histórico nivel de 25-30%. Crisis demandando algún tipo de respuesta militar indudablemente ocurrirán en el futuro. Ciertamente, si la tendencia latinoamericana de apoyar las operaciones de la ONU u otras organizaciones multilaterales, continúa,

entonces los tripulantes e infantes se encontrarán a sí mismos trabajando continuamente con sus contrapartes latinoamericanos.

Esta evolución histórica es ofrecida entonces como ayuda en el entendimiento del accionar presente y futuro de la Marina y de la Infantería de Marina norteamericanas en la región, en su amplio contexto histórico. No se afirma que la cronología esté completa. Se espera que este esfuerzo aliente futuras investigaciones.

INTRODUCCIÓN

El accionar de la Marina y la Infantería de Marina Americana en Latinoamérica es tan antigüa como el país mismo. Desde la primera operación de la flota de la Marina Continental y el primer desembarco anfibio hasta las actuales Operaciones UNITAS con las Marinas sudamericanas existe un lazo récord de participación e intervenciones en la región. Los 220 años desde 1775 han visto ambos, cooperación e intervención. Los servicios del mar han influido en los desarrollos navales en la región y hasta mantuvieron posiciones de comando en las Marinas regionales. La diplomacia naval condujo a la participación de Latinoamérica en un número considerable de esfuerzos de coalición en este siglo. Hasta las patrullas de puerto deben sus orígenes a la visita de la gran flota blanca a Río de Janeiro.

La participación e intervenciones en Latinoamérica es un reflejo del crecimiento de los dos servicios del mar, el desarrollo de sus doctrinas y estrategias y el reflejo de la política exterior de los EE.UU. Un número de temas emergen de estos bien transcurridos 200 años de cronología de eventos.

La protección y promoción del comercio centralizó la actividad naval por cerca de un siglo y medio y demandó una dispersa pero continua presencia en la región. Mientras que la doctrina y la propulsión de los buques cambia, la necesidad de estaciones de aprovisionamiento de carbón y de bases emerge. Una guerra mundial engendra el reconocimiento de las potenciales contribuciones que las Marinas sudamericanas pueden hacer para la defensa común, y este tema hace eco hasta el presente. Contrarrestando el envolvimiento y la ideología extranjera, juega como un factor real en las actividades. La política exterior de los EE.UU. conduce las actividades; pero algunas veces la Marina encuentra que sus metas no concuerdan con las del Departamento de Estado.

Un tema constante es el efecto de la estrategia naval -en el siglo 19 apoyó al comercio, el "navalismo mahaniano" (planteada por el almirante Mahan), la necesidad de asistencia en las guerras mundiales, apoyo para la Guerra Fría, estrategia marítima de los 80's, o apoyo multilateral para cooperación en soporte de una evolucionante doctrina..."From the Sea" - en el accionar e intervenciones de la Marina y la Infantería de Marina en el hemisferio.

La historia de este envolvimiento es en gran parte la historia de la Marina norteamericana y la Infantería de Marina. Sus detalles incluyen lecciones para el futuro.

GUERRA DE LA REVOLUCIÓN AMERICANA

Los enfrentamientos en este conflicto incluyen la primera gran operación de flota de la Marina Continental y el primer desembarco anfibio en New Providence, Bahamas. Aquí la Marina capturó el fuerte Nassau, su primera operación y primer desembarco anfibio.

GUERRA DE 1812: PERÍODO 1812-1815

Theodore Roossevelt, en su historia de la guerra, remarca al almirante francés Jurien De La Graviere: "Cuando el Congreso americano le declaró la guerra a Inglaterra en 1812, parecía que este conflicto desigual aplastaría su Marina en el mismo acto de su nacimiento; mas, por el contrario, no hizo sino fertilizar la semilla". Muchos de los enfrentamientos en esta guerra tuvieron lugar en el Caribe, el Atlántico Sur y, por primera vez, en el Oceáno Pacífico.

PERÍODO DESDE EL FIN DE LA GUERRA DE 1812 HASTA LA GUERRA DE LOS EE.UU. CONTRA ESPAÑA: 1815-1883

La estrategia naval americana durante el primer siglo se centra en el transporte del comercio y la defensa de costa. Sin embargo, con excepción del período de la Guerra de Secesión, la razón por la cual la nación mantiene a la Marina es para proteger y promover el comercio.

El envolvimiento trata de seguir el interés del comercio. Por ejemplo, el envolvimiento en acciones en el istmo centroamericano lleva a la

carrera por el oro en California y a la construcción del ferrocarril del istmo en 1855. Con la excepción de la guerra civil, la marina largamente opera en estaciones distantes. Los Escuadrones distantes son establecidos por una variedad de razones: el Escuadrón del Pacífico, para proteger intereses americanos en el despertar de condiciones indeterminadas, resultantes de las guerras de independencia de las naciones sudamericanas; el Escuadrón de las Indias Occidentales, para combatir la piratería, y el Escuadrón del Brasil para proteger intereses a la vista de conflictos entre Argentina, Brasil y Uruguay.

El período esta marcado por la guerra mexicana, exploración, diplomacia naval, intervención y los comienzos de cooperación con las Marinas latinoamericanas. El período termina con el comienzo de una nueva Marina de "acero" e impulsada a vapor.

COMIENZO DE LA "NUEVA MARINA": 1883-1898

Cuando la flota se reunió en Key West en respuesta al asunto "Virginius" en 1883, algunos observadores se preguntaron si un sólo moderno buque de guerra español no sería capaz de destruir toda la marina americana. La obsoleta marina estadounidense de madera y a vela podría aún ser efectiva en estaciones distantes protegiendo el comercio pero no era rival para las modernas marinas europeas y algunas marinas latinoamericanas. Estrategas navales como el capitán de navío Stephen B. Luce y Robert Shufeldt argüían por una modernización naval y una nueva estrategia. Los desarrollos de las marinas latinoamericanas influyen en este debate.[1]

En la estación del Pacífico, Alfred Thayer Mahan, comandante del USS *Wachusett,* empieza a leer y a pensar. El mismo año Mahan arriba al Callao. El Congreso autoriza la construcción de los buques de la transición: "El Escuadrón Blanco" -3 cruceros con blindaje de metal: USS *Atlanta*, USS *Boston y* USS *Chicago*- marca el comienzo de la "nueva" marina. Durante este período la marina se ve casi envuelta en una guerra con Chile, es el comienzo de la búsqueda de suministro de carbón y bases para la flota para apoyar ambos la propul-

[1]No desapercibidos por los reformistas y el público es el hecho de que las Marinas latinoamericanas poseen modernos buques de guerra. En 1881 una caricatura publicada en una revista bajo el título "**Nuestra marina:** aun Chile puede hacernos entrar en calor (Warm us)", muestra a un moderno buque de guerra chileno hundiendo una tina con la bandera americana y tripulada por marineros estadounidenses. La guerra del pacífico es citada como un estímulo para la reconstrución de la U.S. Navy a finales del siglo XIX.

sión a vapor y una nueva doctrina naval, reacciones a intervenciones europeas, y con la exploración del canal. El período termina con la victoria sobre España en Cuba y con una Marina que puede medirse con sus pares europeas, aun si una pequeña parte de esa flota deba ser adquirida del Brasil. El período también termina con la valoración y aceptación de la doctrina naval de expansión y concentración de flota, firmemente en boga, de Mahan. La afirmación de la doctrina naval mahaniana determinará el fin de la época de las Estaciones.

FIN DE LA GUERRA HISPANO-AMERICANA HASTA LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL: 1899 - 1918

Este período incluye el término de los Escuadrones desplegados mientras que simultánemente el pensamiento naval se solidifica bajo la influencia de Mahan y Theodore Roosevelt. La Gran Flota Blanca visita Sudamérica afirmando el poderío naval norteamericano. La intervención es un factor de vida. La Marina y la Infantería de Marina aseguran la independencia de Panamá y concretan un canal americano. En 1914 la intransigencia del contralmirante Henry T. Mayo en Tampico ofreció a la administración del presidente Wilson la excusa para castigar al presidente mexicano Victoriano Huerta, y Veracruz es ocupada. El raciocinio para la intervención es debido en parte a un sentimiento de necesidad nacional de no permitir que ningún poder europeo gane una nueva posición en el hemisferio. Haiti y la República Dominicana son ocupados y oficiales de la Marina y la Infantería de Marina ocupan posiciones de autoridad incluyendo gubernamentales.

El período es también un tiempo de transición para los servicios del mar. La búsqueda de bases para una concentración de la flota operando en el extranjero, conduce a la Bahía de Guantánamo, al mismo tiempo que la defensa del canal centraliza el pensamiento naval. Nuevas ideas se filtran en la Infantería de la Marina. Basadas en sus experiencias en Cuba, incluyendo rivalidades entre instituciones militares relacionadas con metas estratégicas durante la toma de Santiago, la Infantería de marina organiza una estructura de batallón permanente con su propio soporte orgánico. Desde este inicio y a través de la experiencia ganada durante los ejercicios en Culebra, la Infantería de Marina comienza la transición de una Infantería Naval a una Fuerza de Combate moderna.

La Marina también empieza a ver ventajas en la cooperación con las Marinas latinoamericanas. Inicialmente, tal vez conducida por la administración del presidente Taft,

la marina promueve la venta de armamento -un esfuerzo que ve a la Argentina comprar 2 buques de guerra (dreadnoughts) de la Marina norteamericana.
Las ventas promueven la cooperación, incluyendo el entrenamiento de personal extranjero, pero la cooperación es también promovida por el espectro de la guerra en el horizonte. El almirante William B. Caperton, Comandante en jefe de la Flota del Pacífico de los Estados Unidos, es despachado al Atlántico Sur con la Segunda División de la Flota del Pacífico con la misión principal de influenciar al Brasil, Argentina y Uruguay de apoyar la causa de los Aliados contra los Poderes Centrales. En parte, como resultado de sus esfuerzos, Brasil entra a la guerra en el lado de los aliados, patrulla el Atlántico Sur y despacha una fuerza para patrullar los accesos a Gibraltar. A pesar de que es más un protectorado que una nación independiente, la Marina cubana patrulla el Caribe dentro de la causa aliada. En conjunto, un total de ocho naciones sudamericanas declaran la guerra a los Poderes Centrales.

ENTRE LAS GUERRAS: LA ERA DE LAS MISIONES NAVALES 1919-1940

Las intervenciones continúan dado que la Marina y la Infantería de Marina apoyan la política exterior norteamericana. La ocupación de la República Dominicana hasta 1924 y de Haití hasta 1934 involucran a ambas instituciones. Personal de la Marina y de la Infantería de Marina ocupan altas posiciones en gobiernos y administraciones consultivas, incluyendo cargos de Gobernador Militar . Un nuevo esfuerzo en soporte de la política nacional ocurre en Nicaragua en 1926. Inicialmente exitosa, se estanca en guerras con la guerrilla hasta su retiro en 1933. La Marina responde a la crisis cubana de 1933-35, estacionando presencia naval en la mayoría de los puertos durante este período. En total el requerimiento de puestos diplomáticos obliga a la presencia de la Marina y la Infantería de Marina en 90 ocasiones durante este período.
No se permiten intervenciones coloniales, la política naval durante el período exhibe una apreciación del valor de la cooperación antes que la confrontación. El establecimiento de la primera Misión Naval -en Brasil- formaliza las relaciones iniciadas durante los períodos previos. El Perú solicita una misión, y una es establecida en 1920. También se establece misiones en Ecuador y Colombia. Las Misiones Navales ejercen gran influencia, sus oficiales -inclusive- ocupan posiciones de comando en la Marina peruana. El Secretario de Marina Josephus Da-

niels públicamente anuncia una política de cooperación con las marinas sudamericanas. La Marina norteamericana busca y consigue legislaciones expandiendo sus roles de Misión.

El Departamento de Estado y el de Marina difieren en sus puntos de vista sobre el rol de la US Navy en la región. De una manera práctica la Marina propone cumplir con sus responsabilidades respondiendo a las crisis mediante el destaque de unidades desde concentraciones de la Flota. Los diplomáticos estacionados en remotas localidades tropicales prefieren una presencia naval cercana y dispersa.

La Marina, cansada de incesantes requerimientos por presencia naval (74 en los primeros 19 años del siglo), establece un Escuadrón de Servicios Especiales para operar en el Caribe y en aguas de la costa oeste de América Central. Los motivos incluyen el deseo de ganar algún grado de control en vez del compromiso que significa mantener una presencia naval vía la asignación de una organización permanente comandada por un almirante.

Los motivos también incluyen el reconocimiento de que la imagen es importante y, a ese fin, la Marina establece la misión primaria del Escuadrón, que es promover las relaciones amistosas y la comprensión mutua a través de cortas y ocasionales visitas de buena voluntad a los puertos. Las disputas inter Departamentales en Washington le dan al Departamento de Estado virtualmente el control del programa del Escuadrón y las visitas de buena voluntad a los puertos son raras hasta 1935.

Las lecciones de los problemas de batalla de la flota, los problemas en los desembarcos para los Marines y los ejercicios de desembarco con la flota conducidos en el Caribe y en aguas panameñas pagarán dividendos durante la Segunda Guerra Mundial.

SEGUNDA GUERRA MUNDIAL: 1939 - 1945

Al igual que en la Primera Guerra Mundial el hemisferio saborea el conflicto tempranamente con el combate de Punta del Este, donde el crucero alemán *Graf Spee* fue acorralado en el neutral Uruguay. Durante los tres años previos a las hostilidades, la actividad de la Marina y la Infantería de Marina es desplazada fuera de juego como resultado de un multilateralismo diplomático. Las conferencias de Panamá en 1939 y La Habana en 1940 establecen un marco diplomático para la cooperación en la defensa hemisférica. Confrontados con este hecho histórico, los esfuerzos de la Marina por promover la cooperación durante los 20's y los 30's entrega sus dividendos. De agosto a octubre de 1940, la Marina conduce una serie de conversaciones Marina-

Marina dirigidas hacia la cooperación en seguridad. Se alcanzan acuerdos para la utilización de bases y facilidades, así como coordinación entre fuerzas operativas con todos los países, excepto Argentina y Ecuador. Un acuerdo con el Ecuador es logrado a comienzos de 1942. La diplomacia naval también asegura la neutralidad de los territorios franceses en la región del Caribe y la inmovilización de unidades de la flota de Vichy.

Las Juntas de Hepburn y Greenslade recomiendan masivos mejoramientos a la estructura básica y esto es realizado. Eventualmente se establece una estructura de Comando más compleja para lidiar con las coordinaciones y comando en tiempo de guerra. Una patrulla neutral evoluciona y se convierte en la Fuerza de Tarea 3 y luego en la Fuerza de Tarea 23, luego en la Fuerza del Atlántico Sur y eventualmente la IV Flota. Por primera vez una división, la División Panamericana, es creada en la oficina del Jefe de Operaciones Navales (CNO) para coordinar relaciones con las Marinas latinoamericanas. El esfuerzo de guerra del Brasil no sólo incluye Guerra A/S y protección de convoyes, sino también el despliege de una División de Ejército y un grupo de la Fuerza Aérea a Italia. Las Marinas cubana y colombiana participan en enfrentamientos antisubmarinos. Prácticamente todos los países proveen facilidades de bases y protección del tráfico mercante y convoyes. México envía un escuadrón de la Fuerza Aérea a las Filipinas. Venezuela patrulla el Caribe. La mayoría de países, aún siendo neutrales, convoyan, proveen bases o, de algún modo, cooperan con la US Navy. Numeroso personal naval latinoamericano sirve a bordo de buques norteamericanos involucrados en tareas de la guerra y muchos más son entrenados en los EE.UU. Buques, aeronaves y equipamiento mayor es transferido a las Marinas latinas.

PERIODO POST GUERRA FRIA

La Marina apoya los esfuerzos de la administración Truman para asegurar la promulgación del Acta de Cooperación Militar Interamericana de 1946, con la cual se podría continuar una forma de préstamo/transferencia. Pero el Congreso falla por la no aprobación de la legislación. La Guerra Fría eventualmente brinda nuevas legislaciones permitiendo la asistencia en seguridad, y en la década de los 50's un número de Marinas latinoamericanas adquieren unidades combatientes excedentes en la US Navy. Acuerdos de asistencia en seguridad son firmados con la mayoría de los países. El Secretario de Estado John Foster Dulles introduce una resolución sobre

"Intervención del Comunismo Internacional en las Repúblicas Americanas" en la X Reunión de la OEA, en Caracas (1954), la cual enuncia una estrategia nacional que sienta las bases de las respuestas a las crisis regionales por parte de la Marina y la Infantería de Marina en los aproximadamente 40 años siguientes.

La política naval hacia las Marinas regionales permanece positiva, abierta y en apoyo de las Marinas latinoamericanas. A través del período, la Marina opera periódicamente en la región realizando ejercicios con las Marinas latinoamericanas. La cooperación es realzada por la participación de Colombia en operaciones de la ONU frente a Corea, realizando fuego de apoyo naval y operaciones de escolta junto con la Séptima Flota. El período termina con la primera Conferencia Naval Interamericana sostenida en Panamá en el otoño de 1959. Esta conferencia establece marcos de trabajo operacionales y administrativos para las cooperaciones Marina a Marina. El período también termina con el despliege de una Fuerza de Tarea a las costas de Cuba. Estos dos temas de cooperación y respuesta a crisis conducirán los asuntos regionales de la US Navy en los años por venir.

ENFASIS EN LAS RELACIONES MARINA A MARINA: 1960 - 1979

Las políticas nacionales contra el comunismo, primeramente enunciadas en los 50's continúan dirigiendo el empleo de la Marina y el Marine Corps en la región. Durante el período 1961 - 1965, ya sean portaaviones o Grupos Anfibios son despachados en un imprecedente número de 24 veces en respuesta a crisis. La crisis de los misiles cubanos en 1962 y la intervención dominicana en 1965 son los acontecimientos resaltantes. Los países latinoamericanos también responden a estas crisis.Buques de los EE.UU. junto con unidades argentinas y venezolanas operan como la fuerza de Tarea 137 durante la crisis cubana de los misiles. La Alianza para el Progreso promueve mejores relaciones pero también un énfasis en operaciones de contrainsurgencia.

A pesar de todos estos factores la US Navy ayuda a desarrollar un marco de trabajo para la cooperación de largo plazo. En 1960 el primero de los 35 años continuos de las operaciones UNITAS comienza. El sistema de las Conferencias Navales Interamericanas es encaminado y evoluciona hacia una mayor cooperación. La red de comunicaciones navales interamericanas es establecida en 1962. Los juegos de Guerra Naval anuales comienzan 10 años más tarde. Hay problemas en las

relaciones Marina a Marina. La política de los derechos humanos de la administración de Carter es denunciada por muchos de los países latinoamericanos y algunas misiones navales son despachadas de regreso. Más notablemente en el Brasil, sanciones aplicadas a varios países crean dificultades pero no previenen la cooperación.



Foto Sup.:Jefes de comando de la U.S. Navy (izq.) y de la Armada Peruana (der.) en diálogo previo a un ensayo de operación anfibia. Foto Inf.: Personal concentrado para un ejercicio pre UNITAS, con los vehículos de combate requeribles.



El accionar regional de la Marina y la Infantería de Marina continúa apoyando los objetivos nacionales. La meta de prevenir la influencia cubana y soviética en América Central y el Caribe conduce muchas de las respuestas a las crisis, resaltada por la invasión a Granada. Razones más complejas pero igualmente importantes conllevan a la captura y traslado a los EE.UU. del general panameño Manuel Noriega. Las actividades contra narcóticos también involucran a la Marina y la Infantería de Marina en nuevas formas de acción. 1994 marca el XXXV aniversario de las Operaciones UNITAS y continúa siendo la más antigua operación de presencia militar en Latinoamerica. UNITAS crece desde un ejercicio, enfatizando la Guerra Anti-Submarina, a uno que abarca todos los aspectos de la guerra naval. Las UNITAS también sobreviven, a lo que tal vez sea su más grande prueba -el involucramiento norteamericano al lado de Gran Bretaña durante la guerra anglo-argentina.

Una serie de temas y una nueva madurez marca las relaciones Marina a Marina. La US Navy visiona la cooperación regional como parte de su *Estrategia Marítima.* Bajo el liderazgo del Comandante de Operaciones Navales, el almirante James Watkins, se firman acuerdos con casi todas las pricipales Marinas latinoamericanas en disposiciones para mutuo soporte de la *Estrategia Marítima.*

Discusiones de Estado Mayor y juegos bilaterales resultan más frecuentes. El manteniento del contacto con las Marinas latinoamericanas se convierte en una meta principal de la US Navy.

La Marina trabaja para aliviar el impacto en las relaciones Marina a Marina afectadas por la imposición de sanciones a algunos países latinoamericanos.

* Traducción por el C. de F. Manuel Lores Salinas


Siempre
Genial.
Coca-Cola
Siempre
Coca-Cola

INSTITUTO GEOGRÁFICO NACIONAL



Mapa del Protocolo de Paz,
Amistad y Límites entre
Perú y Ecuador
Río de Janeiro 29 de Enero de 1942

Sobre la frontera Perú - Ecuador

Contralmirante (r)
Raúl Parra Maza

Cuando el mundo vivía la segunda mitad de la década del 40, saliendo de la muy cruenta Segunda Guerra Mundial, el entonces General del Ejército de los EE.UU. y Jefe del Estado Mayor General del Comando Aliado de la Guerra, George Catlett Marshall, en su informe global sobre esa monstruosa guerra, sus causas y consecuencias, dijo, entre otras cosas, lo siguiente:

"La Paz es la condición de vida muy preciada, difícil de conseguir y mantener. Para que ella prevalezca en los países y entre ellos, es necesario alcanzar situaciones políticas, económicas y sociales coherentes con ordenamientos de derechos y deberes prescritos por la ley natural y por la ley convencional. Pero, la ley, por sí sola, no tendrá valor efectivo sin el respaldo de la fuerza". ..."El mundo caminará hacia la institucionalización de soluciones pacíficas de las controversias y conflictos, mediante organizaciones mundiales y regionales de naciones y con el respeto del Derecho Internacional y de los tratados entre ellas. Pero, mientras las instituciones multinacionales alcanzan efectividad y eficacia esperada en este importante cometido, cualquier nación que abandone sus armas vivirá expuesta al desastre...".

Estas sentencias, impregnadas en el tiempo, se han basado en comportamientos, condiciones y situaciones sustanciales para la vida de los pueblos dentro de la comunidad internacional; la validez de ellas se viene perennizando y perfeccionando con juicios de la historia sobre cada caso que las contravengan y también dentro de la modernización de los instrumentos de intervinculación y de los adelantos tecnológicos de las comunicaciones e informática.

Dentro de la evolución de este contexto, el Tratado de Paz, Amistad y Límites, firmado en 1942 entre Perú y Ecuador, llamado Protocolo de Río de Janeiro, es un tratado internacional que determinó y delineó la frontera entre los dos países y, por tanto, es un instrumento del Derecho Internacional de valor irrefutable e inamovible a cualquier observación unilateral que pretenda revisar sus acuerdos con riesgos de poner en discusión semejante a todo

otro instrumento sobre fronteras que existen en vigencia por el mundo, propiciando, a la vez, el caos en las relaciones internacionales.

Sin embargo, es evidente la repetida insistencia y reincidencia de gobiernos de Ecuador por generar situaciones contenciosas alrededor de la frontera de casi 1,700 km. de largo, donde está faltando demarcar con hitos el 6% de toda ella, en la Cordillera del Condor, siguiendo el fallo arbitral del capitán de guerra y marina (Bras.) Dias de Aguiar. Todo esto pone al descubierto el juego de intereses unilaterales que está movilizando el comportamiento belicista de Ecuador, que afecta el bienestar de su pueblo y el desarrollo intervinculado de la región, contraviniendo el Derecho Internacional y la validez del Tratado.

En el campo político, es evidente el interés de utilizar las expectativas bélicas en el logro de una estabilidad política interior frente a graves problemas socioeconómicos que demarcan las brechas de discución entre el pueblo y el liderazgo ecuatoriano en el uso de recursos, que lejos de atender las necesidades de las mayorías se dedican a satisfacer el interés de poder de las minorías.

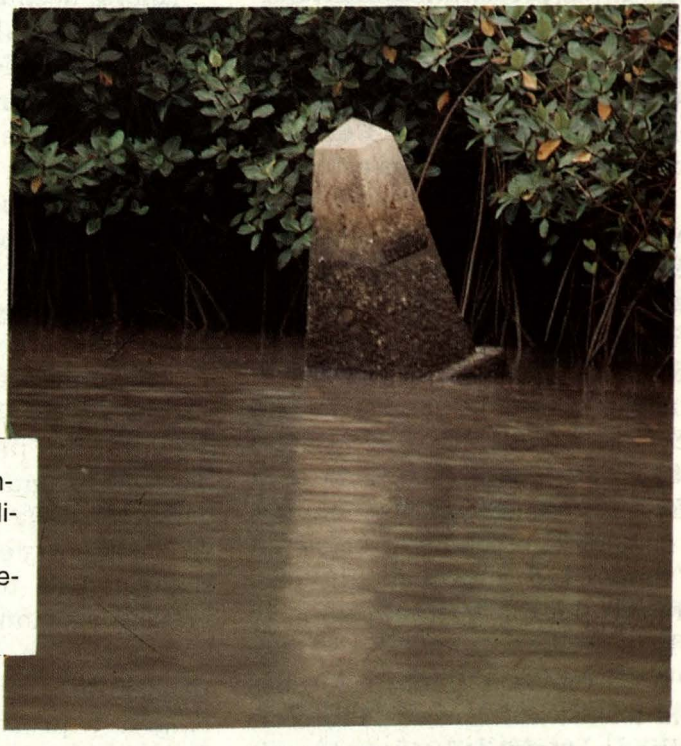
En el campo económico, no es posible ocultar la preponderancia del sector público sobre el sector privado, pues hay una estructura de manejo estatal de los sectores productivos y de servicios alrededor de la explotación petrolífera que goza de incentivos y de protecciones en contra de la eficiencia y el desarrollo sustentado del bienestar de la nación ecuatoriana.A todo esto, hay que agregar que las FF.AA. del Ecuador tienen asignado un canon petrolero para su empleo en empresas bélicas y en armamentismo, contrarios a los conceptos de pacificación y solución pacífica de los diferendos.

En el campo social, la estructura del perfil de las masas muestra una gran afluencia de oportunidades hacia un pico de población muy profesional, pero que representa sólo el 15% de la población ecuatoriana, esto debido a la preponderancia de la concepción explotadora del petróleo que moviliza la economía nacional en un 35% del PBI. y, por tanto, los intereses de la explotación petrolera trascienden sobre el desarrollo económico social del pueblo ecuatoriano.

En el campo militar, el canon petrolero ecuatoriano ha consolidado una estructura de seguridad y defensa de elevada proporción económica comparada con los presupuestos de la defensa de otros países de la región, lo que ha producido dos aspectos marcados en el desarrollo bélico de Ecuador: El aspecto militar, con fuerzas balanceadas tecnológicamente para una preparación y propósitos impregnados en su política de guerra por mucho tiempo vigente, y el aspecto empresarial, que sustenta el liderazgo castrense para el desarrollo autosostenido del personal y

material, por medio de diversas empresas y sus administraciones en rubros colaterales de producción de bienes y servicios.

Cambiar toda esta estructura del país es prácticamente difícil realizarla en plazos menores de 15 años, sionista y la persistente deformación del Derecho Internacional por parte de Ecuador y más especificamente de su liderazgo, con el que ha estado tratando de romper, una vez más, el Protocolo de Río de Janeiro de 1942, siguiendo, aproximadamente, el



Los hitos consolidan la delimitación de nuestra frontera norte.

no sin grandes riesgos de desestabilización interna y hasta de guerra civil; por ello, los gobiernos de Ecuador requieren de una estabilidad política frente a los problemas y a las oposiciones internas; para ello, qué mejor que explotar expectativas sobre un enemigo creado para este fin.

En este sentido, es evidente el objetivo de crecimiento expan-

plan de acción básico siguiente:

- Campaña de provocación dirigida a que el Perú se sienta obligado a quebrar el Protocolo.
- Campaña de desgaste de la imagen de los países garantes con, incluso, desprestigio de la condición de garantes.
- Campaña de internacionalización del conflicto con búsqueda de apoyos a cambio de privilegios de

petróleo.

- Campaña psicológica internacional basada en sofismas tratando de fundamentar sus acciones contra el Protocolo y el Perú.

Lo grave es que al hacerlo hayan estado utilizando sofismas históricos y geográficos, presentando montajes irreales con los que tratan de engañar al mundo, llevando a su país, con desesperada inconsciencia, a conflictos armados con Perú, a sabiendas que las razones están en su contra de causa-efecto y explotando el patriotismo de su pueblo con inducciones psicosociales prefabricadas.

Pero, más notorio de lo que Ecuador ha venido haciendo, es la vulnerabilidad de lo que Perú no ha hecho en más de cinco décadas, y estar, como ahora, actuando a la defensiva sobre hechos consumados de formación escolar y profesional de enemistad y prolongada preparación para la guerra, por parte de Ecuador.

Nosotros los peruanos, colocados en la defensa a ultranza del Protocolo de Río de Janeiro de 1942 y actuando en desventaja estratégica, estamos pagando un precio muy alto, no obstante los muchos proyectos, estudios, planes y programas formulados para el logro de un equilibrio en las relaciones con el vecino y que han ido truncándose, a través del tiempo, por ausencia de decisión política oportuna y de una efectiva promoción económica, social y militar.

Ahora, después de la guerra no declarada en el alto Cenepa, que con grandes sacrificios se ha actuado en el campo militar, obligados por las limitaciones que imponía el respeto del Protocolo por parte de Perú, todo hace indicar que en el futuro, no muy lejano, se logren exequibles resultados en el campo político diplomático dirigidos a concretar finalmente la demarcación faltante de los límites establecidos por el Protocolo de 1942, para luego accionar el plan de desarrollo fronterizo más idóneo para el bienestar de la zona y que además sea disuasivo y eficaz en la defensa y seguridad de toda la frontera, de manera permanente.

La Nación Peruana, la Constitución de la República y las leyes lo exigen y prescriben, el Derecho Internacional lo demanda y las Fuerzas Armadas defienden y respaldan la integridad y soberanía nacional.

Consideraciones ambientales en construcciones portuarias

Capitán de Navío SGC
Luis Talavera Lagos

Sabemos que en la mayor parte de los países de América Latina el mar representa una fuente de recursos alimenticios, económicos y de recreación; constituye un medio de transporte, de atracción turística y tambien es un medio moderador del clima, de extraordinaria importancia para la vida y el desarrollo de sus habitantes.

Una vez logrado el reconocimiento internacional al derecho de los Estados ribereños en el manejo propio de los recursos marinos en el mar territorial y en la zona económica exclusiva hasta las 200 millas marinas, definidas por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, en 1982, es tarea de cada Estado proteger este patrimonio nacional de todas las amenazas que pudieran afectar su valor como recurso y su equilibrio ecológico. En particular, protegerlo de la contaminación, cuyo efecto puede llegar a ser decisivo para la supervivencia de la vida vegetal y animal en el mar, ser dañino para la salud humana y deteriorar sus cualidades como medio de recreación y atractivo turístico.

La contaminación del mar proviene de diversas fuentes y orígenes; dado que los océanos cubren más del 70% de la superficie terrestre, es indudable que todo fenómeno terrestre los afecta. Parte de las emanaciones que van a la atmósfera son arrastradas por las lluvias que caen al mar y si caen en tierra son transportadas al mar por los ríos. También los deshechos generados por la industria y ciudades costeras son vertidos directamente al mar.

En resumen, una parte importante del peso de la crisis ambiental del planeta está recayendo en el medio oceánico, sus costas y sus recursos.

Partiendo de esta realidad, las autoridades marítimas de Sudamérica, México y Panamá, reunidas en Santiago de Chile el año 1983,



La contaminación marítima es una grave amenaza a nuestros recursos hidrobiológicos.

crearon la RED OPERATIVA DE COOPERACION REGIONAL ENTRE AUTORIDADES MARITIMAS (ROCRAM), para facilitar el intercambio de experiencias y puntos de vista, realizar esfuerzos conjuntos en materias de interés común y concretar posiciones en los foros internacionales.

Es así que uno de los objetivos principales de las Autoridades Marítimas de la ROCRAM ha sido la protección del medio marino; así lo demuestra el documento "La Perspectiva Ambiental hasta el año 2000 y más adelante", preparado por el Programa de las Naciones Unidas para el medio ambiente (PNUMA), revisado y analizado en la reunión ROCRAM IV en México 1988.

Como conclusión de los análisis de este documento y otros relacionados con el tema, la ROCRAM decidió preparar un Proyecto de Estrategia para Protección del Medio Marino, teniendo como aspectos básicos de su contenido:

- Una evaluación del problema actual de contaminación marina en la región.
- Planificación de actividades.
- Modernización de la legislación ambiental vigente referida al medio marino.

- Capacitación y concientización de autoridades, funcionarios y personal marítimo.
- Desarrollo y fortalecimiento de la infraestructura institucional.
- Cooperación regional e internacional.

El enfoque adoptado en la Estrategia considera temas de carácter general y materias específicas y, en cada tema, los cursos de acción consideran los aspectos básicos mencionados líneas arriba.

Dentro de los temas específicos podríamos citar algunos problemas que, siendo regionales, son graves para nuestro país: Contaminación producida por los buques: contaminación operacional o contaminación accidental; contaminación producida por plataformas petroleras; contaminación producida por fuentes terrestres: contaminación producida por construcción de puertos y operaciones portuarias.

Cabe mencionar que la Autoridad Marítima del Perú ha hecho y hace grandes esfuerzos por implementar y equipar con material tecnológicamente actualizado, instruir su personal y modernizar su legislación.

Pero este es sólo el esfuerzo de la Autoridad Marítima y lo que se pretende es concientizar al armador, al personal marítimo y a la población en general que éste debe ser un esfuerzo de cada componente que participa en la actividad acuática, en sus respectivos niveles de actuación: cumpliendo las disposiciones, modernizando los equipos de acuerdo a las exigencias adoptadas en los Convenios, instruyendo al personal marítimo, etc.

Efectuada esta pequeña introducción, queremos referirnos a un tema que afecta de sobremanera el litoral peruano, y es la contaminación producida por la construcción de puertos o muelles y en la que deben existir ciertas consideraciones ambientales que hay que tomar en cuenta.

Somos conscientes que la riqueza pesquera constituye una fuente de ingresos y de proteínas vital para una parte importante de la población; por lo que existen muchas fábricas procesadoras de harina de pescado que cuentan con chatas y tuberías submarinas, todas instaladas en aguas costeras, con la consiguiente contaminación del mar que amenaza este valioso recurso. Sólo una pequeña proporción de contaminantes se ha extendido más allá de los límites de la plataforma continental, la mayor parte permanenece en aguas costeras en zonas de baja circulación. En el caso de bahías más o menos cerradas, con alta concentración urbana industrial y una tasa de renovación de las aguas muy lenta, los niveles de contaminación han llegado a ser críticos para la vida marítima y dañinos para la salud humana.

Otro punto que se debe tener en cuenta es la construcción de muelles de recreo para embarcaciones deportivas, en zonas de playas de uso público, que pueden ocasionar que

la erosión costera aumente notablemente o que se encuentren desperdicios, ya que en la ejecución de estos proyectos se envuelven obras de dragado o remoción de fondos y sedimentos contaminados.

También existen colectores de desagüe que descargan las aguas servidas de las poblaciones urbanas, directa o indirectamente al mar, que en la mayoría de los casos se trata de aguas servidas sin tratamiento.

Los microorganismo patógenos que contienen las aguas servidas contaminan la vida y alimentos marinos y afectan la salud humana por ingestión de estos alimentos crudos o poco cocidos y por contacto directo en las playas.

Una de las estrategias de la ROCRAM para la consideración de los aspectos ambientales en las actividades de construcción, ampliación, adecuación y operación de puertos y actividades portuarias son los estudios de Evaluación de Impacto Ambiental (EIA), los que son una importante ayuda en la gestión ambiental, permiten a las autoridades competentes conocer anticipadamente los efectos negativos y positvos que podrían derivarse de la construcción y operación de la instalación e incorporar las medidas de atenuación y corrección apropiadas a tales efectos.

Las evaluaciones de impacto ambiental tienen particular importancia en la medida que constituyen un elemento básico de la administración ambiental de los puertos y a la vez permiten a las autoridades competentes participar en la decisión de viabilidad ambiental de los proyectos de instalaciones acuáticas.

Con este enfoque es que dentro de la estrategia de estudios de impacto ambiental para protección del medio marino, existe la confección de guías sobre la evaluación de impacto ambiental en los proyectos portuarios y de instalaciones acuáticas en el área de su competencia.

Los objetivos de las guías se pueden resumir en los siguientes:

- Servir de elemento orientador a las autoridades marítimas para introducir consideraciones ambientales en los Proyectos presentados.
- Ayudar a identificar y evaluar los posibles impactos adversos de un proyecto sobre el medio ambiente, con el propósito de eliminarlos, reducirlos, atenuarlos o corregirlos.
- Ayudar a facilitar la toma de decisiones respecto de la viabilidad ambiental de un proyecto portuario, por parte de las autoridades marítimas.
- Coadyuvar en el plan de ordenamiento ambiental marino y costero.

Las guías deben contener los siguientes aspectos:

a) Descripcción general del Proyecto relacionado con:

- Localización del lugar para la instalación acuática y diseño.
- Construcción de la instalación: Incluye actividades tanto en mar como en tierra.
- Operación: Incluye tráfico marítimo, descargas, derrames, manejo de maquinarias y equipo, transporte

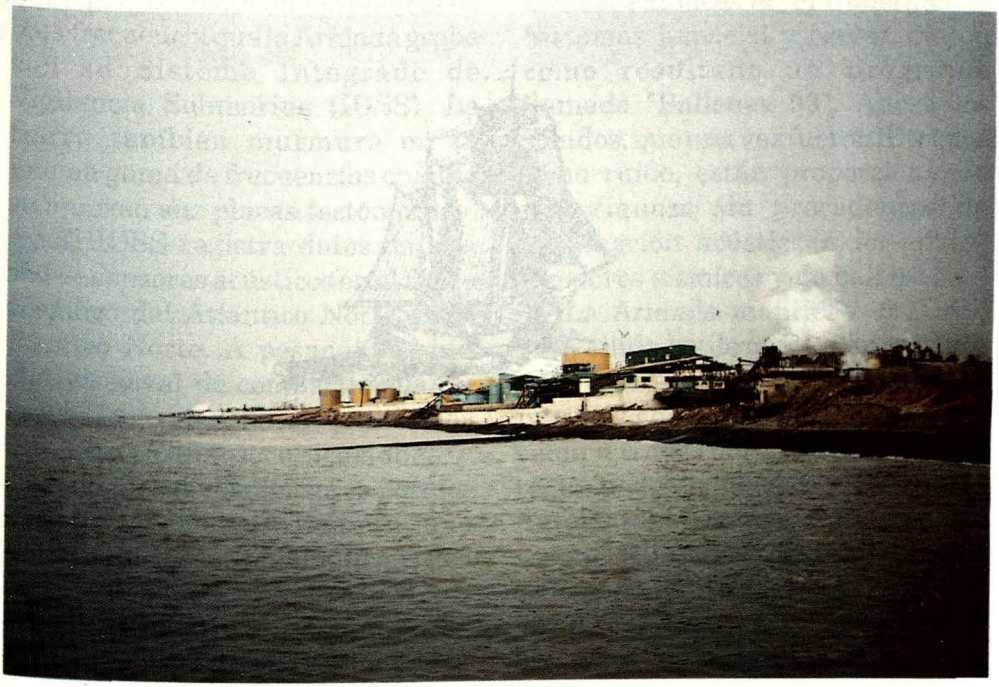
y almacenamiento de sustancias peligrosas.

b) Descripción general del ambiente antes del proyecto sobre la base de los siguientes componentes ambientales:

- Calidad del agua: temperatura, salinidad, color, oxígeno disuelto, etc.
- Calidad del aire: polvo, hollín, gases, sustancias peligrosas olorosas, etc.
- Hidrología, oceanografía y procesos costeros: corrientes, mareas, olas, erosión costera, clima costero, deposición de sedimentos, etc.
- Ecología costera y marina (flora y fauna acuática): sedimentos de fondo, concentración de nitrógeno orgánico, fósforo, sulfúricos, diversidad de especies, etc.
- Calidad visual y paisaje: valor estético y paisajístico del área de ubicación del proyecto, armonización de las construcciones y edificaciones con el paisaje del área, señales, avisos luminosos, problemas visuales, ruido, vibraciones, olores, etc.
- Aspectos económicos y socio culturales: reubicación de asentamientos humanos, crecimiento de la población, salud humana.

c) Identificación de impactos: proyecto vs. componentes ambientales (localización, construcciones y operación).

d) Evaluación de impactos del pro-



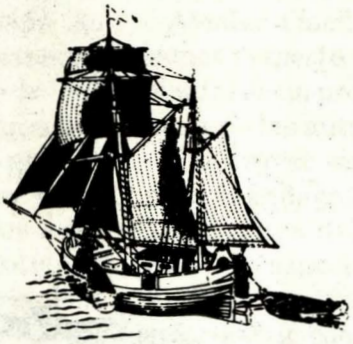
yecto (localización, construcción y operación) sobre los componentes ambientales del área donde se ubica la instalación.

e) Medidas contra los impactos adversos del proyecto.

f) Plan de monitoreo y vigilancia post proyecto.

En resumen, las guías deben contener información sobre los principales impactos ambientales producidos sobre el medio ambiente en el área del proyecto, con una descripción general resumida de ellos y las medidas de mitigación que se sugiere para alterarlos, corregirlos y evitarlos o controlarlos.

Existe, en la legislación nacional, independiente de las disposiones y reglamentos de la autoridad marítima, el decreto legislativo 757, artículo 51, que dice: "La autoridad sectorial competente determinará las actividades que por su riesgo ambiental pudieran exceder de los niveles o estándares tolerables de contaminación o deterioro del medio ambiente de tal modo que requerirán necesariamente la elaboración de estudios de impacto ambiental previo al desarrollo de dichas actividades, concordante con la Constitución Política del Perú".



Investigación acústica oceánica*

Después de 40 años de silencio, la Armada de los EE.UU. de N.A. ha admitido científicos civiles en sus laboratorios acústicos para compartir la sinfonía de sonidos de baja frecuencia que llenan los océanos. Los primeros dos grupos de científicos beneficiados con esta nueva iniciativa de sonidos abiertos están investigando tópicos aparentemente diversos.

Ballenas y volcanismo submarino. Al menos cuatro especies de ballenas vocalizan en las bandas de baja frecuencia que la Armada graba con su Sistema Integrado de Vigilancia Submarina (IUSS). La tierra también murmura en la misma gama de frecuencias cuando se mueven sus placas tectónicas.

El IUSS registra datos de una red de sensores acústicos en el fondo oceánico del Atlántico Norte y del Pacífico Norte. A pesar de la iniciativa naval de compartir sus recursos con científicos civiles, los números exactos, ubicaciones y capacidades de los sensores permanecen clasificados. Un flujo contínuo de datos de los hidrófonos llega a los centros de procesamientos de datos de la Armada, donde analistas especialmente entrenados inician la complicada tarea del procesamiento y reducción de datos.

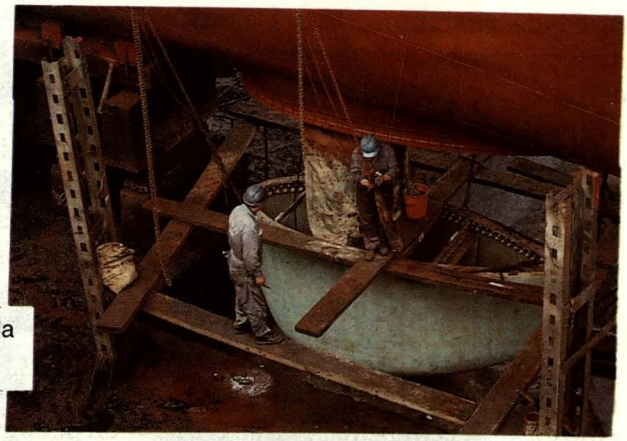
Los analistas de la Armada aprendieron a identificar y separar, por filtración, todo el ruido biológico y geológico para poder cumplir su misión - traqueo de submarinos y buques. Recién en 1992, bajo la influencia de un clima político cambiante, los esfuerzos del entonces Jefe del Comando Atlántico del IUSS, capitán de navío John Parrrish, y el capitán de navío Kirk Evans, entonces en el Comando de Sistemas Espacial y Naval, dieron como resultado un programa llamado "Ballenas 93". Ahora los sonidos, que una vez fueron filtrados como ruido, están proporcionando una riqueza sin precedentes de información acústica a los investigadores sísmicos y de ballenas.

La Armada mantiene el IUSS, las facilidades de procesamientos de datos y el personal de análisis. La iniciativa de investigación es financiada a través del Programa Estratégico de Investigación y Desarrollo Ambiental. Aunque ahora, en su segundo año, al esfuerzo usualmente se le denomina aún como "Ballenas 93" o el Programa IUSS de doble uso.



Los cetaceólogos han estado lanzando hidrófonos por las bandas de los buques durante años y escuchando el canto de las ballenas jorobadas. Pero sólo podían grabar los sonidos en intervalos cortos de tiempo cuando estaban navegando y sólo dentro de la gama de frecuencias audible para el oído humano. Ahora, con acceso al IUSS, estas limitaciones han quedado superadas.

Christopher Clark, investigador de la Universidad de Cornell, quien ha encabezado el programa de ballenas desde el lado civil, ha señalado que se han registrado más tipos de sonidos de ballena en los primeros veinte minutos y se han grabado más ballenas individuales en las primeras seis semanas de "Ballenas 93" que lo que se había grabado en los últimos veinte años de investigación ballenera. "No sólo ha sido emocionante escuchar a todas aquellas ballenas, sino que trabajar con los analistas de la Armada ha sido una gran experiencia personal", dice Clark. "Son tan entusiastas y



Nuevas tecnologías en la investigación oceánica.

capaces... No habría forma para nosotros de manipular la masiva cantidad de información extraída del IUSS sin los operadores de la Armada, quienes realizan la primera etapa de reducción de datos".

Actualmente Clark y los operadores navales pueden reconocer las ballenas de aleta, azules, minke, y jorobada. Se han hecho unas cuantas grabaciones de sonidos que probablemente proceden de una ballena cabeza de arco. Las grabaciones del IUSS proporcionarían investigación para censar las poblaciones de ballenas, territorios de cada especie y un mejor entendimiento de las características de sus llamadas y usos según su comportamiento. Clark espera comparar las llamadas de las ballenas azules del Pacífico y del Atlántico.

Aunque Clark duda que pueda ser capaz de identificar ballenas por sus voces individuales, los individuos pueden a veces ser seguidos mientras se mantengan cantando. Por ejemplo, una ballena azul fue seguida durante un trecho de 1450 millas que duró 43 días. El programa de ballenas del IUSS será especialmente importante para aprender más acerca de las ballenas pelágicas, tales como: la azul, la de aleta, y minke, que raras veces se acercan a la costa.

Similarmente, el IUSS ha expandido de modo enorme el flujo de información hacia los sismólogos marinos. Los científicos interesados en movimientos del fondo oceánico han estado dependiendo de sismógrafos con base en tierra que no captan pequeños sismos. Los hidrófonos, sin embargo, registran sismos mucho menores que son indicativos de movimientos subterráneos del magma y posiblemente flujos de lava brotando en el fondo del mar. "Primero debemos entender los niveles de ruido de fondo y luego buscar desviaciones anómalas", di-

ce Clyde Nishimura, del Departamento de Defensa, " pero finalmente estamos teniendo una idea de la actividad sísmica en ambos océanos".

La frecuente actividad sísmica debajo del mar es sorprendente, porque la mayoría de las fallas entre placas tectónicas están situadas en el fondo del mar. Aunque la teoría de la expansión del fondo oceánico fue postulada hace casi treinte años, muchos detalles recién serían clarificados con la información del IUSS.

"Realmente no sabemos a qué estamos escuchando", dice Nishimura. "Necesitamos hacer suposiciones o sorprender una erupción en plena acción. Para hacerlo debemos ser pacientes y suertudos". Los investigadores del Pacífico fueron ambas cosas: poco después que empezó el programa de doble uso del IUSS, se registró un pequeño sismo fuera de la costa de Oregón. Un buque de investigación que por casualidad estaba en las vecindades encontró una pluma de agua caliente cerca del lugar de los sonidos. Un buque de la NOAA se dirigió al lugar y fotografió lava fresca por medio de un submarino a control remoto.

Este año, tanto los cetaceólogos como los sismólogos estarán comparando los registros de 1994 con los del año anterior. Solamente a través de tales comparaciones comenzaremos a entender las fluctuaciones en poblaciones de ballenas y detalles de su comportamiento. Similarmente, pueden ser necesarios varios años de datos sísmicos para detectar cambios cíclicos en la frecuencia, duración y magnitud de los sismos suboceánicos. Solamente a través de la clasificación parcial del IUSS han estado disponibles estos datos para los científicos civiles. Pero no está claro por cuánto tiempo se mantendrá el sistema en el ambiente de post Guerra Fría.

*De *Sea Frontiers*. Traducción del Valm. (r) Ricardo Zevallos Newton.

Haciendo Negocios con los EE.UU.

Tacna 23 - 30 de Agosto de '95

Perú USA

EVENTOS

1.- EXPO - COMPU - SUR '95

2.- USATECH - PERU

3.- SEMINARIUM TECNOLOGIAS 2000

4.- SEMINARIUM FRANQUICIAS INTERNACIONALES

5.- SHOW ROOM

LUGAR: CENTRO de CONVENCIONES INTERNACIONALES de TACNA

DEUSTUA N° 312 TACNA

INFORMES, INSCRIPCIONES Y RESERVACIONES

TACNA : DESERET - MITA
Calle Unanue N° 366
Telf. (51-54) 727257, Fax (51-54) 711404

LIMA : EMBAJADA USA -
SECCION COMERCIAL
Telf. 051-01-4330555 Fax: 01- 4334687
INTERBANC Cta. Cte. 340-112024

" La Empresa Privada es Desarrollo "
" La Droga Destruye Mente y Cuerpo "

Auspiciadores :

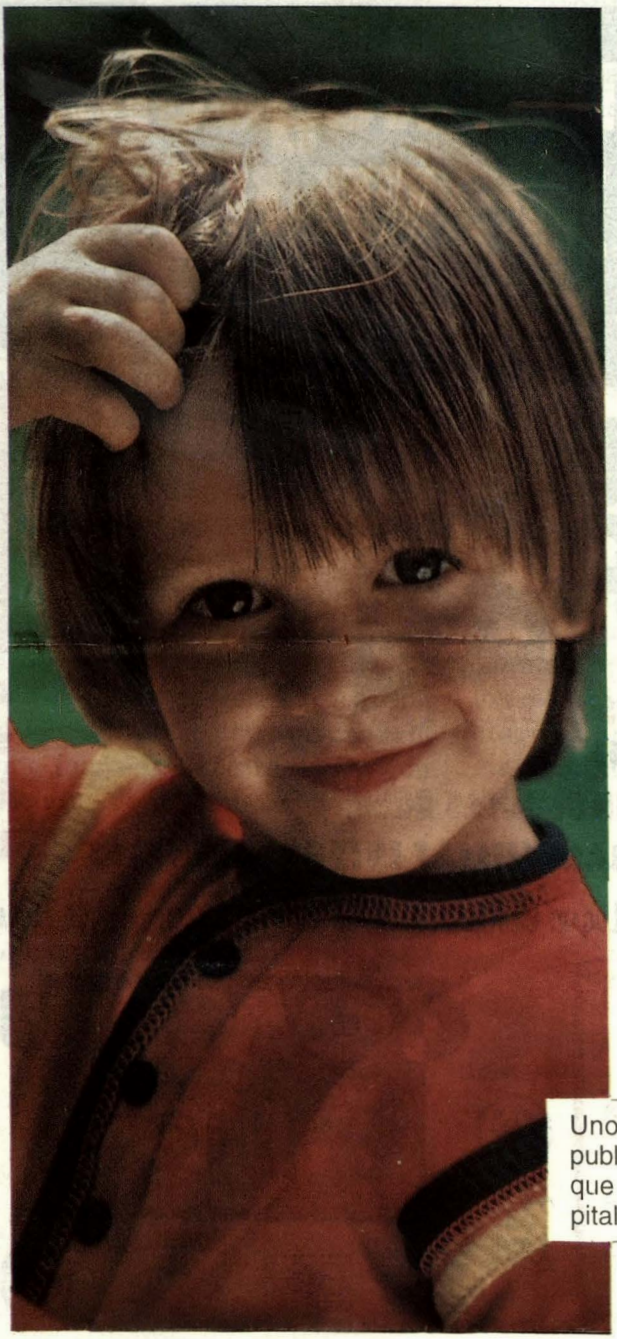
PERU visit USA

mita

Interbanc

COMPU '95 USA

Organiza :



Tiene los ojos de su madre, la sonrisa de su padre, y un riñón trasplantado...

Uno de los pocos afiches publicitarios sobre trasplantes que se difundió en los hospitales de Lima

Dar vida: el significado de donar un órgano

Capitán de Navío SN
César Lara Paredes*

Fue un hombre muy querido, se cuenta.
Entro en coma. Fue fugaz morbo.
Pronto sus restos serán osamenta.
En unos años sólo será polvo.
Quién sabe si su espíritu esté reconfortado.
Porque su riñón vive en un niño que ahora sonríe,
su corazón late en un doliente resucitado,
sus córneas hacen mirar a un ciego desamparado.
Es milagro de la ciencia, dicen.
¡No! Es generosidad que no se reprime,
es un acto de generosidad sublime

C.L.P.

Desde que se comenzó con los trasplantes de órganos en el Perú, precisamente en el Centro Médico Naval hace 27 años con el trasplante renal de María Francisca Paliza, muy poco se ha avanzado en relación a la donación de órganos de cadáveres, pese a que se cuenta con una ley bastante completa y muy auspiciosa de los trasplantes con donantes cadavéricos.

Se han realizado 670 trasplantes de riñón en el país, 473 en los hospitales de la Seguridad Social de Lima y 197 en el Centro Médico Naval. Algunos pacientes se han beneficiado ya con un trasplante de corazón que desde 1992 se vienen

realizando en el Hospital Guillermo Almenara del IPSS. Con anterioridad, los dos primeros trasplantes éxitosos de corazón se llevaron a cabo en la Clínica San Borja en 1988 y 1989 y los trasplantes de córnea son un procedimiento común desde hace varios años. Pasará algún tiempo más para que en el país se realicen con éxito trasplantes de hígado, páncreas y pulmón.

Actualmente 300 pacientes esperan un trasplante de riñón en el Instituto Peruano de Seguridad Social y 45 pacientes en los hospitales de la Fuerzas Armadas y de la Sanidad de la Policía Nacional, y el número de enfermos con insuficiencia renal crónica terminal que dependen de las hemodiálisis para sobrevivir se viene incrementado cada año.

Una de las dificultades más grandes para que los programas de trasplante en favor de tantos pacientes en espera de un órgano se realicen con mayor frecuencia es la falta de disponibilidad de donantes cadáveres; por eso es que los trasplantes de riñón en nuestro medio se siguen realizando en gran número con donantes vivos a quienes se les extirpa un riñón para tal efecto.

Estos donantes son relacionados (familiares directos) o no relacionados con el receptor. En el primer caso, es un acto de amor y generosidad para con el familiar que sufre y que depende de una máquina dialisadora para poder sobrevivir; en el segundo caso, es un acto en el que prima el interés económico a través de un trato directo de las dos partes, sometiéndose el donante a la extracción de un riñon. Como sucede en los países desarrollados, la proporción de trasplantes de riñon con donantes vivos debe reducirse al mínimo necesario sólo con donantes familiares (padres, hermanos); es obvio que para trasplantes de otros organos los donantes son cadáveres necesariamente.

Existiendo un aumento progresivo en la cantidad de pacientes cuya única posibilidad de vida es un procedimiento de trasplante, vemos con preocupación la desproporción que se presenta entre la demanda de dichos órgnaos y la oferta de los mismos, lo cual ha condenado a morir a muchos enfermos cuyo deterioro es progresivo e irremediable.

CAUSAS POR LAS QUE NO SE CONSIGUEN DONANTES CADAVERES

Creemos que son cinco las causas fundamentales :

1.- La falta de información y divulgación en la población de la existencia de programas de trasplantes y de la necesidad de donantes cadáveres. Asímismo, la falta de difusión y promoción de la Ley de trasplantes de órganos y tejidos en sus aspectos médico-

legales y, sobre todo, en el profundo significado humanitario y social que tiene la donación.

2.- La falta de motivación entre los médicos y enfermeras que dirigen los servicios de emergencia, cuidados intensivos y neuro-cirugía de los hospitales y clínicas, de donde de podrían conseguir gran cantidad de donantes cadavéricos si existiera conocimiento real del problema y una disposición de colaboración. Es usual que cuando se atiende un paciente que desafortunadamente pasa al estado de muerte cerebral se opta por el trámite más fácil de "cerrar la historia clínica" del caso. No se informa a los hospitales donde se realizan trasplantes, no se inicia adecuadamente las conversaciones con los familiares para la donación de los órganos y, sobretodo, no se administra el tratamiento mínimo adecuado, que consiste en conectarlo a un respirador automático y administrar líquidos y fármacos endovenosos que permitan que el corazón siga latiendo para preservar en buen estado los órganos factibles de ser trasplantados hasta que el comité de trasplantes comience su trabajo.

3.- La falta de un registro nacional de donantes de órganos y tejidos, organismo que fue creado y reglamentado con la Ley de Trasplantes de 1987, pero que en la práctica no existe. Su Consejo Directivo no se reúne periódicamente y las personas interesadas en donar sus órganos después de su fallecimiento no saben dónde acudir para registrarse. Sólo hay esfuerzos aislados en este aspecto en el Instituto Peruano de Seguridad Social.

4.- Tabúes y prejucios. La idiosincrasia de nuestra sociedad que tiene un apego ancestral por la integridad física de sus muertos. Es bien conocido que las personas son reacias incluso a las autopsias cuando estas son necesarias para aclarar los diagnósticos o son mandatorias por Ley. Muchas veces los esfuerzos por conseguir el permiso de los familiares para la donación se han frustrado por los prejuicios religiosos del padre o la madre que tienen la esperanza de un milagro que reanime al familiar en condición de muerte cerebral; en otros casos, el dolor que los aqueja omnubila cualquier otro concepto de generosidad y solidaridad para con el prójimo sin saber acaso que la negativa puede significar la muerte de otra persona.

5.- Finalmente, hay que considerar la negativa o la falta de apoyo de los directores de hospitales y clínicas y de los jefes de dependencia civiles y militares a la cual pertenecía el cadáver, quienes dejan consignas para que no se tomen para trasplante los fallecidos en actos contensiosos o policiales por temor a los implicancias legales, sabiendo que la Ley protege y ampara dicho programa, siempre y cuando se sigan los pasos para actuar en todo momento dentro de la legalidad.

LEY DE TRASPLANTE DE ORGANOS Y TEJIDOS

La Ley No. 23415 fue promulgada en junio de 1982. Se la modificó con la Ley No. 24703, promulgada en mayo de 1988, y tiene 50 artículos, algunos de los cuales, los más importantes, transcribiremos y comentaremos a continuación :

Muerte Cerebral

Art. 2° Al ocurrir la muerte, los restos mortales de la persona humana se convierten en objetos de derecho, se conservan y respetan de acuerdo a Ley y pueden usarse en defensa y cuidado de la salud de otra persona.

Art. 3° Todo órgano o tejido de un cadáver puede ser utilizado para la prolongación o conservación de la vida humana o con fines de investigación.

Art 5° Se considera muerte a la cesación definitiva e irreversible de la actividad cerebral (muerte legal).

Por esta Ley, queda excluído el antiguo concepto de muerte clínica que es la cesación definitiva de la función cardiorespiratoria o la ausencia de signos vitales (pulso, respiración, latidos cardíacos, reflejos). Después de la muerte cerebral la respiración espontánea se anula, pero el corazón puede seguir latiendo unos minutos hasta que se produce el paro cardíaco por anoxia, pero si se administra oxígeno con un respirador mecánico el corazón puede continuar funcionado como bomba de la circulación de la sangre para seguir dando vida "vegetativa" a otros órganos y tejidos por unas horas y aun días, pero el cerebro permanece irreversiblemente muerto. Es en este lapso de tiempo, después de la finalización de la función cerebral y antes de la muerte celular total producida por el paro cardio-respiratorio, que se debe actuar para proceder con la extracción de los órganos donados y preservarlos para el trasplante.

La muerte cerebral la constata el neurólogo por los siguientes signos, como se detalle en el Art. 25° de la Ley :

- pérdida absoluta de conciencia con ausencia total de reflejos encefálicos.
- ausencia de respiración espontánea.
- electroencéfalograma "plano" o isoeléctrico demostrativo de inactividad bioeléctrica cerebral; tienen que ser dos registros iguales con intervalo de tres horas.

Art. 8° En los casos de accidente, en que la muerte de una persona se produzca en un centro asistencial público o privado como consecuencia del cese irreversible de la función cerebral, es permisible la ablación de sus órganos con fines de trasplante, sin que para tal efecto se requiera del consentimiento de los parientes; dichos órganos son del Banco de

Organos y Tejidos para trasplantes, para su uso gratuito.

Este artículo es claro y preciso para entender que la utilización de los órganos de un cadáver surge de una necesidad prioritaria de salvar la salud y la vida de los que esperan un trasplante; pero en la práctica esto no se cumple porque son precisamente los propios familiares los que se oponen, por lo cual es recomendable en todos los casos solicitar la autorización de ellos para evitar situaciones muy penosas y hasta denuncias judiciales infundadas para el hospital y los médicos involucrados, que, por cierto, han obrado de acuerdo a Ley.

AUTORIZACION DE LOS FAMILIARES PARA LA DONACION DE ORGANOS

Son numerosos los casos que llegan a los hospitales y clínicas de Lima como donantes potenciales. Cada mes aproximadamente unas 30 personas, de 12 meses a 50 años, son declarados muertas en los hospitales del país por una falta total de la función cerebral, ocasionada generalmente por traumatismo encéfalo craneano grave o accidente cerebro vascular (roptura de aneurisma); los fallecidos por enfermedades crónicas, enfermedades infecciosas, enfermedades cardiovasculares, enfermedades degenerativas, cáncer, etc., no son aptos para ser donantes.

Conseguir la aceptación de la donación de los órganos del cadáver por parte de los familiares es una tarea penosa, delicada y, la mayoría de veces, frustrante. Esta tarea de persuación y motivación debe ser realizada por el Comité de Solidaridad del Hospital con el médico coordinador de los trasplantes, y puede durar horas, y aun días, si se quiere seguir insistiendo en la donación, tiempo que, al prolongarse, conlleva el deterioro progresivo de los órganos que se quieren tomar del cadáver, pese a que está con un mantenimiento adecuado en una Unidad de Cuidados Intensivos.

Me viene a la memoria algunos casos ejemplares de donación: En 1976, un oficial de Marina muy apreciado en el medio naval falleció por ruptura de un aneurisma cerebral. Sus familiares, en especial su señora esposa, accedieron generosamente a la donación de los riñones en una actitud de nobleza que los enaltece. Los trasplantes se realizaron en dos pacientes con enfermedad renal terminal; fueron de los primeros con donante cadáver que se realizaron en el país. Otro caso singular es el de un oficial de mar tercero fallecido en agosto de 1994 por traumatismo encéfalo craneano grave a causa de accidente de tránsito. De él se tomaron los dos riñones gracias a la aceptación de su

madre, una humilde mujer que, en medio de su dolor, autorizó con gran sentido de solidaridad para con el prójimo que sufre la donación de los órganos.

En 1993 se realizaron en Lima dos trasplantes de corazón gracias a la decisión de los padres de dos adolescentes mujeres, Heissell Vásquez y Miriam Orellana, de 17 y 15 años, respectivamente, fallecida la primera por un fatal accidente en motocicleta y la segunda por un aneurisma cerebral roto. Los padres aceptaron donar el corazón y los riñones para beneficio de 6 pacientes graves cuya única alternativa para sobrevivir eran los trasplantes, operaciones que se realizaron en el Instituto Peruano de Seguridad Social. Debe de haber sido uno de los actos de desprendimiento más dificiles de tomar por los padres, pero que significó una actitud muy humana y muy cristiana y que la madre de Heissell lo testimonió con estas palabras; "Cuando los médicos me dijeron que mi hija ya no iba a despertar, que irremediablemente se había ido, juntamos nuestras manos y mirándonos a los ojos dijimos que si ella había sido siempre buena y solidaria con los demás, teníamos que seguir su ejemplo. Así decidimos autorizar la donación de sus órganos. Sabiamos que nuestra hija, desde el cielo, aprobaría esa decisión". Lo más hermoso es saber que Heissell seguirá viviendo a través de otras personas".

Pero estos casos son los menos; la gran mayoría de gestiones que se hacen con los familiares para conseguir la donación son negativas por la oposición de ellos. A veces también hay que afrontar la incomprensión de las autoridades como ocurrió con un joven del S.M.O. fallecido por herida de bala en el cráneo y cuyos familiares habían aceptado la donación de los riñones por gestión personal de un paciente -oficial del Ejercito- con insuficiencia renal terminal; el operativo se frustró por la orden del jefe de la dependencia del occiso que dispuso "no se tocara el cadáver".

El oficial que nos relató este hecho después fue sometido en el Centro Médico Naval a un trasplante renal, el que se realizó exitosamente, y ahora él es un entusiasta promotor de las donaciones de órganos para trasplantes en su institución.

Del Registro de Donantes de Organos y Tejidos

El reglamento de la Ley de trasplantes especifica en los Arts. 36 y 37 lo siguiente:

En el Registro Nacional de Donantes de Organos y Tejidos se inscribirán obligatoriamente:

a) La voluntad de una persona de donar o no sus órganos o tejidos después de su fallecimiento ocasionado por un accidente.

b) La voluntad de una persona

que ingresa a un establecimiento de salud para un determinado tratamiento de ceder o no a otro sus órganos o tejidos para fines de trasplante después de su muerte.

Lo cierto es que el Reglamento o Manual de Normas y funciones del Registro Nacional, que debe haber sido elaborado por el Consejo Directivo presidido por el Ministro de Salud no se conoce, de tal manera que los hospitales autorizados para realizar trasplantes no cuentan con una copia del Registro Nacional. En la práctica éste no existe.

Por esta deficiencia, los directores médicos y asesores de los hospitales de las Fuerzas Armadas y de la Sanidad de la Policía Nacional han tenido reuniones de trabajo para integrarse y laborar más coordinadamente en favor de los pacientes que están a la espera de un trasplante y uno de los pasos fundamentales planificados es constituir el Registro Unico de Donantes en cada una de las instituciones. Estos donantes voluntarios, titulares, familiares y personal civil, serían inscritos en el Registro a su ingreso a la institución o en los hospitales durante los exámenes de capacidad psicofísica anuales y portarían un carnet que los identifique como donantes en el que se especificará el órgano u órganos que desean donar en caso de muerte por accidente. En otros países, en España por ejemplo, estos donantes tienen ciertos incentivos como es ingreso libre a los hospitales portando su carnet, chequeos médicos, etc.

Del Comité de Solidaridad

Art. 45° .- El Comité de Solidaridad Social es un organismo multisectorial que tiene como finalidad la difusión en la comunidad de los beneficios que se derivan de los programas de trasplantes de órganos y tejidos para el mejoramiento de la salud y defensa de la vida de los pacientes necesitados de un trasplante. El Comité, para esto, promoverá un movimiento de opinión en favor de los trasplantes y de la donación de órganos en base a su profunda significación humanitaria y social.

Art. 46° .- Estas campañas se desarrollarán de preferencia en las escuelas, universidades, centros superiores de enseñanza y servicios sociales y sanitarios.

Lo real es que es muy pobre, por no decir nula, la promoción y publicidad que se da a este tema. Creemos que la política de difusión debe ser más enérgica, deberían colocarse afiches alusivos en lugares estratégicos de la ciudad y en clínicas y hospitales y hasta en la prédica de los sacerdotes en el púlpito de las iglesias debería mencionarse el significado muy humano y cristiano de donar un órgano, en caso de fallecimiento, al doliente que lo espera para poder sobrevivir.

Al respecto, Su Santidad, el

Papa Juan Pablo II, así lo aprobó e incentivó en la audiencia concedida, en junio de 1992, a la "Sociedad para Distribución de Organos", en su discurso: "El donar (donar órganos) es un acto de gran amor cristiano. Es una ofrenda al morir; el regalo de sí mismo para que un semejante pueda vivir. Es superar, de alguna forma, la muerte y prolongarse en comunión íntima con el afligido que renace".

En cada hospital o institución involucrada en trasplantes de órganos deberá existir un Comité de Solidaridad interno, cuyos miembros representativos podrían ser el Capellán, el Comité de Damas, las damas del voluntariado, el servicio de Asistencia Social, los mismos pacientes sujetos de trasplante y los médicos y enfermeras designados.

Cuando la sociedad peruana tome conciencia de la importancia de la donación de órganos, la ley de trasplantes dejará de ser letra muerta y se convertirá en un instrumento legal que ayude en forma efectiva a quienes esperan un órgano para seguir viviendo.

Por eso es necesario, generoso lector, la difusión de este tema en todos los sectores de la sociedad, comenzando desde la familia. Esta acción debe materializarse con la inscripción de los voluntarios en el Registro de Donantes de Organos, así como tenemos el Registro de Donantes de Sangre.

La población en general debería conocer que no se trata sólo de un simple o complejo procedimiento médico sino, sobre todo, de un sublime y hermoso acto de solidaridad humana.

(*)Cirujano del Servicio de Cirugía General y de la Unidad de Transplante del Centro Médico Naval

NN CON LESION CEREBRAL MORTAL

(1) REGISTRO NACIONAL
DE DONANTES DE ORGANOS Y TEJIDOS
(confirmado como donante)

(3)
COMITE COMPROBACION
DE MUERTE CEREBRAL
(Refrenda muerte legal)



(4)
BANCO DE ORGANOS Y TEJIDOS
Registro histológico de pacientes receptores en espera. Se compara histocompatibilidad con muestra de tejido del cadáver.

(2) Unidad Cuidados Intensivos

(5)
COMITE DE SOLIDARIDAD
Consigue la aceptación de donación de los familiares.

(6)
COMITE DE TRASPLANTE DE ORGANOS
Certifica cumplimiento de todos los pasos médico legales y dispone extracción de órganos donados y su trasplante.



(7) Extracción de órganos donados del cadáver



(8)
PERFUSION
El órgano se perfunde y enfría para preservarlo hasta por 40 horas.

(9) TRASPLANTES







Riñón en C.M.N.

Corazón en IPSS.

Córneas en C.M.N.

El otro riñón se envía a IPSS de Arequipa

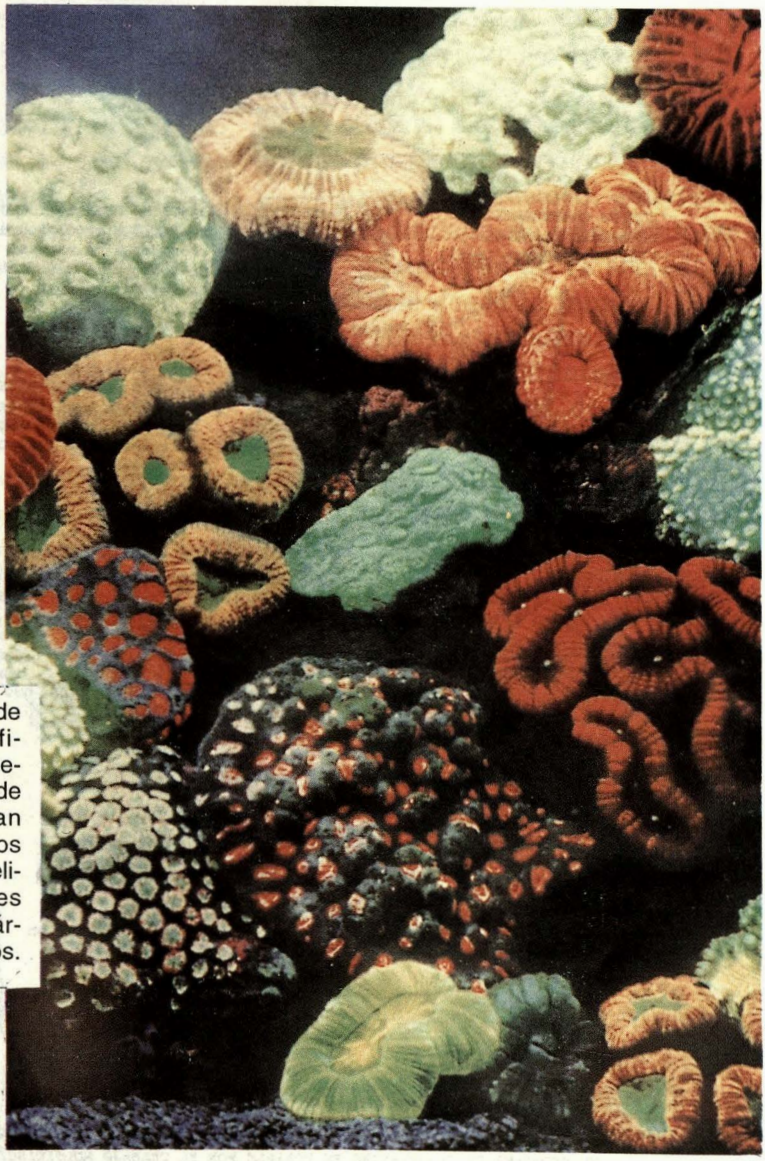


Receptor elegido por histocompatibilidad y urgencia



(10) Retorno a sus actividades. Terapia contra el rechazo (inmunosupresión)

UN PROGRAMA DE TRASPLANTES ES POSIBLE POR EL TRABAJO MULTIDISCIPLINARIO DE MEDICOS Y PARAMEDICOS Y POR LA SOLIDARIA PARTICIPACION DE LA SOCIEDAD MEDIANTE LA DONACION.



Los arrecifes de coral, magníficos jardines petrificados donde se encuentran flores de todos los tipos y delicados ramajes que forman árboles y arbustos.

Corales : maravilloso mundo submarino

Virginia Lacherre Calderón

Muy apreciados por su belleza desde hace siglos, inclusive respetado por culturas antiguas y por los poderes que se les atribuía, los corales son más que simples esqueletos duros y calcificados que constituyen colonias ramificadas. Su estructura ha sufrido una mineralización muy intensa, adquiriendo un bello pulimento.

El más típico es el coral noble que es empleado en joyería por su bello color rojo rosado. Este vive en todo el Mediterráneo, particularmente en Creta, Rodas, Sicilia, golfo de Nápoles, Baleares, Tripolitania y Túnez, aunque llega hasta el archipiélago de las Canarias. Las colonias se fijan sobre fondo rocoso, alcanzando hasta 25 cms. de altura. En vivo, sobre el color rojo del esqueleto, arraigan sus pólipos con sus ocho tentáculos plumosos y de color blanco brillante. El coral noble, posee una estructura interna conformada por un esqueleto recubierto de partes carnosas y blandas, singularmente por los pólipos. Los pescadores de coral arrancan los ejemplares del fondo del mar y los ponen a secar al aire, así las partes blandas se mueren y pueden ser extraídas. Aparte del coral noble, existen otras especies que tienen esqueleto coralino, que en ocasiones son empleados en joyería.

La primera especie mediterránea y segunda del Pacífico, son los "falsos corales", entre los que se distinguen especies que viven en el Mediterráneo y cuyo polípero es de color azabache (coral negro) y el coral blanco.

Algunas especies, como el famoso "órgano de mar", tienen esqueleto de color rojo intenso, que por su aspecto pueden confundirse con el coral noble, pero la compacidad de tales esqueletos es escasa y sólo en sentido vulgar merecen el nombre de corales. Algo semejante se puede decir de otros, confundidos a veces con el coral negro.

Hay unas 2500 especies de corales vivientes y se conoce un doble número de fósiles; podemos considerar que tales organismos alcanzaron el máximo de su desarrollo

hace millones de años, siendo los actuales tan sólo una fauna residual.

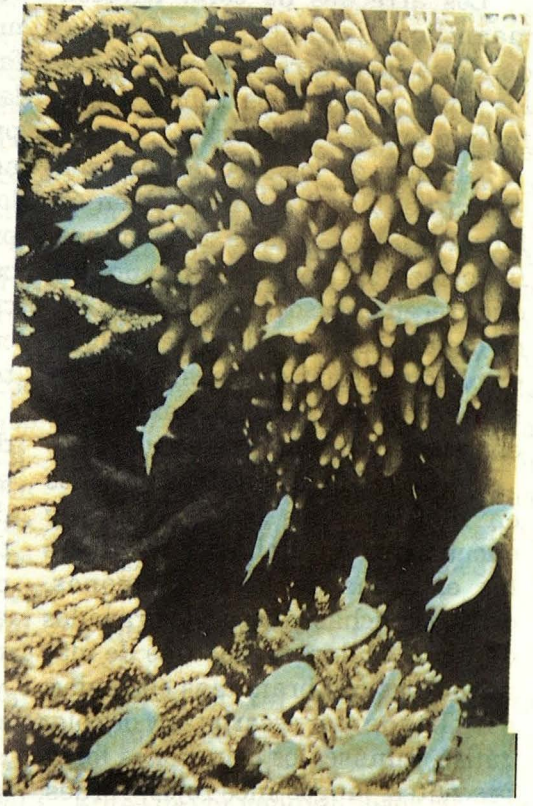
Aunque el coral no adquiere un brillo fino, su belleza de matices compensa esta falta. No muy duro, pero bastante resistente. Como es opaco, no presenta rasgaduras y dada su naturaleza calcárea es atacado por los ácidos.

Su pesca data desde épocas muy antiguas, los griegos la practicaron en el siglo VII a.C; Teofrasto habla del coral como adorno personal en el siglo III a.C. En las edades antigua y media se consideraba el coral como piedra preciosa. Los romanos tenían muchas supersticiones acerca del mismo, creyendo que tenía efectos medicinales tales como tónico, astringente y absorbente, y lo usaban para restañar heridas, reducción de inflamaciones, etc. Hoy se usa como componente de polvos dentífricos.

Los antiguos creían que había brotado de la cabeza de la Medusa y le atribuían la preservación del rayo, el ahuyentar las desgracias y suponían que era más rojo si lo llevaba un hombre que si lo llevaba una mujer. Los sacerdotes de la antigua Roma, que examinaban las entrañas de las víctimas para hacer presagios, lo llevaban como esa cosa agradable a los dioses de los muertos con el fin de alejar los genios maléficos. Los judíos, según Plinio, sentían la misma predilección por el coral que por las perlas.

En ocasiones, los arrecifes o bancos de coral emergen como una barrera a la superficie haciendo de ellos la mayor de todas las estructuras de coral existentes. A pesar de esto, está lejos de ser una formación típica, debido a su enorme dimensión y su situación geográfica. Generalmente, los arrecifes de coral son menores y se encuentran dispersos, tanto alrededor de las islas como en el mar abierto, raramente aparecen a lo largo de la costa occidental de los continentes. Sin embargo, donde quiera que existan en el mundo, todos los arrecifes de coral tienen ciertas características básicas en común. Con pocos milímetros de extensión, la capa de corales vivos se afirma sobre un cementerio colosal. Una capa recubre la otra y añade sus restos a un escudo calcáreo cuyo espesor sólo puede ser atribuido a una actividad de millones de años. Esos inmensos depósitos de esqueletos calcáreos descansan directamente sobre las rocas volcánicas. Sea cual fuere su conformación - arrecifes en barrera, en franja o atolón-, sus plataformas expuestas a las olas parecen acumulaciones de piedras de diversos colores, donde viven numerosas formas de criaturas vertebradas e invertebradas.

En los bordes de esas plataformas se yerguen crestas que permanecen sobre la superficie. Están formados por algas rosadas que recubren el coral subyacente dándole un aspecto barnizado y, cortando esas crestas, se ven numerosos canales donde las olas fluyen y refluyen.



Gran cantidad de seres vivos habitan en los alrededores de las colonias de corales.



Los arrecifes de coral parecen magníficos jardines petrificados, donde se encuentran flores de todos los tipos y delicados ramajes que forman árboles y arbustos.

Además de las formaciones con aspecto de flor, los hay también en forma de hongos y otros semejantes a la corteza del cerebro humano, los que crecen en pisos, como un edificio de departamentos y los que cuelgan en pliegues, como cortinas; otros forman cavernas y grutas o se extienden en masas extrañas y retorcidas.

Los arrecifes de coral son pródigos en vida. En ellos se desarrollan y encuentran un ambiente favorable las estrellas de mar, anémonas, ostras, conchas y caracoles rayados de tonos brillantes, babosas de mar purpúreas con branquias estriadas, estrellas de mar escarlatas y de color záfiro, minúsculos camarones fosforescentes; langostinos rojos, verdes, anaranjados y negros con puntas en el dorso y rayas en las patas.

Estos arrecifes, además, son considerados como oasis del desierto acuático debido a la enorme cantidad de seres vivos que albergan. Alrededor se extienden aguas poco pobladas del mar abierto, pero sus lagunas interiores y las pozas de las mareas pululan en invertebrados y pequeños peces.

Tienen una población que comprende gran variedad de especies raras y exóticas. Como contienen poco plancton, las aguas claras de los arrecifes no son capaces de mantener los grandes cardúmenes de peces que viven en las regiones más frías del mar. Sin embargo, las principales familias de peces -tales como las de las mariposas, doncellas y barberos- pueden su bsistir como vegetarianos. Otra familia importante -la de los peces loro- mastica y traga al propio coral que es capaz de arrancar junto con las algas. Con excepción de los depredadores -barracudas, meros y "peces lagartija"- casi todos son pequeños y delicados.

En el mundo extremadamente diversicado de los arrecifes de coral, el arte del camuflaje está más desarrollado que en cualquier otro dominio de la naturaleza. Existen criaturas dotadas de veneno, entre ellas ciertos erizos y estrellas de mar, la raya de púa, el pez escorpión y el "pavo real", cuyas espinas venenosas causan parálisis temporaria; sin embargo, la criatura más peligrosa de los corales es el pez piedra que tiene sobre su dorso 13 espinas afiladas como agujas y alimentadas por un par de glándulas cuya secreción ataca los nervios. Si bien estos animales constituyen el peligro principal que el hombre encuentra en los corales, todos ellos son pacíficos.

Una luz misteriosa

Hace muchos siglos que los viajeros de los mares tropicales se maravillan ante el esplendor del mundo submarino de coral-un ambiente más colorido que cualquier otro, en el aire o en tierra firme-; allí, bajo la superficie brillante de las

aguas, crece "un jardín de árboles" y "arbustos" de coral. Abanicos y varas de coral se agitan a voluntad de las olas; espirales y bloques surgen entre los peñascos y adornan las aguas con sus colores iridiscentes. En todo tiempo y lugar, simples fragmentos de coral -fragmentos pulidos de esqueletos de innumerables constructores de arrecifes- fueron valorados como joyas raras.

Fue en tiempos recientes cuando el hombre consiguió franquear las capas superficiales de mar, iluminados por el sol, y descender. En 1958, a lo largo de las costas de Nueva Caledonia, algunos buzos alcanzaron profundidades en que el agua filtra todos los rayos del espectro solar menos las ondas ultravioletas de onda corta; ahí hicieron un descubrimiento notable: a una profundidad de 36 metros se notó que ciertas formaciones de coral hasta entonces desconocidas estaban iluminadas por una bella luz interior.

Algunas muestras de estos corales tan coloridos y brillantes fueron traídos a la superficie con todo cuidado. Inmediatamente sus colores empalidecieron. Sin embargo, al ser expuestos a una lámpara ultravioleta recuperaban su brillo y sus espléndidas tonalidades de piedras preciosas. Se contemplaba así, por primera vez, un extraordinario fenómeno: la fluorescencia de los corales.

A través de investigaciones intensivas, los biólogos marinos buscaban saber por qué razón estos corales poseen la facultad de emitir fluorescencia. Al estudiarla en ciertos insectos nocturnos -luciérnagas, isondúes, tucos y otros-, Darwin entrevió la posibilidad de que ese fenómeno pudiese ejercer un papel en la necesidad de atemorizar a los enemigos y en la atración sexual. Para algunos insectos de sabor desagradable, concluye él, la luminiscencia sirve como advertencia de que no son comestibles. Ciertos peces abisales, tal vez por razones semejantes, también emiten luz en su reino de tinieblas. Pero las razones de la flourescencia de los corales aún no se conocen.

Valor comercial y empleo

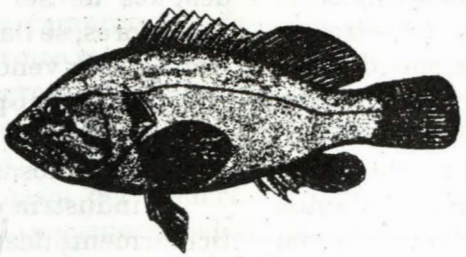
El coral, tal como se presenta después de ser escogido por los pescadores, se llama coral en bruto. Antes de ser vendido se los clasifica en coral muerto o podrido, y es común que al quitarle la capa que los cubre se hallan valiosas piezas de coral.

La industria del coral está particularmente desarrollada en Italia, también en España y Francia, siendo su uso principal la fabricación de cuentas para collares, brazaletes o rosarios, también se hacen camafeos con dibujos de animales, plantas y figuras humanas. Los artistas italianos son particularmente hábiles en aprovechar las irregularidades del material para obtener bellos efectos. Su aplicación se extiende a multitud de objetos de adorno.

Como adorno es más usado en

Oriente que en Occidente. No obstante, en algunos sitios como Italia, Polonia y el antiguo Imperio Austriaco, la joyería de coral tiene mucha aceptación. En Turquía el coral no se usa en joyería sino que se emplea como adorno en las paredes mediante incrustaciones y para la fabricación de pipas, adorno de armas y arneses de caballería. En el norte de Africa también tiene aceptación, menos en Egipto y Arabia. En Persia, China y Japón también es muy apreciado. En la India y Tibet es el material más estimado en joyería.

Se ha dicho que el aprecio por el coral denota cierto grado de cultura en una raza. Los intentos hechos por los comerciantes para sustituir las cuentas de coral por otras de vidrio, en su tráfico con los pueblos salvajes o semicivilizados no ha tenido éxito.



Violencia mundial

Contralmirante (r)
Raúl Parra Maza

EL PODER, EL DINERO Y LA PERVIVENCIA SOCIAL

La violencia en el mundo invariablemente tiene motivos y pretextos que se usan como causas, a veces de carácter moral, de política o de justificación histórica; pero tambien, ineludiblemente, tiene una causa de sustento económico que casi siempre se toma como aspecto periférico y que no se evalúa en sus orígenes ni en la ejecución misma. Este hecho, a la hora de analizar los actos de violencia, lleva la discusión hacia una apasionada polarización político social, dependiendo del lado del espectro en que se encuentren las apreciaciones, perdiéndose el contexto de los verdaderos intereses que la movilizan por el mundo.

Pero estas discusiones no afectan, en lo mínimo, la definición de la violencia que en, esencia, cualquiera sea su origen, es: "El brazo armado de nefastos intereses políticos, económicos y sociales y de movimientos internos dentro de los Estados, utilizando como pretextos las brechas de libertad e igualdad existentes, tratando de forzar su ejecución a través del cruento camino de la ilegalidad y desestabilización con acciones armadas, sin tiempo para sus resultados, pues lo que se persigue es generar vacíos de anarquía que conduzcan a un callejón sin salida a todo el sistema que es atacado, para permitir transferencias políticas, económicas y sociales, periódicas y progresivas, hasta el cumplimiento de sus objetivos finales".

No obstante lo anterior, las causas que nos preocupan deben de brotar del análisis con bases lógicas que ausculten sus orígenes, así como



Las manifestaciones de violencia constituyen un latente problema social.

también su aparente fatalismo histórico.

Para ello tenemos que referirnos a las conferencias internacionales sobre la violencia, en las que se presentan diversas tesis y se hacen afirmaciones producto de experiencias, estudios e investigaciones donde, también, se toman acuerdos convencionales para las acciones y las medidas correctivas y estratégias protectivas necesarias. Es así como el experto Brian Jenkins, en el forum "Tendencias actuales de la violencia internacional", de 1985, afirmó lo siguiente:

"La Segunda Guerra Mundial representó la culminación de la violencia organizada por el Estado; desde entonces han existido tendencias para que esas violencias pasen a manos privadas".

Esta afirmación pone de relieve lo que estaba sucediendo desde la década de 1950, cuando se puso vigente la tesis de la polarización de la humanidad bajo las hegemonías de dos superpotencias antagónicas capaces de destruir el mundo y simultáneamente incapaces de una confrontación armada directa que, incluso, desarrolló la guerra fría y

dispersó sus efectos por todo el mundo, durante casi cinco décadas.

Estos hechos permitieron generar, como antídoto, todas las ansias de libertad y democracia, además de corrientes de integración, en casi todos los países subdesarrollados o que estaban en vías de desarrollo.

Como consecuencia de estas corrientes, proliferó la aplicación de políticas intervencionistas de las dos superpotencias, distorsionando la tradición revolucionaria surgida de las tres revoluciones clásicas de la era moderna: la revolución francesa, la revolución estadounidense y la revolución rusa, pues, al contrario de ellas, en muchos países con movimientos de reestructuración social internos avanzados y al borde de grandes cambios, no pudieron concretarse debido al poderío militar del propio Estado y de la intervención de las superpotencias que asignaban créditos y donaciones de asistencias para, a la vez, atender sus objetivos hegemónicos y proteger sus intereses.

Los afanes ideológicos revolucionarios, que persistirán, sobre todo, en países con grandes brechas económicas y sociales, han estado generando movimientos internos de desestabilización, ligados, además de los locales, con las causas externas remanentes vinculadas a las tendencias de movimientos internacionales como los religiosos, los raciales, los económicos, los fronterizos, etc., todos ellos, en el fondo, con implicancias estratégicas y geopolíticas de preponderancia política y de dominio de mercados, pues algunos han desencadenado acciones de terrorismo y subversión desestabilizadoras y, en contrapartida, otros han propiciado medidas de protección y defensa de las sociedades afectadas.

Asimismo, intereses del sistema económico internacional que guardan intentos protectores sobre los factores de producción, de mercados de bienes y servicios y de asistencia y cooperación mutua de los países con niveles post industriales, siempre lo han hecho, desnaturalizando precios de la materia prima y de productos intermedios de los países en vías de desarrollo, generando el desbalance del intercambio y la acumulación de deuda externa, de manera generalizada.

Al mismo tiempo, actúan sistemas de comercio ilegal, como el contrabando, el dumping, la colocación de productos falsificados, además del tráfico de drogas que se insertan en los mercados oficiales, movilizando recursos económicos clandestinos en gran escala dentro de las economías formales de los países desarrollados.

Por décadas, las estadísticas han estado indicando que en casi todos los países en vías de desarrollo, conforme aumentó el movimiento ilegal del comercio, se incrementó tambien las acciones de violencia con ataques a embajadas, empresas, bancos, aeropuertos, cárceles, mercados de abasto, instalaciones

militares y policiales, etc., además de las acciones terroristas selectivas contra autoridades y personas; toda esta coincidencia nefasta estaría demostrando la gran relación que existe entre las causas político sociales y las causas económicas de todas ellas con la violencia

Una especie de ejemplo de todo lo expuesto es la organización para el terror afincada en el Medio Oriente con su causa palestino-islámica pero que fue sostenida con petrodólares aportados por los países árabes productores de petróleo, ancestrales enemigos del sionismo; aquéllos llegaron a un acuerdo internacional que creó el Fondo Internacional de Lucha Armada con el que se mantuvo el foco desestabilizador mundial; por otro lado, Israel apoyó y reforzó su seguridad interna, cerrándose el circuito de intereses. Lo más grave fue que, además, los países árabes petroleros, apoyaron otros movimientos terroristas en el mundo, aportando formación y entrenamiento especializado a los grupos terroristas de América.

En el Perú, a semejanza de Bolivia y Colombia, se desató la violencia con movimientos terroristas sembrados desde los países comunistas cercanos y lejanos, pretextando las grandes carencias socio económicas existentes y aplicando sus nefastas estrategias, en esta última oportunidad, por casi catorce años, desde 1980.

Pero antes, y en paralelo al desarrollo de estos movimientos, también se han establecido, en estos tres países, los intereses ilegales de los productores de la droga. En Colombia, como centro de acopio y producción final de la cocaína y manejo de la distribución a través de los cárteles de la droga; así también en Bolivia y Perú, como los más grandes productores del mundo de la hoja de coca y pasta básica y últimamente la amapola.

Los centros del mercado de consumo mundial de la droga, que esencialmente son los países desarrollados, son también centros de concentración de las grandes ganancias que obtiene su tráfico, alrededor de 160 mil millones de dólares al año, de los que aproximademente asignan el quince por ciento a los países productores para las funciones de organización, administración y protección en toda su operación, y también para la desestabilización mediante la corrupción institucional.

Está probado que la violencia y terrorismo en el Perú estuvo siempre asociado al narcotráfico y organizado como una empresa, dirigida por los ideólogos y administradores del terror y la droga, donde existieron jerarquías de funcionarios y trabajadores de diversos niveles que no sólo pusieron mística sino también sus fuerzas y resistencias negativas para ejecutar esta doble finalidad, transformando el accionar mercenario desestabilizador en un trabajo y medio de vida remunerado y comprometido con su vida misma

para alcanzar metas siniestras, pero además, con una potencial promesa de beneficios políticos y económicos para después de la victoria final.

Contra todo esto, el Estado peruano se está defendiendo por sus propios medios y con compromisos de asistencias internacionales, aun insuficientes, siguiendo la política nacional contra la violencia y el narcotráfico, y en el contexto de la política internacional que evoluciona alrededor de las corrientes de criminalización de las guerras y la violencia y del prohibicionismo y antiprohibicionismo sobre las drogas.



Escenas de destrucción,parte del acontecer diario.

EL PROBLEMA DE LA DROGA: PROHIBICIONISTAS VS. ANTIPROHIBICIONISTAS

"Guerra a las drogas, sin debilidades y bajo cualquier medio", ha sido un slogan de fácil atención popular que ha tenido importantes sostenedores como Richard Nixon, Ronald Reagan, George Bush, Margareth Tatcher, y otros estadistas del mundo, quienes propiciaron políticas, estrategias y leyes contra la heroína, cocaína y marihuana, con el despliege de fuerzas y presupuestos tales como para

disuadir y quebrar la base de la producción, del tráfico y del consumo de la droga. Pero las leyes promulgadas en los últimos treinta años, en los países occidentales, siempre han sido represivas, golpeando más a los productores y consumidores y casi sin tocar las multinacionales de la droga, los cerebros macroeconómicos del pernicioso sistema internacional.

Así como han existido muchas instituciones prohibicionistas estatales y privadas para la guerra a la droga, también han aparecido organizaciones antiprohibicionistas por todo el mundo, siendo una de las más importantes la "LIA" (Liga Antiprohibicionista Internacional) que, desde 1993, está sustentando las tesis de muchos famosos expertos, como el Premio Nobel Milton Friedman, que afirmó "el prohibicionismo es igual al socialismo"...,"la lucha contra la droga fracasa porque es una empresa en manos de la política"...,"es estatista como las escuelas públicas degradadas donde proliferan"; también el "International Narcotic Control Board" (INCB) de las Naciones Unidas ha declarado "Las medidas prohibicionistas tomadas para reducir el abuso y el tráfico de la droga, a niveles nacional e internacional, no han producido, hasta ahora, resultados decisivos universalmente visibles", afirmando que "los antiprohibicionistas han carecido de alternativas suficientemente comprensibles, coherentes y practicables para el mismo fin".

A fines de 1994, las asociaciones antiprohibicionistas presentaron al mundo un documento denominado "Questioning Prohibition" firmado por prestigiosas personalidades del mundo de la ciencia y la cultura, en el que analizaron los efectos de la droga en los países del Este, así como en once países industrializados de Occidente.

El documento sintetiza resultados de la acción prohibicionista, afirmando "más de un tercio de los encarcelados, es detenido por motivos de la droga, por crímenes ligados al tráfico, la corrupción y la prostitución ocasional". Asímismo, expresa "el uso inadecuado de las jeringas ha incrementado en gran parte los casos de SIDA". "Para cambiar este intolerable estado de cosas se requiere un consejo antiprohibicionista internacional semejante al de las convenciones internacionales de 1961 y de 1971 sobre sustancias psicotrópicas, que se basaron en modelos radicales prohibicionistas que propiciaron la tesis de combatir a los productores y consumidores de la droga mediante la represión".

Marie André Bertrand, presidente de la "LIA" y profesor de la Universidad de Montreal-Canadá, escribe: "el prohibicionismo ha creado más problemas que aquellos que ha resuelto"..."sobre todo para las fuerzas militares y policiales que se declaran inadecuadas, no sólo

para reprimir el tráfico y los crímenes no bien definidos por la ley, sino también a riesgo de involucrarse en casos ilegales"..."los costos morales de las represiones como la difamación, la violación de la privacidad, el rechazo de la presunción de la inocencia; las de caracteres sociales, como las discriminaciones y también las económicas, son muy elevados por la criminalización de la droga y de sus productores y consumidores y porque lamentablemente se niega la existencia de problemas de salud de todos ellos y tambien de la supervivencia de la comunidad"..."en realidad, las convenciones internacionales auspiciadas por los Estados Unidos han sido sólo instrumentos de colonización económica y cultural".

Noam Chomsky, del Departamento de Filosofía y Lingüística del Instituto Tecnológico de Massachusetts, USA, célebre MIT, reclama, a los Estados Unidos, de no haber hecho nada por debilitar el tráfico de drogas y que la CIA., se ha servido siempre de los narcodólares para financiar movimientos, inclusive armados, útiles a la estrategia norteamericana de política exterior.

Para los antiprohibicionistas, se puede pasar de un sistema rígidamente restrictivo y represivo a otro más eficiente y menos costoso desde el punto de vista social y sanitario y, sobre todo, respetando las necesidades de más de 300 mil campesinos de los Andes peruanos y bolivianos que viven cultivando plantas de coca, o de los tailandeses, turcos, afganos, etc., dedicados al cultivo de la amapola y la marihuana, aunque lo más difícil sea transformar un mercado mundial clandestino, valorizado en 157 mil millones de dólares al año, en algo presentable y controlable.

Todo esto se puede, pero sólo procediendo con pasos decisivos y a nivel internacional, pues la legalización y prohibición de la droga no representan simplemente dos alternativas radicales, según dice Ethan Nadelmann, profesor de política y relaciones públicas de la Universidad de Princeton "...virtualmente cada política de control de sustancias psicotrópicas implica modelos de prohibicionismo y tambien de disponibilidad legal. El alcohol, por ejemplo, es considerado legal, pero es ilegal venderlo a menores de edad, es ilegal conducir vehículos bajo sus efectos, es ilegal en ciertos países consumirlo en público, venderlo y comprarlo en lugares no autorizados".

Nadelmann lanza también la hipótesis del "supermercado de la droga", imaginando que "si desde mañana existiera y se pueda comprar libremente cualquier sustancia estupefaciente a precios racionales, vale decir, considerando su precio de producción más utilidad e impuestos, es indudable que este tipo de supermercado tenga notables ventajas, pues sus precios vendrían rebajados

de los costos directos e indirectos de los sistemas de investigaciones, de arrestos y procesos y, por tanto, las organizaciones criminales sufrirían un golpe durísimo. La gran desventaja podría ser un drástico aumento de la calidad y tipo de drogas disponibles y consecuentemente de su consumo"..."con el riesgo de que las drogas puedan difundirse también entre otros jóvenes".

Pero Nadelmann propone otro argumento "...según las encuestas Gallup, el 75% de los norteamericanos afirman haber fumado al menos un cigarrillo durante su vida, pero sólo el 33% admite haber fumado un paquete al día en el último mes. Esto en la práctica significa que el 30% fuma y sólo el 10% recurre regularmente al alcohol u otras drogas",... "lo que indica que pese a la disponibilidad de sustancias psicotrópicas como el alcohol y la nicotina, la mayor parte de los norteamericanos no la usa, simplemente porque no sienten necesidad; por lo tanto, el verdadero problema no es si miles de personas se someterán a la droga, en un régimen de liberalización, sino si tal régimen será mas o menos destructivo como el actual represivo".

Francis Caballero, criminólogo de la Universidad de París, declara: "Es necesario sustituir la ética de la abstinencia, un supuesto ideal irrealizable, por la más pragmática ética de la moderación". Asímismo, Mateo Taradash, Secretario Ejecutivo de la LIA., expresa: "si verdaderamente se quiere combatir la droga y sus efectos nefastos, se debe pensar en estrategias para reducir el daño. Hay muchas buenas razones para hacerlo, desde la difusión del SIDA, ligada al uso múltiple de jeringas sucias; al enorme aumento de la población carcelaria y hasta la expansión incontrolable de la criminalidad organizada"..."El término legalización, para nosotros, no significa ausencia de la ley, al contrario, es llegar a una reglamentación que, sin prohibir nada, consienta a cada ciudadano adulto el acceso al uso consciente de sustancias estupefacientes, pero con dos objetivos estratégicos:

a) terminar con el valor de la mercadería droga,y

b) llegar a un verdadero control de cada fase del proceso relativo a este fenómeno, es decir, producción, comercio, uso, etc."

En el Perú, el narcotráfico y su consecuente corrupción desestabilizadora está inmerso en causas y efectos de orden social y legal, de tal manera que tiene fuertes arraigos enmarcados en las brechas culturales y económicas y también en la aún precaria efectividad de la protección de la sociedad, además, en la coyuntura de la grave crisis económica social que ha afectado a la nación desde 1988;por tanto, los esquemas y conceptos de prohibicionistas y de antiprohibicionistas están en verdaderas pruebas de resistencia y efectividad, pues el problema de producción de droga netamente

interno está muy involucrado con el contexto internacional de oferta y demanda que sustenta el tráfico y consumo mundial y, sobre todo, del movimiento de enormes capitales de las transnacionales de la droga. En este sentido, internamente nada tendrá éxito contra la droga si su acción no es coherente con un consenso internacional, algo así como un frente aliado de guerra mundial contra la droga, en todos sus aspectos.

Para ello es necesario dar a conocer la información siguiente: de acuerdo con el último reportaje de 1994, del "Internacional Narcotic Control Board" de las Naciones Unidas, los principales productores, divididos por sustancias activas, son:

CANNABIS: (marihuana y hashish); Marruecos, Nigeria, Zaire, Lesotho, Malawi, Sud Africa, Swasilad, EUA, Costa Rica, Jamaica, México, Colombia, Bolivia, Brasil, Laos, Birmania, Thailandia, Corea, Nepal, India, Sri Lanka, Pakistán, Afganistán, Kazakhstan, Holanda.

COCA: Bolivia y Perú, con laboratorios de refinación en Colombia.

AMAPOLA: (heroína y morfina); Kenya, Egipto, México, Colombia, y primeros intentos en Ecuador y Perú; también: India, Pakistan, Nepal, Afganistan, Líbano, Kazakhstan, Turkmenistan, Rusia, Ucrania, Laos, Thailandia y Vietnam.

ANFETAMINAS: Laboratorios clandestinos en China, Thailandia, Taiwan, Holanda, Alemania, Bélgica, Hungría, Bulgaria, Kenya, Sud Africa, Zambia; en Japón y Korea las anfetaminas son las drogas más difundidas.

LSD: (Acido Lisérgico) de gran producción en Holanda.

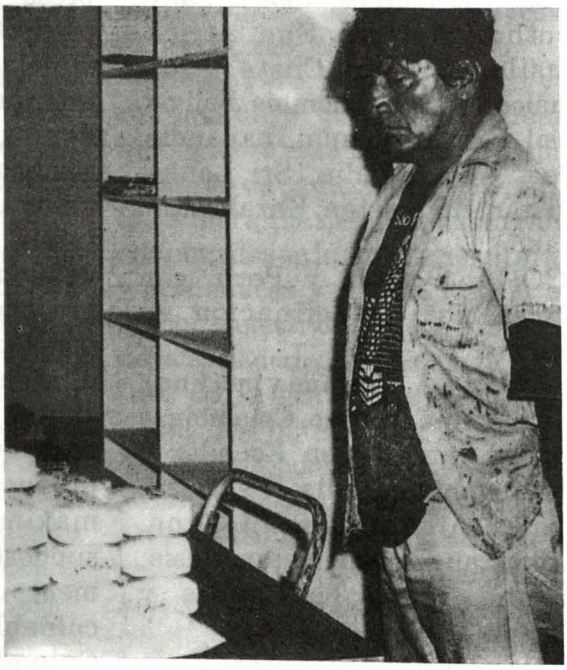
CRACK: Inglaterra y Ghana

De otra parte, y en la línea prohibicionista, el experto y periodista europeo Fernandino Camón expresa opinión sobre la proclama antiprohibicionista de Gabriel García Márquez, publicada en el New York Times, de la manera siguiente: "Conozco el razonamiento de García Marquez, el que me parece peligroso"..."es cierto que más crece la drogadicción, que más se aprovechan los cerebros de la empresa internacional, así como los productores y distribuidores. Es como si delante de nosotros hubiese no una fuerza armada sino dos, y que debiésemos elegir contra cuál combatir"..."García Márquez, como todos los sostenedores de la liberación, apunta sus armas contra los vendedores, dejando de lado la producción y la red de distribución por el mundo, pues aquéllos, no más alimentados de ganancias, sus ventas aflojarían"..."García Márquez, que pertenece al máximo país productor de droga, le habla al máximo país consumidor, por supuesto la víctima, que extrañamente transforma de víctima en culpable, al decir que mientras Colombia se ha desangrado

desperdiciando recursos y víctimas humanas (militares, policías y civiles) en la lucha contra la droga, los jóvenes ricos norteamericanos no han tenido el mismo problema para comprarla"..."yo veo que el deseo vetero-marxista de desaparecer los problemas, aplicado a la droga, no lleva a ninguna solución, pues se trata de un problema de apagar no de esparcir"..."Sobre todo esto, la afirmación de Bill Clinton, que no es una respuesta a García Márquez, pero se puede usar como tal cuando dice que si en EE. UU. de América la droga fuera libre, mi hermano Roger estaría ya muerto. Porque Roger usaba la cocaína y fue salvado mediante el sistema curativo de prohibiciones y controles...".

El Director de la Comunidad Terapeútica Italiana ha declarado que, con la norma que prescribe cárcel para el drogado que no se quiere desentoxicar, se ha propiciado la asistencia de tantos jóvenes a su comunidad, que harían ahorrar al Estado italiano seis siglos y medio de cárcel y esto porque la liberación de la droga no le sirve a los drogados, sirve quizás a aquellos que pudieran drogarse. Entonces, si se quitara la cárcel a los drogados, los millones de encarcelados tóxico dependientes se convertirían en millones de consumidores.

Este es el nivel alto ideológico y moral de la cuestión, un razonamiento que preocupa a todos. Pero, más allá del razonamiento, hay también un sentimiento: Todos nosotros, hablando de droga, hablamos de los drogados; mientras hablamos los vemos, también yo, pues el drogado que no se quiere desintoxicar no tiene otro destino que morir pronto, pero muere contra nosotros, Estado, Ley, Comunidad. etc., que nos acercamos según podemos para que no muera con nuestro consentimiento; aun así nos sentimos culpables, pues si esto sucediese, sería el triunfo de nuestra impotencia.



LA SOCIEDAD Y EL MERCADO PARA LA VIOLENCIA

Este tema trata de enfocar, dentro de la sociedad, el mercado de intercambios para usos de la violencia. En este sentido, es necesario hacer un somero análisis mental sobre cómo las empresas productoras y comerciales hacen sus planes y estrategias para producir y vender, en medio de competencias, tratando de establecer sus precios, calidades y oportunidades en beneficio del comprador, e incluso, enfrentando los negociados desleales e ilegales que siempre están tratando de romper las reglas de juego dentro de las sociedades.

No puede escapar a nuestro análisis los problemas de los mercados en los países subdesarrollados o en vías de desarrollo, donde resalta la existencia de brechas de distribución de la riqueza, lo que produce distorsiones en función de las bajas posibilidades de una mayoría de compradores, provocando limitaciones para los negocios sobre productos nuevos de bienes de capital y suntuarios y de una gran apertura para las ventas de productos de calidades intermedias y de segunda mano; todo esto, como bien se podrá deducir, en actuales tiempos de comunicaciones difundidas ha generado incremento de las expectativas exageradas, de desalientos y malestares que son aprovechables por cualquier mal intencionado interés.

Estas aseveraciones lógicas nos dan pie para introducirnos en el terreno del mercado de la violencia, o sea, del mercado clandestino de la desestabilización, subversión, terrorismo y de corrupción institucional que ahora es atractivo para las organizaciones de la protesta, propiciadores de sistemas empresariales de pantalla para actuar dentro de la sociedad, aprovechando la organización de ella misma. Para ello, han tenido que recibir apoyo económico internacional de sistemas mundiales de desestabilización que, además, ofrecen asesoramiento y formación doctrinaria y estratégica para la organización empresarial de la violencia y producir, desde terror, destrucción y muerte, hasta la corrupción de los ordenamientos institucionales para la quiebra de la protección y defensa posibles, todo en afán de sus objetivos distorsionados.

En el Perú, al igual que en los otros países afectados, las empresas de la violencia han estado organizadas y funcionando con el objetivo de capturar el poder del Estado, para usarlo como medio de mercado de importación y exportación de ideología y estrategia de desestabilización de instituciones e ir socavando sus estructuras internas para desligarlas de los ejes del poder internacional adverso. Como puede deducirse, esta organización con vínculos externos se ha derivado de la guerra fría posterior a la Segunda

Guerra Mundial y que ahora, sin sustento económico e ideológico, ha perdido vigencia.

Pero mientras se reconvencionan, en el Perú, los remanentes mercenarios terroristas, subversivos y narcotraficantes que fueron empleados como súbditos convencidos, engañados y obligados, percibiendo sus remuneraciones y promesas potenciales de beneficios y privilegios futuros, ellos, ahora, actúan en el nivel de mano de obra mercenaria de corrupción y delincuencia, por cuotas variables según el significado del valor obtenido en cada acto; cuanto mayor el número e importancia de los actos, mayor será el premio y mejor la posición, lo que facilita su peligrosa vida, en comparación con la sacrificada condición de competir en crisis, con escasez de trabajo y dificultades de supervivencia social, que son progresivamente superables.

En este sentido, ellos también hacen estudios de mercado y sus productores y vendedores reciben formación especializada para mejorar, de manera sangrienta y destructiva, sus ventas, convencidos erróneamente que no tienen competencia ni valerosos oponentes, pues ellos tienen sus creencias y razones distorsionadas al pensar que nadie, como ellos, se juega la vida por un ideal.

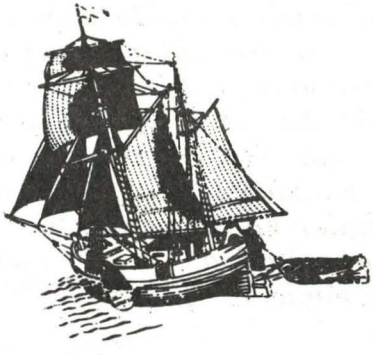
Lo que no quieren comprender es la paradoja de "cuanto más éxito tengan en su acción, más cerca estarán de su fracaso y su final", pues cuanto más afectada esté la sociedad, mejor se organizará y defenderá, cumpliéndose la ley de los rendimientos decrecientes.

Ellos, por tanto, no tienen futuro, aunque tampoco tienen tiempo limitado, pero si imaginamos, en el peor de los casos, que pudieran alcanzar sus objetivos, ¿cómo actuarán para hacer que la sociedad los acepte? Tendrán que seguir en su empresa perniciosa como algo de nunca acabar, pues difícilmente alcanzarán alternativas de cambios rápidos y posibles para incorporarse; es así, que, a priori, están descalificados para entrar en la sociedad que nunca los aceptará.

La sociedad es confluencia de personas, ideas y normas que movilizan actividades y procesos políticos, económicos, sociales y militares, con sus mercados formales e informales y tambien con sus valores y defectos que en el tiempo van perfeccionando sin dejar de hacerlo por el principio de regeneratividad, pues los problemas que se dejan pueden causar enfermedad epidémica cuando se acumulan peligrosamente, ocasionando daños físicos y morales a un costo muchas veces trágico.

BIBLIOGRAFIA

- Revista *Panorama,* Italia. 18 de Noviembre 1994.
- William E. Griffith: *Las Superpotencias y las Tensiones Regionales.* Ediciones Tres Tiempos. Buenos Aires, 1983
- John Kenneth Galbraith: *El Origen de la Pobreza de las Masas* Editorial Diana, México, 1982.



Después de la tormenta*

Andrew E. Gibson

Agradezco al contralmirante (r) Melitón Carvajal Pareja, vice presidente del Instituto de Estudios Históricos- Marítimosdel Perú, el haberme encomendado traducir el presente artículo de gran interés en relación a nuetra Marina Mercante, hoy casi en extinción y con sólo tres buques en su registro.

El Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, consciente de este episodio en nuestra Historia Marítima, en la segunda semana de febrero del año en curso organizó, a través de su Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos, el Simposium Internacional "La Marina Mercante Peruana y el Interés Nacional" en el que fue examinada pormenorizadamente esta problemática, llegándose a Conclusiones que, a no dudar, harán ver a las Autoridades competentes la importancia y la necesidad de, por lo menos, restablecer las condiciones para el renacimiento de nuestra Marina Mercante.

(Nota del traductor)

El profesor Gibson mantiene el cargo en el Emory S. Land Chair of Maritime Affairs at the Naval War College, a cargo de los asuntos marítimos en esa Escuela de Guerra. El fue anteriormente presidente de Delta Steamship Lines y, por mucho años, director ejecutivo de la Grace Lines. Fue Secretario Asistente de Comercio para Asuntos Marítimos desde 1969-1972 y en ese cargo desarrolló el programa marítimo de la administración Nixon, así como también la legislación que llegó a ser la Ley de Marina Mercante de 1970.

En la primavera y comienzos del verano de 1991 había una corriente de fervor patriótico por el regreso de los veteranos de la operación "Tormenta del Desierto" que excedía a todo lo visto en este país desde el fin de la Segunda Guerra Mundial. Era un tributo a una magnífica victoria. Tambien indicaba la satisfacción de saber lo mucho que se había logrado, a un costo de pocas vidas estadounidenses. Podría haber sido muy distinto.

En el resultado de el "Escudo del Desierto" y la "Tormenta del Desierto" había una tendencia pronunciada para enfocar lo bueno que pasó y minimizar, o al menos ignorar, esas cosas que no funcionaron o sólo funcionaron parcialmente. "Escudo del Desierto" confirmó que cada estudio de un conflicto regional en el sudoeste de Asia concluía en que los Estados Unidos tenían insuficiente capacidad de carga en el mar para entregar las armas requeridas, equipos de apoyo y provisión de munición dentro de un tiempo aceptable.

Los buques situados anticipadamente en diversas partes del mundo (The Maritime Prepositioned Ships-MPS), los fletados, los buques de EE.UU. de armadores privados estacionados en Diego García, cargados con material del Ejército y la Fuerza Aérea, los buques rápidos de carga (Fast Sealift Ships - FSS) y 43 de los buques de la Fuerza de Reserva Disponible (Ready Reserve Force - RRF) ejecutaron bien sus tareas. Como el vicealmirante Donovan, Comandante del Sistema Militar de la Capacidad de Carga en el Mar, "Military Sealift Command" (MSC), observara: "Ha ido bien,... mejor de lo esperado". Además, durante la primera fase, 73 buques fueron fletados, más de la mitad de estos con banderas extranjeras.

"Escudo del Desierto" confirmó que, cada estudio, ...concluía en que los Estados Unidos tenían insuficiente capacidad de carga en el mar para entregar las armas requeridas, equipos de apoyo y provisión de munición dentro de un tiempo aceptable".

Durante las primeras semanas, en vez de estar en su posición una división pesada y una parte importante de su equipo de apoyo, estaban sólo la Séptima Brigada de Infantería y la 82° División Aerotransportada que permanecía entre una gran fuerza iraquí fuertemente armada y los campos de petróleo de Arabia Saudita. Mucho más enfasis podría haber sido puesto en el posible destino de estas fuerzas

si el ejército iraquí hubiera continuado su invasión hacia el sur.

La rápida declinación de la marina mercante de los EE.UU. fue un factor importante en el problema. Mientras la marina de guerrra había gastado mas de 7,000 millones de dólares para aumentar su capacidad de carga en el mar durante el decenio de 1980, poco se había hecho en cuanto a proveer el apoyo necesario para mantener una viable flota mercante. La escasez de hombres de mar entrenados, como resultado de esta declinación, contribuyó al problema de activación de los buques fuera de servicio en la Fuerza de Reserva Disponible, RRF. Samuel Skinner, Secretario de Transportes en ese momento, señaló durante el período de activación que "poniendo en servicio menos de la mitad de la flota de emergencia, la RRF tiene casi agotada la dotación de marinos mercantes de la nación".

Muy frecuentemente "Tormenta del Desierto" se describe como la "guerra de las 100 horas". Fue una guerra de siete meses, requiriendo todo este tiempo para ubicar las fuerzas y su equipamiento para asegurar la victoria definitiva. Tomó cada parte del tiempo disponible para lograr el resultado final, y no hay duda que la capacidad de carga en el mar determinó el "horario". Antes de la gran ofensiva que comenzó en febrero, los Estados Unidos usaron virtualmente cada nave disponible en el mundo capaz de mover equipos pesados. Esto incluyó mas de cien buques extranjeros.

Por primera vez desde la Segunda Guerra Mundial, marinos mercantes que habían operado bastante de la capacidad de carga vital en el mar en el "Escudo de Desierto" y "Tormenta del Desierto" marcharon orgullosamente por la Avenida Pennsylvania al lado de los veteranos combatientes de esa guerra. Poco después, el ejecutivo de una compañía naviera observó: "la guerra creó una gran conciencia (de la marina mercante) que desafortunadamente puede olvidarse muy rápidamente".

Casi inmediatamente después de haber logrado la victoria, personal del Departamento clave de Defensa (DoD) comenzó a formular planes para obtener la capacidad adicional de carga en el mar requerida para cerrar la brecha que también había quedado total y claramente demostrada. Ellos habían aprendido una lección y, a pesar de un presupuesto de defensa en descenso, comenzaron un esfuerzo determinado para no ser sorprendidos cortos nuevamente.

En tanto, los planificadores, concentrados en programas de desarrollo con el fin de obtener los buques necesarios para una futura emergencia, muy poco pensaron en los medios para asegurar un aprovisionamiento de personal entrenado, disponible para tripularlos.

Históricamente, este personal procedía de la flota mercante existente, como se hizo en el "Escudo del

Desierto"; sin embargo, hay un pequeño problema. A menos que se tome una acción correctiva rápidamente, la menguada marina mercante de EE.UU. habrá desaparecido virtualmente al final de este siglo y con ella los hombres que tradicionalmente dotan en época de guerra las tripulaciones para la capacidad de carga en el mar.

En el testimonio ante el Comité de Servicios Armados del Senado, el general Colin Powell dijo con respecto a una pregunta del senador McCain concerniente a la operación "Escudo del Desierto": "Si hay una cosa que hubiera querido tener más el último verano y a principios del otoño, habría sido una gran capacidad de buques "roll-on/roll-off". (Este es un tipo de buque que apenas existe hoy en la flota comercial de EE.UU.). Continuando su testimonio, el general instó por un gran aumento de nuevos transportes C-17 para mejorar el Comando de la capacidad de carga aérea "Military Airlift Command" (MAC), flota que igualmente se desempeñó bien durante el conflicto. Podría haber agregado que, siguiendo el impulso inicial, con su requerimiento de grandes cantidades de equipo pesado, mucho del abastecimiento y el material requerido para el sostenimiento y el acopio para la invasión final fueron transportados por buques de los EE.UU., éstos normalmente operando en tráfico comercial por las siete compañías de línea de los EE.UU. De hecho, comenzando en octubre, estos buques eventualmente entregaron más de un millón de toneladas de carga esencial. El general Powell continuó diciendo que nosotros deberíamos seguir buscando oportunidades para ubicar con anticipación la munición y el equipamiento en partes distantes del mundo y, aunque que él no lo dijera, mucho de esto sería por mar inevitablemente. En ninguna parte de sus comentarios o en los documentos de planeamiento del "DoD" puede encontrarse algún sustento para una revitalización de la marina mercante.

La inminente desaparición de la marina mercante de los EE.UU. es demasiado importante para permitir que pase inadvertida. Es un tema digno de debate nacional. La gran pregunta sobre la necesidad o la convenencia de mantener una flota comercial de bandera nacional debería ser honesta y realísticamente planteada. Cuando la pregunta se fomula en términos generales es casi siempre respondida afirmativamente. Esto es sólo cuando los cambios legislativos necesarios son propuestos y los programas importantes se anteponen al encuentro del apoyo efectivo deseado.

1992 es un año de elección presidencial y será el momento en que los candidatos para ese cargo comiencen a afirmar sus posiciones sobre una variedad de temas nacionales. En el pasado, el futuro de la marina mecante de EE.UU. era incluido. El presidente Nixon expuso

un plan detallado para revivir las industrias marítimas de EE.UU. en un discurso dado en Seattle en el otoño de 1968. Es importante leerlo. La ley de marina mercante de 1970 fue el resultado directo de ese compromiso, que se convirtió en el programa más grande en época de paz para la construcción de buques en la historia de EE.UU.

El presidente Reagan hizo algo similar, aunque no tan detallado compromiso, en 1980. Su programa marítimo abarcó no sólo la marina mercante, sino también una expansión importante de la marina de guerra. Los 100,000 millones de dólares del programa de construcciones navales que siguió, cumplieron ampliamente esa parte de la promesa. Sin embargo, el apoyo para la marina mercante era virtualmente inexistente. Todos los subsidios para la construción de buques comerciales se eliminaron, pero se dejaron vigentes los requerimientos para las construcciones nacionales de armadores que calificaran para los programas del gobierno. La flota de EE.UU. puede estar siendo condenada a la extinción.

La excusa ofrecida por el fracaso para manejar el problema era que, careciendo de un consenso claro en la industria para el tipo de programa a ser desarrollado, nadie podría o haría algo. Uno tiene que preguntarse, cuántos programas a ser desarrollados en los últimos doscientos años, y que afectaron directamente a diversos grupos de interés, siempre tuvieron un requerimiento similar. Para una industria en que ambos, administración y trabajadores, pelean no solamente entre sí mismos, sino el uno con el otro, tal requerimiento se hace imposible de realizar.

Cuando el Presidente Bush asumió su cargo, formuló la intención para establecer "una División ejecutiva de enlace marítimo", distinto del Secretario de Transporte a cargo de la industria. El intentó que el titular de la nueva posición de la División de enlace coordinara y lo asesorara sobre temas marítimos comerciales. Esta posición nunca ha sido cubierta. Ello puede ser el resultado de las consideraciones del Presidente, al reflexionar que esto podría traer más problemas que beneficios.

Hace poco años, el diputado Charles Bennett, presidente del Sub Comité del "Poder Marítimo" del Comité de las Fuerzas Armadas, trató de enfocar la atención sobre el estado de la flota mercante de EE.UU., introduciendo la legislación para crear una comisión de alto nivel para estudiar su estado actual y proponer soluciones. Aunque la Comisión resultante, presidida por el antiguo senador Denton, fue designada "La Marina Mercante y la Defensa Nacional", casi todas sus recomendaciones fueron dirigidas apoyando no a la marina mercante, sino a la construcción de buques de cabotaje. Ningún testimonio que

describa la situación económica del armador, o el alto costo de comprar un buque construido en EE.UU., se encontró en el informe final. Las recomendaciones de la Comisión eran, de un lado, a favor de los constructores de buques y algo adverso a las necesidades de los operadores y hombres de mar, de modo que ellas casi inmediatamente fueron desautorizadas y recibieron sólo un resumen verbal. Si algo bueno resultó de la Comisión, era que quedó claro que nadie debería sugerir otra Comisión para investigar la situación de la marina mercante como parte de cualquier solución propuesta.

El hecho es que el tema había llegado a estar tan altamente politizado, que el Congreso era probablemente incapaz de proveer alguna solución práctica. La responsabilidad para encontrar la respuesta, si hay una, descansa firmemente en el Poder Ejecutivo. Antes que los EE.UU. despierten encontrándose sin una flota mercante de bandera nacional para llevar una parte de su comercio internacional y servir en tiempos de emergencia (su misión definida en el preámbulo de Ley de la Marina Mercante de 1936), el país debería por lo menos ser alertado sobre el hecho de que tiene un problema. Esto puede hacerse mejor planteando el tema en un foro nacional y formulando preguntas específicas que exijan respuestas específicas.

En cualquier eventual debate, uno necesitará comenzar por definir qué significan las palabras "marina mercante". En términos simples, una marina mercante consiste en un cuerpo de marineros tripulando una flota de buques (no remolcadores ni lanchones), comprometida en el comercio nacional e internacional, todos financiados por intervencionistas privados (no estatal) dispuestos a poner su dinero en riesgo ante la expectativa de una ganancia. Eso parece suficientemente simple; pero hacer trabajar la mano pesada del Gobierno tiene que ser mayormente reemplazado por un Adam Smith invisible.

Hay una regla de hierrro en el comercio internacionacional que afirma que, para tener éxito, uno tiene que ser o muy bueno o muy barato. Desde que los estadounidenses probablemente no tienen la última cualidad, el armador de los EE.UU. tiene que concentrarse en proveer excelentes servicios con tarifas competitivas. En el tráfico de líneas esto es notable. Dado los obstáculos que existen, algunos armadores estadounidenses han hecho tambien como ellos. Por lo menos dos de las principales compañías navieras containerizadas en el mundo todavía enarbolan la bandera de los EE.UU. Pero para proveer excelentes servicios, el armador debe tener el mejor equipamiento, y contar con medios para que los buques viejos rápidamente puedan ser reemplazados constantemente por otros mejores, y éstos deben reemplazarse a precios

comparables con lo que mejor pueda obtener la competencia. Esto conduce a algunas interrogantes importantes.

"Puede ser demasiado esperar que el debate sobre un tema que involucre millones de dólares y millares de puestos de trabajo, pueda efectuarse de una forma que guarde el más alto interés nacional".

¿Querrán los constructores de buques y sus aliados en el Congreso permitir los cambios propuestos por el Gobierno, para que las compañías adquieran buques construidos en el extranjero y continuar reteniendo el acceso a las cargas no militares del gobierno? ¿Querrán ellos permitir a estas compañías continuar recibiendo subsidio por operación diferencial (Operating Differential Subsidy, ODS) para el pago a sus tripulaciones estadounidenses? ¿Querrán, con la misma coalición, permitir la anulación del 50% de impuestos ad valoren a las reparaciones en el extranjero, al igual que sus competidores extranjeros?

La próxima cuestión involucra los jornales pagados a los hombres de mar estadounidenses. Cuando en 1936 se promulgó la legislación de la marina mercante, las compañías navieras imprudentemente permitieron, por sí mismas, llegar a ser identificadas como las receptoras de subsidios. Ellas cobraron las subvenciones para los constructores de buques, relevando a los constructores de ese estigma. A la vez, ellos llegaron a ser agentes del Gobierno para proveer un pago adicional a los hombres de mar estadounidenses, para que tengan un jornal vital. Nada de este dinero permaneció con las compañías navieras. Todavía en las mentes del público, y para muchos en el Gobierno, los navieros son los receptores de grandes dádivas. Recientemente un alto funcionario militar quiso saber por qué estas compañías trataron de tener ganancias en el transporte de cargas militares durante el "Escudo del Desierto", si ya ellos habían conseguido bastante dinero del gobierno!

Ha llegado a ser ahora bastante claro que no debe haber más subvensiones directas para la construcción de buques comerciales. Igualmente es claro que no hay intención ahora para continuar proveyendo un jornal adicional a hombres de mar estadounidenses. Cuando los contratos actuales del Gobierno, que proveen el jornal adicional de hombres de mar, caduquen en los próximos años, éstos no se renovarán. Si hay cualquier otro plan para proveer hombres de mar esta-

dounidenses con un jornal vital, no se observa indicio de esto.

El diferencial de jornal para los hombres de mar que navegan con las compañías navieras subvencionadas, si se compara con la competencia coreana, taiwanesa y tripulaciones filipinas, es por lo menos 1.5 millones de dólares por buque/año. Para la competencia europea y sudamericana, la diferencia es menos, pero todavía es importante. Así nosotros debemos plantear otra pregunta: ¿Hay alguna manera de que un armador estadounidense pueda absorber tal diferencial y permanezca en el negocio? Una pregunta conexa es: si el Gobierno de EE.UU. no piensa que sea importante tener un abastecimiento de hombres de mar estadounidenses continuamente entrenados, disponibles para emergencias, tal como la guerra reciente en el Golfo, ¿por qué debería el naviero hacerlo, aun cuando ellos podrían afrontarlo? Estas son sólo algunas de las interrogantes más importantes que necesitan ser planteadas.

"Antes que los EE.UU. despierten encontrándose sin una flota mercante de bandera nacional...el país debería por lo menos ser alertado sobre el hecho de que tiene un problema".

Consideremos a un armador que quiere enarbolar la bandera de EE.UU. en sus buques y emplear estadounidenses para operarlos. Seguramente algunas de las uniones marítimas en años recientes han alentado a los operadores no subvencionados a hacer esto, a cambio de concesiones importantes de jornal. El mayor impedimento del armador para hacerlo es que bajo la ley actual de EE.UU., él es obligado a emplear tripulaciones más numerosas en sus buques que sus competidores. A pesar de los intentos de ensombrecer la pregunta sobre el tamaño de la tripulación, involucrándolo con los temas de seguridad, un estudio reciente del Consejo Nacional de Investigación no halló tal conexión. Otra pregunta entonces podría ser: ¿Cuán pronto las leyes de los EE.UU. relacionadas con las tripulaciones se enmendarán para ponerlas en concordancia con las normas internacionales? Este es un esfuerzo que puede iniciarse inmediatamente por los guardacostas de los EE.UU., que están bajo la dirección del Departamento de Transporte. Este es un buen punto de partida para comenzar.

Además otra pregunta involucra impuestos. Bajo la Ley de Reforma Impositiva de 1986, los navieros no están facultados para diferir su carga impositiva. Hasta que esa ley fuera aprobada, los pagos de impuesto podían reservarse para comprar en el futuro las unidades

de reemplazo. Este era el único reconocimiento parcial de que muchos, si no la mayoría, de sus competidores extranjeros no pagaban ningún impuesto. Esta nueva norma impositiva de EE.UU., de hecho dice que si por casualidad un armador de EE.UU. obtiene ganancias, el pagará significativos impuestos, como castigo por elegir enarbolar la bandera de su país. Otra pregunta tiene que ser: Si hay alguna posibilidad real que el Departamento del Tesoro y los Comités en el Congreso, que tienen bajo su jurisdicción los impuestos, ¿permitirán un cambio importante en la ley de impuestos a fin de motivar la continuación de la existencia de armadores de buques estadounidenses?

El presidente Bush en su discurso de Aspen, de agosto de 1990, nos recordó que en el futuro nosotros haremos frente probablemente a diferentes desafíos, para los cuales nos habíamos estado preparando. El presidente dijo que "en muchos de los conflictos que podríamos encarar, nosotros no podemos darnos el lujo de comparar personal con material distribuido anticipadamente. Nosotros tendremos que tener capacidad de carga en el mar y en el aire para conseguir que nuestras fuerzas estén dónde y cuándo sean necesarios. Un énfasis nuevo en la flexibilidad y la versatilidad debe orientar nuestro esfuerzo". En el nuevo orden mundial, si estos temas no son encarados, y encontradas las soluciones a los problemas actuales, es casi seguro que allí no habrá una marina mercante estadounidense disponible para hacer frente a esas emergencias futuras que el Presidente previó.

Allí bien puede estar una gran ampliada Fuerza de Reserva Disponible y posiblemente un programa podría desarrollarse para proveer personal de reserva que opere parte de la más moderna flota con propulsión diesel. Sin embargo, hay una pequeña cuestión: que esto será más caro que quitar las restricciones innumerables que innesariamente se agregan a los costos actuales, y también proveyendo alguna forma de jornal diferencial a las tripulaciones estadounidenses para asegurar su disponibilidad de alistamiento en el futuro. Tales diferencias podrían estar en la forma de pagos mensuales por permanecer en una condición de reserva calificada.

Una última observación debería hacerse, y esto conduce a una pregunta final. Hay una concepción creciente entre muchos de aquellos que intentaron idear futuras estrategias de defensa: el de que los Estados Unidos ya han entrado en una fase donde el riesgo de una guerra ni es probable ni es de mayor interés. Se ha creído que ningún escenario verosímil de guerra prevea una prolongada guerra no nuclear que involucre pérdidas importantes de buques. Como resultado, algunos comienzan a cuestionar las políticas de adquisición que continuamente apoyan las industrias de defensa

basadas en el reclamo de que este tipo de capacidades es esencial en un futuro conflicto global. La necesidad que este apoyo continuo pueda ser demasiado político para ser debatido constructivamente en una campaña presidencial; sin embargo, la abultada deuda nacional forzará a alguna revisión de estas políticas en los próximos años.

Puede ser demasiado esperar que el debate sobre un tema que involucre millones de dólares y millares de puestos de trabajo pueda efectuarse de una forma que guarde el más alto interés nacional. Esto no implica necesariamente una falta de intengridad o, aún, de un coraje político. Esto es más el resultado de los intensos tiras y aflojes de las fuerzas políticas de oposición. A menudo surgen, de las verdaderas diferencias, el cómo resolver mejor el problema. El resultado se ha descrito como "maraña política".

Mientras seamos capaces de definir claramente la magnitud de la capacidad de construcción de buques requerida para construir futuras unidades navales estadounidenses, los proponentes de una movilización para la construcción de buques con base suficiente para mantener la flota mercante en una guerra marítima de desgaste, puede predominar bien. El resultado no será ningún buque nuevo, pero sí la apertura de alguna consideración seria para anular o enmendar la legislación que niega a los armadores estadounidenses la capacidad para competir en el mercado internacional.

Como todo esto incidirá en el futuro de la construcción de buques estadounidenses, la marina mercante y, como consecuencia, la disponibilidad de la capacidad esencial de carga en el mar, seguirá pendiente de ser visto. La contínua declinación de estas industrias sin una evaluación objetiva no está claramente en el interés nacional. Más aún, careciendo de una clara dirección, esto indudablemente es lo que sucederá.

*De *War College Review,* Summer 1992. Traducción del C. de N. Cuerpo de Guardacostas (r) Marcos Bravo Velarde

A través de los años seguimos conquistando su paladar



Tradición de Buen Sabor

Fábrica de Fideos Cogorno
Ventas: Av. Venezuela 120
La Perla Telf. 650778

Cogorno

La importancia de proteger el Tráfico Marítimo

Capitán de Navío SGC
Luis Talavera Lagos

Las 3/4 partes de la superficie terrestre están cubiertas por océanos, por lo tanto es muy fácil deducir que la mayor parte del intercambio comercial en el mundo se realiza por la vía marítima, la cual ratifica contundentemente la Historia.

Desde sus inicios, el habitat del hombre siempre ha estado influenciado por fines belicistas, sea por afanes de expansión o simplemente por defender lo propio.

Luego de la construcción de las primeras embarcaciones, el hombre ha sentido la necesidad de protegerlas de la dureza climatológica o de eventuales enemigos. Esto nos lleva a pensar que primitivamente existía ya el concepto de Protección del Tráfico Marítimo.

Hasta casi fines del siglo pasado, los buques mercantes fueron incorporados a las Armadas con fines de combate, situación que se presentaba ante cada emergencia para obtener hombres y buques.

Durante la Primera Guerra Mundial, el sistema de convoyes fue la lógica respuesta a la expansión de la amenaza submarina, no sin antes sufrir grandes bajas de buques mercantes que navegaban independientemente.

En la Segunda Guerra Mundial los teatros de operaciones fueron mayores por la expansión del conflicto. Abarcó extensas áreas oceánicas que, con la aparición en gran escala del arma aérea, el auge de las operaciones anfibias combinadas y las mejores condiciones ofensivas del submarino, hicieron más necesario aún la adopción de convoyes que llegó a adquirir proporciones casi mundiales.

Las graves pérdidas sufridas en el tonelaje mercante antes de que se consiguiera un sistema de convoy operativo demostraron la necesidad de establecer un núcleo organizado

para el control del tráfico marítimo aliado.

Esta consideración fue la base de la mayor parte de los desarrollos de post guerra en la doctrina del control del tráfico marítimo.

Otra consideración fue que el bloque soviético, a mediados del siglo, empezaba a expandirse y hacerse sentir como una amenaza latente para la paz mundial; hipótesis que actualmente, con los cambios sociales, ha disminuido notablemente pero que no puede ser descartada, cualquiera que sea posible potencia agresora.

El Consejo de Delegados de la Junta Interamericana de Defensa, en 1959, estableció un "Plan para la defensa del Tráfico Marítimo Interamericano" orientado a controlar y proteger el tráfico marítino en defensa del continente.

Todas estas medidas de protección basan la estructura de su contenido en principios emanados de las Fuerzas Armadas, puntualmente, de las Marinas de Guerra.

A puertas del siglo XXI, existen normas de Derecho Internacional que los países voluntariamente han accedido a respetarlas y que deben ser el arma más importante para proteger el tráfico marítimo, sobre todo de barcos neutrales o que no se cuentan entre los países beligrantes.

Existen conceptos que deben ser ampliamente conocidos por los oficiales de dotación de las unidades navales y por oficiales de dotación de los buques mercantes que navegan por los diferentes oceános y son básicos en el Derecho Internacional Público, entre ellos el derecho al paso inocente, por el que se otorga a las naves neutrales el derecho de navegar por aguas territoriales siempre y cuando no cometan actos de piratería, contrabando, transmición de comunicaciones no autorizadas, etc.; también el derecho de aproximación o visita. Conceptos que, de no tomarse en su verdadera dimensión, podrían llegar al extremo de poner en peligro las buenas relaciones existentes con los países denominados neutrales.

Pero todo esto es solamente una de las direcciones a las que apunta el control de tráfico marítimo; la otra dirección es la de dar el punto de inicio para la seguridad de la vida humana en el mar.

La Organización Marítima Internacional (OMI) ha dado algunas disposiciones generales sobre Organización del Tráfico Marítimo con el objetivo de reafirmar la seguridad de la navegación en las zonas de convergencia y en aquellas otras zonas en donde exista gran flujo de tráfico marítimo o en las que la libertad de movimiento de los buques se ve disminuida por restricciones de espacio, condiciones metereológicas desfavorables o

limitaciones de profundidad.

Como ilustración, podemos indicar que la Capitanía de Puerto del Callao tiene una Estación de Control de Tráfico Marítimo (TRAMAR) para dirigir el tráfico, verificando que se cumplan las reglas de navegación y maniobra, así como todas las disposiciones sobre tráfico marítimo.

La Dirección General de Capitanías, por ley, tiene la función primordial del control de tráfico marítimo, policía marítima, búsqueda y salvamento, y protección del medio ambiente acuático entre otras más.

El control del tráfico marítimo genera justamente el buen cumplimiento de las funciones de policía marítima, búsqueda y salvamento.

Es decir, si existe un control de tráfico marítimo eficiente podremos interceptar a los buques mercantes que cometen actos ilícitos, como contrabando, tráfico de drogas u otros actos reñidos con el Reglamento de Capitanías, mediante un sistema organizado de policía marítima.

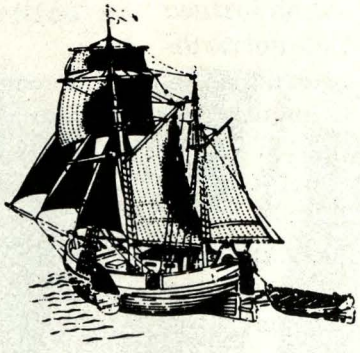
También genera que se active el sistema de búsqueda y salvamento, ya que con el sistema eficiente de control de tráfico marítimo se puede ir en búsqueda de algún buque que se encuentre en emergencia o tenga tripulante enfermo o herido.



Equipos de comunicación para el control del tráfico marítimo.

El factor fundamental del control de tráfico marítimo son las comunicaciones marítimas, y en este aspecto la Autoridad Marítima cuenta con Estaciones Costeras, las que se siguen implementando con equipos modernos, acorde al avance tecnólogico, para cubrir las comunicaciones de emergencia y rutinarias en sus diferentes sistemas.

Al respecto, la Organización Marítima Internacional adoptó en 1973, en una resolución, un documento sobre política del desarrollo del Sistema de Socorro Marítimo, que bosquejó los pasos que deberán tomarse para mejorar gradualmente el sistema existente, y lograr al final lo que entonces era el futuro y distante sistema que se conoce hoy en día como el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (SMSSM), y es en respuesta a esta resolución que la Autoridad Marítima equipa sus Estaciones Costeras para dar cobertura al área de navegación (NAVAREA XVI) asignada.




CERVEZA
Pilsen
CALLAO
PILSEN CALLAO, EL SABOR ORIGINAL.



El buque escuela a vela: razón de ser

Capitán de Fragata
Luis Mostaccero Helguero

A través de los años, se ha designado a un buque de la Fuerza, para que, en adición a sus funciones operacionales, se desempeñe como Buque Escuela, siendo estas unidades del tipo de transporte donde los cadetes de la Escuela Naval efectúan sus prácticas.

Esto se ha creado como una necesidad para que los alumnos de la Escuela Naval complementen su instrucción teórica, realizando, embarcados, prácticas en el buque fuerza designado por un período de 2 a 3 meses que dura un Crucero de Instrucción.

Con la obtención de un Buque Escuela a vela, elevaríamos el potencial humano del cadete, desarrollando sus virtudes masculinas, tales como coraje, veracidad, decisión, espíritu de solidaridad. El cadete naval aprende que no deberá apoyarse en otro sino que debe apoyarse en sí mismo y actuar con responsabilidad propia aprendiendo a reconocer que una mano que falla hace peligrar el trabajo que se encuentran realizando sus compañeros. Esta enseñanza sólo se puede obtener con este tipo de buque, el buque a vela.

Es lógico pensar que con la obtención de un buque escuela a vela la Escuela Naval tendría una exclusiva y total administración para programar sus actividades en períodos de tiempo mayores que los Cruceros de Instrucción y sin interferir con el normal desarrollo de las actividades de las unidades de la Fuerza Naval.

IMPORTANCIA

Los buques escuela a vela son herederos de la "época clásica" de los veleros escuela. En dicho período se embarcaba un importante contingente de jóvenes aspirantes a futuros oficiales y marineros que, durante sus aprendizajes, formaban parte de la tripulación normal del

velero, donde aprendían todo los secretos de la navegación a vela.

Cuando las máquinas se fueron imponiendo sobre las velas, no desaparece la instrucción en velero, como la que se siguió impartiéndo en el primer cuarto de siglo en los buques construidos para viajes de grano y nitrato a Australia y Chile, con el duro aprendizaje que suponía las condiciones de estos viajes: fuertes mareas y violentos vientos, con la terrible experiencia del Cabo de Hornos. Ahora el mar no es una asignatura, sino un maestro, un inigualable maestro, que forma a la gente en una más plena y solidaria responsabilidad personal que enseña y hace amar toda la belleza y toda la dureza de la que el mar es capaz de dar.

COMO EMBAJADA

Los grandes veleros no desaparecen pero su selección y reducido número lo hacen objeto de atención, conviertiéndose en acontecimiento incomparable la visita de un Buque Escuela a vela a un puerto.

Esta atención que despierta, acaba confiriendo al buque una importante misión:"EMBAJADOR EXTRAORDINARIO DEL PAIS " de cuyo suelo forma parte en cualquier lugar del mundo. Esta misión diplomática tiene especialmente todas las características necesarias y eficaces cuando el buque, por pertenecer a la Armada, es un instrumento oficial del país.

Tanto la misión de Escuela como de Embajada se potencian hasta límites insospechables por la participación en las regatas que desde hace 25 años organiza la Sail Training Associations, verdadera artífice del actual desarrollo de la vela.

COMO FORJADOR DEL CARACTER Y VIRTUDES MILITARES

Parecería un contrasentido que los futuros oficiales de la Marina de Guerra, que en el curso de su carrera tendrán que operar con medios técnicos generalmente modernos, inicien su preparación marinera a bordo de un buque tipo superado y con soluciones a un uso del siglo pasado, o, en todo caso, de acuerdo a los inicios de la técnica naval moderna. La respuesta es simple: a bordo de un buque a vela, para decirlo en términos antiguos, se forja el carácter de los hombres:

- Como forjador del temple del cadete

En la práctica, los estudiantes no son otra cosa que los alumnos de la Escuela Naval, pues de un breve entrenamiento y nueve meses de estudio, tienen finalmente, a bordo del Buque Escuela a vela, su primer contacto con el mar y con la vida ciudadana. Aunque sea regulada y dosificada por los horarios de la Escuela Naval, los cadetes se encuentran ahora en un mundo, en sí, fijo; en un mundo en el cual el contacto con la propia familia es esporádico. Un mundo en el cual se requiere un duro trabajo físico, a menudo en los momentos en que se desearía descansar, en un mundo en el cual se vive en estrecho contacto con otras personas y en el cual se actúa siempre bajo la mirada de un superior o a la vista más critica y menos condescendiente de los propios compañeros.

Todo esto en el mar, elemento mutable, que hay que tomar en su justo sentido; sobre todo con un buque a vela, el cual está ligado a los elementos meteorológicos, con el fin de que su ruta sea siempre la justa.

- Como promotor del trabajo en conjunto y unión de esfuerzos

Los riesgos a que constantemente se encuentran expuestos los cadetes navales durante el desempeño de sus funciones embarcados en buque a vela, sobrepasa los limites imaginables de las virtudes humanas que el cadete naval podría desarrollar en torno al "TRABAJO EN CONJUNTO Y UNION DE ESFUERZOS"; cuando el buque a vela se encuentra navegando en situaciones adversas, ceñido a un viento huracanado, la oscuridad de la noche, una mar gruesa, la lluvia, etc., la valentía y el coraje del joven cadete se hace fuerte para realizar trabajos en estas condiciones, donde el esfuerzo del trabajo de un cadete puede poner en peligro o salvar la vida del resto de sus compañeros. Prácticamente la participación del cadete es total y efectiva. Otro claro ejemplo lo demuestran los "EJERCICIOS DE HOMBRE AL AGUA", ejercicio característico del ambiente naval, en el que se maniobra gran cantidad del velamen del buque para salvar una vida humana, sin escatimar esfuerzo alguno.

El compañerismo, la unión, la camaradería que reina entre los cadetes navales va a tomar un rol principal que se evidencia durante las horas de esparcimiento y durante las visitas a los diferentes puertos durante su travesía.

- Desarrolla la capacidad psicofísica

Indudablemente la Escuela Naval tendrá que reestructurar la

dirección del entrenamiento en el área psicofísica del cadete, considerando que deberá tener la energía, velocidad, agilidad y elasticidad suficiente para subir a los mástiles, maniobrar los cabos y velas; asimismo las condiciones psicofísicas del cadete deben ser las más adecuadas para exponerlas a esfuerzos y condiciones físicas y mentales exigentes para efectuar trabajos en altura considerando al mar en sus diferentes estados; será como la PRUEBA DE FUEGO del cadete para recibirse como oficial de Marina, y desempeñarse como tal por el resto de su permanencia en la institución.

El general Von Clausewitz dijo en su oportunidad "exigencias y esfuerzos físicos deberán ser practicados con fuerza de voluntad, no tanto para que sea el cuerpo el que se acostumbre sino, principalmente, la mente".

- Despierta la actitud de alerta

El capitán de fragata USCG Paul A. Welling, ex comandante del Buque Escuela *Eagle* del Cuerpo de Guardacostas de los Estados Unidos de Norteamérica, en una pregunta acerca del por qué el entrenamiento de los cadetes se efectuaba a bordo de este tipo de buques, dijo:" Por que ofrece situaciones que no se encuentran en los buques propulsados por hélices. Para ser un marino experto en un buque de vela, uno debe estar en contacto con su ambiente en mucho mayor grado de los que está a bordo de un buque a hélices".

Los cadetes ganan una apreciación exacta de los caprichos del viento para percibir el menor indicio del cambio. El barómetro, los informes meteorológicos y los signos indicativos del estado del mar se convierten en los intereses del cadete durante su guardia.

- Desarrolla la capacidad de previsión del cadete

El cadete debe estar preparado para responder de inmediato en caso de hombre al agua, ejercicio muy común en la mayoría de los buques; pero con 22 velas armadas, lo que constituye unos 21.350 pies cuadrados de velamen, un ejercicio de hombre al agua a bordo del buque exige al cadete que esté preparado y que haya preparado a su guardia de inmediato para hacer frente a una multitud de detalles y casos que sólo se presentará a bordo de un velero con aparejo de cruzamen. Dependiendo de las condiciones de viento y mar, se deberá evaluar que el buque a vela caiga hacia el viento cuyo viraje sería lo indicado; se deberá lanzar un bote para recoger al hombre que haya caído al mar, pero ¿cuál bote estará a sotavento?. La habilidad de predecir que el buque tenga la suficiente arrancada bajo las condiciones existentes de

viento y de mar, si está lo suficientemente ceñido al viento para intentar una virada por avante, sin antes bracear bien, son juicios de criterio que sólo pueden hacerse en base a la experiencia. Si bien es cierto que un gran número de cadetes no es necesario para hacerse a la vela (a principios de siglo, veleros del tamaño del buque escuela eran operados rutinariamente con una dotación de cubierta de 20 hombres o menos), un gran número puede ser organizado y empleado con efectividad para manejar el buque escuela a vela. En tal sentido el buque escuela a vela es una plataforma de adiestramiento para el liderazgo.

- Desarrolla la capacidad de administración de personal

Empleando a los cadetes es posible izar y arriar las velas, así como virar por avante y en redondo en una fracción de tiempo que se requiera con una dotación de cubierta menos numerosa. El dejar de tomar en consideración uno de los 170 cabos de la jarcia o cabullería puede tener como resultado daños o roturas en un aparejo o el fracaso de la ejecución de la maniobra deseada. Una braza mal tendida puede ocasionar el fracaso de un viraje a través del viento. Tan sólo merced a la distribución apropiada del potencial humano y de la secuencia de las órdenes, podrá el buque a vela ser maniobrado diestramente. La maniobra del velamen exige a los cadetes ejercitarse en el comando y la supervisión en los diversos niveles de organización de los tres mástiles. El izado y el armado aun de una sola vela, requiere planeamiento y presencia del comando.

- Desarrolla la valentía en el cadete

Una ventaja clara que ofrece el buque a vela es la de poner a prueba el coraje y la valentía de los cadetes como ningún buque propulsado a hélice lo puede hacer. Plegar la vela sobremayor y de noche y mientras el buque a vela navega estrechamente ceñido a un viento de 30 nudos demanda un coraje y una agilidad que no se puede exigir a un individuo que ha sido adiestrado en prácticas más sedentarias.

- Desarrollo del sentido de responsabilidad

En un buque escuela operado por cadetes, son éllos quienes ejecutan todas las tareas necesarias para la operación diaria del buque, desde cocinero hasta oficiales de cubierta, desde aceiteros de la sala de máquinas hasta maestro de armas, desde contramestre de guardia hasta oficial de guardia de ingeniería y comunicaciones; sin embargo, hay sólo cuatro contramestres calificados

a bordo, expertos en cabullería. En la medida en que el buque escuela sea gobernado diestramente y las rutinas ejecutadas en un modo marinero, los cadetes de años superiores podrán estar orgullosos de sus logros en el adiestramiento y dirección de los cadetes de años inferiores a bordo. Si por el contrario, el buque escuela no es gobernado diestramente y los procedimientos y rutinas son ejecutados con descuido, los cadetes de años superiores deberán afrontar la mayor parte de las responsabilidades. Este es sólo uno de los aspectos que tiene el buque escuela a vela.

Las millas de cabullería y los 21,350 pies cuadrados de velamen, exigen a los cadetes el desarrollo de eficiencia en manejo marinero, y en general una apreciación de las fuerzas creadas por el viento y el mar mucho más amplia del que podría generarse a bordo de un buque propulsado a hélice. Pero el verdadero valor de un buque escuela a vela radica en la exigencia que impone a los cadetes en la ejecución de todas las maniobras involucradas y bajo condiciones de prueba. En ningún otro medio y en ningún otro buque, los cadetes tienen la oportunidad de dirigir las actividades de tan gran número de personal en situaciones que requieren la presencia de comando, habilidad para dirigir y evaluar la maniobra, y necesidad de utilizar una mentalidad flexible; con frecuencia es necesario alterar la secuencia de las órdenes y del tiempo para hacer frente a circunstancias cambiantes, todo de un modo que proyecte seguridad en un medio ambiente en el cual los efectos de los vientos fuertes, lluvias, oscuridad y mar gruesa deben ser tratados y empleados, dentro de lo posible, para conseguir el propósito deseado.

A bordo del buque escuela, frecuentemente se le puede asignar a muchos cadetes roles de mando bajo condiciones exigentes, lo cual los capacita para evaluar ellos mismos su propia falla o progresos; de este modo tienen la oportunidad de aplicar en futuras maniobras los conocimientos adquiridos a través de sus propias observaciones y del asesoramiento proporcionado por los oficiales supervisores.

- Facilita la evaluación de las aptitudes del cadete

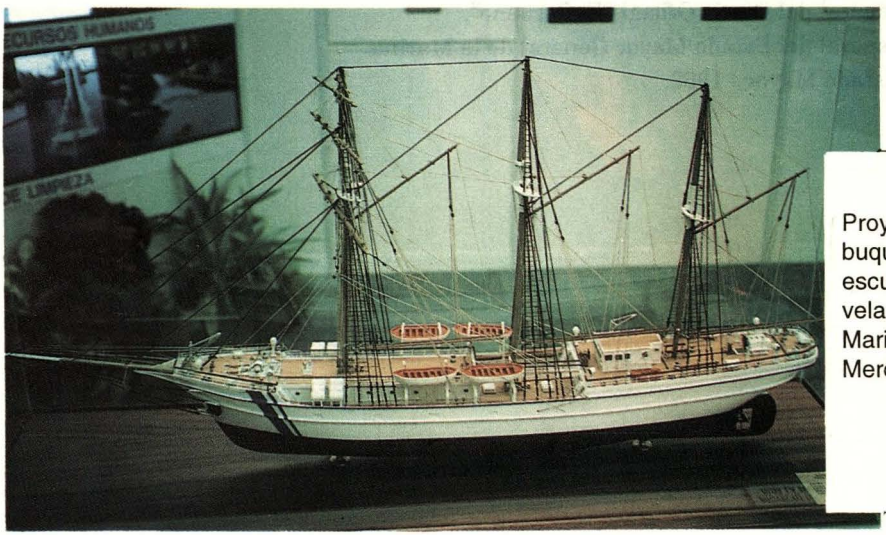
El ambiente naútico, adicionalmente les permite a los oficiales supervisores establecer sus juicios con respecto a la habilidad individual de cada cadete para actuar efectivamente en condiciones de tensión: tales evaluaciones son importantes para mantener un cuerpo de oficiales que ha ganado un prestigio internacional, por estar constituido por marinos expertos, cuyos deberes a menudo les exige operar en un medio naval hostil, con el objeto de salvar la vida de marinos desafortunados, cuyas vidas han

sido puestas en peligro por fuerzas huracanadas.

Los cadetes que se embarquen en el buque escuela deben estar seguros de que su dotación estará preparada, no sólo para probar su coraje, sino también para ayudarlos a desarrollar su capacidad como marinos. Para sacar provecho de su entrenamiento, no solamente deberán familiarizarse con el buque, sino que deberán leer, una y otra vez, la descripción de las diversas maniobras; sólo entonces estarán preparados para sacar provecho máximo de su experiencia en buque a vela, una experiencia que los preparará, mejor que ninguna otra, para hacer frente efectivamente a los futuros desafíos que se les presenten a través de su carrera naval.

El servicio que se hace en todo tiempo arriba en los aparejos del velero, tiempla el cuerpo y la mente, exige el desarrollo y despliegue de las mejores virtudes masculinas; coraje, decisión, energia, previsión, compañerismo, veracidad, voluntad de trabajo, espirítu de solidaridad y de cuerpo.

El buque escuela tiene la tarea de educar a los jóvenes cadetes navales para que desarrollen su voluntad de trabajo, reacciones rápidas, dureza, confianza en sí mismo y orgullo de su propio rendimiento fisico y espiritual. Los cadetes deberán adquirir, a través de experiencias prácticas, la formación que es necesaria en el oficial de Marina.



Proyecto de buque escuela a vela para la Marina Mercante.

"AQUELLOS QUE NO SEAN LOS MAS APROPIADOS PARA MANDAR DEBERAN SER RECONOCIDOS Y SEPARADOS"

Por todo lo mencionado, podemos afirmar lo siguiente :

- La formación marinera tiene prioridad sobre la formación técnica.
- Considerar el factor humano como elemento indispensable en la forja del Marino.
- La participación del cadete en las maniobras, por más difíciles que sean, es constante.
- Desarrolla en el cadete condiciones de liderazgo, base fundamental para la conducción de hombres.
- El buque escuela a vela representa una tradición naval que reviste caracteres de identidad en el mundo entero, y como tal, es el perfecto embajador de un país.
- El cadete tiene oportunidad de desarrollar virtudes importantes para llegar a ser un buen oficial de Marina: responsabilidad, coraje, decisión, energía, previsión, veracidad, voluntad de trabajo y espíritu de solidaridad.
- El buque escuela a vela coadyuva al cadete.

BIBLIOGRAFIA

- *Manual del Marinero Alemán* -"GORCK BUCH."
- Archivo general del Diario Oficial "El Peruano".
- Archivo general del Estado Mayor General de la Marina.
- Estudio Estado Mayor - 1988.

