MARINA DE GUERRA DEL PERU

Revista de Marina




MARINA DE GUERRA DEL PERU

REVISTA DE MARINA

OCTUBRE - NOVIEMBRE - DICIEMBRE
1997
SSN 1012-8287

DIRECTOR
Contralmirante
Jaime Monge Acuña

SUBDIRECTOR
Capitán de Navío
Guillermo Avanzini Pinto

JEFE DE DIFUSIÓN
Capitán de Fragata
Mauro Cacho de Armero

ASESOR DE EDICIÓN
Hugo G. Cárdenas Mandujano

DISEÑO Y DIAGRAMACIÓN
Sana Fernández La Madrid

FOTOS
División de Fotografía
DIMAR

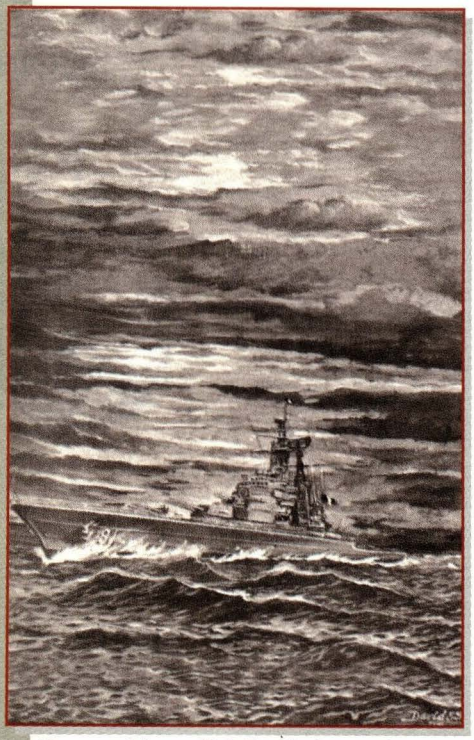
PUBLICIDAD
Juan Moreyra Vidarte

Publicado por la Dirección de
Información de la Marina

IMPRESIÓN
METROCOLOR S.A.

Suscripciones:
Av. Salaverry, Cdra. 24
Jesús María, Lima.
Teléfono 463-0399

* 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.



Crucero Ligero B.A.P. *Almirante Grau*
Buque Insignia de la Armada Peruana

(Oleo del pintor David Semillán S.)

Nuestro Poder Naval

Las celebraciones, en Octubre último, con motivo del Día Institucional de la Marina de Guerra del Perú han sido, una vez más, ocasión para que se manifieste, renovado, en este organismo tutelar del país su indeclinable propósito en cuanto garantizar la independencia, la soberanía y la integridad territorial de la República; a salvaguardar las actividades marítimas, fluviales y lacustres que contribuyen al desarrollo económico y social del país; a cautelar el orden y la paz internos, así como, promover y proseguir en la realización de las acciones cívicas orientadas a favorecer el mejoramiento y los adelantos necesarios en la comunidad nacional. Defensa, vigilia y actividades de la Marina de Guerra del Perú como Poder Naval de la Nación.

Poder que conjuntamente con el Ejército y la Fuerza Aérea determinan el Poder Militar Nacional. Poder Naval que pone de manifiesto una efectiva capacidad de protección y resguardo de los intereses nacionales en las áreas y espacios inherentes a su actuar y responsabilidades, es decir, nuestro mar y aguas jurisdiccionales.

Así, nuestro Poder Naval adquiere una definida imagen de fuerza de disuasión y de defensa en cuya realidad concurren como elementos integrantes imprescindibles y caracterizantes su organización institucional específica, los buques de guerra, las dotaciones que los tripulan, los planes y programas de formación y capacitación profesional, e, igualmente, el material que le es esencial y relacionado.

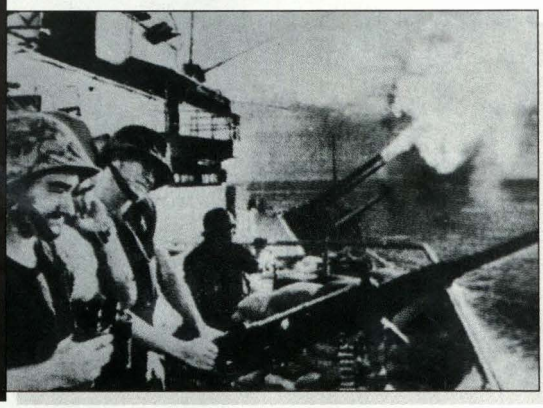
La Marina de Guerra, como expresión de nuestro Poder Naval, garantiza, pues, a la nación el ejercicio efectivo de su libertad y soberanía, el uso de nuestras potestades y atributos en la vasta entidad de nuestro mar, en cuanto que él es fuente inagotable de bienes y recursos y, por lo mismo, factor importante para el fortalecimiento de nuestra economía y la subsecuente promoción social.

Mar de Grau, mar peruano, depositario opimo de materias primas y riquezas, nuestra primera línea de defensa y destacado protagonista en nuestro decurso humano y político. Ámbito eminente y digno en donde la Marina de Guerra del Perú, el Poder Naval de la Nación, ha inscrito sus más remarcables gestas, su brillante y heroica ejecutoria, en defensa de los preciados e importantes Intereses Marítimos del país.

EL DIRECTOR.

ESTRATEGIA

Estrategia de Guerra



27

Las fragatas Ferré, Palacios y Gálvez

45



HISTORIA

A propósito de los Seminarios

63

CIENCIA Y MÉTODOS



TRANSPORTE MARÍTIMO

La transferencia del Canal de Panamá



73

MARINA MERCANTE

El progreso viene del mar



93

SUMARIO

EDITORIAL 3

POLÍTICA
Lugar y sentido de la Política en el próximo milenio 7
C. de N. Felipe Rojas Quirós

Crónica de un Futuro Anunciado 15
C. de N. Julio Uriarte Guerra

ESTRATEGIA
Una teoría general de Estrategia de Guerra 27
Calm. (r) Julio de los Ríos Rozas

Guerra limitada: Clausewitz y Corbett 38
Otto von Bismarck. Estrategia en la creación del II Reich 41
Calm. (r) José García Valdivieso

HISTORIA
Las fragatas *Ferré, Palacios* y *Gálvez* incorporadas hace 50 años 45
Tte. 1° John Rodríguez Asti

CIENCIA y MÉTODOS
La Ciencia y la Metodología Científica 52
C. de C. (CJ) Carlos Schenone Castillo
A propósito de los Seminarios 63
C. de F. Jorge del Álamo Carrillo

TRANSPORTE MARÍTIMO
La transferencia del Canal de Panamá y su importancia para nuestro Comercio Marítimo 73
José Luis Guerola Lazarte

MARINA MERCANTE
El progreso viene del mar 93
C. de F. (r) Luis Felipe Villena G.

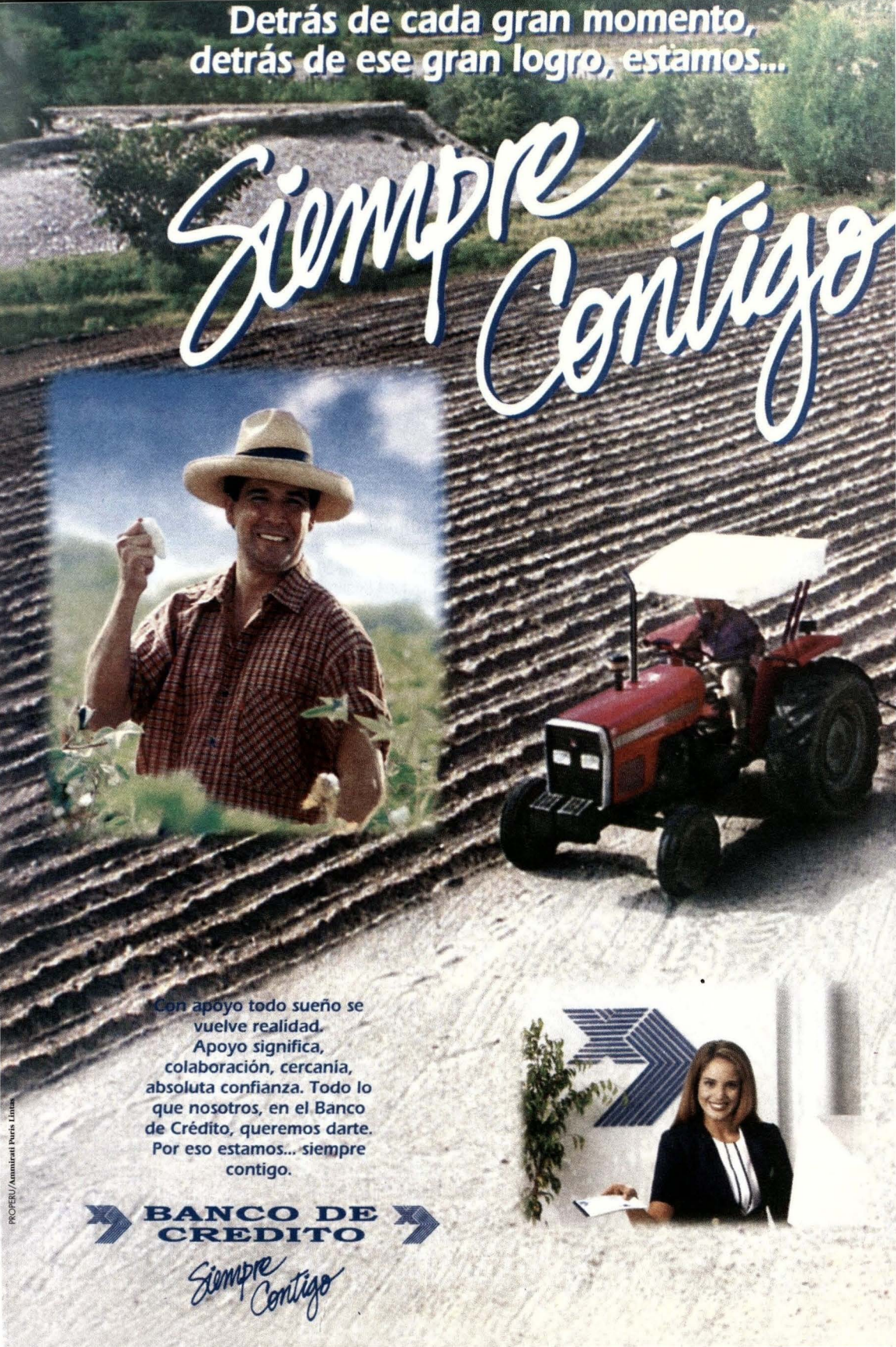
DERECHO INTERNACIONAL
Una equivocada invocación a la Historia en Ecuador 97

CONCEPTO
La competencia profesional y la competitividad 103
C. de C. (r) Juan Rivera Pérez

VARIOS
Un "Mensaje a García" 108
Tte. 1° César Álvarez Herrera

ANECDOTARIO NAVAL
¡El faro se balancea! 113

SECCIÓN ESPECIAL (I.E.H.M.P.) 115


Detrás de cada gran momento,
detrás de ese gran logro, estamos...
Siempre Contigo
Con apoyo todo sueño se vuelve realidad. Apoyo significa, colaboración, cercanía, absoluta confianza. Todo lo que nosotros, en el Banco de Crédito, queremos darte. Por eso estamos... siempre contigo.
BANCO DE CREDITO
Siempre Contigo
PROPERU/Amnirati Puris Lintas

I. Introducción

El presente ensayo busca llamar a reflexión sobre lo que se espera como tendencias para el próximo milenio, a partir del resultado de fin de siglo y el auge de las libertades económicas.

"Lugar y sentido de la Política en el próximo milenio"

Esta relación viene sufriendo una suerte de apatía de orden participativo de la sociedad en la interacción del sistema social. Podemos decir que la falta de interés se manifiesta por un desencanto hacia lo político. Por una individualización del sujeto social, más orientado a un concepto de supervivencia dentro de un mundo de exigencias que lo presiona sin contemplaciones, con miras a tratar de mejorar su calidad de vida.

Capitán de Navío
Felipe Rojas Quirós

El fenómeno que vivimos es producto de una sumatoria de procesos históricos en la evolución de la humanidad en su ansia de progreso. Se han venido moldeando las estructuras sociales, la vinculación de valores con los límites de lo político y lo privado y se ha diversificado la generación de conflictos internos. Ha cambiado también la interrelación con otros regímenes y sistemas políticos en el ámbito de las relaciones internacionales.

Como factores influyentes y afines al tema, no podemos dejar de nombrar el proceso de industrialización acompañado de los pilares del liberalismo político y del modelo económico capitalista como motor de desarrollo. Asimismo, no será posible soslayar los problemas que afrontan las sociedades liberales, con el surgimiento de corrientes nacionalistas sangrientas y de revolucionarios apocalípticos cargados de ideas radicales de diferente índole.

La caída de los socialismos reales y el aparente triunfo de la democracia liberal, pregona "el fin de la historia" en forma antelada, como si la humanidad no hubiese ya experimentado olas y contraolas, encantos y desencantos, periodos de paz y de guerra. Aparente falacia que se difunde para aprovechar un periodo de incertidumbre, como si los marginados del mundo pudiesen entender puntos de vista filosóficos comparativos aplicados a los acontecimientos más saltantes del fin de siglo. Como si tal visión subjetiva del mundo actual les hiciesen olvidar las penurias que diariamente absorben en carne propia.

Es decir, lo que se desea enfatizar es que no todas las sociedades caminan al mismo ritmo. En cuanto a las más desarrolladas se habla ahora de una fase crítica de postmodernismo, mientras las más primitivas aún se desintegran entre familias; otras, sin embargo, se relegaron en la fase industrial rodeada de desempleo, informalidad y delincuencia como camino de supervivencia. Algunas comunidades, sobrepasadas por lo moderno superfluo, se sorprenden ahora porque parecen reconocer que la modernidad se completa con otro aspecto más importante: el subjetivo, el mismo que ha perdido relevancia. Se dice entonces que la modernidad se ha confundido.

Trataremos de conceptualizar los términos de "lugar" y "sentido" de la política, dentro del marco de una necesidad natural del hombre político y de la tendencia predominante de la democracia liberal a finales del presente siglo.

Nos detendremos, asimismo, en mostrar algunos aspectos de la relación entre conceptos vigentes de nuestros tiempos: modernidad, desarrollo y democracia.

II. El Lugar y el Sentido

Este mundo en el que actualmente vivimos, y que es la plataforma base para las tendencias del siglo XXI, está caracterizado por la rapidez del cambio de lo presente. Cambios en lo material, lo tecnológico, lo mediatista, parámetros que imperativamente han de transformar el consumismo en beneficios monetarios, de tal manera de reflejar, así, un encuentro con la modernidad.

El carácter descrito es consecuencia de las dimensiones dominantes de la realidad actual que entrecruzan las sociedades, vale decir, la imposición predominante de la globalización de los mercados y la influencia de la revolu-

ción tecnológica, también denominada "la perestroika de Occidente". Significa que estas dimensiones, que son tendencias reales, estarían colocando el plano de lo político por debajo del económico, si lo aceptamos dentro de una escala de prioridades. En otras palabras, la economía arrastra a las élites gubernamentales a condicionar el proceso de la toma de decisiones bajo el prisma prioritario del interés económico. Podríamos afirmar que nos encontramos ingresando a una fase de forma diferente de conducir, sesgada por una "política transnacionalizada".

El punto de desencuentro se centra en un desdibujamiento paulatino subliminal de la finalidad de la política, es decir, del Bien Común.

Daría la impresión que la política perderá su importancia histórica y que el mundo el futuro próximo se conducirá por élites inteligentes mecanizadas, mandando a sociedades complejas informatizadas, obedientes, para las cuales el Bien Común sólo será alcanzable y conmensurable en razón directa al consumo de bienes materiales.

Tal descripción utópica no sería posible, pues la política es una actividad inherente al hombre, político por naturaleza y dotado de pasiones, valores superiores a lo material. Por lo tanto, sería incapaz de alienarse eternamente. Tarde o temprano reaccionará para readaptar los beneficios del progreso racional-instrumental a los impulsos propios de la subjetividad del hombre. Es probable que se transforme la tipología de los conflictos y las relaciones sociales, mediante nuevos esquemas de lucha y solidaridad, sin necesariamente ser portadores de nuevas ideologías.

Precisamente, el "lugar" de la política con relación a su protagonismo clásico en un sistema social, es aquello que se encuentra tambaleante ante la arremetida de los condicionantes económicos:

"La economía no sólo quiere separarse de la política, sino desvalorizarla colocándola en un segundo plano, poniendo en tela de juicio su importancia y su existencia" (Marcel Prelot, "La Ciencia Política).

La debilidad de la política para encontrar su lugar en el próximo siglo hay que entenderla dentro de un proceso de transición, en una realidad actual jalonada por el tecnicismo, la competencia y la informatización. Pero no deberíamos esperar la posibilidad de una desaparición de los presupuestos de "lo político": el mando-obediencia, la relación privado-público y amigo-enemigo. No habría la posibilidad de una "anarquía" permanente, se trataría sólo de una etapa de incertidumbre, de readaptación.

Se puede resumir la etapa actual como producto del choque entre la rapidez del cambio tecnológico y la lentitud de la cosmovisión inteligente y analítica del hombre con respecto del mundo que lo rodea.

Cabe mencionar que este choque siempre existió, variando en todo caso el peso de la interelación entre lo racional y lo subjetivo. Quizás anterior e históricamente la balanza se inclinó a la esfera de lo subjetivo, a la teología, luego al positivismo, posteriormente a la fuerza de las ideologías como medio de movilización de las masas. Y hoy en día se apela a la tecnología como motor del progreso, relegando temporalmente la capacidad de respuesta inmediata del hombre, en correspondencia a su letargo reactivo para reubicarse ante la presencia del factor modernidad.

Es interesante sintetizar ahora es-

tos conceptos mediante la opinión que Ricardo Israel nos plantea en su artículo "El Mundo a fines del Siglo XX" (Revista *Política,* N° 28, Diciembre 1991), en el cual diferencia los grandes cambios trascendentes de orden social, producto de la "historia larga" versus los cambios rápidos intrascendentes como consecuencia de la "historia corta". Sin embargo, lo estrecho del periodo de sucesión de eventos de esta última, puede también romper momentáneamente un orden social.

Pero posteriormente, la interacción gradual de la comunidad con sus gobernantes, así como los resultados de la fusión de una tradición cultural madura con la modernidad, pueden llegar a lograr un equilibrio entre la razón y el sujeto. Cada reacomodo sugiere un salto, ni mejor ni peor, simplemente distinto, que se va construyendo por la presencia imprescindible y permanente de los factores que conforman la "historia corta". Una cita de R. Israel para redondear la idea:

"Una nueva estructura de poder se está articulando. Con defectos obvios que no deben ser atribuidos a máquinas sino a que los hombres cambian poco y lentamente. El problema y la solución está en nosotros y tiene cinco letras: ETICA".

Nuevamente enfatizamos un concepto que creemos debe resultar claro: la prevalencia de la política y sus presupuestos como actividad propia del hombre y como ordenadora de todas las actividades humanas.

Julien Freund nos ayuda a corroborar que la política tiene una esencia y, como tal, es "una orientación de actividad vital o categórica de la existencia humana".

El hombre se diferencia por ser, además de animal social, un animal político, con un carácter especial y específico de la necesidad de vivir insertado en un organismo social. Todo ello constituye para el ser humano tanto una necesidad natural, como un ideal.

Podemos resumir entonces, que el lugar de la política se irá readecuando en el tiempo en la medida que el hombre comprenda cuál es el nuevo marco que rige en el mundo de la globalización y de la tecnología, sin desvalorizar su esencia humana. Es probable que este proceso de entendimiento venga acompañado de un retorno a formas revolucionarias, del retorno a emergentes nacionalismos, de vuelta a la búsqueda de apoyos en la religión, sobre todo por parte de aquellos desencantados y marginados de la vorágine del cambio tecnológico. Ello dependerá del "sentido" que tomará la política en cada espacio socio cultural, concepto que es otro considerando del presente ensayo.

Para explicar la referencia al sentido, nos valdremos de las reflexiones de Antonio Leal en su última obra: "El Crepúsculo de la Política". En términos generales, el sentido cuantificado entre la pasión enceguecida y la indiferencia será a la postre el indicador o el "leit motiv" para "encontrar una respuesta al sentido de vacío y de desorientación que caracteriza la actual situación". En pocas palabras, la pasión que cada sociedad le imprima a su vivir cotidiano, conjugado con su respectivo sistema político asociado a los valores culturales genuinos propios, arrojará un tiempo y una forma de adaptarse a las circunstancias del inicio del siglo XXI.

Nos dice Leal que la pasión es imprescindible en toda actividad humana:

"Una vida sin *phatos* no sería, en efecto, más una vida: la pasión es una fuente de intensificación y de potenciamiento de nuestro ser sin la cual nos

sentimos mediatizados, disminuidos".

El problema radica cuando la acción es producto únicamente de la pasión extrema, sin el equilibrio del análisis racional. Más grave aún si esta acción puramente pasional se extrapola a la actividad política, ya sea por parte de los gobernantes o de los subordinados gobernados. Lo que deseamos explicar es que existe una relación pasión-política asociada al "sentido", y el abanico de posibilidades de esta relación será el indicador de la reacción de una sociedad. Reacción intrínseca a su "historia larga" y a su valores culturales.

Para entender mejor las posibles reacciones futuras, a causa de "sentidos extremos" y a manera de ejemplos, citemos nuevamente a Leal:

"Cuando la pasión se manifiesta en la política, la función de la política es sobrepasada por la pasión por el poder, por la voluntad de dominio, por diversos fanatismos". Este es un ejemplo de actitud política por parte de gobernantes.

"Cuando la pasión se transforma en fundamento, su definición absolutiza el sentido y es víctima de la ilusión, dado que la búsqueda de la verdad se transforma en posesión de verdad: la pasión llega a ser creencia dogmática, intolerancia, enceguecimiento de la razón". Este es un ejemplo de actitud de demanda política por parte de gobernados.

III. La interacción de tres conceptos actuales

Modernidad, desarrollo y democracia son tres conceptos que priman en el umbral del siglo XXI; por lo tanto, es indispensable para la estructura del trabajo conocer su relación.

Diremos en primer término que la modernidad con el desarrollo se complementan, pero de manera aislada no garantizan el progreso de la sociedad. Hace falta aludir al marco o régimen político en el cual se desenvuelven. En estos tiempos el concepto modelo político en democracia sería el condicionante impuesto por la presión social y el nuevo orden mundial. Lo ineludible de la democracia, a su vez irrefutable, viene a ser el fondo valórico en el cual se sustenta universalmente: los principios de la libertad e igualdad.

Cabe mencionar que la democracia como sistema político es mucho más complejo, en su viabilidad, que la simpleza alusiva a su definición como proceso alternativo de acudir a las urnas y ejercer el derecho al voto. La democracia no es sólo la realización de un acto electoral.

Al respecto, Alain Touraine contempla tres condiciones básicas para la supervivencia de un régimen democrático maduro:

En primera instancia, lo que el autor denomina "la libertad negativa", cuyo significado radica en el reemplazo de la conquista del poder en nombre de la soberanía popular por el de la limitación del poder absoluto por un principio que no es político. Un principio que se expresa a raíz de un trasfondo cultural, de integración política y social madurada y de respeto a los demás en cuanto a la libertad de ejercer derechos colectivos. Dice Touraine que no hay democracia si los actores sociales no se sienten responsables de su propia libertad y si no reconocen el valor y los derechos de la persona humana.

Una segunda condición es la que se refiere a la necesidad de sentirse ciudadanos, de ser conscientes que pertene-

cen a una sociedad política. Implica que exista una cierta igualdad de oportunidades, una integración y un alejamiento del rito a la nacionalidad.

La tercera condición es que el régimen democrático posea la capacidad de soportar conflictos limitados (en lo que Robert Dahl denomina una poliarquia). Es decir, presupone una maduración en el dialogo, más propio de las sociedades secularizadas, en las cuales los profundos conflictos internos son superación histórica de su evolución y signo de modernidad. Nuevamente Touraine sentencia que "la democracia supone una sociedad civil vigorosamente estructurada".

Sin las condiciones antes expresadas, el sistema democrático es débil y la gobernabilidad se torna más difícil, por lo que se bordea el umbral de la inestabilidad política. De alguna manera, las condiciones aludidas son el espejo de los límites de la democracia. Sin temor a equivocarnos podemos afirmar que sin gobernabilidad no hay un clima de paz social; por lo tanto, el desarrollo se trunca o se detiene.

Pasemos ahora a dilucidar una paradoja para los países considerados subdesarrollados, en medio de las tendencias del mundo desarrollado.

Así como en el transcurso de los siglos se ha venido importando de Europa las ideas del iluminismo, del liberalismo y posteriormente del socialismo para ser aplicadas a realidades socio-culturales distintas, cabe preguntarse:

¿No son ahora también indirectamente impuestas las tendencias del mercado y del modelo democrático-liberal?

¿Qué pasa con el necesario equilibrio entre razón instrumental y el sujeto?

Nos encontramos ante un modernismo que fragmenta, donde parece primar dicha racionalidad instrumental. Esta suerte de queja se encuentra en boga hoy en día incluso en los países desarrollados y se denomina como una corriente postmodernista. Esta corriente podría convertirse en la bandera de los países atrasados, jalonados por las tendencias antes mencionados.

En resumen, aparentemente las ideas de la interrelación de significados entre modernidad, desarrollo y democracia, no calarían exactamente en la gran cantidad de comunidades que conforman los llamados "tercer y cuarto mundos".

¿Cómo compatibilizar, en la práctica, el desfase de las sociedades pre-modernas con las tendencias globalizantes que rigen el mundo actual?

Nuevamente aparece aquí el concepto del "tiempo y la reacción". Creemos que lo principal es no imitar la forma para alcanzar el éxito de otros; "el desarrollo no es absoluto, es relativo. Su secreto depende de la capacidad de pensar y crear" (R. Israel).

Como nos plantea también Martín Hopenhaym: "ni apocalípticos ni integrados". Dentro de este arco de extremos debe estar la respuesta reactiva para los marginados, guiados por un proceso inteligente de adaptación no imitativa, para ubicarse lo más rápidamente posible a la nueva fase que trae consigo la ciencia y la tecnología.

En las sociedades que aún no lograron siquiera completar la era de la industrialización, es decir, aquellas a las que nos estamos refiriendo como atrasadas, existe latente el peligro de la reaparición de los apocalípticos del siglo XXI. Una emergencia de los revolucionarios del próximo milenio, seguramente exentos de ideologías, pero matizados de nuevas formas de expresar su descontento. Aquellos que no lograron integrarse. Existe el peligro de la creación de nue-

vos ambientes conflictivos de inestabilidad y búsqueda de refugios en el pasado. Una vez más nos encontramos ante el factor tiempo y el tipo de reacción o refugio: nacionalismos, sectas de inspiración religiosa u otra, fundamentalismos religiosos, violencia subversiva e integrismos. Y como consecuencia a su vez, la conformación de condiciones para la ruptura democrática.

Estaríamos ante un escenario generalizado de una desestructuralización institucional, caracterizado por la pérdida de canales de representación de intereses atomizados, el desencanto por lo público y el encumbramiento de los grupos económicos. Ante esta realidad sólo variará la respuesta de cada sociedad, acorde a su grado de madurez y solidez para responder a los desafíos del siglo XXI.

IV. Conclusión:

La política para los inicios del siglo XXI se encontrará en un proceso de readecuación con respecto al lugar que siempre ocupó desde el Estado y su gobierno como orientadora de la comunidad en su búsqueda del Bien Común. El empuje de la sociedad hacia arriba le dará el sentido gradual pasional-racional a la política y a las élites gobernantes, proceso que en mayor o menor tiempo concluirá en una modernidad secularizada y, por lo tanto, equilibrada.

Se dará el caso también de la presencia de nuevas formas de violencia estructural, como producto del impacto natural tendencias político-económicas que rigen actualmente. Es claro que "no hay fin de la historia".

La democracia, como modelo, es posible que sufra en el mundo olas y contraolas, porque las condiciones que requiere para su funcionamiento conflictual controlable, no constituye una standarización en el orden internacional.

La estructura de los sistemas políticos se ha modificado de tal manera que lo económico domina temporalmente al plano político. El descubrimiento de nuevos canales de mediación política ante la plurarización de intereses, serán la pieza clave de la estabilidad futura.

Bibliografía:

Benavente, Andrés: artículo "Modernidad: Desarrollo y reformulación de los paradigmas políticos".

Hopenhaym, Martín: "Ni apocalípticos ni integrados" Ed. Fondo de Cultura Económica, 1994 Imp. en Chile.

Israel, Ricardo: artículo "El mundo a fines del siglo XX", Revista *Política* Nº 28 Dic.1991.

Israel, Ricardo: "Para entender el fin de siglo", Ed. Andros Ltda. 1991 Imp. en Chile.

Israel, Ricardo: Morales Ma Eugenia, "Manual de Ciencia Política" Ed. Universitaria 1995, Imp. en Chile.

Jaguaribe, Helio: "Sociedad, cambio y sistema político", Ed. Paidos, Buenos Aires.

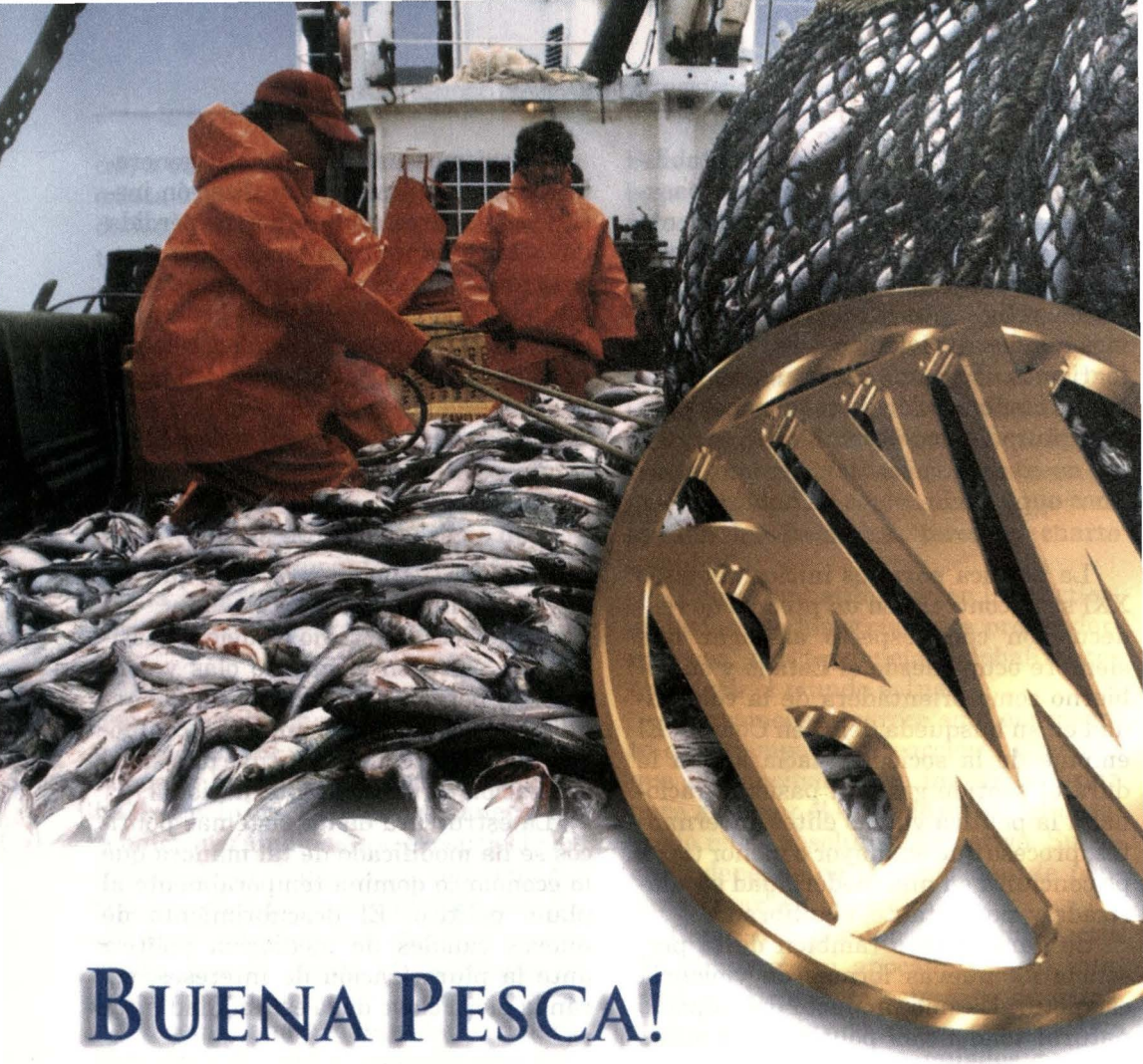
Leal, Antonio: "El crepúsculo de la política", Ed. LOM, 1996, Imp. en Chile.

Miranda, Carlos: artículo "De las ilusiones ideólogicas a las seducciones del mercado", Revista *Política* Nº 33 1995.

Prelot, Marcel: "La Ciencia Política", Ed. Universitaria, Buenos Aires 1972.

Touraine, Alain: "¿Qué es la democracia?", Ed. Fondo de Cultura Económica.

Touraine, Alain: "Crítica a la modernidad", Ed. Fondo de Cultura Económica.



BUENA PESCA!

Ayer, sólo con el esfuerzo y la experiencia.
Hoy, además, con tecnología bancaria especializada.

Conociendo esa antigua e importante relación de los peruanos con el mar, desde un comienzo hemos participado en el desarrollo y en la modernización del Sector Pesquero.

Hoy en día, nuestro rol como institución financiera apunta a conservar el liderazgo del sector en el mundo; creando servicios más adecuados y competitivos para nuestros clientes; propiciando la explotación racional de nuestras reservas ictiológicas; apoyando a las empresas en el aprovechamiento de nuevos recursos marinos.

BANCO WIESE

El Banco que conoce al Perú

CRÓNICA DE UN futuro anunciado

Capitán de Navío
Julio Uriarte Guerra

"Hasta que el mundo se acabe, la decisión final quedará librada a la espada".
Káiser Guillermo II

"Los constructores de paraísos han destruido el mundo".
Octavio Paz

Durante el mes de marzo del presente año, la revista inglesa *Army Quarterly and Defense Journal*[1], publicó un artículo[2] enmarcado en la temática de las guerras que inevitablemente se producen entre Estados. En dicho artículo, se comenta la teoría propugnada por Paul Stonor, aristócrata inglés interesado en temas internacionales, y que se refiere a la supuesta urgente necesidad que existiría, de crearse un organismo militarizado y supranacional que se encargue de imponer el estricto cumplimiento de un futuro mandato de la Organización de las Naciones Unidas que, bajo la forma de una Ley Mundial, garantice la inviolabilidad de la soberanía nacional de todos los países del orbe, combatiendo, con la fuerza, cualquier agresión armada de un Estado contra otro. Como es evidente, el promotor de tal idea supone que este propósito lograría una efectiva disuasión, sustentada en la capacidad y obligación del organismo a crearse para ejecutar una rápida y contundente intervención militar como respuesta contra todo país agresor.

[1] Volumen 27, N°1, 1997.
[2] Eliminación de la guerra entre Estados soberanos. Artículo, 1993

Lógicamente, esta teoría ha merecido una serie considerable de inquietudes y cuestionamientos por parte de diversos personajes e instituciones de la sociedad inglesa, habiéndose ya iniciado un debate sobre sus posibles implicancias en las futuras relaciones internacionales.

Es en este marco, y con la suficiente antelación, que creemos necesario prestar especial interés al tema y promover su debido análisis a la luz de la realidad mundial. Principalmente, porque ideas similares no nos son extrañas ni lejanas y han sido ya vertidas, reiteradamente, y por otras personalidades de los ambientes académicos de algunas potencias mundiales.

UNA PROPUESTA PREOCUPANTE

El autor plantea que, pese a los esfuerzos desplegados por la comunidad internacional a lo largo de los años, *"aún no existe una protección efectiva contra nuevos estallidos de conflictos armados, como los de 1914 y 1939"*, ya que, *"como está actualmente constituida la Organización de las Naciones Unidas, tiene poco poder para evitar el estallido de un conflicto o agresión militar"*. Por este motivo, afirma que *"se requiere con urgencia, modos más efectivos de prevenir la agresión militar entre Estados"*. Lamentablemente, sustenta este planteamiento la realidad actual, que nos muestra la existencia de diversos factores de índole conflictual que representan una creciente amenaza a la paz entre las naciones, como son: el riesgo de una incontrolada diseminación de armas nucleares, el constante accionar del terrorismo internacional, el desmedido incremento del comercio ilegal de armas y la proliferación de enfrentamientos bélicos por diferencias de origen étnico o religioso.

En síntesis, Paul Stonor propone la creación de *"una nueva organización mundial, diseñada para eliminar la guerra ente las naciones"*. Para tal efecto, esboza toda una teoría basada en una especial cosmovisión de futuras atribuciones de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), para promulgar leyes internacionales, cuyo cumplimiento universal y defensa serían responsabilidad del organismo a crearse, que, significativamente, se denominaría, *Shield*.

La responsabilidad de la fundación de Shield recaería en la ONU y contemplaría el establecimiento de un Consejo, que actuaría como una Corte de Justicia supranacional, y de un Alto Comando, a cargo de una especie de Fuerza Armada Combinada. Ambos componentes, el Consejo y el Alto Comando, mantendrían una autoridad equivalente y, a fin que sus autonomías no puedan ser afectadas por veto alguno, no estarían bajo el control del Consejo de Seguridad de la ONU. Sin embargo, se estaría considerando la posibilidad que la Asamblea General, con no menos de 75% de votos, pueda restringir los cursos de acción de Shield, a la emisión de una orden expresa.

Los representantes del Consejo serían elegidos por la Asamblea General de la ONU, por un plazo no menor de 2 años ni mayor de 4, y en base a una previa y exigente selección por su *"reputación, inteligencia, conocimiento, integridad y prestigio internacional"*. Cada uno de los países miembros participaría con un número de representantes en

una cantidad no menor de 3 ni mayor de 6, fueran éstos hombres o mujeres. Estos representantes se denominarían Monitores y firmarían, *"bajo juramento, el defender la Ley de las Naciones Unidas, sin tomar en cuenta intereses nacionales o regionales."*

De otro lado, los miembros de las Fuerzas Armadas Combinadas serían seleccionados y reclutados de entre todas las naciones miembro de la ONU, pero en base a una decisión enteramente voluntaria, razón por la cual *"los gobiernos interesados quedarían liberados de cualquier responsabilidad política o doméstica por su despliegue"*. En general, el autor considera que Shield requeriría de aproximadamente 500. 000 efectivos para el cumplimiento de su misión, con un aporte máximo de 25.000 hombres por nación participante. Adicionalmente, los países que decidan mantener Fuerzas Armadas importantes luego que Shield se encuentre funcionando, asumirían un compromiso irrevocable para que una cantidad y tipo específico de sus unidades de combate, aéreas, navales y terrestres, estuvieran disponibles, instantáneamente y sin reservas, para el servicio bajo la dirección del Alto Comando. Según la propuesta del autor, las Fuerzas Armadas de Shield:

a.- "Tendrían también una capacidad nuclear, cuyo empleo sería autorizado y ordenado por un grupo de aproximadamente 40 miembros del Consejo de Shield, quienes constituirían una especie de Cámara Alta".

b.- "Estarían limitadas por Reglas de Enfrentamiento emitidas por las Naciones Unidas, que dictarían la respuesta apropiada a cualquier crisis".

c.- "Estarían equipadas con una amplia gama de armas convencionales, incluyendo poder aéreo transportado por mar, para permitir un bombardeo de gran precisión de los blancos sensibles, tales como: puentes, generadores y centros administrativos del gobierno".

d.- "Estarían bajo el control del Consejo de Shield y no bajo el de la Asamblea General o el del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas".

En general, el ámbito de competencia de Shield abarcaría dos tipos de circunstancias. La primera, cuando por alguna razón, considerada como válida por la Asamblea General de la ONU, ésta autorizara y ordenara su intervención militar en algún país. La segunda, cuando al iniciarse un conflicto armado entre dos naciones, actuara automáticamente, sin necesidad de autorización especial, ni orden expresa, pero siempre con el respaldo de una Resolución del Consejo de Shield, aprobada por no menos del 66% de sus miembros. En particular, para el cumplimiento de su misión, se valdría de dos tipos de tácticas. Una para incidentes de menor escala y otra para conflictos de mayor envergadura. En el primer caso, utilizaría fuerzas altamente móviles, basadas en unidades de reacción rápida de aire, mar y tierra, con una cantidad aproximada de entre 50 y 60 mil hombres. Para la segunda eventualidad, la táctica sería la destrucción progresiva de la economía y de la infraestructura de la nación atacante hasta que detenga sus acciones, retroceda y desista de sus actos de agresión.

Los costos anuales que demandaría el funcionamiento del nuevo organismo serían afrontados con un aporte equivalente al 2% del actual presupuesto para defensa de cada uno de los países miembro, los mismos que podrían ir reduciendo voluntariamente sus gastos

militares a medida que creciera su confianza en el nuevo sistema. Tal ahorro podría ser usado *"como contribución a Shield o para el desarrollo de la industria y la tecnología del tercer mundo"*. Al respecto, otra alternativa en discusión es que dichos costos podrían ser asumidos por aquellas naciones con economías más desarrolladas.

Según el autor del artículo, nada de lo hasta aquí expresado significaría que los países participantes tuvieran necesariamente que abandonar sus propios programas de defensa, ni representaría renuncia alguna a la soberanía nacional de los Estados, ni a la existencia de Fuerzas Armadas nacionales, pero Shield *"estaría autorizada y obligada a tomar acción inmediata contra la violación militar no autorizada de la soberanía de cualquier nación, sin tener que pedir o esperar un mandato de la Organización de las Naciones Unidas"*, motivo por el cual su sola existencia constituiría el mejor factor disuasivo para cualquier país que pensara lanzar un ataque contra otro. Así, la rápida intervención de Shield podría evitar la inevitable escalada de los conflictos y la presencia de las guerras, asegurando el mantenimiento de la paz mundial.

ALGUNAS REFLEXIONES

En realidad, no podemos sino estar de acuerdo con el editorial de la revista a que se hace referencia, en el sentido que *"el concepto de Shield planteará muchas preguntas y objeciones, que no tienen una respuesta de inmediato"*. Precisamente, el más simple análisis de lo propuesto por el señor Paul Stonor se debe iniciar con algunas interrogantes vitales sobre las cuales es conveniente reflexionar.

¿Es realmente posible eliminar la guerra?

Raymond Aron, en parte de su obra[3], se ocupa del estado natural que aún subsiste entre las distintas Unidades Políticas y que es opuesto al estado civil, característica de las colectividades sometidas a las leyes y a una autoridad legítima. Según el mismo autor, esta cuestión ha sido siempre una preocupación de los filósofos en su búsqueda por tratar de explicar los fenómenos sociales.

Las guerras son fenómenos sociales específicos, que implican la organización y ejecución de acciones violentas por parte de colectividades que se enfrentan a través de instituciones bélicas creadas para tal fin. Indudablemente, toda colectividad se encuentra conformada por el hombre, que cuenta con el razonamiento para su accionar; por lo cual es conveniente tratar de establecer si, por naturaleza, éste es pacífico o belicoso. Al respecto, Aron afirma que *"si el hombre es violento y la sociedad pacífica, la historia llevará a la paz en la medida en que se conduzca hacia una sociedad planetaria. Si la raíz de la guerra se encuentra en la misma sociedad, la sabiduría nos obligará a acomodarnos a ella"*.

[3] Guerra y Paz entre las Naciones.

Durante el desarrollo del análisis de las raíces biológicas y sicológicas del hombre, se aprecia que en respuesta a su componente animal, es relativamente combativo, por lo que cualquier provocación es suficiente para suscitar su agresión. Lógicamente, esta conducta natural varía por razones de sexo, edad, educación y por el mayor o menor grado de experiencias frustrantes o de opresivo sometimiento. De acuerdo a Aron, *"Estas frustraciones son el origen de la rivalidad entre los individuos y ponen de manifiesto un componente de conflicto en la mayoría de las relaciones interpersonales. El hombre no lucha con sus semejantes por instinto, pero es a cada instante víctima y verdugo de su prójimo. La agresión física y la voluntad de destrucción constituye la réplica espontánea a la frustración. En tal sentido, los filósofos no se equivocan al considerar que el hombre es, naturalmente, peligroso para el hombre".*

Con respecto a las colectividades, encontramos que desde la aparición del concepto Interés Nacional, éste constituye el más alto nivel de interés de la nación, políticamente hablando. Representa la preocupación, necesidad y deber del Estado, de proteger todo aquello que el país debe preservar, intangible, para sí, convirtiéndose en el verdadero guía y principal elemento motivador de las relaciones internacionales. Los llamados Intereses Nacionales son de carácter universal, pues todos los países, independientemente de su ideología, cuentan con ellos, se expresan en términos de objetivos, estrategias y políticas y su satisfacción constituye el deber primordial e ineludible de todo Estado. Por tal razón, de una u otra manera y en mayor o menor grado, siempre afectan las relaciones entre los países, debido a que en la gran mayoría de los casos son opuestos, constituyéndose así en permanente motivo de un potencial conflicto. En la realidad, todos los Estados, y sus pueblos, defenderán hasta las últimas consecuencias lo que ellos consideran sus intereses nacionales. Lucharán por la seguridad de todo aquello que les es cercano y querido, y defenderán esos intereses aunque sean amantes de la paz.

Al respecto, Frederick Hartman[4] afirma que la guerra no se produce por un conflicto de intereses relacionados con objetos materiales, sino en torno a las percepciones de las políticas que los países se sienten llamados a seguir y a cuyos elementos centrales les denominan Intereses Nacionales. En conclusión, califica la guerra como una relación funcional entre Estados y como una característica importante del sistema de relaciones internacionales, que se desata porque un Estado decide atacar a otro cuando considera que tiene motivos suficientes para ello.

Pero, en la actualidad, después que desde el término de la Guerra Fría el mundo ha tenido que vivir un número significativo de conflagraciones, principalmente de índole étnico-religiosas, la guerra tiene ya una visión futura y contará aparentemente con nuevos espacios. Es el científico político estadounidense Samuel Huntington[5] quien ha

4 Las Relaciones Internacionales.

5 El choque de las civilizaciones. Artículo, 1993.

dado la voz de alerta a la comunidad internacional cuando afirma que *"los conflictos en el nuevo ordenamiento mundial no serán principalmente ideológicos, ni económicos, sino culturales"*. El prestigiado intelectual considera que la política mundial ha ingresado a una nueva fase, en la cual, a pesar que los Estados-Naciones van a continuar siendo los principales actores, las líneas geográficas de las guerras futuras se encontrarán en los límites de las diferentes civilizaciones y que los conflictos entre éstas se agudizará durante los próximos lustros y en relación directa a cuanto más pequeño se convierta el mundo por la interacción de las diferentes culturas, al debilitamiento del Estado-Nación como fuente de identidad local, al resurgimiento del fanatismo religioso y al crecimiento desmedido del regionalismo económico.

¿Existen antecedentes de esfuerzos similares?

La Cuádruple Alianza de 1815, nacida de la colaboración entre Gran Bretaña, Austria, Prusia y Rusia contra Francia durante las Guerras Napoleónicas, fue la precursora del llamado Sistema de Concierto, el cual se basaba en *"reuniones a intervalos fijos...con el propósito de consultarse acerca de sus intereses comunes"*. Con esta experiencia, las potencias europeas del siglo XIX llegaron a conformar lo que se conoció como El Concierto de Europa, estructurado como Conferencias intermitentes o Congresos, sin organismos permanentes, que se celebraban exclusivamente entre los países más poderosos cuando éstos lo consideraban necesario o conveniente. Lamentablemente, la labor de esta organización se encontró trabada en muchas oportunidades por la obstinada posición de una o más de las mismas potencias que la conformaban. Esta situación trajo como consecuencia el fracaso del Concierto de Europa, al no haber logrado el éxito que se esperaba para evitar las guerras, como sucedió con la Primera Guerra Mundial.

Una vez terminada la gran guerra y en cumplimiento de lo establecido en la Primera Parte del Tratado de Versalles, el 28 de Junio de 1919 se firmó el Pacto por el cual se creaba la Liga de Naciones[6], *"para promover la cooperación internacional, asegurar el cumplimiento de las obligaciones internacionales aceptadas y proporcionar salvaguardas contra la guerra"*. Prácticamente, era el mismo Concierto de Europa, pero con una organización permanente y más flexible.

Más adelante, producida y finalizada la Segunda Guerra Mundial, nació la Organización de las Naciones Unidas (ONU), cuyo documento de creación[7] se firmó el 26 de Junio de 1945[8], para *"mantener la paz y la seguridad internacionales, fomentar entre las naciones relaciones de amistad y realizar la cooperación internacional"*.

En mérito de la función que le fue conferida y de los problemas a los que se enfrentó desde su creación, la ONU realizó considerables esfuerzos económicos y de organización para establecer

6 Entró en vigencia el 10 de enero de 1920.
7 Carta de las Naciones Unidas.
8 Entró en vigencia el 24 de octubre de 1945.

dispositivos destinados a mantener la paz entre las naciones. Así, durante la guerra de Palestina (1947-1949) utilizó al nuevo Organismo de las Naciones Unidas para la Vigilancia de la Tregua de Palestina (ONUVT), para ejercer un efectivo control del cese de fuego impuesto. Ya en 1956, durante la crisis de Suez, creó la Fuerza de Emergencia de las Naciones Unidas (FENU)[9] que, según Hartmann, fue *"una fuerza expedicionaria en gran escala, compuesta de tropas, sometida a un mando militar y responsable ante la ONU"*, comisionándola para lograr la separación de los beligerantes. Luego, durante la guerra de Corea, la ONU autorizó a un comando especial para imponer la paz mediante el uso de la fuerza, interponiéndose militarmente entre los dos ejércitos rivales. Posteriormente y en base a los éxitos iniciales de la FENU, se promovieron empresas similares, entre las que destaca la creación de la ONUC[10], en 1960.

Es oportuno resaltar el hecho que tanto la FENU como la ONUC actuaron siempre previo pedido de un gobierno o de los gobiernos involucrados en una guerra, obteniendo resultados por demás disímiles durante sus intervenciones. Pero en lo que ambas organizaciones sí obtuvieron el mismo resultado fue en el gran costo que representaron su establecimiento, mantenimiento y acciones. Estos costos eran de tal manera elevados que la participación de la ONUC en la peligrosa situación desatada en el Congo en 1960, que amenazaba con un posible enfrentamiento entre las dos grandes superpotencias, trajo como consecuencia la crisis financiera por la que atravesó la ONU entre 1964 y 1965. Por tal razón principalmente, con el tiempo, la ONUC y la FENU desaparecieron, en 1964 y 1967 respectivamente. Sin embargo, la ONU continuó con sus esfuerzos para la preservación de la paz mundial y, a partir de 1974, realizó nuevos intentos destinados al logro de su objetivo por medio de la creación de nuevos organismos similares[11], todos con resultados diferentes y relativos.

¿Es la O.N.U. un organismo vigente y útil contra la guerra?

La Carta de las Naciones Unidas fue redactada de forma tal que se evitara las dificultades que se hicieron evidentes durante el funcionamiento de la Liga de Naciones. En ella se confirió amplios poderes al Consejo de Seguridad, necesarios para eliminar cualquier pretexto, que no fuese la legítima defensa, que pudiera ser utilizado por las partes en conflicto como una razón valedera para ir a la guerra.

La parte medular del mecanismo de seguridad de la ONU se concentró en el Capítulo VI — *"Arreglo pacífico de controversias"*, que compromete a las naciones miembro a zanjar cualquier disputa, pacíficamente, a través de un procedimiento legal o político y, en caso contrario, someterlo al Consejo de Seguridad — y el Capítulo VII *"Acción en caso de amenazas a la paz, quebrantamientos de la paz o actos de agresión"*, en el que se autoriza al Consejo de Se-

9 Integrada por 6,000 hombres, de 10 naciones miembro.

10 Constituida por 10,000 hombres, de 9 naciones diferentes, en mayoría africanas.

11 FENUS, UNTSO, FINUL, etc.

guridad a imponer sanciones, *"que no impliquen el uso de la fuerza armada"*, al o a los beligerantes y, en caso de necesidad, *"ejercer, por intermedio de fuerzas aéreas, navales o terrestres, la acción que sea necesaria para mantener o restablecer la paz y la seguridad internacionales"*. Sin embargo, el empleo de estas medidas exige como requisitos la celebración de acuerdos y la unanimidad entre las grandes potencias. Es aquí donde se presenta uno de los grandes problemas que aquejan a la ONU, ya que, salvo en raras ocasiones, el Consejo de Seguridad no ha podido hacer uso de los poderes de que dispone en la teoría, debido principalmente a la diferencia de intereses de las grandes potencias, que no ha permitido contar ni con los acuerdos, ni con la unanimidad necesarias, en forma oportuna.

Pese a todos sus esfuerzos, durante los últimos años la ONU ha sido motivo de abiertas y frecuentes críticas por parte de la opinión pública mundial, principalmente por su supuesta lentitud en responder a los conflictos y por su aparente ineficacia en el manejo de los mismos, en aquellos casos en los que decidió intervenir. Pero no son estos los únicos motivos por los que la organización ha visto debilitada su imagen ante el mundo. La gigantesca burocracia con la que cuenta y la obsoleta estructura organizativa que mantiene, también han sido objeto de todo tipo de cuestionamientos por parte de la comunidad internacional. A estos inconvenientes se debe añadir la inmensa problemática que representa las limitaciones económicas que ha enfrentado por la voluntaria suspención del aporte de los Estado Unidos, que dejó de pagar hasta 1.400 millones de dólares, como un mecanismo de presión para obligar a cambios substanciales en la organización.

Para enfrentar la situación existente, la ONU inició un amplio y urgente programa de trabajo en demanda de realizar la profunda reforma que consideraba indispensable para poder asegurar, no sólo el cumplimiento de su misión sino su supervivencia como ente rector de las relaciones internacionales. Luego de un considerable periodo, el Secretario General, Koffi Annan, ha presentado ante la última Asamblea General una propuesta integral de cambios que considera indispensables: la desburocratización del organismo, la reducción de dependencias vía la fusión de las existentes, la formación de una nueva estructura organizativa, la creación de nuevos mecanismos de estructura gerencial y de liderazgo, y el desarrollo de una estrategia de comunicación mucho más exacta, oportuna y completa. Pero, sin duda, la parte principal de la propuesta la constituye una reforma en la conformación del Consejo de Seguridad, dirigida a aumentar el número de miembros del mismo y a cambiar los métodos de trabajo hasta hoy utilizados, con el fin de lograr una efectiva democratización de las decisiones, así como una mayor participación de los países representados en la Asamblea General.

CONCLUSIONES

Si aceptamos como válidos los argumentos que aquí hemos vertido, entonces creemos contar con elementos de juicio suficientes como para afirmar lo siguiente:

1. Es prácticamente imposible eli-

minar de la naturaleza del hombre el concepto de la guerra y, por ende, tampoco creemos probable erradicarla como una forma de relación funcional entre las comunidades humanas.

2. Los esfuerzos realizados por la comunidad internacional en demanda de evitar las guerras, muestran, con suficiencia, lo incierto, lo relativo y lo costoso de los resultados que se obtienen, debido principalmente a que el intentar evitar la guerra haciendo uso de acciones bélicas es ir en contra del orden natural de las cosas.

3. Pese a no exhibir óptimos resultados en todos los casos en los que ha intervenido, la Organización de las Naciones Unidas es un organismo vigente, que cuenta con todos los instrumentos jurídicos necesarios para ejercer su función rectora de la seguridad mundial, siempre y cuando las potencias se encuentren decididas a permitirle el uso de los poderes que le han sido conferidos.

4. Gracias a la inminente reforma a la que será sometida la Organización de las Naciones Unidas en el corto plazo, se encontrará en mejores condiciones para poder cumplir su misión en forma efectiva.

COMENTARIO FINAL

Es evidente que la teoría del señor Paul Stonor representa sólo la síntetis de conceptos de mucha mayor envergadura para el futuro de las instituciones militares de los países del Tercer Mundo. Pero, pese a la simplicidad con la que ha sido presentada, debemos tratar de encontrar cuál es la base doctrinal de la propuesta y cuál su verdadero espíritu.

De acuerdo a las ideas de Toynbee, en el devenir de todas las civilizaciones las relaciones entre las Unidades Políticas atraviesan por cuatro fases claramente definidas: de los Estados batalladores, del tiempo de los disturbios, de la estabilidad del imperio universal y de la decadencia o disgregación. Los Estados nacen y se desarrollan a la vez que su propia civilización y es a partir de las guerras entre naciones que se produce la ruptura en la estructura de las mismas. Por ello, las Unidades Políticas se consumen y hace su aparición un embrionario Estado con tendencias imperiales, que con el tiempo llega a imponerse ante la resignación de países agotados por sus conflictos y que ante la prometedora esperanza de una paz duradera, no llegan a percibir que se enfrentan realmente a su futura minimización como Unidades Políticas o su disgregación.

Si usamos tan pragmática visión de la realidad internacional para ensayar una respuesta a nuestras inquietudes, es de suma importancia hacer referencia a aquel panorama mundial que, desde la caída del muro de Berlín, o desde que se acabó la historia, según Fukuyama[12], se ha venido implantando primero y consolidando después, hasta convertirse en un conjunto de factores, unas veces condicionantes de las relaciones internacionales entre la gran mayoría de los países del orbe y otras veces determinantes para un buen número de ellos. Sea feliz o lamentablemente, estos factores están destinados a constituir el escenario mundial en el

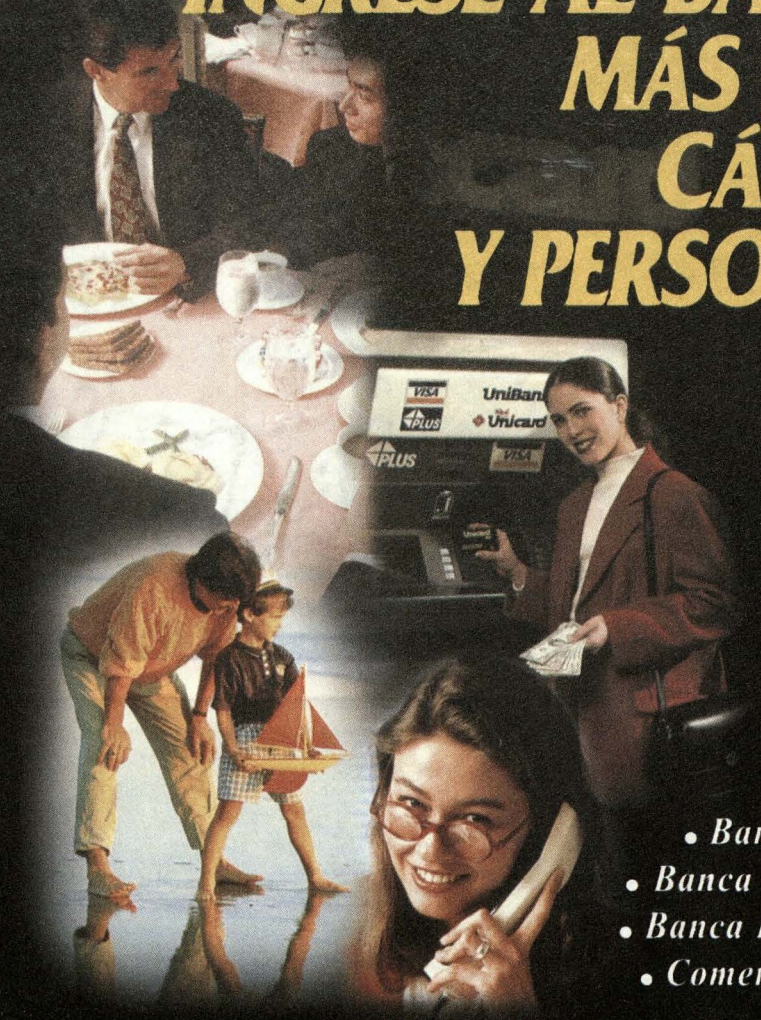
[12] El Fin de la Historia

marco del cual las naciones desarrollarán sus actividades de política externa, por lo menos durante las primeras décadas del siglo XXI. Este escenario ya se puede observar claramente a través de los siguientes macroconceptos: globalización multidisciplinaria, unipolaridad político-militar, multipolaridad económica y hegemonía del capitalismo internacional, todos ellos conducentes hacia una bien elaborada, y actualmente en evolución, política universal de paz y desarrollo.

La política de paz y desarrollo se basa, fundamentalmente, en el obligado equilibrio universal en los ámbitos político, económico y militar. Constituye un modelo emergente de nuevas relaciones internacionales, que demanda el compromiso cada día mayor por un gran esfuerzo de parte de todos los países de la comunidad internacional, para consolidar la cooperación y solidaridad incondicionales entre las naciones. El proceso que nos guía, o mejor dicho nos empuja a través de este modelo, pasa inevitablemente por una abierta y manifiesta imposición de políticas, estrategias y responsabilidades a toda nación y a cada una de sus instituciones, siempre bajo la aguda e inquisitiva evaluación y aprobación por parte del Estado que logre consolidar una posición de hegemonía y, como tal, pretenda autoproclamarse como responsable de la seguridad mundial, asumiendo la posición de una especie de futuro gran gendarme del planeta, gracias a un inmenso poder militar y a una gran influencia política, para lo cual, deberá y querrá prescindir de cualquier fuerza militar que no fuera la propia, o de algún país satélite.

En resumen, los pueblos del llamado Tercer Mundo, estamos advertidos. Nuestros problemas no resueltos, nuestra supuesta fragilidad internacional, nuestra variada y muchas veces vital posición geográfica, los conocidos intereses de las grandes potencias, la emergente globalización mundial, la abierta y abusiva injerencia de Estados con tendencias imperiales en nuestros asuntos nacionales, el desigual juego diplomático y la cada vez más evidente intención de desactivar nuestras Fuerzas Armadas, nos enfrenta a la posibilidad que la etapa de disturbios esté por culminar y que los conflictos, producto de la imposición de una supuesta seguridad y estabilidad a ser proporcionadas por un no muy lejano imperio universal, puedan encontrarse más próximos de lo que esperamos.

INGRESE AL BANCO MÁS ÁGIL, CÁLIDO Y PERSONAL.



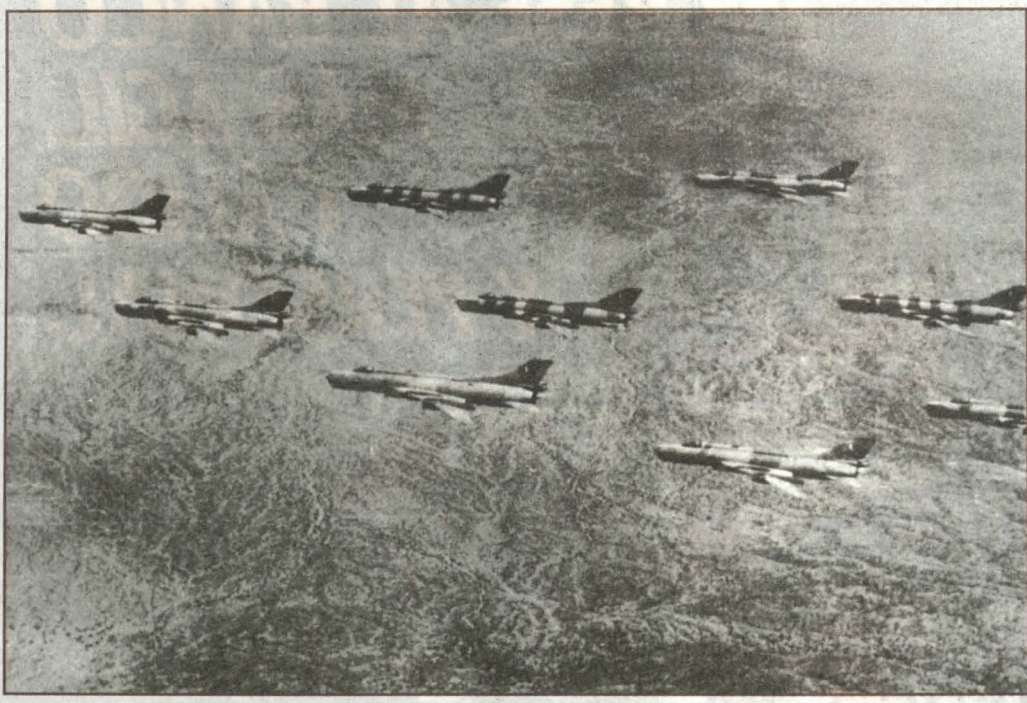
- *Banca Personal*
- *Banca Empresarial*
- *Banca Institucional*
- *Comercio Exterior*

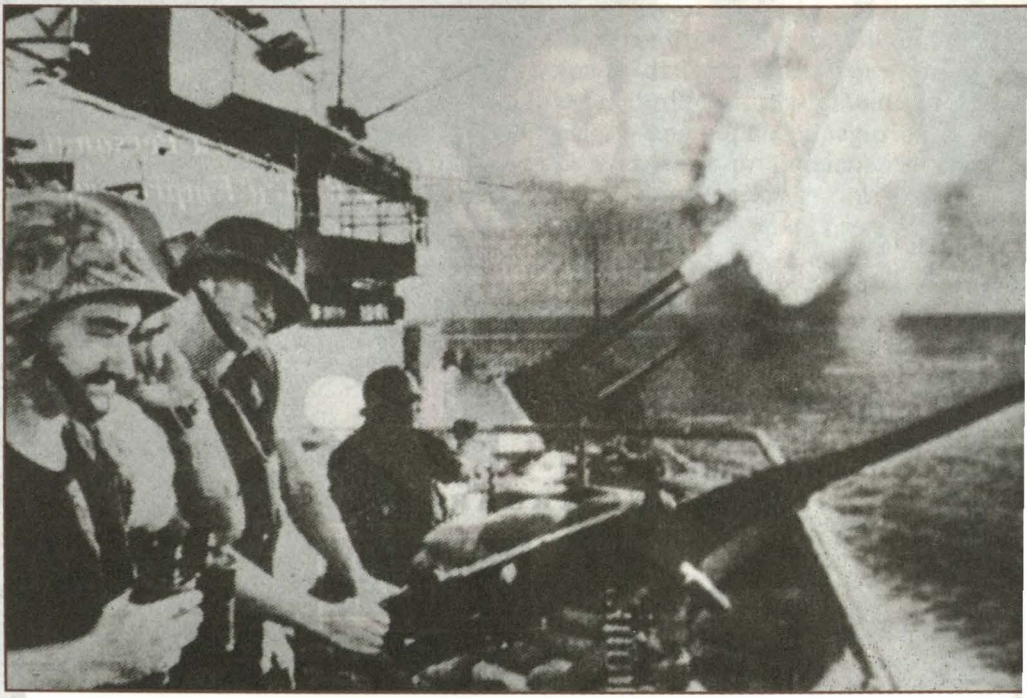
30 ANIVERSARIO

BANCO DE COMERCIO

Ágil, cálido, personal.

Jirón Lampa 560, Lima, 1, Perú. Teléfono (51-1) 428-9400, Fax (51-1) 426-8454. Télex 25604PP-BANCOM
Home page:http//www.Bancomercio.com Correo electrónico: bancomercio@ibm.net





Actualmente hay en existencia cuatro teorías principales de estrategia de guerra reconocidas de modo general y una que recién surge. Casi todos los estrategas, con uniforme o sin él, son devotos, consciente o inconscientemente, de una u otra de ellas.

Contralmirante (r)
Julio de los Ríos Rozas

UNA TEORÍA GENERAL DE ESTRATEGIA DE GUERRA



Para efectos de esta propuesta, las identificaremos como: Teoría Continental, Teoría Marítima, Teoría Aérea y la Teoría de las Guerras de Liberación Nacional. La que está surgiendo es la Teoría de Estrategia de Guerra Espacial.

Las historias, evolución y continuación de estas cuatro teorías no son similares y en muchos aspectos es difícil compararlas y sopesarlas una con otra.

Cada una de las tres mayores teorías estratégicas de occidente tienen un contenido de validez substancial. Tienen o pueden tener coincidencia directa con la realidad bajo ciertas circunstancias y, hasta ese punto, son teorías prácticas. Precisamente por esta validez y practicabilidad es que hay tanta controversia entre sus adeptos.

El aviador propone su curso de acción de tal forma que está convencido plenamente que es lo correcto y, en consecuencia, asume que es el mejor.

El militar o soldado, en la misma forma, ofrece su opinión y su propósito, y, en su mente, su respuesta es la mejor.

Al mismo tiempo, el marino vigila a estos dos y, en una especie de frustración agravada, es incapaz de comprender por qué los otros dos no pueden ver que en su ponencia o, si queremos variar, su respuesta, es la mejor de las tres.

La dificultad, de una manera general, es ésta: cada una de estas teorías, consciente o incoscientemente aceptadas por sus proponentes como sus puntos de partida intelectuales es tratada tácitamente como una teoría general de la guerra. Vista en esta forma, es automático asumir que éste u otro patrón de pensamiento debe ser dominante en cualquier situación de guerra y con estas tres teorías litigantes por cada situación estratégica que puedan desarrollar, el choque de ideas es poco menos que inevitable.

El hecho es que, en todo este asunto, ninguna de las tres es una teoría general de guerra.

Son teorías específicas, cada una válida bajo ciertas condiciones y disminuyen su validez conforme los límites de la realidad dentro de la cual su función participa desde el tácito ideal identificado sobre el cual ha sido predicada.

No hay hasta la fecha una teoría general de estrategia aceptada y reconocida. Tal teoría tendría que atenerse a requerimientos muy rigurosos. Tendría que ser aplicable a cualquier situación de conflicto, en cualquier parte y en todo tiempo. Tendría que ser aplicable bajo cualquier restricción o limitaciones que podrían de hecho existir o ser creadas. Tendrían que absorber dentro de su marco conceptual las realidades de conceptos específicos existentes de estrategia de la guerra, la continental, la marítima, la teoría aérea y la teoría de Mao, que han sido probadas dentro de los límites de sus hipótesis. Y con esta generalidad vigorizada como uno de sus resquerimientos de validez, no deben ser al mismo tiempo tan vaga como informal e inadecuada, como una base para la disciplina intelectual en la evolución práctica de un plan de estrategia diseñada para satisfacer una situación particular de realidad.

Existen básicamente dos vías para construir teorías y cada una paga un precio por la otra. Primero, se puede ha-

cer una teoría de elementos que son tautológicamente impecables. Puede, también, crearse una teoría de proposiciones que claramente son lógicas, deductivamente relacionadas y consistentes. Por ejemplo, se podría decir como un comienzo del tal sistema que: "la fuerza militar más poderosa siempre gana".

Esto es una tautología porque "lo más poderoso", está ultimadamente definido como la "la fuerza para ganar". El precio de una paga por tal sistema es que no puede ser aplicada a cualquier situación real que conozcamos. Ésta existe "in vacuo" y debe continuar así, a menos que la situación ideal sobre la que se predijo sucede de hecho y la teoría es puesta para probar estas condiciones ideales. Como ilustración, consideremos la Segunda Guerra Mundial en Europa, después de la cual quienes no estaban de acuerdo con la teoría de Douhet la condenaron como una falla y las disciplinas establecidas de que su teoría nunca dio un juicio justo y el Poder Aéreo fue apartado por ineficacia.

El campo de la estrategia estudiado como una disciplina social puede ser la única de las disciplinas en la cual ésta es cierta. (Las ciencias físicas no son apropiadas por comparación aquí; ellas negocian en certidumbres predecibles. Las "ciencias sociales" tratan con gente, no cosas, y hay un factor impredecible cuando la gente está involucrada). La coexistencia de teorías generales conceptuales es posible en todas las otras disciplinas sociales porque en estas áreas la actividad humana no corre una coalición reforzada. Hay en una práctica actual, hoy en día, muchas teorías generales de economía que no son compatibles. Hay teorías de políticas y sociología que no son compatibles.Hay teorías religiosas, o creencias, que no concuerdan una con otra. Las estructuras de las diferentes teorías generales dentro de estos campos, sus ideas, sus acciones, no engranarán.

La libre empresa, el socialismo y el comunismo no son ideas compatibles y las áreas de la realidad donde ellas chocan unas con otras son turbulentas; pero estos choques necesariamente no invalidan una u otra del esquema competitivo, sin importar cuáles pueden ser nuestras opiniones personales. John Locke y Marx son tan políticamente opuestos como uno puede imaginarse.

El cristianismo, el sintoísmo y el ateísmo son incompatibles. Sin embargo, estas teorías generales pueden influir y existen en sus respectivas aplicaciones a la actividad humana con una validez que parece muy satisfactoria para sus practicantes.

La razón de que esto sea posible es que estas teorías generales de las otras ciencias sociales son "generales" sólo para los límites de la cultura dentro de la que funcionan.

Cuando abordamos el problema de estrategia de guerra encontramos que son, casi por definición, interculturales. De esta manera, el significado de "general", discutiendo teorías de estrategia, es mucho más amplio de lo que encontramos en política, economía u otros campos. Las teorías generales de las ciencias sociales no son necesariamente universales, pero las teorías generales de estrategia deben serlo. Deben ser aplicables a cualquier situación de guerra, le guste o no le guste a quien la practique, porque existe siempre la posibilidad de que a su oponente podría gus-

tarle y podría ser capaz de forzar la parte aberrante del conflicto. Los supuestos sobre los cuales las teorías generales de estrategia están basadas deben ser realmente universales, de manera que coincidan con la realidad sin importar que esa realidad pueda resultar cierta.

Esto último es una orden exagerada. La falta de universalidad de los supuestos que fundamentan las cuatro principales teorías de estrategia se mantienen al margen de satisfacer los requerimientos para aceptarlas como teorías generales.

La teoría continental de guerra, en la forma pura de Clausewitz, ha sido construida dentro del supuesto de que los ejércitos deben encontrarse y uno debe ser derrotado en el combate y tiene en su subestructura el supuesto tácito; la guerra marítima y la guerra aérea no necesitan ser los factores gobernantes a los cuales las necesidades de la batalla en tierra deben adaptarse.

La teoría marítima tiene, como ingrediente necesario de su patrón, el supuesto de que las comunicaciones marítimas son un elemento necesario de influencia en el conflicto.

La teoría aérea tiene como un supuesto esencial la premisa de que el control de un pueblo puede de hecho ser ejercitado por imposición o amenaza de imposición, de alguna clase de destrucción y ésta, posteriormente, puede ser impuesta desde el aire.

La teoría de Mao está basada en el supuesto de que las masas rurales existen y pueden ser usadas como la base de la revolución. Existen supuestos fundamentales también para todos ellos.

En ningún momento se quiere implicar que cualquier teoría general podría eliminar todas las fuentes de los actuales desacuerdos intelectuales entre estrategias militares, navales, aéreas o civiles. Ciertamente, esto no se desea. Una sugerencia de opinión, perspectiva y creencia, es un requerimiento para continuación de vitalidad elástica en cualquier organismo social.

Los conflictos entre estos tipos de mentes militares están basados en juicios discrepantes y usualmente todos ellos son juicios y conclusiones más o menos bien fundados.

El reconocimiento de una teoría general que podría adaptarse compatiblemente sobre una teoría específica, prestaría un grado de orden a la consideración y resolución de opiniones conflictivas.

FUNDAMENTOS DE UNA TEORÍA GENERAL

La presente discusión impone ciertos requerimientos de universalidad, determinación, estructura y exclusividad, que deben ser conocidos por cualquier teoría de estrategia. Con el fin de mantener esta discusión en el tema de estrategia de guerra, sería bueno sujetar estos requerimientos a los fundamentos de la estrategia de guerra.

En un argumento puramente teórico, este estrechamiento del campo no sería necesario; pero nuestro interés en este punto no es sólo teoría pura, es estrategia de guerra -una teoría general de la estrategia de guerra.

Estos fundamentos, tal como relatan las consideraciones intelectuales y operacionales de esta clase particular de estrategia, pueden ser expresadas en consideraciones de planeamiento de guerra.

La fase de planeamiento de la estrategia es seleccionada como un instrumento para la exposición de esta base, su fundamento, porque la evolución de un plan es la conexión entre la consideración teórica de guerra y de la conducción de la guerra. Es la situación en la cual el estratega se encuentra con un pie en cada campo, de modo que hable el uno sobre el aspecto conceptual o teórico de la estrategia y el otro sobre el aspecto combatiente o práctico de la estrategia. El plan de guerra es un eslabón entre el patrón del pensamiento y la realidad. Es un vínculo para la conversión de una idea a una realidad. Es la mente militar en acción.

El proceso de planeamiento es el área en el cual el empleo de patrones, deliberada y ordenadamente disciplinados del pensamiento por el estratega, debe mantener la prueba de la realidad práctica.

De modo que para establecer los fundamentos sobre los cuales se basa la programación de teoría general de guerra se ofrecen cuatro consideraciones básicas.

La primera consideración es que *"Cualquiera que sea el esfuerzo para prevenirla, debe haber guerra"*.

Esto suena a un bajo grado de determinismo histórico, pero no es presentado en ese sentido. Más aun, existen dos comentarios aplicativos para tener en cuenta una inclusión a la cabeza de la lista. Esta consideración, realmente, no es otra que el conocimiento de la razón de ser de las Fuerzas Armadas en tiempo de paz. No existe otra profesión en el mundo, con excepción posiblemente de la medicina, cuya desaparición sería muy bienvenida del esquema de la existencia humana. La consideración de que habrá guerra no es, en ningún sentido, un deseo de guerra por hacer guerra.

Pero la necesidad para el militar de asumir que habrá guerra es algo que irrita consistentemente y sutilmente al civil. El civil llega a sentir que el estudio o preparación de la guerra debe ser en alguna forma la defensa de la guerra, no obstante que el especialista en cáncer nunca corre ese riesgo, de ser visto como defensor del cáncer. Existe realmente una especie de aura, la guerra es brutal, inhumana y cruel y uno debe sentirse igual cuando la discute.

Segundo, esta consideración de que habrá guerra debe ser periódicamente renovada por el estratega para asegurar su enfoque en las realidades de la guerra conforme es contestada con alguno de los juegos de guerra y vuelos de fantasía que algunas veces nos llevan muy lejos, fuera del campo de la guerra, en tiempo de paz.

La segunda consideración es que *"El objetivo de la guerra es alguna medida de control sobre el enemigo"*. Esta es una aseveración deliberadamente general. Sería satisfactorio establecerla en forma más precisa, pero cuanto más se la considera aparece que tal precisión sería indebidamente restrictiva.

Los requerimientos específicos para clase y duración, intensidad y duración,

y grado de control, pueden ser sólo determinados cuando se presenta una situación específica para el estratega y ha llegado a un punto de decisión específica. Es posible pero, a pesar de estas aseveraciones como la necesidad de generalidad, el propósito de la guerra no es otra que conseguir que pase fácilmente. El objetivo de la guerra es una materia difícil de fijarlo porque, históricamente, la guerra ha sido llevada a cabo por muchos propósitos. La mayor parte de las veces, cuando los hombres discuten el propósito de la guerra, alguien saca a relucir la aseveración de que la guerra es una continuación de la política por otros medios.

Entonces la discusión usualmente se deriva a que los propósitos de la guerra son básicamente los mismos que la política de pre-guerra, excepto que los medios para la prosecución de las políticas son, en alguna forma, más violentos. Esta es una idea muy pertinente de la materia para traerla a colación, puesto que trae directamente en primer plano los asuntos de guerra, la política y los objetivos de la guerra.

La idea de que *"la guerra es la continuación de la política"* es la base de una gran cantidad de planeamientos coordinado con las oficinas de relaciones exteriores y fuerzas militares, poniendo en forma colectiva sus esfuerzos a intervalos frecuentes y regulares.

Pero ¿es realmente una buena idea este concepto de que la política continúa después que ha estallado la guerra? ¿Es, de hecho, la guerra una continuación de la política?

Pienso que no, la guerra para una nación no agresiva es de hecho un completo colapso de la política. Una vez que la guerra estalla, toda la política de preguerra es completamente inútil porque las bases sobre los que fue diseñada para funcionar no corresponden más con los hechos que la realidad.

Cuando la guerra viene nos vemos dentro de un mundo radicalmente diferente. Aun mirando pasada una guerra, el mundo de la post-guerra tiene realmente muy poco parecido con cualquier situación de pre-guerra y cuanto más amplia es la guerra la aseveración es más válida. Es una cosa justamente segura que los que no participaron en la Guerra Mundial, aun Rusia, tenían cualquier idea clara, antes de que comenzara la guerra, a cómo el mundo quedaría después que ésta terminó. Debemos considerar que fue ciertamente una reversión brusca de la política, posiblemente porque alguna realización súbita de la política precedente fue un tipo de negocio esquizofrénico, muy falto generalmente de un adecuado contacto con la realidad de su esencia.

La tercera consideración básica para el planeamiento de la guerra es que *"No podemos predecir con certeza el tipo de guerra para el cual nos hemos preparado"*.

No podemos, con razonable certeza, predecir el tiempo, el lugar, el alcance, la intensidad, el curso, la tendencia, de una guerra. Ningún hombre lo hizo jamás.

Una estrategia para una guerra completa no es predecible.

Cuando aceptamos la premisa de que no podemos predecir el tipo de guerra, ni su duración, ni el lugar, ni sus características, entonces llegamos a la conclusión de que el primer requisito en el planeamiento de la guerra en tiempo de

paz no es un plan rígido para la guerra.

Nuestro primer requerimiento es un espectro de conceptos de plan de guerra para la más amplia y posible concepción de cambios de las estrategias para ésta, un espectro que incluirá, en duración y carácter, que cualquier situación de guerra que podría concebirse se presente. El requerimiento no es, para una gran cantidad de conceptos, sólo una estrategia aplicable a una situación particular asumida para el futuro o existente en cualquier momento, sino una reserva amplia de estrategias, listas para ser usadas toda vez que la situación cambie o cuando una guerra falla, para proceder de acuerdo con el plan que está en vigencia.

El estratega debe asumir situaciones específicas sólo después de que el requerimiento para adoptarlos del espectro de conceptos ha sido conocido y luego sólo por una o dos razones. La primera es para la derivación de las necesidades de logística y de material. Este es un proceso en el cual la apreciación de las necesidades logísticas está basada en una serie de situaciones menos favorables, escogidas del giro completo de posibilidades conceptuales y temperadas por juicios tanto de probabilidades como costos tolerables, así como para riesgos si no se han tomado en cuenta en los planes logísticos y de operaciones. La segunda razón por la cual la mente militar se dirige hacia situaciones asumidas específicas es en las ocasiones cuando ellas pueden ser realmente una serie de circunstancias, donde la probabilidad o el riesgo potencial es tan grande y claramente definido que los planes específicos y realísticos pueden, de hecho, ser encuadrados sobre las bases de esas consideraciones.

Las últimas teorías del juego han agudizado un aspecto de esto.

El jugador que planea sólo para una estrategia corre un gran riesgo, simplemente porque su oponente detecta pronto esta estrategia y la combate. El requerimiento es para un espectro de estrategias que son flexibles y no comprometidas, una teoría que por intento y diseño puede ser aplicada en situaciones imprevistas.

Planear para lo incierto no es tan peligroso como parece ser; existe, después de todo, algún orden en los hechos militares como en otros hechos humanos. Pero el planeamiento para la certeza es el mayor de todos los errores militares, tal como lo demuestra la historia militar demasiado vívidamente. Siempre existe en la mente el riesgo de la *mentalidad Maginot*, en tierra, a flote, en el aire, o sentado en el escritorio.

Para resumir la exposición de las consideraciones básicas se ofrece, como la cuarta consideración básica para el fundamento del Planeamiento Estratégico, el siguiente: "*El último determinante de la guerra es el hombre en la escena con un fusil*".

Este hombre es la fuerza final en la guerra. Es el control. El determinante que gana. Existen aquéllos que disputarían esto como absoluto, pero creo que mientras otros medios pueden influir críticamente, la guerra hoy en día, despues de cualquier devastación y destrucción que se pueda infringir a un enemigo, si el estratega es forzado a ponerse para un último control final, debe establecer o debe presentar como una inevitable perspectiva a un hombre con un fusil en la escena. Este es el soldado.

De estas cuatro consideraciones, las tres primeras son críticas. Su aceptación y reconocimiento, tanto la más reciente como la primera, son necesarias para la continuación del argumento. La cuarta, de que el soldado en la escena es el último determinante, está sujeto a una considerable diferencia de opiniones.

La teoría de Douhet, en su forma más pura, está predicada en una consideración directamente opuesta, ciertamente; sin tal negación implícita de la necesidad para el soldado, la teoría de Douhet está muy cerca del desastre. No se proclama que el soldado de hecho en la escena es un requisito en todos los casos, pero sí se estima que puede ser potencialmente adecuado y claramente visto para su empleo como el último árbitro. La guerra en el Pacífico fue de hecho decidida antes que cualquier soldado pusiera el pie en cualquier isla del Japón. En una situación un poco comparable, Malta fue bombardeada y cañoneada como cualquier parte del Japón. En el caso de Malta, sin embargo, la presencia de soldados alemanes e italianos nunca alcanzó un estado de inevitabilidad y Malta nunca pudo ser puesta bajo control, nunca se rindió.

DESARROLLO DE UNA TEORÍA GENERAL

En esta etapa del tema, nos encontramos con cuatro ideas relativas a la guerra y a la estrategia bélica: que habrá guerra, que el objetivo de la guerra es alguna medida de control, que el modelo de guerra no se puede predecir y que la herramienta final de control en la guerra es el hombre en el terreno empuñando un fusil.

¿Cuáles son, entonces, los modelos generales de la guerra? ¿Cómo se describe una guerra en términos generales? Brevemente, es posible que en la siguiente forma:

Tratándose de un agresor, empleando esta palabra sin la connotación emotiva y moral que usualmente acompaña a la sugerencia de agresión, el modelo o forma de guerra consiste de sus intentos para establecer y mantener, principalmente por medios militares, una medida de control sobre el agredido, suficientemente para obligarlo con los términos del agresor, cualquiera que éstos fueran. Si el agresor tiene éxito en establecer algún grado intermedio de control (que con toda seguridad puede hacer, o no se hubiera atrevido a arriesgarse), entonces, o bien presionará su victoria o se verá limitado en algún otro momento en el curso de la guerra, introduciéndose en ella una especie de equilibrio indeciso en el cual ni el agresor ni el agredido pueden controlar el curso de la guerra.

Antes de redondear esta guerra modelo, se le debe mirar desde el punto de vista del agredido. Para él , el modelo de guerra consiste de un período inicial en el cual se ve acosado por molestias, en el cual se encuentra empeñado en una lucha en la que tiene que echar mano a todos sus recursos para impedir caer bajo el control del enemigo.

Si fracasa en reducir el control inicial del agresor sobre el curso de la guerra, entonces perderá. Si tiene éxito, primero en minimizar y luego en neu-

tralizar el control del curso de la guerra por el agresor, entonces se cristalizará el período de equilibrio comparativo que se mencionó anteriormente.

Debe entenderse claramente que el término "equilibrio", no significa una detención estática de la acción, aunque podría concebirse que así lo es. Más probable es que sea un estado de indecisión un tanto fluído, y aun dinámico, en el cual las ventajas de menor importancia de ambas partes, se anulan más o menos en su efectividad acumulativa, dentro de lo que atañe al control del curso de la guerra.

En este punto, tanto para el agresor como para el agredido es que se toman las decisiones críticas de la guerra.

Para el agresor, es asunto de si continúa con el modelo inicial fijado por el mismo o si enmienda rumbo a medio camino, por decirlo así, y comienza en una dirección estratégica diferente. La decisión del agresor de alterar el modelo después de haberse establecido un equilibrio es tan poco usual como para indicar que este paso está casi fuera del alcance de la mente militar, tanto en su concepción como en su ejecución.

Para el agredido, la llegada del estado de equilibrio es la ocasión para una decisión crítica. Este es un problema que puede enunciarse en forma muy sencilla. Continuará conduciendo la guerra de acuerdo con el modelo fijado inicialmente por el agresor, un modelo en el cual el agresor debe ser fuerte o, de no ser así, no habría escogido dicho modelo para empezar, o tomará deliberadamente el control del modelo en el cual el agresor, cambiando el centro de gravedad de la guerra a un teatro o a un carácter de su propia elección, y continuará la guerra según este modelo recientemente elegido y recientemente impuesto.

Antes de proseguir, debe observarse que en esta descripción de la guerra dentro de lo abstracto, la clasificación agresor-agredido se ha usado simplemente como dispositivo conveniente para indicar los dos extremos generales de los modelos empleados. Por supuesto que podría ilustrarse una posición de término medio, ya sea por una guerra que se inicia de mutuo acuerdo o por una guerra que sobreviene en forma casual y que sorprende a ambas partes al encontrarse disparándose una a otra. En tales circuntancias, si uno de ellos no se apodera tempranamente del control y gana la guerra, se llegará al mismo estado de equilibrio fluido.

Ambos contendores se verían enfrentados a la decisión fundamental de la conveniencia y forma de lograr el control del curso de la guerra mediante la manipulación del centro de gravedad a un teatro, área o tipo de actividad que desorganice el equilibrio y haga inclinarse la balanza.

El problema básico que enfrenta el estratega a través de todas estas situaciones, en el curso de cualquier guerra, en cualquier momento y en cualquier lugar, es éste: ¿Dónde estará el centro de gravedad de la guerra? ¿Estará donde lo desee el oponente para su propósito o donde lo desea el estratega?

La creciente capacidad (o, probablemente más a menudo, la inadvertida capacidad) para reconocer y actuar sobre este punto como problema central de la guerra constituye la diferencia entre un

Alejandro, o un Escipión, o un Sherman, o un Churchill, y entre la multitud de hombres de menor importancia en la guerra.

Es casi innecesario imaginarse el incalculable valor militar, político, sicológico, económico, o el que fuere, que se otorga al estratega que es capaz de cambiar el peso preponderante de una guerra desde el lugar elegido por el enemigo hacia un teatro de su propia elección (y es aquí donde debe enfatizarse que el empleo del término "centro de gravedad" y "teatro", así como de palabras similares, es parte del problema de vocabulario mencionado al comienzo de esta exposición. Su sentido está destinado a incluir las cualidades temores y características de la guerra, así como también sus lugares geográficos).

El control de los pesos estratégicos, o centros de gravedad, en cualquier guerra, grande o pequeña, limitada o ilimitada, es una ventaja básica que debe buscar cualquier estratega. Es la clave fundamental para la conducción del arte de la guerra.

Al establecer y explotar el control del modelo de guerra mediante la manipulación del centro de gravedad, debe existir un claro entendimiento, en la mente del estratega, en lo que se refiere a la dirección en que está orientado este centro, del peso y efecto que tendrá a su llegada. Es más, debe constituir un punto esencial frente al cual el oponente debe percibir una sensibilidad más que casual. Idealmente, debe considerarse como cierta clase de vena yugular nacional. Por lo menos, debe ser en cierto sentido un punto neurálgico y destaque lo bastante en la estructura del oponente como para obligar la conformación con el modelo del estratega para la manipulación del control.

Expresado más sencillamente, el estratega debe mover los centros del peso de la guerra hacia aquellos puntos dentro de la estructura del oponente que son más críticos para éste y que, a la vez, son los más vulnerables. Naturalmente que, en la práctica, estos dos requerimientos óptimos rara vez pueden satisfacerse en su máxima amplitud, pero el control de la guerra por el estratega se aproxima a su plenitud a medida que se aproxima uno a estos dos ideales en la práctica.

De modo que lo que aquí se propone es que una teoría general de estrategia deberá ser cierto desarrollo del siguiente tema fundamental. El principal objetivo del estratega en la conducción de la guerra es el control del enemigo en cierto grado para el propio propósito del estratega; esto se logra mediante el control del modelo de guerra y ese control del modelo de guerra se obtiene por medio de la manipulación del centro de gravedad de la guerra para ventaja del estratega y desventaja del oponente.

El estratega de éxito es aquel que controla la naturaleza, situación, oportunidad y peso (importancia), de los centros de gravedad de la guerra y que explota el control resultante del modelo de guerra para sus propios fines.

CONCLUSIÓN

Se han hecho estas exposiciones a las teorías existentes del poder militar, con comentarios sobre las limitaciones de esas teorías en sus aplicaciones a las realidades específicas de situaciones dadas, y el debatir teorías del potencial militar ha pasado al campo filosófico-político al incluir la teoría de Mao-Tse Tung como teoría militar. Para hallar justificación para esto sólo se tiene que contemplar Vietnam.

Luego se ha regresado y aislado un factor que es común en todas las luchas por el poder, sea este militar o no militar.

Este factor común es el concepto de control; cierta forma o grado o extensión de control ejercido por una entidad social sobre otra. En cuanto se refiere a nuestra profesión se ha estado hablando sobre una forma u otra de control militar. Lo que se ha expuesto claramente es que el control militar, o mejor dicho, los asuntos militares, en su amplio sentido, rara vez pueden tratarse aisladamente. Los asuntos militares estan entretejidos en el campo del poder íntegro. Y esa es la razón por la cual una teoría general de estrategia debe ser una teoría del poder en todas sus formas y no únicamente una teoría del poder militar.

Con el fin de darle forma a la teoría, se ha presentado el concepto del centro de gravedad, el punto focal, en la aplicación del poder como idea que proporciona la fuerza y dirección hacia el concepto del control, es decir, un propósito justo con un sistema de medidas para su logro. El control es el propósito y las manipulaciones del centro de gravedad de la situación son las medidas para su cumplimiento.

GUERRA LIMITADA

Clausewitz y Corbett

Contralmirante (r)
José García Valdivieso

Han transcurrido más de 2000 años desde que el famoso general chino Sun Tsu - guerrero y filósofo - enunciara y publicara su famoso libro titulado* "El Arte de la Guerra", *el cual a pesar del tiempo transcurrido permanece como uno de los más prestigiosos e influyentes tratados de estrategia; leído y estudiado en la actualidad por políticos y ejecutivos tanto como lo ha sido en los dos últimos milenios por líderes militares y estrategas. Posteriormente a la publicación del citado tratado han aparecido una serie de políticos, civiles y militares que por razones propias han incursionado en el campo de la estrategia, habiéndole dedicado no sólo su tiempo sino su capacidad intelectual aunada a su vasta experiencia.

Largo sería enumerar la lista de pensadores que han enriquecido la Estrategia, sin embargo, tenemos la magnifica obra publicada por Peter Paret, titulada "Creadores de la Estrategia Moderna" , que fuera publicada por primera vez en 1986 por la universidad de Princeton, la cual contiene una serie de doctos estudios que abarcan desde Nicholas Machiavello con su obra cumbre "El Príncipe", hasta nuestros días en la era nuclear, llevándonos a través de la historia a visualizar toda la evolución del pensamiento estratégico, donde la optimización de la tecnología ha obligado a la creación de nuevos conceptos tales como: paridad nuclear, disuasión nuclear, poder retaliatorio y escalada del conflicto; amén de desarrollarse conceptos sobre guerra convencional en la era nuclear, guerra revolucionaria o de liberación, conflictos de baja intensidad y lo que ha dado en llamarse estrategia sin tiempo, dentro del concepto de guerras subversivas con su arma por excelencia el empleo del terror.

Cuando en pleno siglo XVIII el filósofo, matemático y físico francés René Descartes enuncia su famoso COGITO ERGO SUM - pienso luego existo - se pone el marco filosófico de la esencia humana - EL PENSAMIENTO - y como consecuencia de él, la capacidad creadora como resultado de su propia naturaleza.

Clásicamente la Estrategia está definida como la fusión de la creatividad y el conocimiento para orientar y controlar la aplicación del poder hacia la consecución de un objetivo. Por lo expuesto vemos que la estrategia es arte y es ciencia y lo que enlaza ambas aptitudes del estratega es la Imaginación Creadora, la genialidad que permite distinguir al verdadero estratega del resto.

Finalmente debemos considerar que la Estrategia ha sido y es consecuencia de un pensamiento que no es otra cosa que una filosofía aplicada al entorno para la consecución de un objetivo. Pensamiento regido desde la antigüedad por dos grandes disciplinas, la Historia y la Política, teniendo siempre presente que al ser la Estrategia consecuencia de la decisión política y ésta a su vez de la Gran Política se constituye en Historia Predictiva, quiere esto significar que al hacerse Estrategia en los diferentes campos del saber humano estamos haciendo HISTORIA.

Después de haber puesto este breve marco referencial, vamos a tratar el concepto estratégico de Guerra Limitada y para ello hemos recurrido a dos de los más grandes pensadores del tema, cuyos solos nombres me relevan de todo comentario al respecto.

El primero de ellos es el alemán Carl von Clausewitz, (1780-1831), quien dejó esbozada su teoría en su voluminoso tratado "De la Guerra", y digo esbozada porque no llegó a desarrollar su idea tanto de la guerra limitada como de la guerra ilimitada, lo cual hubiese posiblemente modificado en forma sustancial los conceptos desarrollados hasta esa fecha sobre la guerra total.

El segundo pensador es el británico, Sir Julian S. Corbett quien analiza, estudia y explora los enunciados de Clausewitz con relación a la guerra limitada y sus variantes arribando a las mismas conclusiones, siendo la única diferencia

entre ambos, las derivadas de su propio origen y formación, pues mientras el pensamiento del alemán es continental, el del británico es marítimo.

Clausewitz deja esbozada su teoría, Corbett le da la forma marítima, sin embargo ambas arriban a las mismas conclusiones que soportan el concepto de "Guerra Limitada" y que son:

- Establecimiento de un objetivo limitado, tomándose aquello estrictamente necesario que responda a la razón de la guerra.
- La guerra debe ser corta y decisiva para cumplir específicamente con el objetivo planeado. En el caso de Corbett y dentro de su estrategia marítima se establece la necesidad del control del mar como forma de acortar la guerra. En la actualidad y frente a la evolución permanente del pensamiento, lo complejo de las relaciones internacionales, la cantidad de países existentes, la polaridad mundial y el progreso tecnológico; el concepto de guerra limitada esta supeditado además de los dos principios antes enunciados al nivel de desarrollo relativo de los combatientes y cuando se trata de super potencias, estará supeditado adicionalmente a la voluntad de ellas de no transgredir los límites establecidos cuando se trazaron los objetivos con la finalidad de no perder.

LA GUERRA LIMITADA Y GRENADA

En los tiempos modernos el ejemplo típico de guerra limitada es el caso GRENADA, en el cual a pesar de tener las desventajas relacionadas con un mínimo tiempo disponible para el planeamiento y una inteligencia incompleta sobre la situación en el futuro teatro de operaciones, se cumplió con los dos principios de la guerra limitada:

- Establecimiento de un objetivo limitado.- Restablecimiento de la paz y el orden, así como de todas las libertades de la población, evitando que una minúscula facción tome el poder por medio de la sorpresa y el terror e imponga un régimen no deseado por la población, la cual a su vez por las condiciones imperantes no podía expresar su libre determinación acerca de la forma de sociedad y gobierno deseada.
- Guerra corta y decisiva.- Se cumplió el principio con la ventaja de que la operación "Urgent Fury" que tenía una intención de medida preventiva, tuvo como colofón un efecto curativo.

Cabe señalar además que esta operación combina perfectamente los principios de guerra limitada continental (Clausewitz), con los de guerra limitada marítima (Corbett).

Para finalizar es conveniente resaltar que en una u otra forma se cumplió con uno de los postulados de Otto von Bismarck; "el aislamiento internacional del enemigo", algo que en las condiciones actuales es muy difícil, sino imposible de lograr en la mayoría de los casos, sin embargo sin existir realmente un aislamiento internacional político y/o diplomático, hubo el pedido expreso de la Organization of Eastern Caribean States (OECS), de apoyo en una operación combinada para respetar el sistema al cual dichos estados pertenecieron antes de su independencia y que era la voluntad de sus pobladores, se-

guir perteneciendo al mismo sistema. Esta solicitud fue la que dio las condiciones aparentes de aislamiento internacional.

Es sumamente importante extraer todas las lecciones recibidas de la operación "Urgent Fury" en el caso Grenada, la cual desde el punto de aplicación de la "Guerra Limitada" fue todo un éxito y una lección para los futuros tácticos y estrategas en los dominios político, diplomático y militar.

Otto von Bismarck

ESTRATEGIA EN LA CREACIÓN DEL II REICH

Contralmirante (r).
Jose Garcia Valdivieso

Otto von Bismarck (1815-1892), más conocido como el Canciller de Hierro, era poseedor de una compleja personalidad; combinación ésta de una mente brillante, gran arrogancia, carácter impositivo, amante del poder, gran sensitividad e ingenio y muy cuidadoso de sus limitaciones que las conocía.

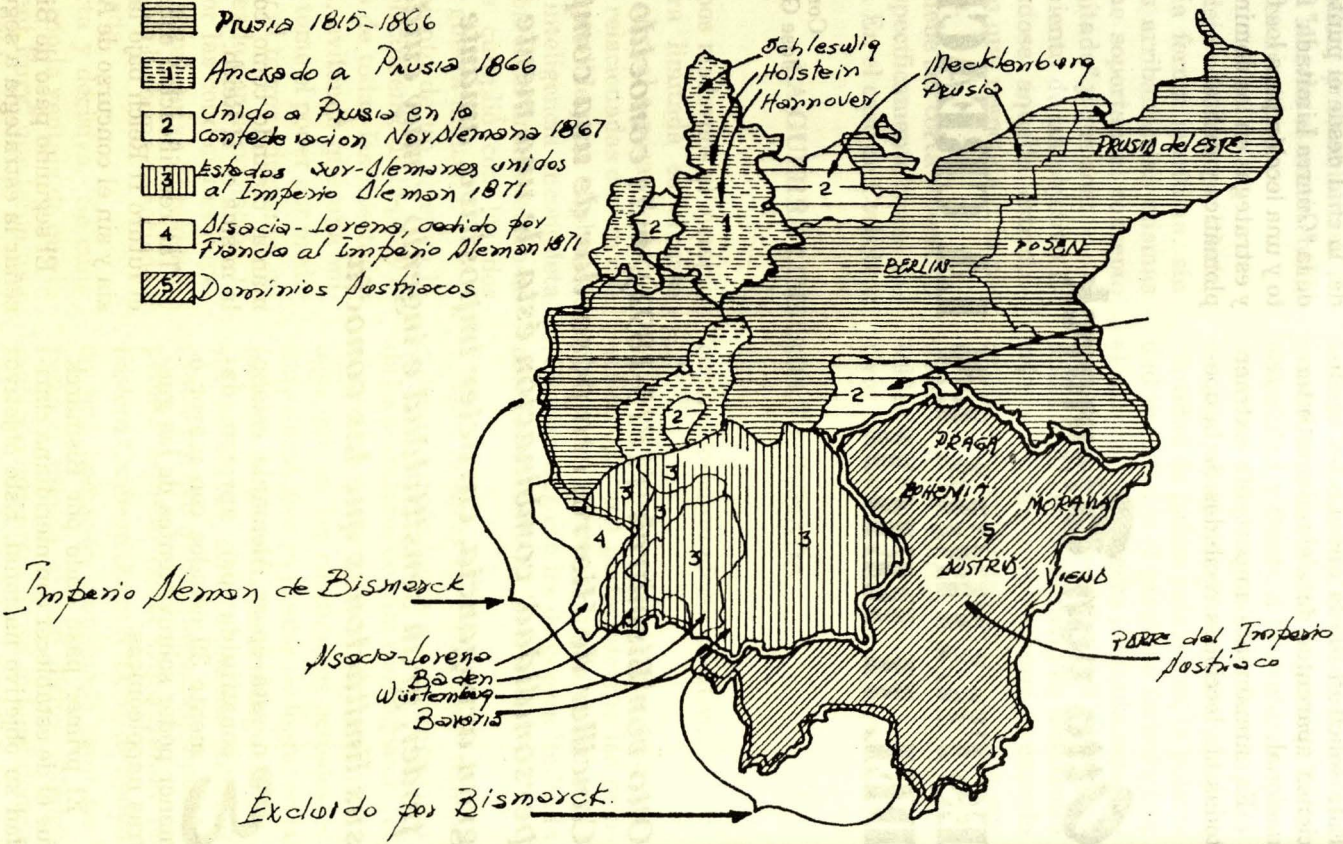
En esta época Alemania estaba constituida por aproximadamente 39 estados con mayor o menor poder sobrevivientes de las guerras napoleónicas.

El primer paso dado por Bismarck fue el de establecer con meridiana claridad su objetivo nacional. Este objetivo fue el de lograr la reunificación de Alemania, creando como consecuencia de la misma el II Reich.

Tal reunificación consistía en crear el futuro II Reich bajo la égida de Prusia y sin el concurso de Austria.

El segundo paso de Bismarck fue diseñar la estrategia a seguir para lograr esta reunificación. Dicha estrategia

Alemania, 1848-1871



contemplaba lo siguiente:

- La reunificación de todos los principados alemanes bajo el liderazgo de Prusia creando el II Reich.
- No considerar dentro de este II Reich a Austria-Hungría.
- Hacer uso de la guerra limitada cuando sea necesario como instrumento de la política para el logro de sus objetivos.
- Hacer uso de una agresiva y bien diseñada diplomacia que responda a sus objetivos.
- Establecer alianzas que aseguren sus objetivos creando dentro de ellas fuertes lazos de amistad.
- Dividir su gran objetivo en varios objetivos menores a fin de ir tomándolos uno por uno, consecuencia de lo cual fueron las tres guerras limitadas que sostuvo.

Al haber establecido claramente sus objetivos, así como su estrategia para llevarla a cabo, el genio del estadista y diplomático se unió con el genio militar de von Moltke, quien aplicando con precisión y exactitud el concepto diseñado por Bismarck de guerra limitada, así como el otro concepto, mediante el cual la política esta siempre presente incluso durante la etapa de la guerra y que el poder militar continúa subordinado al poder político -la estrategia militar estaba permanentemente controlada por el poder político- es que Bismarck logró sus objetivos.

Finalmente considero sumamente importante remarcar en qué consistía el concepto de guerra limitada diseñado por Bismarck, y que fuera aplicado en las tres guerras que tuvo que sostener para lograr su gran objetivo nacional:

- Primero.- Aislar al enemigo internacionalmente, tanto política como diplomáticamente.
- Segundo.- Tener un excelente ejército que le proporcione una victoria rápida y decisiva.
- Tercero.- Tener el apoyo de la opinión pública. (capacidad de manipulación).
- Cuarto.- Establecer objetivos limitados, no tomar sino lo estrictamente necesario y no humillar al enemigo innecesariamente para no crear el espíritu de revancha.
- Quinto.- Mantener el control político sobre el aparato militar tanto institucional como tecnológicamente.

Considero que Bismarck fue y es el estadista y diplomático genial de los últimos 200 años y que su obra requiere de un mayor estudio y conocimiento de quienes como nosotros debemos tener claramente definidas y establecidas las relaciones entre la estrategia militar y los objetivos políticos.



Consorcio Naviero Peruano S.A.

Av. Central 643 Piso 7 San Isidro - LIMA 27
Teléfono: 421-5800 Fax: 421-6852, 442-5136
Telex: 21063, 20074
FONONAVE:
421-5700 (Itinerario Vía Fax)

Fragata B.A.P. *Teniente Palacios*



Teniente Primero
John Rodríguez Asti.

Las fragatas *Ferré, Palacios y Gálvez* incorporadas hace 50 años

Hacia el año 1946 el núcleo de nuestra escuadra estaba conformado por los cruceros* Almirante Grau *y* Coronel Bolognesi *construidos en 1906, y los destructores* Almirante Guise *y* Amirante Villar, *construidos en 1917, buques que para la época resultaban ser anticuados y de escaso valor militar, teniendo en cuenta los avances tecnológicos alcanzados en la última contienda mundial, por lo que era indispensable su reemplazo por nuevas unidades. La excepción a lo anterior eran los cuatro submarinos tipo "R" construidos a finales de los 30's y los seis pequeños cazasubmarinos cedidos por los EE.UU. entre 1943 y 1944.

La oportunidad para países como el nuestro que necesitaban renovar el inventario de sus Armadas, llegaría con el término de la guerra: los países aliados pasaron gran parte de sus flotas a la situación de reserva, determinándose luego la baja de las unidades consideradas como excedentes, las que, en su mayoría, fueron las construidas en programas de emergencia durante la contienda. De esta forma, nuestro gobierno, considerando los planes de renovación propuestos desde años antes por la Marina para adquirir unidades, autorizó se entablaran conversaciones con las Armadas de Canadá y Estados Unidos para comprar buques que se hallaban disponibles para la venta.

Con el primer país de los mencionados, se obtuvo una oferta de varias unidades bajo la modalidad de "como están y donde están", pero sin armamento, interesándose nuestra Armada en las fragatas *Saint Pierre* y *Poundmaker* que habían sido construidas entre los años 1943 y 1944 y que pertenecían a la clase *River,* mientras que los Estados Unidos ofrecieron una fragata de la clase *Tacoma,* la U.S.S. *Woonsocket,* dos dragaminas del tipo *YMS,* dos remolcadores del tipo *ATR,* así como cuatro barcazas de desembarco tipo LCT.

Las fragatas de la clase *River* y *Tacoma*

Durante la Segunda Guerra Mundial, la Marina Inglesa diseñó y construyó una serie de fragatas conocidas como la clase *River,* para desempeñar tareas de escolta antisubmarina de altamar, que fuesen superiores en este aspecto a las corbetas de la clase *Flower,* previamente construidas. Estas Unidades contaban con las armas necesarias para enfrentar a la creciente amenaza submarina germana en el Atlántico.

Dada la urgencia de disponer de ellas lo más pronto posible, se adoptaron técnicas usadas para construir buques mercantes.

De esta clase, se construyeron 69 unidades para la Marina Inglesa y 58 para la Marina Canadiense, posteriormente el modelo sería adoptado también por los EE.UU.

Con respecto a la planta de propulsión, en un principio, los cinco primeros buques fueron equipados con turbinas, pero luego se decidió instalar al resto dos máquinas alternativas verticales de triple expansión, alimentadas por el vapor de dos calderas tipo almirantazgo de tres colectores.

La capacidad de combustible estuvo limitada a 440 tns. en los primeros 24 buques ingleses, pero con la supresión de los equipos de sembrado de minas, se aumentó la capacidad de los tanques a 644 tons. en las restantes.

El principal motivo por el que la Marina de los Estados Unidos se interesó en estas fragatas, era el corto tiempo empleado y la simplicidad en su construcción, que permitiría disponer de ellas prontamente. A diferencia de las fragatas inglesas y canadienses, la artillería principal estaba constituida por tres cañones de 76 mm. en vez de los 102 mm. La planta de propulsión era básicamente la misma, pero con ligeras modificaciones y de manufactura propia.

A pesar de sus bondades como plataformas antisubmarinas, en comparación a los destructores de escolta norteamericanos, estos buques resultaron ser inferiores en lo que respecta a sus capacidades ofensivas, y entre otras cosas, describían un diámetro táctico muy grande en sus viradas, su casco era po-

co resistente a las explosiones submarinas, y en las cubiertas cercanas a la sala de máquinas, las temperaturas estaban muy por encima de los niveles recomendables para la habitabilidad de sus tripulantes.

Para servir de prototipos, la Marina Estadounidense obtuvo dos buques de Canadá, y luego de las evaluaciones pertinentes se ordenó la construcción de cien, conocidos como clase *Tacoma,* de los que, al final, cuatro no se construirían. De aquellos noventiséis, diez se transfirieron a la Marina Real Inglesa, siendo asignados los restantes al servicio de Guardacostas. De los últimos en entrar al servicio, veinticuatro operaron como buques meteorológicos, habiéndoseles dotado de un hangar para globos aerostáticos en el lugar del montaje de 3´´/ 50 de popa.

Antes de concluir la guerra, veinticinco unidades fueron transferidas a la Unión Soviética (1945), siendo devueltas en 1947, quedando en situación de reserva en aguas japonesas

En 1950, cuando se inició la guerra de Corea, muchas de ellas fueron reactivadas para servir en las Marinas de los Estados Unidos, de Corea y del propio Japón.

Las H.M.C.S. *Saint Pierre* y H.M.C.S. *Poundmaker,* luego B.A.P. *Ferré* y B.A.P. *Palacios.*

Luego de iniciarse los tratos para la compra de las fragatas canadienses, éstas fueron inspeccionadas por una Comisión Naval Peruana y, al hallarlas en buenas condiciones, se determinó concretar su adquisición, la cual se realizó el 29 de noviembre de 1946, recepcionándolas e incorporándolas oficialmente a nuestra Armada con los nombres de *Teniente Ferré* (ex *Poundmaker)* y *Teniente Palacios* (ex *Saint Pierre*) en homenaje a los dos héroes acompañantes de Grau caídos en el *Huáscar.*

Como primeros Comandantes fueron designados los Capitanes de Fragata Enrique B. Camino y Carlos R. Espinoza, respectivamente, quienes con un grupo reducido de personal a su mando se encargaron del reacondicionamiento de ambas unidades en los astilleros de Halifax Limited. El resto de las dotaciones sería transportada posteriormente hasta Halifax en el mes de abril del año siguiente por el buque tanque B.A.P. *Mariscal Castilla.*

Concluidos los trabajos, iniciaron sus pruebas en la mar la última semana de febrero, las que se realizaron en forma satisfactoria. Estando lisos para su viaje al Perú, fue designado como Comandante de la División de Fragatas el Capitán de Navío Guillermo Thomberry, quien zarpó con los buques bajo su mando de Halifax el 7 de abril, cruzando el Canal de Panamá el día 15 recalando brevemente en Balboa, de donde partieron el 17, arribando finalmente al Callao el día 24 de abril a 11:00 horas, culminándose de esta forma satisfactoriamente la misión encomendada, siendo recibidos en aquella oportunidad por el Ministro de Marina y el Alto Mando Naval. Cabe anotar que, al llegar, aún se hallaban sin armamento, el cual fue adquirido en los EE.UU. e instalado posteriormente bajo una configuración similar a la de la B.A.P. *Gálvez.*

La U.S.S. *Woonsocket,* luego B.A.P. *Gálvez*

Esta unidad perteneciente a la clase *Tacoma* había sido puesta en gradas el 12 de agosto de 1943, en el astillero Walter Butler Shipbuilders, Inc., de Su-



Fragata B.A.P. *Teniente Ferré*

perior, *Wisconsin;* su lanzamiento se realizó el 27 de setiembre de 1943 y, estando a flote, fue remolcada hasta los astilleros de la Marina en Boston para ser concluida. La Marina Estadounidense la comisionó el 27 de julio de 1944, transfiriéndola a los guardacostas el 1 de setiembre del mismo año.

Luego de un corto viaje, en cercanías de las Islas Bermudas recibió órdenes de retornar a los astilleros de la Marina en Boston, a fin de ser convertida en buque meteorológico. Concluido esto, zarpó hacia la zona de Newfoundland, en donde operó el resto de la guerra, y los primeros meses de 1946 en labores meteorológicas, teniendo como puerto base el puerto de Argentia.

El 16 de marzo de 1946, fue puesta de servicio en la Marina y comisionada con los guardacostas bajo la modalidad de préstamo, sirviendo en tal situación hasta que el 18 de setiembre de 1946, se la retiró del servicio definitivamente en el puerto de Nueva Orleans, Lousiana. El 14 de mayo de 1947 pasó a la condición de baja definitiva al dejar de ser considerada en las listas de la Marina.

Realizadas las gestiones para su compra por parte de la Armada Peruana, fue transferida con el nombre de *Teniente Gálvez*. Como primer comandante fue designado el capitán de fragata Augusto García Zapatero, quien se hizo cargo del buque con su dotación en julio de 1947, en Nueva Orleans, donde estuvo en reserva, iniciándose de inmediato los trabajos de reacondicionamiento general. Como hecho anecdótico durante esta etapa, hubieron de soportar el paso de un huracán el 19 de setiembre, el cual, afortunadamente no dejó hechos que lamentar.

Oficialmente, el buque fue incorporado el día 8 de octubre, fecha en que el B.A.P. *Selendón* uno de los remolcadores comprados, también inició sus prue-

bas en el río Mississippi. Al día siguiente, zarpó con el remolcador al puerto de Charleston, a cuya base naval arribó el día 16 del mismo mes, permaneciendo hasta el 21, para partir hacia Norfolk. A este último puerto llegó el 23, amarrando en la base naval. Los barreminas B.A.P. *Bondy* y B.A.P. *San Martín* se reunieron allí con la *Gálvez*. El 20 de noviembre las tres unidades zarparon en demanda del puerto panameño de Colón, a donde llegaron el 28, iniciando el cruce del Canal al día siguiente. El 1 de diciembre amarraban en la de West Bank C.Z., hallando allí a los remolcadores *Olaya, Selendón,* las barcazas *BT-1, BT-2, BT-3, BT-4*, y al petrolero *Mariscal Castilla*, que viajó con el propósito de reabastecer a esta pequeña flotilla, para su viaje hacia el Perú.

Llegado el día 3, y encontrándose todos los buques listos para la etapa final de su recorrido, a primera hora zarparon hacia Talara los remolcadores *Olaya* y *Selendón,* con las cuatro barcazas a remolque. Posteriormente, en horas de la tarde, fueron seguidos por la *Gálvez,* el *Bondy* y el *San Martín*, arribando al puerto norteño el 8. Tras efectuar algunos arreglos, el 12 zarparon finalmente hacia el Callao, a donde arribaron el 16.

Durante los años que prestó servicios en nuestra Marina, la *Gálvez* tomó parte en diversos operativos y viajes de instrucción efectuados en los años 1949, 1950, 1951, 1954, 1956 y 1958. En los años 1953, 1954 y 1955 visitó San Diego California. En 1952, fue sometida a un recorrido completo en los astilleros Norflok Navy Yard.

Su comisión más memorable fue la representación de la Marina de Guerra del Perú en los actos conmemorativos por el VII Centenario de la Armada de Castilla y de la conquista de Sevilla, por el rey Fernando, habiendo zarpado el 4 de setiembre del Callao hacia el puerto

Fragata B.A.P. *Teniente Gálvez*, con su numeral antiguo



CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES

DIMENSIONES	*GÁLVEZ*	*FERRÉ* Y *PALACIOS*
ESLORA:	103.63 mts.	91.84mts
MANGA:	11.43 mts	11.18 mts.
CALADO:	4.20 mts	3.89 mts

DESPLAZAMIENTO

1430 Tons estándar, 2415 tons a plena carga Gálvez
1460 Tons estándar, 2180 tons a plena carga Ferré y Palacios

PLANTA DE PROPULSIÓN

Una máquina alternativa vertical de triple expansión de 4 cilindros,2 ejes
Dos calderas de 3 cabezales.

POTENCIA: 5,500 IHP

COMBUSTIBLE: Petróleo Bunker 748 Tons. (Gálvez), 646 Tons. (Ferré y Palacios)
VELOCIDAD: 19 nudos

AUTONOMÍA: 10,000 millas a 12 nudos (Gálvez) 9,600 millas a 12 nudos (Ferré y Palacios)

ARMAMENTO

Tres cañones de 76mm./50 cal. en montajes simples.
Cuatro cañones de 40mm. A.A. en dos montajes dobles.
Cuatro cañones de 20 mm. A.A. simples
Dos ametralladoras A.A.
Dos mesas lanzacargas de profundidad
Un cañón de carga A/S MK10
Seis cañones de carga A/S tipo "K"

DOTACIÓN
140 hombres

de Sevilla en España, permaneciendo allí entre el 4 y el 12 de octubre de 1948.

La División de Fragatas

La incorporación de las tres fragatas a nuestra Escuadra trajo consigo la creación con fines operacionales y administrativos de una nueva división, denominándosela División de Fragatas.

Así durante los años siguientes, operando las tres Unidades en forma conjunta bajo la flamante insignia de su Comandante de División, o en forma individual, tomaron parte en innumerables ejercicios y operativos, así como en varios cruceros de instrucción con Cadetes entre los años 1948 y 1958.

El inicio de la década del '60, significó para nuestra Armada el comienzo de una nueva etapa de renovación, marcado con la llegada de los cruceros *Grau* y *Bolognesi,* comprados en Inglaterra. Se contemplaba también el reemplazo progresivo de las fragatas y de los destructores escolta llegados en 1951, los que para las tareas de guerra antisubmarina de aquel entonces, tenían como principal limitación su poca velocidad. Sería gracias a la ley de préstamo y arriendo, así como al pacto de ayuda mutua existente con los Estados Unidos, que el Congreso de dicho país, autorizó la entrega de dos destructores de la clase *Fletcher* entre los años 1960 y 1961, rebautizados con los nombres de *Villar* y *Guise.* Estos modernos destructores que podían desarrollar velocidades de hasta 35 nudos, dotados de modernas armas antiaéreas, antisuperficie y antisubmarinas, vinieron a aliviar en parte la carencia de buques rápidos en la Escuadra.

Los avances y el desarrollo de nuevas armas para la guerra naval, determinaron la pronta obsolescencia de las fragatas, y en el caso de la *Gálvez,* su permanencia en el servicio de nuestra Armada a diferncia de sus medio hermanas sería breve, dado que contando con 13 años de servicio, el 12 de agosto de 1960 fue dada de baja en consideración al mal estado de su planta de propulsión, situación que le restaba capacidad de combate. Y a las otras dos les llegaría su turno años después y, tras haber servido últimamente durante veinte años como escuela para la formación de muchas promociones de oficiales y personal subalterno que las dotaron, hubieron de arrriar nuestro glorioso pabellón bicolor en el transcurso del año 1967. La tradición cultivada en aquellas dos pequeñas fragatas, cuyos nombres recordaban a los inmortales acompañantes de Grau, sería continuada luego en una corbeta adquirida en los Estados Unidos y con los dos destructores misileros incorporados a la Fuerza Naval del Pacífico en 1973, que retomaron dichos nombres.

BIBLIOGRAFÍA

ANUARIOS
JANE'S FIGHTING SHIPS ediciones 1955-56, 1959-60
CONWAY'S ALL THE WORLD FIGHTINIG SHIPS 1922-1946. Naval Institute Press. Annapolis 1980
OTROS
Dictionary of American Fighting Ships.

La Ciencia y la Metodología Científica

Capitán de Corbeta CJ
Carlos Schenone Castillo

LA CIENCIA Y EL SENTIDO COMÚN DIFIEREN EN CINCO ASPECTOS

Estas diferencias giran alrededor de las palabras *sistemático* y *controlado.*

Primero.- El empleo de los esquemas conceptuales y de las estructuras teóricas son muy distintos. Los científicos construyen en forma sistemática estructuras teóricas, verifican su coherencia interna y las someten a pruebas empíricas. Reconocen que los conceptos que utilizan con frecuencia son elaborados por el hombre y pueden o no reflejar una relación estrecha con la realidad.

Por otro lado, el hombre común aplica teorías y conceptos, suele hacerlo de una manera poco precisa.

Segundo.- Los científicos prueban sistemática y empíricamente sus teorías e hipótesis. El hombre no científico también prueba hipótesis, pero lo hace en una forma que podría llamarse selectiva, en forma continua selecciona evidencias porque es coherente con la hipótesis.

ES NECESARIO ENTENDER Y APRENDER LA TERMINOLOGÍA DE LOS CIENTÍFICOS SOCIALES. ESTE ESTUDIO SE INICIA CONSIDERANDO CÓMO EL CIENTÍFICO SE ENFRENTA A LOS PROBLEMAS Y CÓMO ESTA APROXIMACIÓN DIFIERE DE LA QUE PODRÍA LLAMARSE APROXIMACIÓN POR SENTIDO COMÚN.

Tercero.- Consiste en la moción de control. En la investigación científica el control tiene varios significados. El hombre común rara vez se molesta en controlar en forma sistemática las aplicaciones de los fenómenos que observa; tiende a aceptar aquellas explicaciones que están de acuerdo con sus preconcepciones y sesgos. Si él cree que las condiciones de vida de los barrios bajos causa delincuencia, tenderá a negar que ella existe en zonas residenciales.

Cuarto.- El científico está constantemente preocupado con las relaciones entre los fenómenos, persigue las relaciones de modo consciente y sistemático. El sentido común no es tan profundo en él. El hombre no científico recurre al sentido común para explicarse los fenómenos; su preocupación con las relaciones es vaga, no sistemática ni controlada. Por ejemplo, con frecuencia percibe la aparición fortuita de dos fenómenos e inmediatamente los liga en forma indisoluble como causa y efecto.

Quinto.- El científico, al tratar de explicar las relaciones entre los fenómenos que observa, rechaza las llamadas explicaciones metafísicas y que es una proposición que no puede ser comprobada. Por ejemplo, decir que la gente es pobre y padece de hambre porque es el deseo de Dios o que es un error ser autoritario, es hablar en forma metafísica. De ahí que la ciencia no se preocupa de ella. Esto no quiere decir que los científicos necesariamente rechacen o aleguen que son falsos o sostengan que carecen de sentido dichas afirmaciónes, sólo que no se ocupa de ella.

CUATRO MÉTODOS DEL CONOCIMIENTO

1. Método de la Tenacidad.- Las personas suelen aferrarse a sus creencias aunque se enfrenten a hechos que claramente las contradicen.

2. Método de Autoridad.- Es el método de la creencia establecida. Si una idea tiene el apoyo total de la tradición y de la sanción pública, debe ser cierta. Es superior al de la Tenacidad, porque el progreso humano puede ser logrado mediante la Autoridad; la vida no sería posible sin este método.

3. Método *a priori*.- O Método de la Intuición. Su superioridad está basada en la suposición de que las proposiciones aceptadas por el *"a priorista"* son evidentes por sí mismas. Las proposiciones *a priori* concuerdan con la razón y no necesariamente con la experiencia.

4. Método de la Ciencia.- Su característica es la Autocorrección. Existen evaluaciones internas en todo el camino del conocimiento científico. Estas han sido concebidas y utilizadas para controlar y verificar las actividades y conclusiones científicas al término de la búsqueda del conocimiento confiable. Los científicos usan de manera sistemática y consciente los aspectos autocorrectivos de la aproximación científica.

LA CIENCIA Y SUS FUNCIONES

Existen dos puntos de vista de la Ciencia: el Estático y el Dinámico.

El Estático.- Sostiene que la ciencia es una actividad que aporta al mun-

do información sistematizada. El trabajo del científico es descubrir hechos nuevos y agregarlos al cuerpo de información ya existente. Es concebido como un conjunto de hechos, es una forma de explicar fenómenos que se observan, se destacan el estado actual del conocimiento y el incremento de éste y de los conjuntos actuales de leyes, teorías, hipótesis y principios.

El Dinámico.- Considera a la ciencia, más que como una actividad, como algo que los científicos hacen. El estado actual del conocimiento es importante pues radica por ser la base de las teorías y la investigación científica futura.

FUNCIÓN DE LA CIENCIA.

Existen dos puntos de vista distintos. El hombre práctico, el no científico, por lo general considera a la ciencia como una disciplina o actividad dirigida a lograr el progreso y el mejoramiento de las cosas.

La función de la ciencia, desde este punto de vista, es hacer descubrimientos (método heurístico), conocer los hechos y avanzar en el conocimiento para mejorar las cosas.

Un aspecto diferente de la función de la ciencia es establecer leyes generales que refieran la manera en que se dan los eventos u objetos empíricos que le conciernen, capacitándonos así para relacionar nuestros conocimientos de los hechos conocidos por separado y para hacer predicciones confiables de eventos aún desconocidos.

La relación entre este punto de vista de la función de la ciencia y el punto de vista dinámico-heurístico es obvio, excepto que se añade un elemento importante: el establecimiento de leyes generales o teoría, si así se prefiere. Si se desea entender la investigación moderna de la conducta y sus ventajas y desventajas, deberán explorarse los elementos de la afirmación. Esto se hará considerando los objetivos de la ciencia y de la explicación científica y la función e importancia de la teoría.

Otros objetivos de la ciencia que se mencionan son: explicación, comprensión, predicción y control. Sin embargo, si se acepta a la teoría como la meta final de la ciencia, entonces la explicación y la comprensión resultan simples submetas de la meta final. Esto se debe a la definición y naturaleza de la Teoría: "Una teoría es un conjunto de Constructos (conceptos) interrelacionados, definiciones y proposiciones que presentan un punto de vista sistemático de los fenómenos mediante la especificación de relaciones entre Variables, con el propósito de explicar y predecir los fenómenos".

Esta definición contiene tres explicaciones diferenciadas:

Primera.- Una teoría es un conjunto de proposiciones que consisten en Constructos definidos e interrelacionados.

Segunda.- Una teoría establece las interrelaciones entre un grupo de variables (Constructos) y, al hacer esto, presenta un punto de vista sistemático de los fenómenos descritos por las variables.

Tercera.- Una teoría explica los fenómenos. Esto lo hace especificando cómo y de qué manera se relacionan las variables entre sí, y capacitando al mismo tiempo al investigador para que prediga ciertas variables a partir de otras. Por ejemplo: Si se estructura una teoría sobre fracaso escolar, las variables podrían ser inteligencia, aptitud verbal y numérica, ansiedad, clase social y motivación.

El fenómeno que se intenta explicar es el fracaso escolar o tal vez, con más exactitud, el aprovechamiento escolar.

El fracaso escolar es explicado por relaciones específicas entre éste y el fracaso escolar. Al utilizar con éxito esta serie de constructos, el científico "comprende" el fracaso escolar. Se encuentra en posibilidades de "explicarlo" y, hasta cierto punto, puede "predecirlo".

Es obvio que la explicación y la predicción pueden ser incorporadas a la teoría. La naturaleza misma de una teoría reside en sus explicaciones de los fenómenos observados.

Tómese como ejemplo la teoría del reforzamiento. Una simple proposición derivada de esta teoría es: si al aparecer una respuesta es recompensada (reforzada), tenderá a ser repetida.

La predicción es considerada como un aspecto de la teoría. Una teoría predice por su misma naturaleza. Esto es cuando se deducen de las proposiciones primitivas de una teoría otras más complejas, se está en esencia "prediciendo". La teoría es la meta final de la ciencia; todo lo demás se deriva de ella.

No existe la intención de desacreditar o denigrar a la investigación que no está orientada específica y conscientemente hacia la teoría.

Las metas de investigación modestas, limitadas y específicas son buenas. Las metas de investigación teórica son mejores porque, entre otras razones, son más generales y tienen una aplicación más amplia.

INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA

Una definición.- La investigación científica es una indagación crítica, controlada y empírica de fenómenos naturales, guiada por la teoría y la hipótesis acerca de las supuestas relaciones entre dichos fenómenos.

El enfoque científico.- Es una forma sistematizada de todo pensamiento e investigación reflexivas.

Problema, Obstáculo, Idea.- El científico suele tropezar con una dificultad para la comprensión, incertidumbre sobre los fenómenos que observa y los que no observa, una necesidad de saber por qué algo es de tal modo.

Hipótesis.- Después de razonar el problema, de usar su experiencia para tratar de obtener alguna posible solución y de observar fenómenos, relevantes, el científico está en posibilidad de formular una hipótesis.

La hipótesis es una aseveración en forma de conjetura, una proposición tentativa sobre la relación entre dos o

más fenómenos o variables.

Razonamiento-Deducción.- Por ejemplo, antes de que se desarrollara la Estadística Moderna algunos problemas de investigación de la conducta eran irresolubles. Ahora se tienen razones para creer que ciertos problemas son irresolubles a menos que sean analizados en forma multivariada. Un ejemplo de ello son los métodos de enseñanza y su relación con el rendimiento académico y con otras variables. Se dice entonces que los métodos "interactúan" con las condiciones y con las características de maestros y estudiantes.

Un ejemplo puede ayudar a ilustrar el paso de Razonamiento-Deducción: supóngase que a un investigador le intriga la conducta agresiva y se pregunta por qué la gente se conduce con agresividad en situaciones donde ésta no es apropiada. Después de reflexionar, de revisar la literatura para obtener claves y hacer observaciones formula una hipótesis: La Frustración produce Agresión, define La Frustración como la imposibilidad de alcanzar una meta y La Agresión como la conducta caracterizada por el ataque verbal y físico a otras personas u objetos.

El Razonamiento puede conducir a problemas más amplios, básicos y significativos, así como proporcionar implicaciones operacionales (susceptibles de ser probadas) de la hipótesis original.

Observación, Prueba, Experimento.- La observación, evaluación y la experimentación se realizan con un propósito principal: someter la relación problemática a la prueba empírica. Es absurdo evaluar sin tener conocimiento de qué se está haciendo y por qué.

Resumiendo el llamado enfoque científico de la investigación: Primero existe una duda, una barrera, una situación indeterminada que clama por ser determinada.

El científico experimenta dudas vagas, perturbación emocional, ideas incipientes. Se esfuerza por formular el problema aun cuando lo realice en forma inadecuada. Estudia la literatura, busca en su propia experiencia y en la experiencia de otros. Con frecuencia, tiene simplemente que esperar un salto inventivo de la mente. Tal vez ocurra, tal vez no. Con el problema formulado, con la pregunta o las preguntas básicas establecidas con claridad, el resto es mucho más fácil.

Luego, la hipótesis es construida, después de deducir sus implicaciones empíricas. En este proceso el problema y de ampliarlos, reducirlos o, inclusive, abandonarlos.

Por último, la relación expresada en la hipótesis es evaluada a través de la observación y la experimentación. Tomando como base la evidencia de la investigación, la hipótesis se rechaza o se acepta. La información es retroalimentada al problema original y éste se conserva o altera de acuerdo con la evidencia.

PROBLEMAS E HIPÓTESIS

¿En qué consiste el buen planteamiento del problema? Aun cuando los problemas de investigación difieren en gran medida y no hay una forma "co-

rrecta" para su planteamiento, algunas de sus características y planteamientos se pueden aprender a utilizar con provecho.

Primero se tomará el problema del estudio: ¿Cuáles son los efectos de diferentes tipos de incentivos en la ejecución del estudiante? Nótese que el problema está planteado en forma de pregunta. Debe tomarse en cuenta que el problema plantea una relación entre variables, en este caso las variables, incentivos y ejecución del alumno. Un problema, entonces, es una oración o aseveración interrogativa en la cual se pregunta: ¿Qué relación existe entre dos o más variables? Un problema, puede incluir dos o más variables.

¿Influyen las actitudes hacia los negros en los juicios sobre la efectividad en políticas sociales raciales alternativas? Una variable es *actitudes hacia los negros* y otra son *los juicios sobre la efectividad de las políticas sociales.*

CRITERIOS Y PLANTEAMIENTOS DEL PROBLEMA

Criterios y Planteamientos del Problema.- Para hacer buenos planteamientos del problema existen tres criterios:

Primero.- El problema debe expresar la relación entre dos o más variables. En él se elaboran preguntas como: ¿Está A relacionado con B? ¿Cómo están A y B relacionados? ¿Cómo está A relacionado con B en las condiciones C y C?

Segundo.- El problema se debe establecer claramente y sin ambigüedad en forma de pregunta. Por ejemplo, en lugar de decir "el problema es..." o "el propósito de este estudio es ..." se debe hacer una pregunta. Las preguntas producen el efecto de plantear el problema de un modo directo.

El Tercer Criterio.- Es a menudo difícil de satisfacer, ya que requiere que el problema y su planteamiento se hagan de tal forma que signifiquen posibilidades de prueba empírica. Un problema que no tiene implicaciones para ser probadas, expresa una relación que no constituye un problema científico. Esto quiere decir no sólo que se exprese una relación real, sino también que las variables mencionadas en dicha relación puedan, de algún modo, ser medidas. Muchas preguntas interesantes e importantes no son científicas, sencillamente porque no son susceptibles de ser probadas de manera empírica.

HIPÓTESIS

Una hipótesis es una afirmación en forma de conjetura de las relaciones entre dos o más variables. Son siempre planteadas en forma de oraciones declarativas y relaciones variables con variables sea en forma general o específica. Las hipótesis contienen dos o más variables medibles o potencialmente medibles, y que especifican al mismo tiempo de qué manera se relacionan dichas variables.

IMPORTANCIA DE LOS PROBLEMAS Y LAS HIPÓTESIS

Tan importante como las hipótesis son los problemas que las apoyan. La investigación empieza de manera usual con un problema, primero hay una situación indeterminada en la cual las ideas son vagas, surgen dudas y la persona que piensa se asombra, el problema no es enunciado, en realidad no lo puede ser, basta que no se haya tenido experiencia en dicha situación indeterminada.

Sin embargo, la indeterminación debe desaparecer al final. Aun cuando es cierto que el investigador a menudo puede poseer sólo una noción general y difusa en su problema, tarde o temprano debe tener una idea clara acerca de lo que es problema. Aunque esta aseveración parece ser evidente por sí misma, una de las cosas más difíciles de hacer es plantear el problema de investigación en una forma clara y cabal. En otras palabras, se debe saber qué es lo que se está tratando de encontrar. Cuando finalmente ocurre esto, se está muy cerca de resolver el problema.

VIRTUDES DE LOS PROBLEMAS Y LAS HIPÓTESIS

Los problemas y las hipótesis tienen varias virtudes importantes.

Primera, dirigen la investigación. Las relaciones expresadas en las hipótesis indican al investigador qué se debe hacer.

Segunda, debido a que los problemas y las hipótesis son afirmaciones relacionales, generalizadas, permiten al investigador deducir manifestaciones empíricas específicas inherentes a ellas.

Existen importantes diferencias entre los problemas y las hipótesis. Estas, si son planteadas en forma adecuada, pueden ser probadas. Aunque una hipótesis dada sea muy difícil de ser probada directamente, si es "buena" entonces se puede deducir de ésta otras hipótesis susceptibles de ser probadas.

Los hechos y las variables no se pueden probar como tales. Las relaciones planteadas en las hipótesis son las evaluadas. Y un problema no puede ser resuelto científicamente a menos que sea reducido a planteamientos en forma de hipótesis son las evaluadas. Y un problema no puede se resuelto científicamente a menos que sea reducido a planteamientos en forma de hipótesis, ya que es una pregunta con frecuencia de naturaleza amplia y no susceptible de ser probada de manera directa.

No pueden ser evaluadas las preguntas como: ¿incrementa la eficiencia, la efectividad y la utilidad organizacionales? ¿Modifica la experiencia diferencial al cerebro? Pueden probarse una o más hipótesis implicadas por esas preguntas.

Por ejemplo, para estudiar el último problema se puede hipotetizar qué animales con diferentes niveles de experiencia tendrán diferente grosor de la corteza cerebral.

Los problemas y las hipótesis contribuyen al progreso del conocimiento científico, pues ayudan al investigador a confirmar o rechazar las teorías.

En resumen, los investigadores que no elaboran hipótesis sobre las relaciones por adelantado, no le dan oportunidad a los hechos de probar o refutar algo. Las hipótesis guían la investiga-

ción, son, entonces, puentes importantes entre la teoría y la investigación empírica.

PROBLEMAS, VALORES Y DEFINICIONES

Para clarificar aún más la naturaleza de los problemas e hipótesis serán comentados dos o tres errores muy comunes.

Primero, los problemas científicos no son cuestiones morales o éticas. ¿Son nocivas las medidas disciplinarias punitivas para los niños? ¿Debería el liderazgo de una organización ser democrático? ¿Cuál es la mejor manera de enseñar a jóvenes universitarios? Plantear estas preguntas es hacer cuestionamientos que implican juicios o valores que la ciencia no puede contestar.

Muchas de las llamadas hipótesis no son tales. Por ejemplo: es mejor el método de enseñanza con grupos pequeños que el método de exposición en el salón de clase.

Esta es una aseveración valorativa, es un hecho de fe y no una hipótesis. Se tendría una hipótesis, si fuera posible establecer una relación entre las variables y si éstas fueran definidas de forma que permitieran la evaluación de la relación entre las mismas. Pero no hay forma de probar preguntas valorativas de manera científica.

GENERALIDAD Y ESPECIFICIDAD DE LOS PROBLEMAS Y LAS HIPÓTESIS

Si el problema es muy general, no tiene objeto que sea probado. Un problema así planteado, aún cuando pueda ser interesante para leer, no tiene ninguna aplicación científica.

Es muy común encontrar problemas e hipótesis que son muy generales y vagos. Por ejemplo: la educación democrática aumenta el aprendizaje social y la participación ciudadana.

El otro extremo del problema es la pronunciada especificidad, cuanto más específico sea el problema o la hipótesis, más claras son sus implicaciones empíricas. Sin embargo, el precio de ello puede ser la trivialidad.

Mucha especificidad es quizás más peligrosa que la generalidad en exceso. De cualquier forma, debe existir un compromiso entre generalidad y especificidad.

NATURALEZA MULTIVARIADA DE LA INVESTIGACIÓN Y LOS PROBLEMAS DE LA CONDUCTA

Hasta ahora la discución de problemas e hipótesis se concreta más o menos a dos variables, X - Y.

En lugar de plantear simplemente la hipótesis: si frustración, entonces agresión, es más palpable reconocer la naturaleza multivariable de los determinantes e influencias de la agresión diciendo, por ejemplo: si la inteligencia es alta, la clase social media, el sexo masculino y existe frustración entonces habrá agresión. O si existe frustración, entonces habrá agresión, bajo condiciones de inteligencia alta, clase social media y sexo masculino.

Los problemas y las hipótesis tienen que reflejar la complejidad multivariada de la realidad psicológica, sociológica y educacional.

COMENTARIOS FINALES: EL PODER ESPECIAL DE LAS HIPÓTESIS

Una hipótesis es una predicción que especifica que si X ocurre Y también ocurrirá. Esto quiere decir que predice a partir de X. Entonces, si se hace que X ocurra (varíe) y se observa que Y también ocurre (varía concomitantemente), la hipótesis es confirmada.

La hipótesis tiene poder aunque no hayan sido confirmadas. Los hallazgos negativos son algunas veces tan importantes como los positivos, ya que reducen el universo de ignorancia y algunas veces señalan fructíferas y más amplias hipótesis y líneas de investigación. Empero, el científico no puede diferenciar la evidencia positiva de la negativa a menos que use hipótesis. Desde luego que es posible desarrollar investigación sin hipótesis, sobre todo en las investigaciones exploratorias, pero es muy difícil concebir a la ciencia moderna en toda su rigurosa y disciplinada fertilidad sin el poder conductor de la hipótesis.

CONSTRUCTOS VARIABLES Y DEFINICIONES

Los científicos operan en dos niveles: el de teoría-hipótesis-constructo y el de observación. Dicho en una forma más exacta, los científicos se mueven contínuamente de un nivel a otro.

CONCEPTO Y CONSTRUCTOS

Los términos "concepto" y "constructos" tienen significados similares. Sin embargo, existe una diferencia importante. Un concepto expresa una abstracción formada por generalizaciones sustraídas de casos particulares. "Peso", es un concepto: expresa numerosas observaciones y cosas que son más o menos "pesadas" o "ligeras", "masa", "energía" y "fuerza" son conceptos usados por los científicos físicos.

"Aprovechamiento" es una abstracción formada por la observación de ciertas conductas infantiles. Estas conductas están asociadas con el dominio o "aprendizaje" de tareas escolares: lectura, problemas aritméticos, dibujos, etc.

Las distintas conductas observadas son unidas y expresadas en una sola palabra: "aprovechamiento". "Inteligencia", "agresividad", "conformidad" y "honestidad", todos son conceptos que se emplean para expresar variedades de la conducta humana.

Un constructo es un concepto. Sin embargo, tiene un sentido adicional, el de haber sido inventado o adoptado de manera deliberada y consciente para un propósito científico especial.

"Inteligencia" es un concepto, una abstracción de la observación de conductas consideradas como supuestamente inteligentes o no inteligentes. Pero como constructo científico, "inteligencia" puede significar más y menos de lo que puede significar como concepto.

VARIABLES

Los científicos llaman vagamente "variables" a los constructos o propiedades que estudian. Sexo, ingresos, educación, clase social, productividad organizacional, movilidad ocupacional, nivel de aspiración, aptitud verbal, ansiedad, religión, preferencia política, desarrollo político (de las naciones), orientación hacia las tareas, antisemitismo, conformidad, memoria de recuerdo, memoria de reconocimiento y aprovechamiento, son ejemplos de variables importantes en sociología, psicología y educación.

Se puede decir que una variable es una propiedad que adquiere distintos valores. Diciendo esto en forma redundante, una variable es algo que varía. Aun cuando esta forma de hablar proporciona una noción intuitiva de lo que son las variables, es necesaria una definición más general y aún más precisa.

Una variable es un símbolo al cual se le asigna numerales o valores.

Por ejemplo, X es una variable: es un símbolo con valores numerales asignados. La variable X puede tomar cualquier conjunto de valores justificables: por ejemplo las calificaciones en una prueba de inteligencia o en una escala de actitud.

DEFINICIONES CONSTITUTIVAS Y OPERACIONALES DE LOS CONSTRUCTOS Y LAS VARIABLES

Una definición constitutiva define un constructo por medio de otros constructos. Por ejemplo, se define "peso" diciendo que es la "pesadez" de los objetos. O puede definirse "ansiedad" como un "miedo subjetivo". En ambos casos se ha sustituido un concepto por otro.

Una definición operacional proporciona el significado a un constructo o a una variable especificando las actividades u operaciones necesarias para medirlo. De modo alternativo, la definición operacional es una especificación de las actividades del investigador para medir o manipular una variable. Dicha definición es como un tipo manual de instrucciones para el investigador.

En efecto, le dice "haz tal cual cosa en ésta y ésta forma". En pocas palabras, define o da sentido a una variable diciéndole palabra por palabra al investigador lo que debe hacer para medir el constructo.

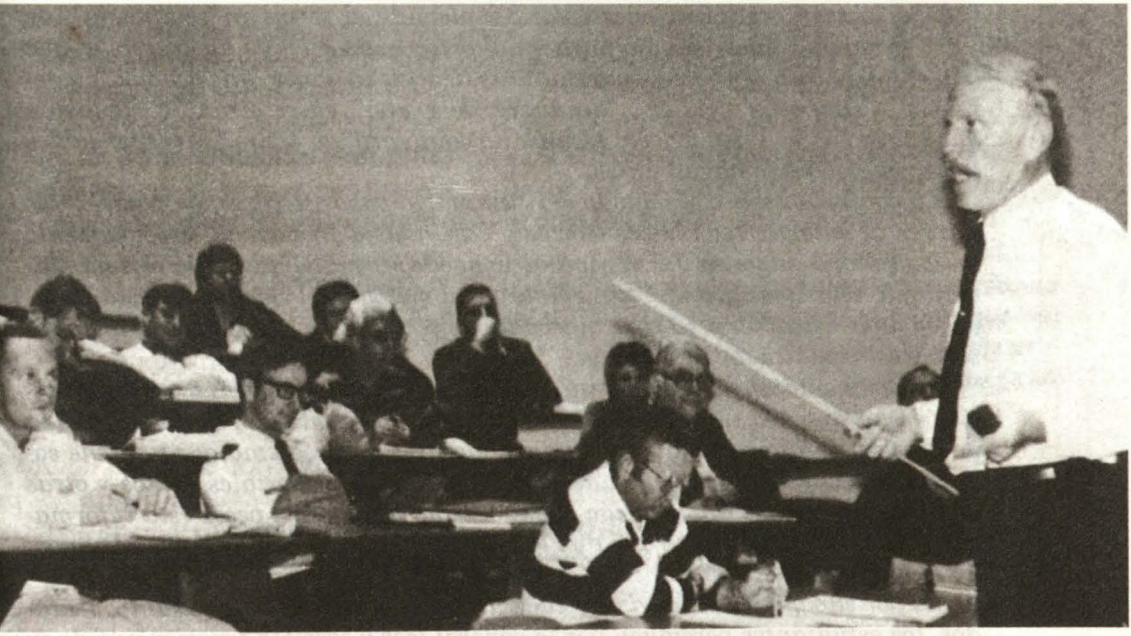
En general, existen dos tipos de definiciones operacionales: (1) de medida y (2) experimental.

Una definición de medida describe cómo una variable será medida. Por ejemplo, el rendimiento puede ser definido por medio de una prueba estandarizada de rendimiento, por una prueba de rendimiento hecha por el maestro o por las calificaciones del curso.

Una definición operacional experimental explica los detalles (operacionales) de las manipulaciones de un experimentador con una variable. El reforzamiento puede ser definido operacionalmente dando los detalles de cómo

los sujetos deben ser reforzados (recompensados) y no reforzados (no recompensados) por un comportamiento específico.

Aunque son indispensables, las definiciones operacionales dan sólo significados limitados de los constructos. Ninguna definición operacional puede expresar una variable en su totalidad. Por ejemplo, no hay una definición operacional que pueda expresar los ricos y diversos aspectos del prejuicio humano. Esto quiere decir que las variables medidas por los científicos son siempre limitadas y específicas en significado. La "creatividad" estudiada por los psicólogos no es aquella a la que se refieren los artistas, aun cuando habrá supuesto elementos comunes.



A PROPÓSITO de los SEMINARIOS

Capitán de Fragata
Juan del Álamo Carrillo

¿Quién no ha asistido a un Seminario?... Son realizados prácticamente en todos los colegios y universidades. Pueden ser cortos, como de treinta minutos, o largos, como de tres horas; se pueden reunir una vez un día, una vez a la semana, una vez al mes, o, inclusive, una vez en un término predeterminado o en el semestre. Pero, realmente estamos asistiendo a un Seminario?

Diversas organizaciones están empleando el término "seminario", de manera inapropiada, para señalar la realización de un evento, al que más bien le correspondería otras denominaciones, tales como: "conferencia", "simposio", "taller", "dinámica de grupo", entre otras; la confusión que existe sobre el uso de esta técnica no cambiará, en tanto los responsables de su empleo no lo hagan antes.

La confusión sobre el método del Seminario puede deberse, en parte, a los errores al entender sus bases teóricas. Con mucha frecuencia, erróneamente los expositores suponen que el seminario puede ser manejado de la misma manera que una clase grande. Sin embargo, el método del Seminario está basado en una estructura teórica marcadamente diferente de aquellos métodos más tradicionales de instrucción.

Básicamente, el Seminario está diseñado para aquellos cursos o experiencias en los que no existe un contenido curricular organizado. Su función es la de proveer un foro para buscar una respuesta a un problema que no tiene solución conocida. Ello supone una lectura previa de materiales, textos y otras fuentes comunes de información sobre el tema a tratar; a veces esta información puede ser sintetizada durante la realización del Seminario. En resumen, los estudiantes deben asumir la responsabilidad de su propio aprendizaje.

Es por ello que, además de efectuar un examen crítico de los asuntos tratados, los estudiantes persiguen por lo general leer y escribir experiencias de su propia elección, frecuentemente asociadas tanto con los problemas de clase como con los problemas individuales. Luego comparten los resultados de sus investigaciones con otros miembros de la clase, con el propósito de intercambiar información que les pueda ser de utilidad.

El tiempo de duración del Seminario depende de los propósitos que se busquen. Se debe dar el tiempo adecuado para que los estudiantes o participantes puedan desarrollar los problemas en forma apropiada, examinarlos extensivamente, y compartir después sus hallazgos en un escenario de grupo reflexivo. Por ello, no tiene sentido conducir un Seminario de uno o dos días de duración. Los Seminarios con varias semanas de duración son bastante más efectivos, ya que permiten un tiempo adecuado para el desarrollo del tema u objeto de estudio y la cohesión del grupo.

I. EL MÉTODO DE ENSÉÑANZA

Existen diversos métodos de enseñanza. Su empleo dependerá de diferentes factores, tales como: la sicología del alumno, el tipo de asignatura, las características de la institución, la experiencia del maestro, etc. Por esta razón, no existe un método único. La correcta combinación de estos métodos y su empleo apropiado permitirán mantener motivado al alumno, fomentando de esta manera su interés por el estudio productivo y creativo.

A.- CLASIFICACIÓN DE LOS MÉTODOS DE ENSEÑANZA:

Con el objeto de enmarcarnos en los métodos de enseñanza más conocidos, nos referiremos a los más conocidos, es decir, a los derivados de la relación *docente - alumno:*

1. **Métodos centrados en la Actividad del Docente:** Son dos:

   a. EXPOSICIÓN VERBAL O CONFERENCIA:

   Es el más antiguo y usado hasta la fecha. Su desarrollo es en forma expositiva (la cual puede ir acompañado por ayudas audio visuales) por parte del docente y receptiva por parte de los alumnos. Su propósito es enseñar y mostrar conocimientos y contenidos a un gran auditorio, siendo por ello muy ilustrativo.

   b. EXPOSICIÓN PROGRAMADA:

   Similar al anterior, pero empleando los contenidos, las materias de estudio, en forma sistemática, ordenada y lógica. Es un método en donde podrán exponer tanto el docente como los alumnos.

2. **Métodos centrados en la participación del Alumno:**

   a. DE ENSEÑANZA INDIVIDUALIZADA:

   Promueve el aprendizaje de los alumnos de acuerdo a sus propias características; se subdivide en:

   1. Enseñanza Programada

   2. Método de Proyectos

   b. DE ENSEÑANZA SOCIALIZADA:

   Promueve el desarrollo de habilidades y actitudes, sentimiento de cooperación y ayuda mutua para el trabajo en grupo; se subdividen en:

   1. DINÁMICA DE GRUPOS:

   También conocido como *TRABAJO EN PEQUEÑOS GRUPOS o MÉTODO DE DISCUSIÓN.* Funciona en base a diversas técnicas, tales como:

   a. En las que intervienen expertos: Simposio, Mesa Redonda, Panel y Foro.

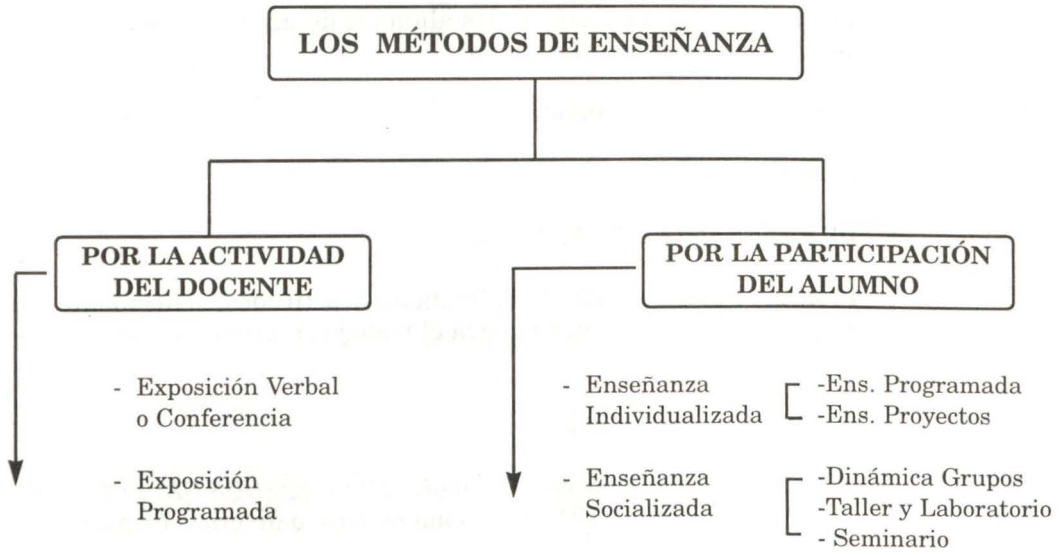
b. En las que intervienen activamente los integrantes del grupo: Debate dirigido, Grupo de Trabajo, Phillips 66 y Taller.

2. TALLER Y LABORATORIO:

Empleado para ser desarrollado en forma individual, a fin de enseñar la conducta, comportamiento frente a determinada aptitud manual, para lo cual los alumnos dispondrán de guías de instrucción, siendo la intervención del docente sólo a requerimiento del alumno o cuando la situación lo amerite.
Originalmente aplicada al área artesanal o industrial, ahora se aplica en la enseñanza de las Ciencias Sociales.

3. SEMINARIO:

Creado en las Universidades alemanas, se lo considera como un método que permite la integración de la investigación con el ejercicio docente. El vocablo proviene del latín *seminarium,* que significa semillero.



II. ANTECEDENTES HISTÓRICOS

A. CONCEPTOS:

De acuerdo al Diccionario de la Real Academia de la Lengua, la palabra Seminario presenta las siguientes definiciones:

1. "Casa o lugar para la educación de niños y jóvenes".
2. "Clase en que se reúne el profesor con los discípulos para realizar trabajos de investigación".
3. "Organismo docente en que, mediante el trabajo en común de maestros y discípulos, se adiestran éstos en la investigación o en la práctica de alguna disciplina".
4. "Casa destinada para la educación de los jóvenes que se dedican al estudio eclesiástico".

B. ORIGENES DEL SEMINARIO:

1. **Las Casas para el Estudio Eclesiástico:**

El Seminario, como casa de estudio eclesiástico, y al igual que los demás Seminarios de las distintas religiones, tiene su origen en el Decreto "PRO SEMINARIIS", del Concilio Tridentino (promulgado el 15 de Julio de 1563), que indicaba que estas casas se encontrarían dedicadas a la formación y preparación de los futuros miembros del clero.

Este concepto de Seminario, como *casa de formación*, es ampliado de la siguiente manera:

> *"Dice de los jóvenes que desean ser admitidos en el clero, que habiten juntos en una casa contigua a la Iglesia, a fin de que pasen los años de la edad licenciosa no en la lujuria, sino en las disciplinas eclesiásticas, bajo la dirección de un honorable anciano, a quien tengan por maestro de las ciencias y por testigo de sus acciones"* (1)

Sin embargo, como producto de la guerra que sostuvo España con los árabes, los seminarios perdieron su prestancia, la cual recuperarían recién en los inicios del siglo XV con la creación de las universidades, las mismas que continuaron con los ensayos seminarísticos.

Los seminarios recibieron el nombre de "conciliares", debido al Concilio Tridentino que les dio su origen. Entiéndase que eran internados, con su propia enseñanza, así como con sus propias normas de conducta; los mismos que

(1) Queipo de Llano - Zurita. ENCICLOPEDIA DE LA CULTURA ESPAÑOLA. Ed. Editora Nacional, España - 1968, Pág. 261

se encontraban bajo la dirección del Papa, quien delegaba esta autoridad en el rector de cada Seminario cuyos locales, que tenían un mínimo de comodidades, albergaban entre 12 a 15 seminaristas como máximo.

Según los investigadores, las características que emplean los Seminarios están inspirados en la forma como Jesucristo enseñaba a sus *"12 apóstoles"*, quienes luego, dispersos en el mundo, enseñaron a sus sucesores, o sea, a los primeros obispos cristianos, quienes a su vez hicieron lo propio con todos aquéllos que abrazaban la carrera sacerdotal.

Bajo este concepto, San Agustín fundó los primeros Seminarios en la Edad Media, con el objeto de formar a los futuros clérigos. Justamente, como resultado de las discusiones que se comenzaron a dar en las universidades de la época - con el mismo rigor que se dan en la actualidad-, en especial en las clases de filosofía y teología, fue y es la forma como se realizan los Seminarios.

2. **La Enseñanza Universitaria:**

Durante la misma época en que hacen su aparición las Casas para el Estudio Eclesiástico, las Universidades se encontraban en una notable decadencia, entre otros motivos, producto de las reformas que se daban, "esta era la situación de Europa en los años 1700"; por ejemplo la aparición de nuevas sociedades, como la clase burguesa; el surgimiento de los Estados Nacionales, los cuales fueron los principales generadores de la pérdida del sentido netamente cristiano que tenían las Universidades de la época.

Algo en lo que concuerdan casi todos los autores es que el Seminario, como método de enseñanza, aparece en las Universidades alemanas hacia finales del siglo XVII (casi en forma paralela que las Instituciones para formación eclesiástica). Cabe señalar que, en sus inicios, el Seminario era empleado para la formación de los docentes. Esta fue la forma como la organizó Augustus Herman Franke (1663 - 1727) en la "Universidad de Halle".

Esta técnica fue continuada por un profesor de la misma Universidad, Christian Wolff (1679 - 1754), pero él en su afán de difundir la Filosofía, con un sentido de aperturar esta ciencia al mundo. Son precisamente estas ideas las que inspiran lo que ahora se conoce como "Libertad de Cátedra", característica en las Universidades alemanas que encontrarían su consagración gracias a las reformas impuestas por Wilhelm von Humboldt, *"libertad académica, independencia del profesor y relación permanente entre la investigación y la docencia";* estas reformas se dieron junto con la creación de la "Universidad de Berlín" en 1810.

El profesor Christian Wolff tuvo otros seguidores, como Trapp y Frederich Wolf. Este último fundó, hacia fines del siglo XVIII, el primer Seminario filosófico, aboliendo además el antiguo sistema para la preparación de los maestros.

Durante la época medieval, en las Universidades se desarrollaron diferentes técnicas de discusión, las cuales eran básicamente el producto de las condiciones de la época, dado que la imprenta no se conocía, y, por tanto, todo manuscrito resultaba demasiado oneroso.

III. EL SEMINARIO COMO MÉTODO DE ENSEÑANZA

A. ANTECEDENTES:

Aunque los Seminarios se extendieron por toda Europa, se debe reconocer que Alemania fue el país que los mantuvo y perfeccionó con una estricta rigurosidad. Por otro lado, cabe señalar que la literatura existente acerca de los Seminarios es bastante escasa y más aún, poco explorada por los propios profesores que emplean este método. Sin embargo, esto se justifica en el sentido que ellos mismos fueron formados por sus maestros, habiendo participado como estudiantes en los Seminarios; por ello es que no sienten la necesidad de conocer en forma teórica algo por lo cual ya han vivido y que, por ende, han captado esos conocimientos, mediante los cuales tienen el concepto claro acerca de los fines de este tipo de estudio.

> *"El método del Seminario se dirige precisamente a la formación 'y no a la información' del sujeto cognoscente, y como toda idea impresa en marcha, que implícita una comunión de voluntades y de fines".*(2)

Sin embargo, con el tiempo se han agregado otras formas a este tipo de estudio; por ejemplo, aquéllas que enmarcan al Seminario a las funciones previas de un "preseminario", a pesar que éste, el Seminario, no guarde una secuencia anterior y más aún antes de la confección de una "tesis de grado original", la misma que es sustentada en una sala de estudio; estos pasos previos al Seminario, pueden hacer pensar que tanto el "preseminario" o "proseminario", pueden correr un camino incierto como sucede actualmente con el Seminario, es decir, que se le den otros usos distintos para el cual fueron concebidos.

Pero aquí no termina el problema al cual deben afrontar los Seminarios si es que pretenden mantener su prestigio, ya que los alumnos que deseen practicar el método del Seminario, o aquéllos que deseen ingresar a dichas instituciones, no tendrán los resultados deseados en la medida que no cuenten con adecuada preparación, tanto en habilidades como de experiencias en este procedimiento; tal, que se encuentre en capacidad de: *buscar, encontrar, reconstituir* (en los casos necesarios), *examinar, emplear las fuentes de conocimiento que le permitan recolectar de manera sistemática y crítica* todos aquellos datos y materiales necesarios para su investigación.

Será pues el "preseminario" o "proseminario" el paso previo y preparatorio que permita al alumno efectuar un buen Seminario. De lo anterior se puede decir que: en el *"preseminario"* se enseña el *cómo estudiar*; en el *"se-*

(2) Enciclopedia Jurídica OMEBA, Ídem. Pág. 354

minario" se enseña el *cómo se aprende.* Es en este sentido que la pedagogía universitaria americana ubica a los Seminarios dentro del área de los *"Métodos de Enseñanza".*

B. BASES TEÓRICAS DEL MÉTODO:

De acuerdo a lo explicado en los párrafos precedentes, se puede decir que tanto los "preseminarios" como los "seminarios" se han convertido en dos elementos muy singulares y reconocidos en su empleo como una Metodología Activa; por lo que pueden ser utilizados para efectuar: *control, evaluación, promoción y calificación* de quienes aplican este método.

Este método de estudio permite una íntima relación entre alumno y maestro, relación en la que ambas partes se favorecen; el alumno obtiene la información suficiente y necesaria para efectuar una investigación tanto profesional como creadora; por su parte el docente encuentra una fuente inagotable, así como experiencias insustituibles en su enriquecimiento cultural.

De lo mencionado, durante el "preseminario" se enseñanza al alumno acerca de las técnicas de investigación y, por ende, al dominio de las fuentes de conocimiento, así como a la obtención sistematizada y crítica de la información que éstas puedan proporcionar. Cuando se menciona a las fuentes de conocimientos, éstas no sólo implican a las fuentes bibliográficas. También se refieren a los archivos documentales, así como a la información de campo que se obtenga.

Por su parte, en el Seminario, tanto la información que se tiene como la que se vaya a obtener mediante el empleo de esta técnica de investigación, serán confeccionadas en forma metodológica, de tal modo que dicho proceso permita convertirlas en 'materiales'; los que a su vez proporcionen 'juicios'; estos a su vez, concatenados mediante sistemas y complementados mediante una demostración teórica, permitirán el ingreso del alumno al área científica.

Aquellos seminaristas que determinen sus conclusiones (las cuales deberán ser expuestas públicamente, mediante cualquier método conocido de dinámica grupal, empleando para ello diversas ayudas esquemáticas, audiovisuales, etc., de acuerdo a su preparación), deben aceptar y saber que éstas serán revisadas por el profesor, quien, a su vez, hará de conocimiento general los resultados del trabajo expuesto, bien puedan ser éstos negativos, suficientes o positivos o, más aún, que hayan superado las enseñanzas del maestro.

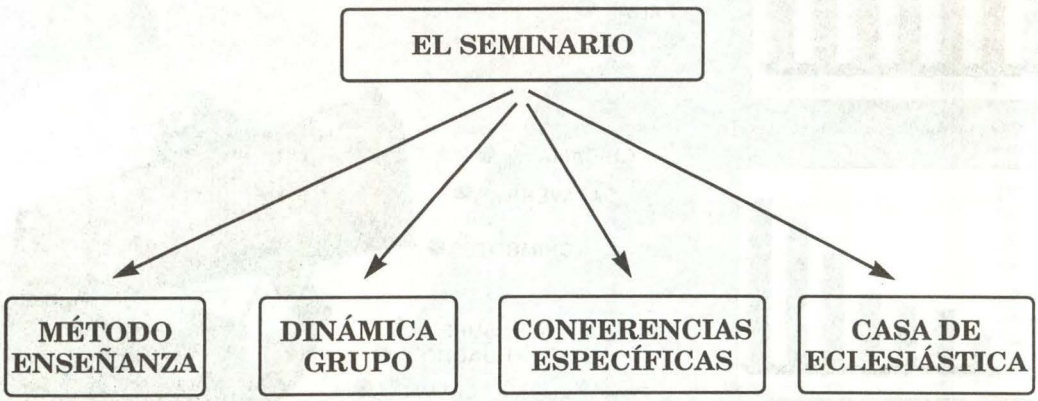
C. DEFINICIÓN:

De acuerdo a los conceptos señalados, a los análisis efectuados y a la información cronológica proporcionada, podemos decir que:

"El Seminario, como Método de Enseñanza, es la reunión periódica de un grupo reducido de alumnos, dirigidos por un profesor especializado 'en el método' quien propondrá temas de investigación o aceptar los formulados por sus alumnos, con el propósito de producir trabajos de investigación originales, los mismos que, luego de sendas revisiones, críticas y comentarios del grupo todo, deberán ser expuestos en base a una hipótesis, para lo cual el alumno deberá contar con la suficiente capacidad de sustentarla y absolver las dudas que ella genere".

D. OBJETIVOS:

1. Integrar la docencia con la investigación.
2. Formar a los alumnos en la investigación científica.
3. Crear el hábito de la investigación científica.
4. Orientar el aprendizaje a través del empleo de los métodos científicos.
5. Mejorar las capacidades de expresión escrita y oral.

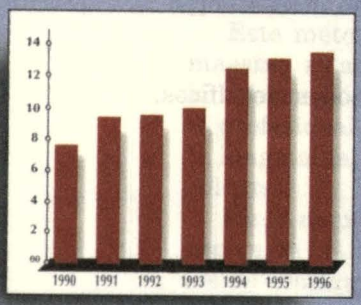


IV. Conclusiones

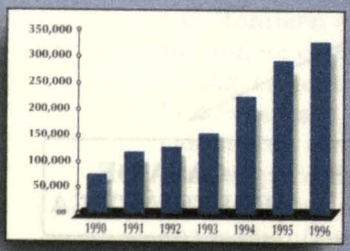
1. NO es correcto llamar SEMINARIO a cualquier relación existente entre maestro y discípulos, sea ésta una conversación libre o dirigida.
2. NO es correcto llamar SEMINARIO a la reunión de un grupo reducido de alumnos con su profesor que se reúnen para aclarar las dudas suscitadas en una clase anterior o pensamientos con diferentes puntos de vista.
3. SÍ es correcto llamar SEMINARIO a la reunión de un profesor con un grupo reducido de alumnos, cuyo objetivo específico sea el de investigar, así como enseñar a investigar, las distintas áreas de un tema específico.
4. Será más conveniente conservar el concepto de SEMINARIO como un método de enseñanza, con sus propios objetivos, etapas y metodología precisas; si se desea efectuar labores docentes diferentes a las descritas para el Seminario, entonces será más apropiado aplicar cualquier otra técnica o método enmarcadas dentro de la Dinámica de Grupos.

El Perú Avanza !

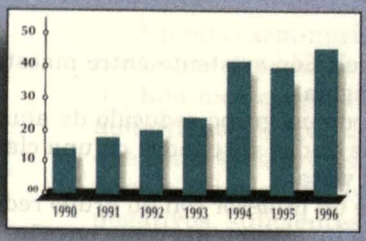
Los Puertos de ENAPU acompañan el crecimiento económico del país.



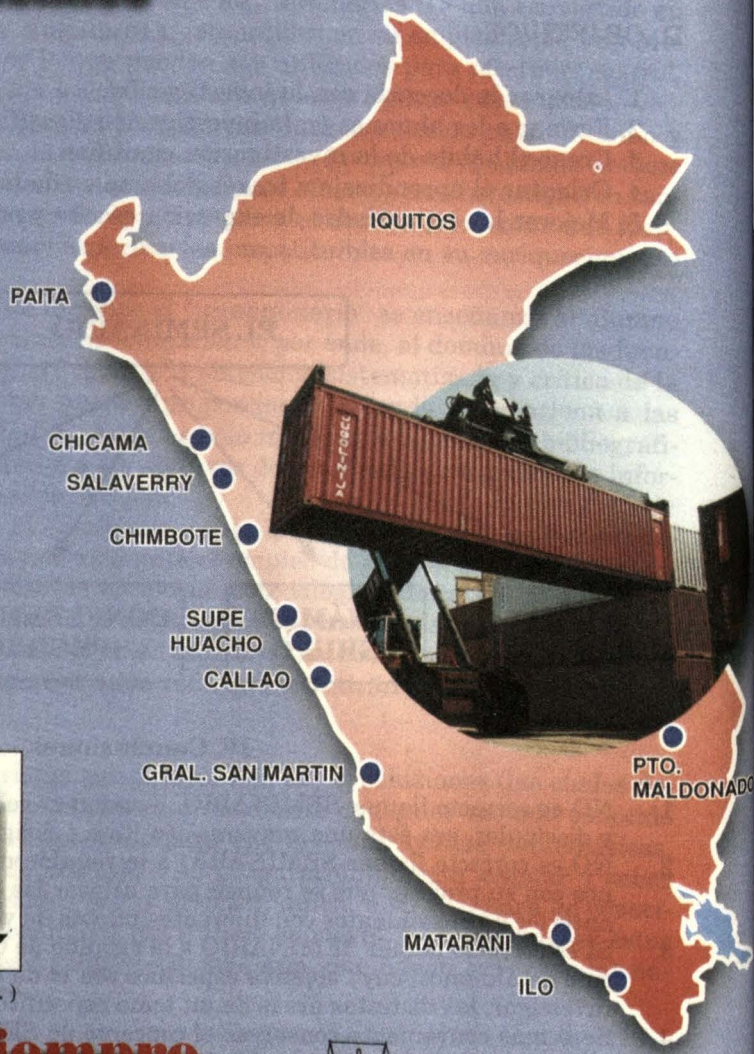
Carga (Millones de Toneladas)



Contenedores (T.E.U.)



Naves (T.R.B.)

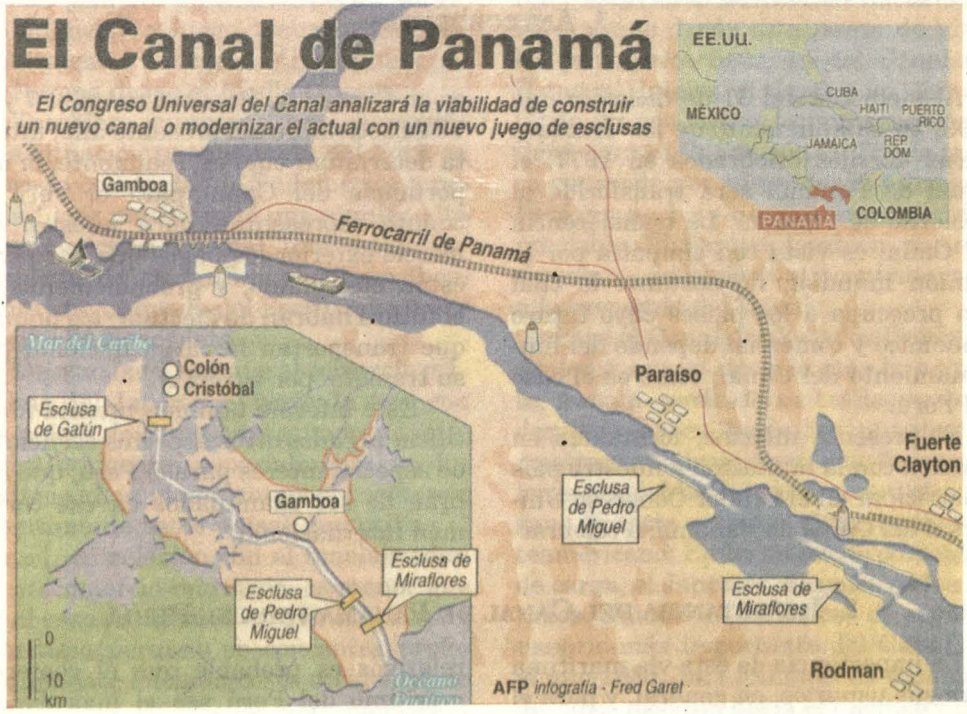


Hoy y Siempre al Servicio de Nuestra Patria

enapu

EMPRESA NACIONAL DE PUERTOS S.A.

Sector Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción



Por José Luis Guerola Lazarte (*)

LA TRANSFERENCIA DEL CANAL DE PANAMÁ Y SU IMPORTANCIA PARA NUESTRO COMERCIO MARÍTIMO

1. Antecedentes

Al mediodía del 31 de diciembre de 1999, en cumplimiento de los Tratados Carter-Torrijos celebrados en 1977, el Canal de Panamá será transferido al Gobierno de Panamá. La transferencia del Canal es vista con simpatía por la opinión mundial, no obstante lo cual ella preocupa a los países cuyo futuro económico y comercial depende del funcionamiento del Canal, como es el caso del Perú.

El presente informe, formulado en relación con la invitación a nuestro país a participar en el Primer Congreso Universal del Canal de Panamá, a celebrarse en Ciudad de Panamá entre el 7 y el 10 de setiembre del presente año, intenta determinar cuál es, realmente, la importancia del Canal para el Perú, y cuánto representan para nuestro comercio exterior los pagos que por peaje están efectuando, y probablemente en el futuro habrán de efectuar, los buques que transportan la carga nacional por su tránsito por el Canal.

Este informe también intenta identificar algunos otros aspectos esenciales de especial interés para el Perú, que habrán de ser examinados en ese certamen internacional.

2. Importancia del Canal de Panamá para el Perú

La importancia de esta vía marítima para sus usuarios, en general, y para el Perú, en especial, se debe examinar desde dos distintas perspectivas. Primero, en función del porcentaje del comercio exterior de cada país que obligadamente debe utilizarla. Y segundo, en términos del porcentaje relativo de carga de cada país que pasa por ella.

En cuanto a lo primero, en el caso del Perú se ha estimado que en 1996 aproximadamente 50.5%, del tonelaje de sus exportaciones y 61% del tonelaje de sus importaciones, pasaron por el Canal, es decir, un promedio general del orden del 56% de nuestro comercio exterior. Sin duda, un elevado porcentaje; probablemente el más alto de todos los países usuarios de esta vía.

Efectivamente, desde el punto de vista de su patrón de tráfico marítimo internacional, probablemente el Perú sea el país cuyo comercio marítimo dependa más de la disponibilidad del Canal de Panamá. Es decir, en términos relativos es probable que el comercio marítimo del Perú sea el más dependiente del Canal. En comparación, sólo 13% de la carga generada por los Estados Unidos de América, que es el mayor usuario del Canal, pasa por el Canal.

Y es que en el continente americano, el Canadá, los Estados Unidos de América, México, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Costa Rica y Colombia tienen la ventaja de tener costas en ambos océanos: el Pacífico y el Atlántico. El comercio marítimo de Venezuela, Brasil, Argentina y el Uruguay, que miran hacia el Atlántico, se orienta en mayor porcentaje hacia Europa y la costa este de los Estados Unidos, y sólo una porción menor de ese comercio está destinada al Asia, a través del Canal. Aunque un importante tráfico marítimo del Brasil podría transitar por el Canal, este país utiliza la vía del Cabo de Buena Esperanza en los tráficos de sus importantes buques combinados que efectúan "triangulación", saliendo del Brasil, car-

gados, primero para transportar mineral de hierro, y luego, transportando en esas mismas bodegas hidrocarburos para Europa desde el Medio Oriente.

También, aunque Chile comparte una situación parecida a la del Perú en la costa occidental de Sudamérica y podría tener por lo tanto una similar alta dependencia del Canal, una parte importante de su tráfico marítimo (bastante mayor que la del Perú) tiene lugar hacia el Asia oriental.

De otro lado, aunque el comercio marítimo del Japón y el resto de Asia con los países de Europa ha aumentado significativamente, especialmente en los últimos años, el porcentaje del comercio marítimo de estos países que utiliza el Canal, en relación con el tonelaje total de su comercio marítimo, es menor que en el caso del Perú. Y es que el comercio marítimo peruano se concentra preferentemente hacia la costa occidental de los Estados Unidos de Norteamérica y Europa y debe pasar por el Canal. Probablemente, y conforme aumenten los intercambios comerciales con los países de la Cuenca del Pacífico, esta situación habrá de cambiar.

Desde la segunda perspectiva, se ha estimado que aproximadamente 7% de la carga total que transita por el Canal está destinada al Perú o procede de nuestro país. En el año 1995 pasaron por el Canal 190 millones de toneladas de carga. De ese total, aproximadamente 13.5 millones de toneladas procedieron o estuvieron destinadas hacia el Perú. Aunque desde este punto de vista, los principales usuarios del Canal son Estados Unidos, el Japón, la China y Chile, en ese orden, la importancia del Perú para el Canal, con su 7% de tráfico generado por carga desde o hacia el Perú no es, bajo ningún concepto, despreciable. El Perú es también, por consiguiente, un importante contribuyente a la economía del Canal.

Para el Canal, los Estados Unidos de América son su usuario más importante, aunque parte de su tráfico se haya desviado ahora hacia los puentes terrestres establecidos por vías ferrocarrileras con doble plataforma, que atraviesan, de costa a costa, el territorio norteamericano. En términos de porcentaje de carga, el Japón es, después de los Estados Unidos de América, el segundo usuario más importante del Canal. En el año 1985, 74.2 millones de toneladas de carga pasaron hacia el Pacífico y 64.5 millones de toneladas hacia el Atlántico. De ese total, el 35% tenía como destino el Japón mientras que el 13% procedía de dicho país. La economía de China ha crecido rápidamente y con su apertura económica al mundo, especialmente hacia los mercados de Europa, su tasa de participación en el tráfico del Canal ha aumentado grandemente. Y Chile, con el sorprendente desarrollo de sus exportaciones, se ha constituido, por gravitación natural, en el cuarto país de importancia para el Canal.

3. El primer interés del Perú en el Canal de Panamá es que esté garantizada su seguridad.

Para los países usuarios del Canal, particularmente para aquéllos cuyo tráfico depende de que el Canal esté abierto a la libre navegación, la principal preocupación de la transferencia del Canal se origina en la necesidad de garantizar la seguridad física de este paso marítimo. Desde este punto de vista y

dada la estructura actual de nuestro comercio marítimo, la disponibilidad de esta vía de navegación es esencial para nuestro comercio marítimo exterior.

Aunque en caso de requerir de emergencia un acceso alternativo hacia el Atlántico, el comercio marítimo peruano podría utilizar el Canal de Magallanes, o los puentes ferrocarrileros ahora disponibles en los Estados Unidos de América, o alguna otra opción -incluida la utilización de otro puente terrestre establecido en México-, o, en el futuro, los corredores interoceánicos de la América del Sur, es evidente que para el comercio marítimo peruano la más económica vía de acceso al Atlántico es la constituida por el Canal de Panamá. Desde esta perspectiva el Perú necesita que esta vía opere con la máxima seguridad.

Sin embargo, el Canal de Panamá no está libre de riesgos y en el entorno en que ahora actúa el terrorismo internacional, que no reconoce fronteras, existe la posibilidad, aun cuando remota, que el Canal pueda ser blanco de algún grupo extremista. De otro lado, un accidente con mercancías peligrosas en alguna de las esclusas, particularmente si se trata de sustancias radiactivas, podría afectar seriamente las operaciones del Canal. No se puede descartar tampoco que el Canal pueda ser objeto de un probable ataque en el caso de una conflagración internacional, en la que participen los Estados Unidos de América, no obstante las adecuadas disposiciones que para prevenir ese tipo de amenazas han sido consideradas en el Tratado concerniente a la neutralidad permanente del Canal y al funcionamiento del Canal de Panamá (Tratado de Neutralidad), que ha sido uno de los dos tratados Carter-Torrijos firmados en 1977.

De conformidad con ese Tratado, se ha declarado la neutralidad del Canal para que, tanto en tiempo de paz como de guerra, permanezca seguro y abierto para el tránsito pacífico de las naves de todas las naciones en términos de entera igualdad, de modo que no haya contra ninguna nación ni sus ciudadanos o súbditos discriminación concerniente a las condiciones o costes del tránsito ni por cualquier otro motivo, y para que el Canal, y consecuentemente el Istmo de Panamá, no sea objeto de represalias en ningún conflicto bélico entre otras naciones del mundo (Artículo II).

El Artículo IV de dicho tratado establece que la República de Panamá y los Estados Unidos de América convienen en mantener el régimen de neutralidad establecido en el Tratado, el cual será mantenido a efectos de que el Canal permanezca permanentemente neutral, no obstante la terminación de cualesquiera otros tratados celebrados por las dos partes contratantes.

De conformidad con el Artículo VII de ese Tratado, la República de Panamá y los Estados Unidos de América copatrocinarán en la Organización de los Estados Americanos (OEA) una resolución que abra a la adhesión de todos los Estados del mundo el Protocolo de este Tratado, mediante el cual los firmantes adherirán a los objetivos del Tratado, conviniendo en respetar el régimen de neutralidad establecido en el mismo. Se ha indicado que actualmente cuando menos 35 Estados han adherido al Protocolo. El Protocolo del Tratado de Neutralidad, que está abierto a la adhesión de todos los Estados del mundo, considera que el régimen de efectiva neutralidad ha de constituir la mejor protección para el Canal y ha de garantizar la ausencia de todo acto hostil al mismo.

La presencia, por razones estratégicas, de una importante fuerza militar

de los Estados Unidos de América en esa zona, constituida por 12 bases militares norteamericanas, minimizó ese riesgo durante los 85 años en que el Canal de Panamá operó bajo la autoridad del Gobierno de los Estados Unidos de América. De conformidad con los tratados firmados, corresponderá esencialmente al Gobierno de Panamá garantizar ahora esa seguridad. El Canal de Panamá, como importante vía marítima internacional, es paso obligado de numerosas líneas de comunicación marítimas, y debe ser celosamente custodiado si se desea mantener en orden el comercio marítimo internacional.

Sin embargo, aunque Panamá tenga la principal responsabilidad de velar por la seguridad del Canal, conforme al Tratado de Neutralidad, este país y los Estados Unidos de América tienen la responsabilidad de asegurar que el Canal permanezca abierto y seguro a naves de todas las naciones.

El Tratado también establece "que no obstante las estipulaciones de su Artículo V o de cualquier otra estipulación del Tratado, si el Canal fuere cerrado o se interfiriera con su funcionamiento, la República de Panamá y los Estados Unidos de América, cada uno tendría, independientemente, el derecho de tomar las medidas que cada uno considere necesarias, de conformidad con sus procedimientos constitucionales, incluyendo el uso de la fuerza militar en la República de Panamá, para reabrir el Canal o reanudar las operaciones del Canal, según fuere el caso."

Al intercambiarse notas a la firma de los Tratados Carter-Torrijos, se efectuó una interpretacion correcta del principio anterior, y se puntualizó que este principio establece "que cada uno de los dos países, de conformidad con sus respectivos procedimientos constitucionales, defenderá el Canal contra cualquier amenaza al régimen de neutralidad y por consiguiente tendrá el derecho de actuar contra cualquier agresión o amenaza dirigida contra el Canal o contra el tránsito pacífico de naves por el Canal." Aunque por tratarse de un territorio sobre el cual ejerce plena soberanía es obvio que Panamá tenga ese derecho, el Tratado concede también tal facultad a los Estados Unidos de América.

Para el Perú, y dada la dependencia de su comercio marítimo del Canal de Panamá, su más importante requerimiento en relación con el Canal es que esté garantizada la seguridad de este Canal. En este sentido nuestros intereses coinciden plenamente con los intereses norteamericanos.

Esto despeja, en gran magnitud, la preocupación respecto de la seguridad del Canal, después de su transferencia a la República de Panamá.

4. El segundo interés del Perú en la operación del Canal es el mantenimiento de la eficiencia en su operación, para evitar un aumento de las tarifas de peaje.

El segundo interés del Perú en la operación del Canal es que las tarifas de peaje del Canal se mantengan bajas. Para ello se debe garantizar la debida eficiencia en su administración; sólo así podrá lograrse que los derechos de cruce sean mantenidos al mínimo posible.

El Canal de Panamá es administrado y operado en la actualidad por la Comisión del Canal, un organismo federal

de los Estados Unidos de América, creado en 1979, en reemplazo de la Compañía del Canal, cuando comenzó a ser aplicado el Tratado Carter-Torrijos sobre el Canal. Desde 1903, cuando Panamá devino en República independiente, la faja de tierra de 50 millas de ancho que separa el Océano Pacífico del Océano Atlántico en el istmo centroamericano, de conformidad con la Convención sobre el Canal del Istmo, ha permanecido bajo el control de los Estados Unidos de América.

El Canal de Panamá es un canal interoceánico a desnivel que comenzó sus operaciones en 1914, cuando el buque *Ancón* efectuó el primer tránsito a través de un ingenioso sistema de esclusas, que elevan los buques que lo cruzan, hasta 85 pies sobre el nivel del mar en el Lago Gatún, para hacerlos descender después a nivel del mar. En sus 85 años de operación el tonelaje de mercancías que ha pasado por el Canal, en los más de 750,000 tránsitos de buques registrados hasta la fecha, es enorme.

La actual Comisión del Canal de Panamá, constituida por 9 miembros, 5 norteamericanos y 4 panameños, pudo mantener el aumento por concepto de peajes en un rango razonable, al tiempo que, simultáneamente, consiguió modernizar algunas de las instalaciones del Canal y atender la demanda exigida por el nuevo tráfico, sin afectar en modo alguno la capacidad del Canal, ni imponer significativas alzas tarifarias a sus usuarios.

El logro de un adecuado nivel de eficiencia en la operación, mantenimiento e incluso en la modernización del Canal es importante, habida cuenta que éste depende exclusivamente de su tráfico. El sector naviero debe sufragar los costos de operación del Canal y éste le debe proporcionar un buen servicio al menor costo posible.

Ciertamente, el Canal debe operar con tarifas razonables. Este es un principio que, en general, ha sido respetado por su actual administración.

El mantenimiento de costos de operación razonables fue logrado en parte debido a que el Congreso norteamericano diseñó un conjunto de salvaguardas; entre ellas, que los costos de la Comisión del Canal pudieran ser sometidos a escrutinio público y que la imposición de nuevas tarifas fueran debidamente justificadas ante el público.

Efectivamente, para fijar las tarifas de peaje, la Comisión del Canal sigue un proceso formal, y anuncia públicamente su intención de aumentarlas. Tras efectuar la proyección de sus costos y de someterlas a escrutinio público, tiene lugar una audiencia pública. En ella pueden participar los usuarios para presentar sus argumentos.

De otro lado, tanto el Presidente como el Congreso de los Estados Unidos de América revisan el Presupuesto anual de la Comisión y también se presentan Informes Anuales al Congreso y al Presidente de Panamá. Estos requisitos aseguran la debida transparencia del proceso, contribuyendo a que las cifras sobre costos sean exactas y fundadas en sólidos principios de contabilidad.

En 1980 los derechos de cruce de los buques con carga fueron de US$ 1.67 por tonelada neta de arqueo del Canal de Panamá (TNCN) y de buques en lastre US$ 1.33. Los buques de guerra, las grúas flotantes y otros buques especiales abonan una tarifa que no es función de su arqueo neto sino de su desplazamiento (en 1980 fue 0.93 por tonelada de desplazamiento). Una TNCP es equivalente a 100 pies cúbicos de espacio susceptible de obtener renta.

Desde el 1 de enero de 1997 los buques cargados pagan una tarifa de peaje de US$ 2.39 por TNCP, que será aumentada a US$ 2.57 en 1998, un incremento de aproximadamente 7.5% y los buques en lastre abonan US$ 1.90. A otras embarcaciones flotantes como grúas y diques secos flotantes se les cobra $1.43 por tonelada de desplazamiento.

Según estas cifras, en los últimos 18 años las tarifas de peaje de los buques con carga han experimentado un incremento de US$ 0.72 por TNCP en los buques con carga; y 0.57 en los buques en lastre (42% aproximadamente), lo que supone un aumento anual de 2% aproximadamente. Para otras embarcaciones flotantes las tarifas han aumentado US$ 0.60 por tonelada de desplazamiento (60% en 18 años, o sea un 3.3% anual aproximadamente).

Este régimen de aumento de tarifas de peaje ciertamente ha sido razonable. Se debe esperar que la Autoridad del Canal, a ser designada por el Gobierno de Panamá, lo mantenga. Sin embargo, existe la posibilidad que la Autoridad del Canal sea sometida a presiones que no ha soportado la Comisión del Canal. Este es un aspecto importante que será examinado más adelante.

5. La carga peruana da origen a una contribución aproximada de 30 millones de dólares anuales para la operación y mantenimiento del Canal.

¿Cuál es la incidencia del pago de peajes al Canal respecto de la carga destinada o procedente del Perú? Para determinar esta incidencia se requiere efectuar una investigación con algún grado de detalle. Y es que los derechos de cruce por el Canal son pagados por los buques en función de sus arqueos, medidos de conformidad con los reglamentos de arqueo del Canal, e independientemente del grado de utilización de sus espacios de carga en un viaje particular. Sin embargo, si en general se asume que el pago de los derechos de cruce por el Canal hubiera sido proporcional a la carga que transitó por éste, los pagos de peaje del Perú a la Comisión del Canal, en 1995 deben haber sido del orden de US$ 30 millones.

Esta cifra es el costo anual aproximado para nuestro comercio exterior derivado del obligado paso de nuestra carga comercial por el Canal. Es posible que sea mayor, si los buques que transportan carga comercial no han sido óptimamente utilizados en función de su capacidad de carga.

En términos globales US$ 30 millones no parecen excesivos, si se tiene en cuenta que el comercio exterior del Perú en 1996 fue del orden de US$ 13,609 millones y que de ese total probablemente pasó por el Canal carga cuyo valor fue de US$ 8,500 millones aproximadamente. Es decir, que la incidencia promedio del peaje por el Canal sobre el valor de las mercancías en el destino final ha sido de 0.35% aproximadamente.

Aunque un aumento radical de las tarifas de peaje podría dar lugar a un importante incremento de los costos de transporte marítimo de nuestro país, por su significativa dependencia del Canal, no existe motivos para suponer que un aumento de ese tipo habrá de producirse, sólo como resultado de la transferencia del Canal a manos panameñas. Como se indica más adelante, sin em-

bargo, tal aumento podría derivarse de la anunciada necesidad de ampliación del Canal con la cual las tarifas podrían doblarse o triplicarse.

Panamá se ha venido preparando para la transferencia del Canal desde hace ya varios años. Alrededor de 9,000 trabajadores tanto a tiempo completo como parcial laboran en el Canal, de los cuales 7,500 son trabajadores permanentes. En la actualidad 89% de los trabajadores del Canal son panameños; el resto es norteamericano y hay un porcentaje mínimo de trabajadores de otros países. Sin embargo, el número de ciudadanos panameños a nivel de ejecutivos es de sólo 44%. También, de los 254 prácticos requeridos para el tráfico actual del Canal, 158 son panameños. El 83% de los trabajadores en los remolcadores son panameños. Panamá ha graduado en la Universidad Marítima Mundial de Malmo, Suecia 70 alumnos. Además, 4 miembros de la actual Comisión del Canal son panameños y ellos han participado con los 5 miembros de la Comisión de nacionalidad norteamericana en las actividades de gestión del Canal.

Todo ello permite suponer que no habrá de producirse un efecto traumático en la administración del Canal. Y que, en consecuencia, el sistema seguirá operando cercano a la eficiencia actual.

En cualquier caso, el impacto real que un aumento de tarifas de peaje por el Canal de Panamá podría tener sobre nuestro comercio exterior debería ser analizado, no sólo en términos del monto total por concepto de pago de peajes que efectúan los buques que transportan nuestra carga, sino en función de lo que, para cada mercancía -exportada o importada- representa dicho pago, como componente de su correspondiente precio *cif*. Esto varía, dependiendo del valor de la mercancía en el mercado. ¿Cuánto aumentará porcentualmente, por un incremento del peaje del Canal de Panamá, el precio de cada una de nuestras mercancías de exportación en su lugar de destino? ¿A su vez, cuánto se encarecerá cada producto importado al llegar al consumidor peruano?

Se requiere, en consecuencia, realizar un estudio pormenorizado para determinar la incidencia de los costos de tránsito por el Canal sobre el precio final de nuestros principales productos de exportación en los mercados. Aunque se conoce la tarifa de peaje por TNCP (un índice aplicable a los buques), la dificultad se presenta por el hecho de que ese costo no guarda necesariamente relación con la carga, habida cuenta que las tarifas de peaje se imponen sobre la capacidad de generar ingresos de los buques y no en función de la carga real que ellos transportan. De modo tal que no siempre existe una relación lineal entre las tarifas de peaje y los fletes.

Si se tomara como ejemplo el precio del cobre en el mercado de Londres en 1995, este fue de 132.84 cUS$/lb. Esto equivale a US$ 2,904 por tonelada. Si un buque hubiera utilizado al máximo su capacidad de carga habría pagado por su tránsito por el Canal de Panamá aproximadamente US$ 4.78 (en viaje de ida, cargado, y de vuelta, en lastre, lo que evidentemente es la peor condición pues los buques deben programar sus viajes para llevar carga de ida y vuelta). Ello significaría una incidencia por el cruce del Canal sobre el costo del producto en el mercado de aproximadamente 0.17%; un valor bastante pequeño. Pero esto es sólo una aproximación. Cálculos en detalle deberían ser proporcionados por las empresas navieras que transportan la carga nacional.

En el caso del zinc, su precio promedio en el mercado de Londres fue en el periodo 1995 de cUS$ 48.46/libra, lo que equivale a US$ 1066.12 por tonelada. Bajo el supuesto anterior respecto a la utilización de la capacidad de carga del buque, la incidencia de los costos de cruce del Canal sobre el precio del zinc en el mercado habría sido de 0.45%.

En base a consideraciones similares el efecto de este factor (el costo del cruce por el Canal) sobre el precio en el mercado de otros productos importantes de exportación e importación habrían sido: 0.81% en el caso del plomo, 1.16% en el de la harina de pescado, 1.57% en el del azúcar, 0.06% en el del níquel, y 0.09% en el del estaño. En ninguno de estos casos los costos del peaje llegan a ser realmente significativos. Probablemente los costos portuarios en los puertos de partida y de destino, aplicables al buque y a la carga, tengan una incidencia mayor que los costos del cruce por el Canal de Panamá. Como se ha dicho antes, éstos cálculos sólo representan aproximaciones, puesto que el real impacto sobre cada mercancía depende de los factores de estiba de las mercancías y la eficiencia en la carga del buque en cada tránsito.

Aún así, la cuestión de la eficiencia en el manejo del Canal es importante y tiene una incidencia directa sobre el nivel de las tarifas de peaje. De la mayor o menor eficiencia con la que sea operado dependerá la necesidad de un mayor o menor aumento, respectivamente, de las tarifas. Aunque los pagos a la Comisión del Canal -o a la Autoridad del Canal que habrá de reemplazarla- son exigibles a los operadores navieros, éstos pueden trasladar dichos pagos a los fletes, originando a la postre la elevación correspondiente del precio final de las mercancías en destino.

Sin embargo, no existe razón alguna para dudar que la futura Autoridad del Canal, y el Gobierno de Panamá en última instancia, habrán de adoptar las medidas necesarias para mantener la actual eficiencia del Canal de Panamá. Que cuando menos existe esta intención, lo evidencia una enmienda del Congreso Panameño a la Constitución de ese país, adoptada en diciembre de 1993, que fija los criterios generales en base a los cuales será explotado el Canal por la nueva administración. Será necesario el examen de la ley que ha sido presentada al Congreso para su aprobación, destinada a implantar dicha enmienda para determinar plenamente las prescripciones adoptadas.

En efecto, de conformidad con esa enmienda, establecida por Acto Legislativo No. 1 de 27 de diciembre de 1993, se ha incorporado un nuevo título a la Constitución Política de la República de Panamá de 1972. El Canal de Panamá constituirá un patrimonio inalienable de la nación panameña; permanecerá abierto al tránsito pacífico e ininterrumpido de las naves de todas las naciones y su uso estará sujeto a los requisitos y condiciones que establezcan la Constitución, la Ley y el Gobierno panameños.

También, en virtud de esta enmienda, el Canal será administrado por la Autoridad del Canal de Panamá, una persona jurídica autónoma de derecho público, a la que le corresponderá -privativamente- la administración, el funcionamiento, la conservación, el mantenimiento y la modernización del Canal de Panamá y sus actividades conexas, a fin de que funcione de manera segura, contínua, eficiente y rentable.

La Autoridad del Canal de Panamá tendrá patrimonio propio y derecho de administrarlo, y estará a cargo de una

Junta Directiva compuesta por once directores. La Junta Directiva tendrá, entre otras facultades y atribuciones, la de fijar los peajes, tasas y derechos por el uso del Canal y sus servicios conexos, sujetos a la aprobación final del Consejo de Gabinete.

La Autoridad del Canal de Panamá adoptará un sistema de planificación y administración financiera trienal conforme al cual aprobará, mediante resolución motivada, su proyecto de presupuesto anual, que no formará parte del Presupuesto General del Estado.

6. Los aportes del Canal al Tesoro de Panamá: un factor que puede incidir en el nivel de las tarifas

En el Presupuesto del Canal se establecerá el traspaso de los excedentes económicos al Tesoro de Panamá, una vez cubiertos los costos de operación, inversión, funcionamiento, mantenimiento, modernización, ampliación del Canal y las reservas necesarias para contingencias, previstas de acuerdo a la Ley y la Administración del Canal.

La Autoridad del Canal de Panamá pagará anualmente al Tesoro de Panamá derechos por TNCP o su equivalente, cobrados con sujeción al pago de peajes por los buques que transiten por el Canal. Estos derechos serán fijados por la Autoridad del Canal y no serán inferiores a los que deberá percibir la República de Panamá por igual concepto al 31 de diciembre de 1999.

No se conoce cuál es el monto de la transferencia que actualmente efectúa la Comisión del Canal al Tesoro de Panamá. Este dato posiblemente figura en los Informes Anuales que formula la Comisión del Canal a los Gobiernos de los Estados Unidos de América y de la República de Panamá. Se ha estimado, de manera global, que en 1980 Panamá recibía de la Comisión del Canal aproximadamente 20% de los ingresos totales por la utilización del Canal de Panamá. Dicho pago comprendería una suma fija de US$ 10 millones anuales, US$ 0.30 o más por tonelada neta del tráfico en tránsito y US$ 10 millones por concepto de servicios de vigilancia policial y otros servicios gubernamentales en la zona del Canal. Esos montos son reajustables.

Probablemente esos montos se habrían reajustado en el periodo transcurrido desde la firma de los acuerdos y la fecha y probablemente se continuarán reajustando hasta la fecha de la transferencia.

Después del año 2000, la fijación del monto de los pagos anuales al Tesoro de Panamá dependerá de las propuestas que efectúe la Autoridad del Canal y que apruebe el Consejo del Gabinete. En este sentido, el mantenimiento de tarifas de peaje razonables tendrá que estar armonizado con las demandas del Tesoro para utilizar los ingresos del Canal como fuente de recursos para el fisco. El problema fundamental está constituido por el hecho de que 74% del Producto Bruto Interno (PBI) de Panamá deriva de los servicios marítimos, de los cuales la utilización del Canal de Panamá es un rubro importante. Cualquier factor que afecte la economía de Panamá podría reflejarse en demandas para aumentos de los derechos de cruce.

Aunque la reforma constitucional efectuada en 1993 prescribe que las aportaciones que efectúe la Autoridad del Canal al Tesoro de Panamá no serán menores a las que se hacían a la fecha

de la transferencia, no fija límites superiores, aunque ellas tendrán que ser determinadas cumpliendo el compromiso de que las tarifas de peaje sean equitativas, justas, y razonables.

En virtud de la enmienda constitucional establecida por el Acto Constitucional No. 1 de 1993, por razón de su tránsito por el Canal de Panamá, las naves, su carga o pasajeros, sus propietarios, armadores o su funcionamiento, así como la Autoridad del Canal de Panamá, no serán sujetos de ningún otro gravamen nacional o municipal.

7. La modernización del Canal y su probable efecto en los niveles tarifarios

No obstante el adecuado marco jurídico en el habrá de realizar sus funciones la Autoridad del Canal, no dejan de ser preocupantes los planes de ampliación del Canal, los costos de dicha ampliación y las repercusiones de tales costos sobre la política y nivel de las tarifas de peaje. Todo ello está estrechamente vinculado con la modalidad de financiamiento de tales costos que adopte. La preocupación se centra, en especial, en el hecho que posiblemente, y no obstante el aumento de nuevo tráfico que tendría que participar significativamente en el financiamiento de la ampliación del Canal, podría producirse un aumento importante de las tarifas de peaje del Canal, tal vez el doble o el triple de la actual.

Efectivamente, para atender el tráfico de buques, que continúa creciendo, se requiere modernizar contínuamente las instalaciones y equipos del Canal. Publicaciones indican que en 1987 la Comisión del Canal asignaba alrededor de US$ 100 millones al año, casi un 25% de los ingresos del Canal -que en 1995 fueron de US$ 446 millones- a proyectos de mantenimiento y mejora de las instalaciones. Esto incluía un dragado continuo del Canal, control de la vegetación indeseable, recorrido de las compuertas de las esclusas, cámaras y mecanismos de operación, recorrido de las locomotoras de remolque en las esclusas, etc. Sin embargo, conforme las instalaciones continúen envejeciendo, los costos de mantenimiento habrán de aumentar, lo cual posiblemente demandará una asignación presupuestal mayor para cubrir este concepto.

De otro lado, los estudios sobre un nuevo canal para el próximo siglo se mantienen en suspenso, probablemente porque el tráfico de buques previsto por el Canal todavía no justifica la toma de una decisión final al respecto. Sin embargo, no obstante lo que se diga ahora, este asunto seguramente tendrá que ser considerado en el futuro. En 1987 sólo un máximo de 5% del comercio marítimo mundial pasó a través del Canal de Panamá, en 4,000 buques que totalizaron aproximadamente 13,500 tránsitos al año. Un importante sector de la flota mercante mundial no puede utilizar actualmente el Canal por las limitaciones impuestas por las características físicas del Canal. Otro sector de dicha flota, simplemente no utilizará el Canal, aun cuando sean eliminadas tales limitaciones.

Efectivamente, debido a sus características físicas el actual Canal tiene importantes limitaciones; el tamaño de los buques que pueden transitar por él está restringido por el tamaño de las esclusas (1000 pies de largo por 110 pies de

ancho). En la práctica, esto equivale a un buque cuyo tamaño máximo sea de 65,000 toneladas de peso muerto (TPM) si está cargado (aproximadamente 28,800 TNCP en el caso de buques tanque) y 85,000 TPM si está descargado (38,500 TNCP en el caso de buques tanque). Se debe hacer uso apropiado de estas unidades de medida, y diferenciar claramente el TPM del TNCP, así como del tonelaje de registro bruto (TRB) del mismo. En recientes notas publicadas en algunos medios de difusión no se han utilizado y diferenciado claramente estos conceptos, vinculados, dos de ellos, con el arqueo de los buques, y el otro, con su desplazamiento.

Los estudios realizados por firmas consultoras que han estudiado opciones alternativas al Canal de Panamá han recomendado la construcción de un tercer juego de esclusas en el Corte Culebra funcionando en conjunto con el Canal existente. Ello podría facilitar el tránsito de buques de hasta 150,000 TPM. Se ha indicado que esa ampliación del Canal demandaría una inversión que en 1993 fue calculada en US$ 7,400 millones, que se estima podrían recuperarse en 40 años pero que tendrían que desembolsarse en 10, el tiempo que toma la construcción. Actualmente un consorcio inglés-español, financiado por la Comisión Europea, estudia las proyecciones de tránsito de largo plazo por el Canal. Se ha indicado que las conclusiones de ese estudio serán presentadas en el Congreso; probablemente se señale en éste, que para llevar a cabo esta ampliación se requiera de un "esfuerzo multinacional". En este sentido y aunque en la invitación al Primer Congreso Universal sobre el Canal de Panamá se indica que no se contraerá en éste ningún compromiso, es significativo el hecho de que se señale que "el Congreso Universal del Canal de Panamá busca acercar a los usuarios y a la comunidad internacional al Canal para que dentro de un espíritu de "asociación" se pueda garantizar los recursos que sean necesarios para que la vía acuática continúe sirviendo al mundo en el siglo 21 como lo ha hecho hasta ahora". También, entre los mecanismos de funcionamiento del Congreso se señala que las declaraciones se adoptarán por consenso.

Sin embargo, en relación con los métodos para resolver las restricciones para el tráfico de las características físicas del Canal, conviene tomar en cuenta que existe, además, otro factor que limita la operación del Canal a desnivel: las limitaciones de carácter hídrico.

Efectivamente, otra de las restricciones al aumento del tráfico por el Canal es impuesta por el número de tránsitos que se puede efectuar con las reservas de agua fresca existentes. Información disponible indica que para cada tránsito por el Canal se emplean 52 millones de galones de agua, que se utilizan para elevar un buque 85 pies hasta el nivel del Lago Gatún, y que luego deben ser vertidos en el mar, cuando el buque es bajado nuevamente al nivel del mar. El agua de reemplazo en los Lagos de Gatún y Madden, sólo proviene de las lluvias, lo que impone un límite final al número de tránsitos posibles cada año. Aún cuando todavía no se ha alcanzado el límite impuesto por este factor, se estima que sea del orden de 18,000 tránsitos anuales (aproximadamente 52 tránsitos diarios).

Como uno de los puntos a tratar en la segunda sesión del Primer Congreso Universal del Canal de Panamá se ha incluido el tema del "Mantenimiento de

la cuenca hidrográfica del Canal: preservando los recursos hídricos." Probablemente esta sesión permita despejar las incógnitas que plantea la limitación antes mencionada.

Otro elemento importante respecto a la "capacidad del Canal" es el tiempo de tránsito por éste. En el cálculo de los costos de viaje utilizando la ruta del Canal se debe considerar los costos de peaje así como el tiempo de utilización del Canal, que constituye un costo adicional de la operación de un buque. Si el tiempo es excesivamente largo, los navieros buscan una opción más ventajosa. En la actualidad, el tiempo promedio de tránsito, desde que el buque entra a la primera esclusa hasta que sale de la última, es aproximadamente nueve horas. A ese tiempo hay que agregar dos horas más. En la práctica, el tránsito debido a las forzosas colas de espera, es aproximadamente 24 horas. Se ha estimado que se podrá mantener este tiempo de tránsito, mientras no se sobrepase 42 tránsitos diarios; por encima de este número podría originarse una congestión. Ello obligaría a buscar otras opciones.

En consideración a estos factores, la Comisión del Canal, y en el futuro la Autoridad del Canal, tendrán que seguir examinando opciones para una segunda vía alternativa. Un acuerdo entre Panamá, el Japón y los Estados Unidos de América permitió contratar estudios para un nuevo canal en 1986. La Comisión para el estudio de alternativas ha recomendado, tras 5 años de estudios, la construcción de un tercer juego de esclusas para manejar buques de 150,000 TPM, con una inversión de US$ 7,400 millones aprecios de 1993. Aunque en un principio circuló información de que un segundo Canal tendría que ser construído en aproximadamente 10 años, a un costo estimado de alrededor de US$ 20,000 millones, ello parecería haber sido, cuando menos por el momento, descartado. Efectivamente, la reciente comunicación de un alto funcionario panameño ha señalado que los resultados del estudio de un canal a nivel, funcionando en conjunto con el Canal existente y capaz de manejar buques de 250,000 TPM no debería ser considerada una mejora viable al Canal de Panamá.

Pero la toma de decisiones para una ampliación del Canal no es simple. El Canal de Panamá, en su operación actual, hace frente a riesgos de otras alternativas a su utilización; entre ellas, los representados por el desarrollo de nuevas tecnologías, incluyendo oleoductos. Así, en 1981 fue construído un oleoducto entre Charco Azul y Chiriquí Grande, en el propio territorio de Panamá, que afectúo los ingresos del Canal derivados del paso de buques petroleros que transportaban antes hidrocarburos de Alaska en el Pacífico hacia el Atlántico. Están planificándose otros oleoductos a través de los Estados Unidos de América.

De otro lado, el desarrollo de puentes terrestres por ferrocarril, de una costa a la otra en los Estados Unidos de América, ha derivado hacia ellos un tráfico de buques, que de otro modo habría tenido que utilizar el Canal de Panamá. Este tráfico no ha sido compensado ni con la introducción, desde 1984, del servicio de contenedores "alrededor del mundo".

También recientemente inversionistas japoneses han visitado Nicaragua y en este país ha cobrado actualidad la posibilidad de la construcción de un nuevo Canal. Para un futuro distante, otros puentes terrestres en México y los

corredores interoceánicos en América del Sur podrían constituir vías alternativas al Canal de Panamá.

Sin duda, la información que se transmita en el Primer Congreso Universal sobre el Canal de Panamá respecto a las proyecciones de tráfico de mediano y largo plazo habrán de ser de gran importancia para conocer las perspectivas de la construcción de un nuevo Canal y la fecha en que se planea iniciar los trabajos de ampliación.

En dicho certamen quizá también se examine las formas de financiamiento. Una inversión de US$ 7,400 millones en 10 años daría probablemente lugar a un aumento sustancial de las tarifas de peaje (doble o triple), si es que no se establece que tal inversión sea sufragada por el nuevo tráfico que es el que verdaderamente se beneficia con la ampliación del Canal. Este es un aspecto esencial cuyas proyecciones deben ser estudiadas en forma pormenorizada.

8. Otros objetivos de Panamá

La invitación formulada por el Presidente de la República de Panamá para asistir al Primer Congreso Universal del Canal de Panamá, a celebrarse en la Ciudad de Panamá entre el 7 y el 10 de setiembre de 1997, señala que éste tendrá como objetivo fundamental "ofrecer a los usuarios del Canal una clara evidencia de cómo Panamá se propone operar la vía acuática después de la transferencia del control del Canal a la República de Panamá y de brindar a los usuarios una oportunidad de contribuir con sus ideas en un foro abierto, exponiendo la clase de vía acuática que se necesitará para atender mejor las necesidades del comercio mundial en las próximas décadas."

Aunque el mensaje del Presidente no lo exprese directamente, también tiene la finalidad de mostrar a Panamá, no sólo como un preocupado, consciente y posiblemente eficiente futuro operador del Canal, sino como el registro de buques más importante del mundo; la flota panameña, en términos de arqueo, es la mayor del mundo, aún cuando en lo que respecta a "Índices de seguridad" tiene serias deficiencias. La "tasa de siniestralidad" medida en términos de tonelaje perdido de buques sobre el tonelaje utilizado, sobrepasa la tasa promedio de la América Latina, Panamá excluido.

Estos dos hechos, junto con una mayor utilización de la favorable "ubicación geográfica de Panamá", el recurso natural más importante de esta pequeña pero dinámica República (Panamá sólo tiene una extensión de 76,000 kilómetros cuadrados y una población de 2.6 millones de habitantes, y el 74% del PBI lo genera el comercio de servicios) tratan de ser capitalizados para convertir a este país en un Centro Marítimo Mundial, con zonas de transbordo y modernas instalaciones portuarias, zonas libres industriales, cruceros y turismo, a semejanza de Londres, Hamburgo, Mónaco, Singapur, El Pireo, Oslo u Hong Kong. Es decir, un pujante emporio marítimo que pueda ofrecer a la comunidad marítima internacional toda clase de servicios marítimos, con el adecuado respaldo de centros financieros y de comunicaciones internacionales debidamente establecidos en la Ciudad de Panamá.

Con el Congreso Universal del Canal de Panamá se trata de interesar a pro-

bables inversionistas, habida cuenta que el país no dispone de los recursos financieros para desarrollar estos proyectos, que al fin y al cabo constituyen un riesgo, no obstante que se señale que existen en este país las condiciones más propicias para tal inversión. Las inversiones en infraestructura están fuertemente influenciadas por el clima de estabilidad política que pueda lograrse y por consideraciones de riesgo-país.

Desde mediados de la década de los 80 Panamá se ha concentrado en el estudio del desarrollo de sus servicios marítimos. A través de un proyecto financiado por el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), la Organización Marítima Internacional (OMI) organizó en 1986 una misión a Panamá, con el objeto de identificar qué servicios marítimos debería promover este país en asociación con la utilización del Canal de Panamá. Entre otros, se recomendaron los de venta de combustible marino y reparación de buques, así como los de aprovisionamiento de repuestos y lavado de tanques.

Adicionalmente, Panamá recientemente ha considerado la posibilidad de convertirse en un centro mundial de adiestramiento marítimo, para lo cual también ha solicitado a la OMI efectuar una misión de cooperación técnica destinada a examinar la posibilidad de establecer una Universidad Marítima.

De otro lado, *Evergreen*, la importante empresa naviera taiwanesa, utiliza desde 1985 el Canal de Panamá en su servicio "alrededor del mundo". Estos servicios están reemplazando progresivamente los servicios navieros convencionales y tienen la virtud de hacer más económicos los servicios mediante la utilización de economías de escala.

En el pasado, tres rutas principales del tráfico regular de buques unían los tres principales centros industriales del mundo, Norteamérica, Europa y Asia. La ruta del Atlántico Norte cubría el comercio entre el noroeste de Europa, la costa este del Canadá y la costa este de los Estados Unidos de América. La ruta entre Norteamérica y el Asia Oriental cubría el tráfico entre la costa este y oeste de Norteamérica y el Oriente, extendiéndose sobre el Japón y Singapur. La ruta entre Europa y el Asia, cubría el tráfico entre Europa occidental y los países del Lejano Oriente.

Con el servicio "alrededor del mundo" se han fusionado estas rutas principales en un sólo servicio global. A comienzos de la década de los 80 varios operadores, entre los cuales los más importantes fueron *Evergreen* y *United States Lines* adoptaron este concepto. La estrategia inicial de *Evergreen* fue operar ocho buques alrededor del mundo en cada dirección con un viaje en redondo de 80 días, proporcionando una frecuencia de servicios de l0 días en cada dirección. Los buques utilizados fueron portacontenedores de 2,700 TEU. El servicio "alrededor del mundo" sigue las tres principales rutas arteriales. En su tránsito hacia el oeste, después de tocar el Reino Unido y los puertos del norte de Europa, los buques proceden hacia la costa este de Norteamérica, y por ella hacia el sur al Canal de Panamá, y luego de cruzarlo hacia el Japón, el Lejano Oriente y, a través del Canal de Suez, hacia el Mediterráneo. Ahora el número de buques ha sido aumentado a ll lo que ha permitido también aumentar la frecuencia de servicios. Panamá desea rentabilizar esta decisión de *Evergreen*. Otras líneas navieras, Maersk y Hapag Lloyd, entre otras, han establecido sus propios servicios "alrededor del mundo", si bien no utilizan todavía a Panamá como centro de transbordo. Este es

otro importante planteamiento que tratar· de vender Panamá en el Congreso.

Es necesario seguir de cerca los esfuerzos de Panamá en sus ambiciosos proyectos marinos, vinculados a la utilización del Canal de Panamá. Ellos tienen, en algún modo, alguna repercursión sobre los servicios marítimos proporcionados por el Perú, particularmente en lo que se relaciona con reparación de buques y servicios portuarios.

Pero en especial, por el desafío que significa operar y mantener el Canal con seguridad y eficiencia. Este es, indudablemente, un serio compromiso contraído por Panamá con el mundo y particularmente con los países, cuya situación geográfica respecto a importantes mercados comerciales los obliga a depender del Canal, como es el caso del Perú.

Panamá, como país que se jacta poseer una alta "cultura y conciencia marítima", debería aquilatar debidamente que la libertad para la navegación de la cual goza merecidamente su importante flota mercante es garantizada -al fin y al cabo- por los Estados ribereños que le conceden, de acuerdo al derecho marítimo internacional, el privilegio de utilizar aguas marítimas territoriales, sin otro requerimiento que el paso inocente, contínuo y sostenido de las naves. Se requiere que el cruce por Panamá sea pacífico e ininterrumpido, un requerimiento que ha sido establecido por la enmienda constitucional de Panamá para el tránsito de buques por el Canal.

Aunque para mantener el Canal operativo y funcionando eficazmente, es necesario fijar niveles de tarifas de peaje razonables, cabe esperar que la política de la futura Autoridad del Canal pueda garantizar que el tránsito de los buques por el Canal se efectúe al menor costo posible para los usuarios. En particular, teniendo en cuenta el carácter de servicio público internacional de esta importante vía de navegación mundial.

En el Primer Congreso Universal del Canal de Panamá se establecerá un panel, donde los diferentes sectores de la industria que utilizan el Canal y las naciones comerciales que más dependen del mismo, discutirán los temas claves, incluyendo la política de peajes y donde los miembros de la audiencia podrán presentar sus puntos de vista sobre el Canal.

Como se ha dicho, probablemente el Perú sea el país que más depende del Canal y es también un importante contribuyente de su economía.

Esta oportunidad es apropiada para plantear cambios en la política de peajes de modo tal que ésta tenga en consideración los efectos que sobre el precio final de los productos transportados pueden tener los derechos de cruce del Canal. La consideración de este factor, podría ser favorable a nuestros intereses, dado el hecho que mayoritariamente nuestros productos de exportación son materia prima o materia semielaborada de menor costo que los bienes de capital que pagan idénticas tarifas de cruce. Actualmente ese criterio no se toma en cuenta.

9. Conclusiones

En conclusión, la transferencia del Canal de Panamá en 1999 constituye un hecho de especial importancia para el Perú.

El interés principal en el Canal de Panamá es el de que se mantenga garantizada su disponibilidad, desde que en términos relativos un importante

porcentaje de nuestro comercio exterior transita por esta vía.

Los acuerdos entre los Gobiernos de Panamá y los Estados Unidos de América, y especialmente el Tratado de Neutralidad, firmado a perpetuidad, es un elemento que contribuye a disipar los temores que sobre la seguridad del Canal puedan haberse generado en razón de la transferencia.

Los Estados Unidos de América están facultados para intervenir militarmente en defensa del Canal con el fin de mantener abierta esta vía. El Protocolo de este Tratado está abierto para la firma de los países que deseen voluntariamente adherir al mismo y el Perú debería adherir al Protocolo, si es que no lo ha hecho ya.

La gestión, operación y mantenimiento del Canal han sido eficientemente gestionadas por la Comisión del Canal. Los aumentos tarifarios a lo largo de la historia del Canal han sido razonables, probablemente en parte por el continuado aumento del tráfico.

Aunque en la actualidad, aproximadamente US$30 millones son pagados por los buques que transportan la carga con destino u originada en el Perú por derecho de paso a través del Canal, el impacto de los costos de peaje en términos de su incidencia sobre el valor unitario de cada producto en el lugar de destino parece ser poco significativo. Es necesario, no obstante, que se efectúen cálculos más precisos y se determine si existen productos de exportación que sean especialmente sensibles a los aumentos en las tarifas de peaje que puedan producirse. Probablemente, otros factores, como los costos portuarios, estén teniendo una mayor incidencia en los costos de transporte marítimo que los costos por peaje en el Canal.

Panamá ha adoptado un marco jurídico apropiado para el funcionamiento de la Autoridad del Canal, que reemplazará a la Comisión. Aunque no existen indicios para dudar de la eficiencia con la que habría de ser administrado en el futuro el Canal, sólo el tiempo dirá si su manejo es comparable al realizado por la Comisión. El problema fundamental visualizado en el presente radica en que no existen límites superiores para las transferencias que pueda efectuar la Autoridad al Tesoro de Panamá, si bien en el marco de los acuerdos firmados entre Panamá y los Estados Unidos de América, existe el compromiso del primero de velar porque los niveles de tarifas de peaje se mantengan a un nivel razonable.

El 74% del PBI de Panamá deriva de sus servicios marítimos. El hecho de que uno de los más importantes de estos servicios lo constituya el Canal puede imponer obligaciones y presiones sobre la Autoridad del Canal. Ellas no han sido ejercidas en el pasado sobre la Comisión. No obstante, este es un factor, en relación con el cual, a estas alturas sólo cabe formular especulaciones.

Los costos de ampliación del Canal podrían imponer una presión inusual en los niveles tarifarios del peaje por esta vía. Dependerá de la eficacia de los pronósticos de tráfico y de los esquemas de financiamiento de los costos de modernización que se formulen, la incidencia de estos costos en las tarifas.

En la actualidad no parece existir interés de Panamá por la construcción de un nuevo Canal, pero las limitaciones impuestas por los recursos hídricos en relación con el tránsito a desnivel, probablemente constituirán, tarde o temprano, la principal limitación en el empleo del actual Canal, a desnivel, si no se desarrolla alguna idea para resolver

este problema.

En el primer Congreso Universal del Canal de Panamá se abordarán muchos aspectos relacionados con la organización general del tráfico marítimo, que tienen impacto, en mayor o menor grado sobre el funcionamiento de nuestros servicios, particularmente el portuario. Si en Panamá se constituye un importante centro de transbordo y si el servicio "alrededor del mundo" se desarrolla eficientemente, es posible que no exista margen para alentar la idea de convertir al Callao en puerto pivote para esta zona geográfica, salvo que se utilice un doble transbordo, en Panamá y en el Callao, lo que encarecería los costos de manipulación de la carga.

Aunque ello afecte las ambiciones del Perú a ese respecto, probablemente esta reorganización del tráfico marítimo habría de permitir la reducción de los fletes y el consiguiente impacto positivo sobre nuestro comercio marítimo internacional.

Finalmente, se considera recomendable la presencia de la Marina, y en especial de la Dirección de Intereses Marítimos, en el Primer Congreso Universal del Canal de Panamá, como parte de la delegación nacional que concurra a este evento. Se podría y debería organizar la formulación de planteamientos apropiados en defensa de nuestros intereses sin que ella comprometa necesariamente la posición oficial, la que debería canalizarse apropiadamente conforme lo dispongan los correspondientes órganos jurisdiccionales. El Primer Congreso Universal del Canal de Panamá constituye un evento abierto cuya mecánica de operación probablemente no sea la mejor para exponer los planteamientos oficiales.

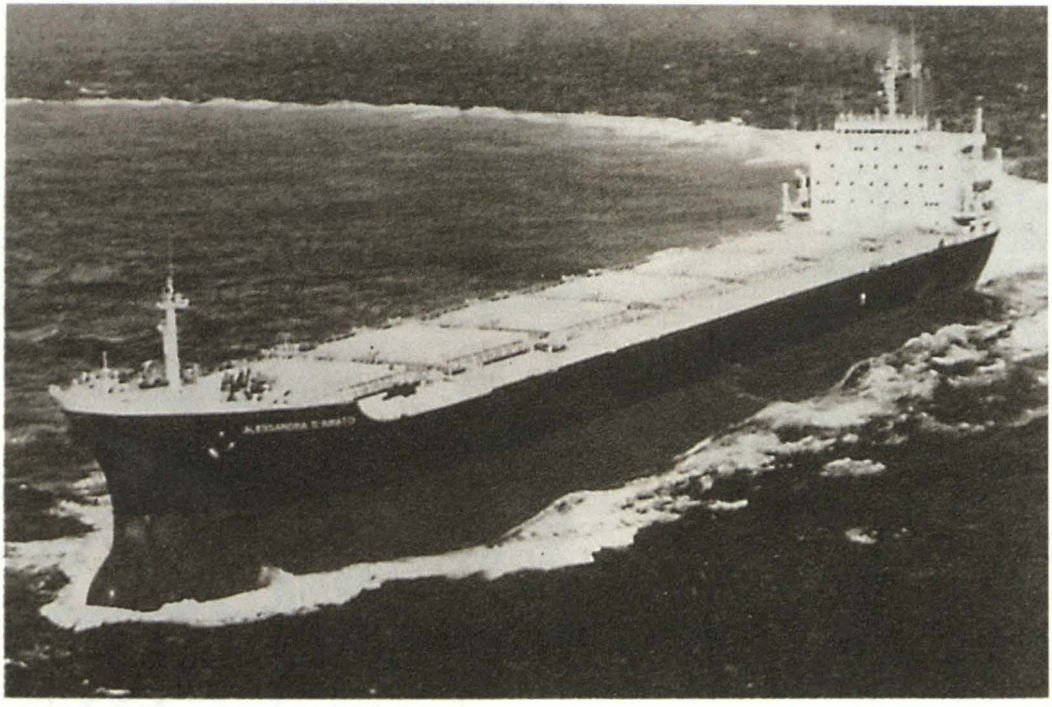
---

*El autor es Capitán de Navío (r) de la Marina y ha sido Jefe de la Sección América Latina en la División de Cooperación Técnica de la Organización Marítima Internacional. En la actualidad es Asesor de la Dirección de Intereses Marítimos, Director de NorAndina, Consultoría de Transportes, y Consultor de la OMI.



EL GUSTO DE CUIDARSE


HANNOVER EXPRESS



EL PROGRESO VIENE DEL MAR

Capitán de Fragata (r)
Luis Felipe Villena Gutiérrez

Un negocio cualquiera tendrá que fracasar si se mantiene la mala práctica de mantener indefinidamente balances con saldos rojos porque se está comprando más de lo que se vende. Y entonces, quiebra. Hay quienes dicen que eso no sucede con las naciones porque son "Estados corchos", no se hunden, flotan siempre aunque tengan ejercicios contables deficitarios. Y claro que flotan, pero, tal como una nave siniestrada, con parte de sus bodegas y de sus compartimentos inundados. Navega sí, pero precariamente. Algo así sucede con nuestro país, después de muchos años de regulares o malas administraciones. Daños que no son fáciles de corregir. La prueba es que desde hace cinco años, y habremos de continuar por otros cinco más, nuestras balanzas comerciales (exportaciones menos importaciones), y nuestras balanzas en cuenta corriente o de pagos (resultado de la anterior más servicios, deuda externa, por ejemplo), son altamente deficitarias (aproximadante 2,000 y 4,000 millones de dólares, respectivamente).

¿Puede una nación atender los servicios de educación, salud, defensa y seguridad, orden interno, etc., en tales condiciones? Si alguien respondiese "sí", habría que agregar: "Pero muy precariamente".

Dentro de este desfavorable escenario refirámonos a nuestro comercio exterior y, preferentemente, a los elementos que están a su servicio en el ámbito marítimo y acuático en general, o sea, la flota mercante y los puertos; porque, por otras vertientes, indudablemente que concurren las políticas de protección (que cualesquier nación desarrollada lo ha hecho) para llegar justamente a ese nivel de desarrollo de sus industrias, adecuado fomento a acertadas políticas aduaneras, buena administración de sus recursos naturales, fomento al ahorro interno, etc.

Pues bien. ¿Y la Marina Mercante? ¿Debería existir en el Perú? Claro que sí. Se trata de un importante elemento que debe contribuir, entre otras virtudes, a la balanza de pagos. Lo que ocurre es que además de haber burocratizado, politizado y mal preparado, con honrosas excepciones, a nuestras administraciones navieras y, por ende a las tripulaciones de una bastante significativa flota que en épocas cercanas tuvo la nación, trabajamos mal nuestra denominada "reserva de carga". Y, políticamente, la empresa naviera estatal, en cierta medida, frenó el desarrollo de la privada aunque ésta, por falta de un espíritu de unidad, tampoco supo defender sus fueros en grado necesario.

¿Puertos? Respecto a puertos, desgraciadamente -lo hemos dicho ya- el Perú, nuestra hermosa pero problemática patria, es una nación visiblemente deformada. En mi opinión, con un solo foco de desarrollo que es la Gran Lima (65% del PBI). Cuando se habla de actividad portuaria todo el mundo piensa, prácticamente, sólo en el Callao, aunque es clara la pobreza de nuestras exportaciones (apenas 6,000 millones de dólares al año 1996). Dentro de tal panorama, el Callao resulta dominando el escenario. Por eso es que nuestros demás puertos han desarrollado, si es que lo han hecho, en muy poco. Sin embargo, hoy por hoy, es justo señalar que existe un promisorio resurgimiento de nuestra minería con una inversión, de aquí al año 2001, de 6,000 millones de dólares, con nuevos yacimientos y ampliaciones de planta de algunos de los actuales a lo largo y ancho de nuestro territorio, aunque también es cierto que tales inversiones (lamentablemente todas extranjeras porque no hay ahorro interno en el Perú) en algunos casos están a la espera de una modificación del régimen tributario nacional, muy particularmente en demanda de una pronta devolución del IGV.

Esa mayor producción minera generará, por gravedad, la necesidad de inversiones en carreteras que, precarias o inexistentes hoy, unan a tales yacimientos con los puertos para que, entre otras ventajas, dejen de venir esas y otras mercancías al Callao, incrementando inorgánicamente los costos y congestionando innecesariamente a este puerto. Hay que esperar también que tratándose de una nación como la nuestra, dotada por Dios con tal magnitud de recursos naturales y el 80% de los microclimas del orbe, que debería ser exportadora y no tanto importadora de alimentos, inicie el despegue de nuestra agricultura para lo cual el transporte desde y hacia nuestros puertos se sirva también de esas rutas terrestres. Qué mejor portavoz sobre la política agraria que

necesita el Perú que la organización *Fundación Perú,* entre otras entidades, cuando señala la necesidad de recapitalizar el agro, ajustar la política arancelaria, reglamentar, por fin, la Ley de Tierras, la Forestal y de Fauna, y la de Aguas, y eliminar sobrecostos.

Y mientras que un eficiente sistema de transporte multimodal (carretero, ferrocarrilero, aéreo y ductos) a lo largo y ancho de nuestro suelo patrio sirva eficientemente también a las necesidades de la población para satisfacer el consumo interno, nuestros puertos, cual fieles centinelas de nuestro comercio exterior e interior manejarán, de ida y de vuelta, nuestro intercambio comercial generando y/o recibiendo de la caja fiscal "Los dineros necesarios para mejorar no sólo sus infraestructuras sino los equipamientos portuarios y que, al complementarse, irán, a su vez, empujando los esfuerzos de hacer cada vez más eficiente las necesidades de comunicaciones rápidas, seguras y económicas en las respectivas áreas de influencia de cada puerto. Respecto a este último punto, y a pesar de lo lamentable que resulta el hecho de la concentración tan deformante de las actividades industriales y comerciales en la Gran Lima, no nos queda otro camino que, con la urgencia de ayer y no de hoy, realizar las inversiones que fuesen necesarias para construir, independientemente de los proyectos de expansión de las redes urbanas de nuestra ciudad capital, lo que es de dominio público; esto es, aquellas en vías terrestres exclusivas para el tráfico de camiones y ferrocarril que liberen de la asfixia al Terminal Marítimo y al Aeropuerto del Callao para unirlos, hoy en forma extremadamente ineficiente, tanto con los centros industriales, comerciales y de consumo de la gran Lima como con los lugares de origen y destino de nuestras importaciones y exportaciones a través de las carreteras regionales para transportar los cargamentos pesados que dan la sangre para que desarrolle el Perú.

Cuando nuestro comercio exterior nos permita balanzas favorables, y no antes, recién podremos cumplir con las metas necesarias para expresar que el Perú está despegando. ¿Y cómo hacerlo cuando para atender nuestras necesidades de servicios básicos y pagar nuestra deuda externa está dicho por el gobierno que en el año 2000 -que está "a la vuelta de la esquina"- deberíamos estar exportando en el orden de los 12,000 millones de dólares mientras que, además, tenemos que enfrentar el compromiso de competir ya en la Cuenca del Pacífico al habernos asociado a la APEC? Ergo, habremos de corregir políticas de tributación; borrar sobrecostos para alentar las exportaciones y dotar de equipamiento moderno a nuestros puertos; estar sólidamente insertados en alguna organización multinacional de integración, aliviar el desempleo, etc.

Será entonces, y sólo entonces, cuando el ciudadano, particularmente el común y corriente, el castrense, el policía, el maestro, etc., que son los más auténticos soportes de la nación, ante los ya positivos balances comerciales y de cuenta corriente del país, en vez de los altamente negativos de ahora, podrá encontrar, la explicación del por qué el Estado no pudo atender debidamente siquiera los mínimos ingresos que día a día él espera, el por qué de nuestra limitada seguridad externa y ciudadana, incluyendo la precaria de los servicios de educación, salud, vivienda, transporte, etc,.

Bueno, después de todo, formamos parte de un maravilloso país, poseedor de un pueblo cuyas excelentes cualidades, a pesar de los defectos humanos, todavía están por salir a la luz y que, día a día, habrá de confiar más en Dios, en el buen destino de la nación y en el insospechado rol que habrá de desempeñar en la historia de la humanidad. Y recordemos que debemos ir borrando en el Perú la imagen del pobre sentado en un banco de "oro", a la cual yo agregaría la de otro indigente sentado en otro banco cual es el del "tiempo" que también perdemos aquí con relativa frecuencia.



Una equivocada invocación a la Historia en el Ecuador

Hablar de "históricos derechos" es referirse a circunstancias del pasado que en el devenir del tiempo -siglos de por medio- van constituyendo un elemento que puede terminar convirtiéndose en un fundamento que regule las relaciones entre los Estados. Nadie discutiría que la Historia -el pasado- deviene en uno de los cimientos del Derecho.

Una equivocada innovación a la Historia en Ecuador

Sin embargo, el Derecho, la Historia y hasta las Matemáticas, junto a cualquier otra disciplina, pueden ser sujeto de manipulación, tergiversándose sus legítimos objetivos o fines. Como para el Derecho el fin es la Justicia; o para el Arte, la Belleza, para la Historia lo es la Verdad. Mas la Historia, ciencia social, puede ser manipulada y trastocada poniéndosele al servicio de fines subalternos.

Tan cierto es lo que venimos diciendo, que nos permitimos recordar una frase del poeta y ensayista francés Paul Valery, en que consagra: "La Historia es el más peligroso producto elaborado por la química del intelecto. Sus prioridades son bien conocidas. Hace soñar, embriaga a los pueblos, engendra en ellos falsos recuerdos, exagera sus reacciones, sostiene sus más viejas lacras, los atormenta durante su reposo, los conduce al delirio de grandeza o al de persecución, y vuelve a las naciones amargadas, soberbias, insoportables y vanas".

Jorge Basadre, nominado con razón el Historiador de la República entre nosotros los peruanos, escribió hace cincuenta años: "Para los fines ideológicos del panfletario, la historia no es sino un arma, como puede serlo una ametralladora o un cañón, para cumplir un fin de "propaganda y ataque" predeterminado".

No es exagerado decir —aunque se pudiera atribuir ello a la deformación profesional de quienes estudian el pasado– que muchos conflictos –demasiados– en la historia moderna han partido de desentendimientos en la presentación de las respectivas historias; de ser instrumento de comprensión entre los hombres y las naciones, al servicio de la solidaridad y la integración entre los mismos, puede ser convertida en arma para originar y desarrollar sentimientos de enemistad y hasta de resentimiento e ira y odio hacia otros.

Se ha proclamado en muchos sectores del Ecuador el nacimiento de Atahualpa en Quito, convirtiendo tal hecho en una suerte de contencioso histórico, del quiteñismo de Atahualpa –el Inca "trágico"– por otras razones, y por la que ahora exponemos, en una suerte de malabarismo mágico, se concluye que Ecuador tendría derecho sobre territorios que ahora no ocupa, pero que resultan indeterminables en el espacio dada la premisa en que se apoya. Nos resulta inexplicable tal argumentación. La historia, aquella disciplina con vocación de verdad y no la alejada de ella, pone muy en duda la afirmación –intrascendente por otro lado– del quiteñismo de Atahualpa. Los mayores escritores quinientistas: Cieza de León –apodado el Príncipe de los Cronistas–, Sarmiento de Gamboa, Santa Cruz Pachacuti y Bernabé Cobo, entre otros, lo dan por cusqueño.

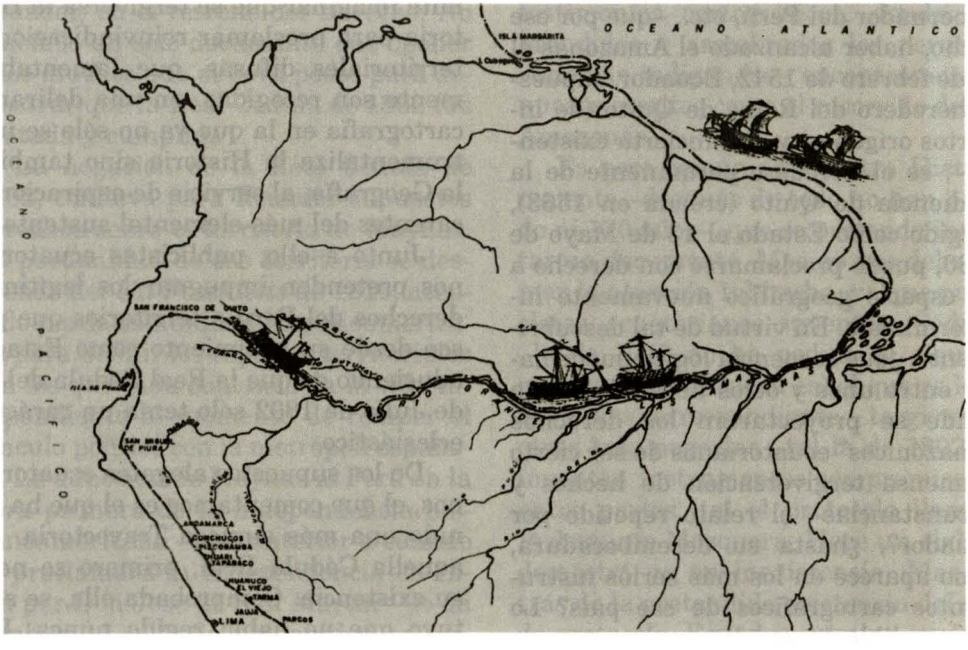
Creemos que cualquier debate al respecto no pasa de ser un documentado ejercicio de erudición histórica muy pertinente en cualquier Foro que reúna a los devotos de Clío (la Musa de la Historia), para los peruanos el tema no constituye sino una preocupación por rescatar o descubrir la verdad histórica, más allá de ello, pretender desprender del lugar preciso del nacimiento de Atahualpa derechos de carácter territorial, resulta una deducción absolutantemente carente de sindéresis, aun en la certidumbre de que Atahualpa haya nacido en terrotorio de lo que hoy es el Estado ecuatoriano, en nada se tendría que alterar la cartografía política de nuestra América.

Con insistencia digna de mejor causa, y con un evidente propósito de utilización de la Historia al servicio de afa-

nes políticos, es reiterada la expresión en publicistas ecuatorianos–y más allá de ellos en textos oficiales–, de que Ecuador de hoy debe comprender los territorios del "Antiguo Reino de Quito", o de la Audiencia de Quito o de la Presidencia de Quito.

La más seria arqueología –la que se basa en el trabajo de campo y de la compulsa serena y crítica de sus hallazgos– no reconoce con certeza al Antiguo Reino de Quito, el que, fruto del amor a su lugar de origen del P. Juan de Velasco S.J., quien en sus escritos de fines del siglo XVIII, desde Europa, donde se hallaba, expuso, sostuvo su existencia. La versión de Velasco, la única que existe, carece obviamente de cualquier sustento científico. La ausencia de evidencias sobre esa entidad –el Reino de Quito–, permite que se considere que son otras las motivaciones para persistir –a contramano de las evidencias científicas– en su existencia. Al respecto ya se va reconociendo que en la afirmación de ella "se percibe una clara manipulación ideológica que está íntimamente ligada a la cuestión territorial, en la que el Perú aparece como blanco implícito del alegato". Bastaría recordar además la penosa expresión del profesor Nava Jiménez al indicar enfáticamente que: los territorios del reino de Quito constituyen la base inicial para reclamar ante la conciencia de América y el mundo entero los territorios que descaradamente nos han robado.

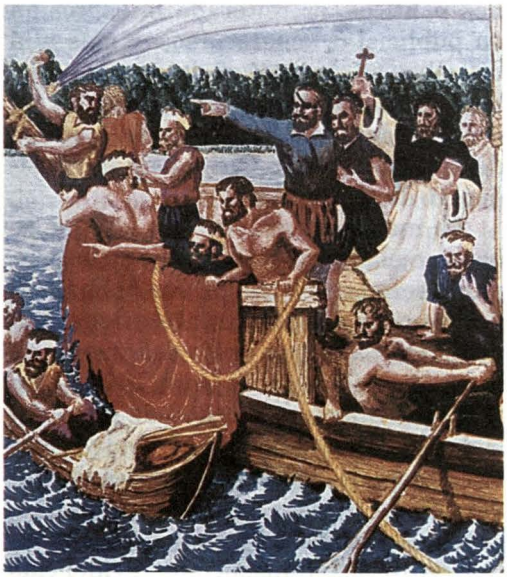
Si hubiese existido, y si aún se conociera con precisión los límites de aquella entelequia, ¿qué consecuencias habría de reconocerse de ello para sustentar aspiraciones territoriales coincidentes con aquel espacio? No conocemos –hablamos desde el Perú–, que alguien



Itinerario de la expedición al Amazonas en el siglo XVI

argumente como sustento de la constitución inicial de nuestro Estado, los territorios que ocuparon los antiguos Incas, señores de gran parte del vasto territorio de lo que hoy es el Perú.

En este esfuerzo de conjeturar *a priori* las apelaciones que Ecuador ha hecho a la Historia en la sustentación de sus supuestos "históricos derechos amazónicos", nos parece columbrar que uno de los más socorridos es aquel del descubrimiento del río Amazonas por don Francisco de Orellana. Que Orellana fue el primer europeo en alcanzar el gran río desde estas tierras, nadie lo pone en duda, pero para los publicistas ecuatorianos ése no es el tema, el tema es proclamar que el extremeño Francisco de Orellana, residente en Guayaquil, que procuró alcanzar, sin conseguirlo, a Gonzalo Pizarro ya salido de Quito a la empresa descubridora, actuó de tal manera autónomamente, auto financiado, prescindente de la autoridad debida al Gobernador del Perú, etc., –que por ese hecho, haber alcanzado el Amazonas el 12 de febrero de 1542, Ecuador, supuesto heredero del Reino de Quito (de inciertos orígenes) y aun incierta existencia–, es el heredero permanente de la Audiencia de Quito (creada en 1563), surgido como Estado el 13 de Mayo de 1830, puede proclamarse con derecho a un espacio geográfico nuevamente indeterminado. En virtud de tal descubrimiento, ¿qué secuencia lógica puede haber entre unos y otros hechos?, ¿hasta dónde se proyectarían los derechos "amazónicos" ecuatorianos de ser cierto –inmensa tergiversación de hechos y circunstancias– el relato repetido por Ecuador?, ¿hasta su desembocadura, como aparece en los más serios instrumentos cartográficos de ese país? Lo inentendible de aquella seudoargumentación, lo endeble de su sustento, permite imaginar que se tergiversa la Historia para proclamar reinvindicaciones territoriales difusas, que lamentablemente son recogidas en una delirante cartografía en la que ya no sólo se instrumentaliza la Historia sino también la Geografía, al servicio de aspiraciones carentes del más elemental sustento.



Cuadro que muestra el arribo al Amazonas de la expedición dirigida por Francisco de Orellana

Junto a ello, publicistas ecuatorianos pretenden impugnar los legítimos derechos del Perú a territorios que posee desde su nacimiento como Estado, aduciendo de que la Real Cédula del 15 de Julio de 1802 sólo tenía un carácter eclesiástico.

De los supuestos alegatos ecuatorianos, el que comentamos es el que ha tenido una más sinuosa Trayectoria. De aquella Cédula Real, primero se negó su existencia. Comprobada ella, se sostuvo que no había regido nunca. Demostrado que acatada y vigente no se

podía negar su efectividad legislativa, Ecuador ha concluido por pretender constreñirla a un mero instrumento de carácter eclesial.

La importancia de este documento no hará caer al Perú en la tentación de que por acompañarnos en este tema, lo sustentemos más allá de lo indispensable. Ya los más serios historiadores han dimensionado la plena validez de dicha Real Cédula –fruto del celo extraordinario de don Francisco de Requena–. Es tan importante este instrumento del Derecho Indiano, que ello explica la cantidad y variedad de pretendidos argumentos expuestos por Ecuador.

El internacionalista ecuatoriano Don Miguel Valverde, ministro de Relaciones Exteriores del Ecuador,en su Memoria Reservada al Congreso de esa República el año 1905, en que hace suyas expresiones de Don Pablo Herrera con referencia a este tema expresó: "La cuestión de límites está perdida para el Ecuador, en el terreno del Derecho. No tenemos un sólo documento que oponer a los muchos que el Perú posee para demostrar que la Real Cédula de 1802 fue acatada y cumplida".

La negación de la Real Cédula de 1802, conlleva para Ecuador supuestos derechos sobre el territorio de Maynas. La peruanidad de ese territorio se desprende del *Uti Possidetis* de 1810, aceptado por la comunidad hispanoamericana para definir los espacios territoriales con los que cada cual nacía a la vida independiente al momento de romper el vínculo político con la metrópoli española. La adhesión de Maynas al Perú en la hora primera de la independencia hispanoamericana –aun anterior a cuando se proclamara la Independencia en Lima por Don José de San Martín– le da también el sello de peruanidad en virtud de la libre determinación de los pueblos. El propio Bolívar al determinar los espacios jurisdiccionales de las cortes superiores de Justicia que creó en el actual territorio del Perú (abril de 1825), en momentos de su mayor poder, consecuencia de su victoria de Ayacucho meses antes, reconoció la peruanidad de Maynas, como lo había hecho tres años antes en la conocida carta a Santander al decirle: "Maynas pertenece al Perú por una Real Orden muy moderna..."

De la tergiversación del verdadero sentido de la Real Cédula de 1802, se pretende desconocer la peruanidad de Maynas. La importancia del tema ha llevado a la historiografía ecuatoriana a fraguar la existencia de un instrumento internacional que sustente sus ambiciones territoriales. Así, ha convertido en documento básico de sus pretensiones el denominado Protocolo Pedemonte–Mosquera, largo tiempo "inexistente" –a pesar de su "origen" en 1830–. Ahora viene siendo presentado en textos y testimonios cartográficos, donde sorprendidos y asombrados los peruanos –además indignados– encontramos sinuosos escritos como el recorrido del río Amazonas.

Es poco común en nuestra Historia reciente –después de todo no han pasado ni 170 años–, que se pretenda inventar un documento. Mas no nos debe llamar la atención tal hecho, ya que publicistas ecuatorianos inventan Cédulas –la de 1740 no ha podido ni siquiera merecer (tan absurda es) el que se le dé día y mes correspondiente–, tergiversan otras tras negarlas –tal la de 1802–, e inventan instrumentos compromisorios entre partes, tal el protocolo llamado Pedemonte-Mosquera. Hace un siglo se demostró ya su inexistencia. Mas detrás de la pretendida existencia del seudo-protocolo, Ecuador culmina su enredada manipulación histórica para in-

tentar una delirante reinvindicación de territorios que nunca ha poseído, y que cuando se habría firmado ese instrumento internacional se encontraban legítimamente bajo la soberanía del Perú, desde que –y aun antes– nos constituimos como Estado Soberano e Independiente; posesión que, como todos sabemos, se ha mantenido, por lo que Perú puede proclamar con certeza que la posesión territorial de Maynas bajo su heredad territorial no ha tenido en el tiempo interrupción alguna.

Cuando ni las más forzadas interpretaciones de los textos históricos –para hacerles decir lo que no dicen, o hacerles decir precisamente lo contrario–, han permitido a Ecuador dar cierta coherencia a sus pretensiones, éste ha recurrido a proclamar la existencia de un Tratado que durante 60 años "aparecía" inexistente, y que resulta suscrito en Lima cuando el Estado grancolombino, uno de sus suscriptores ya no existía, y cuando el eventual representante de ese Estado ya no se hallaba en la capital peruana, sino navegando rumbo a Guayaquil, concluidas las funciones que lo habían llevado a la vieja capital del Imperio Colonial español en Sudamérica.

No existe pues el Protocolo que "existe" sinuosamente mencionado en las cartas geográficas del Ecuador. De haberse suscrito –hipótesis negada–, no comprometería a Estados que no lo ratificaron ni procedieron al debido canje de dichos instrumentos. Ni en las actas del Congreso peruano, ni en el colombiano, se halla la indispensable relación de su puesta en conocimiento de las representaciones nacionales de los países signatarios.

La *Competencia* Profesional y la *Competitividad*

Capitán de Corbeta (r)
Juan Rivera Pérez

Es imprescindible diferenciar pertinentemente estos aspectos, pues mal entendidos o aplicados de modo incorrecto pueden alterar sensiblemente el devenir de una empresa o institución y causarle estragos que probablemente la pueden arruinar.

Para graficar esta necesidad citamos la siguiente anécdota:

"Pedro y Juan están de safari en Kenia. Hace un día maravilloso, así que se bajan de su vehículo en todo terreno para dar un paseo, y Pedro mete su calzado deportivo en la mochila. Andan un kilómetro y, derrepente, oyen un rugido. Se vuelven para mirar y están muy alejados del vehículo. Hay un león (obviamente hambriento) a unos 20 metros de ellos, y Pedro comienza a ponerse sus zapatos deportivos. Juan mira a Pedro y le dice: "¿Estás loco? ¿Crees que puedes correr más rápido que el león?" Pedro mira a Juan y le dice: "No tengo que correr más rápido que el león, compadre...

"La moral de esta historieta es obvia y muy pertinente al ambiente económico actual tan competitivo: La* calidad *es la forma de correr más rápido que los otros y cualquier empresa o institución que no realce la calidad pagará las consecuencias".

Y como conclusión añade:

— Sólo tengo que correr más rápido que tú.

El sentido de esta circunstancia y diálogo es obvio y muy pertinente al ambiente económico actual tan competitivo: La *calidad* es la forma de correr más rápido que los otros y cualquier empresa o institución que no realce la calidad pagará las consecuencias.

Tenemos aquí que pensar adecuadamente, pues esta anécdota se está refiriendo a la competencia externa, ya que, de querer aplicar estos criterios al interior de una empresa o institución, equivaldría a declarar entre todos sus miembros una implacable guerra sin cuartel que no traería ningún beneficio a la empresa o institución.

La otra versión de la anécdota sería que ambos se unieron, enfrentaron y vencieron o pusieron en huida al león, que es el auténtico enemigo. Y esta es la verdadera historia de la humanidad, pues hay muchos leones, tigres, panteras, y otras fieras, que seguramente harán presa fácil del hombre solo, por lo cual éste tuvo que aunar sus iniciativas, ideas, fuerzas, voluntades, etc., para lograr lo que ahora es: La especie dominante en la tierra.

LA COMPETENCIA PROFESIONAL

Si bien la unión, el espíritu solidario, la cooperación, son valores imprescindibles para la consolidación de una empresa o institución, también lo es el afán de logro, el espíritu de superación y la leal competencia que se dan en un grupo humano que se desarrolla en un ambiente franco, noble e íntegro, en el cual se reconocerá, apoyará y admirará a los que por sus méritos propios obtengan beneficios o posiciones merecidas. En este contexto nos referimos a la llamada Competencia Profesional.

Competencia que podemos definirla como el compendio de conocimientos, atributos personales, valores, experiencias, habilidades, actitudes, aptitudes, etc., que conforman un perfil personal y real del profesional, el cual, eminentemente, se sustenta en su esfuerzo personal por ser mejor, lo que le confiere una formidable capacidad para desempeñarse eficaz y pertinentemente en el medio con el que se desenvuelve.

El profesional competente destaca, se hace necesario y sustenta su prestigio en sus méritos personales y sus realizaciones prácticas siempre correctas. Cualquiera fuere la orientación técnica o humana, la competencia profesional contempla los siguientes aspectos:

1. Competencia Técnica:
Que implica amplios y sólidos conocimientos del sustento teórico en el que se desenvuelve su actividad, y capacidad, criterio y propiedad en la aplicación práctica de estos conocimientos. Dominio de la normatividad, estándares y procedimientos técnico-operativos de su gestión. Permanente actualización, adaptación al cambio y cabal aplicación de su experiencia. Coraje para defender sus bien fundamentadas posiciones. Iniciativa, imaginación, creatividad y espíritu innovador.

2. Competencia Administrativa:
Conocimiento y dominio de los aspectos teórico-prácticos de la administración moderna en el ámbito de los recursos humanos y materiales en su marco de responsabilidad. Sabe planificar, organizar, dirigir y controlar estos recursos, contribuyendo eficazmente a la misión de su área y de la empresa o institución de la cual forma parte.

3. Competencia Legal:
Conocimiento, respeto y cumplimiento del ordenamiento jurídico de la empresa o institución y de todos los aspectos legales derivados de su actividad tanto en lo externo como en las relaciones internas.

4. Competencia Pedagógica:
Poseer vocación, voluntad, motivación y aptitud para enseñar, hacerse entender, y que otras personas aprendan. Negación absoluta del egoísmo o "guardarse lo que se sabe", manteniendo la idea de que la "la mejor empresa o institución es aquélla en la que todos sus miembros son inteligentes".

5. Competencia Operativa:
Capacidad para obtener altos estándares de eficiencia en su gestión, interrelacionando correctamente los elementos, como mano de obra, maquinarias, material, métodos, medio ambiente, etc., con los criterios de Productividad, Calidad, Costo y Seguridad. Conocimiento del entorno competitivo, laboriosidad, empeño, tenacidad, practicidad y rendimiento parejo y efectivo.

6. Dominio Cultural:
Interés y dedicación por conocer y cultivar diferentes aspectos del saber, la actualidad nacional y mundial, la historia, el arte, la ciencia. Preocupación por conocer la realidad de su país y compromiso formal para contribuir con él en sus roles cívicos y patrióticos.

Conciencia y actitud crítica constructiva, serena, racional y alturada, con aportes e ideas positivas y viables.

7. Inteligencia Social:
Capacidad para interactuar productivamente, sin barreras, prejuicios ni inhibiciones con personas de cualquier nivel jerárquico o social. Saber departir, escuchar, hacer gala de cortesía, serenidad y buen humor permanentemente en las relaciones en el trabajo, tacto, tino, discreción y respeto en el trato de los asuntos internos; saber ponerse en el marco de referencia. Comprender, sin perder el sentido de la norma y la realidad, los motivos de otros. Generar un ambiente de estabilidad, armonía y de distensión en el trabajo, no obstante las exigencias o rigores que impone el deber.

8. Concepción Disciplinaria:
Prestigio personal en el ámbito laboral, incuestionable y sin tacha; responsabilidad plena, tanto en el aspecto de prever o medir las consecuencias de las decisiones por adoptar, así como también asumir, reconocer y dar la cara por lo hecho. Conducta personal y privada coherente y ordenada. Es un ejemplo vivo y permanente del conocimiento y cumplimiento de las normas, funciones y deberes.

Autoridad decisiva, sabe elogiar y reconocer, así como aplicar castigo con determinación, rigurosidad y justicia. Orden, correcto respeto a todas las jerarquías sin excepción y cabal reconoci-

miento de los derechos de los demás.

Integridad moral, concepción y práctica cotidiana de valores morales y ética profesional.

Apariencia física aliñada, sobria con muestras manifiestas de preocupación por tener una buena apariencia externa; lenguaje, posturas, modales y gesticulación adecuadas que denotan una educación naturalmente cultivada y no exagerada ni presuntuosa.

Energía, tono vital, firmeza, optimismo, entusiasmo contagiantes en sus movimientos y accionar. Fuerza de expresión y don de mando con buen trato.

9. Liderazgo:

Para poder ejercer un correcto liderazgo en el contexto donde nos desarrollamos es preciso comenzar ejerciendo un liderazgo personal o sobre nosotros mismos. Esto implica lo siguiente:

* *Autoconocimiento*.- Ser conciente de nuestras posibilidades y limitaciones, de nuestros defectos y virtudes en el mayor grado posible y para en base a nuestro propio proyecto intentar ser mejor cada día.

* *Autodominio*.- Dominar nuestras emociones, ser dueños de nosotros mismos, conocer nuestros límites, racionalizar nuestras energías y saber posponer y subordinar nuestras necesidades.

* *Amor propio*.- Tener orgullo y un alto sentido del honor personal. Respetarse y cuidarse a sí mismo, en lo corporal y espiritual. Hacer para uno e intentar cumplir, el mejor proyecto de vida.

* *Autoconfianza*.- Poseer seguridad en el valor y sustento de uno mismo. Tener capacidad para tomar decisiones sin dudas ni vacilaciones, obrar con firmeza y con fe en que las cosas saldrán bien. Tomando los problemas y amenazas como retos y oportunidades.

* *Asertividad*.- Saber decir: No. Esto no quiere decir asumir actitudes negativas o rebeldes sino obrar con la fuerza de las convicciones para hacer valer sus razones bien fundadas y no aceptar algo incorrecto y sobre todo tener el valor y hacer ver al superior que está equivocado.

* *Ausencia de ansiedad*.- Saber sobreponerse a las tensiones, contrariedades y al estrés propio de las actividades recargadas, riesgosas, imprevistas, conflictivas, mostrando cordura, equilibrio y sobriedad en los actos que efectúa, para solucionar las situaciones problemáticas, sin desentonar su modo habitual, agredir, tratar mal a los demás o sentir temores paralizadores.

Obteniendo el buen control de uno mismo podemos desarrollar un auténtico liderazgo, que es la aptitud y compromiso para concertar, integrar, interpretar y canalizar las aspiraciones, iniciativas, esfuerzos, aptitudes y voluntades de un grupo hacia el logro de fines constructivos, en íntima concordancia, en el caso de una empresa o institución con la misión y visión de ésta. Los aspectos que contempla el liderazgo prácticamente han sido abordados en gran parte en este tema de "La Competencia Profesional", pues, en suma, un profesional competente, a carta cabal, es un auténtico líder, cabiendo añadir que "El hombre es el verdadero arquitecto de su propio destino" y que todo rasgo, acti-

tud, conocimiento, experiencia y convicción positiva que se haga patente en cada uno de nosotros acrecentará nuestra mejor condición hacia la obtención de una óptima imagen profesional y consiguientemente al liderazgo.

PERFIL DEL PROFESIONAL COMPETITIVO

* Identificación plena con su empresa
* Fortaleza en la acción
* Coraje frente a cualquier contingencia
* Combatividad y mentalidad ganadora
* Agresividad y ambición
* Valor para asumir riesgos bien fundados
* Perseverancia y tenacidad en sus propósitos
* Aplomo y seguridad en sus propios fundamentos
* Capacidad para tomar decisiones firmes e inobjetables.
* Originalidad e impredecibilidad
* Perspicacia y audacia
* Sentido de anticipación, visión de futuro
* Aprovechamiento máximo de la mínima ventaja
* Iniciativa e inventiva
* Personalidad subyugante
* Inteligencia detallista y rapidez mental
* Dominio del panorama competitivo
* Sociabilidad conveniente (contactos, apoyo, influencias)
* Olfato y aguda observación
* Intuición y capacidad deductiva - inductiva
* Multiplicidad de recursos para resolver situaciones
* Capacidad de persuación
* Imaginación maquinadora
* Habilidad para disimular y ocultar las debilidades ante el competidor
* Adaptabilidad, flexibilidad y capacidad de mimetizarse
* Capacidad para convertir las amenazas en retos y oportunidades
* Oportunismo. Estar dónde y cuándo se le necesita
* Desparpajo, desinhibición y simpatía en su trato
* Capacidad de conocer a los demás
* Cazador de oportunidades
* Frialdad, practicidad y dureza en el ejercicio competitivo
* Correcta aplicación del costo-beneficio
* Imperturbabilidad y control emocional
* Capacidad para desbaratar argumentos contrarios
* Habilidad negociadora
* Buena suerte.

Un "Mensaje a García"

Teniente Primero
César Alvarez Herrera

Al egresar como alférez de fragata hace algunos años y desempeñándome como oficial de dotación de uno de nuestros buques, recuerdo como si fuera ayer que, para cierta ceremonia que se iba a realizar a bordo, mi jefe me ordenó conseguir pintura y presentar pintado el buque en tres días; al término de la orden me dijo: "Esto es un "Mensaje a García". Definitivamente esta última frase quedó en mi memoria formulando la interrogativa sobre su significado, puesto que nadie me explicó y tampoco encontré bibliografía alguna que pudiera aclarar mi interrogante en ese momento. Pasó el tiempo y con la experiencia adquirida durante estos años de oficial quedó definida la frase como "la orden que debe ser cumplida a como dé lugar". Todo esto se complementó con las enseñanzas recibidas a través de los cinco años en la Escuela Naval y lo que resultó fue "el cumplimiento a cabalidad de las órdenes que se reciben".

Pero a través de los años el ser humano va madurando y ve desde otra óptica lo que en un inicio le pareció aburrido y molesto. Las nuevas generaciones empujan a las viejas por el mismo ritmo y ley de la vida, pero muchas veces vienen con ciertas corrientes no muy paralelas a las ya establecidas en una institución como la nuestra; si bien es cierto que debemos someternos a cambios en busca de un óptimo desarrollo buscando el error "Cero", esto no significa trastocar el significado de lealtad y obediencia al superior. Muchos de los nuevos oficiales truncan su carrera por el hecho de no cumplir o cumplir de acuerdo a su criterio una orden, orientados por tendencias que no son aplicables en nuestro trabajo.

Ésta es sólo una pequeña introducción a la historia de Elbert Hubbard, que tiene un gran significado en nuestras vidas y muy pocas veces la entendemos en el momento y lugar adecuado. He podido rescatar estas líneas y las hago de conocimiento de los lectores con la finalidad de poder contar con oficiales y personal más dedicados a nuestra institución.

En todo el asunto de la guerra por la independencia de Cuba hay un hombre que sobresale en el horizonte de mi memoria como el planeta Marte en su perihelio. Cuando se declaró el conflicto entre Cuba y Estados Unidos era muy necesario comunicarse pronto con el Jefe de los insurrectos. Encontrábase García allá, en el interior de Cuba, sin que nadie supiera su paradero.

Era imposible toda comunicación con él por telégrafo o por correo. El Presidente tenía que contar con su cooperación sin pérdida de tiempo. ¿Qué hacer?

Alguien dijo al Presidente: "Hay un hombre, llamado Rowan, que puede encontrar a García, si es que se le puede encontrar".

Se trajo a Rowan y se le entregó una carta para que a su vez la entregara a García. De cómo fue que este hombre, Rowan, tomó la carta, la selló en una cartera de hule, se la amarró al pecho, hizo un viaje de cuatro días y desembarcó de noche en las costas de Cuba en un bote sin cubierta; de cómo fue que se internó en las montañas, y en tres semanas salió al otro lado de la isla, habiendo atravesado a pie un país hostil, así como entregado la carta a García, son cosas que no tengo deseo especial de narrar en detalle. Pero sí quiero que conste que Mac-Kinley, Presidente de los Estados Unidos, puso una carta en manos de Rowan para que éste se la entregara a García.

Rowan tomó la carta y no preguntó: "¿Dónde está García?"

¡Loado sea Dios! He aquí un hombre cuya figura debe ser vaciada en imperecedero bronce y puesta en estatua en todos los colegios del país. No es la enseñanza de libros lo que los jóvenes necesitan sino aquellos actos que produzcan el endurecimiento de la vértebras para que sean fieles a sus cargos, para que actúen con diligencia, para que hagan la cosa: "Llevar el mensaje a García".

El General García ya no existe, pero hay otros Garcías.

No hay hombre que haya tratado de administrar una empresa que requiera mucho personal, que a veces no se haya quedado atónito al notar la imbecilidad del promedio de los hombres, la inhabilidad o la falta de voluntad de concentrar sus inteligencias en una cosa dada y hacerla.

La asistencia irregular, la desatención ridícula, la indiferencia vulgar y el trabajo mal hecho parece ser la regla general. No hay hombre alguno que salga airoso de su empresa a menos que,

quiérase o no, por la fuerza, obligue o soborne a otros para que le ayuden, a menos que, tal vez, Dios todopoderoso, en su bondad, haga un milagro y le envíe al Angel de la Luz para que le sirva de auxiliar.

Usted, lector, puede hacer esta prueba. Se encuentra en estos momentos sentado en su oficina. A su alrededor tiene seis empleados. Llame a uno de ellos y pídale lo siguiente: "Tenga la bondad de buscar en la Enciclopedia y hágame un memorándum corto sobre la vida de Correggio".

¿Cree usted que el empleado contestará: "Si señor", y se marche a hacer lo que le dijo?

Nada de eso. Lo mirará de soslayo y le hará una, o más, de las siguientes preguntas:

¿Quién era Correggio?

¿En cuál Enciclopedia?

¿Dónde está la Enciclopedia?

¿Acaso fui empleado para hacer esto?

¿No querrá usted decir Bismarck?

¿Por qué no lo hace Carlos?

¿Murió?

¿Hay prisa para eso?

¿No sería mejor que le trajera el libro y usted mismo lo buscara?

¿Para qué quiere usted saberlo?

Y me atrevería a apostar, diez contra uno, que después que haya contestado el interrogatorio y explicado la manera de buscar información que necesita, y por qué la necesita, su empleado se retira y obliga a otro compañero a que le ayude a encontrar a García, regresando poco después diciéndole que no existe tal nombre. Desde luego, puede darse el caso en que yo pierda la apuesta; pero, según la ley de promedios, no debo perder.

Ahora bien, si usted sabe lo que tiene entre manos, no debe molestarse en explicar a su auxiliar que "Correggio" está iniciado con "C" y no con "K", sino que sonrrientemente y de buen humor le dirá: "Está bien, déjelo" y dicho esto se levantará y lo buscará usted mismo.

Recientemente hemos estado oyendo conversaciones y expresiones de muchas simpatías hacia los "extranjeros naturalizados que son objeto de explotación en los talleres", así como hacía "el hombre sin hogar que anda en busca de trabajo honrado", y junto a esas expresiones, con frecuencia se emplea palabras duras hacia los hombres que están en el poder.

Nada se dice del patrón que envejece antes de tiempo tratando en vano de inducir a los eternos disgustados y perezosos a que hagan un trabajo a conciencia; ni se dice nada de lo mucho ni de la paciencia que ese patrono ha tenido buscando personal que no hace otra cosa sino "matar el tiempo" tan pronto como el patrono vuelve la espalda. En todo establecimiento y en toda fábrica se tiene constantemente en práctica el procedimiento de la selección por eliminación. El patrono se ve constantemente obligado a rebajar personal que ha demostrado su incompetencia en el fomento de sus intereses, y en tomar otros empleados. No importa que los tiempos sean buenos; este procedimiento de selección sigue en todo tiempo y la única diferencia es que, cuando las cosas están malas, el trabajo escasea, se hace la selección con más escrupulosidad, pero afuera, y para siempre afuera, tiene que ir el incompetente y el inservible. Por interés propio el patrono tiene que quedarse con los mejores, con los que pueden llevar un "mensaje a García".

Conozco a un individuo de aptitudes verdaderamente brillantes, pero sin habilidad necesaria para mejorar su propio negocio, y que, sin embargo, es com-

pletamente inútil para cualquier otro, debido a la insana sospecha que constantemente abriga la creencia de que su patrono le oprime o trata de oprimirle. Sin poder mandar, no tolera que se le mande. Si se le diera un mensaje para que se lo "lleve a García", probablemente su contestación sería: "Lléveselo usted mismo".

Hoy este nombre anda errante por las calles en busca de trabajo, teniendo que sufrir las inclemencias del tiempo. Nadie que le conozca se ofrece a darle trabajo, puesto que es la esencia misma del descontento. No entra por razones y lo único que en él podría producir algún efecto sería un buen puntapié. Sé, en verdad, que un individuo tan moralmente deforme como ése no es menos digno de compasión que el fisicamente inválido; pero en nuestra compasión derramemos también una lágrima por aquellos hombres que se encuentran al frente de grandes empresas, cuyas horas de trabajo no están limitadas por sonidos del pito y cuyos cabellos prematuramente encanecen en la lucha que sostienen contra la indiferencia zafia, contra la imbecilidad crasa y contra la ingratitud cruenta de los otros, quienes, a no ser por el espíritu emprendedor de éstos, andarían hambrientos y sin hogar.

Se dirá que me he expresado con mucha dureza. Tal vez sí; pero cuando el mundo entero se ha entregado al descanso, yo quiero expresar una palabra de simpatía hacia el hombre que sale adelante en su empresa, hacia el hombre que, aun a pesar de grandes inconvenientes, ha sabido dirigir los esfuerzos de otros hombres y que, después del triunfo, resulta que no ha ganado nada más que su subsistencia.

También yo he cargado mi lata de comida al taller y he trabajado a jornal diario, y también he sido patrono y sé que puede decirse algo de ambos lados.

No hay excelencia en la pobreza, los harapos no sirven de recomendaciones; no todos los patronos son rapaces y tiranos; no todos los pobres son virtuosos.

Mis simpatías todas van hacia el hombre que hace su trabajo tan bien cuando el patrono está presente, como cuando se encuentra ausente. Y el hombre que al entregársele una "carta para García", tranquilamente toma la misiva, sin hacer preguntas idiotas, y sin intención alguna de arrojarla a la primera alcantarilla que encuentre a su paso, o de hacer cosa que no sea de entregarla al destinatario, ese hombre nunca queda sin trabajo ni tiene que declararse en huelga para que se le aumente el sueldo. La civilización busca ansiosa, insistentemente, a esa clase de hombres. Cualquier cosa que a ese hombre se le pida, la consigue. Se le necesita en toda la ciudad, en todo pueblo, en toda villa, en toda oficina, tienda y fábrica, y en todo taller. El mundo entero lo solicita a gritos; se necesita, y se necesita con urgencia, al hombre que pueda llevar "un Mensaje a García".

¡El faro se balancea! (*)

Crucero de Verano en 1938. La Escuadra cumplía su viaje de instrucción en los meses de enero, febrero y marzo.

Eran años de dura exigencia para la Marina, dada la modestia de sus recursos entonces; pero sus oficiales y personal, gracias a su dedicación y trabajo, podían -con íntimo y legítimo orgullo- ver navegar, en columna, a las unidades de la Armada: los cruceros *Almirante Grau,* buque insignia, y *Coronel Bolognesi;* los destructores *Villar* y *Guise;* los submarinos *R-1, R-2, R-3* y *R-4,* y los transportes auxiliares *Rímac* y *Pariñas.* Comandante General de Operaciones, el capitán de navío Dn. Carlos Rotalde.

A lo largo del itinerario, los ejercicios tácticos, de señales, de artillería y zafarranchos ocupaban a las dotaciones en casi todas las horas de los días.

Cierta noche, navegando en pos del faro de la isla Lobos de Afuera, cubría guardia en el buque insignia el teniente primero Salvador Mariátegui, quien tenía como ayudante en el turno al alférez de fragata José Namihas.

Escrutaban ambos, prismáticos en mano, el lóbrego horizonte. La noche era oscura y, por consiguiente, fácil de distinguir toda luz.

(*) Suceso referido en una reunión amical en casa del capitán de fragata (r) Dn. Salvador Mariátegui Cisneros.

De pronto, desde el otro lado del puente, el alférez pasó la voz al oficial de guardia, teniente Mariátegui:

— ¡Faro a la vista, abierto 20° a babor!...

El teniente dirigió sus binoculares hacia esa dirección, y, en efecto, también distinguió, distante, una luz intermitente, pero que no coincidía con los pantallazos que debían corresponder a los del faro... Con reserva, con previsión justificable, el teniente ordenó chequear bien los intervalos de iluminación y oscuridad.

Tras un momento, el alférez se ratificó en su opinión:

— Es el faro — dijo —, aunque no coinciden los destellos...

El comandante del buque, capitán de fragata Manuel H. Melgar -que, en navegación, dormía en el camarote llamado "de navegación", el mismo que se hallaba situado a popa de la caseta de planos-, había escuchado la voz del alférez comunicando lo de la visualización del faro; por lo que, sin esperar al parte del oficial de guardia, se presentó en el puente.

Con voz tonante se dirigió a este último, diciéndole:

— ¡Teniente!..., ¿qué espera usted para informarme que el faro está a la vista?... ¡Avise al Comandante General!

— Señor — expresó el teniente —, yo no he visto un faro... Sólo esa luz intermitente.

Pero el Comandante había salido de la cama impresionado por lo que oyera al alférez, y como se estaba en la hora de ser avistado el faro, y aproximadamente en la marcación que correspondía, cortó secamente al teniente e insistió:

— ¡Avise al Comandante General!...

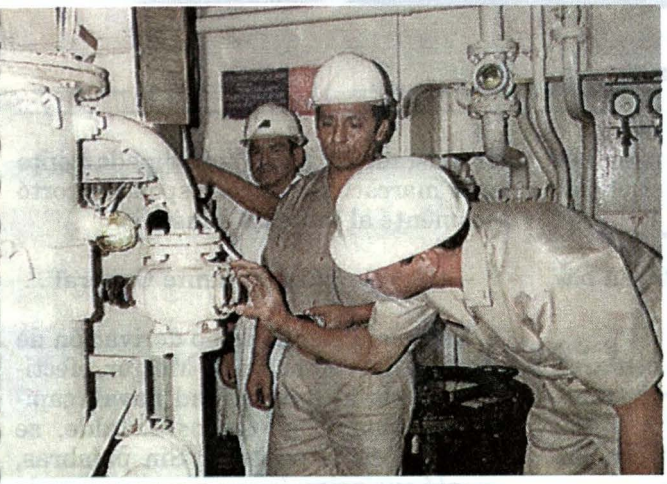
En lo que siguió, como derivación de la orden del comandante Melgar, efectivamente la alta autoridad naval, capitán de navío Dn. Carlos Rotalde, se apersonó en el puente... Sin palabras, orientó sus prismáticos al tan apuntado reflejo de luz.

El Comandante General, pues, en observación y verificación de distancias. El teniente estaba seguro que las intermitencias luminosas no eran las del faro. Pasados los instantes, también el comandante Melgar tenía ya consciencia de su error, pero no decía nada. El surcar del buque, por otra parte, había aproximado ya en mucho a éste con el punto luminoso. Así, ya más cerca, se pudo comprobar que la tan entrevistada luz correspondía ¡a la vela cangreja de un balandro! y que sus intermitencias eran consecuencia de las ocultaciones derivadas del balanceo de la nave en las aguas.

El comandante Melgar sabía, pues, que la luz atribuida al faro no era la de éste; igualmente, sin duda, el oficial de servicio ya presente en el puente; también el oficial de guardia y lo mismo su ayudante; pero callaban todos, temerosos y en la espera de oir la explosión que sin duda provocaría en el Comandante General tal equivocación... Cuando un vigía, del todo ajeno al drama que vivían el comandante del buque y los oficiales en el puente, en rotundo remate a tan especial momento, dejó oir, desde su puesto, el grito:

— ¡El faro se balancea!...

Cym.



CONTROL POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO

Las inspecciones como Estado rector del puerto son realizadas por las Autoridades Marítimas a fin de garantizar, sin discriminación en cuanto al pabellón, que los buques extranjeros que visitan sus puertos cumplan con las normas establecidas en los Convenios Internacionales.

En sus inicios, el control por el Estado rector del puerto estuvo limitado principalmente a verificar el cumplimiento de los aspectos técnicos de los Convenios SOLAS Y MARPOL y otros instrumentos. En Mayo 1994 se añadió un nuevo Capítulo XI al Convenio SOLAS, el mismo que entró en vigor el 01 Enero 1996, en base a lo cual es posible que un Oficial de Control por el Estado rector del puerto verifique los requerimientos operacionales cuando existan "claros indicios" que el Capitán o su tripulación no están familiarizados con procedimientos esenciales de abordo relativos a la seguridad del buque.

Estos "claros indicios" incluyen entre otros, evidencias de fallas operacionales, operaciones de carga no realizadas apropiadamente, implicación del buque en incidentes debidos a errores operacionales (en otras palabras, error humano), falta de un cuadro de zafarranchos actualizado y señales de que los miembros de la tripulación no pueden comunicarse entre ellos.

El control por el Estado rector del puerto es un elemento importante para erradicar los buques sub-estandar a nivel mundial, debido a que la seguridad de la navegación y por lo tanto la prevención de los accidentes, es determinada no sólo por el establecimiento de regulaciones internacionales adecuadas, sino por sobre todo, por una implantación efectiva y cumplimiento de dichas regulaciones.

La principal responsabilidad en la erradicación de buques sub-estandar recae en los Estados de abanderamiento, contribuyendo el control por el Estado rector del puerto a mejorar la seguridad marítima y prevención de la contaminación del medio acuático.

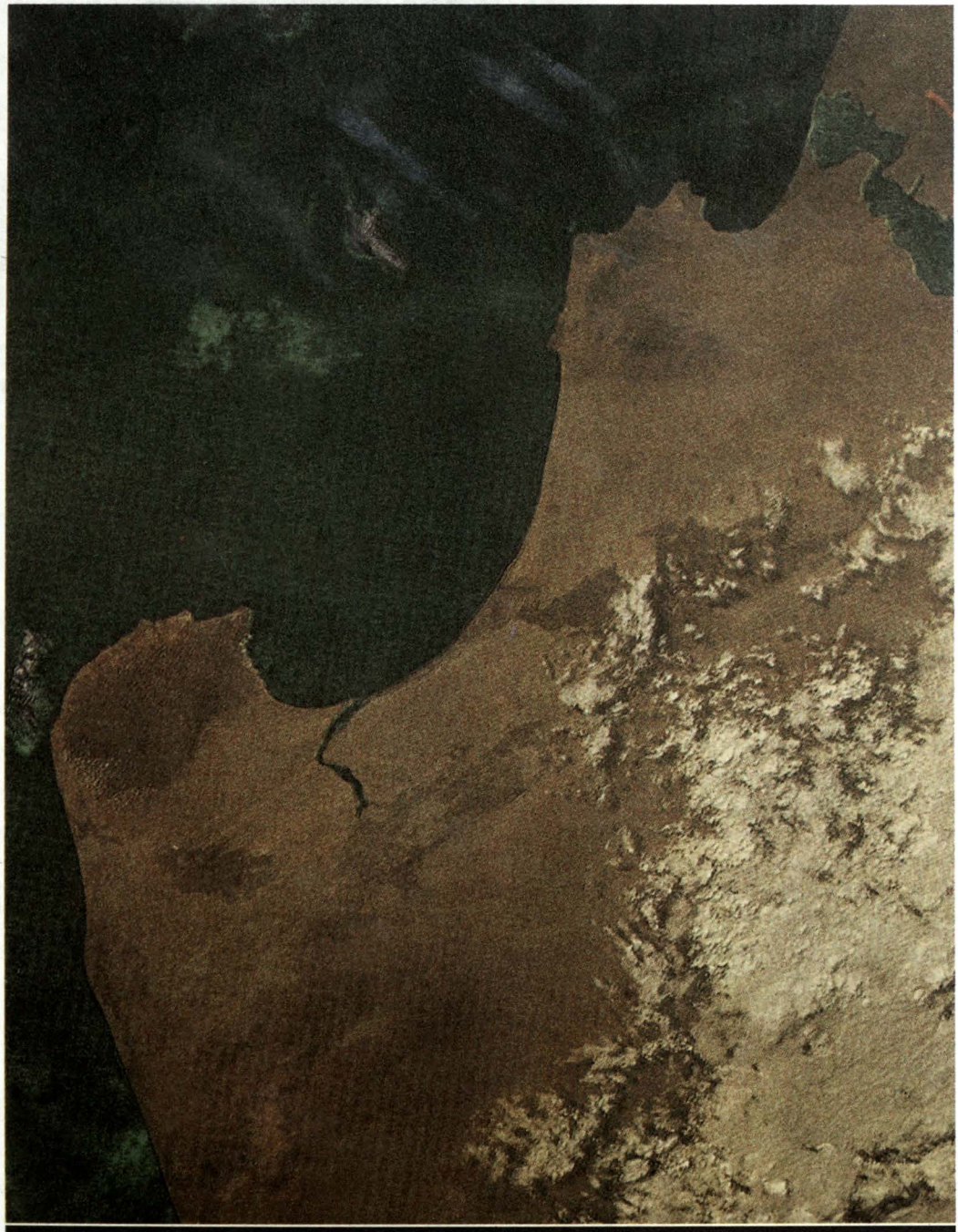
Esta es una responsabilidad conjunta que compete a las Administraciones Marítimas, armadores de buques, sociedades de clasificación y todos aquellos involucrados en la operación diaria de los buques. Debe verificarse que los buques cumplan con los estándares internacionalmente acordados, que estén bien ope-rados, bien mantenidos y no contaminen el ambiente marino. El control por el Estado rector del puerto actúa como una red de seguridad para detener a aquellos buques que no cumplan con las regulaciones.

La Dirección General de Capitanías y Guardacostas, en su condición de Autoridad Marítima Nacional, ha dispuesto que los buques que arriben a los puertos de Talara, Callao, Matarani e Ilo, sean sometidos a inspecciones por el Estado rector del puerto con la finalidad de verificar el cumplimiento de las normas internacionales aceptadas, con lo cual se contribuye a eliminar la presencia de buques sub-estandar en la región, propiciando el incremento de la seguridad de la vida humana en el mar así como la reducción del peligro de contaminación de nuestro medio ambiente marino.

Sección Especial

del

Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú



Bahía y desierto de Sechura.- Foto NASA. Apolo - 9 (Marzo, 12 de 1969).

INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTORICO-MARITIMOS DEL PERU

SECCION
HISTORIA MARITIMA

LOS TOMOS CIENTÍFICOS DE LA Historia Marítima del Perú

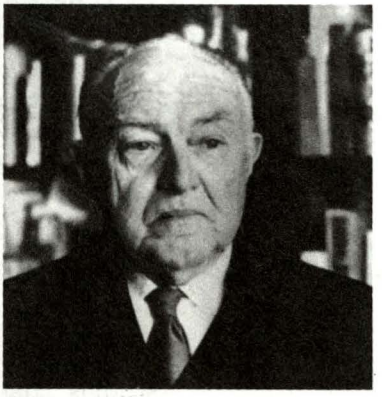
El Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú presenta en esta edición de la Revista de Marina una síntesis del importante preámbulo de la "Historia Marítima del Perú" que son las Ciencias del Mar, máxime cuando éstas y la Historia Marítima se confunden muy particularmente desde las épocas milenarias de nuestra tradición marítima.

Una evidencia de esta afirmación está claramente expuesta en el siguiente párrafo que responde a una parte de la hermosa Introducción a esta obra presentada por el Señor Vicealmirante Luis Ernesto Vargas Cabellero, entonces Ministro de Marina, y que reza así:

"El MAR PERUANO no es una simple creación retórica; es, más bien, parte de nuestro habitat natural, sostenido y enmarcado por la recia estructura andina, con todas las esencias de su lecho y de sus entrañas. Alimentado por las sales de nuestra tierra, en él quedan lo que otros fenómenos -también implacablemente nuestros- nos arrebatan en silencio, y que luego, al toque de la luz, se transforman en seres vivos, sucediéndoles estructuras cada vez más complejas, hasta integrar el mundo de maravilla y de asombro que es nuestro por derecho a la vida, por el origen de sus elementos, como por la presencia de fenómenos de intransferible localización geográfica".

Es necesario relievar que los tres distinguidos científicos, Miembros de la ex Comisión Para Escribir la Historia Martítima del Perú, y posteriormente Miembros de Número fundadores del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, en una u otra forma, especialmente en los aspectos oceanográficos y biológicos marinos, contribuyeron, con sus escritos que conforman la "Historia Marítima del Perú", a sustentar, en las diferentes Conferencias de la Organización de las Naciones Unidas para la elaboración del Nuevo Derecho del Mar, la posición peruana con respecto a la institución del dominio marítimo de las 200 millas náuticas que hoy rige en el mundo.

Dr. Georg Peterson Gaulke



Doctor en Filosofía, optó la Especialidad en Geología en la Universidad de Kiel (Alemania); es Profesor Emérito de la Universidad Nacional de Ingeniería (Lima), donde obtuvo el grado de Ingeniero de Minas y ejerció la docencia universitaria (1952-1969) en las cátedras de Geología General, Yacimientos Mineralizados y Geología Económica, hasta su jubilación a mediados de 1969.

Entre los numerosos cargos profesionales que ejerció, se cuentan los de Administrador del Campo Petrolero de Zorritos, Geólogo Consultor y Superintendente de Campo de la Empresa Petrolera Fiscal, y el de Geólogo Consultor de Peruvian Oils and Minerals, Ltd.

Fue presidente de la Sociedad Geológica del Perú, del Instituto de Ingenieros de Minas y representante de la Empresa Petrolera Fiscal en la Comisión de la Carta Geológica del Perú, además de Miembro de Número de la Academia Nacional de Ciencias, entre otras distinciones.

Es autor de numerosos trabajos científicos, técnicos, histórico-geográficos, arqueológicos, etc., cuya publicación inició en 1923 en la revista "Die Heimat".

Fue Miembro de la ex Comisión Para Escribir la Historia Marítima del Perú y Miembro Fundador del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.

Falleció el 21 de enero de 1985.

EL MAR

Gran Personaje

ASPECTOS GENERALES DE LA GEOGRAFÍA Y GEOLOGÍA DE LA COSTA PERUANA (*)

La porción occidental del Perú que se extiende a lo largo del Océano Pacífico está delimitada por accidentes geomorfológicos de primer orden, tales como:

En el Este, por el macizo de la Cordillera de los Andes y sus contrafuertes.

En el Noroeste del litoral, por algunas serranías que se interpretan como restos de la antigua "Cordillera de la Costa"; la cual se hace presente también entre Paracas y la frontera Sur del país.

En el Occidente, por el talud o declive continental que yace entre los 200 y 3,000 metros debajo del nivel del mar.

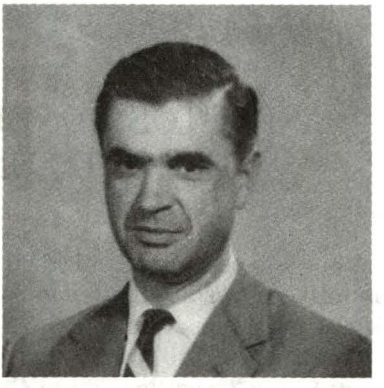
Zócalo Continental

El margen o plataforma continental abarca así partes sumergidas del zócalo continental. El talud inclinado de la zona marginal oriental del fondo del Océano Pacífico separa igualmente unidades morfológicas de primer orden.

El zócalo continental tiene un ancho variable entre menos de una decena y algo más de 100 km. Se trata de un área donde se realiza la sedimentación marina relativamente rápida, lo que es característica de las aguas someras. En Geografía, el término zócalo continental se restringe a la faja sumergida entre la línea de la costa y la isóbata de 200 m. debajo del nivel del mar. Su origen se atribuye con frecuencia a la abrasión marina. Pero en el mar peruano los factores genéticos decisivos constituyen, sobre grandes extensiones, las sumersiones de naturaleza epiro y oro genética, desplazamientos negativos y excepcionalmente positivos como ha sucedido en el Golfo de Guayaquil, donde existen bloques geotectónicos que constituyen la isla Santa Clara o El Muerto.

* *Historia Marítima del Perú*. Georg Petersen Gaulke, Tomo I, Vol. 1, pp. 13-14.

Ing. Ramón Mugica Martínez



Doctor en Ingeniería Industrial por la Escuela Superior de Ingenieros Industriales de Bilbao (España).

Profesor principal de Física y Director del Instituto de Investigaciones Metereológicas y Oceanográficas de la Universidad de Piura.

Ex Jefe del Departamento de Oceanografía del Instituto del Mar.

Ex Jefe del Departamento de Oceanografía de la Escuela Naval de Colombia.

Ex Profesor principal de Oceanografía en la Universidad Federico Villarreal.

Profesor visitante de Oceanografía en la Universidad Jorge Tadeo Lozano (Colombia) y en la Escuela Naval de Cartagena (Colombia).

Fue Miembro de la ex Comisión Para Escribir la Historia Marítima del Perú y Miembro de Número Fundador del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.

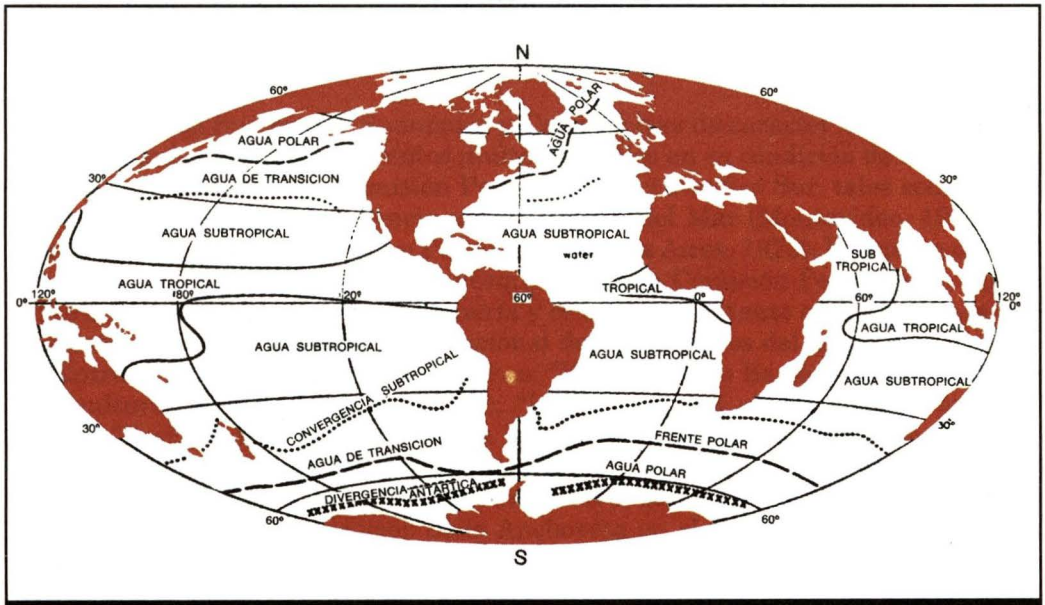
Falleció el 29 de marzo de 1991.

Oceanografía del Mar Peruano (*)

Aspectos Generales de la Oceanografía Peruana

Esta obra, apreciado lector, nos habla del Mar Peruano. A la luz de la Historia, nos relata acontecimientos ocurridos en el ámbito de este mar; nos revela el significado histórico de las gestas protagonizadas por nuestros marinos. Pero las gestas y el acontecer marineros cuentan con otro protagonista junto al acto humano: el mar mismo. Unas veces, colabora con el marino para que logre el éxito en sus empeños; en otras, se le enfrenta para templar su ánimo en la lucha.

Si estudiamos este segundo protagonista desde el punto de vista de las ciencias físicas, aparece ante nosotros la oceanografía de nuestro mar, objeto del presente capítulo y de los subsiguientes. Con ese enfoque oceanográfico del escenario activo de la *Historia Marítima del Perú*, esperamos que adquieran nuevo relieve y significación algunos episodios que, de otro modo, pudieran pasar desapercibidos.



Distribución de las principales masas de agua en la superficie de la mar y de los límites entre dichas masas de agua.

Cualquier parte del mar, y ciertamente la que está frente a nuestras costas, tiene mil detalles cambiantes que no se pueden describir con brevedad. Bien lo sabe el marino, que habla largamente de su mar, y, al final, siente que ha dejado casi todo por decir. Tampoco nuestro trabajo podrá ser exhaustivo; lo limitaremos a aquellos aspectos que nos han parecido más representativos del Mar Peruano, tales como sus corrientes, su distribución de temperaturas, su fertilidad y su influjo sobre el clima.

El plan inicial era tratar cada uno de estos temas por separado, dedicando toda la atención de un capítulo a las corrientes; de otro, exclusivamente al influjo del mar sobre el clima, y así sucesivamente. Aunque se ha mantenido esta idea en líneas generales, y así se aprecia en los encabezamientos de los capítulos, también se ha permitido cierta intromisión de unas materias en otras, resultado inevitable de la íntima relación entre ellas.

Primero se presenta la unidad del conjunto sin entrar en muchos detalles. Después se tratarán, de un modo más particular, las diferentes características del mar que tenemos frente a nuestra costa.

Dedicamos especial atención, en este capítulo introductorio, al tema de las corrientes marinas. Nos ayudará a clasificar las distintas áreas del Mar Peruano, a relacionarlas con otras áreas más extensas del océano y a ver la unidad que guarda todo ese conjunto marítimo con los fenómenos atmosféricos.

---

* *Historia Marítima del Perú*. Ramón Mugica Martínez, Tomo I, Vol. 1, pp. 221-222.

Dr. Jorge Sánchez Romero



Realizó sus estudios superiores en la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, donde obtuvo el grado de Doctor en Ciencias Biológicas, especializándose en Biología Pesquera.

Sus actividades profesionales comprenden, entre otras, las siguientes: la Jefatura de Prácticas de la Cátedra de Zoología Sistemática Avanzada (1942) en la Universidad de San Marcos;la fundación de los Criaderos de Paiche en la selva (1943-1954); la fundación del Servicio de Piscicultura del Oriente(1946-1947)y la del Museo de la Fauna Amazónica en Iquitos (1947). En el año 1962 fue iniciador y ejecutor del Programa de Alimentación Popular a base de pescado y, posteriormente, dirigió la ejecución de trabajos experimentales sobre adaptación de peces nativos tropicales de la amazonía a las aguas templadas de la costa como contribución a la piscicultura nacional. Desde 1964 es Director Técnico del Instituto del Mar y Supervisor de sus publicaciones.

Participó en numerosas Reuniones y Conferencias de carácter científico, así como en los más importantes eventos multinacionales en su condición de Miembro de la Sección Peruana de la Comisión Permanente del Pacífico Sur, tales como -entre las más recientes- la Conferencia sobre Derecho del Mar (Montevideo, 1970) y la Conferencia Cuatripartita sobre Pesquería (Buenos Aires, 1970). En marzo de 1971 fue designado Miembro del Sector Pesquero ante la Comisión Permanente del Pacífico Sur, por el Ministerio de Pesquería y es su representante en las Sesiones Preparatorias de la Conferencia Internacional de los Derechos del Mar.

Entre sus trabajos publicados figuran: "Fundamentos Básicos de Limnología y Piscicultura", Curso Didáctico (1948); "La Piscicultura en los Andes Peruanos" (1951); "Posibilidades pesqueras de la Selva Peruana" (1951); "Introducción al estudio de la Ecología y Biogeografía con referencia al Perú" (contribución), obra del Dr. Hans W. Koepcke (1959); "Los Recursos Vivos Naturales como campo de acción del Biólogo" (1951); "Utilización de la Anchoveta en el Consumo Humano" (1962); "La IV Región Vital del Perú" (en la Revista "Pacífico Sur" de la Comisión Permanente, marzo 1971, Nro. 1, Quito-Ecuador).

Fue Miembro de la ex Comisión Para Escribir la Historia Marítima del Perú y Miembro de Número fundador del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.

Falleció el 15 de agosto de 1985.

Aspectos biológicos y pesqueros del Mar Peruano

La riqueza biológica del Mar (*)

Las comunidades de animales y vegetales que se desarrollan en el ámbito de la Corriente Peruana, aunque desde antiguo llamaron la atención por las manifestaciones de abundancia de algunas de las especies que las constituyen, son muy poco conocidas, particularmente en lo que respecta a las interrelaciones entre los organismos que las integran y las de éstos con el ambiente abiótico, las que se han establecido, en parte, sólo en los contados casos en que urgió la necesidad de comprender la biología y ecología de especies cuya gran demanda impulsó su explotación en escala industrial.

Por su distribución en el espacio, así como por su forma general de vida, las comunidades del mar suelen distribuírseles en tres grandes grupos: plancton, necton y bentos.

Constituye el plancton un inmenso y heterogéneo conjunto de organismos, mayormente de tamaño muy pequeño, que durante toda su existencia o parte de ella viven en suspensión en el agua y, por carecer de órganos de locomoción, o poseerlos muy débiles, no pueden contrarrestar los movimientos propios del agua, desplazándose en consecuencia a merced de las olas y corrientes. Se distinguen dentro de este conjunto a los vegetales que integran el fitoplancton y a los animales que forman el zooplancton.

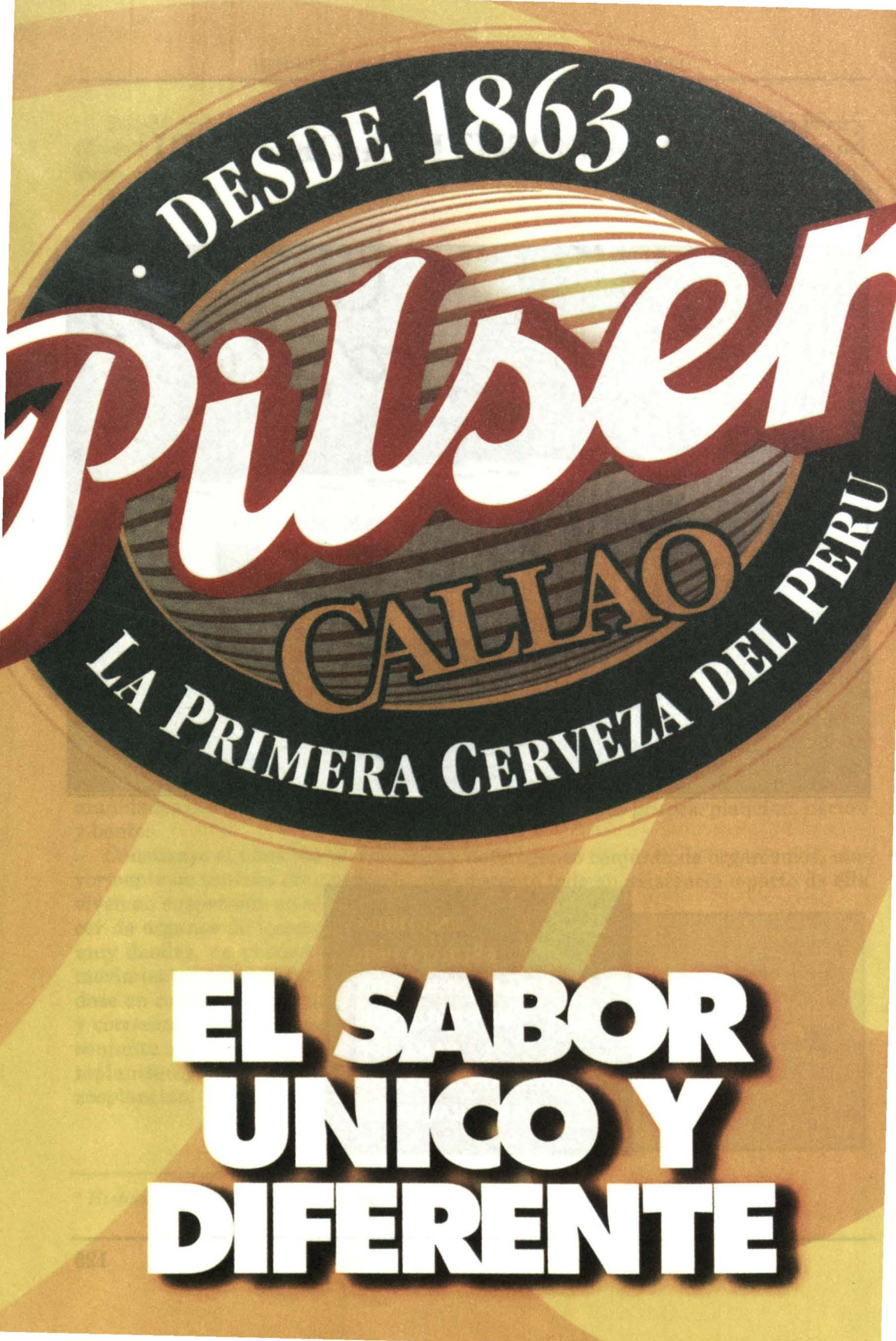


* *Historia Marítima del Perú*. Jorge Sánchez Romero, Tomo I, Vol. 2, p. 27.

*H*ISTORIA *M*ARÍTIMA *D*EL *P*ERÚ



UNA OBRA ESCRITA POR UNA GENERACIÓN DE PERUANOS, PARA LOS PERUANOS DE TODAS LAS GENERACIONES


· DESDE 1863 ·
Pilsen
CALLAO
LA PRIMERA CERVEZA DEL PERU
EL SABOR
UNICO Y
DIFERENTE




MARINA DE GUERRA DEL PERU