Por buen rumbo y con visión de futuro

La reciente incorporación a nuestra Marina de Guerra de las fragatas misileras tipo Lupo B.A.P. Aguirre *y B.A.P.* Palacios *es un hito en el ya impostergable objetivo de reponer y renovar paulatina y ordenadamente aquellas unidades que hayan cumplido con su tiempo de vida útil o se encuentran en el umbral de la obsolescencia tanto técnica como logística. El Jefe de Estado, por otra parte, ha reiterado que antes de concluir su mandato, en julio del 2006, otras dos misileras, iguales a las recién adquiridas, también formarán parte de nuestra Escuadra y en ese rumbo estamos navegando con el mayor compromiso de todos los miembros de la Institución.*

Silenciosamente, pero no por ello con menos actividad e intensidad, nuestra Institución sigue llevando adelante variados proyectos destinados a potenciar la formación del personal naval en todos sus niveles. Igualmente, la capacidad creativa de nuestros hombres y mujeres, su excelente formación y perseverancia, viene haciendo posible devolver la capacidad operativa, potenciar o modificar elementos que, por razones presupuestales, no habrían podido ser reemplazados en su totalidad. Ésta es, podemos decirlo con satisfacción, una forma más de contribuir al esfuerzo de mantener el equilibrio económico del país, que demanda reiteradas muestras de austeridad.

La actual política establecida por la Marina de Guerra del Perú está dirigida a alcanzar el desarrollo humano y tecnológico, utilizando equipos de última generación y brindando el perfeccionamiento idóneo a su personal en diversas calificaciones y especialidades. En la actualidad se ha logrado una sinergia de los recursos humanos y materiales en la Institución en provecho del mantenimiento de los diversos sistemas y equipos en el campo de la electrónica, prolongando su vida útil y reduciendo la dependencia tecnológica extranjera. Asimismo, esto ha permitido la implementación de proyectos de investigación y desarrollo que buscan la modernización y un futuro reemplazo de equipos vitales de nuestras unidades navales. Todo ello con el ingenio y creatividad del personal de la Marina de Guerra del Perú que se encuentra comprometido en proyectos de gran envergadura y en la concreción de los mismos.

Precisamente, dentro del ámbito económico y del desarrollo nacional, merece especial atención la puesta en marcha de tres tramos de la Carretera Interoceánica, una vía de 2.600 kilómetros de longitud que unirá las costas de Perú, bañadas por el Mar de Grau, con la región occidental de Brasil. Este esfuerzo mancomunado peruano - brasileño –un verdadero Corredor Vial Interoceánico– se inicia en Iñapari, Madre de Dios, vecino de la ciudad brasileña de Assis, hasta nuestros puertos de Marcona, en Ica, Matarani, en Arequipa, e Ilo, en Moquegua. Partiendo de Iñapari, se podrá lograr acceso a la ya mencionada Assis y también a Brasilia, Río Branco, Porto Velho, Cuibá y el Puerto de Santos, en el océano Atlántico. El viejo sueño de unir ambos océanos, en América del Sur, ya viene convirtiéndose en pujante realidad.

Las ventajas de la Carreterra Interoceánica son valiosas y múltiples. Por lo pronto, brindará impulso económico en la extensa zona del sur, concretamente los departamentos de Madre de Dios, Puno, Cusco, Arequipa, Apurímac, Ayacucho, Moquegua, Ica y Tacna. El turismo, el comercio, el desarrollo –en una palabra– llegan de la mano de la Carretera Interoceánica que surca las tres regiones naturales del Perú, permite el ingreso en nuevos mercados y cada vez en mayor volumen aumentará el tan necesario intercambio comercial entre los peruanos, y los pobladores de la región centro occidental de Brasil y del norte de Bolivia.

El recordado Contralmirante Ramón Arróspide Mejía, quien a lo largo de muchos años estudió seriamente el tema de la bioceanidad del Perú dijo: "Tradicionalmente el hombre peruano ha buscado su integración con la Amazonía y el camino al Atlántico, como un medio de desarrollo". Además de los ya mencionados beneficios económicos de la Carretera Interoceánica, que convertirá a Marcona, Matarani e Ilo en puertos de gran importancia, la nueva vía tendrá connotaciones favorables para nuestra seguridad, ya que es obvio que un solo paso interoceánico –el Canal de Panamá– siempre es un riesgo ahora que, cada vez con mayor virulencia, proliferan las nuevas amenazas a nivel internacional, como el terrorismo, vinculado al narcotráfico, la piratería, el tráfico de personas, el contrabando y otros. No es ciencia ficción, sino un peligro real un posible cierre temporal del Canal de Panamá. ¿Podemos imaginar los gravísimos problemas que se crearían? Sería un retroceso a la primera década del siglo XX, con todas sus implicancias negativas. La bioceanidad nos traerá, además, el progreso del transporte marítimo, fluvial internacional y de cabotaje; se crearán nuevos mercados para productos no tradicionales y para nuevas industrias y, reiteramos, nos asegurará el libre tránsito entre los océanos Pacífico y Atlántico siendo una pieza clave del incremento de nuestro comercio al Atlántico, mientras Brasil podrá multiplicar su vinculación económica con los Estados asiáticos.

Claro está que es una obra de gran aliento que demandará esfuerzo, tenacidad y hasta sacrificio. Pero, creemos que es un objetivo nacional que no debe detenerse hasta su plena culminación, sobre todo, ahora en que damos pasos importantes, uno de ellos es la actual Política Naviera del Estado peruano, orientada a establecer, efectivamente, los mecanismos que promuevan, reactiven y promocionen nuestra Marina Mercante Nacional marítima, fluvial y lacustre; la Industria de la Construcción Naval y Reparación Naval, dentro de un régimen de libre competencia; así como las actividades directas y conexas inherentes al transporte acuático nacional e internacional, que incentivarán decididamente el desarrollo de la Marina Mercante Nacional de tal manera que compita en los mercados mundiales de transporte acuático en iguales o mejores condiciones que sus similares establecidas en otros países.

El Director