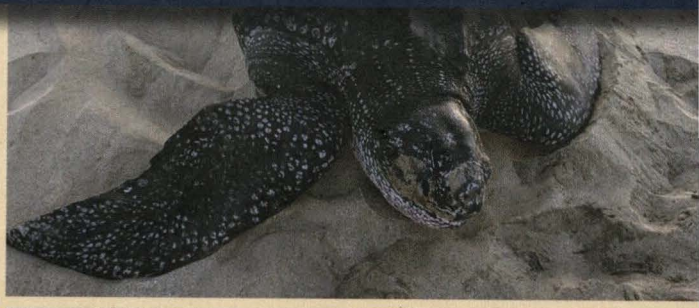
Año 103 / número 2 - 2010

Revista de Marina

Especial:
Cuidado
del Medio Ambiente









REVISTA DE MARINA

Año 103 / número 2 - 2010

REVISTA DE MARINA

Año 103 / número 2 - 2010

Dirección editorial
Calm. César Prada Ugás

Edición general
C. de N. Víctor Chichizola Porras

Asesoría editorial y coordinación
C. de C. CC. Marisol Olsen Candiotti

Comité editorial
Calm. César Prada Ugás
Calm. Fernando Casaretto Alvarado
C. de N. Francisco Yábar Acuña
C. de N. Víctor Chichizola Porras
C. de C. CC. Marisol Olsen Candiotti

© 2010, Fondo de Publicaciones de la Dirección
de Intereses Marítimos e Información de la Marina
Av. Insurgentes s/n (cdra. 36 Av. La Marina), La Perla, Callao
Tlf. 614-2900, anexos 2342, 2337 y 2334
Fax 614-2900, anexo 2302
E-mail: revismar@marina.mil.pe
Web: www.marina.mil.pe

Fotografías: Archivo de Marina

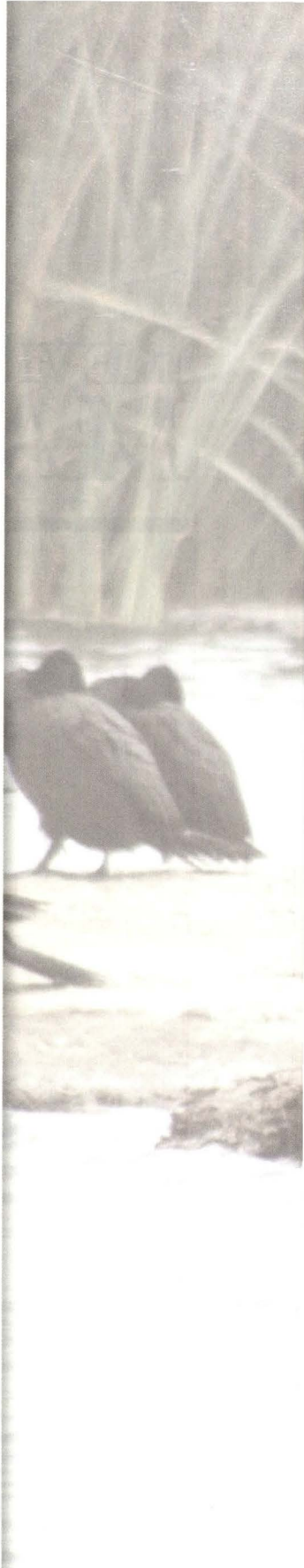
Hecho el depósito legal en la Biblioteca Nacional del Perú Nº 1995-1033
Tiraje: 3,000 ejemplares

Cuidado de edición: Efrén A. Alcántara
Diseño y diagramación: Fabiola Odiaga Pinto
Preprensa e impresión: Universal Offset S.A.

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

El material puede ser citado indicando la fuente. Los artículos no pueden ser utilizados sin el consentimiento por escrito del Fondo de Publicaciones.

Para sugerencias y comentarios escríbanos al E-mail: revismar@marina.mil.pe



EDITORIAL

5 CALM. CÉSAR PRADA UGÁS / DIRECTOR

ESPECIAL CUIDADO DEL MEDIO AMBIENTE

9 MAR PERUANO:
Cómo mantener su riqueza ante el cambio climático
MINISTRO DEL AMBIENTE ANTONIO BRACK EGG

15 GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE DE LOS BUQUES
VALM. CARLOS WESTON ZANELLI

INFORMATIVO

27 ¿QUIÉN PROTEGE A NUESTRAS FUERZAS ARMADAS?
OBISPO CASTRENSE DEL PERÚ, MONS. SALVADOR PIÑEIRO GARCÍA-CALDERÓN

33 TRADICIÓN SUBMARINISTA
Rumbo a los 100 años
CALM. CARLOS ZÁRATE CÁCERES

43 LA PIRATERÍA EN EL OCÉANO ÍNDICO:
Un reto del siglo XXI
BACH. HÉCTOR LÓPEZ ARÉSTEGUI

PANORAMA

57 REFUGIOS DE VIDA SILVESTRE EN EL LITORAL DE LIMA:
Los humedales y las islas
LIC. JOSÉ ANTONIO HUDTWALCKER MORÁN

81 VELAS SUDAMÉRICA 2010
Recalada Perú, crónica de un encuentro con la confraternidad y hermandad continental
LIC. ENRIQUE FLORES ROSALES

HISTORIA

93 COMBATE DE IQUIQUE
CALM. FERNANDO CASARETTO ALVARADO

NACIONAL

99 NOTICIAS NACIONALES
Lic. Tatiana Figueroa López

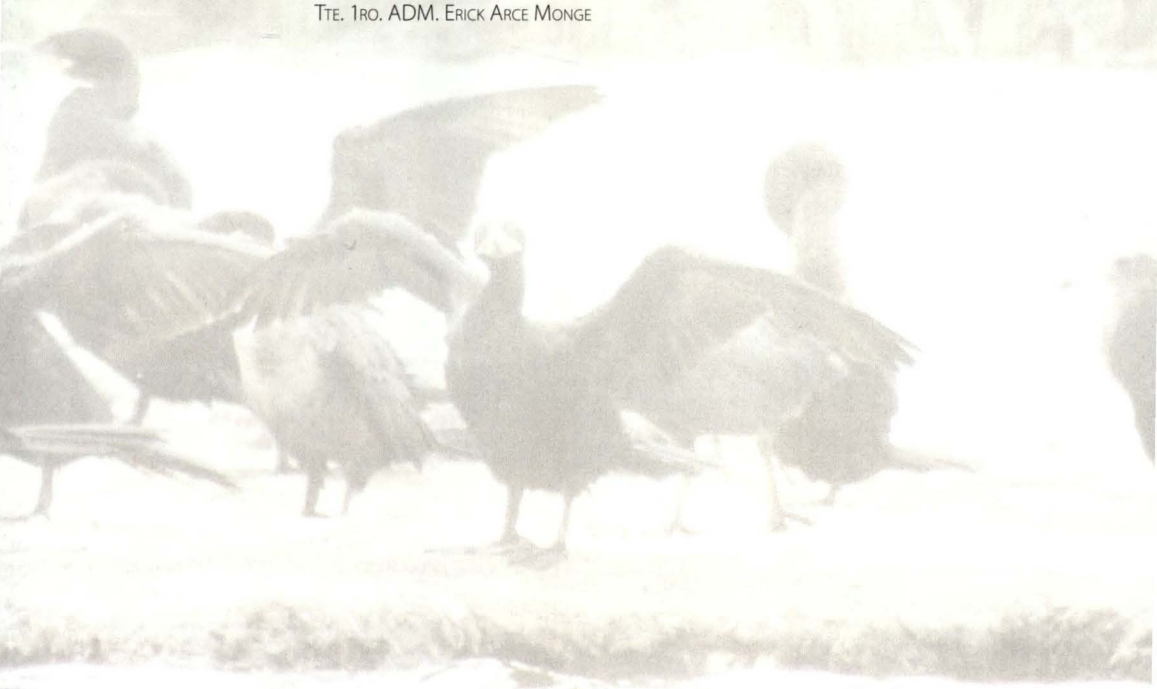
INTERNACIONAL

115 NOTICIAS INTERNACIONALES
C. de N. José Escobedo Sayán

COMENTARIOS Y PUBLICACIONES

127 PUBLICACIONES
Sra. Esperanza Navarro Pantac

132 COMENTARIOS
Tte. 1ro. ADM. Erick Arce Monge





Contralmirante
CÉSAR PRADA UGÁS
Director

No acuses a la naturaleza, ella ha hecho su parte. Ahora haz la tuya.
John Milton

En un mundo cada vez más globalizado es inevitable vernos en ocasiones afectados por coyunturas que, a pesar de ocurrir en lugares distantes, impactan e influyen directamente en nuestra forma de vida. Una de ellas está relacionada al cuidado del medio ambiente.

Como sabemos, los océanos, ríos y lagos cubren las dos terceras partes de la tierra; por tanto, su protección es tremendamente importante, toda vez que situaciones como incendios forestales, polución, contaminación del mar, derrames de petróleo, entre otros, afectan —sin distinción de tipo, raza o fronteras— a todos los seres vivos del planeta, siendo cada vez más preocupante la recurrencia de estos hechos.

Este escenario ha captado finalmente la atención de la comunidad mundial, la cual ha respondido ante estos peligros estableciendo organismos y tratados internacionales que tienen por finalidad preservar la integridad ambiental, indispensable para el desarrollo del hombre.

El Perú, por su parte, no puede estar exento de esta gran responsabilidad que nos corresponde a todos, y es por ello que por medio de las diferentes autoridades vinculadas a este campo, se viene trabajando muy esforzadamente para establecer adecuadas políticas de preservación medioambiental y velar por su cumplimiento. Tal es el caso de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, autoridad marítima, fluvial y lacustre nacional que tiene como elemento importante de su misión la protección del medio ambiente y los recursos naturales en este ámbito.

Sin embargo, es necesario tener presente también que un elemento crucial en torno a la preservación medioambiental es el propio entendimiento de los graves efectos que puede tener para nuestra existencia alterar el normal orden de la naturaleza, lo cual nos lleva a asumir el compromiso personal necesario para contribuir e irradiar con simples actos de cuidado ambiental un espíritu de respeto por las leyes y normas que rigen el ámbito relacionado con nuestro entorno natural.

Lo dicho se engloba, en una esfera mayor, con las raíces mismas de nuestro sentimiento patrio, ya que el honor, el deber y el respeto son términos que evocan inmediatamente a una de las figuras tutelares de nuestra patria: nuestro héroe máximo, el Almirante Miguel Grau Seminario, el "Caballero de los Mares". En nuestra conciencia histórica se asocia la riqueza del mar peruano con la riqueza en virtudes de nuestro Gran Almirante. El "Mar de Grau", sintetiza entonces todo nuestro compromiso de cuidar y preservar nuestro ámbito natural, en especial, acuático, como una manera de honrar también la memoria del insigne marino.

Este es un compromiso que la Marina de Guerra del Perú tiene muy presente, sobre todo con ocasión de celebrarse el próximo 8 de octubre, el 189º aniversario de su Creación y el 131º aniversario del glorioso Combate Naval de Angamos, en el que una toma de conciencia de lo que significa el futuro de nuestro ambiente natural estará indudablemente presente. Algo que caracteriza a nuestra Institución naval es el demostrar con hechos que el patriotismo no sólo se alimenta del recuerdo y honra de acciones notables, sino que también implica velar por el territorio que nos vio nacer; y si hablamos de una comunidad global, conlleva finalmente velar por la seguridad de nuestro planeta.

El Director



Especial: Cuidado del Medio Ambiente

9 **MAR PERUANO:**
Cómo mantener su riqueza ante el cambio climático

15 **GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE DE LOS BUQUES**



Mar peruano: cómo mantener su riqueza ante el cambio climático



Ministro del Ambiente
ANTONIO BRACK EGG

- *El Perú tiene una de las áreas marino-costeras de mayor productividad en el mundo, por influencia de las corrientes marinas de Humboldt, El Niño y La Niña; sin embargo, se esperan fuertes cambios en la abundancia y la distribución de las especies marinas, con importantes repercusiones socioeconómicas.*
- *Las variaciones de temperatura por efectos del cambio climático pueden afectar la riqueza del mar peruano, conocida a nivel mundial.*

Nuestro país es uno de los principales productores y exportadores de harina de pescado en el mundo. En el año 2008, su exportación se incrementó en 24.1%, debido a que la extracción de anchoveta ascendió a 6.2 millones de toneladas.

La actividad pesquera en el Perú representa el 0.5% del PBI. El año 2008, el sector registró una expansión de 6.2%, siendo este el quinto año de crecimiento consecutivo del sector (BCRP, 2009b).

En el sector pesquero extractivo, las especies de mayor demanda son: anchoveta, bonito, jurel, liza y perico.

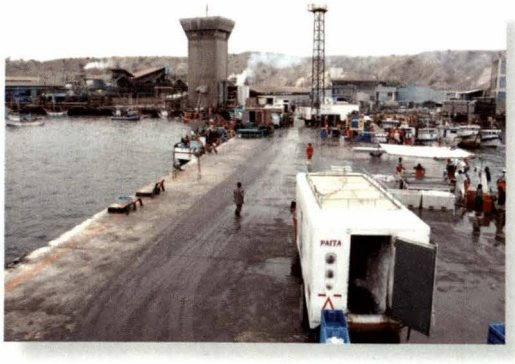


Mar peruano, fuente de riqueza y alimento.

Este sector ha evolucionado rápidamente, fomentado por la presencia y disponibilidad de recursos, así como por el crecimiento de la flota pesquera nacional —tanto industrial como artesanal—, además del uso de equipos tales como ecosondas, GPS, sistemas de comunicación y sonares, que permiten conocer el comportamiento del clima y el desplazamiento de los recursos.



Realizando estudios del medio marítimo.



Terminal pesquero de Paita.

Mantener todo este notable crecimiento logrado en los últimos años es, sin duda, un reto para el Perú en el contexto del cambio climático, ya que existen suficientes indicios de sus impactos en el Océano Pacífico, que se manifiestan en aumentos en la temperatura superficial y estratificación, así como en la expansión de las zonas mínimas de oxígeno en la franja ecuatorial, desde al menos las últimas tres décadas (Vecchi & Soden, 2007; Stramma et al., 2008). A escala regional, existen indicios de aumento de vientos costeros y aumento de productividad para el Ecosistema de la Corriente del Humboldt frente a Perú, ECHP.

En la Segunda Comunicación Nacional del Perú a la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático, elaborada por el Ministerio del Ambiente con el apoyo de diversas instituciones nacionales y extranjeras, se menciona que sobre la base de proyecciones hechas a 50 años de las condiciones oceanoclimáticas en el Perú, se han planteado dos escenarios posibles del impacto del cambio climático en el ECHP. En ambos se prevé una aproximación de aguas oceánicas a la costa, con la posible reducción del frente oceánico/costero y aumento de la disponibilidad de recursos oceánicos para las pesquerías (atunes, jurel, caballa y pota).

Asimismo, en ambos escenarios, los cambios físicos proyectados llevarían al ECHP en las próximas décadas fuera de la "ventana óptima ambiental" para la anchoveta, resultando en una reducción de su hábitat (Gutiérrez et al., 2009).

Vulnerabilidad e impactos del cambio climático en el sector Pesca y Acuicultura

Conforme a las proyecciones climáticas actuales, estos escenarios de impacto sobre el ECHP: 1) calentamiento de las aguas oceánicas y enfriamiento de las aguas costeras y 2) calentamiento de las aguas oceánicas y calentamiento de las aguas costeras, difieren en relación a la respuesta de los vientos favorables al afloramiento costero, aumentando en el primer caso y debilitándose en el segundo.

Espacialmente, en el primer escenario, se expandirían los núcleos de afloramiento, mientras que en el segundo tenderían a persistir sólo los núcleos actualmente más intensos (en San Juan y Pisco). Sin embargo, las observaciones recientes (tanto climáticas como ecológicas) son más consistentes con el primer escenario (Gutiérrez et al., 2009).

En el escenario 1, para la zona costera se observaría la expansión hacia el Norte de la distribución de especies adaptadas a condiciones frías, en concordancia con sus preferencias térmicas, tales como los invertebrados 'choro' (*Aulacomya ater*), 'macha' (*Mesodesma donacium*), 'almeja' (*Semele spp.*) y 'concha navaja' (*Ensis macha*).

En un principio este escenario sería beneficioso para la anchoveta, por la ampliación de su hábitat de aguas costeras frías. Sin embargo, por razones dinámicas, la intensificación de los vientos costeros se podría traducir en un aumento de la turbulencia en el ECHP, reduciendo la disponibilidad de alimento. Además, el aumento del afloramiento estaría acoplado a un aumento de la pérdida de larvas y huevos hacia fuera de la costa (Bakun & Weeks, 2008).

Asimismo, este escenario también podría favorecer la expansión del hábitat del crustáceo 'munida' (*Pleuroncodes monodon*), que podría interferir ecológicamente con la anchoveta (Gutiérrez et al. 2008) y su proceso de pesca en un contexto de concentración en anchoveta para Consumo Humano Indirecto, CHI y de poca diversificación en capturas (jurel y caballa) y en productos (conserva, congelados, fresco).

En el escenario 2, para la zona costera se observaría la expansión hacia el Sur de la fauna tropical (perico, falso volador, langostinos, concha de abanico). También ingresarían especies oceánicas permanentemente, llegando a variar la composición por especies del área, constituyéndose la caballa como el mayor competidor de la anchoveta, ya que actualmente ocupa el segundo lugar en la captura del sistema pelágico. Estas condiciones serían favorables a la sardina, aunque no necesariamente llevando a una dominancia de esta especie en el sistema.



Las sequías, una constante amenaza del cambio climático.

En este escenario, además, se produciría una reducción del hábitat de la anchoveta, cuyo nuevo centro de gravedad sería el núcleo de afloramiento de San Juan y Pisco (Gutiérrez et al., 2009).

En relación a la acuicultura, los estudios sugieren que el cambio climático está directamente vinculado con una posible merma de la disponibilidad del recurso hídrico, específicamente por la reducción de los glaciares y del régimen de lluvias en las regiones altoandinas, en las que se localizan las cabeceras de las cuencas hidrográficas, y, por consiguiente, una disminución del volumen de lagos y lagunas y de los caudales de los manantiales y ríos.

Ello limita el uso piscícola de riachuelos, ríos y de las lagunas, condicionados por la reducción del espejo de agua. Esta situación ya se aprecia en diversas zonas de la sierra.

En la selva amazónica, una alteración significativa del régimen pluvial pondría en riesgo la actividad piscícola, por cuanto el abastecimiento hídrico de los estanques de cultivo fundamentalmente se sustenta en agua de lluvia (precipitación directa o uso de quebradas alimentadas por agua de escorrentía procedente de los bosques).

Respecto al ámbito marino, un cambio en las temperaturas del agua por la aproximación de las aguas oceánicas a la costa puede condicionar la aparición de pestes en los cultivos que se desarrollan en las áreas marinas costeras.

¿Qué hacer ante los impactos del cambio climático en el mar peruano?

A partir de los escenarios de cambio climático se espera una fuerte disminución de la abundancia total de los recursos de nuestro mar, por lo que las medidas para enfrentar estos impactos deberían tratar de:

- Favorecer el manejo de los recursos, tomando en cuenta la dinámica de todo el ecosistema. Una población bajo un estrés ambiental es mucho más vulnerable al efecto de la pesca y puede colapsar rápidamente. También es muy importante asegurarse de que el buen manejo de los recursos no se debilite bajo la presión socioeconómica creciente del sector. El riesgo se encuentra no solamente en el nivel de cada stock individualmente, sino a nivel de todo el ecosistema que se va a encontrar bajo una diversificación de la explotación, sobre todo de parte del sector artesanal, que tiene una capacidad adaptativa muy alta para explorar y explotar nuevos recursos (peces, invertebrados, algas, etc.).
- Aumentar el valor agregado de los productos del mar, ganar más con menos pescado extraído. Significa sobre todo acelerar el cambio actual del procesamiento de productos para consumo humano directo (CHD) en lugar del consumo humano indirecto (CHI). Dentro de la categoría CHD, se recomienda favorecer los productos elaborados y de alto valor comercial. En cuanto a lo que quedará de CHI, el mejoramiento de la calidad y del acondicionamiento y preservación de la harina y del aceite debería continuar. Además, para todos estos productos, se debe anticipar la ventaja creciente que representa el eco-etiquetado. Es un trabajo de largo plazo que se debe empezar lo antes posible.
- Proteger la pesca artesanal porque es la más flexible de todas las actividades pesqueras. En contraparte, como esta actividad es también la más difícil de controlar, se le debe estudiar y analizar con mucho cuidado para evitar una sobreexplotación.
- Reforzar las investigaciones científicas relacionadas al cambio climático y sus efectos, desde la física hasta los impactos socioeconómicos.



Referencia:

- FUENTE: MINISTERIO DEL AMBIENTE – Dirección General de Cambio Climático, Desertificación y Recursos Hídricos.


SS-3 1310
SS-31253

Gestión del agua de lastre de los buques



Vicealmirante
CARLOS MANUEL WESTON ZANELLI
Director General de Capitanías y Guardacostas



Introducción

El medio marino es particular para cada zona; es decir, después de miles de años, influenciado por un sinnúmero de características ambientales propias de la zona en el que se desarrolla, tales como temperatura, humedad, salinidad, entre otras, adquiere un equilibrio que lo hace único y en donde es posible la aparición, el desarrollo y la supervivencia de múltiples especies y microorganismos, que no podrían sobrevivir en un ambiente distinto. En este sentido, la modificación de este ambiente en equilibrio, ya sea por el aumento en la magnitud de uno de sus componentes o por la aparición de otros organismos distintos a los que normalmente lo habitan, produce a largo plazo modificaciones que originarían trastornos irreversibles. Asimismo, la aparición de patógenos y enfermedades pondría en riesgo no sólo a los organismos y seres vivos que habitan dentro de él, sino también a las poblaciones que lo rodean.

Ante esta amenaza, la comunidad mundial, a través de organismos como la Organización Marítima Internacional (OMI), ha dictado disposiciones diversas con la intención de regular el traslado del agua contenida en los tanques de lastre de los buques mercantes, con el objetivo de reducir el riesgo de originar impactos a las diversas ciudades costeras.

El agua de lastre



Buque mercante en operación.

El *agua de lastre* (en *inglés: ballast water*) es empleada en navegación marítima para procurar la estabilidad de un buque. La técnica consiste en la admisión o toma directa de agua del entorno en el que se encuentra el buque en ese momento, para la inundación total o parcial de unos depósitos o tanques especialmente diseñados en el interior del casco. El proceso puede invertirse y, en ese caso, el agua es expulsada del navío, en un lugar que generalmente suele estar alejado del punto original de toma.

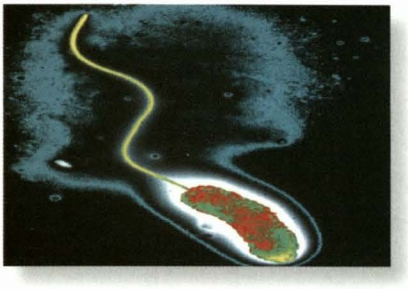
Especies foráneas invasoras, organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos

Según lo señalado por la Organización Marítima Internacional (OMI), *una especie foránea invasora* es una especie que, luego de haber sido introducida en una nueva zona geográfica, se establece y se propaga, lo que causa, o es posible que cause, perjuicios al medio ambiente, a las economías o a la salud de los seres humanos.



Cangrejo Chino (*Eriocheir sinensis*).

De acuerdo a lo señalado en el Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre, los organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos son aquellos cuya introducción en el mar, incluidos los estuarios, o en cursos de agua, pueden ocasionar riesgos para el medio ambiente, para la salud de los seres humanos, para los bienes o los recursos, deteriorar la diversidad biológica o entorpecer otros usos legítimos de tales zonas.



Vibrio cholerae
(microorganismo patógeno).

Repercusión de las invasiones por especies foráneas invasoras

El Convenio para la gestión del agua de lastre de la OMI señala que la introducción de especies foráneas en un medio nuevo puede tener graves consecuencias para el medio ambiente, la economía y la salud de los seres humanos. Las consecuencias principales pueden agruparse en las siguientes categorías:

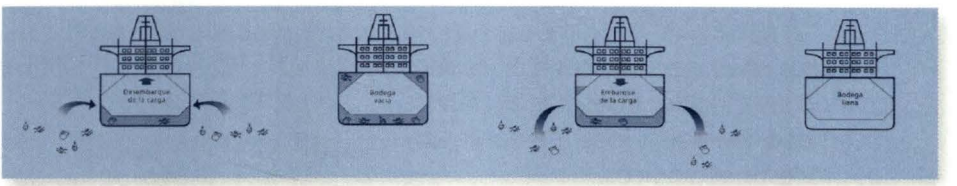
- Repercusiones ecológicas: Suceden cuando las especies invasoras alteran la diversidad biológica local de zona y/o los procesos ecológicos.
- Repercusiones económicas: Las especies invasoras pueden producir grandes pérdidas económicas a la sociedad, ya sea en la forma de *repercusiones económicas directas*, tales como la pérdida de la producción de alimentos marinos, o *repercusiones económicas secundarias*, asociadas a la salud de los seres humanos o a las repercusiones ecológicas, por ejemplo:
  - ❖ Disminución de la producción de las pesquerías.
  - ❖ Repercusiones en la actividad de acuicultura.
  - ❖ Repercusiones físicas en las infraestructuras, en las instalaciones costeras, especialmente por las especies incrustantes.
  - ❖ Los costos en que se incurre para solucionar el problema.
  - ❖ Otros.
- Repercusiones en la salud de los seres humanos.

"Existen evidencias de que las epidemias del cólera pueden estar directamente relacionadas a las descargas del agua de lastre de los buques. Además de las bacterias y virus, el agua de lastre también puede transportar una variedad de especies de microalgas, incluidas las especies exóticas, que pueden provocar la proliferación de algas tóxicas o *marea roja*".

Existen evidencias de que las epidemias del cólera pueden estar directamente relacionadas a las descargas del agua de lastre de los buques. Además de las bacterias y virus, el agua de lastre también puede transportar una variedad de especies de microalgas, incluidas las especies exóticas, que pueden provocar la proliferación de algas tóxicas o "marea roja".

El agua de lastre: una vía de introducción de especies invasoras al mar

El transporte marítimo mueve alrededor del 80% de los productos básicos del planeta y se estima que, a nivel mundial, aproximadamente de 3,000 a 5,000 millones de toneladas de agua de lastre se transfieren cada año en alrededor de 85,000 buques, por lo cual el agua de lastre se constituye en un riesgo de introducción de especies exóticas y microorganismos patógenos



El ciclo de agua de lastre como vector de transmisión de especies invasoras.
Fuente: *Globallast Water Management Programme*, IMO, 2008.

Otro aspecto importante es que la cantidad de agua de lastre es sólo uno de los elementos de riesgo. Otros factores, tal vez incluso más importantes que el volumen de lastre, son la frecuencia de las visitas de los buques y la afinidad ambiental de los puertos. Algunas de las invasiones biológicas acuáticas más grandes han ocurrido en puertos que reciben volúmenes de lastre relativamente pequeños, mientras que algunos puertos muy grandes, que reciben inmensos volúmenes, no han sido invadidos debido a la falta de coincidencia ambiental y a otros factores.

Además, el progreso de las industrias navieras también contribuye a incrementar la cantidad de agua de lastre, ya que el número y el tamaño de buques han aumentado. Cada embarcación puede transportar desde varios cientos de litros a más de 100,000 toneladas de agua de lastre. Del mismo modo, la tecnología naviera y portuaria se ha desarrollado para introducir buques y procesos de manipulación de carga más rápidos, lo que ha resultado en un tiempo más corto en puerto y en escalas de buques más frecuentes.

A mayor cantidad de agua de lastre, mayor cantidad de organismos acuáticos se transportan desde su medio ambiente nativo en los puertos de partida hacia los nuevos puertos de destino. Los organismos pueden no ser peligrosos cuando viven en armonía en su lugar nativo, pero pueden ser peligrosos

cuando son introducidos a un ambiente nuevo. Eso puede ocurrir, ya que introducen nuevas características que pueden influir o incluso alterar la vida natural en el otro lugar y producir efectos devastadores. Otra posibilidad es que las especies pueden ser ya agentes patógenos por su naturaleza, de modo que su introducción representa la propagación de enfermedades. Se estima que mínimo 7,000 especies diferentes se transportan en los tanques de lastre de buques alrededor del mundo.

Respuesta mundial ante el problema

Durante los últimos 30 años, el agua de lastre ha sido tratada por una gran variedad de organizaciones internacionales, foros, sector marítimo, comunidad científica e iniciativas nacionales.

Este problema fue manifestado por primera vez ante la Organización Marítima Internacional (OMI) en 1988, y desde entonces los Comités de Protección al Medio Ambiente y de Seguridad Marítima de la OMI, junto con los subcomités técnicos, han estado tratando este asunto, enfocándose inicialmente en las normas, y posteriormente en el desarrollo del nuevo Convenio.

Según los objetivos del Convenio sobre la Diversidad Biológica de 1992, así como la decisión de la Conferencia de las Partes en el Convenio sobre la Diversidad Biológica de 1998, relativa a la conservación y utilización sostenible de los ecosistemas marinos y costeros, "la transferencia e introducción de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos por conducto del agua de lastre de los buques suponen una amenaza para la conservación y la utilización sostenible de la diversidad biológica".

En el capítulo 17 de la "Agenda 21" de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Medio Ambiente y Desarrollo (CNUMAD) de 1992, se solicitó a la OMI que estudie la posibilidad de aprobar normas adecuadas sobre las descargas de agua de lastre, para impedir la propagación de organismos no autóctonos y proclama además en su "Declaración sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo", que los Estados deberán aplicar ampliamente el principio preventivo conforme a sus capacidades.

En noviembre de 1993, la Asamblea de la OMI adoptó normas para prevenir la introducción de organismos no deseados y patógenos por la descarga del agua de lastre y sedimentos de los buques, basándose para ello en dispositivos adoptados previamente en 1991. La resolución solicitó a los Comités

de Protección del Medio Ambiente y Seguridad Marítima, mantener las normas bajo revisión con la visión de desarrollar la aplicación internacional de las disposiciones legales obligatorias.

"La Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible (2002), solicitó que en todos los niveles se acelere la elaboración de medidas para hacer frente al problema de las especies foráneas invasoras de las aguas de lastre".

En noviembre de 1997, la Asamblea de la OMI adoptó la Resolución A.868 (20) – Normas para el Control y Manejo del agua de lastre de los buques para minimizar la transferencia de organismos acuáticos dañinos y patógenos, habiéndose identificado como una de las amenazas más grandes a los mares y océanos del mundo, la introducción de especies marinas invasoras a nuevos ecosistemas, transportadas en el agua de lastre de los buques.

La Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible (2002), solicitó que en todos los niveles se acelere la elaboración de medidas para hacer frente al problema de las especies foráneas invasoras de las aguas de lastre.

La Organización Marítima Internacional - OMI, reconociendo que varios Estados han adoptado medidas individuales con miras a prevenir y reducir al mínimo los riesgos de introducción de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos por los buques que entran en sus puertos, adoptó en la Conferencia Internacional sobre Gestión del Agua de Lastre, realizada el 12 de febrero del 2004, el "Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y Sedimentos de los Buques".

El Fondo para el Medio Ambiente Mundial (GEF), el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y la Organización Marítima Internacional (OMI) pusieron en marcha el Proyecto "Construyendo Asociaciones para Asistir a los Países en Vías de Desarrollo a Reducir la Transferencia de Organismos Acuáticos Dañinos en Aguas de Lastre de los Buques", conocido como *Globallast Partnerships*. Se construyó a partir de la experiencia adquirida en la fase piloto del Proyecto *Globallast* en seis países entre el 2000 y 2004. El Proyecto fue concebido para preparar a los países en vías de desarrollo para la entrada en vigor de la Convención Internacional para el Control y Manejo de Aguas de Lastre y Sedimentos de los buques, a través de la cooperación técnica, creación de capacidades y fortalecimiento institucional.

Gestión del agua de lastre de los buques

Según lo señalado en el Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre, se llama GESTIÓN del agua de lastre a los procedimientos mecánicos, físicos, químicos o biológicos, ya sean utilizados individualmente o en combinación, destinados a extraer o neutralizar los organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos existentes en el agua de lastre y los sedimentos, o a evitar la toma o la descarga de los mismos.

Tecnologías para el tratamiento a bordo del agua de lastre

Considerando la limitación del intercambio del agua de lastre en medio del océano, es importante que se desarrollen métodos efectivos de tratamiento a bordo de esta agua en vez del intercambio en medio del océano. Las directrices de la OMI mencionan algunos tratamientos, entre ellos:

- Métodos de tratamiento mecánico, tales como la filtración y la separación.
- Métodos de tratamiento físico, tales como la esterilización por ozono, luz ultravioleta, corrientes eléctricas y tratamiento térmico.
- Métodos de tratamiento químico, tales como adición de biocidas al agua de lastre para matar a los organismos.
- Varias combinaciones de los antes mencionados.

Todos los métodos posibles tienen ventajas y desventajas, por lo que requieren mayor investigación a fin de hallar una solución adecuada para un buque individual.

Todo tratamiento, finalmente seleccionado, debe cumplir con una serie de criterios:

- Primero, debe ser seguro. El desarrollo del tratamiento no debe interferir con el funcionamiento principal del buque y tampoco conducir al buque a una situación poco segura.
- Segundo, debe ser aceptable a nivel ambiental; de ese modo la selección debe suponer la evaluación del riesgo que el tratamiento puede representar a la salud humana y al medio ambiente.

- Tercero, debe ser rentable. Todos los costos que pueden surgir del tratamiento seleccionado deben ser calculados y comparados con los beneficios que se obtendrán.

"El tratamiento a bordo puede considerarse como una buena alternativa debido a que el buque tiene el mejor control y evidencia de la calidad del agua de lastre tratada".

El tratamiento a bordo puede considerarse como una buena alternativa debido a que el buque tiene el mejor control y evidencia de la calidad del agua de lastre tratada. Sin embargo, el tratamiento a bordo puede también ser muy costoso. Desarrollar un nuevo sistema y adjuntarlo a un sistema existente más amplio, como todo el buque, no es verdaderamente algo simple y puede incluso llevar a la necesidad de ajustar completamente todo un sistema.

Considerando que muchos buques que hoy operan se fabricaron antes de que la regulación fuese desarrollada, puede caber la posibilidad de que estos no estén equipados con un sistema de gestión de agua de lastre que cumpla con las prescripciones mínimas de la nueva norma. Puede ser mejor tener un buque nuevo con este tipo de sistema ya incluido integralmente durante la construcción. Sin embargo, ningún tratamiento garantiza el 100% de efectividad. Cualquiera sea el método seleccionado, quedará pendiente una pregunta de eficacia, y sólo la tasa de mortalidad adecuada garantizará que el agua de lastre esté libre de problemas. La respuesta será diferente según el organismo en cuestión y su capacidad de colonizar el medio ambiente que lo recibe.

La gestión del agua de lastre en el Perú

En los últimos años, el incremento de la exportación de productos de las actividades mineras, petroleras y la explotación de los yacimientos de gas natural de Camisea han incrementado el tráfico marítimo en diversos puertos peruanos. Asimismo, a la fecha se está realizando la construcción de mega puertos comerciales, lo cual coadyuva al incremento del tráfico marítimo.

Mediante Resolución Directoral Nº 178-96/DCG de fecha 10 de julio de 1996, se implementaron las disposiciones de la Resolución A.774 (18) "Directrices para impedir la introducción de organismos acuáticos y agentes patógenos

indeseados que pueda haber en el agua de lastre y en los sedimentos de los buques", de la OMI.

Mediante Resolución Directoral Nº 072-06/ DCG de fecha 1 de marzo del 2006, se actualizó la norma mencionada en el párrafo anterior, implementándose las disposiciones establecidas en la Resolución A.868 (20) que aprueba las "Directrices para el Control y la Gestión del Agua de Lastre de los Buques, a fin de reducir al mínimo la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos que podrían contener dichas aguas". La citada norma tiene como principales disposiciones:

- Renovación del agua de lastre fuera de las 12 millas náuticas de costa, antes de ingreso a puerto.
- Obligatoriedad de entregar a la Autoridad Marítima la "Notificación del agua de lastre" a la llegada a puerto.

Estadísticas del Tráfico de Buques en diversos Puertos del Perú

Capitanía	Fecha	Número de buques que arribaron a puerto
Talara	06 diciembre 2007 – 29 abril 2008	7
Paita	06 agosto 2007 – agosto 2009	7
Salaverry	03 setiembre 2007 – 12 agosto 2009	190
Chimbote	06 agosto 2007 – 22 abril 2009	8
Callao	Al 03 agosto 2009	384
Pisco	04 enero 2008 – 10 agosto 2009	83
San Juan	04 noviembre 2007 – 01 agosto 2009	74
Mollendo	21 noviembre 2007 – 09 julio 2009	277

Fuente: Dirección General de Capitanías y Guardacostas.

Desde el año 2008, se viene realizando una evaluación del impacto de las aguas de lastre en la zona portuaria del Callao y Pisco, por parte de varias instituciones del Estado y la empresa privada, considerando los parámetros fisicoquímicos: temperatura, salinidad, conductividad, pH y parámetros microbiológicos, bacterias viables marinas, coliformes totales y termotolerantes, Escherichia coli, Vibrio cholerae y Salmonella spp. Además, se realiza la evaluación de indicadores biológicos responsables de floraciones algales nocivas y de otros organismos invasores señalados por la OMI.

Participación del Perú en iniciativas internacionales de gestión del agua de lastre

"La Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI) viene participando en el Grupo Regional de Tarea para el manejo de las aguas de lastre para el Pacífico Sudeste y Argentina (GRT-PSEA)".

El Perú viene participando como país asociado, en la implementación del Proyecto Globallast Partnerships de la Región del Pacífico Sudeste. La primera actividad de carácter regional que se efectuó en el marco del citado proyecto contó con la participación de delegados nominados por los Puntos Focales del Proyecto Globallast de Chile, Colombia, Ecuador, Panamá, Perú, Argentina y del Señor José Matheickal, Jefe de la Unidad de Coordinación del Proyecto Globallast de la Organización Marítima Internacional. Esta Reunión tuvo como principales objetivos los siguientes:

- Conocer los avances que en materia de manejo de aguas de lastre de los buques se realizan en los países del Pacífico Sudeste y Argentina.
- Crear el Grupo de Tarea Regional Globallast, como el principal órgano de comunicación y consulta para el Proyecto Globallast en la región.
- Elaborar los lineamientos de la estrategia regional para implementar las directrices OMI en materia de aguas de lastre.

La Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI) viene participando en el Grupo Regional de Tarea para el manejo de las aguas de lastre para el Pacífico Sudeste y Argentina (GRT-PSEA), del citado proyecto, que tiene como función primordial ser un vehículo de comunicación y consulta. Por lo tanto, se constituye como el principal foro en la región para potenciar la cooperación regional, multilateral y para el intercambio de información y experiencias. El GRT - PSEA contribuirá a asegurar la coordinación de actividades entre los países y la concordancia de las actividades regionales con las directrices y requerimientos del Convenio Internacional para el Control y Gestión del Agua de Lastre y Sedimento de los Buques.

En el marco del programa de capacitación del citado proyecto, la Dirección General de Capitanías y Guardacostas ha participado en el presente año en los Talleres de "Estandarización de Metodologías para la gestión del Agua de Lastre" en la ciudad de Valparaíso – Chile, y en el "Curso de Formación Globallast sobre la implementación del Convenio para la Gestión del Agua de Lastre" realizado en la ciudad de Buenos Aires, Argentina.

Conclusión

Siendo el Perú un país que desarrolla un intenso uso de sus vías marítimas y fluviales, lo cual es de alta importancia para el desarrollo económico, y considerando además que el crecimiento económico del país implicará el incremento del tráfico marítimo, es preciso resaltar la importancia de continuar con la mejora de las capacidades de las instituciones del país, con injerencia en la gestión del agua de lastre, ya sea por cooperación internacional y/o por apoyo del Estado. Asimismo, continuar con la activa participación de la Autoridad Marítima en la elaboración de las Estrategias Regionales para la gestión del agua de lastre en el Pacífico Sudeste, en la medida que ello permitirá la aplicación de las acciones pertinentes para prevenir la invasión de especies foráneas y patógenas, que podrían causar grandes impactos en la economía, medio marino y la salud de nuestra población.



Referencias:

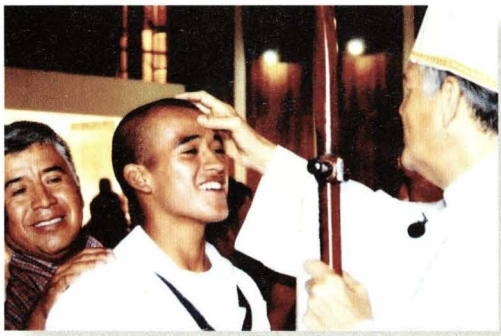
- http://es.wikipedia.org/wiki/"Aguas_de_lastre" Categorías: Residuos | Barcos
- Convenio sobre la Diversidad Biológica (1992).
- http://www.cbd.int/doc/legal/cbd-es.pdf
- Cumbre de la Tierra (Río, 1992), Agenda 21.
- http://es.wikipedia.org/wiki/Programa_21
- Organización Marítima Internacional, Resolución A.868 (20) – Normas para el Control y Manejo del Agua de Lastre de los Buques (1997).
- Texto del Convenio BWM-04, Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques, febrero de 2004, OMI, Londres.
- Comisión Permanente del Pacífico Sur – CPPS (2008). Primera Reunión del Grupo Regional de Tarea para la Implementación del Proyecto Globallast en el Pacífico Sudeste y Argentina, Valparaíso, Chile, 23 – 24 de setiembre.
- Organización Marítima Internacional (marzo 2009). Curso Regional de Formación para la implementación Uniforme del Control y la Gestión del agua de lastre, Ciudad de Viña del Mar - Chile.
- Globallast Partnerships, (octubre 2009). Curso de formación Globallast sobre la implantación legal del Convenio para la gestión del agua de lastre.
- GloBallast Programme (International Maritime Organization, Global Environmental Facility &United Nations Development Project) (2000). Global Ballast Water Management Programme. Online: http://globallast.imo.org/ (acceso 5 de agosto de 2005).
- Esteban Pacha Vicente, Artículo Técnico: "La Organización Marítima Internacional regula la gestión del agua de lastre de los buques mediante la adopción de un nuevo Convenio Internacional (Convenio BWM- 2004)".
- www.ingenierosnavales.com/.../ART.%20TEC.%20%20%20ESTEBAN%20PACpdf



¿Quién protege a nuestras Fuerzas Armadas?



Obispo Castrense del Perú
MONSEÑOR SALVADOR PIÑEIRO G. C.



El Perú es un país pluricultural, disímil, en donde convergen distintas razas, caracteres, regiones. Su costa, sierra y selva hacen de este país un lugar que quizá pueda tener muchas fronteras pero una sola unión: nuestra fe en Jesús.

El 86% de los peruanos es de fe Católica, tal como lo afirma el último censo nacional del 2007, y esta fe es asistida y consolidada por el arduo trabajo de nuestra Iglesia Católica, los miembros del Clero, sus obispos, sacerdotes, laicos, etc. Pero, así como la fe es resguardada por los representantes de la Iglesia, la seguridad y el bienestar de nuestra nación tienen también un resguardo permanente, tienen a quienes con dedicación y sacrificio velan por el orden público y nos brindan la posibilidad de vivir en un país soberano, seguro y confiable. Estos son, sin duda, nuestras Fuerzas Armadas y Policía Nacional.

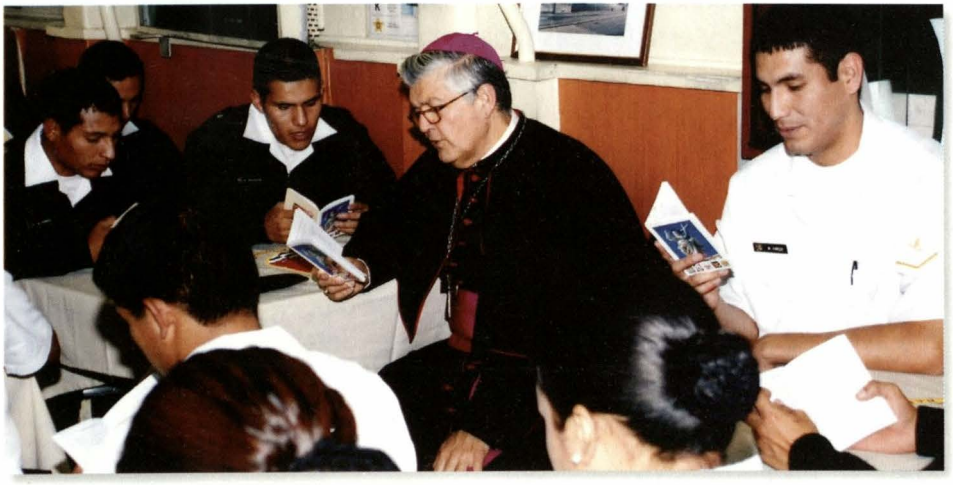
Ahora, debemos preguntarnos: *"¿Quién protege a nuestras Fuerzas Armadas y Policía Nacional?"*. Alguien se preocupó de este detalle antes que nosotros, y es por ello que en 1943 el Gobierno peruano pidió que la Iglesia Católica cuide del personal de las Fuerzas Armadas y Policía, renovando dicho pedido en el último Acuerdo Internacional de 1980. Es así como nace en nuestro país el Obispado Castrense del Perú.

El Obispado Castrense tiene como misión la atención religiosa, espiritual, moral y pastoral de los miembros de las Fuerzas Armadas y Policía Nacional, sus familiares y demás fieles, tal como se ve explicitado en la *Constitución Apostólica Spirituali Militum Curae* (Cuidado Espiritual de los Militares), dada en Roma el 21 de abril de 1986, por Juan Pablo II.

Desde el 2 de setiembre del 2001, fecha en la que tomé posesión canónica de la Diócesis Castrense, soy el octavo Obispo que debe cumplir la triple misión: la enseñanza del Evangelio como maestro de fe; la celebración de los sacramentos que nos dan la vida de Dios, que Jesús nos ha conseguido en su cruz, y el guiar a los hermanos, para que vivan la comunión fraterna en el servicio mutuo y la amistad. En este quehacer me acompaña el grupo de 75 sacerdotes (41 de ellos laboran en Lima), atendiendo 30 parroquias y capellanías en las distintas regiones del territorio nacional.

La relación entre el Obispo Castrense y la familia militar nos acerca a la fe, la devoción, el consejo y los valores del hogar, la peruanidad y el servicio a los más necesitados.

Nuestro Perú es un país multirregional y disímil, como lo mencionamos anteriormente. Tenemos Oficiales, Técnicos, Sub Oficiales y personal de tropa en cada uno de los rincones de este extenso territorio de 1 285 215 km2. Ante esta situación, el Obispo Castrense debe repartirse durante el año para poder abarcar todas las regiones, unidades y dependencias militares y policiales, a fin de hacerles llegar el cuidado espiritual que requieren.



Dedicada labor pastoral entre el personal naval.

En la Iglesia es el único grupo social que atiende la labor del soldado y del policía, siendo el Obispo Castrense, junto con su equipo de trabajo, misioneros de la fe en los lugares más recónditos, donde un uniformado necesita de Jesús, de su amor y del mismo amparo y resguardo por el cual luchan día a día.

Si leemos el Evangelio, constatamos cómo Jesús, después de una jornada de oración en la montaña, de los muchos discípulos que Él tenía llama a doce para que sean las columnas, los fundamentos de su Iglesia, y de allí a cada uno le da el nombre de "Apóstol", con un encargo especial. Así como el antiguo Israel creció sobre las doce tribus (los hijos de Jacob), el nuevo pueblo de Dios —la Iglesia que nace en la hora de la cruz— contará también con esos doce apóstoles para que su fe sea firme y gozosa, y así fundamenten la experiencia de aquellos que fueron los llamados en la primera hora.

"Pero hoy las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional tienen un Obispo, ese es un detalle singular que nos muestra cómo la Iglesia cuida y se acerca al soldado de la patria para que sea atendido, porque sabe de sus emergencias, de sus inamovilidades y de sus dificultades".

Pero esta misión debe continuar, y por eso Jesús quiere que los Obispos sucedan al Colegio Apostólico, recordándoles esa triple tarea: ser maestros del Evangelio; ser los que dan las cosas santas, presidiendo los Sacramentos, y ser ellos como el padre, el hermano y el amigo que están para ayudar y para hacer crecer la vida fraterna en las comunidades. Los Obispos cuidan un territorio, una jurisdicción. Pero hoy las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional tienen un Obispo, ese es un detalle singular que nos muestra cómo la Iglesia cuida y se acerca al soldado de la patria para que sea atendido, porque sabe de sus emergencias, de sus inamovilidades y de sus dificultades. Es muy importante que un Obispo tenga el cuidado espiritual de los militares, por sus peculiares formas de vida.

Tenemos que dar gracias a Dios porque el 21 de abril de 1986 el Siervo de Dios Juan Pablo II, sucesor de San Pedro, transformó los servicios de asistencia religiosa al mundo espiritual en estructuras eclesiásticas equiparadas a la diócesis, para promover en modo adecuado el impulso misionero y la renovación cristiana del Concilio Vaticano II. Por la previsión y el valor que caracterizaron entonces esta intervención del Papa, no sólo mantuvo sino también potenció

la asistencia espiritual al mundo militar, llamado a vivir en condiciones particulares y en circunstancias humanas profundamente aisladas y no favorables a la fe. El Papa, valiéndose de su autoridad pastoral, afirmó ante todo la necesidad de acompañar espiritualmente a los que tienen la profesión militar, reconocida como instrumento legítimo para la seguridad y libertad de los pueblos y para el mantenimiento de la paz a través de la justicia y el perdón.

Los Obispos militares, como testigos y servidores del Evangelio de Jesucristo, cumplimos esa misión y es una gran satisfacción llegar a las diferentes dependencias de nuestras Fuerzas Armadas y Policía Nacional y encontrar la acogida fraterna y la escucha a la Palabra de Dios, conocer las técnicas de esa competencia profesional del militar y poder hacer tangible y cercana la esperanza cuando aparecen la desilusión, la enfermedad o las horas difíciles.

He tenido como Obispo militar la inmensa satisfacción de cumplir el encargo de la visita al Santo Padre cada cinco años para informar sobre nuestra tarea. Cómo me impresionó que Juan Pablo II me preguntara sobre la fe del soldado peruano, y si eran católicos nuestros militares. ¡Cómo me encomendaba que les recordara el valor tan grande de la familia! Años después, ante el Papa Benedicto XVI, me conmovió su preocupación: ¿cómo hacía para atender esta geografía tan amplia? Incluso me pidió informes sobre mi relación con el Ministro de Defensa, con el Ministro del Interior, con los Comandantes Generales, preocupado por que el Evangelio de Cristo llene de alegría el corazón de nuestros militares. Y al final de la entrevista, quedó grabada en mi memoria esa profunda y hermosa frase que me dirigió nuestro actual Papa: *"Dígale a sus soldados que sean discípulos de Jesús"*.



Siempre presente en los lugares más alejados del territorio.

En la vida del hombre, el hecho fundamental es la virtud de la religión. Hay que responderle a Dios que nos ama y que nos habla en la historia; por eso somos creyentes, nos fiamos de Jesucristo; por eso somos trabajadores de su Evangelio, que es justicia, que es paz, que es vida fraterna.



Con fe en nuestra Iglesia Católica.

Cada año, después de la reunión con mis hermanos sacerdotes en la primera semana de febrero, organizamos el programa de visitas y puedo llegar a los lugares que ustedes atienden con tanta generosidad: en el Salto, el Estrecho, en Güepí, en Paita, en las Capitanías del Puerto, en Chimbote, Salaverry, Pimentel, Mollendo, Puerto Maldonado, Pucallpa e Iquitos. Cuánta satisfacción ver al marino de nuestra Armada cumpliendo su tarea, pero también acogiendo la Palabra de Jesús, el Evangelio de la vida, de la familia y de la paz.

Quiero agradecer la invitación del señor Contralmirante César Prada Ugaz, quien, a través de la Revista de Marina, me permite llegar a ustedes y recordarles también tres momentos muy significativos en los Evangelios, que nos demuestran que el soldado necesita a Dios y que la fe es una búsqueda, es ir al encuentro de ALGUIEN, que nos acoge, que nos fortalece. Pienso en aquel Capitán que en la ciudad de Cafarnaum, como nos narra San Lucas (Lc 7, 1-9), preocupado por la salud de su criado, puso todos los medios para alcanzar la sanación, pero ve que el caso es difícil, y al oír hablar de Jesús que pasaba haciendo el bien, con valentía se le acerca y le arranca el primer milagro a distancia, y nos regala esa oración que los creyentes repetimos en el momento previo a la comunión: "no soy digno de que entres en mi casa, di una palabra y mi criado sanará". Pero también la fe es un encuentro con ese Jesús, por ello vemos que en la hora de la cruz —la única de la salvación— ahí está otro soldado, el que tenía que cumplir la orden injusta de Pilato, y que viendo la muerte de Jesús, hace la oración más maravillosa de la historia, la síntesis del credo, cuando proclama: "Realmente este hombre es el Hijo de Dios" (Mc 15, 39). Esa fe que es una búsqueda, que es un encuentro, es también una celebración,

y al narrar San Lucas la historia de la Iglesia que nace en Jerusalén, hay otro Capitán, llamado Cornelio, que va en su búsqueda y le dice a Pedro, el primer Papa a quien Jesús le ha confiado su Iglesia: quiero saber de Jesús y quiero que me bautices a mí y a mi familia (Hch 10). En la vida del soldado qué importante es la familia. Es allí donde la semilla de la fe debe crecer y dar fruto.

Por eso invito a que en todos los hogares navales se fomente esa respuesta a Dios, esa alegría de la unión y esa misión para transformar este mundo en una civilización de paz y amor.

Tres tareas le dejo a mi amigo lector: busquemos a Dios, sigamos a Jesús y hagamos de nuestro hogar una pequeña Iglesia.

Con especial afecto comprometo mi plegaria por la gran familia naval.



Tradición Submarinista

Rumbo a los 100 años



Contralmirante
CARLOS ZÁRATE CÁCERES



Legendario Submarino Tipo R.

Si entre las Armadas de América Latina, la Marina de Guerra del Perú está catalogada como una de las más eficientes y eficaces, su Fuerza de Submarinos —que el próximo año cumplirá 100 años de existencia— está catalogada entre las primeras del mundo. Este reconocimiento se debe a nuestra larga tradición submarinista y al esmerado esfuerzo de nuestros hombres por lograr un equilibrio naval en la región después del eclipse sufrido por nuestra Marina de Guerra a fines del siglo XIX. Los submarinos le devolvieron al Perú un poderío naval respetable, el mismo que aún continúa y continuará vigente por muchos años más.

La historia que nos antecede

Cuando hablamos de la tradición submarinista peruana es imprescindible mencionar todas las unidades submarinas que a través de la historia pertenecieron a nuestra Marina de Guerra; desde los dos primeros submarinos de procedencia francesa tipo "Laubeuf" que arribaron al puerto del Callao a partir de 1911, año en que se inicia la Fuerza de Submarinos del Perú, sin dejar pasar el invalorable esfuerzo del Ing. Federico Blume Othon con el desarrollo

y pruebas del "Toro Submarino" en 1879; posteriormente, con el transcurrir de los años, arribaron los cuatro submarinos tipo "R" entre los años 1926 y 1928, cuatro submarinos tipo "Sierra" entre los años 1954 y 1957, dos submarinos tipo "GUPPY 1-A" entre los años 1975 y 1978, todos de procedencia norteamericana, unidades que fueron el crisol de nuestras tradiciones submarinistas que han ido gestándose con el transcurrir de los años, enriquecidas con logros tanto nacionales como internacionales, anécdotas de todo calibre y vivencias inolvidables, las cuales se han ido compartiendo de generación en generación.

No podemos dejar de mencionar los seis submarinos tipo "209", de procedencia alemana, que se incorporaron entre las décadas de los años 70 y 80 y que son el grupo de unidades actuales que tienen desde su llegada a nuestra patria la difícil tarea de mantener y superar las altas metas que nos dejaron nuestros antecesores, misión que hasta la actualidad ha sido cumplida a cabalidad y demostrada con hechos, como son las continuas y exitosas participaciones de nuestras unidades submarinas en los diferentes operativos, tanto nacionales como internacionales.

Describiré a continuación los siguientes ejercicios desarrollados con marinas extranjeras.

UNITAS

Las operaciones navales UNITAS son ejercicios realizados anualmente por la Armada de los Estados Unidos en conjunto con otras armadas latinoamericanas, siendo su punto de partida la Primera Conferencia Naval sostenida en Panamá en 1959, y se realizan en el marco del Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (TIAR).

En los primeros años los países participantes fueron Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Uruguay, Perú y Venezuela. Con el tiempo se fueron incorporando otros países como Puerto Rico en la fase cero; esto tiene como objetivo preparar previamente a la Fuerza Naval Norteamericana para poder ejecutar las fases posteriores.

Las operaciones tienen como fin entrenar, capacitar, cooperar y establecer vínculos de confianza entre las armadas de la región. Cada año van variando sus sedes, realizándose este año en el Mar de Grau entre los días 16 al 19 de julio, en los cuales participaron una fragata, un buque desembarco, dos helicópteros "Sea Hawk" y una aeronave "Orión" de la Armada Norteamericana; un buque auxiliar y una patrullera de la Armada de Colombia; una fragata y un helicóptero "Bell-230" de la

Armada del Ecuador; y cinco fragatas, dos submarinos, tres corbetas, un buque de desembarco, dos buques hidrográficos, dos patrulleras, dos aeronaves "F-60" y "B-200" y dos helicópteros "SH-3D" y "AB-212" de nuestra Marina de Guerra.

Desde 1999 el ejercicio se divide en tres fases: Atlántico, Pacífico y Caribe, alternando anualmente en sentido y contrasentido del reloj.

Aunque en un primer momento la intención de los mismos era fundamentalmente la ejecución de ejercicios para hacer frente a la amenaza que representaba la Unión Soviética en el contexto de la Guerra Fría, hoy en día esto ha cambiado; las operaciones paulatinamente se fueron ampliando hacia diferentes aspectos en la guerra marítima, adecuándose a los cambios que se han venido produciendo en los escenarios mundiales.

SUBDIEX

Los SUBDIEX son operativos desarrollados con la Marina de los Estados Unidos de América, donde la Fuerza de Submarinos del Perú viene participando desde el año 2002, sin interrupciones, enviando una unidad submarina para participar en ejercicios combinados con dicha flota. Durante estas operaciones, el submarino peruano es el principal "enemigo" de los grupos de batalla de portaaviones norteamericanos, que deben pasar estas pruebas para su posterior despliegue operacional a diferentes partes del mundo.



Zarpe del B.A.P. "Angamos" para participar en el SUBDIEX-2010.

Definitivamente, estas operaciones constituyen una gran oportunidad para realizar ejercicios de nivel avanzado y los resultados contribuyen a realzar el prestigio de los submarinistas peruanos en el mundo. Hay que resaltar también el sacrificio de las dotaciones que se alejan por períodos de entre cinco y seis meses de sus familiares, tiempo que mayoritariamente pasan en el mar en operaciones avanzadas. Por otro lado, durante los días de puerto, las dotaciones se entrenan en lucha contra incendio, inundación y en simuladores de navegación de la Marina Norteamericana. Durante todos los años de participación se han recibido innumerables cartas de felicitación por parte de las autoridades de la Marina Norteamericana, dando fe de la gran capacidad del submarinista peruano. La siguiente relación muestra los años y las unidades que participaron en los diferentes SUBDIEX realizados hasta la fecha:



Submarinos Tipo 209 en formación.

- 2002 B.A.P. "Antofagasta"
- 2003 B.A.P. "Angamos"
- 2004 B.A.P. "Angamos"
- 2005 B.A.P. "Antofagasta"
- 2006 B.A.P. "Pisagua"
- 2007 B.A.P. "Chipana"
- 2008 B.A.P. "Arica"
- 2009 B.A.P. "Arica"
- 2010 B.A.P. "Angamos"

Actualmente el B.A.P. "Angamos" se encuentra desplegado para el desarrollo de este ejercicio en la costa atlántica de los Estados Unidos, demostrando el alto nivel alcanzado por nuestra Fuerza de Submarinos y dejando en alto el nombre del Perú.

PASSEX

Es un ejercicio no muy frecuente, que se realiza cada vez que unidades de diferentes países pasan frente a nuestro litoral, con el fin de asegurar que ambas marinas sean capaces de comunicarse y colaborar eficazmente en caso de guerra o de ayuda humanitaria, es así que se logra el intercambio en tiempo

real de información táctica por medio de sistemas de comando, control y equipos de comunicación, entrenando y evaluando las acciones de superficie y aérea, independientes y coordinadas en las operaciones de guerra antisubmarinas, ejercitando así a las unidades submarinas en la detección, identificación, ataque y evasión de unidades de superficie, entre otros.



Submarino peruano y fragata norteamericana en operaciones SIFOREX-2010.

Entre los días 15 al 17 de junio 2009 se realizó un PASSEX con la participación de tres fragatas y un helicóptero "SH-60B" de la Armada Norteamericana, en tanto que nuestra Marina de Guerra participó con dos fragatas, tres submarinos y un buque de desembarco.

Este año se realizaron dos PASSEX, el primero se desarrolló entre el 15 y el 20 de febrero con la participación del buque escuela portahelicópteros de la Armada Francesa y una unidad submarina peruana; posteriormente, entre el 24 y el 29 de marzo, participaron por parte de la Armada Norteamericana un portaaviones y un crucero, y nuestra Marina de Guerra se hizo presente con una fragata, un submarino y un helicóptero. Demostró así, una vez más, la alta calidad y capacidad de las operaciones conjuntas con las unidades navales de marinas extranjeras en los diferentes ejercicios realizados.

SIFOREX

Es un avanzado ejercicio de guerra antisubmarina que se realiza bilateralmente entre nuestra Marina de Guerra y la Armada Norteamericana. Su objetivo principal es proporcionar una formación avanzada contra submarinos de propulsión diesel-eléctrica y para afrontar Misiones Multinacionales de Paz. El evento se celebra cada dos años en el área del Callao, bajo la dirección de la Comandancia de la Fuerza de Submarinos del Perú.

La primera versión de SIFOREX (Silent Force Exercise) se dio en el mes de julio del año 2001, con la participación de una fragata, dos corbetas y dos submarinos por parte de Perú, y un crucero y dos fragatas por parte de los Estados Unidos.

En el presente año se realizó del 6 al 10 de julio con la participación de una fragata, dos helicópteros "Sea Hawk" y una aeronave "Orión" por parte de la Armada Norteamericana, y dos fragatas, tres submarinos, un buque de desembarco y un helicóptero de la Armada Peruana. Los resultados obtenidos fueron alentadores, los mismos que reafirmaron el buen desempeño de nuestras unidades en las diversas operaciones navales ejecutadas en coordinación con la Marina Norteamericana.

Aquí se forjan hombres de acero

La Escuela de Submarinos, *alma mater* de los submarinistas peruanos y encargada de la preparación y formación del personal que conformará las dotaciones de nuestras unidades submarinas, fue creada oficialmente el 1 de marzo de 1939, siendo la primera en su género en Latinoamérica, y cuenta con la infraestructura necesaria para la formación de los futuros submarinistas.



Oficiales participantes en SIFOREX-2010.

Desde sus inicios han pasado por nuestra querida Escuela setenta y tres (73) promociones de oficiales y noventa y cuatro (94) promociones de personal subalterno, de las cuales también formaron parte marinos de las Armadas de Brasil, Venezuela, Colombia y Argentina. Asimismo, nuestra alma mater fue también el centro de capacitación de las primeras dotaciones de submarinistas de la Armada de Colombia.

Es así que diversas armadas de esta parte del continente apostaron por capacitar a sus oficiales en nuestra Escuela, teniendo confianza en la amplia trayectoria y gran profesionalismo del submarinista peruano, reconocido a nivel internacional.

Adicionalmente, en la Escuela se dictan cursos de capacitación y entrenamiento, con el fin de mantener permanentemente preparadas a las dotaciones de nuestros submarinos, así como para estar actualizados en los últimos desarrollos tecnológicos; es por ello que se dice que "en los submarinos hay espacio para todo, excepto para los errores".

Simulador de Ataque

El esfuerzo y dedicación por alcanzar un mejor nivel de enseñanza, acorde con la actualidad, trajo como fruto la creación de un Simulador de Ataque, reto que fue asumido por la Comandancia de la Fuerza de Submarinos en el año 2004. El grupo de trabajo para este ambicioso proyecto puso todo de sí en la materialización del mismo, llegándose a concretar este anhelo submarinista.



Equipo de trabajo en simulador.

Este simulador fue diseñado de manera tal que el ambiente se asemeje al compartimiento del Puesto Central del submarino tipo "209", el cual cuenta con cuatro consolas, una consola de ploteo (U-PLOT) para traqueo de blancos, una consola de simulación del sonar, una consola de control de armas y una consola de control de posicionamiento de contactos y del buque propio; tam-

bién se construyó la réplica de un periscopio, el cual cuenta con una carcasa giratoria en cuyo interior se exhibe un *display* para la presentación de contactos cuando la unidad se encuentra en profundidad de periscopio, teniendo la capacidad de girar 360º, coincidiendo las marcaciones generadas virtualmente con la presentación en la pantalla. Estos avances tecnológicos y facilidades que nos brinda este simulador nos dan la ventaja de poder entrenar constantemente a todo el personal que conforma los "team de ataque" de las dotaciones de las Unidades Submarinas en los diferentes niveles de complejidad operacional que se presentan en los escenarios de la guerra, de la forma más real posible.



Jóvenes dotaciones de Oficiales en entrenamiento.

Simulador de Trimado

Adicionalmente, el Servicio Industrial de la Marina (SIMA) y el Servicio de Armas y Electrónica (SAE) diseñaron el *software* para la creación de un Simulador de Trimado, creando los efectos dinámicos de un submarino durante la navegación. Este simulador cuenta, al igual que con el compartimiento de controles, con la consola de timón de gobierno, consolas de los planos de proa y popa, *manifolds* de aire y el *manifold* para los movimientos de aguas de los tanques de compensación y equilibrio, entre otros componentes. Fue así que en el año 2003 el área de Investigación y Desarrollo del SAE construye un prototipo con material reciclado, siendo luego presentado como un proyecto de investigación y desarrollo de la Institución, asignándose los fondos necesarios en el año 2004 para la construcción de uno con tecnología adecuada, el cual posteriormente es entregado oficialmente a la Fuerza de Submarinos.



Tecnología submarinista de vanguardia.

Al igual que el anterior simulador, este también tiene la finalidad de entrenar a los alumnos de la Fuerza de Submarinos en los procedimientos de conducción, trimado y emergencias que se pudieran presentar en las diferentes condiciones de navegación, elevando así el nivel de profesionalismo de los alumnos, preparándolos para reaccionar ante cualquier adversidad o circunstancia que se presente.

Fuerza de Submarinos con proyección al futuro

Para mantenerse en un óptimo estado de alistamiento, con el fin de cumplir todas las tareas que se nos asignen, la Fuerza de Submarinos participa en el Planeamiento Operativo necesario para lograr el adecuado estado de alistamiento de las Unidades y Dependencias que la conforman, teniendo la responsabilidad de administrar los recursos humanos y materiales de que dispone.

Hoy en día contamos con seis unidades submarinas tipo "209" en el servicio activo y una lancha de rescate de torpedos, las cuales, con el apoyo de los Servicios Industriales de la Marina y la Dirección de Alistamiento de la Marina, han logrado la sinergia necesaria que ha permitido poder someterlas permanentemente a los diversos trabajos de mantenimiento y recorrido integral, lográndose así mantener la operatividad de las mismas con un alto nivel de alistamiento y en el menor tiempo posible, viéndose este esfuerzo reflejado en la mayor fuerza de submarinos de Latinoamérica, con sus seis unidades operativas, manteniendo así su capacidad disuasiva siempre vigente.

Asimismo, se vienen modificando y actualizando con ingenio algunos sistemas de nuestras unidades submarinas, mejorando significativamente sus capacidades y diseño original, demostrando de esta manera el alto grado de preparación del personal submarinista. Este es el caso concreto del Proyecto Argos, el cual consiste en el desarrollo de un Sistema de Control de Tiro, y el Proyecto Delfín, que desarrolla un nuevo Sistema de Sonar Pasivo para nuestras unidades submarinas, siempre con el valioso aporte de la Dirección de Alistamiento de la Marina y el Servicio de Armas y Electrónica (SAE). También existen otros proyectos de investigación en proceso, como por ejemplo el Proyecto Thor, que busca el desarrollo del tablero de control de voltajes, contadores de amperios-hora, sistemas de monitoreo de temperatura de las baterías principales de las unidades submarinas. Es por ello que ante el reto de mantenernos a la vanguardia tecnológica y emplear eficientemente los recursos destinados para tal fin, es que actualmente todos apostamos acertadamente por el desarrollo de la tecnología propia, la cual está dando muy buenos resultados.

Desde el año 2008 venimos participando en las Conferencias de Submarinos Asia-Pacífico. La última conferencia realizada, entre el 6 y el 9 de junio 2010, fue organizada por la Marina de Guerra de la República de Singapur y la Fuerza Submarina de la Flota del Pacífico de los Estados Unidos, y en ella participaron los representantes de diversas armadas del mundo, entre ellas nuestra Marina de Guerra, mediante nuestro representante, el C. de N. Manuel Solórzano Cáceres. Lo importante de estos eventos es que permite el intercambio de ideas y experiencias relacionadas con la seguridad de las operaciones submarinas, permitiendo la interoperabilidad y, en consecuencia, la seguridad de las marinas involucradas. Nuestro representante también nos dio la grata noticia de que el Comandante de la Flota de la Marina de Guerra de Singapur, RADM Joseph Leong, comunicó que el próximo año la Conferencia Asia-Pacífico se realizaría en el Perú, siendo un evento de suma importancia internacional en el que nuestra Marina de Guerra se hará presente.

Finalmente, de todo lo expuesto, me queda sólo expresar cuál es mi visión a futuro de nuestra Fuerza de Submarinos, que en consecuencia con todo lo que se viene trabajando hasta nuestros días, es ser una fuerza de ataque moderna, siempre a la vanguardia tecnológica, con alta capacidad disuasiva, siendo reconocida y respetada como una organización flexible y eficaz, capaz de operar eficientemente con otras marinas del mundo, sustentada en valores éticos y morales, y que contribuya a garantizar la seguridad nacional en el ámbito marítimo, contribuyendo de esta manera al desarrollo nacional.



Siempre vigilantes del Mar de Grau.

La piratería en el Océano Índico:

un reto del siglo XXI



Bachiller en Derecho y Ciencias Políticas
HÉCTOR LÓPEZ ARESTEGUI



La piratería es un crimen de muy antigua data que atenta contra el principio universal de la libertad de los mares.

Todo comenzó en el mar, en la Antigüedad. El poeta griego Homero (S. X a.C.) puso en la boca de Ulises, héroe de "La Odisea", la siguiente frase: *"Saqueasteis la ciudad, llevando la muerte a sus habitantes; y si dividimos los bienes y las mujeres que en el presa hubimos, que cada uno obtenga igual parte*[1]*"*. Esta es la partida de nacimiento literaria del pirata. Los descendientes de estos pioneros en el Cuerno de África —donde se une el Mar Rojo y el Océano Índico— no tienen a nadie quien cante sus "hazañas", pero constituyen



Embarcación pirata, con grupos de bandidos llamados "gitanos del mar".

un duro desafío para las fuerzas navales internacionales en el área. Esta lucha se hace aún más ardua por el disímil cuadro jurídico para juzgar a estos delincuentes, pues si bien la piratería es un delito internacional, su característica singular —el lugar donde ocurre, altamar— genera controversias jurídicas que impiden la represión de este delito. En el presente artículo ofreceremos una perspectiva política, naval y jurídica del problema que representa la piratería en Somalia.

Guardacostas y bandidos

En el Océano Indico y el Mar Rojo la tradición pirática es milenaria. Grupos de bandidos llamados "gitanos del mar" destacaban por su audacia y crueldad.

En el caso somalí, la piratería está íntimamente relacionada con la tradición de bandidaje a lo largo de la costa oriental de África (Eritrea, Etiopía, Kenia y Somalia). El término local que describe esta actividad es *Shifta* y significa rebelde, forajido o fugitivo[2]. En principio las *Shiftas* surgieron como milicias locales de autodefensa y montoneras que se organizaban contra una autoridad que se consideraba ilegítima. Por esta razón la palabra *Shifta* tiene, al mismo tiempo, una connotación positiva y negativa. El *Shiftinnet* (Consejo de *Shiftas*) asume esa autoridad y sus resoluciones son respetadas por la población. Cuando los británicos y los italianos establecieron su dominio colonial en el área, las *Shiftas* se convirtieron en una forma intermitente de resistencia y, al mismo tiempo, en policía rural al servicio de las potencias coloniales dominantes. Así, durante la Segunda Guerra Mundial las *Shiftas* etíopes y somalíes fueron aliadas indeseables de las fuerzas británicas destacadas en Kenia, cuyos oficiales deploraban su crueldad en el trato a los prisioneros italianos.

Somalia alcanzó su independencia en 1960. En 1969 el general Mohammed Said Barre (1919–1995) lideró un golpe de Estado que le permitió gobernar el país hasta 1991, año en el cual Somalia cae en la anarquía que impera hasta la fecha. En ese momento renace la tradición de bandidaje y rápidamente se traslada al mar. Así, las *Shiftas* se transformaron en *"Burca badeed"*, ladrones del mar. Dada la connotación negativa del término ladrón, muchos jefes de clanes prefieren utilizar la palabra *"badaadinta badah"*, que significa guardacostas[3]. El uso de esta palabra no es casual, pues justifica las acciones piráticas en nombre de la defensa del dominio marítimo somalí contra las potencias extranjeras que arrojan desechos tóxicos en la costa del país y las flotas pesqueras que depredan su riqueza ictiológica.

Durante el régimen del general Mohammed Said Barre (1969–1991), Somalia recibió apoyo de numerosas naciones para el desarrollo de su industria pesquera. La cooperación internacional se tradujo en la creación de cooperativas pesqueras que vendían casi toda la totalidad de su pesca a firmas extranjeras. La guerra civil causó graves daños a la industria pesquera y esta decayó rápidamente. Esta situación fue aprovechada por flotas pesqueras extranjeras, que depredaron las aguas del país[4] y se vertieron miles de toneladas de desechos tóxicos al mar. La primera actividad mencionada floreció en gran medida gracias a la complicidad de las autoridades de circunstancia[5] como, por ejemplo, Ahmed Abdi Habsade, ex ministro del Interior de Puntland, una de las repúblicas no reconocidas internacionalmente y surgidas del desmembramiento del país. El delegado de las Naciones Unidas para Somalia, Ahmedou Ould–Abdallah, ha declarado: "La falta de un gobierno efectivo en Somalia ha permitido la pesca irregular por parte de muchos países europeos y asiáticos [...]. Enfrentamos un desastre en la costa somalí y sus efectos en el medio ambiente y la población son calamitosos. Estoy convencido de que se vierten al mar desechos sólidos, químicos y, probablemente, residuos nucleares. No hay gobierno y nadie se pronuncia al respecto[6]".



Crucial labor de los cuerpos de guardacostas.

"Hay pruebas de la existencia de contactos en Londres, que proveen información del tráfico marítimo, y en Canadá como refugio de los líderes piratas".

Somalia es un país de clanes nómadas que creen que su ley les permite tomar propiedad ajena. La historia de Farrah Ismail, un pirata somalí purgando condena en Berbera, Somalilandia (la antigua Somalia británica) es ilustrativa de este punto[7]. Ismail nació en Mogadiscio en 1960 y estudió mecánica. Apenas finalizados sus estudios abandonó su ciudad natal y se estableció en Bossasso, actualmente Puntland, donde puso un taller. Poco a poco fue haciéndose del capital necesario y adquirió una pequeña flota de barcos pesqueros que dedicó a la pesca de tiburones y recolección de langostas. Este rubro era innovador, pues todos sus antecesores privilegiaban las fuentes tradicionales de ingresos: el transporte de ganado y peregrinos hacia Yemen. Ismail perdió todo su capital y bienes en enfrentamientos con embarcaciones extranjeras. Fue así que decidió hacerse pirata. Desde su prisión declara: "Ellos no me importan [los marinos mercantes cautivos]. Son ganado. ¿Por qué nadie habla del daño que nos han hecho? Por primera vez al mundo le importan nuestros problemas. Finalmente saben que secuestrar sus barcos es nuestro castigo por sus crímenes[8]".

La fuente principal del armamento es Yemen. Los servicios financieros se realizan mediante el sistema de la *hawala*, un canal informal de transferencia de fondos de un lugar a otro a través de proveedores de servicios conocidos como *hawaladars*, que son por lo general inmigrantes residentes en países desarrollados, y contactos legales en Dubái y Djibuti[9]. Hay pruebas de la existencia de contactos en Londres[10], que proveen información del tráfico marítimo[11], y en Canadá[12] como refugio de los líderes piratas.

La estrategia de los piratas es propia de la llamada "guerra asimétrica[13]", pues han desarrollado una estrategia informativa, política y mediática para lograr sus fines. Un caso ilustrativo es el secuestro del pesquero español "Alakrana". Los piratas aprovecharon las limitaciones de la legislación hispana sobre el uso de la fuerza, presionaron eficazmente al Gobierno y los armadores para descartar la solución militar y manipularon el ánimo de la opinión pública hispana. En el campo tecnológico los piratas han invertido en modernos equipos de GPS y, aparentemente, en un nuevo tipo de pintura inventada por un químico

alemán residente en los Emiratos Árabes Unidos (EAU), que permite a las lanchas rápidas y buques nodrizas hacerse prácticamente invisibles al radar de largo alcance de los cargueros y cruceros que navegan frente a la costa de Somalia[14]. Uno de los grandes temores de la Cámara de Comercio Internacional de Transporte Marítimo (ISC en inglés) es la posibilidad de que los piratas puedan adquirir el software llamado AIS (Sistema de Identificación Automática), que permite a los buques comunicar su posición a fin de evitar colisiones. Así, pues, la ISC recomienda a los capitanes de los barcos cargueros y mercantes desconectar el AIS cuando surquen las costas somalíes[15].

¿Un combate imposible?

La respuesta de la comunidad internacional al desafío de la piratería somalí es la presencia de buques de guerra extranjeros en el Cuerno de África y el Golfo de Adén. Estas unidades operan bajo el manto legal de las Resoluciones 1814, 1816[16], (del 2 de junio de 2008, "que autoriza a los Estados que los Estados que estén cooperando con el gobierno de Transición [de Somalia] se les permitirá, durante un periodo de seis meses, entrar a las aguas territoriales de Somalia y usar todos los medios necesarios para reprimir los actos de piratería y robo armado en el mar, de forma consistente a disposiciones relevantes del derecho internacional[17]"). En la misma línea rige la Resolución 1838 (del 7 de octubre del mismo año), que "condena y deplora los actos de piratería y robo armado a lo largo de la costa de Somalia y convoca a los Estados interesados en la seguridad de la actividad marítima a desplegar navíos de guerra y aviones militares para combatir activamente la piratería en altamar frente a la costa de Somalia[18]". Por último, se promulgó también la Resolución 1846[19] (del 2 de diciembre de 2008), que prorroga el mandato de los Estados y las organizaciones regionales que participan en el combate contra la piratería desde la costa somalí. Así, pues, desde Djibouti hasta Bahréin se encuentran desplegadas unidades aéreas y navales de los Estados Unidos, la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN), la Unión Europea (UE) y Rusia[20], China[21] y la India[22].

La Unión Europea ha establecido su propia Misión Naval, la "Operación Atalanta[23]", con el fin de proteger a los buques del Programa Mundial de Alimentos (PMA) con destino a Somalia y al tráfico marítimo altamente vulnerable frente a la costa somalí y el Golfo de Adén (Yemen), así como prevenir los actos de piratería y robo a mano armada en altamar. El radio de operaciones de los navíos comprometido en la "Operación Atalanta" comprende desde la costa

índica de Somalia hasta las islas Seychelles. La sede de este dispositivo se encuentra en Northwood, Reino Unido[24]. El 8 de diciembre pasado los ministros de Relaciones Exteriores de la UE decidieron extender la misión un año más, y actualmente está compuesta por unidades de las Marinas holandesa, española, alemana, belga, francesa, griega y noruega[25].

Para la Marina rusa enfrentar la piratería implica su regreso al Océano Índico, cosa que no hace desde el retiro en 1977 de sus bases en Somalia, tras la ruptura de relaciones diplomáticas entre este país y la Unión Soviética, debido al apoyo de esta potencia a Etiopía, enemigo tradicional de los somalíes[26]. Rusia desplegó sus unidades navales como consecuencia de la crisis generada por la captura del carguero ucraniano MV "Faina", que transportaba tanques T–72 y vehículos militares[27]. Entre los navíos rusos destaca el destructor "Almirante Chabanenko" (BPK 650), una de las unidades más modernas en servicio, que se distingue por haber sido el primer buque de guerra ruso en cruzar el Canal de Panamá desde la Segunda Guerra Mundial[28]. La flota rusa cuenta con el respaldo de un buque de apoyo que sirve de avanzada para el restablecimiento de una presencia naval permanente en el Mar Arábigo y el Océano Índico[29].



La piratería es milenaria y destaca por su audacia y crueldad.

La participación de la Armada de la India está envuelta en la controversia por el hundimiento del arrastrero tailandés "Ekawat Nava 5", que transportaba equipo de pesca de Omán a Yemen[30]. Este barco estaba siendo abordado por piratas somalíes cuando la fragata India INS "Tabar" lo divisó. Mientras la fragata india se aproximaba, los piratas abrieron fuego, el cual fue respondido por la tripulación del "Tabar". El "Ekawat Nava 5" se hundió en el combate entre piratas y marinos indios. De los quince tripulantes del arrastrero tailandés sólo sobrevivió un marinero camboyano.

"A diferencia de Afganistán o Iraq, Somalia es un país que no ocupa titulares de prensa diariamente, pero su situación es tan dramática como la de los anteriormente mencionados".

Otros dos países que participan en los dispositivos navales antipiráticos son Japón y Corea del Sur. La Fuerza de Autodefensa Marítima del Japón destacó cuatro destructores al Océano Índico, en marzo de 2009. Su misión es servir de escolta a la navegación comercial y, en el caso de una intervención contra los piratas, dejar intervenir al personal de la Guardia Costera del Japón[31]. En el caso de Corea del Sur, su Armada creó una unidad especializada llamada "Chenghae", en honor a la tradición del país en el combate antipirático[32]. El contingente surcoreano se encuentra encuadrado dentro de la Fuerza de Tarea 150, con sede en Bahrein.

El despliegue de las fuerzas navales mencionadas ha permitido una reducción del número de ataques piráticos. Así lo reconoce el presidente del Comité Militar de la Unión Europea, el general sueco Hakan Syren[33], quien señala la reducción del número de ataques exitosos en el Corredor de Tránsito Internacional marítimo establecido por las fuerzas occidentales para la protección de la navegación mercante y los buques del Programa Mundial de Alimentos (PMA), llevando asistencia humanitaria a Somalia.

Y es que, como lo resume el analista norteamericano Robert D. Kaplan, la anarquía en tierra se traduce en piratería en el mar[34]. Somalia es el tercer frente de lo que se llamó durante las dos administraciones del presidente George W. Bush "guerra contra el terror"[35] . A diferencia de Afganistán o Iraq, Somalia es un país que no ocupa titulares de prensa diariamente, pero su situación es tan dramática como la de los anteriormente mencionados. Su presidente, Sheikh Sharif Ahmed, apenas controla un pequeño sector de Mogadiscio, gracias al apoyo de las fuerzas de pacificación de la Organización de la Unión Africana

"Nadie discute que la piratería es un delito, pero la legislación internacional no se pronuncia de manera uniforme sobre ella, en particular por el reto que representa el lugar donde se comete el delito".

(OUA). El resto de la ciudad y dos tercios del país está bajo el control del grupo islamista Harakat Al–Shabaab, el cual tiene evidentes conexiones con Al–Qaeda[36]. Los líderes de Al–Shabaab son veteranos de la guerra afgana de los años ochenta del siglo pasado y cuentan con el soporte material, táctico y estratégico de terroristas extranjeros. La única resistencia al poder de Al-Shabaab es el movimiento islamista nacionalista Hizbul–Islam, cuyo líder Sheikh Hassan Dahir Aweys, es uno de los terroristas más buscados por la justicia norteamericana.

Los vínculos entre Al–Shabaab y los grupos piratas son poco claros. Así, pues, cuando el petrolero saudí "Sirius Star" fue secuestrado por piratas somalíes[37], Al–Shabaab desplegó sus fuerzas hacia el puerto de Haradhere para detener a los piratas y liberar la nave saudí[38]. Sin embargo, al parecer Al–Shabaab cobraría tributo a los piratas, como aparentemente habría sucedido en el caso del arrastrero español "Playa de Bakio" y el transporte ucraniano MV "Faina", de cuya carga consistente en armamento pesado, habrían pedido una parte[39].

¿Cómo juzgar a los piratas?

Nadie discute que la piratería es un delito, pero la legislación internacional no se pronuncia de manera uniforme sobre ella, en particular por el reto que representa el lugar donde se comete el delito[40]. No basta citar el artículo 100 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Deber de Cooperación de los Estados en la represión de la Piratería), sino examinar y evaluar la forma en que este hecho delictivo puede combatirse, aplicando acciones concretas y Reglas de Enfrentamiento (ROE) apropiadas para los navíos de guerra en aguas internacionales. Un caso ilustrativo de lo mencionado hasta el momento es lo sucedido con el arrastrero de bandera tailandesa "Ekawat Nava 5", hundido en un confuso incidente por la fragata de la Armada de la India INS "Tabar"[41].

En el combate contra la piratería los días de persecución y justicia sumaria pertenecen a los libros de historia. Los piratas de nuestros días sólo pueden ser

capturados en flagrante delito. En caso de ser interceptados en altamar por un navío de guerra occidental, lo peor que puede ocurrir es que los piratas sean desarmados y uno de los motores de sus embarcaciones deshabilitado[42]. Es mucho más sencillo, operativa y políticamente, tomar estas medidas que capturar a los piratas y entregarlos a la justicia[43]. Y es que para abrir un proceso de piratería debe estudiarse, según el especialista en Derecho del Mar Douglas Guiljoyle, del University College de Londres (Reino Unido), tres elementos:

"En caso de ser interceptados en altamar por un navío de guerra occidental, lo peor que puede ocurrir es que los piratas sean desarmados y uno de los motores de sus embarcaciones deshabilitado".

- Evaluación de costo
- La calidad de la evidencia que lo sustenta
- El impacto operativo que tenga en el cumplimiento del objetivo

El problema es mucho más serio cuando entramos en materia del juzgamiento propiamente dicho, pues este conlleva una complicada deliberación sobre los conflictos de competencia y jurisdicción que deben aplicarse al delito de piratería. Así, pues, se han planteado tres alternativas[44]:

1. **Juzgamiento en el país de origen de las víctimas del hecho delictivo:** Este caso se ilustra con el proceso que se abrió en Francia contra los secuestradores del yate "Le Ponant", en abril de 2008[45]. En setiembre de 2009 el Poder Ejecutivo francés presentó al Parlamento un proyecto de ley que autorizaría a la Marina Nacional Francesa a detener, interpelar y llevar a la justicia francesa o a la de Kenia a cualquier presunto pirata .
2. **Entrega a la justicia de un tercer Estado que asuma la responsabilidad del juzgamiento:** Kenia ha firmado con la Unión Europa y los Estados Unidos un acuerdo para juzgar a los piratas, en virtud del carácter universal de este delito. Sin embargo, este compromiso está afectando la estabilidad política del país[47]. Fred Kapondi, presidente de la Comisión de Administración y Seguridad Interna del Parlamento Keniano, teme que la presencia de piratas en las prisiones sea causa de la formación de alianzas entre islamistas, piratas y clanes descontentos del país. Desde su sector, el ministro de justicia Mutila Kilonzo reclama que el acuerdo firmado con la Unión Europea y los Estados Unidos se hizo a espaldas de su ministerio,

desconociendo por completo la realidad penitenciaria y judicial del país[48]. Es más, el ministro Kilonzo, personalmente favorece la creación de un tribunal internacional bajo la égida de las Naciones Unidas.

3. **Creación de un Tribunal Internacional:** En julio de 2009, a instancias del "Clingendael", el instituto holandés más prestigioso en relaciones internacionales, se debatió esta propuesta en el marco de una conferencia internacional sobre piratería. Los asistentes, marinos profesionales y politólogos, apoyaron abrumadoramente la creación de un tribunal internacional[49]. Este cuerpo colegiado estaría formado por jueces africanos y occidentales, y regularía las normas de intervención de las armadas que combaten la piratería, asegurándose de esta manera el correcto acopio de elementos probatorios y las garantías procesales y penitenciarias de los acusados.

A modo de conclusión

La piratería es un crimen de muy antigua data que atenta contra el principio universal de la libertad de los mares. Su versión actual en las costas de África Oriental —desde el Golfo de Adén hasta el Estrecho de Mozambique— es una gravísima amenaza al comercio mundial, pues encarece las primas de seguro marítimo en un área del Océano Índico que las compañías aseguradoras ya califican como zona de guerra[50]. Por esta razón es necesaria la tarea de patrullaje de los navíos de las Armadas de diversas naciones, el cual tiene un carácter fundamentalmente preventivo, pues no existe hasta el momento un enfoque político que ataque su causa: la anarquía en territorio somalí. Lamentablemente la coyuntura internacional que se vive hace imposible el envío de fuerzas de pacificación a Somalia para enrumbar a esta nación por un sendero al final del cual se reconstruya el estado de derecho. En el ámbito marítimo, es indispensable proteger la navegación mercante. Por esta razón es prioritario que la comunidad internacional y los

"Por esta razón es necesaria la tarea de patrullaje de los navíos de las Armadas de diversas naciones, el cual tiene un carácter fundamentalmente preventivo, pues no existe hasta el momento un enfoque político que ataque su causa: la anarquía en territorio somalí".

Estados enfrenten la piratería con la resolución adoptada por los Estados europeos a fines del siglo XVII y comienzos del siglo XVIII. Una tarea importantísima es unificar los diversos criterios legales y económicos que engloban el acto delictivo de la piratería y las políticas de policía naval que posibiliten un accionar más dinámico y proactivo de las armadas presentes en el área del Océano Índico. Aunque política y económicamente costosa, se impone la necesidad de la creación de un Tribunal Internacional para el juzgamiento de los piratas. La razón jurídica y la historia coinciden en este punto, tal y como lo señalaba el jurista y político romano Marco Tulio Cicerón (106AC–43AC): "el pirata es enemigo del género humano".

Bibliografía:

1 LEYDI, R.; ARRIGO, P.; GIGLIO, T. (1963). *Piratas, corsarios y filibusteros* (p. 17). Barcelona: Editorial Maucci S.I.

2 MCINTYRE, B. (2009, 16 de abril). *The battle against piracy begins in Mogadishu*. The Times.

3 BAHADUR, J. (2009, 16 de abril). *I'm not a pirate, I'm a saviour of the sea*. The Times.

4 HARI, J. (2009, 5 de enero). *You're being lied to about pirates*. The Independent.

5 ESPINOZA, J. (2008, 24 diciembre). *La trama negra de la piratería somalí*. El Mundo.

6 Agencia France Press (2008, 25 de julio). *UN envoy decries illegal fishing, waste dumping off Somalia.*

7 HOWDEN, D. (2009, 16 de junio). *Why we became pirates, by the nomad jailed for life.* The Independent.

8 Idem.

9 SENGUPTA, K.; HOWDEN, D. (2009, 21 de abril). *Pirates: the $80m Gulf connection*. The Independent.

10 PFLANZ, M. (2009, 11 de mayo). *Somali pirates helped by intelligence gathered in London*. The Times.

11 BLASQUEZ, E. (2009, 11 de octubre). *La piratería genera negocio*. ABC.

12 ASSOCIATED PRESS (2008, 11 de diciembre). *Somali pirates get help from expats in Canada*. The Star.

13 BALLESTEROS, M. A. (2009, 2 de diciembre). *La estrategia asimétrica de los piratas*. El País.

14 SENGUPTA, K.; HOWDEN, D. (2009, 21 de abril). Op. Cit.

15 PRIER, P. (2009, 4 de noviembre). *Pirates: les marines s'adaptent*. Le Figaro.

16 EUROPA PRESS (2008, 2 de junio). *La ONU autoriza a entrar en aguas somalíes para luchar contra la piratería.*

17 http://www.un.org/News/Press/docs/2008/sc9344.doc.htm

18 http://www.un.org/News/Press/docs/2008/sc9467.doc.htm

19 http://www.un.org/News/Press/docs/2008/sc9514.doc.htm

20 AGENCIAS (2008, 20 de noviembre). *Rusia desplegará buques de Guerra en las aguas de Somalia.* El País.

21 BARROWCLOUGH, A. (2008, 26 de diciembre). *China sends navy to fight Somali pirates.* The Times.

22 PUBBY, M. (2008, 21 de noviembre). *To take on pirates, Navy gets right of hot pursuit, sends destroyer Mysore.* Indian Express.

23 KHAN, U. (2008, 16 de setiembre). *EU approves hunting mission to the Horn of Africa.* The Daily Telegraph.

24 PANK, P. (2009, 1 de diciembre). *How Middlesex basement became the front line in the fight against piracy.* The Times.

25 EFE (2009, 8 de diciembre). *La UE prorroga la misión Atalanta contra la piratería en el Índico.* El Mundo.

26 ROSS, W. (2009, 16 de junio). *Somali navy chief: world's worst job?* BBC News.

27 EFE (2008, 25 de setiembre). *Piratas de Somalia se apoderan de un barco lleno de tanques y vehículos militares.* El Mundo.

28 ZAMORANO, J. (2008, 3 de diciembre). *Russia to send warship through Panama Canal.* The Washington Post.

29 (2009, 30 de noviembre). *Russia joins anti-piracy mission off Somalia.* The Voice of Russia.

30 BLAKELY, R. (2008, 26 de noviembre). *Pirate mothership was really a Thai fishing boat.* The Times.

31 MASAMI, I. (2009, 24 de abril). *Lower House passes bill widening MSDF antipiracy role.* Japan Times.

32 SUNG – KI, J. (2009, 3 de marzo). *Anti-piracy naval unit inaugurated.* The Korea Times.

33 GONZALEZ, M. (2009, 16 diciembre). *Hay que evitar instruir hoy a los piratas somalíes de mañana.* El País.

34 KAPLAN, R. (2009, 11 de abril). *Anarchy on land means piracy at sea.* The New York Times.

35 FLETCHER, M. (2009, 21 de diciembre). *Somalia is greatest victim of President Bush's War on Terror.* The Times.

36 McCONNELL, T. (2009, 21 de diciembre). *West warns that Somalia is becoming a haven for international terrorists.* The Times.

37 PHILP, C. (2008, 17 de noviembre). *Somali pirates hijack Saudi tanker with Britons on board.* The Times.

38 PHILP, C. (2008, 22 de noviembre). *Battles over booty loom as militias and rebels drawn to pirate gold.* The Times.

39 AGENCIAS (2008, 5 de octubre). *El tributo de los piratas somalíes a los islamistas.* El País.

40 ARROYO MARTINEZ, I. (2009, 26 de agosto). *Las armas legales contra los piratas del mar.* El País.

41 BLAKELY, R. (2008, 26 de noviembre). *Pirate mothership was really a Thai fishing boat.* The Times.

42 SWAINE, J. (2010, 15 de enero). *Sailors forced to let Somali pirates go free.* The Daily Telegraph.

43 FREEMAN, C. (2009, 18 de octubre). *Return to Somalia's pirate coast.* The Daily Telegraph.

44 ARCHIBUGI, D. (2009, 7 de mayo). *Which jail for Somali pirates?* Open Democracy.

45 LICHFIELD, J. (2008, 10 de abril). *Yatch raid reveals hi–tech Somali pirate network.* The Independent.

46 CYRILLE, L. (2009, 4 de setiembre). *Les nouveaux pouvoirs de la Marine contre les pirates.* Le Figaro.

47 PRIER, P. (2010, 3 de enero). *La stabilité du Kenya menacée par les pirates somaliens.* Le Figaro.

48 PHILIP, C. (2009, 12 de junio). *Captured Somali pirates are being dumped in Kenya.* The Times.

49 FERRER, I. (2009, 9 de julio). *Un tribunal contra los piratas.* El País.

50 COSTELLO, M. (2009, 1 de diciembre). *As Somalian pirates widen their horizons, the cost of ship insurance is soaring.* The Times.





Turtupilín.
(Foto del autor)

Refugios de vida silvestre en el litoral de Lima: los humedales y las islas



Licenciado en Arqueología
JOSÉ ANTONIO HUDTWALCKER MORÁN



Patos colorados.
(Foto del autor)

El presente artículo presenta cuatro zonas de humedales (Albúfera de Medio Mundo, Humedales de Ventanilla, Pantanos de Villa y Bañados de Puerto Viejo) y los islotes Palomino, ubicados en la franja litoral del departamento de Lima, los mismos que constituyen ecosistemas que sirven de refugio para especies de fauna y flora silvestre.

Se incluye de manera breve el concepto de humedal, sus funciones y las amenazas a las que se enfrentan estos frágiles ecosistemas. También se incluye brevemente lo referido a la importancia que tienen las islas e islotes de nuestro litoral.

Los humedales e islotes, incluidos en el artículo, son de fácil acceso para el público y representan espacios donde se pueden realizar excursiones turísticas (familiares y/o grupales); además constituyen escuelas vivas para los estudiantes (escolares, universitarios y de institutos superiores) y para el público en general.

La protección y conservación de los humedales e islas es muy importante para mantener el equilibrio ecológico y para que las futuras generaciones puedan apreciar la belleza de estos frágiles ecosistemas.



Humedales de Puerto Viejo.

1. Concepto de humedal, sus funciones y amenazas

"Son productos susceptibles de explotarse como espacios para la recreación, el turismo, la educación y la investigación, y tienen valor cultural".

La Convención sobre los Humedales de Importancia Internacional, conocida como la Convención de Ramsar (1971), de la cual el Perú es país signatario desde el año 1991, define a los humedales como "extensiones de marismas, pantanos y turberas, o superficies cubiertas de agua, sean estas de régimen natural o artificial, permanentes o temporales, estancadas o corrientes, dulces, salobres o saladas, incluidas las extensiones de agua marina cuya profundidad en marea baja no exceda de seis metros".

El agua es el componente principal de los humedales, que vienen a ser zonas de la superficie terrestre que se encuentran inundadas de manera permanente o temporal, por lo que constituyen espacios geográficos que combinan lo acuático con lo terrestre.

De acuerdo con el biólogo Ricardo Jiménez Vílchez, las funciones de los humedales son las siguientes: controlar las inundaciones, reponer las aguas subterráneas, dar protección contra fenómenos climáticos (tormentas, tsunamis y otros), retener sedimentos y nutrientes, mitigar el cambio climático, favorecer la depuración de aguas, ser reservorio de biodiversidad. Son productos susceptibles de explotarse como espacios para la recreación, el turismo, la educación y la investigación, y tienen valor cultural. (www.prohumedales.com.pe).

En la Estrategia Nacional para la Conservación de Humedales en el Perú (1996) se puede leer que las principales amenazas que enfrentan estos ecosistemas son las siguientes:

- Muchos humedales no están protegidos ni son manejados de manera sostenible y se desconoce el potencial biológico, hidrológico y turístico que poseen.
- El aumento de la población y la necesidad de usar mayor extensión de tierras para satisfacer sus requerimientos. Se incluye el avance urbano en las playas del litoral limeño, con la construcción de balnearios en las zonas colindantes con los humedales.
- La contaminación de ríos, lagos, lagunas y del mar, ocasionada por las deposiciones finales de las evacuaciones domésticas, industriales, mineras y petroleras.

- La insuficiente o mal diseñada red de alcantarillado en las ciudades origina que la mayor parte de desagües domésticos se dirijan hacia el mar o hacia los ríos.
- La eliminación de líquidos procedentes de los procesos químicos para la obtención de minerales afecta la calidad de las aguas, imposibilitando el desarrollo de vida acuática.
- Los residuos industriales, altamente tóxicos, afectan a las actividades de manejo de los recursos hidrobiológicos, así como a la flora y a la fauna.
- La destrucción del hábitat, debido a la ampliación de la frontera agrícola y al uso de grandes cantidades de agua para el cultivo de arroz, provocando salinización y anegamiento de los terrenos eriazos.
- La crianza de ganado doméstico, que por falta de pastos naturales se alimenta de las comunidades vegetales presentes en los humedales (totorales, gramadales y otras herbáceas). Asimismo, el sobrepastoreo ocasiona la destrucción de la vegetación natural, causa erosión y destruye nidos de aves situados en el suelo o entre la vegetación herbácea.
- La implementación de granjas avícolas en las franjas desérticas del litoral costeño, ubicadas en las inmediaciones de los humedales.
- Las migraciones de las poblaciones altoandinas o amazónicas hacia las ciudades de la costa, produciendo invasiones en áreas periféricas de la ciudad donde existían humedales, que fueron desecados para ser urbanizados.



Libélula.

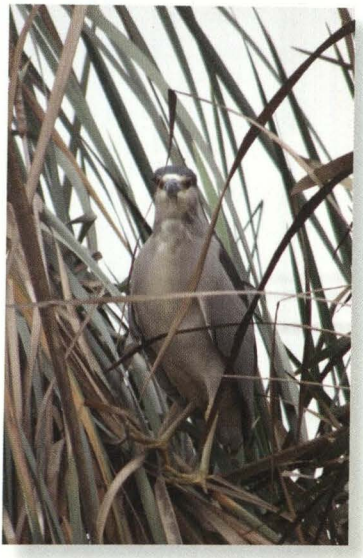
- Las construcciones de obras de infraestructura que no cuentan con estudios de impacto ambiental que propongan medidas para mitigar sus efectos negativos sobre la vida acuática.
- El desarrollo de acuicultura en algunas zonas costeras, sin considerar su impacto ambiental.
- La extracción de totorales con fines artesanales, desarrollada de manera irracional, ocasiona que especies de avifauna silvestre como los patos, zambullidores y las garzas no puedan refugiarse ni anidar en esas áreas.
- La caza furtiva, sin respetar el calendario de caza deportiva, afecta a las aves acuáticas, pues no se respetan las vedas, épocas de reproducción ni cuotas de caza.
- Las actividades turísticas desordenadas y sin la planificación pertinente ocasionan graves trastornos en el ambiente, por efectos de la contaminación que generan.



Pantanos de Villa. (Foto del autor)

2. Los humedales e islas del litoral de Lima

Los humedales



Garza Huaco. (Foto del autor)

En el litoral limeño, incluido el Callao, existen cinco puntos estratégicos de corredores biológicos de aves migratorias con trascendencia continental y regional. Estos corresponden a los siguientes humedales: la Albúfera de Medio Mundo (Huaura), las lagunas El Paraíso (Huacho), los Humedales de Ventanilla (Callao), los Pantanos de Villa (Chorrillos) y los Bañados de Puerto Viejo (Cañete).

Los humedales en mención, en sus diferentes variantes, son muestras representativas de los ecosistemas presentes en el Desierto Pacífico Subtropical, por lo que su conservación permitirá que se protejan las comunidades vegetales presentes en dichos frágiles ecosistemas, así como la avifauna migratoria y residente, poniendo énfasis en las especies con cierto grado de amenaza. Las especies de flora y fauna son similares en todos los humedales del litoral limeño.

En el caso de las comunidades vegetales de herbáceas acuáticas se encuentran los totorales, los gramadales y las vegas de ciperáceas. La totora es una planta utilizada desde tiempos milenarios en el antiguo Perú y posee muchos usos: como alimento (alto contenido de yodo), medicina (controla diarreas y la fiebre), trabajos artesanales (canastas, muebles, esteras, etc.), construcción (embarcaciones y viviendas) y como forraje (alimento de ganado). (www.peruecologico.com.pe).

La principal fauna presente en los humedales, que representa el principal atractivo durante las visitas a estos ecosistemas, son las aves, que pueden ser residentes y migrantes.

Entre la avifauna residente, se tiene dos clases:

- Las aves que residen y se reproducen en los humedales, como son los zambullidores (grande, pimpollo y pico grueso), algunas garzas (huaco, tamanquita y azul), algunos patos (gargantillo y colorado), las pollas de agua como la gallareta, la cuculí, el guardacaballo y el turtupilín.



Garza Azul. (Foto del autor)

- Las aves que se reproducen relativamente cerca de la zona de humedal y se movilizan también en rangos relativamente cortos, como son los cormoranes, los piqueros, los pelícanos, los gallinazos de cabeza roja, los ostreros, los zarcillos, las tortolitas, los picaflores, los tordos y los semilleros.

Por su parte, la avifauna migrante puede ser de tres clases:

- Las aves que migran desde las zonas altoandinas, como la garza blanca grande, la garza blanca chica, el yanavico y algunas variedades de pato (puna, rana pico grueso, medialuna y jerga).
- Las que migran desde la parte norte del continente, como el águila pescadora, el halcón peregrino, los playeros, los rayadores, las gaviotas y las golondrinas. – Y, en menor número, las aves migrantes provenientes de la parte sur del continente, como el gaviotín común.

Luego de esta breve presentación de la flora y fauna de los humedales del litoral limeño, se incluye una sucinta presentación de cuatro humedales visitados por el autor (siguiendo un recorrido de norte a sur del litoral limeño):



Yanavico. (Foto del autor)



Garza blanca chica. (Foto del autor)

Albúfera de Medio Mundo

Ubicada a la altura del kilómetro 177 de la Panamericana Norte, en el distrito de Végueta, provincia de Huaura. Categorizada de acuerdo con el Decreto Supremo (D.S.) Nº 006-2007-AG (24.01.2007) como un Área de Conservación Regional (ACR), tiene una extensión territorial de 687,71 ha.

Corresponde a una gran laguna litoral en costa baja (con un largo aproximado de casi seis kilómetros y un ancho de medio kilómetro), de agua ligeramente salada, separada del mar por tierra arenosa, que se alimenta principalmente por filtraciones de aguas provenientes de la irrigación San Felipe. En su sección norte se encuentra una pequeña isla conocida como la Isla del Amor, donde reposan aves como las garzas blancas, cormoranes y gallinazos de cabeza roja. También en sus gramadales habitan las garzas huaco y azul, el yanavico y las gallaretas.


Gallareta andina. (Foto del autor)

Es una zona excelente para excursiones y campamentos, dotada también con *bungalows*, servicios higiénicos, vestuarios, etc., lo que permite mayor disfrute en el sitio, cuando se va con la familia o en grupos reducidos de amigos.

Las principales amenazas a este ecosistema son la presencia de granjas avícolas hacia el sur de la albúfera, la gran afluencia de personas en grandes grupos durante ciertas épocas del año, la falta de depósitos para colocar los residuos sólidos dejados por los visitantes (se puede apreciar gran cantidad de bolsas plásticas en los gramadales y en las lagunas).

El Gobierno Regional de Lima viene preparando un plan de manejo y gestión del área protegida y durante el año 2008 se paralizó un proyecto de evacuación y tratamiento de aguas servidas en las inmediaciones de la albúfera. (*El Comercio*, 2008).

Humedales de Ventanilla

Se encuentran en el distrito de Ventanilla, Provincia Constitucional del Callao. Categorizada por el D.S. Nº 074-2006-AG (19.12.2006) como un ACR, cuenta con una extensión de 275,45 ha.

Corresponde a una zona donde existen pequeñas lagunas, formadas por las filtraciones de aguas subterráneas provenientes del río Chillón. Durante la vi-

sita que realicé al humedal pude apreciar en sus aguas gran cantidad de gallaretas y cormoranes; en menor número observé garzas (blanca grande, azul, tamanquita y huaco) y el pato rana, el cual llama mucho la atención por el color celeste de su pico. La zona está cercada, lo que permite que la visita se lleve a cabo de manera tranquila y segura. Al ingresar al humedal fui recibido por un señor anciano muy amable, vecino del área y principal gestor de lo que hoy es el área protegida, quien cordialmente me brindó información respecto a las especies de aves presentes en el área.



Humedales de Ventanilla. (Foto del autor)

La principal amenaza para los humedales de Ventanilla es el crecimiento urbano no planificado, que ha permitido la invasión y la reducción de su área. Por información publicada en la prensa escrita, se sabe que la municipalidad distrital y la empresa privada están abocadas a desarrollar acciones de educación ambiental entre las poblaciones aledañas. (*El Comercio*, ibíd.).

Pantanos de Villa

Ubicados en el distrito de Chorrillos, provincia de Lima. Categorizada la zona por el D.S. Nº 055-2006-AG (31.08.2006) como Refugio de Vida Silvestre (RVS), cuenta con una extensión de 263,27 ha.

Los Pantanos de Villa es la única Área Natural Protegida, ANP, en el casco urbano de Lima metropolitana. Corresponde a un pequeño conjunto de cuatro lagunas de poca profundidad, rodeado de gran cantidad de comunidades de plantas acuáticas y gramadales. De lejos es el humedal más reconocido y estudiado del litoral limeño. En su territorio se encuentran más de 200 especies de aves, de las cuales 48 son residentes y 159 son migratorias provenientes del Círculo Polar Ártico, el Caribe y la Patagonia. Así mismo, los pantanos se encuentran en la ruta migratoria de aves oriundas de la zona altoandina del Perú. De manera similar a todos los humedales del litoral peruano, en los Pantanos de Villa una gran cantidad de aves interactúan entre el mar y las lagunas, tal es el caso de aves marinas como el cormorán, las gaviotas, los gaviotines, los piqueros, entre otros. (*El Comercio*, ibíd.).



Piquero Peruano y Zarcillos.
Isla San Lorenzo.
(Foto del autor)

Las cuatro lagunas que componen los pantanos son: Laguna principal, Génesis, Anap y Marvilla. En estas lagunas, aparte de las aves marinas arriba mencionadas, se pueden apreciar las garzas (huaco, azul, blanca grande y chica), los zambullidores (grande y pico grueso), las gallaretas, los gallinazos de cabeza negra, el yanavico, los patos (colorado y rana de pico grueso), como también picaflores, atrapamoscas, golondrinas y gorriones.

Las principales amenazas para los Pantanos de Villa son la presión urbana para cambiar el uso del suelo, los litigios por los límites y registros de la propiedad y la ausencia de un sistema de gestión concertado entre las autoridades involucradas en su conservación y aprovechamiento. Se observa que pese a que existen tachos para colocar los residuos sólidos, muchos visitantes dejan en los gramadales las botellas y plásticos usados. De acuerdo con los especialistas, la situación de peligro por la que atraviesan los Pantanos de Villa resume de manera paradigmática los problemas de todos los ecosistemas de humedales del litoral limeño. (*El Comercio*, ibíd.).



Pantanos de Villa. (Foto del autor)

Bañados de Puerto Viejo

Esta zona, ubicada a la altura del kilómetro 71 de la Panamericana Sur, comprende parte de los distritos de San Antonio y Chilca, provincia de Cañete. Categorizada por Resolución Ministerial (R.M.) Nº 064-2008-AG (29.01.2008) como Zona Reservada (ZR), posee una extensión de 275,81 ha.



Pato gargantillo. Puerto Viejo. (Foto del autor)

El hábitat estratégico del humedal lo constituyen los bañados o playas de limo como núcleo ecológico; además presenta cuerpos de agua, totorales, gramadales y arenales (dunas). El origen de estos humedales son las filtraciones subterráneas de la cuenca del río Mala y las escorrentías superficiales de los canales de irrigación de la zona agrícola de San Andrés, las que se manifiestan en elevaciones de la napa freática e inundaciones temporales. Los humedales o bañados se encuentran a corta distancia del sitio arqueológico de Puerto Viejo, conocido principalmente por las ocupaciones tardías de la cultura Ichma, propias del Intermedio Tardío y Horizonte Tardío de nuestra cronología cultural prehispánica.

Durante mi visita a los humedales pude apreciar garzas (huaco, tamanquita, azul, blancas grande y chica), gallaretas, cormoranes, patos gargantillo, zambullidores (grande y pimpollo), gaviotas y turtupilines. Los estudios en este ecosistema han registrado un total de 109 especies de aves, de las cuales 63 son residentes y 49 migratorias. (www.munisanantonio.gob.pe).

La principal amenaza que enfrentan los Bañados en Puerto Viejo es la presión urbana por ampliar el balneario residencial ubicado al oeste del humedal (*El Comercio*, ibid.); así mismo, la presencia de granjas avícolas al este de los humedales también representa una amenaza para el ecosistema. Fue lamentable observar durante mi visita los restos de plásticos y botellas en los gramadales y en los cuerpos de agua.



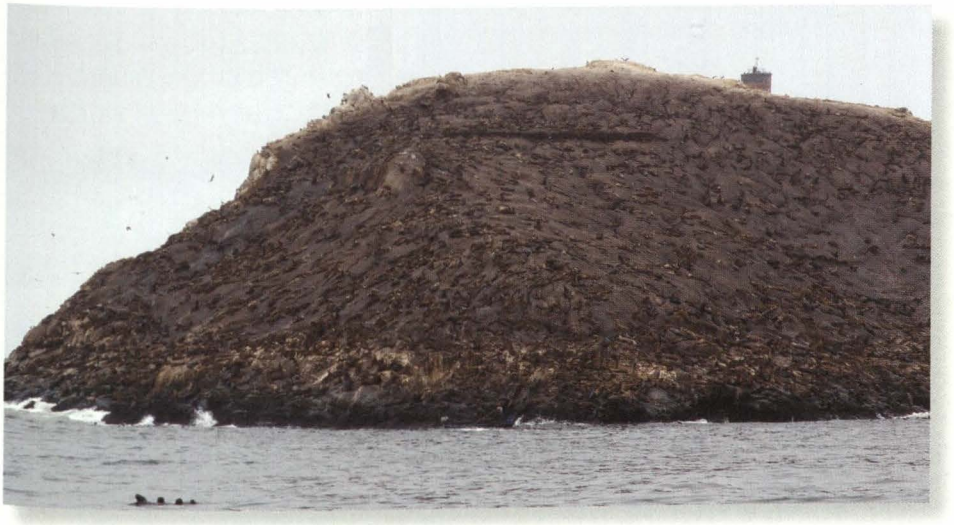
Garza Tamanquita.
(Foto del autor)

Actualmente está en consideración por una Comisión Técnica Interinstitucional (integrada por autoridades locales, del Gobierno Central, regional y local, además de técnicos del Proyecto de Conservación de los Humedales de la Costa Central), la categorización de la ZR como una Reserva Marino Continental. En el panel expuesto en el ingreso a la ZR, se lee que se requiere de manera urgente un ordenamiento territorial, así como acciones concretas que comprometan a los diversos sectores involucrados (técnicos y políticos), para lograr la recuperación y el mantenimiento de las condiciones ecológicas de los Bañados de Puerto Viejo.

Las islas

Entre las principales islas e islotes del litoral de Lima se encuentran la isla Don Martín (Végueta), islas del grupo de Huaura-Mazorca y el Pelado, islotes del grupo de Pescadores-La Grande e Isleta (Chancay), islas del grupo Callao-San Lorenzo, El Frontón, Cabinzas y Palomino, islas de Pachacamac (Lurín) e isla de Asia (Cañete). Para esta sección sólo se incluye una breve presentación de los islotes Palomino.

Las islas, islotes y puntas guaneras representan zonas claves donde se realizan importantes procesos ecológicos, tales como el afloramiento de nutrientes, la reproducción de las poblaciones de lobos marinos y aves guaneras del Perú, así como el desove de peces e invertebrados que mantienen la diversidad biológica y la riqueza de recursos del litoral peruano, contribuyendo a repoblar de recursos pesqueros las zonas aledañas sujetas a extracción.



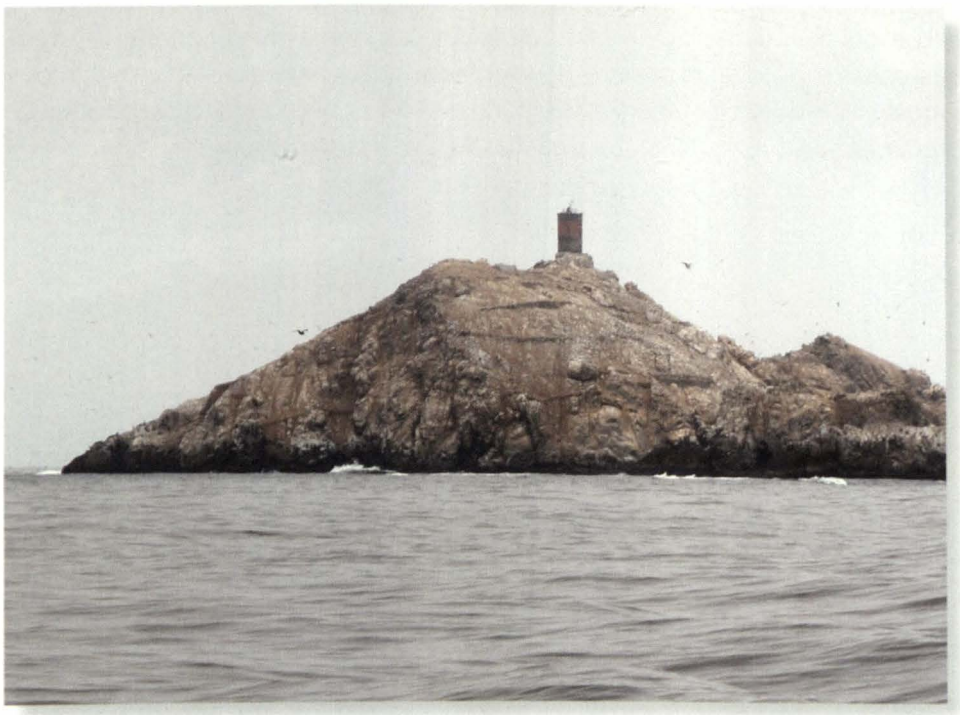
Lobos marinos. Islotes Palomino. (Foto del autor)

Además, en muchas de las zonas del conjunto de islas e islotes del litoral existen grandes poblaciones de aves y lobos marinos, lo que resulta sumamente atractivo para los visitantes que tienen oportunidad de observarlas. Esto representa una gran ventaja que debería aprovechar el turismo; por tanto, es necesario realizar estudios detallados a fin de establecer una zonificación adecuada de esos lugares. (Considerando-D.S. Nº 024-2009-MINAM).

Muchas de las aves guaneras que habitan las islas, islotes y puntas guaneras del litoral interactúan con las zonas de humedales, como se mencionó en párrafos anteriores.

Islotes Palomino

Ubicados en aguas del litoral limeño, forman parte del grupo conocido como islas del Callao. Específicamente se encuentran a casi dos kilómetros y medio al sur de la isla San Lorenzo. De acuerdo con el D.S. Nº 024-2009-MINAM (31.12.2009), los islotes Palomino conforman, junto con otras 32 unidades, la Reserva Nacional (RN) llamada Sistema de Islas, Islotes y Puntas Guaneras.



Islotes Palomino, vista del faro histórico en la cima del islote mayor. (Foto del autor).

En el conjunto de unidades que constituyen este sistema, no están incluidas las islas San Lorenzo ni El Frontón. Desconozco los argumentos técnicos por los cuales estas importantes islas, con una gran extensión y con presencia de aves guaneras en sus territorios, fueron excluidas del Sistema. Adicionalmente, la isla San Lorenzo no sólo es la isla más grande del litoral peruano, sino también la única que posee vegetación silvestre y una rica historia cultural, que abarca desde épocas prehispánicas hasta republicanas.

"Durante las excursiones, en las cercanías de los islotes se puede observar cómo los lobos juveniles y las hembras se acercan a las embarcaciones".

Los islotes Palomino son un grupo de cuatro. En la cima del islote mayor se encuentra un faro de tercer orden, establecido desde el año 1897. La característica ecológica más importante de los islotes Palomino es la presencia de la mayor colonia de lobos marinos del litoral limeño.

A medida que uno se dirige hacia los islotes, en sus laderas, plataformas rocosas y peñas, se aprecia a la distancia una especie de gran manto marrón oscuro, que al acercarse resultan ser los lobos marinos reposando. Durante las excursiones, en las cercanías de los islotes se puede observar cómo los lobos juveniles y las hembras se acercan a las embarcaciones, a diferencia de los machos adultos de gran peso y tamaño que permanecen en sus posiciones de descanso, emitiendo fuertes bramidos. La experiencia alcanza su culmen cuando uno se sumerge en esas aguas y goza del espectáculo de ver nadar a los lobos con impresionante cercanía. Realmente parecen eximios bailarines dando giros y piruetas.

La principal amenaza para los lobos y aves marinas, excluyendo los aspectos climáticos y naturales, son los pescadores. Por un lado está la sobreexplotación pesquera y, en el caso de los lobos, las agresiones mortales que muchas veces les ocasionan los pescadores.

Los islotes Palomino son una muestra representativa de la diversidad biológica de los ecosistemas marinos costeros del mar frío de la corriente de Humboldt. Estos islotes, junto con todo el sistema, aseguran la continuidad del ciclo biológico de las especies que en ellas habitan, lo cual será factible en tanto se apueste por su aprovechamiento sostenible, con la participación justa y equitativa de los beneficios que se deriven de la utilización de los recursos. (Artículo 2º-D.S. Nº 024-2009-MINAM).



Isla Amor.

3. Apreciaciones finales

El artículo resalta la importancia de los humedales e islas del litoral limeño como ecosistemas donde coexisten en armonía flora y fauna silvestre. En el caso de las especies de la fauna, téngase en cuenta que muchas de ellas residentes y otras migratorias. Entiéndase el término Refugio de Vida Silvestre en su amplio significado y no como una simple clase dentro de la categorización de las Áreas Naturales Protegidas (ANP) por el Estado, estipuladas en la normatividad vigente.

La presión urbana, la contaminación ambiental, el cambio climático, nuestra indiferencia, el desarrollo y la industrialización, concebidos de manera irracional, así como los conflictos por límites y registros de propiedad, la falta de una gestión concertada entre las autoridades involucradas en su conservación y aprovechamiento, entre otros, son las principales amenazas y causas de destrucción de estos frágiles ecosistemas.

Los ejemplos presentados de manera sencilla y breve en el artículo representan una muestra de la gran riqueza ecológica que guarda nuestro territorio nacional, en especial nuestra franja litoral costeña. Estos ecosistemas constituyen espacios donde se pueden realizar excursiones turísticas y de aprendizaje, para compartir en familia. Sólo viviendo esa experiencia y compartiéndola con nuestras familias y amigos es que podemos transmitir a las futuras generaciones la necesidad de cuidar y conservar nuestro medio ambiente. Que lo que ven hoy nuestros ojos pueda ser visto por nuestros hijos y descendientes.

Referencia:

- Alayza y Paz Soldán, Luis (1951). *Las misteriosas islas del Perú*. Lima: Lumen S.A.
- Brack Egg, Antonio (2004). *Enciclopedia Temática del Perú. Ecología*, Tomo 5. Lima: Empresa Editora "El Comercio".
- Hudtwalcker, José (2008). Las islas del Callao en los albores del siglo XX: apuntes para su historia. *Revista de Marina*, año 101, Nº 3. Lima.
- Hudtwalcker, José (2009). Fauna silvestre en riesgo de la isla San Lorenzo. *Revista de Marina*, año 102, Nº 2. Lima.
- Torres López, Fabiola (2008). Artículo periodístico. *El Comercio*, sección A10, edición del 9 de febrero. Lima.

Enlaces:

1. Es.wikipedia.org/wiki
2. www.avesdelima.com

3. www1.inei.gob.pe/biblioineipub/bancopub/ (Pantanos de Villa)
4. www.islasdelperu.com
5. www.munisanantonio.gob.pe (Aves de los Humedales de Puerto Viejo)
6. www.parkswatch.org (Pantanos de Villa)
7. www.peruecologico.com.pe (La Totora)
8. www.perutoptours.com (Albúfera Medio Mundo)
9. www.prohumedales.com.pe (Concepto y funciones de los humedales)
10. www.sernanp.gob.pe (Legislación vigente)
11. www.tequieroverde.com (Humedales de Ventanilla)

Legislación peruana:

1. Decreto Supremo N° 055-2006-AG (31.08.2006). Refugio de Vida Silvestre Pantanos de Villa.
2. Decreto Supremo 074-2006-AG (19.12.2006). Área de Conservación Regional Humedales de Ventanilla.
3. Decreto Supremo N° 024-2009-MINAM (31.12.2009). Reserva Nacional Sistema de Islas, Islotes y Puntas Guaneras.
4. Decreto Supremo N° 006-2007-AG (24.01.2007). Área de Conservación Regional Albúfera de Medio Mundo.
5. Ley N° 26834 (30.06.1997). Ley de Áreas Naturales Protegidas.
6. Ley N° 28793 (28.10.2004). Ley de protección, conservación y repoblamiento de las islas, rocas y puntas guaneras del país.
7. Resolución Jefatural N° 054-96-INRENA (20.03.1996). Estrategia Nacional para la Convención de Humedales en el Perú.
8. Resolución Legislativa N° 25353 (13.11.1991). Aprueba la Convención relativa a Humedales de Importancia Universal (Convención Ramsar, 1971).
9. Resolución Ministerial N° 064-2008-AG (29.01.2008) Zona Reservada Humedales de Puerto Viejo.




Cuenta Sueldo MultiRed
Me entienden
Cuenta Sueldo MultiRed
Y porque me entienden siempre tienen productos a la medida de mis necesidades.
• Las mayores facilidades y las cuotas más convenientes en mi Préstamo Personal y Crédito Hipotecario.
• Banca por Internet para realizar mis operaciones desde la comodidad de mi hogar u oficina.
• Préstamo GNV para convertir mi vehículo a Gas Natural y ahorrar.
• La red de agencias más grande del país donde puedo realizar todas mis operaciones.
• Red de cajeros automáticos afiliados a Visa y miles de puntos de atención para mis compras.
¡Y con las tasas de interés que sólo el Banco de la Nación te puede ofrecer!
*Sólo para trabajadores y pensionistas del Sector Público que por motivo de sus ingresos poseen cuentas de ahorro en el BN. Préstamo Personal, Crédito Hipotecario y Préstamo GNV sujetos a evaluación crediticia. "Esta información se proporciona con arreglo a la Ley N° 28587 y al Reglamento de transparencia
fórmate:
800-10-700
ww.bn.com.pe
Banco de la Nación


GUAYAS

Velas Sudamérica 2010

Recalada Perú, crónica de un encuentro con la confraternidad y hermandad continental



Licenciado en Historia
ENRIQUE FLORES ROSALES



Buque Escuela "Simón Bolívar" en maniobra de ingreso a puerto – Armada Venezolana.

Por mi formación como historiador, siempre me interesó detectar ciertos aspectos o detalles dentro de diversos escenarios o coyunturas, los cuales evidencian una continuidad a lo largo de los años; aquellas señales que nos hacen exclamar: "Algunas cosas no cambian".

Y si bien en la esfera material son notables las diferencias, citemos la tecnología como un ejemplo — "el ejemplo", creo—, en el campo de los comportamientos y actitudes humanas los patrones se repiten y son constantes a través de los tiempos.

Por noticias y artículos en la prensa y en otros medios, la palabra "bicentenario" comenzó a tener presencia en los actos protocolares y efemérides diversas. Se

informaba que este año se cumplían doscientos años del inicio del proceso en América y que Chile y Argentina eran de las primeras naciones en celebrar tan magna ocasión. Nosotros, los peruanos, debemos esperar hasta el 2021 para iniciar los festejos oficiales. En este punto es inevitable la pregunta "¿y que estaré haciendo para ese año?"; interrogante que en algún momento todos nos hemos hecho. Por ello, para muchos de nosotros el término "bicentenario" no acarrea aún algo significativo; se percibe como algo lejano y revestido más que nada de connotaciones políticas.

No obstante, la experiencia histórica nos enseña que no deben desdeñarse los hechos pasados por cuanto ellos influyen en el devenir del presente. Más aún, términos como "hermandad", "fraternidad", "solidaridad", se perfilan como conceptos que escapan de los límites del tiempo y se sitúan por encima de él. Así, estas palabras que fueron esgrimidas a menudo en los tiempos de la Independencia, pueden marcar aún el recorrido de nuestros pueblos americanos.

A fines del año pasado se encargó a la Dirección de Intereses Marítimos e Información armar el plan de difusión y publicidad para una regata internacional que iba a tomar lugar en el 2010. Argentina y Chile serían los organizadores. Lo interesante de esta competencia era que tenía alcance a nivel continental, recalando en distintos puertos americanos, incluyendo el Callao, para lo cual se proyectaban ideas para una adecuada recepción.



Homenaje ante el monumento del Gran Almirante Miguel Grau – Escuela Naval del Perú.

A nosotros se nos enfocó en el tema de la publicidad y pusimos manos a la obra, coordinando con los organizadores de la etapa peruana —la Escuela Naval— las fechas y calendario de actividades. En los inicios, sólo se trataba de un trabajo más en nuestra agenda, pero a medida que avanzaban los días y nos involucrábamos cada vez más en el "movimiento" del evento, el sentido de responsabilidad empezaba a ceder para dar paso a la vivencia misma de esta experiencia que por primera vez se producía en el continente. Ello se daba también por la expectativa de las personas a las cuales llegábamos por motivos de difusión, que incluyeron a empresas comerciales, colegios, institutos superiores, universidades y las dependencias propias de Marina. El entusiasmo por poder acudir gratuitamente con los familiares a la Base Naval a observar los veleros era patente, siendo la inquietud mayor el saber si podrían subir a bordo de ellos.

"Todo se ponía a punto: las banderas respectivas, las últimas instrucciones al elenco de la Asociación Cultural "Brisas del Titicaca" para coordinar las danzas que se iban a ejecutar, nuestros lugares a la hora de que las naves llegaran; tratábamos de que no quedara nada sin desatender".

Nos tocó también apoyar al comité para recibir oficialmente a los participantes el 28 de abril, por lo que estuvimos muy temprano y correctamente vestidos (de saco y corbata los civiles, con uniforme blanco los militares) para dar la bienvenida a los visitantes. Todo se ponía a punto: las banderas respectivas, las últimas instrucciones al elenco de la Asociación Cultural "Brisas del Titicaca" para coordinar las danzas que se iban a ejecutar, nuestros lugares a la hora de que las naves llegaran; tratábamos de que no quedara nada sin desatender. Más de una vez discutimos arduamente por las pautas a seguir, pero al final los preparativos quedaban culminados.

El primer velero en arribar fue el español "Juan Sebastián Elcano". Por ser el inicio de la jornada, la expectativa fue grande. Posteriormente, le tocó el turno al "Guayas" de Ecuador, seguido por el "Libertad" de Argentina y el "Esmeralda" de Chile, todos buques escuelas de sus respectivos países. Cada uno de ellos realizó un ingreso particular: los españoles y argentinos presenciando en sus cubiertas con gran curiosidad el despliegue del elenco de danzas.



Los ecuatorianos, formados a lo largo y alto de las arboladuras, daban un espectáculo singular; en tanto que los chilenos, con su canto marcial, no pasaron inadvertidos. A lo lejos observamos la llegada del "Cuauhtémoc" de México y el "Europa" de Holanda, en este último destacando su tripulación civil, que contrastaba con los uniformes navales de las demás delegaciones. Más temprano habían llegado el "Gloria" de Colombia y el "Simón Bolívar" de Venezuela. En esos momentos deseábamos tener el don de la bilocación para poder presenciar simultáneamente el ingreso al muelle de todos los veleros, pero ello no era posible, por lo que lamentablemente nos perdimos el arribo del "Cisne Branco" de Brasil y los ya mencionados colombiano y venezolano.

La alegría originada en los visitantes por los bailes típicos y la sentida por nosotros al observar aquello, fue la primera vivencia que me hizo reflexionar: ahí estábamos, americanos y europeos, confundidos en saludos, risas y conversaciones. Y el mar, tal cual como antaño, había sido el agente comunicador para hacer posible aquellos encuentros. Traté en ese momento de imaginar cómo habrían sido los arribos de las naves coloniales a sus dominios americanos, las llegadas de los virreyes al primer puerto peruano y las incursiones de la Expedición Libertadora de San Martín. Pero no hacía falta en ese momento ser historiador; los elementos que hacían posible aquellas remembranzas estaban ahí, presentes para todos: la Historia se manifestaba.



Colorido recibimiento a veleros visitantes en la Base Naval del Callao.

Luego nos convocaron, sin estar planificado inicialmente, para participar en el recibimiento del velero uruguayo "Capitán Miranda" y "Sagres" de Portugal, el último en llegar. En varios de ellos ya las tripulaciones descendían para darle mantenimiento a las naves. Las peculiaridades en la vestimenta y el acento particular de cada nación sudamericana comenzaba a ser materia de comentarios, conversaciones e incluso bromas.

Sin embargo, lo vivido hasta este punto no pasaba de ser una experiencia de un grupo de personas pertenecientes a la Marina de Guerra que habíamos estado participando

en la organización. La prueba de fuego se daría en los días en que se permitiría la visita del público en general. Nuestro primer deseo era presenciar los resultados finales de nuestra campaña de difusión hecha previamente.

Se concedió permiso al personal para poder acudir el viernes 30 de abril, el primer día destinado para la visita del público en general. Inmediatamente me inscribí junto a mis compañeros de trabajo para acudir; otros coordinaban con sus familiares para coincidir en la hora de la visita. Llegamos temprano en la mañana, cuando aún no se abrían las puertas al público. Mi cámara fotográfica y mi filmadora estaban listas para registrar los momentos y situaciones que se dieran. Luego de un primer paseo observando la formación de las naves, pudimos acceder al primer velero: el "Cuauhtémoc" de México. A pesar de que aún no era el horario establecido, nos permitieron ingresar a su cubierta principal. Mi filmadora no cesaba de captar los interiores, en especial el lema que se ostentaba en la base del palo mayor: "Por la exaltación del espíritu marinero". Luego nos dirigimos al "Guayas" de Ecuador. Muy amables, sus tripulantes nos guiaban por los distintos compartimientos de la nave, mientras nos narraban sus primeras experiencias en tierras peruanas: algunos ya habían tenido la privilegiada oportunidad de conocer el Pisco y el Cebiche: *"lo primero que quisimos probar"*, según nos señaló uno de ellos.

"A pesar de que aún no era el horario establecido, nos permitieron ingresar a su cubierta principal. Mi filmadora no cesaba de captar los interiores, en especial el lema que se ostentaba en la base del palo mayor: "Por la exaltación del espíritu marinero".

Nos dirigimos luego a la chilena "Esmeralda", donde la tripulación nos dio amplia libertad para recorrer el velero y tomar las fotos que quisiéramos. En ese momento, ya las primeras personas habían ingresado, al igual que las delegaciones escolares que habían hecho un alto en las clases para disfrutar del singular espectáculo. Rápidamente la afluencia de público empezó a aumentar considerablemente y pronto el personal de servicio de cada velero empezaba a verse desbordado. El ambiente agitado y expectante contrastaba, sin embargo, con el apacible panorama que presentaba hasta esos momentos el "Europa", velero civil en el que parte de la tripulación descansaba despreocupadamente

"Público de todo tipo recorriendo las embarcaciones y admirando los cascos y las proas profusamente decoradas, mientras que en tierra las personas presurosas se dirigían a colocarse en las colas para no perderse la oportunidad de conocer de cerca las naves".

en un rincón de la parte trasera. Confiados en mis pocos conocimientos de inglés (*spanglish*, más bien) pudimos entablar una conversación con uno de ellos, el cual nos mencionó que aún no habían tenido tiempo para conocer los alrededores, pero que estaban ansiosos por hacerlo. Evidentemente, los atractivos del Callao y Lima serían conocidos por ellos posteriormente, gracias a los circuitos de recorridos turísticos que se habían programado.

Para esa hora, ya las personas formaban largas colas para cada una de las naves, lo que nos obligó a tomar un descanso en nuestro periplo y aprovechamos para un refrigerio en uno de los stands de comidas. Luego nos dirigirnos al muelle marginal para continuar el paseo. Qué panorama se nos ofreció en ese momento: una fiesta total se vivía en la base naval. Público de todo tipo recorriendo las embarcaciones y admirando los cascos y las proas profusamente decoradas, mientras que en tierra las personas presurosas se dirigían a colocarse en las colas para no perderse la oportunidad de conocer de cerca las naves, observando boquiabiertos las enormes banderas que flameaban imponentes y que si hubiesen caído habrían cubierto, sin duda, todo ese mar de gente. Las fotografías con las tripulaciones se contaban por todos lados. La banda de música de la Marina que animaba el ambiente se conjugaba con los stands de venta y promoción de nuestras atracciones turísticas. Personal de la Policía Naval resguardaba la seguridad. Era una postal humana pocas veces vivida.

Dentro de ese marco de festividad, nuevamente pasé a la reflexión: Además del sentimiento de hermandad general, había detalles en ese escenario que hacían alimentar el sentimiento de unión: el idioma, que nos hacía entendernos y compartir experiencias; las costumbres propias, que si bien difieren de las nuestras se nos hacen familiares por ser sudamericanos: la cumbia tocada en el velero colombiano, la samba que se dejaba escuchar en la nave brasileña, la ranchera del "Cuauhtémoc", ritmos que contagiaban y hacían más festivo el ambiente.



"El océano como fondo, la interrelación civil-militar, una conciencia marítima que se reforzó entre todos. Por encima había, pues, un hilo conductor que demostraba nuestra unión en medio de las peculiaridades propias.".

Al observar desde lejos la formación de los veleros, pensé también en una analogía: estaban ahí uno al lado de otro, el "Gloria" de Colombia y el "Simón Bolívar" de Venezuela... se iba más allá de las diferencias actuales. Imaginaba una postal aérea con los veleros correctamente ubicados en los muelles de la Base Naval, tan iguales como diferentes a la vez: todo un símil con la realidad americana. Y en medio de las nacionalidades se encontraba el público, de todas las clases sociales, disfrutando por igual de aquella oportunidad.

El océano como fondo, la interrelación civil-militar, una conciencia marítima que se reforzó entre todos. Por encima había, pues, un hilo conductor que demostraba nuestra unión en medio de las peculiaridades propias.

El día siguiente, 1 de mayo, también se había reservado para el público y, al ser feriado por el "Día del Trabajo", todo hacía prever una afluencia aún mayor de gente. Por diversas circunstancias mis familiares no pudieron ir, pero yo pensaba regresar una vez más. Sin embargo, recibí el mensaje en tono de broma de un compañero: *"No vengas!!!... Mentira. Ven nomás, pero está repleto"*. Muy obediente, desistí de acudir. Total, ya había disfrutado dos veces del espectáculo.

Nada hizo presagiar tal éxito del evento "Velas Sudamérica" en su etapa peruana. Era verdad: una cantidad impresionante de público se había hecho presente en la Base Naval. Las colas llegaban hasta la Av. Gambetta, pasando la seguridad bastantes apuros por darse abasto ante el flujo de gente que pugnaba por entrar. Imagino los aprestos que debieron tomar las tripulaciones de los veleros para atender a tal cantidad de personas: doscientas mil personas que fueron parte de este evento único en esos dos días.

La fotografía aérea aparecida en el diario "El Comercio" del domingo 2 de mayo es un testimonio gráfico más que elocuente. Por amigos que viven cerca a La Punta me enteré del espectáculo que habían brindado en días anteriores los veleros por las noches, ostentando su engalanado eléctrico y que ofrecían un ambiente fastuoso a la bahía del Callao.

Por todo ello, al final de la jornada, a todos nosotros no nos cabía otro sentimiento más que el de satisfacción. Nuestros esfuerzos habían sido coronados y llevados a un buen término. Las informaciones aparecidas en la página web oficial del evento mostraban que similar panorama se había repetido en cada una de las ciudades adonde llegaban los veleros.

Al observar ahora las fotografías de esos días estoy convencido de que en aquellas oportunidades, la palabra "bicentenario" dejó de ser lejana y se llenó de significación para los afortunados que pudimos ser partícipes. La hermandad y confraternidad vieron la luz nuevamente, como en tantas otras oportunidades suele suceder, y demostraron que el sueño de los Libertadores aún está vigente, tal cual lo señaló una vez Bolívar:

"La unidad de nuestros pueblos no es simple quimera de los hombres, sino inexorable decreto del destino".



Una visita para el recuerdo.



Combate de Iquique



Contralmirante
FERNANDO CASARETTO ALVARADO
Director del Museo Naval del Perú



Los héroes merecen y exigen recordación y homenaje en sus acciones.

El combate naval que tuvo lugar hace 131 años, un 21 de mayo de 1879 en aguas del puerto de Iquique, tiene en la historia de América una especialísima connotación. Por paradójico que pueda parecer, trece años antes, en la defensa de la libertad americana, habían combatido unidos peruanos y chilenos en Abtao, pero en esta ocasión, en Iquique, no son más aliados sino rivales.

En efecto, el 7 de febrero de 1866 había tenido lugar el Combate de Abtao. A bordo de la fragata "Apurímac" el Teniente Primero Guillermo More componía la dotación. El comandante de la corbeta "Unión" era el entonces Capitán de Fragata Miguel Grau, quien llevaba como segundo al Capitán de Corbeta Ezequiel Otoya, e integraba también la plana mayor el Teniente Primero Elías Aguirre. En la corbeta "América", el guardiamarina Diego Ferré hacía, al igual que Enrique Palacios en la "Apurímac", sus primeras armas en la mar. A estas tres unidades se integró la nave chilena "Covadonga", cuyo Comandante fue el Capitán de Corbeta Manuel Thomson, y en esta dotación figuraban los Tenientes Segundo Arturo Prat y Carlos Condell. Todos estos oficiales tendrían gran notabilidad en la guerra que se inició el 5 de abril de 1879.

Es ciertamente dramático este cuadro, pues el Combate de Iquique tiene ahora como protagonistas principales a Miguel Grau, quien fuera Comandante de la "Unión" en Abtao, aunque esta vez al mando del monitor "Huáscar". Y lleva como Segundo Comandante a quien también lo fuera con él en 1866: Ezequiel Otoya. Aquel 21 de mayo es Comandante de la chilena "Esmeralda" Arturo Prat, que como sabemos sirvió en la "Covadonga", al mando de Thomson. Estuvo presente también inicialmente en Iquique la "Covadonga", de la que es Comandante Carlos Condell.



Juan Guillermo Moore.

A las 08:20 horas de este día, el "Huáscar" abre fuego contra las unidades chilenas y un proyectil de 300 libras atraviesa el casco de la "Covadonga". Condell entonces emprende la fuga al sur. Antes lo ha hecho el transporte "Lamar" y queda en la bahía la solitaria "Esmeralda", a cuyo Comandante honra la decisión de combatir ante un adversario que lo aventaja como buque de guerra.

A las 12.00 horas y 10 minutos, un tercer espolonazo del "Huáscar" echa a pique la "Esmeralda" y Grau da una orden insólita: "Salvar a los náufragos, que ya no son enemigos". La tripulación cumple el mandato y son rescatados 62 hombres.

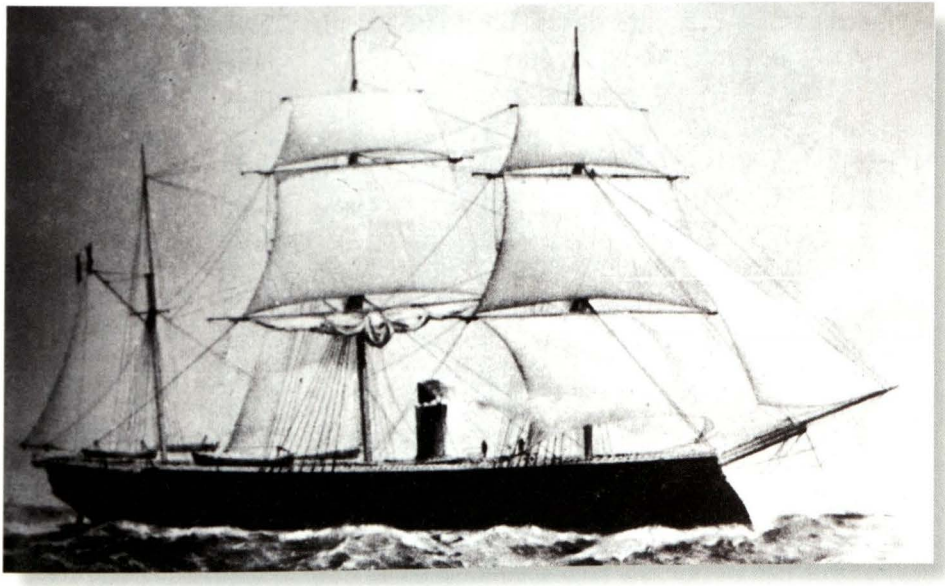
En la cubierta del monitor yacen combatientes chilenos muertos en acción, entre ellos Arturo Prat, quien es hoy figura estelar en la Armada de Chile. Un oficial peruano, héroe de 23 años de edad, Jorge Velarde Castañeda, muere también en este emblemático combate que honra a dos naciones.

Más al sur, la fragata "Independencia" ha encallado en los arrecifes de Punta Gruesa. Su Comandante Guillermo More —veterano combatiente de Abtao—, ante lo ocurrido expresaría posteriormente lo siguiente al Comandante Manuel Villavicencio, en circunstancias en que este, al mando del "Chalaco", lo lleva consigo a Arica: "He perdido el buque que la nación me confió y debo pagar con mi vida este desastre". Cumplió su palabra cuando el 7 de junio de 1880 muere al lado de Francisco Bolognesi durante la Batalla de Arica.

Una vez encallada la "Independencia", regresa sobre sus aguas la "Covadonga" de Condell, que hace fuego sobre la fragata. Muere en este ataque el Alférez de Fragata Guillermo García y García. Deben, pues, relevarse acciones heroicas en el fragor de este combate. No obstante, unas y otras deben guardar relación de grandeza. De Vigny expresó en alguna ocasión: "El honor es la poesía del deber". Y hay formas de cumplir el deber.

Pocos días después de este combate, el 2 de junio, Grau hará llegar por intermedio de Manuela Cavero de Viel, hermana de su esposa Dolores y esposa del Comandante chilero Óscar Viel, una carta dirigida a la viuda de Arturo Prat, misiva que hoy figura en el frontis del monumento del combatiente chileno en Santiago de Chile. Este histórico documento refleja la grandeza espiritual de nuestro máximo héroe, el "Peruano del Milenio", hombre de nobleza indescriptible. El Comandante del "Huáscar" hace llegar con esta carta a la señora Carmela Carvajal de Prat la espada y pertenencias de su esposo. Cabe aquí expresar que el año 2009, en la Plaza Grau del Callao una oficial de Marina, Alférez de Fragata, personificó a la señora Carmela Carvajal de Prat en el entorno de una obra de teatro instituida en la Escuela Naval en el año 1976.

Pero la historia no es una entelequia. Es un organismo vivo que está en perpetuo movimiento y somos nosotros —como en más de una ocasión lo ha expresado nuestro historiador, el Doctor Jorge Basadre— sus individuos transitorios.



Fragata blindada "Independencia".

Al mencionar la palabra historia debo hacer una acotación al margen de esta alocución. Una carta dirigida por el entonces Capitán de Navío Miguel Grau al Presidente de la República Manuel Pardo, fechada el 27 de mayo de 1873, ha sido motivo de especial interés para historiadores contemporáneos. Y en los días que corre, el documento en original, legado de familia, ha sido donado a la Marina de Guerra por el señor Vicealmirante Francisco Mariátegui Angulo, aquí presente. Su contenido es de vital importancia en el proceso de investigación histórica en cuanto a los años que precedieron a 1879.

Los héroes merecen y exigen recordación y homenaje en sus acciones. Jóvenes de hoy, jóvenes de ayer, jóvenes siempre, porque la espiritualidad no envejece. Marinos de todas las épocas nos reconocemos en Grau, en su dotación. También en quienes, antes que ellos, los héroes de la Guerra del Guano y el Salitre, nos dieron Patria en años aurorales, y en quienes después de aquella guerra que postró económicamente al país realizaron titánicos esfuerzos para reconstruirlo. A los que con su esfuerzo y con su sangre han logrado dar continuidad —en nuestro caso— a la noble y notable institución que es la Marina de Guerra. Conviene el recuerdo y el homenaje al ayer. Porque hoy con la misma convicción se lucha por la Patria en la tarea diaria, a bordo y en tierra, en el esfuerzo cotidiano que se da por una vida familiar digna en los hogares de cada integrante de nuestra querida Institución. Por la angustia que significa para las familias la ausencia del padre, hermanos, hijos hoy en el VRAE o comisionados como integrantes de las Fuerzas de Paz de las Naciones Unidas. Y es que los héroes son de todas las épocas y no son únicamente los que mueren por la Patria; lo son todos quienes cumplen lo suyo y combatieron y combaten poniendo de por medio el escudo de su propia vida, aunque no hayan muerto en acción. En nuestra profesión, la carrera de las armas, la vida se pone en riesgo y eso no es requisito en ninguna otra actividad ni profesión.

Somos una Institución fortalecida desde sus raíces por hombres notables que se anticiparon a la propia proclamación de la Independencia nacional. Siempre la Marina de Guerra ha acudido al cumplimiento del deber y a menudo, como hoy, lejos del mar: en las alturas de Ayacucho, en el valle de los ríos Apurímac y Ene. En la defensa y el desarrollo de la nación la Marina es la primera. Con uniforme y sin él, en plena actividad y también fuera de ella, personal superior, personal subalterno y personal civil, todos conformamos ese núcleo azul y oro que prestigia a la Patria y que es escudo en el que todos los peruanos de buena voluntad pueden confiar siempre. Hoy conmemoramos Iquique, mañana Angamos, pero siempre los héroes del ayer hallan continuidad en héroes contemporáneos y en todo tiempo y lugar la discreción es también lauro que a la Marina distingue.

Museo Naval del Perú

Fuente de cultura para nuevas generaciones







Licenciada en Ciencias de la Comunicación
TATIANA FIGUEROA LÓPEZ
Comentarista

oticias nacionalesnoticias nacionales noticias nacio
ticias nacionales noticias nacionales noticias nacionales
cionales noticias nacionales noticias nacionales noticias
acionales noticias nacionales noticias nacionales not
cionales noticias nacionales noticias nacionales noticias nacion
cionales noticias nacionales noticias nacionales no
oticias nacionales noticias nacionales noticias nacion
ticias nacionales noticias nacionales noticias nacionales noti
acionales noticias nacionales noticias nacionales
cionales noticias nacionales noticias nacionales
cionales noticias nacionales noticias nacionales noticias
oticias nacionales noticias nacionales noticias nacio
oticias nacionales noticias nacionales noticias nacion
icias nacionales noticias nacionales noticias nacionales noti
cionales noticias nacionales noticias nacionales noticias na
oticias nacionales noticias nacionales noticias nacio
icias nacionales noticias nacionales noticias nacionales

Comandante de Infantería de Marina de la Armada Nacional de Colombia arribó al Perú en visita oficial



El Comandante de Infantería de Marina de la Armada Nacional de Colombia, Brigadier General Luis Gómez Vásquez, arribó al Perú en visita oficial, para realizar una serie de actividades protocolares y profesionales, que contribuirán a reforzar los lazos de amistad, así como a incrementar las relaciones de cooperación entre ambas Instituciones.

A su llegada, el 3 de mayo, la autoridad visitante, acompañada de su homólogo peruano, Contralmirante Luis Ramos Vargas, presentó su saludo protocolar al Jefe del Estado Mayor de la Comandancia General de Operaciones del Pacífico, Contralmirante Vladimiro Giovaninni y Freyre, con quien sostuvo una reunión de trabajo, en la que abordaron diversos temas de interés.

Posteriormente, se trasladó a la ciudad de Iquitos, siendo recibido por el 2do. Comandante de la Comandancia General de Operaciones de la Amazonía y Comandante de la Quinta Zona Naval, Contralmirante Rodolfo Reátegui Rodríguez. Durante su estadía en dicha ciudad, conoció las instalaciones de la Escuela de Operaciones Ribereñas y visitó el Batallón de Infantería de Marina de Selva Nro. 1 "Teniente Primero Raúl Riboty Villalpando". Asimismo, la autoridad colombiana recorrió los Servicios Industriales de la Marina en Iquitos.

Dos días después, el 5 de mayo, el Brigadier General Luis Gómez visitó la Fuerza de Infantería de Marina en Ancón. El Contralmirante Luis Ramos Vargas, tras darle la bienvenida, en amplia conferencia le dio a conocer la labor que realiza esta Fuerza Operativa dentro de la Marina de Guerra del Perú.

Posteriormente, visitó el polígono de tiro virtual, presenciando allí una demostración de defensa personal. A continuación se trasladaron a la torre multipropósito, en donde se efectuó una serie de demostraciones, entre ellas cara al valle, saltos al vacío, escalamiento de alta y baja montaña. Se realizó también una exhibición de armas con sus diversas características.

Continuando con las demostraciones, los comandos de Infantería de Marina ejecutaron una toma de inmueble. A bordo de una patrullera, seguidos de botes zodiac, se realizó una incursión en playa con aproximación a la mar. La dominación de inmueble se efectuó a través de un ataque multidireccional en la casa de combate cercano, con técnicas aplicadas a rescate de rehenes.

Comandante General de la Marina de Guerra del Perú realizó visita oficial a la Marina de Brasil

Como parte de su visita a la Marina del Brasil, el 10 de mayo, el Comandante General de la Marina de Guerra del Perú, Almirante Rolando Navarrete Salomón, se reunió con su homólogo de ese país, Almirante de Escuadra Julio Soares de Moura Neto, con quien trató diversos temas de interés mutuo, en aspectos operacionales, de material y de personal.



Luego de esta importante cita, el Almirante Rolando Navarrete fue distinguido con la Condecoración al Mérito Naval en el grado de Gran Oficial, Gran Maestre de la Orden, en significativa ceremonia a la que asistió el Almirantazgo de la Marina del Brasil.



Asimismo, el Almirante Navarrete, acompañado del Comandante de la Marina del Brasil, visitó la Escuadra Brasilera en la Base Naval "Mocangue", en Niterói, siendo recibido por el Vicealmirante Eduardo Monteiro Lopes, Comandante en Jefe de la Escuadra, quien invitó a la autoridad naval del Perú a abordar la Fragata "Niterói" (F40), así como a recorrer diversas dependencias del área, entre las que resaltó el Centro de Adiestramiento "Almirante Marques Leao".

Durante su visita de trabajo, el Comandante General de la Marina de Guerra del Perú participó el 12 de mayo en una serie de actividades en la Escuela Naval del Brasil, en Río de Janeiro. Allí, acompañado por el Director de Personal de la Marina del Brasil, Almirante de Escuadra Fernando Eduardo Studart Wiemer; por el Vicealmirante Ademir Sobrinho, y por el Contralmirante Leonardo Puntel, Director de Educación de la Marina y Director de la Escuela Naval del Brasil, sostuvo una importante reunión vinculada al área de personal y educación.

Posteriormente, la autoridad Naval del Perú, durante su visita a las instalaciones de la Escuela Naval del Brasil, depositó una ofrenda floral ante el busto erigido en homenaje al máximo héroe de la Marina de Guerra del Perú, Almirante Miguel Grau Seminario.

En Aniversario de las Operaciones de Paz y Día del Personal de Paz de la ONU se presentó el Primer Contingente Femenino de "Cascos Azules" peruanas



Con el fin de reconocer la comprometida labor que desempeña la Organización de las Naciones Unidas al promover la cultura de paz a nivel mundial, el 28 de mayo, en la Base de Infantería de Marina, se realizó la ceremonia conmemorativa por el Sexagésimo Segundo Aniversario del Inicio de las Operaciones de Paz y el Día Internacional del Personal de Paz de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), en cuyo desarrollo el Jefe del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, General de Ejército Francisco Javier Contreras Rivas, presentó al primer contingente femenino de "Cascos Azules", conformado por 23 mujeres suboficiales de la Fuerza Aérea del Perú.

Esta es la primera vez que el Perú participa con un contingente femenino, lo cual coincide con la voluntad política del organismo internacional, respecto a la igualdad de participación de las mujeres en todos los niveles de las misiones de paz.

"El Perú se pone a la vanguardia de Sudamérica en entrenar a militares mujeres para servir en misiones de paz de las Naciones Unidas, en los países donde existe un conflicto o un clima de inestabilidad", expresó el Jefe del Comando Conjunto de las FF.AA.

Al referirse a la participación de la mujer peruana en misiones de paz, señaló que las Oficiales vienen cumpliendo una exitosa labor como Observadores Militares. Agregó que ante la necesidad de asistir a las mujeres víctimas de violencia, las Fuerzas Armadas del Perú vienen entrenando al Primer Contingente Femenino de "Cascos azules", para servir en la Misión de Estabilización de las Naciones Unidas en Haití (MINUSTHA).

En el transcurso de la ceremonia, el General de Ejército Francisco Javier Contreras Rivas, Jefe del Comando Conjunto de las FF.AA. y la señora Inés Schudellari, Oficial de Información del Centro de Información de las Naciones Unidas, entregaron el Banderín al Primer Curso Pre Despliegue para Contingente Militar Femenino 2010.

El acto contó con la presencia de los 215 integrantes del XII Contingente de la Compañía Perú, conformado por 125 efectivos militares del Ejército, 63 de la Marina y 63 de la Fuerza Aérea. Todos ellos, en el transcurso de la ceremonia, pronunciaron la Lista de Honor y el Credo del "Soldado de Paz", reafirmando su compromiso de contribuir al mantenimiento

de la Paz mundial. Luego guardaron un minuto de silencio en memoria de los efectivos caídos en las operaciones de paz del mundo.

La señora Inés Schudellari dio lectura al mensaje del Secretario General de las Naciones Unidas, alusivo a esta ocasión: "Este año la conmemoración es particularmente triste. Los últimos 14 meses han sido especialmente mortíferos para el personal de paz de las Naciones Unidas en Darfur, Kabul y Haití", sentenció.

En su mensaje, la funcionaria de la ONU rindió un homenaje a los 96 miembros caídos de la MINUSTAH, la mayor pérdida de vidas humanas en un solo incidente, así como a los efectivos que se encuentran en las operaciones de paz de la ONU, quienes son "ejemplo de valor y dedicación" en el mundo.

Por su parte, el Capitán de Navío Roberto Barrios Coloma, Director del Centro de Entrenamiento Conjunto de Operaciones de Paz (CECOPAZ), destacó el importante rol que cumple el "Soldado de Paz" en cada misión, como una herramienta valiosa en el "mantenimiento internacional de la Paz y Seguridad". Asimismo, resaltó que el entrenamiento del Primer Contingente Femenino de "Cascos Azules" marca un "nuevo hito" dentro de las naciones de América Latina, compromiso adquirido por el Comando Conjunto de las FF.AA. para promover una participación de la mujer en los posteriores contingentes militares.

XV Ronda de Conversaciones entre los Altos Mandos de las Fuerzas Armadas de Perú y Ecuador



Con el objetivo de fortalecer los mecanismos de confianza y cooperación bilateral en temas de Defensa, del 31 de mayo al 2 de junio se realizó la XV Ronda de Conversaciones entre los Altos Mandos de las Fuerzas Armadas de Perú y Ecuador, teniendo como sede la ciudad de Lima.

La comitiva ecuatoriana la presidió el Jefe del Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas de Ecuador, General de Brigada Julio Mancheno Prías, en tanto que la presidencia de la delegación peruana fue asumida por el Jefe de Estado Mayor de la Marina de Guerra, Vicealmirante Jorge De la Puente Ribeyro.

Durante la Ronda de Conversaciones se realizaron trabajos y exposiciones, los que ayudarán a desarrollar una concepción de seguridad integral a nivel de la región.

Al concluir el encuentro, el General Mancheno y el Vicealmirante de la Puente firmaron las Actas de los Acuerdos y Entendimientos, relacionadas a los temas tratados durante las extensas jornadas de trabajo entre los integrantes de ambas comitivas.

Autoridades militares de Ecuador fueron condecoradas por sus similares de Perú



En el marco de la II Reunión de la Comisión Binacional sobre Medidas de Confianza Mutua y Seguridad Perú - Ecuador, realizada el 4 de junio en el Cuartel General del Ejército, los Comandantes Generales de los tres institutos armados del Perú, condecoraron a sus pares de Ecuador.

El Jefe del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas del Perú, General de Ejército Francisco Contreras Rivas, condecoró a su similar ecuatoriano, General Luis Gonzáles Villarreal, con la Orden Militar de Ayacucho en el grado de Gran Cruz. A su turno, los Comandantes Generales del Ejército, General de Ejército Otto Guibovich Arteaga; de la Marina, Almirante Rolando Navarrete Salomón, y de la Fuerza Aérea, Teniente General Carlos Samamé Quiñones, reconocieron a sus pares ecuatorianos con las Órdenes Militares "Francisco Bolognesi", "Cruz Peruana al Mérito Naval" y "Capitán Quiñones", respectivamente.

Las autoridades militares del Ecuador estuvieron representadas por el Comandante General de la Fuerza Terrestre, General Luis Cárdenas Proaño, el Comandante General de la Fuerza Naval, Contralmirante Aland Molestina Malta y el Comandante General de la Fuerza Aérea, General Leonardo Barreiro.

Es importante referir que durante la II Reunión Binacional, el Perú presentó ante la delegación ecuatoriana una propuesta para estandarizar la información y transparentar los gastos en materia de defensa. Ambas delegaciones evaluaron los avances del desminado humanitario en la frontera común, así como el desarrollo de acciones cívicas y colaboración ante situaciones de emergencia y desastres naturales, con el apoyo de otros sectores. Finalmente, se evaluó la cartilla de seguridad para los puestos de vigilancia en la frontera.

La delegación de Altos Mandos militares fue recibida por el Ministro de Defensa Rafael Rey, para abordar los avances en la cooperación en materia militar. El ministro resaltó las buenas relaciones por las que vienen atravesando Perú y Ecuador.

Posteriormente, en su condición de presidente del encuentro bilateral, el Vicealmirante de la Puente declaró clausurada la Ronda de Conversaciones entre los Altos Mandos de las Fuerzas Militares de Perú y Ecuador.

Por otro lado, con la finalidad de incrementar los acuerdos tomados y propiciar una constante cooperación entre ambas Fuerzas Armadas, arribará a nuestro país el Jefe del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas de Ecuador, acompañado por los Comandantes Generales de los tres institutos armados del vecino país del Norte.

Aeronaves *Fokker* F-60 fueron incorporadas a la Fuerza de Aviación Naval



Después de haber terminado su fase de reactivación en la empresa "Fokker" y completadas las pruebas de funcionamiento de sus sistemas, fueron incorporados al Escuadrón Aeronaval Nro. 11 de la Fuerza de Aviación Naval, los dos aviones de exploración marítima Fokker F-60 AE-563 y AE-564, adquiridos por la Marina de Guerra del Perú al Gobierno holandés.



La ceremonia de incorporación de ambas unidades aéreas se realizó en la Base Aeronaval del Callao y fue presidida por el Ministro de Defensa, Ingeniero Rafael Rey Rey, quien estuvo acompañado por el Comandante General de la Marina, Almirante Rolando Navarrete Salomón.

Esta adquisición obedece a un proceso planeado y coordinado, enmarcado en el plan del núcleo básico de Defensa para reforzar, dentro de varios requerimientos, la capacidad de exploración marítima en beneficio de la Marina de Guerra y, por ende, del Estado peruano.

Las actuales exigencias en el cumplimiento de la misión de la Marina de Guerra, hacen que sea una necesidad ineludible el tener la capacidad de exploración aérea en el ámbito de vigilancia y patrullaje de nuestro mar y ríos navegables, para garantizar su

inviolabilidad y evitar, en toda su extensión, la realización de actos ilícitos, tales como el narcotráfico, el contrabando y la trata de personas, a la vez que prestar auxilio al personal de embarcaciones siniestradas.

El titular de la Marina de Guerra exhortó a todo el personal a cargo de la operación de estas naves a que respondan en forma profesional y eficiente ante los requerimientos que demande su uso.

Al término de la ceremonia de incorporación se mostró, a través de una exposición estática, parte del material que también ha sido obtenido y repotenciado gracias al óptimo y eficiente empleo de recursos del núcleo básico de Defensa. Entre el material exhibido destacan los equipos de desactivación de explosivos, vehículos de exploración y reconocimiento, botes zodiac, equipo respiratorio de circuito cerrado, fusiles de asalto, ametralladoras, chalecos multipropósito, motores fuera de borda, torpedos y misiles Exocet.

Es importante señalar que el F-60 es el último modelo de la serie Fokker F-27, tiene 26.87 metros de longitud y mayor performance de propulsión. Cuenta con dos motores Pratt y Whitney PW127B y una hélice con seis palas de paso constante. Destacan en su equipamiento: estación de coordinador táctico, estación de radar de búsqueda, estación de observación, tubos de lanzamiento, sistemas de lanzamiento de botes salvavidas, comunicaciones en HF, entre otros.

El Director General de los Armamentos Navales del Ministerio de Defensa Italiano arribó al Perú en visita oficial



Con el fin de fortalecer las relaciones de cooperación y amistad entre la Marina Militar de Italia y la Marina de Guerra del Perú, el Director General de los Armamentos Navales del Ministerio de Defensa Italiano, Almirante Inspector Jefe, Ernesto Nencioni, cumplió una amplia agenda de trabajo en el Perú.

La autoridad italiana inició su itinerario, el 21 de junio, presentando su saludo protocolar al Comandante General de la Marina, Almirante Rolando Navarrete Salomón. En la reunión realizada en el "Salón Huáscar", estuvieron presentes el Jefe de Estado Mayor General de la Marina, Vicealmirante Jorge de la Puente Ribeyro; el Director General de Material de la Marina, Contralmirante Ernesto Lermo Rengifo, y el Director Ejecutivo del los Servicios Industriales de la Marina (SIMA-PERÚ), Contralmirante Jason Saavedra Paredes.

Seguidamente, se dirigieron al "Salón Unión" de la Comandancia General de la Marina en donde se desarrolló una exposición en la que fueron tratados temas de interés naval. Luego se trasladaron a la Comandancia de la Fuerza de Superficie en la Base Naval del Callao; allí el Almirante Inspector Jefe, Ernesto Nencioni, ofreció una Conferencia Magistral sobre el futuro empleo operacional de los misiles OTOMAT en la Marina Militar Italiana. Finalmente, recorrió las instalaciones de los Servicios Industriales de la Marina.

Perú fue anfitrión del Ejercicio Multinacional "Sociedad de las Américas e Intercambio Sur 2010" (POA- SE)

El Perú fue sede del Ejercicio Multinacional "Sociedad de las Américas e Intercambio Sur 2010", en el que participaron más de 2,000 Infantes de Marina de Argentina, Brasil, Colombia, Ecuador, Estados Unidos de América, México, Paraguay, Uruguay, Canadá y Perú.



El Intercambio Sur es un Ejercicio Multinacional a nivel Pelotón, enfocado en mejorar habilidades e interoperabilidad entre las Infanterías de Marina de las naciones amigas de América en las áreas de mantenimiento e imposición de la Paz, asistencia humanitaria ante desastres naturales y operaciones combinadas.



En esta ocasión, el Perú se desempeñó como país anfitrión de la cuarta versión del Ejercicio Multinacional Intercambio Sur, con el auspicio de la Infantería de Marina de los EE.UU.

Como parte de este gran despliegue operacional, el 19 de julio se llevó a cabo un desembarco anfibio en la Bahía de Ancón, ejercicio al que acudieron el Ministro de Defensa, Ingeniero Rafael Rey Rey; el Vicepresidente del Perú, Alm. Luis Giampietri Rojas; la 2da. Vicepresidenta, Lourdes Mendoza; el Jefe de Estado Mayor General de la Marina, Vicealmirante Jorge de la Puente Ribeyro, entre otras personalidades.

Con el fin de recuperar el control y permitir el ingreso de la Ayuda Humanitaria Internacional, Infantes de Marina de diversos países se unieron para devolver la tranquilidad a un país que se encontraba en crisis. Con un fuerte estruendo, producto de la detonación de explosivos sembrados en la playa de Ancón, para la destrucción de los

obstáculos y submarinos en la zona, se dio inicio al desembarco anfibio, que forma parte del Ejercicio Multinacional "Sociedad de las Américas e Intercambio Sur".

El Grupo de Tarea 100.1 fue conformado por el Componente Naval integrado por el buque de desembarco BAP "Callao" y el USS "New Orleans". Por su parte, el Componente Aéreo estuvo compuesto por un Sea King y un MI-8 de la Aviación Naval y dos helicópteros de transporte CH-46 de la Marina de los EE.UU.

Posterior a la incursión anfibia, en la que los Infantes de Marina realizaron la toma de playa a bordo de los vehículos BMR de la Marina de Guerra, los vehículos tipo oruga AAV-7A1 de EE.UU., y botes zodiac, se procedió a la dominación del área urbana y a la reducción de las fuerzas rebeldes por acción de las fuerzas de coalición.

Acto seguido, se realizó la segunda fase del ejercicio, consistente en la operación de control del área urbanizada a cargo de la compañía mecanizada y de fusileros del batallón multinacional. Es aquí donde se llegó a la consolidación del objetivo, en provecho de las operaciones de mantenimiento de paz y repliegue de las tropas.

Al término del ejercicio, las autoridades y parte de la dotación se trasladaron al Centro Educativo "Villas de Ancón", a fin de realizar una acción cívica, que consistió en el remozado de las instalaciones del colegio, el arreglo de las carpetas, de los servicios higiénicos y del sistema eléctrico.

Almirante Rolando Navarrete visitó el hermano país de Colombia



Colombia festejó sus 200 años de Independencia y con ese motivo preparó una serie de actividades cívicas, protocolares, sociales y culturales, en las que participó el Comandante General de la Marina, Almirante Rolando Navarrete Salomón.

El 20 de julio, en la Catedral Primada de Bogotá, se realizó una misa *Te Deum*, a la que asistió el Presidente de Colombia, Álvaro Uribe, así como autoridades civiles y militares, entre ellas la máxima autoridad naval peruana. Posteriormente, las autoridades y el Almirante Rolando Navarrete presenciaron el desfile militar realizado en la céntrica Avenida 68, de Bogotá, en el que participaron cerca de 10,000 hombres de la fuerza pública colombiana. Simultáneamente, 76 aviones y helicópteros de combate y transporte de la Fuerza Aérea realizaron una revista aérea.

El desfile fue abierto por militares heridos en combate, que recorrieron la avenida en sillas de ruedas mientras se evocaban las operaciones "Jaque" (2008) y "Camaleón" (2010), con las cuales el Ejército colombiano rescató a 19 rehenes de la guerrilla de las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (FARC).

La jornada de celebración concluyó en la noche con un multicolor espectáculo de alta tecnología, que combinó danza, música, canto, representaciones escénicas y fuegos artificiales en la emblemática plaza Bolívar de Bogotá. Allí se congregaron unas 15,000 personas que observaron el fastuoso espectáculo.

Durante su estadía en Colombia, la máxima autoridad naval se reunió con el Comandante General de las Fuerzas Militares de Colombia, General Freddy Padilla de León y con el Comandante de la Armada Nacional de Colombia, Almirante Guillermo Barrera Hurtado, con quienes intercambió experiencias profesionales y abordó temas de interés mutuo.

También visitó la Agregaduría de Defensa Adjunto y Naval a la Embajada del Perú en la República de Colombia, y saludó a su titular, el Capitán de Navío Jorge Alvarado Velarde, y a su personal destacado.

Continuando con sus actividades profesionales, el Almirante Rolando Navarrete se trasladó el 21 de julio a Cartagena, para realizar una visita a la Fuerza Naval del Caribe, siendo recibido por el Comandante de la Base, Capitán de Navío Alejandro Rodríguez. Posteriormente, visitó la Corporación de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo de la Industria Marítima y Fluvial Naval.

Destacada performance en el Operativo Multinacional "UNITAS 51-10", Fase "Pacífico"

Con el fin de conducir ejercicios en la mar que permitan mejorar la interoperabilidad entre las fuerzas multinacionales participantes, incluyendo entrenamiento, doctrina de combate, logística, comunicaciones y otros de interés, del 13 al 20 de julio el Perú fue escenario del Ejercicio Multinacional "UNITAS 51-10", Fase Pacífico, en el que participaron las Marinas de Colombia, Ecuador, Estados Unidos, Chile y México. Estas dos últimas actuaron como países observadores.



El Grupo de Tarea 138.0 estuvo conformado por los USS "Klakring" y "New Orleans" (LPD-18), un *Seahawk* SH-60, un *Orion* P3-C de la Armada de los Estados Unidos; el BAE

"Eloy Alfaro" de la Marina de Ecuador; los ARC "Buenaventura", "Palas" y "Cartagena de Indias" de la Armada de Colombia. Por parte del Perú, las fragatas misileras BAP "Quiñones", "Bolognesi", "Mariátegui", "Villavicencio" y "Aguirre"; el crucero misilero BAP "Almirante Grau"; las corbetas misileras BAP "Herrera", "Larrea", "Sánchez Carrión"; las unidades hidrográficas BAP "Carrillo" y "Melo"; los submarinos BAP "Chipana" y "Arica"; la patrullera misilera BAP "Río Nepeña" y patrullera de costa BAP "Sama"; el buque de desembarco BAP "Callao", un AB-212 y un B-200 de la Aviación Naval, además de Batallones de Operaciones Especiales e Infantería de la Marina de Guerra del Perú. Este ejercicio tuvo dos fases de operaciones: Fase "*Work Up*", que incluyó ejercicios de maniobra entre buques, operaciones con helicópteros, tiro contra blanco de superficie, tiro contra blanco aéreo, ejercicios de Guerra Antisubmarina y de Guerra Antiaérea. Y la Fase "Escenario", en la que se realizó un Juego de Guerra basado en un escenario de amenaza transnacional, que incluyó operaciones de interdicción marítima contra el contrabando y tráfico marítimo de armas ilegales, así como de antipiratería y preservación del tráfico marítimo legal.

Es de destacar que "UNITAS" Fase "Pacífico", tradicionalmente se realizaba como un ejercicio bilateral entre la Marina de los EE.UU. con los diferentes países de la región. A partir del año 2000 se viene realizando en forma anual y de manera multinacional, siendo desarrollado alternadamente en las áreas marítimas de Colombia, Chile, Ecuador y Perú, bajo el auspicio de la Marina de los EE.UU.

Carta inédita del Almirante Miguel Grau escrita a bordo del Monitor "Huáscar" fue donada al Congreso

El día 21 de julio último, el anterior Presidente del Congreso, Dr. Luis Alva Castro, recibió la donación de una carta original, escrita por el Gran Almirante del Perú, Don Miguel Grau Seminario cuando estaba a bordo del Monitor "Huáscar", en Arica, en plena Guerra del Pacífico.



En la ceremonia llevada a cabo en la sala que lleva el nombre del "Caballero de los Mares", en el Palacio Legislativo, el entonces Presidente del Congreso recibió el documento de manos del señor Carlos Bustamante Whitfield y manifestó que esta valiosa donación será depositada en el Archivo General del Parlamento Nacional. Anunció además que ese patrimonio será mostrado cada vez que sea necesario a los ciudadanos del Perú, para que conozcan las palabras del "Caballero de los Mares".

La misiva del "Héroe del Combate de Angamos" data del 16 de setiembre de 1879 y está dirigida a su amigo, el General Javier de Osma, en la que le agradece la felicitación recibida tras ser ascendido por el Congreso, el 27 de agosto de 1879, al grado inmediato de Contralmirante.

Por su parte, Carlos Bustamante expresó su satisfacción por ser parte de la ceremonia de donación al Congreso de la República. También agradeció a su titular, Dr. Luis Alva Castro, por acoger esa iniciativa.

"Cumpliendo con mi deber cívico patriótico, y con lo que fuera el deseo del Gran Almirante Miguel Grau Seminario, hago entrega a usted, señor presidente del Congreso, del documento que sale hoy a la luz, luego de 131 años de que los escribiera para la historia", manifestó.

La Primera Vicepresidenta del Parlamento, Cecilia Chacón, entregó un Diploma de Honor del Congreso al señor Carlos Bustamante, en reconocimiento a su generosa donación de la Carta del "Héroe de Angamos".

Autoridades navales peruanas participaron en diversas actividades en la ciudad de Leticia, en Colombia



Del 19 al 24 de julio, el Comandante General de Operaciones de la Amazonía, Vicealmirante Carlos Tejada Mera, acompañado por el Comandante de la Quinta Zona Naval, Contralmirante Rodolfo Reátegui Rodríguez, participó de una serie de actividades protocolares y profesionales en las ciudad colombiana de Leticia.

A su arribo, las autoridades navales peruanas participaron en la Ceremonia de Clausura de la "IV Jornada Binacional de Ayuda Humanitaria entre Perú y Colombia", acto que contó con la presencia de autoridades civiles y militares de ambos países y donde se destacó los logros alcanzados durante el presente año, entre ellos el haber superado las 16,000 atenciones en los poblados ubicados en la cuenca del río Putumayo, en la frontera peruano-colombiana.

A la ceremonia asistió también el personal que participó a bordo del Buque Hospital BAP "Morona", junto con el personal de las instituciones públicas que intervinieron en la referida jornada humanitaria.

Continuando con sus actividades, el 20 de julio, durante la ceremonia en conmemoración del 200º Aniversario de la Independencia Nacional de Colombia, el Vicealmirante Carlos Tejada Mera, en representación de la Marina de Guerra del Perú, colocó una ofrenda floral ante el busto del General Francisco de Paula Santander, prócer de la Independencia de Colombia. Seguidamente se realizó una misa de acción de gracias en la catedral de la ciudad de Leticia. Posteriormente, la delegación peruana participó en el desfile cívico militar.



El 23 de julio, durante la ceremonia por el día de la Armada Nacional de Colombia, el Comandante General de Operaciones de la Amazonía fue condecorado con la presea por Servicios Distinguidos a la Armada Nacional de Colombia.

Asimismo, se realizó la reunión pre-zarpe del Ejercicio BRACOLPER-2010. En ella, unidades fluviales de la Marina de Brasil, Armada Nacional de Colombia y Marina de Guerra del Perú, efectuaron diversos ejercicios navales combinados, con la finalidad de incrementar el nivel de entrenamiento, interoperabilidad e integración de las Marinas participantes, iniciándose los ejercicios con la revista naval en el río Amazonas, en la ciudad de Leticia.

Concluyó el Operativo Multinacional "RIMPAC 2010"

El 1 de agosto concluyó el Operativo Multinacional "RIMPAC 2010", que tuvo como escenario el archipiélago norteamericano de Hawaii, en el que tuvo destacada participación una delegación de Oficiales peruanos, quienes ocuparon diferentes cargos dentro del Estado Mayor Multinacional, así como a bordo de unidades navales.

"RIMPAC 2010" movilizó a más de 22,000 efectivos de 14 naciones, que integran el "Anillo del Pacífico" (*Rim of the Pacific*), además de un total de 32 unidades de superficie, cinco submarinos nucleares y más de 170 aeronaves, configurando el mayor operativo naval del planeta.



En el desarrollo del operativo se realizaron diferentes eventos que abarcan todo el ámbito de la Guerra Naval, durante 26 días consecutivos en la mar. Ello permitió incrementar el nivel de alistamiento y también la capacidad de interoperabilidad de las Marinas participantes.

Como parte de las actividades finales y de clausura, la delegación peruana efectuó una visita oficial al Comandante de la Tercera Flota de la Marina de los Estados Unidos, Vicealmirante Richard W. Hunt, con quien intercambió opiniones, lecciones aprendidas y recomendaciones. El Capitán de Fragata Antonio Vildoso, en representación de la Marina de Guerra del Perú, le hizo entrega de un presente recordatorio.

Igualmente, se efectuaron reuniones de camaradería a bordo del buque de la Marina Japonesa "Atago", presidido por el Comandante de la Flotilla N° 1, Vicealmirante Yamashita, y a bordo del portaviones USS "Ronald Reagan", en el que se realizó la recepción de despedida, en la que se hizo entrega de presentes recordatorios a los Oficiales más antiguos de cada delegación.

Préstamo FINMAR



¡Un gran premio para una gran familia!

Pide tu préstamo y gana un TV LCD de 32"

SOLICITA INFORMACIÓN EN:

- **Oficina Especial Bazar Naval**
  Cel: 99659-2125 RPM#999559
  Cel: 99639-3957 RPM#999453
- **Bazar Naval del Callao**
  Cel: 99663-3126 RPM#613741
  Cel: 99843-4056 RPM#613534
  Cel: 99579-8580 RPM*959961
  Cel: 97544-6521 RPM*732883
- **Base Naval La Perla**
  Cel: 99038-4614 RPM#302359
- **Bazar de Infantería de Ancón/Aviación Naval**
  Cel: 99639-4133 RPM#999458
- **Oficina informativa de Iquitos**
  Cel: (065)96563-8456 RPM#301113
- **Agencia Arequipa**
  Cel: (054)95909-2751 RPM#613494
- **Agencia Piura**
  Cel: (073)96891-7527 RPM#613518

BANCO DE COMERCIO

Por tu progreso y el de tu familia

Vigencia de campaña: 19 de marzo hasta el 30 de noviembre del 2010. RD N°1559-2010-IN-1501.

(*)El monto y plazo del préstamo estará sujeto a la capacidad de pagos, evaluación crediticia y según parámetros establecidos en el convenio. Los miembros de la Marina de Guerra del Perú (FINMAR) que soliciten un préstamo al Banco de Comercio y les sean desembolsados, recibirán por cada S/.500 una opción para participar del sorteo y otra adicional por el traslado de su planilla de haberes o combustible. Participarán los clientes que se encuentren con calificación Normal o CPP. Ingresan al sorteo los préstamos desembolsados entre el 19 de marzo hasta el 30 de noviembre del 2010. El sorteo se realizará el 9 de diciembre a las 16:00 hrs. En la oficina principal del Banco de Comercio, ubicada en Av. Canaval y Moreyra N° 454 San Isidro. Premios: 10 Televisores LCD 32" marca Samsung modelo HD serie 3, cada uno valorizado en S/1,393.18. Se aplica el 0.05% como concepto de ITF. La información de la Campaña a los clientes, en cuanto a requisitos, exclusiones, premios y resultados del sorteo, será a través de la página web www.bancomercio.com. Para mayor información sobre las tasas de interés comisiones y gastos, puedes consultar en el tarifario, en la plataforma de atención al cliente, en nuestra pagina web:www.bancomercio.com, a la linea gratuita 0-800-00-222 o al call center 513-6001. La difusión de información se realiza de conformidad con la Ley N° 28587. Resolución SBS N° 1765-2005.



Capitán de Navío
JOSÉ ESCOBEDO SAYÁN
Comentarista

ticias internacionales noticias internacionales noticias internacional
oticias internacionales noticias internacion
oticias internacionales noticias internacionales noticias internac
oticias internacionales noticias internacionales noticias
ternacionales noticias internacionales noticias internacionales
oticias internacionales noticias internac
oticias internacionales noticias internacionales noticias internacionales
ternacionales noticias internacionales noticias internacion
ternacionales noticias internacionales noticias int
oticias internacionales noticias internacionales noticia
ternacionales noticias internacionales noticias internacio
oticias internacionales noticias internacionales
cionales noticias internacionales noticias internaciona
oticias internacionales noticias internacionales
ternacionales noticias internacionales noticias internac
oticias internacionales noticias internacionales
ternacionales noticias internacionales noticias internacio

ALEMANIA

Es retirado último avión de patrulla marítima Atlantic



Fuente: www.jordomedia.com

En una ceremonia abierta al público y realizada en la base de Nordholz, la Marina alemana retiró el 20 de junio su último avión de reconocimiento marítimo Breguet Br-1150 Atlantic Esta aeronave ha sido operada por el Escuadrón de Patrulla Marítima 3 (MFG-3) desde la década de 1960, y el último avión estuvo acompañado por tres helicópteros Sea Lynx durante su emotivo aterrizaje. Los Atlantic han sido reemplazados por ocho P-3C Orión, comprados a Holanda hace unos pocos años.

BRASIL

Se firma carta de intención para adquisición de buques



Fuente: www.amgc-marine.com

La Armada de Brasil continúa con su programa de renovación, al haber acordado recientemente con Italia una operación por USD $12.7 billones de dólares por la compra de 18 fragatas multimisión franco-italiana tipo Fremm y diez patrulleros oceánicos (OPV) clase Comandante, capaces de transportar helicópteros EC-725. Fue incluido adicionalmente un buque de apoyo logístico clase Etna de 13,400 t de desplazamiento, que servirá para el transporte de carga, suministros y municiones. La primera entrega se limitará a tres fragatas y tres OPV, con opción de entrega de cinco buques adicionales. Las fragatas contarán con el siguiente

armamento: torpedos MU-90 ASW, misiles Exocet MM-40 block 3, misiles Teseo / Otomat Mk-2/A block 4, misiles MBDA Aster SAAM, un montaje Oto Breda de 76 mm Super Rapid, dos montajes CIWS de 20/25 mm, un helicóptero NH-90 o EH-101.

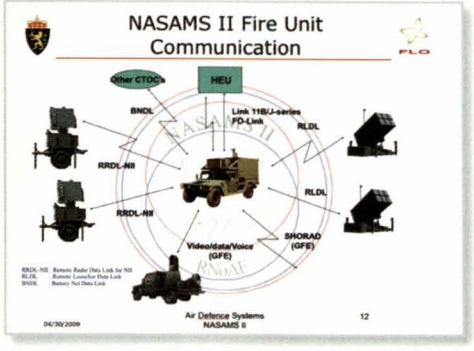
CANADÁ

Proyecto de construcción de nuevos buques

El Ministerio de Defensa ha informado recientemente su nueva estrategia para la construcción de 28 buques de guerra para la Marina y la Guardia Costera, así como de 100 embarcaciones menores en un periodo de ejecución de 30 años, mediante una inversión cercana a los 30 billones de dólares canadienses En ese periodo, el Gobierno Federal establecerá una relación contractual a largo plazo con dos astilleros canadienses, que serán seleccionados a través de un debido proceso, con la finalidad de revitalizar la industria pesada de construcción de buques. Canadá ha estado intentando crear una política nacional que logre que los principales astilleros trabajen en conjunto y sean más eficientes, habiendo transcurrido 14 años desde que se construyó el último buque de guerra importante en Canadá.

CHILE

Interés en adquirir sistema avanzado de misiles SAM



Fuente: www.defenseindustrydaily.com

Chile se ha unido a Finlandia y a otros países para adoptar el sistema avanzado de misiles superficie-aire noruego (NASAMS) para su defensa aérea, luego de que quedara impresionado particularmente por las características técnicas de confiabilidad que NASAMS ha obtenido. Noruega desarrolló este sistema a comienzo de los años 90 y desplegó los primeros misiles y radares en 1995. NASAMS utiliza los misiles aire-aire AMRAMM dirigidos por radar, pero disparados desde un contenedor de seis misiles, que reemplaza al avión. El AMRAAM basado en tierra

pesa 350 kilogramos y tiene un radio de acción de 30 kilómetros (el radar tiene un alcance de entre 50 y 70 kilómetros). Chile considera que el AMRAAM (probado en combate) usado por NASAMS, es una buena opción a largo plazo para la defensa aérea, porque los Estados Unidos actualizan el misil constantemente.

Se entrega primer avión de exploración Persuader



Fuente: www.airliners.net

La empresa "Airbus Military", del grupo europeo EADS, entregó el pasado 24 de abril el primero de tres aviones de patrulla marítima y lucha ASW C-295 MPA Persuader, encargados a finales del 2007 por un valor de USD $105 millones de dólares. Las otras dos aeronaves están finalizadas y su entrega está contemplada para los próximos meses. Cabe señalar que aún se encuentra en fase de pruebas, por parte del fabricante, el lanzamiento de torpedos ASW, lo cual estaría retrasando dicha entrega que fue prevista para el mes de mayo. Los aviones están equipados con el sistema de control táctico FIST, un radar de Apertura Sintética APS-143V-3 Telephonics de alta resolución y alcance de detección de hasta 200 millas náuticas, sistema de visión nocturna FLIR Star Safire III, un detector de anomalías magnéticas (MAD), misiles anti-buque AGM-84 Harpoon y torpedos ASW MK-46. La Armada chilena estudia como parte de la modernización de los P-3 Orión, la adquisición del mismo sistema FITS ya instalado en los C-295 MPA.

Adquisición de misiles Harpoon adicionales



Fuente: www.intelligenceservicechile.blogspot.com

La Agencia de Cooperación en Defensa y Seguridad del Departamento de la Defensa de los EE.UU. informó al Congreso que se propone autorizar la venta a Chile de una partida adicional de veinte

misiles anti-buque RGM-84L Harpoon Block II, en una operación bajo la modalidad "Foreign Military Sales" (FMS), avaluada en USD $50 millones de dólares.

Además de las armas, el fabricante estadounidense "Raytheon" también proveerá a la Armada de Chile con elementos para entrenamiento, pruebas, mantenimiento y repuestos para los misiles, entre otros equipos de apoyo. Como se recordará, la Armada chilena adquirió anteriormente misiles AGM-84, tanto en sus variantes superficie-superficie como aire-superficie.

Se reciben propuestas de buques de transporte



Fuente: www.sindramas.com

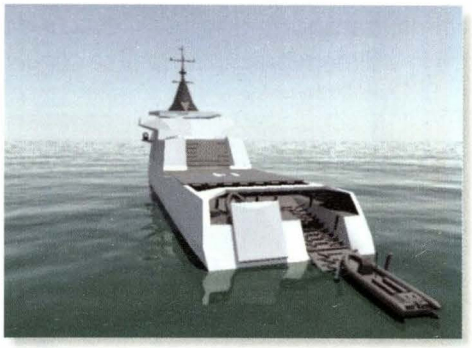
Anticipando requerimientos de buques de transporte anfibio, los Gobiernos de Italia y Francia están ofreciendo a Chile distintas alternativas de ese tipo, tanto de segunda mano como nuevos. Italia propone la transferencia de hasta dos buques de la Clase San Giorgio, de 133 m de eslora y 8,000 t de desplazamiento. Específicamente se trataría de los compactos LDH "San Giorgio" y "San Marco", completados entre 1987 y 1988, respectivamente.

Las naves pueden transportar una unidad anfibia de desembarco de 350 soldados con 36 vehículos, y pueden operar hasta cinco helicópteros desde su cubierta de vuelo. En el caso de Francia, las ofertas incluyen la transferencia del "Siroco", un LPD de la Clase Foudre de 168 m de eslora y 12,000 t de desplazamiento, completado en 1998.

La nave puede transportar un batallón anfibio compuesto por 450 soldados y entre 50 y 60 vehículos. El Foudre, gemelo del Siroco, completado en 1990, está siendo ofrecido a Argentina, y al igual que en ese caso, DCNS de Francia también está ofreciendo a Chile la construcción de un navío de la Clase Mistral de 15 mil toneladas de desplazamiento.

Los argumentos para la compra de naves de este tipo —que además del uso militar también pueden ser empleadas como refugios y hospitales flotantes— han sido reforzados en Chile por una serie de situaciones de emergencia sufridas en el vecino país.

DCNS construirá corbeta OPV para misiones de vigilancia y control



Fuente: www.blog.zaq.ne.jp

La empresa francesa DCNS anunció en los primeros días de mayo la construcción de una variante del nuevo tipo de corbetas furtivas Gowind en sus astilleros de Lorient. Se trata de un buque de 90 m de eslora, 13 m de manga y 1,100 toneladas de desplazamiento, cuyo diseño pone especial énfasis en las capacidades de vigilancia del tráfico marítimo e intervención contra los ilícitos y piratas.

Entre otras características se destaca el compartimiento y rampa de popa, que permitirá almacenar los equipos de los comandos y colocar dos botes RHIB en el agua muy rápidamente. La corbeta tendrá dos motores diesel que desarrollarán una velocidad máxima de 21 nudos y una autonomía de 8,000 mn. Tendrá una tripulación de 35 personas y alojamiento adicional para 30 comandos.

Estará armada con un cañón de 30mm, cuatro ametralladoras de 12,7 mm, capacidad para instalar cuatro misiles Exocet en proa y una cubierta de vuelo sin hangar para un helicóptero o UAV.

La Armada recibe primer lote de helicópteros NH-90 NFH



Fuente: www.airliners.net

Los helicópteros entregados recientemente en la planta de Eurocopter, en Marignane (Francia), corresponden a una parte del requerimiento de las Fuerzas Armadas de 61 aeronaves NH90, de las cuales 27 son de la versión Naval NFH y 34 de la versión TTH (Helicóptero de Transporte Táctico).

El helicóptero NH90 NFH es una variante diseñada principalmente para Guerra Antisubmarina (ASW) y misiones antisuperficie (ASuW), permitiendo realizar operaciones todo tiempo, tales como: búsqueda y rescate (SAR), patrulla marítima, transporte de tropas, evacuación médica y apoyo anfibio. Debido a su peso y dimensiones, las aspas se pliegan en forma automática y se dobla la cola, operando desde las fragatas más pequeñas, incluso en estados de mar picado.

INDIA

Segunda fragata furtiva es lanzada al mar



Fuente: www.zonamilitar.com.ar

Una segunda fragata para las Fuerzas Navales de la India fue botada el 23 de junio en el Astillero de Yantar, situado en el enclave báltico ruso de Kaliningrado.

La "Tarkash" es la segunda de tres fragatas del Proyecto 11356 (basada en la fragata tipo Krivak III) que se construyen para las Fuerzas Navales de la India; la primera de ellas fue lanzada en noviembre del 2009. El contrato fue firmado en julio del 2006 a un costo de USD $ 1,600 millones de dólares. Estos tres buques, conocidos como de Clase Talwar, deberán ser entregados entre el 2011 y 2012. El armamento de las fragatas incluye ocho misiles de crucero antibuque Brahmos, 24 misiles antiaéreos Shtil, un montaje de 100 mm, dos sistemas antiaéreos Kashtan y dos tubos lanzatorpedos dobles de 533 mm. Además, las fragatas portarán un helicóptero antisubmarino.

Nuevas lanchas de ataque se incorporan al servicio

Dando un mayor impulso a las capacidades de defensa de la Marina, dos nuevas lanchas de ataque rápido fueron recientemente comisionadas. La INS "Cankarso" (T-73) e INS "Kondul" (T-74) pertenecen a las Clase Nicobar V y VI de las series FAC y se incorporan a las lanchas INS "Cora Divh" (T71), INS "Cheriyam" (T72) e INS "Kalpeni" (T75), que entraron en servicio en el 2008. Ambas unidades

utilizan tecnología de propulsión con agua, pueden alcanzar una velocidad superior a los 35 nudos y cumplirán funciones de detección, localización y destrucción de navíos de rápido desplazamiento en operaciones encubiertas. Están equipados con un cañón de 30 mm CRN 91, misiles Igla y un sistema de ametralladoras de diferentes calibres. Estos buques son los primeros de diez similares que la Marina propuso introducir en su flota.



Fuente: www.photolib.wn.com

ISRAEL

Probable adquisición de corbetas MEKO CSL

Tras evaluar inicialmente las fragatas Clase Freedom de la empresa Lockheed Martin, la Marina israelí entró en conversaciones con la empresa Blohm & Voss, del grupo Thyssenkrupp Marine Systems, para la compra de dos fragatas Meko CSL, variante de la Meko 100.



Fuente: www.fyjs.cn/bbs/attachments

Estos buques serán empleados para reforzar las capacidades de defensa aérea y antimisil, y también para despliegues en el Mar Mediterráneo, Mar Rojo y Océano Indico.

La Meko CSL tiene una eslora de 108 m y 2,750 toneladas de desplazamiento; con características furtivas por una reducción al 75 por ciento de su firma infrarroja —recoge la experiencia del astillero sueco "Kockums AB" con las corbetas de la Clase Visb— y un diseño modular que permite rápidos cambios y adaptación a misiones específicas. El sistema de propulsión es una combinación diesel-gas y *waterjet*, con una velocidad máxima de 40 nudos, una autonomía de 21 días y un alcance de 3,500 mn a velocidad de crucero.

Tendrá una dotación de 75 tripulantes; el sistema de combate incluirá el misil de defensa aérea BARAK-8, un radar Elta MF-STAR de barrido electrónico, misiles antibuque, armas antisubmarinas y cubierta de vuelo con hangar.

PAKISTÁN

La Armada recibe los dos primeros P-3C Orión



Fuente: www.key.aero/central/images/news

En ceremonia llevada a cabo el 2 de julio en Karachi, fueron entregados dos aviones de patrulla marítima P-3C Orión al Gobierno de Pakistán, los mismos que mejorarán las operaciones de patrullaje y control marítimo que realiza la Armada. Ambos aviones fueron transferidos el 30 de abril en Jacksonville, (EEUU). Se espera que antes del 2012 la Armada pakistaní reciba un total de ocho aviones P-3C Orión, como parte de la ayuda civil y de seguridad, que ha sumado más de USD $4,000 millones de dólares. Esta incluye 14 aviones de combate F-16, diez helicópteros Mi-17, dos Bell 412EP, cinco barcos de patrulla rápidos, 115 obuses autopropulsados para artillería de campo, más de 450 vehículos para las patrullas de frontera, varios centenares de visores nocturnos y equipos de radio, entre otros.

RUSIA

Se efectuó lanzamiento de segunda corbeta furtiva

A finales de marzo pasado, en el astillero "Severnaya Verf" de San Petersburgo, se lanzó la fragata furtiva Soobrazitelny, segunda unidad del Proyecto 20380, construida para la Marina rusa. La nave viene siendo completada y probada para que entre en servicio a finales del 2011. La primera corbeta de este nuevo tipo, la "Stereguschy", está en servicio con la flota del Báltico desde febrero del

2008. Las fragatas del Proyecto 20380 han sido concebidas como naves multipropósito para operaciones en aguas del litoral, y son las primeras naves de la Marina rusa diseñadas con características furtivas, incluyendo el casco, cuyas formas responden a esa exigencia y superestructuras de material compuesto. Desplazan 2,000 tm, pueden alcanzar una velocidad máxima de 27 nudos y tienen una autonomía de 4,000 mn.



Fuente: www.navalshow.ru

Están armadas con dos lanzadores cuádruples para misiles antibuque KH-35 URAN, con un alcance de 130 km, un sistema combinado antiaéreo y antimisiles KASHTAN compuesto de cañones y misiles, un cañón A-190 de 100 mm, dos cañones AK-630M de 30 mm, del tipo GATLING, y dos lanzadores cuádruples de torpedos antisubmarinos de 330 mm. El astillero "Severnaya Verf" está construyendo otras dos naves del Proyecto 20380: las fragatas "Boiky" y "Stoiky", cuya entrega está prevista para el año 2014.

Se realiza ceremonia de nuevo submarino nuclear

El presidente ruso Dmitri Medvédev asistió el 16 de junio a la ceremonia de lanzamiento del submarino nuclear "Severodvinsk" en la base naval del mismo nombre. Este submarino, primero del Proyecto 885 Yasen (Clase Graney según la OTAN), fue puesto en quilla en 1993. Tiene 119 metros de eslora, una dotación de 90 tripulantes, desplaza 13,800 toneladas y puede sumergirse a más de 600 metros de profundidad. Ha sido concebido para ser el submarino más silencioso del mundo y se espera que entre en servicio el próximo año. Su gemelo, el submarino "Kazán", fue puesto en quilla en el 2009.



Fuente: www.visualrian.com

SUECIA

Encargan desarrollo y construcción de nuevo tipo de submarino



Fuente: www.commons.wikimedia.org

La Agencia de Adquisiciones y Administración de Material para la Defensa (FMV) de Suecia, subscribió un contrato con el constructor naval KOCKUMS AB —del grupo THYSSENKRUPP MARINE SYSTEMS de Alemania— para el desarrollo y construcción del nuevo submarino de propulsión diesel-eléctrico Tipo A26 para la Marina. Se tiene previsto que a finales de la presente década tres nuevos submarinos del tipo A26 reemplacen a los tres de la Clase Gotland, actualmente en servicio con la RSwN (Royal Swedish Navy).

Los nuevos submarinos tendrán avanzadas características furtivas, que los harán muy difíciles de detectar y neutralizar, así como amplias capacidades para operar en aguas del litoral. Con una eslora de 63 m y un desplazamiento de 1,700 toneladas, serán propulsados por un sistema híbrido diesel-eléctrico y un sistema STIRLING independiente del aire (AIP). La tripulación estará conformada por 31 tripulantes. Noruega estaría interesada también en adquirir el submarino A26.

VENEZUELA

Navantia efectuó pruebas en la mar de patrulleras para la Armada



Fuente: www.delamarylosbarcos.files.wordpress.com

Se dieron por concluidos los protocolos de pruebas a las nuevas patrulleras ARBV "Guaiquerí" (PC-21), "Yavire" (GC-22) y "Naiguatá" (GC-23), construidas por encargo de la Armada venezolana, y que

incluyeron pruebas en sus sistemas de control de tiro, sistema de propulsión y capacidad de maniobra, en la bahía de Cádiz (España).

El "Guaiquerí" (PC-21) es la primera de cuatro patrulleras del tipo Vigilancia Oceánica. Las tres restantes, el "Warao" (PC-22), el "Yekuana" (PC-23) y el "Kariña" (PC-24), ya se encuentran a flote en trabajos finales.

El "Yavire" (GC-22) y el "Naiguatá" (GC-23) son la segunda y tercera de cuatro patrulleras del tipo Vigilancia de Litoral, que desplazan más de 1,500 tm y poseen cubierta de vuelo para helicóptero. La cuarta de este tipo, el "Tamanaco" (GC-24), viene siendo construida en las instalaciones de Diques y Astilleros Nacionales C.A. (Dianca), en Puerto Cabello (Venezuela). El "Guaicamacuto" (GC-21), primera de la serie, fue entregada a la Armada venezolana en marzo pasado y se encuentra operando actualmente.

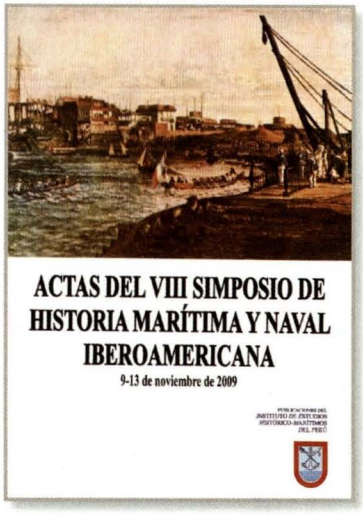
El contrato de los ocho buques fue firmado el 28 de noviembre de 2005. La entrega final está prevista para finales del 2011.

comentarios y publicaciones



Señora
ESPERANZA NAVARRO PANTAC
Comentarista

Actas del VIII Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana



Lima, Instituto de Estudios
Histórico-Marítimos
del Perú, 2010.

414 pp., ilustraciones, retratos, mapas.

El Instituto de Estudios Histórico-Marítimos acaba de publicar el libro *Actas del VIII Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, que compila los trabajos expuestos en la octava versión del simposio, en que el Perú por tercera vez volvía a ser sede, del lunes 9 al viernes 13 de noviembre del 2009. Esta vez se habían dado cita en Lima veinte expositores de Argentina, Bolivia, Ecuador, Francia, Perú y Uruguay para desarrollar los temas de: "El mundo marítimo iberoamericano", "El comercio marítimo", "Exploraciones marítimas", "Las Ciencias Náuticas y su difusión" y "Las Armadas y sus actuaciones en tiempos de paz y guerra".

En una pulcra edición profusamente ilustrada, se presentan las exposiciones que los historiadores navales desarrollaron en el evento. Figura el trabajo del Teniente argentino Mauro Fernando Figueroa, bajo el título "Las leyes de armamento naval en Argentina y su instrumentación en las décadas de 1920 y 1930". Del ingeniero Eric Catari Gutiérrez, representante de Bolivia, experto en construcción de balsas de totora (réplicas de las naves prehispánicas), se puede apreciar su disertación "Exploraciones marítimas en embarcaciones precolombinas", que presenta la expedición de Phil Buck —de la que él fue partícipe, además de constructor de la nave— a la Isla de Pascua, partiendo desde Arica, Chile.

El libro muestra también la ponencia del Capitán de Fragata (SP) del Ecuador, Lcdo. Mariano Sánchez Bravo, "La Fragata *Santa Leocadia*: episodios de su naufragio y rescate del tesoro", sobre el siniestro acontecido en un bajo de la Punta de Santa Elena, Ecuador, en el año 1787.

El Dr. Alexandre Sheldon-Duplaix, historiador del Servicio Histórico de la Defensa de Francia, Departamento de Marina, presenta "La división naval francesa del Mar Pacífico y la guerra entre chile y la alianza de Perú y Bolivia", sobre la delicada responsabilidad que le cupo a la Armada francesa ante la ocupación de Lima por las fuerzas chilenas y el papel que desempeñó el Comandante de las fuerzas francesas, Almirante Du Petit Thouars.

Por parte de Perú se encuentran distintos trabajos, como el del Contralmirante Jean Jesu Doig Camino: "Relaciones espaciales del poder en la historia marítima y naval"; la ponencia de la Doctora Cristina Flórez Dávila, titulada "Sois la sal de la tierra, sois la luz del mundo: el sermón náutico de Francisco López, SJ", que analiza el único sermón náutico (siglo XVII) conocido hasta el día de hoy. Está también el trabajo del Contralmirante José García Valdivieso, que lleva por título "China, Europa y el descubrimiento de América", con referencia a tres libros que aportan elementos nuevos a la historia convencional. De José Antonio Hudtwalcker Morán, arqueólogo peruano, se puede leer "Alcances y limitaciones de la legislación sobre el patrimonio cultural subacuático en el Perú". Asimismo, encontramos el texto de Héctor López Aréstegui, titulado "Las exploraciones de los navegantes españoles y portugueses en la Polinesia antes de Cook". El artículo de Juan Carlos Llosa Pazos, Capitán de Fragata de la Marina de Guerra del Perú, desarrolla como tema "Estado de la escuadra al término de la Guerra del Pacífico y el resurgimiento de la misma en el siglo XX". La disertación de la Dra. Cristina Mazzeo, "Ciudades portuarias; Lima – Valparaíso, rivalidad y competencia de intereses durante la Colonia y la República". Del Capitán de Fragata, Doctor Jorge Ortiz Sotelo se consigna el tema "La Real Armada en el Perú, 1746-1824". Por su parte, el Dr. Carlos Augusto Ramos Núñez presenta: "La hipoteca naval en la historia del derecho peruano". El Dr. Alejandro Reyes Flores presenta la ponencia "La campaña naval en la Guerra del Pacífico en los testimonios de sus sobrevivientes, 1879-1883".

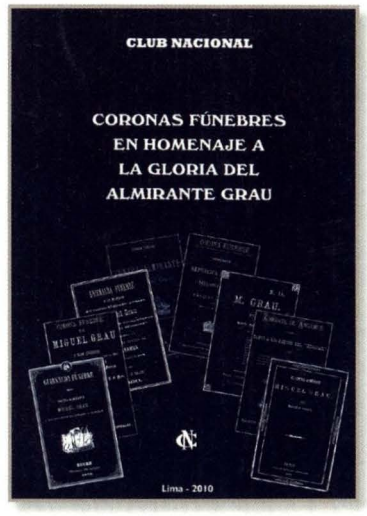
La Dra. Miriam Salas Olivari, también de Perú, expone "El salitre en la vida de un puerto", con referencia a Iquique. Volviendo a los autores extranjeros, los siguientes ponentes uruguayos comparten valiosos aportes para esta publicación. Por una parte, Daniel Castagnin presenta: "El abordaje de la cañonera *General Artigas*, en 1897". Un compatriota suyo, el Dr. Roberto Lettieri Rodríguez, aporta el artículo titulado "La construcción en el Uruguay y el viaje al estrecho de Magallanes de la cañonera *General Rivera*". Asimismo, el Capitán de Navío uruguayo Francisco

Valiñas presenta "Los corsarios de Artigas". Por último, el Dr. Juan Antonio Varese Saiz participa con un artículo llamado "Viaje del vapor *Charrúa* desde Montevideo hasta Lima y las legendarias aventuras del Capitán Bartolomé Bossi".

Se presenta también una ponencia sobre los corsarios de la isla de Guadalupe en las Antillas, a cargo de la Doctora Myriam Alamkan, representante de Francia, quien por razones de salud no pudo estar presente en el Simposio.

El libro *Actas del VIII Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana* enriquece la bibliografía marítima peruana e iberoamericana. Puede ser consultado en la biblioteca del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.

Coronas fúnebres en Homenaje a la Gloria del Almirante Grau



Club Nacional
Lima, F. M. Servicios Gráficos S.A., 2010.

483 pp.

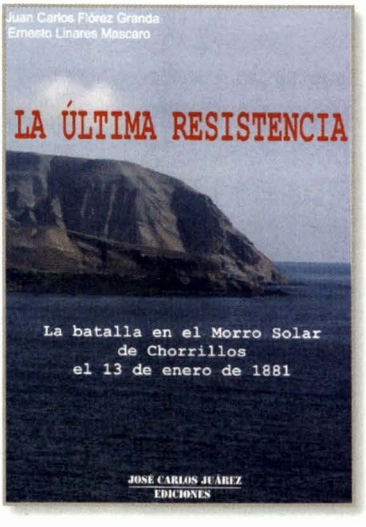
La obra reproduce ocho coronas fúnebres en homenaje a Miguel Grau, las mismas que fueron publicadas entre 1879 y 1880 como parte de las exequias rendidas al insigne marino, cuyas intrépidas incursiones y su total dominio sobre el mar del sur durante los seis meses que duró la campaña naval de la Guerra del Pacífico lo convirtió en el héroe legendario que mantuvo al mundo entero pendiente de sus hazañas y de sus gestos de magnanimidad con sus adversarios, que lo hizo acreedor al título de "Caballero de lo mares". Las épicas jornadas de Iquique y Angamos lo elevaron al Parnaso, junto con Nelson y Churruca, y colocó a su buque, el monitor *Huáscar*, entre los más famosos que han surcado las aguas americanas. La prensa extranjera se unió al duelo de su pueblo y los países amigos le rindieron su postrer tributo.

El Club Nacional, como manifiesta su presidente en la presentación, tiene la presencia de Grau como uno de los temas más expresivos de su vida institucional. El "Salón Grau", inaugurado en el año 1954, mantiene el recuerdo del héroe y de los marinos que lucharon al lado del gran Comandante. Ya en el año 1979, con motivo del Centenario de la Guerra, el Club había publicado el libro *Homenaje a Grau (1879-1979)*, y ahora nos ofrece esta fina edición, rescatando

un género ya perdido: el panegírico en forma de corona fúnebre. En el prólogo nos dice el Doctor José Agustín de la Puente que en el siglo XIX era frecuente la corona fúnebre en recuerdo de un gobernante o de un hombre ilustre en cualquier campo. En este volumen se reproducen ocho coronas fúnebres, dos de ellas impresas en Lima: la de Manuel Bedoya y Acisclo Villarán, y la de Leopoldo Arosemena. Figuran también cuatro coronas aparecidas en Bolivia, impresas en La Paz, Cochabamba, Potosí y Sucre. Está también la de Héctor F. Varela, publicada en Buenos Aires, siendo la más extensa. Al respecto, es importante recalcar que este periodista de nota y orador, contemporáneo de Grau, conoció a nuestro máximo héroe en Lima, a su paso por el Perú. En esa ocasión el marino peruano lo agasajó con un almuerzo a bordo del "Huáscar". Por ello, Varela reproduce un artículo suyo publicado en *El Porteño* después de conocidas las nuevas del Combate de Angamos, en el que hace un retrato de Grau que nos lo muestra en su dimensión humana, a partir de la impresión que causaba en su interlocutor en el trato cercano, y nos conmueve cuando reproduce las palabras de uno de sus oficiales: "Todos le adoramos a bordo, desde el segundo jefe hasta el último marinero".

Las coronas recogen los testimonios de sus contemporáneos en forma de composiciones, poemas, oraciones fúnebres, además de la descripción de las honras fúnebres que se le rindieron en la catedral de Lima, en Buenos Aires, La Paz, Potosí, Cochabamba y Sucre.

La última resistencia: la batalla en el Morro Solar de Chorrillos el 13 de enero de 1881



Flórez Granda, Juan Carlos

Linares Mascaro, Ernesto

Lima, Ediciones José Carlos Juárez, 2010.

192 pp.

Estudia un hecho poco conocido de la ocupación de Lima durante la Guerra con Chile: la defensa del Morro Solar con las baterías de costa en la batalla del 13 de enero de 1881. Ese día, a la 1.30 PM, la Batalla de San Juan estaba perdida; a los peruanos no les quedaba otro

camino que la retirada, abriéndose paso por el Malecón de Chorrillos. Fue así que los 1,200 peruanos que quedaban sostuvieron una cruenta lucha cuerpo a cuerpo, a bayoneta, en calles y casas. Una verdadera matanza. La resistencia heroica se dio en el último baluarte: el Morro Solar, donde los artilleros no abandonaron su puesto hasta rendir su vida. A las 2.30 PM la batalla había terminado por completo en el Morro Solar: cinco mil peruanos contra todo el ejército chileno.

Los autores manifiestan que la intención de la obra es rescatar la verdad histórica, pues han encontrado que la historia oficial, que en verdad se ha ocupado más de la Batalla de Miraflores, en el caso de Chorrillos se muestra llena de errores y omisiones. Por ejemplo, la figura del Coronel Arnaldo Panizo, Comandante General de las baterías de Chorrillos y Miraflores, y su actuación en este hecho de armas, es desconocida. El estudio presenta el desarrollo de la batalla y disposición de los combatientes, los motivos que llevaron a conformar las baterías; las posiciones geográficas, estratégicas y su evolución hasta el mismo día de la batalla; las características técnicas del armamento utilizado por los contendientes; los actos heroicos y sus protagonistas, en una galería biográfica de los combatientes peruanos. Encontramos también testimonios, documentos poco conocidos y otros inéditos.

La obra constituye un valioso material de consulta, exponente de una investigación histórica rigurosa, en la que se ha reunido información bibliográfica y documental, así como de periódicos, memorias, mapas y folletería inédita publicada por los sobrevivientes.

¿A quién pertenece La Mano Invisible?



Teniente Primero ADM.
ERICK ARCE MONGE

En diciembre del año 2005, la revista "Punto de Equilibrio" de la Universidad del Pacífico publicó un artículo titulado: *"¿Quién fue Alan Greenspan?"*, en el cual se reseña a quien fuera presidente de la Reserva Federal de los Estados Unidos (FED) desde el 11 de agosto del 1987 hasta el 1 de febrero de 2006, habiendo desarrollado este cargo en los regímenes de Ronald Reagan, George H. W. Bush, Bill Clinton y George W. Bush, y, más aún, quien en las elecciones del año 2000 fuera mencionado por uno de los candidatos, el senador John McCain, quien citó en su campaña: "Si Greenspan muriese tendría que sentarlo en una silla y ponerle unas gafas oscuras".

Asimismo, se detalla que uno de sus logros más importantes como presidente del FED fue que durante todo ese lapso la economía estadounidense se haya mantenido relativamente estable, así como el crecimiento de la productividad del trabajador norteamericano, en una tasa anual del 3% desde 1995; todo ello a pesar de los efectos *tequila, vodka* y *dragón* que produjeron estragos en las finanzas globales, siendo importante remarcar que estos surgieron en países que en ese momento no eran totalmente de primer orden sino que se encontraban en franco ascenso económico.

En dicho artículo también se muestra al sucesor de Greenspan, el Doctor en Economía y miembro del Consejo del Sistema de la Reserva Federal entre el 2002 y 2005, Ben Bernanke, quien el día de su nombramiento declaró a la prensa que su prioridad sería mantener la continuidad de las políticas y estrategias establecidas durante la era Greenspan, pero que consideraba que los bancos centrales deberían enfocarse en atacar la inflación de los activos financieros únicamente en ocasiones en que esta pueda afectar los bienes de consumo. ¿Podemos acaso inferir que ya veía con preocupación la supuesta burbuja inmobiliaria que iba inflándose?

La revista cierra el artículo con la interrogativa "¿estamos realmente frente el próximo gran maestro?", destacando en Greenspan sus 18 años en el FED reduciendo los vaivenes de las fluctuaciones cíclicas, así como el haber logrado ingresar a la historia económica como uno de los banqueros más importantes no sólo de los Estados Unidos sino del mundo.

> "Cometí un error en suponer que los intereses propios de las organizaciones, específicamente bancos y otros, eran tales que eran los más capaces para proteger a sus accionistas y sus intereses en las empresas" (Greenspan).

La historia se encargaría de mostrar el cambio radical de la idea concebida de Greenspan, pasando de héroe a una suerte de villano, al ser considerado uno de los responsables de que la burbuja financiera explotara con inexorables consecuencias para las finanzas globales. Al respecto, él mismo admitió este hecho en una audiencia ante el Congreso Americano en torno a la crisis: "Cometí un error en suponer que los intereses propios de las organizaciones, específicamente bancos y otros, eran tales que eran los más capaces para proteger a sus accionistas y sus intereses en las empresas", y acotó acerca de su ideología de libre mercado: *"He encontrado una falla. No sé qué tan significativa o permanente es, pero he estado muy angustiado por ese hecho".*

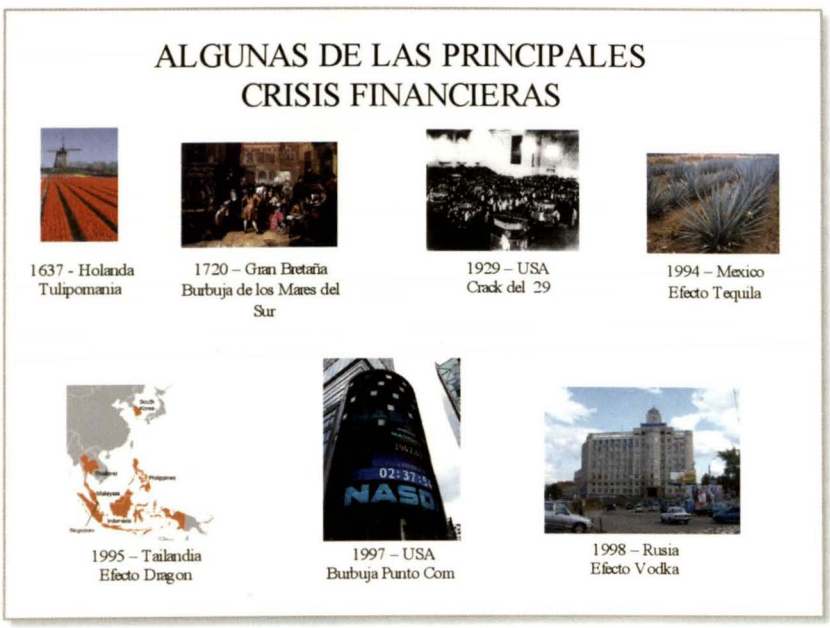
Y es que esta confianza en la autorregulación del mercado y en la manera natural con la que los intereses de los agentes económicos generarían una dinámica justa y eficiente, fue lo que hizo que impulse el uso de los derivados, que consistían en contratos especiales que protegerían a los inversores de las pérdidas, lo que llevó a alentar prácticas más arriesgadas que tendrían como resultado la crisis financiera, sustentando su idea al decir al Comité de Banca del Senado de Estados Unidos el año 2003: *"Lo que hemos visto a lo largo de los años en el mercado es que los derivados han sido un vehículo extraordinariamente útil para transferir el riesgo de las personas que no deberían asumirlo a aquellas que están dispuestas y son capaces de hacerlo".*

Resulta sumamente importante analizar qué bases ideológicas fundamentan el actuar de Greenspan, y en verdad no es muy difícil extraerlas, ya que es conocido que una de sus principales influencias académicas fue la filósofa y escritora estadounidense de origen ruso Alissa Zinovievna Rosenbaum, quien

defendía las ideologías del egoísmo racional, el individualismo y el capitalismo laissez-faire ("dejar hacer" en francés), evidenciando, por lo tanto, una filosofía de tipo social capitalista puro, sin intervención gubernamental.

Vamos notando cada vez más que las raíces más profundas del pensamiento de los capitalistas liberales como Greenspan provienen de lo que Adam Smith llamaría "La Mano Invisible", en alusión al mecanismo equilibrado y articulado que resultaba de la competencia libre e incluso de la intervención del Estado, en la cual los individuos, impulsados por su interés en maximizar sus beneficios, autogenerarían un mercado perfecto, como motor único e indiscutido del crecimiento económico.

No sólo la actual realidad económica sino también todas las grandes depresiones, principalmente originadas por las burbujas económicas (la "Tulipomanía" de Holanda en el siglo XVII, la "Burbuja de los mares del Sur" en 1720 de La Gran Bretaña, el "Crack" del 29 de los Estados Unidos, la "Burbuja financiera e inmobiliaria" de Japón de 1980 y la "Burbuja Punto Com" en 1997, entre otras), no hacen más que replantear la alegoría que hiciera Smith, pudiendo llevarnos a denotar que la mano invisible no dirige la economía de por sí, sino que forma parte de un ser que puede resultar influenciado, atacado y hasta guiado por circunstancias, intereses, grupos de poder, gobiernos y demás agentes económicos con objetivos propios que no siempre resultarán positivos.



Es que se debe entender (guardando las distancias ideológicas, generacionales y de tiempo) que tanto Smith como Zinovievna y Greenspan, preconcebían el individualismo y el modelo laissez-faire dentro de una naturaleza ética, es decir, que se entiende que los agentes que intervienen en la economía no realizarían acciones que le ocasionasen daños, llevados por su avaricia, ya que al formar parte de un sistema "virtuoso", se darían cuenta de que al final estas decisiones los afectarían por ser parte indivisa de este sistema, restringiendo de manera espontánea este actuar.

No olvidemos que Smith era también un filósofo ético, nombrado Catedrático de Filosofía Moral en 1752, en la Universidad de Glasgow, y que en su obra *La teoría de los sentimientos morales* explora todas las conductas humanas en las cuales el egoísmo no parece jugar un papel determinante.

Si Smith volviera a la vida saltaría de espanto al ver que en octubre del 2008 los senadores aprobaron el salvataje de 700 mil millones de dólares, por 74 votos a favor y 25 en contra, concretando la mayor intervención gubernamental en los mercados financieros desde la Gran Depresión, reflotando a empresas como Chrysler y General Motors, acaso representantes máximos del éxito capitalista que ahora tiene como único refugio a su Estado, a la par que se viene dando la "nacionalización" de grandes bancos financieros.

Por su parte, en el Perú, el presidente de la Sociedad Nacional de Industrias mostraba su preocupación porque se daba a conocer la intención del Estado de intervenir para obligar la reducción del precio del pan, debido a que, a pesar de la reducción del costo internacional de la harina, esta no se trasladaba al consumidor final, indicando que el Estado no puede intervenir en el mercado; pero no expresó palabra alguna cuando el precio de la harina se disparaba y el Gobierno tuvo que intervenir, reduciendo los aranceles para su importación.

Vemos, pues, cómo los intereses son realmente los impulsores de la economía, pero también notamos que estos no siempre son leales con el sistema en sí, sobreponiéndose el egoísmo de la maximización de las utilidades ante la virtuosidad potencial que da el libre mercado, erosionándola y haciendo que se refuercen las razones de sus detractores.

Parece increíble que luego de tantos golpes que se ha dado a la economía en diferentes circunstancias, no se reconozca la importancia vital que tiene el sentido del bien común, no aquel relacionado al comunismo sino aquella actitud moral en la que se basó Adam Smith para la concepción de su obra titulada *La Riqueza de las Naciones*.

Un tema que debe preocupar a líderes políticos, agentes financieros, económicos, gerencias de instituciones y a los mismos gobernantes es cómo esta idea de adecuada actitud moral a todo nivel y dimensión es y será siempre la mano que nos lleve a un verdadero beneficio general.

Bibliografía

1. Smith, Adam (2005). *La Riqueza de las Naciones*. Buenos Aires: Editorial Longseller. (Versión original: 1776).
2. Revista "Punto de Equilibrio" de la Universidad del Pacífico (año 2005).
3. http://es.wikipedia.org/wiki/Alan_Greenspan
4. http://www.aporrea.org/internacionales/n122852.html
5. http://www.elpais.com/articulo/semana/Greenspan/era/realmente/bueno/elpepueco/20081012elpneglse_7/Tes
6. http://es.wikipedia.org/wiki/Ayn_Rand
7. http://www.elpais.com/articulo/opinion/estaba/mano/invisible/elpepuopi/20081017elpepiopi_4/Tes
8. http://es.wikipedia.org/wiki/Burbuja_econ%C3%B3mica#Burbujas_econ.C3.B3micas_m.C3.A1s_conocidas
9. http://www.unafuente.com/02-10-2008/crisis-en-eu-wall-street
10. http://www.larepublica.pe/economia/17/04/2009/fin-del-blindaje-contra-la-crisis-0

Marina de Guerra del Perú

Dirección General de Capitanías y Guardacostas

DICAPI

AUTORIDAD MARÍTIMA NACIONAL



Guardacostas

Trabajamos por la seguridad de tu vida en el mar,
la protección del medio ambiente marino
y el combate a las actividades ilícitas.

Emergencia marítima: 118 ó 420-2020

Jr. Constitución 150, Callao. Telf.: 613-6868 / Web: www.dicapi.mil.pe / E-mail: dicapi@dicapi.mil.pe

Para sugerencias y comentarios sobre la *Revista de Marina*
escríbanos al e-mail: revismar@marina.mil.pe



REVISTA DE MARINA AÑO 103 / NÚMERO 2 - 2010

EDITORIAL

5 CALM. CÉSAR PRADA UGÁS / DIRECTOR

ESPECIAL CUIDADO DEL MEDIO AMBIENTE

9 MAR PERUANO:
Cómo mantener su riqueza ante el cambio climático
MINISTRO DEL AMBIENTE ANTONIO BRACK EGG

15 GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE DE LOS BUQUES
VALM. CARLOS WESTON ZANELLI

INFORMATIVO

27 ¿QUIÉN PROTEGE A NUESTRAS FUERZAS ARMADAS?
OBISPO CASTRENSE DEL PERÚ, MONS. SALVADOR PIÑEIRO GARCÍA-CALDERÓN

33 TRADICIÓN SUBMARINISTA
Rumbo a los 100 años
CALM. CARLOS ZÁRATE CÁCERES

43 LA PIRATERÍA EN EL OCÉANO ÍNDICO:
Un reto del siglo XXI
BACH. HÉCTOR LÓPEZ ARÉSTEGUI

PANORAMA

57 REFUGIOS DE VIDA SILVESTRE EN EL LITORAL DE LIMA:
Los humedales y las islas
LIC. JOSÉ ANTONIO HUDTWALCKER MORÁN

81 VELAS SUDAMÉRICA 2010
Recalada Perú, crónica de un encuentro
con la confraternidad y hermandad continental
LIC. ENRIQUE FLORES ROSALES

HISTORIA

93 COMBATE DE IQUIQUE
CALM. FERNANDO CASARETTO ALVARADO

NACIONAL

99 NOTICIAS NACIONALES
LIC. TATIANA FIGUEROA LÓPEZ

INTERNACIONAL

115 NOTICIAS INTERNACIONALES
C. DE N. JOSÉ ESCOBEDO SAYÁN

COMENTARIOS Y PUBLICACIONES

127 PUBLICACIONES
SRA. ESPERANZA NAVARRO PANTAC

132 COMENTARIOS
TTE. 1RO. ADM. ERICK ARCE MONGE