Importancia de las operaciones de ayuda humanitaria
a través de medios navales



Capitán de Navío
OSCAR TORRICO INFANTAS



En las últimas décadas, las dimensiones, frecuencias y complejidad de los desastres naturales se han incrementado. Varios países han sido afectados por huracanes, tormentas tropicales, inundaciones, terremotos y tsunamis, acontecimientos que han traído consigo muerte y destrucción a nuestras costas y áreas ribereñas, afectando en algunos de los casos a poblaciones indefensas y desprotegidas.

Recientes experiencias han demostrado la necesidad de fortalecer las capacidades y el alistamiento de medios locales, regionales e internacionales, con la finalidad de responder de forma eficaz y coordinada ante los efectos de los desastres naturales, proveyendo la ayuda humanitaria necesaria para apoyar a las poblaciones afectadas.

En el caso de América del Sur, los sismos que han ocasionado mayores desastres en los últimos años, han ocurrido en las costas del Pacífico Sur, debido al hundimiento de la placa de Nasca dentro de la placa sudamericana. Los últimos eventos sísmicos de gran magnitud con posterior tsunami, que ocasionaron pérdidas de vidas y daños materiales, se dieron en las ciudades de Arequipa-Perú (2001), Pisco-Perú (2007) y Talcahuano-Chile (2010).

Asimismo, el continente americano también se ha visto afectado por la ocurrencia de huracanes, tormentas tropicales e inundaciones, especialmente en la región del Caribe, Centro y Norte América, amenazando a poblaciones que no se encontraban preparadas para enfrentar estos problemas. El caso de "Catrina" y sus efectos en la población de New Orleans, así como "Sandy" y los daños a las poblaciones de la costa este de los Estados Unidos, nos demuestra que la ayuda debe llegar rápidamente; de lo contrario, no será útil. Todos los años somos testigos de cómo estos fenómenos climatológicos afectan a los países insulares, algunos de ellos con limitados niveles de desarrollo en infraestructura, medios y recursos, en donde la ayuda, cooperación y coordinación se hacen imprescindibles, como lo ocurrido en Haití en el año 2010.

El Perú se encuentra en un riesgo constante de ocurrencia de desastres naturales, al encontrarse en el llamado Cinturón de Fuego del Pacífico, principalmente de movimientos sísmicos que producen, entre otras calamidades, la interrupción de las vías de comunicación terrestre y la destrucción de los servicios públicos esenciales como agua potable, energía eléctrica y comunicaciones, colapsando incluso la capacidad de los servicios médicos y facilidades aeroportuarias.

Debido a la magnitud de estos efectos, la necesidad de mantener un convoy logístico de ayuda por vía marítima se hace imprescindible, y el contar con medios navales de transporte, tanto de carga como de personas, con asistencia médica, hospitales a bordo, autogeneración de agua y energía eléctrica, se convierte en una capacidad indispensable para el país.

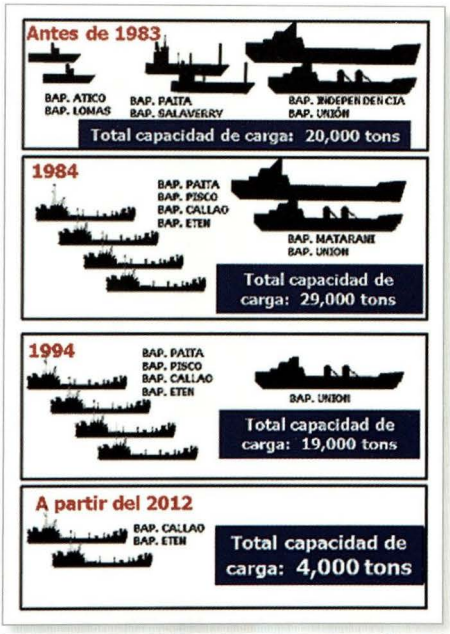
Lamentablemente, el Perú ha ido perdiendo paulatinamente la capacidad de soporte logístico y transporte. En las últimas décadas, como se puede apreciar en el cuadro, se ha reducido nuestra capacidad de transporte en cinco veces a la capacidad que teníamos a inicio de los años ochenta. Algunas de las unidades con que contaba la Marina en esa época, del tipo LSM (*Landing Ship Medium*) y LST (*Landing Ship Tank)* participaron en las operaciones de apoyo a la población que sufrió los efectos del Fenómeno del Niño en la zona norte del país, y fueron reemplazadas por unidades de segundo uso del tipo LST de la Clase Terrebonne Parish.

Es así que en la actualidad la Marina cuenta con menos unidades de desembarco y una menor capacidad de transporte, tanto de personal como de carga. Estos buques han participado activamente en las operaciones de ayuda humanitaria y en apoyo a los damnificados del terremoto de Pisco en el año 2007; y debido al tiempo de operación y empleo, puesto que están próximas a cumplir sesenta (60) años de servicio, se encuentran en el término de su vida útil operacional,

perdiendo el país esta capacidad estratégica de ayuda humanitaria y apoyo ante desastres naturales.

Si consideramos las características de estas unidades navales, relacionadas con su capacidad de movilidad, capacidad de reacción, de transportar grandes volúmenes de carga, autosostenibilidad, autonomía y permanencia en las zonas de desastre, así como la posibilidad de establecer refugios y Centros de Coordinación y Control, podemos inferir que estas capacidades representan un factor relevante y una fortaleza incomparable para participar en Ayuda Humanitaria en cualquier escenario.

Una demostración clara de esta capacidad ha sido puesta en escena durante las labores de ayuda humanitaria durante el terremoto de Pisco, en el año 2007, donde los medios navales transportaron 200 veces más ayuda en víveres, ropa, agua y medicinas que otros medios militares y civiles.





BAP Paita.

Importancia de la construcción de buques logísticos multipropósito

Esta situación ha llevado consigo a que, en el corto plazo, se haya tomado la decisión de concretar la reposición de las unidades de transporte y soporte logístico que han sido empleadas en apoyo a las operaciones de ayuda humanitaria en los últimos años. En tal sentido, el anuncio del Sr. Presidente de la Republica, el 8 de octubre, como conmemoración por el 191º aniversario de creación de la Marina de Guerra del Perú y el 133º aniversario del glorioso Combate Naval de Angamos, ha signado el reinicio de la construcción naval de alto bordo en





Casco del Camberra.

el país, y permitirá en ese tiempo poder contar con unidades de transporte de personal y materiales, para ser empleadas en apoyo a las operaciones de ayuda humanitaria tanto en el país como en el extranjero.

Las Marinas del mundo están orientando su esfuerzo a adquirir esta capacidad o a incrementarla; ejemplos como el caso de las Marinas europeas en la construcción de Buques Logísticos Multipropósitos realizados por la Marina Militar Italiana (MMI), la Armada Española, así como las Armadas del Asia Pacífico, Australia, Indonesia e India, por citar algunos casos, son la tendencia mundial en operaciones de ayuda humanitaria.

El concepto predominante en la mayoría de estos buques es la estructura modular, así como la versatilidad y flexibilidad de poder ser empleados en otras operaciones navales derivadas de las tareas básicas del Poder Naval.

Del mismo modo, y al igual que la evaluación hecha por la Marina de Guerra del Perú, la Armada de Chile optó para reemplazar al BACH "Valdivia", LST de la Clase Newport, cuya participación en apoyo a las operaciones como consecuencia del terremoto y posterior tsunami en el área de central de Chile del 2010 resultó en daños a su estructura, la adquisición de una unidad del tipo LPD (Landing Platform Dock) de segundo uso, el ex-Foudre (L-9011), buque de la Clase TCD (*Transports de Chalands de Débarquement*) de la Marina francesa.

En el caso de Australia, el reemplazo de sus antiguas unidades Clase Newport (HMAS "Manoora" y HMAS "Kanimbia"), y después de un intenso debate en el

sector Defensa de ese país, debido a la pérdida de esa capacidad, se ha materializado a través del contrato de construcción de dos unidades, por parte de los astilleros NAVANTIA de España, de la Clase Camberra, de 27.800 toneladas, del tipo LHD (*Landing Helicopter Dock)*, los mismos que entrarán en servicio en la Real Marina de Australia (RAN) a finales del 2013 y 2015 respectivamente. Asimismo, para reducir los efectos de la pérdida de la capacidad de soporte logístico y transporte, mientras entran en servicio las dos nuevas unidades, la RAN adquirió a inicios de 2011 una unidad de segundo uso, de la Clase Bay, a la Real Armada Inglesa, de 16.000 toneladas, comisionada como el HMAS "Choules".



Diseño del Camberra.



BAA Galicia.

El HMAS "Manoora" y el HMAS "Kanimbia" participaron activamente no solo en misiones de ayuda humanitaria, en el área de Oceanía, sino en la Misión de Asistencia Regional en las Islas Salomón, en el 2003, brindando soporte médico y asistencia a las unidades en tierra, y en apoyo a la Fuerza de Estabilización Internacional de las Naciones Unidas (International Stabilisation Force - ISF) en Timor del Este en el 2006.

Para la Armada de Indonesia la opción de poseer esta capacidad estratégica de transporte y ayuda humanitaria se concretó a mediados de la década pasada con la construcción de cuatro Unidades del tipo LPD Clase Makassar, diseñadas a partir del modelo de la Clase Tanjung Dalpele (KRI 972) (KRI - Kapal Perang Repu-



Contrucción del Makassar.

blik Indonesia, Buque de la República de Indonesia), de la misma Marina, convertido en buque hospital. Las dos primeras unidades fueron construidas por Daesun Shipbuilding & Engineering en Busan, Corea del Sur, y las dos siguientes por los astilleros PT PAL de Indonesia, con asistencia técnica de Dae Sun.

El primero de esta clase, el KRI Makassar, fue lanzado en diciembre de 2006 y comisionado en abril del 2007, mientras que el segundo, en agosto de 2007. Las otras dos unidades, a las cuales se les efectuaron mejoras en la estructura y con un diseño semi-stealth, se les acondicionó para servir de buque de Comando y Control, entrando en servicio en la Marina de Indonesia en el año 2009 y 2010 respectivamente.

Las principales características de estas unidades se detallan a continuación:

- Eslora: 122 m
- Manga: 22 m
- Calado: 4.9 m
- Desplaz. estándar: 7.300 TM
- Hélices: dos, más una Hélice de maniobra (*Bow Thruster*)
- Propulsión: CODAD (Combinación diesel y diesel)
- Hangar: para dos helicópteros medianos
- Tripulación: 126
- Cap. de Transporte: 500 (incluida la tripulación), dos LCVP, 35 vehículos tácticos medianos

La tarea principal asignada a estas unidades es la de transporte de material, vehículos y personal, asistiendo a poblaciones en caso de desastres y necesidad de apoyo humanitario.

La Armada Española optó como complemento de sus unidades de transporte y apoyo logístico de la Clase Newport, el LST "Hernán Cortés" (retirado en el 2009) y LST "Pizarro", la construcción a mediados de los años 90, mediante un acuerdo de cooperación con Holanda, de los buques LPD "Galicia" y LPD

"Castilla", de 13.000 toneladas de desplazamiento en los astilleros de Empresa Nacional Bazán (hoy NAVANTIA).

Estas unidades fueron concebidas para el transporte de vehículos tácticos y tropa, operando como unidades anfibias (BAA -Buque de Asalto Anfibio), empleándose en misiones que incluyen operaciones de mantenimiento de la paz, ayuda humanitaria y apoyo médico.



Diseño del Buque multipropósito.



Diseño artistico del buque.

Construcción en los Servicios Industriales de la Marina (SIMA)

La construcción de los primeros dos Buques Logísticos Multipropósitos se encuentra alineada con el Plan Estratégico Institucional de Largo Plazo de la Marina de Guerra. Estas unidades, de aproximadamente 10.000 toneladas de desplazamiento a plena carga, están previstas para ser construidas en los Servicios Industriales de la Marina SIMA S.A., en el Callao, convirtiéndose en los buques de mayor desplazamiento construidos en el Pacífico Sur. A la culminación de los trabajos de construcción, el Estado habrá recuperado la capacidad estratégica de proveer ayuda humanitaria en caso de desastres.

Asimismo, la capacidad que tendrán estas unidades permitirá, entre otros aspectos, lo siguiente:

- Efectuar operaciones de apoyo al Sistema de Defensa Civil para casos de desastres naturales;
- Participar en acciones cívicas y atenciones médicas;
- Participar en operaciones de cabotaje y apoyo al desarrollo de los Gobiernos Regionales.

- Brindar apoyo logístico a diversas entidades de la administración pública, transportando contenedores, combustible y carga de diferente índole para las poblaciones del litoral nacional.
- Participar en operaciones de apoyo helitransportadas y evacuaciones aeromédicas en zonas declaradas en emergencia;
- Efectuar transporte de material y vehículos tácticos, así como lanchas del tipo LCVP (Landing Craft, Vehicle and Personnel) y patrulleras costeras.
- Realizar operaciones de Interdicción Marítimo (MIO) en apoyo a la Autoridad Marítima Nacional.

Beneficios del proyecto:

Dentro de los múltiples beneficios que se lograrán, se destacan los siguientes:

a. Retorno a la capacidad de construcción de buques de alto bordo.

b. Desarrollo de la industria naval, que es estratégica, la cual integra el Desarrollo y la Defensa, produciendo un efecto multiplicador del aparato productivo de bienes y servicios.

c. Se generarán puestos de trabajo durante la construcción para más de 1.000 personas, en forma de empleo directo y el doble en empleos indirectos.

d. Se efectuará transferencia y actualización tecnológica en el Astilleros de los Servicios Industriales de la Marina SIMA S.A.

Bibliografía

- Plan Estratégico Institucional de Largo Plazo de la Marina de Guerra del Perú.
- Servicio Industrial de la Marina. SIMA Perú.
- Revista "Passadico", año XXII, Número 30, 2010 de la Marina de Brasil.
- Revista IHS "Jane's Navy International", Volumen 115, Noviembre de 2010.
- Revista IHS "Jane's Navy International", Volumen 117, Setiembre de 2012.
- http://www.naval-technology.com/projects/makassar-class-landing-platform-docks/makassar-class-landing-platform-docks1.html
- http://www.navy.gov.au/news/first-lhd-hull-arrives-australia
- http://www.navy.gov.au/fleet/ships-boats-craft/lhd
- http://www.pal.co.id/v5/product/index.php?act=detail_product&p_id=52&page=P_1
- http://www.armada.mde.es