Año 106 / número 1- 2013

Revista de Marina

⚓ **Especial: 25 años de presencia del Perú en la Antártida**



REVISTA DE MARINA

Año 106 / número 1 - 2013

REVISTA DE MARINA

Año 106 / número 1 - 2013

Dirección
Calm. Javier Gaviola Tejada

Edición
C. de N. Luis Rodríguez Pomareda

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

Comité editorial
Calm. Javier Gaviola Tejada
C. de N. Luis Rodríguez Pomareda
C. de C. CC. Marisol Olsen Candiotti

© 2013, Fondo de Publicaciones de la Dirección
de Intereses Marítimos
Av. Insurgentes s/n (cdra. 36 Av. La Marina), La Perla, Callao
Tlf. 514-2930, anexos 2342, 2337 y 2334
Fax 207-8900, anexo 2302
E-mail: revismar@marina.mil.pe
Web: www.marina.mil.pe

Fotografías: Dirección de Información de la Marina de Guerra del Perú
Denisse Sotomayor Gonzáles-Otoya

Hecho el depósito legal en la Biblioteca Nacional del Perú Nº 1995-1033

Tiraje: 3.000 ejemplares

Cuidado de edición: R.P. Efrén A. Alcántara

Diseño y diagramación: Fabiola Odiaga Pinto

Impresión: Creativos Perú

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



SUMARIO

EDITORIAL

5 Contralmirante Javier Gaviola Tejada / Director

ESPECIAL / 25 AÑOS DE PRESENCIA DEL PERÚ EN LA ANTÁRTIDA

13 IMPORTANCIA DE LA PRESENCIA PERUANA EN LA ANTÁRTIDA Y LA PARTICIPACIÓN DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ

Capitán de Navío Colver Eduardo Ruiz Roa

21 EL REGRESO DEL BIC "HUMBOLDT": REMOTORIZACIÓN Y MODERNIZACIÓN

Capitán de Fragata Walter José Flores Servat

27 MACHU PICCHU EN LA ANTÁRTIDA

Periodista & Fotógrafa Denisse Sotomayor Gonzáles-Otoya

INFORMATIVO

41 DOCTRINA MARÍTIMA: EXPERIENCIAS QUE EXPLICAN EL FENÓMENO MARÍTIMO

Contralmirante Jean Jesu Doig Camino

53 EVOLUCIÓN DE LA DEFENSA NACIONAL EN EL CAMPO NO MILITAR

Capitán de Corbeta Gregory Paredes Saavedra

77 PLANTEAMIENTOS ESTRATÉGICOS DE WOLFGANG WEGENER

Capitán de Fragata José Manuel Ignacio Krebs Millares

87 LA INTELIGENCIA OPERACIONAL Y TÁCTICA EN LA GUERRA IRREGULAR

Capitán de Corbeta Jorge Luis Montoya Ruibal

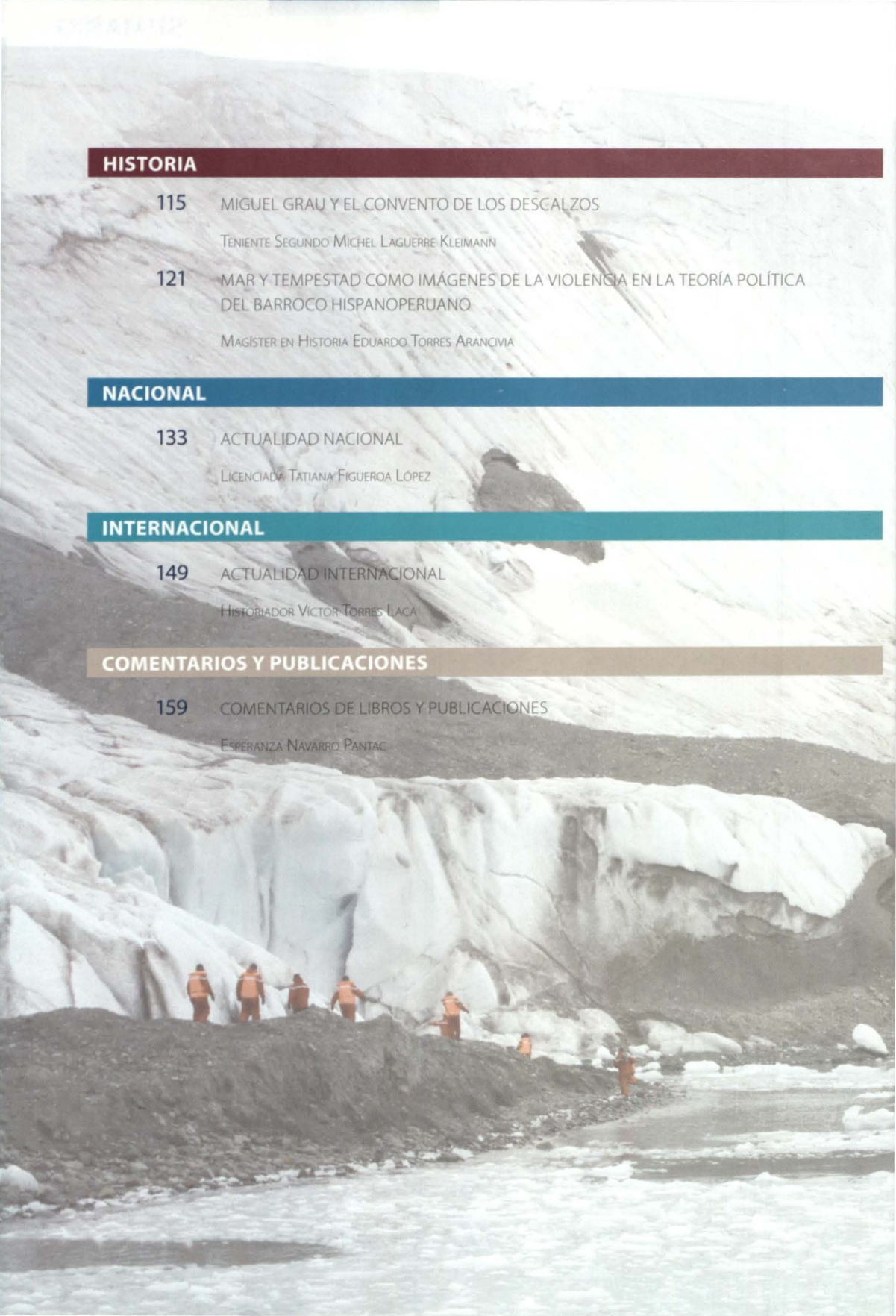
PANORAMA

99 ¿POR QUÉ HACER REINGENIERÍA EN NUESTRA INSTITUCIÓN?

Ingeniera de Sistemas e Informática Marina Vargas Vega

107 LA CONSTRUCCIÓN MODULAR EN LA INDUSTRIA NAVAL

Capitán de Fragata Jorge Calizaya Portal



HISTORIA

115 MIGUEL GRAU Y EL CONVENTO DE LOS DESCALZOS

Teniente Segundo Michel Laguerre Kleimann

121 MAR Y TEMPESTAD COMO IMÁGENES DE LA VIOLENCIA EN LA TEORÍA POLÍTICA DEL BARROCO HISPANOPERUANO

Magíster en Historia Eduardo Torres Arancivia

NACIONAL

133 ACTUALIDAD NACIONAL

Licenciada Tatiana Figueroa López

INTERNACIONAL

149 ACTUALIDAD INTERNACIONAL

Historiador Victor Torres Laca

COMENTARIOS Y PUBLICACIONES

159 COMENTARIOS DE LIBROS Y PUBLICACIONES

Esperanza Navarro Pantac



Contralmirante
JAVIER GAVIOLA TEJADA
Director

El 25 de marzo último, luego de 84 días de haber zarpado del Callao, con destino a la Antártida, regresó a nuestro primer puerto el BIC ""Humboldt"", cumpliendo su décimo segundo viaje al continente blanco. Como se recordará, fue el BIC "Humboldt", en 1988, el primer buque peruano que inició estos periplos científicos e hizo posible la instalación de la Estación Científica Antártica Machu Picchu. Desde entonces, se han efectuado 21 expediciones a lo largo de 25 años.

Como es lógico de suponer, en un cuarto de siglo se ha ganado valiosa experiencia de todo género y las investigaciones científicas efectuadas en cada una de las expediciones constituyen aportes muy apreciados por la entidad que procesa y difunde dicha información. El BIC "Humboldt", del Instituto del Mar del Perú (IMARPE), cuya dotación está conformada por miembros de nuestra Marina de Guerra que constantemente han demostrado su pericia y experiencia para navegar en aguas que, ciertamente, encierran grandes dificultades, ha hecho patente que el medio idóneo de transporte para llegar a tan inhóspito y al mismo tiempo bello destino, es el marítimo.

Antes de esta última jornada, el BIC "Humboldt" fue repotenciado en los talleres del Servicio Industrial de la Marina (SIMA); la principal mejora ha sido su remotorización, es decir, nuevas maquinas principales y periféricos conexos de ingeniería, incluyendo una nueva planta para el tratamiento de aguas residuales. Los trabajos incluyeron además el cambio de planchas, tanto del casco, como de las cubiertas, así como, una nueva infraestructura en los camarotes y laboratorios de la segunda cubierta, instalándose nuevos y modernos equipos, dentro de otras importantes mejoras en sus instrumentos de navegación.

Gracias a ello y luego de unos años, una vez más fue posible la presencia del BIC "Humboldt" en la Antártida. Recordemos, que hace 25 años, su arribo al gélido continente en la Primera Expedición del Perú a la Antártida, permitió a que el Perú pase de ser miembro adherente del Tratado a miembro consultivo.



Luego de este importante hito para nuestro país, se construiría la Estación Científica Machu Picchu, y con ello se sentarían las bases de nuestra presencia, investigando y velando por los intereses nacionales, así como el reconocimiento de la comunidad científica internacional en la capacidad de desarrollar programas de investigación en oceanográfica física, química y biológica, en acústica submarina, evaluación del *krill*, meteorología, prospección geofísica, entre otros.

En la expedición de este año, el BIC "Humboldt" trasladó no solo a más de un centenar de peruanos, principalmente científicos, sino también toda la carga y soporte logístico de la Estación Científica. Los investigadores de diversas instituciones de nuestro país, incluyendo a miembros de nuestras universidades, han efectuado un gran número de programas. Ocho de ellos tienen especial significación. Cinco vinculados con el estudio de las ciencias naturales; otras dos se abocaron a trabajar sobre la climatología y cartografía de la Antártida, y la última, no por ello menos importante, tuvo por objeto estudiar la gestión ambiental. Como peruanos, nos complace profundamente el éxito alcanzado, el mismo que redunda en complementar la información de interés para el estudio de nuestro mar y sus recursos naturales, estrechamente ligados a las aguas del sur; de esta forma, contribuimos al mejor posicionamiento de nuestra patria dentro de la comunidad científica mundial y estamos seguros de que el año entrante, con renovados bríos, nuevas inquietudes y nuevos equipos, nuestro emblemático BIC "Humboldt" retornará al blanco continente.

La Antártida es el único territorio no colonizado por el hombre, siendo el único continente que no posee población humana nativa. Con una superficie de más de 14 millones de km^2, su población visitante varía entre mil y cinco mil personas, de acuerdo con el número de científicos y elementos de apoyo que trabajan allí. Toda la actividad está concentrada en 65 bases científicas, siendo 42 de ellas permanentes. En realidad, la Antártida es un fascinante desafío. Allí se ha registrado la temperatura más baja (-89.2°, en julio de 1983) y los vientos más intensos (327 kilómetros por hora, en julio de 1972). En la Antártida se conserva el 80% del agua dulce de nuestro planeta.

Otras notas remarcables de la Antártida, es que está protegida por el Derecho Internacional Público y absolutamente consagrado a la investigación científica. Podríamos decir que es un inmenso laboratorio donde investigamos de dónde venimos y a dónde vamos. El hielo más antiguo que se ha encontrado en la Antártida data de hace 800,000 años y guarda burbujas de aire con valiosísima información, contenida en CO^2, en metano, etc. Esto es fundamental para conocer cómo se desarrolló la Tierra e incluso conocer el papel de los humanos en

el cambio climático. Este experimento también se hizo en Groenlandia, pero allí el hielo encontrado solo tenía 100,000 años de antigüedad.

Es impresionante comprobar que en el invierno austral, la superficie del mar en la Antártida se congela, cubriendo un área de más de 20 millones de km^2. En dichas plataformas se acumula el fitoplancton, algas microscópicas fundamentales para la vida marina. Al derretirse el hielo en los meses de verano, el fitoplancton queda libre. Como sabemos, es el alimento más esperado, básicamente por el *krill*, que tiene forma de diminuto camarón y que recorre el mar cubriendo inmensas áreas. El *krill*, a su vez, es la base de la alimentación de todo tipo de peces, pingüinos, aves marinas, ballenas y focas.

Diremos también que la Antártida es el punto clave de la Tierra donde se desarrollan procesos que afectan de forma global al planeta, a las corrientes marinas, al clima y que debido a su configuración y cercanía, con una especial incidencia en las costas del Pacífico sudamericano. Gracias a que desde la década de los años 60 del siglo pasado se realizaron allí mediciones, se detectaría, dos décadas más tarde, el agujero de ozono, cuyas causas se habían producido en el hemisferio norte y se comenzaron a tomar medidas para frenar su dañino efecto.

La rivalidad internacional en procura de recursos energéticos y mineros que ha caracterizado los inicios del siglo XXI y el cambio climático, podrían amenazar la estabilidad jurídica y ecológica de la Antártida. La disminución de las barreras de hielo han dejado al descubierto miles de km^2 de fondos marinos, que son parte de los iniciales reclamos por diversos países como el Reino Unido, Argentina y Chile, en el marco de los procesos de delimitación de su zona económica exclusiva prescritos por la CONVEMAR. Si bien esto no constituye, por ahora, una amenaza potencial para la conservación del ecosistema antártico, los apetitos nacionales podrían convertirse en futuro motivo de ruptura del consenso de colaboración altamente efectiva, forjada a lo largo de cinco centurias.

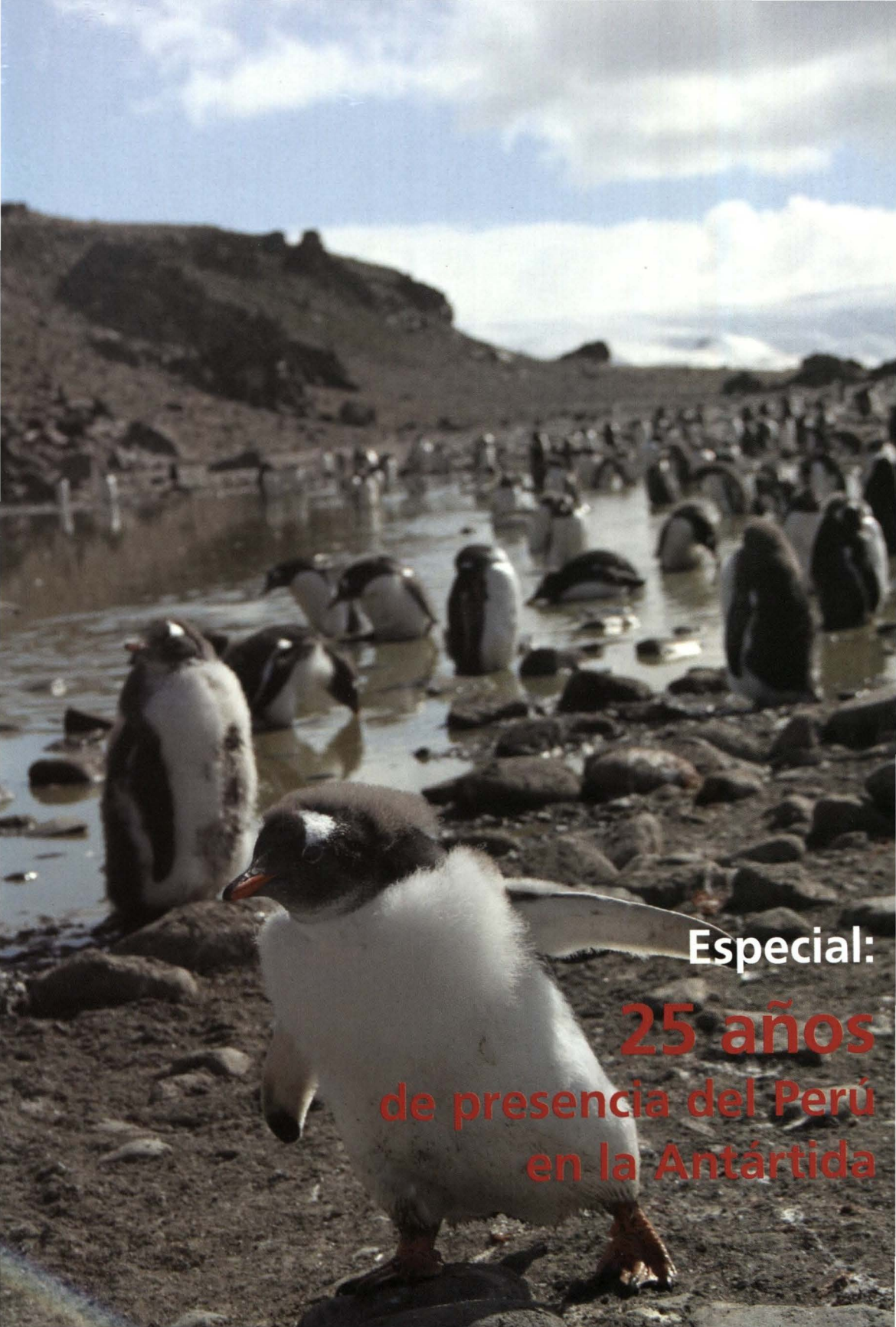
El estatus jurídico especial de la Antártida, se originó en el Sistema del Tratado Antártico, que tuvo su punto de partida el 1° de diciembre de 1959, destacándose el congelamiento de reclamos territoriales. El Perú se adhirió a dicho documento el 9 de octubre de 1989. Al presente, 28 países son signatarios de ese importantísimo Tratado que debe tener vigencia hasta 2041. Existe el compromiso de que la Antártida sea exclusivamente utilizada para fines científicos y nunca como escenario bélico, ni para pruebas nucleares, ni tampoco recibir desechos radiactivos. Esto se ha cumplido rigurosamente y por eso se le considera como el convenio más exitoso de las Naciones Unidas.

La Antártida también sufre los efectos del cambio climático. La parte oriental pierde hielo a un ritmo de algunos millones de toneladas al año y la parte occidental incluso a un ritmo algo mayor. El aumento de la temperatura global, causante de esta reducción de la capa de hielo de la Antártida Occidental, estaría originando como consecuencia, la liberación de suficiente agua que podría elevar los niveles globales del mar en varios metros. Diversos científicos apuntan que, incluso, si las emisiones de gases de efecto invernadero se redujeran, la desintegración de las capas de hielo antártico continuaría inexorablemente.

La inmensidad, el blanco paisaje y el silencio de la Antártida se han convertido en atracción turística que ha crecido constantemente en los últimos años. La gran mayoría de estos visitantes viajan en buques de pasajeros a la Península Antártica, partiendo de puertos chilenos. También hay turismo aéreo procedente de Australia. Felizmente, el turismo está severamente reglamentado y sus directrices se cumplen estrictamente.

Esta campaña a la Antártida que acaba de culminar, con la presencia del BIC "Humboldt" y nuestra Estación Científica Antártica Machu Picchu, sumado a nuestros antecedentes históricos en expediciones prehispánicas y virreinales a dicho lugar, acrecientan el interés por seguir contribuyendo cada vez más a la investigación científica en el continente blanco. La presencia en la Antártida del señor Presidente de la República, Ollanta Humala, en ocasión de celebrar estos primeros 25 años de presencia del Perú en la región, nos reafirma en el convencimiento de que el Perú debe preservar y mantener activa una Política de Estado que haga factible que nuestro país se mantenga por siempre en la Antártida.

El Director



Especial:

25 años
de presencia del Perú en la Antártida


HUMBOLDT

Importancia
de la presencia peruana en la Antártida y la participación de la Marina de Guerra del Perú



Capitán de Navío
COLVER EDUARDO RUIZ ROA

"La era de las postergaciones, de las acciones ineficaces, de las medidas paliativas y desconcertantes, de las dilaciones, está llegando a su fin. En su lugar, estamos entrando en un periodo de consecuencias".
(Winston Churchill)

Introducción

Conocer la historia nos lleva muchas veces a reflexionar; de ahí que solemos manifestar lo importante que es conocerla para poder entender el presente y tal vez especular sobre el futuro. Winston Churchill nos dejó esta reflexión, citada al principio, y es tan cierta que ahora vemos una serie de consecuencias en todo el planeta, resultado no solo del desarrollo de la naturaleza en sus diferentes ciclos sino también del accionar del ser humano, que trae consigo una sucesión de eventos que antes parecían inexistentes. Me permito citar como uno de ellos el ocurrido justo el pasado 19 de enero, en la ciudad más austral del vecino país del sur, Chile, la hermosa ciudad de Punta Arenas, que experimentó la insólita temperatura de 29°C.

Quienes amamos el mar creemos en el compromiso de hacer que este sentimiento llegue a cada uno de los peruanos y así compartan con nosotros ese inconmensurable interés por lo que ocurre en él, más aún cuando se trata de conocer e interesarnos por lo que acontece en la Antártida, continente puro, insólito y lleno de secretos naturales y riquezas inexploradas por el hombre desde que arribara a él en el siglo XIX; tierra austral que alberga cerca del 80%

"... aquel verano de 1988, en el que un grupo de expedicionarios compuesto por 50 civiles y 35 integrantes de la Marina de Guerra del Perú, entre oficiales y tripulantes, zarparan del Callao un 4 de enero, marcando un hito en la historia contemporánea del Perú".

de toda el agua dulce del mundo y que mantiene una política establecida bajo el marco legal del Tratado Antártico, firmado el 1 de diciembre de 1959 en Washington, y que entrará en vigencia el 23 de junio de 1961. De él podemos resumir que su política manifiesta los fines pacíficos, descartando y prohibiendo toda actividad militar que no sea o sirva de apoyo para la investigación científica, la misma que es libre y con un espíritu de colaboración que no conoce fronteras, ni raza, ni idioma, y que mantiene como estandarte el principio de ciencia y cooperación en beneficio de la humanidad, motivo por el cual se cuenta con el libre acceso para los observadores de los Estados miembros, pudiendo ellos inspeccionar todas las estaciones e instalaciones y equipos que en este se encuentran.

El Perú marcó su rumbo al Continente Blanco

EL CONGRESO CONSTITUYENTE DEMOCRÁTICO DECLARA que el Perú, país del hemisferio austral, vinculado a la Antártida por costas que se proyectan hacia ella, así como por factores ecológicos y antecedentes históricos, y conforme con los derechos y obligaciones que tiene como parte consultiva del Tratado Antártico, propicia la conservación de la Antártida como una Zona de Paz dedicada a la investigación científica, y la vigencia de un régimen internacional que, sin desmedro de los derechos que corresponden a la Nación, promueva en beneficio de toda la humanidad la racional y equitativa explotación de los recursos de la Antártida, y asegure la protección y conservación del ecosistema de dicho Continente. (Constitución Política del Perú)

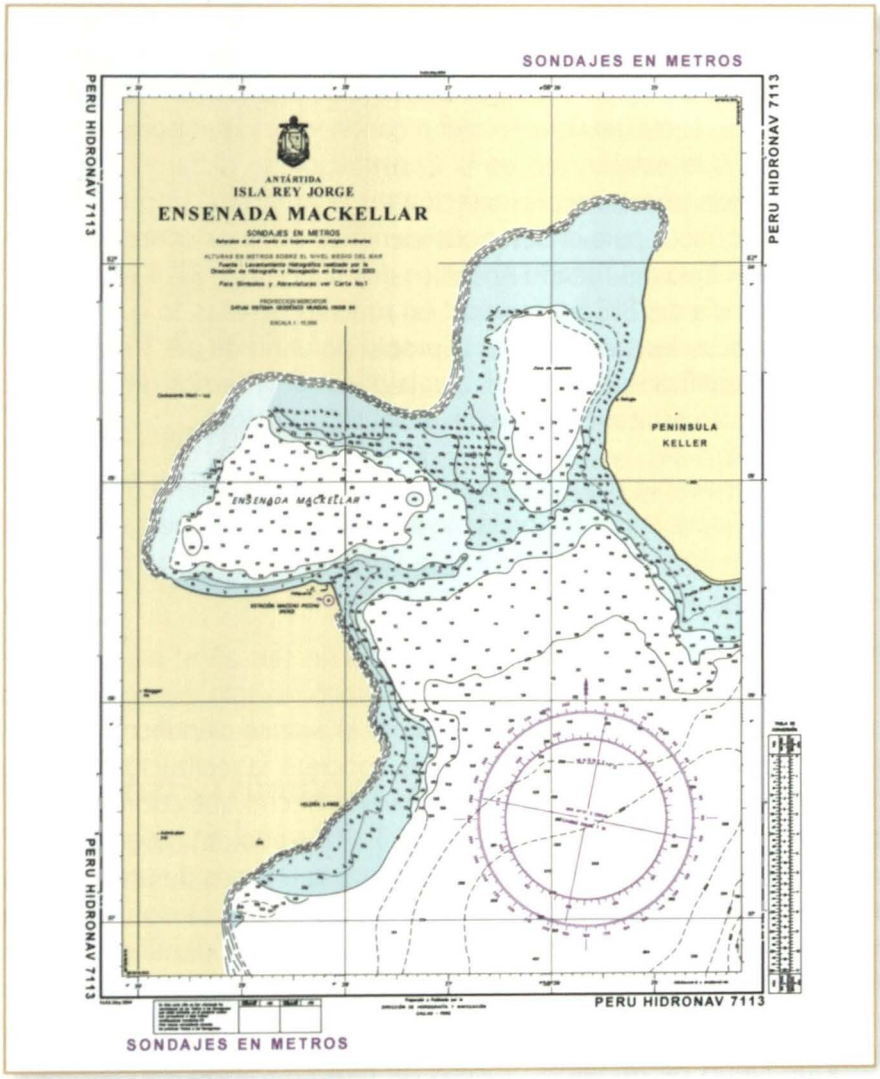
Nuestro rumbo al Continente Blanco está marcado no solo por la pasión y el interés profesional que nos embarga, sino principalmente porque nuestra Carta Magna así lo demanda; ella, valga la redundancia, marca el rumbo de una nación. Y esto inició aquel verano de 1988, en el que un grupo de expedicionarios compuesto por 50 civiles y 35 integrantes de la Marina de Guerra del Perú, entre oficiales y tripulantes, zarparan del Callao un 4 de enero, marcando un hito en la historia contemporánea del Perú.

Han pasado 25 años desde aquel memorable momento, habiéndose realizado 21 campañas bajo diferentes modalidades, algunas de ellas ejecutadas únicamente por un grupo reducido de expedicionarios, con la finalidad de mantener la presencia del Perú en dicho continente, y que por cuestiones de interpretación a lo establecido en la Constitución se dictaron políticas que no enriquecieron nuestra representación en la Antártida, sino que limitaron recursos económicos para el desarrollo científico que nos corresponde como miembro consultivo del Tratado Antártico desde el año 1989. A esto podemos sumar la ausencia del BIC "Humboldt" en muchas de ellas, lo que imaginaba nuestra presencia desapercibida en el propio peruano de pie, y más aún en la comunidad científica internacional, con la que mantenemos un compromiso *per se* por nuestro estatus con relación a dicho continente.

> "Una impecable organización dirigida por el Ministerio de Relaciones Exteriores junto con la Marina, el Ejército y la Fuerza Aérea, ha permitido se cumpla con los proyectos científicos programados en tierra y a bordo del BIC 'Humboldt'"

Dentro de este marco natural, el Perú, luego de seis años, bajo la iniciativa de un gobierno comprometido con el desarrollo no solo económico sino en todos los campos, como lo es su interés por el avance científico, la investigación y preservación del medio ambiente, concretó la realización de la Vigésimo Primera Expedición del Perú a la Antártida; hecho que cobró la merecida importancia con el retorno impecable del BIC "Humboldt", nave científica del Instituto del Mar del Perú (IMARPE), la misma que a través de un convenio firmado con la Marina de Guerra es dotado con oficiales y personal subalterno, quienes junto con un grupo de profesionales de pesca y científicos altamente calificados del IMARPE, realizan estudios en nuestro Mar de Grau, contribuyendo de forma sustancial con el desarrollo nacional.

Es así que luego de un largo proceso de remotorización, modernización y acondicionamiento del área de habitabilidad y servicios, el "Humboldt" zarpó el 7 de enero en demanda del Continente Blanco, con la finalidad de anclar en la ensenada Mackellar, frente a la Estación Científica Antártica Machu Picchu (ECAMP), y llevar a cabo los trabajos de mantenimiento de esta, además de ejecutar los trabajos científicos programados, entre los que destaca principalmente el crucero oceanográfico a bordo del buque, en las inmediaciones de la isla Elefante y la isla Decepción. Una vez más la figura de esta plataforma científica ha consolidado la presencia del Perú en los mares del sur y en el Continente Blanco, marco esencial para comprender la importancia que representa



Carta náutica de la Ensanada Mackellar.

el desarrollo de cada Campaña Antártica, donde sin duda alguna el despliegue realizado logísticamente con el buque permite no solo el traslado de material sino principalmente el requerido por cada proyecto científico que ejecuta sus investigaciones de la mano con un modernizado conjunto de laboratorios a bordo, que son reconocidos por toda la comunidad científica que convive en la Antártida. Esa mixtura de plataforma científica y logística solo la tiene el "Humboldt", y una vez más la estela de cada navegación en los alrededores de

la isla Rey Jorge, ha merecido el comentario más reconocido de propios y extranjeros, al permitir consolidar proyectos e investigaciones en beneficio de las generaciones actuales y sobre todo de aquellas que tendrán que lidiar con un planeta que sufre ya el desmesurado e irresponsable accionar del hombre frente a la naturaleza.



Noticias del "Humbolt".

No debería ser difícil para los peruanos comprender la importancia de nuestra presencia en la Antártida, la que hoy lleva consigo el esfuerzo del Gobierno, y de quienes tienen las riendas de la política del país y que sin duda alguna han intuido lo que nuestra figura en dicho continente significa. Somos miembros Consultivos del Tratado Antártico, y como tales debemos desarrollar proyectos que contribuyan con el entendimiento de los fenómenos que ocurren en el mar, tierra y aire que conforman la Antártida y que permitan comprender las alteraciones que se presentan frente a nuestras costas, originarias en el Polo Sur, y cuyas consecuencias son trasladadas a través de la corriente circunpolar polar antártica en su encuentro con la Corriente de Humboldt. Estos fenómenos, ocurrencias y cambios naturales que se presentan en la fauna y flora, en el clima y las condiciones meteorológicas del continente antártico, repercuten en nuestro ecosistema y la investigación de ello podrá determinar en qué medida es su influencia y cómo podría alterar nuestra riqueza marítima.

Pero no solo podemos concentrarnos en la importancia de los estudios científicos; nuestra actividad en este misterioso continente debe permanecer a salvo frente a las pretensiones territoriales que ya algunos países han deslizado en los últimos años. La riqueza de sus minerales y la potencialidad que significa ser el mayor albergue de agua del planeta despiertan intereses en quienes ya ven reducidas sus fuentes de energía y de vida para las generaciones venideras. Nuestra presencia es entonces también una muestra de la defensa de los intereses de la Nación, que vive con la esperanza de un futuro mejor, legado para las próximas generaciones en un mundo sano y sin violencia. La

Antártida es, pues, el continente que llena los ojos de las grandes potencias mundiales y que no escatiman recursos para desarrollar proyectos de gran envergadura, invirtiendo en bases que permiten su estadía todo el año, bajo un esfuerzo conjunto de científicos y militares que han comprendido lo que significa defender los intereses futuros de sus habitantes.

A acertada visión el Perú hoy se ve sumado, tomando decisiones que van a la par con su desarrollo integral y que permitirán reforzar las capacidades y potencial de quienes nos representan en el Continente Blanco. Conocer la Antártida es un objetivo que debemos alcanzar en su totalidad, ambición sana que compromete a todos los peruanos, debiendo entender que nuestra presencia justifica el despliegue económico que acertadamente el Gobierno ha plasmado para la ejecución de las Campañas Antárticas y que no escatimará recursos para continuar con el engrandecimiento y consolidación de la presencia del Perú en la Antártida.

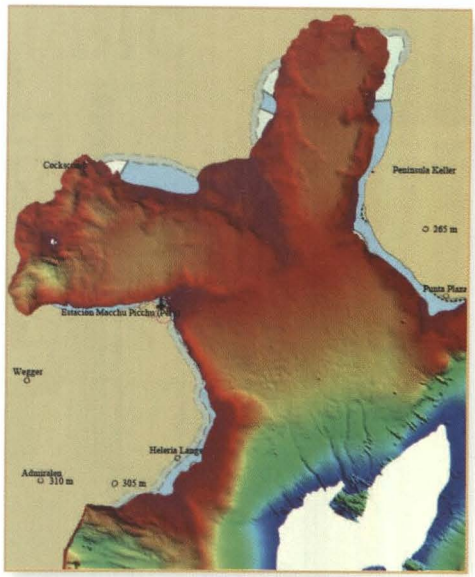
Navegación segura en aguas antárticas

Al mar se le respeta, lo sabemos los marinos; más aún cuando se trata de enfrentar condiciones meteorológicas y oceánicas adversas, las que permiten poner de manifiesto las capacidades humanas y técnicas de quienes navegan en los mares del Sur y en la Antártida.

El BIC "Humboldt" ha vuelto a la Antártida con renovadas capacidades, los oficiales y tripulantes han retomado, con el profesionalismo que los caracteriza, la delicada tarea de conducir la nave en los alrededores de este continente, cumpliendo con la tarea encomendada por el Estado al representar al Perú durante su tránsito por los canales chilenos, en el Golfo de Penas, en el Estrecho de Magallanes, al cruzar el Paso Drake y durante las navegación en la península antártica en las inmediaciones de las islas Shetland del Sur.

El despliegue logístico para realizar trabajos en la ECAMP y consolidar proyectos científicos se vio enriquecido por la presencia del buque; su capacidad de bodega y la calificada mano de obra de la dotación del BIC "Humboldt", fueron esenciales para las labores de transporte, desembarco, retiro de material, entrega de combustible y apoyo a los trabajos que realizaron los integrantes de la Compañía Antártica del Ejército (COA), así como también la acertada participación del médico y personal de Sanidad de a bordo, quienes tuvieron más de una intervención ante los accidentes propios de las labores que se desarrollaron en esta Campaña.

Así también, la Marina, cumpliendo con un compromiso adquirido en la última Reunión de Administradores de Programas Antárticos Latinoamericanos (RAPAL), llevada a cabo en la ciudad de Río de Janeiro en setiembre del 2012, realizó el Primer Levantamiento Batimétrico Multihaz en la ensenada Mackellar carta PERÚ HIDRONAV 7113 correspondiente a un levantamiento del año 2006 con tecnología monohaz. Para ello se empleó una embarcación construida en los astilleros del SIMA entre los años 2011 y 2012, equipada con una ecosonda Multihaz Kongsberg modelo EM 3002D, que permitió actualizar la situación geomorfológica mediante una cobertura del 100% del fondo marino, generando modelos tridimensionales del fondo (DTM), y actualizando la mencionada carta náutica de acuerdo con los nuevos estándares internacionales, con lo que se contribuyó de forma eficiente con la seguridad de los navegantes que realizan sus travesías en esta parte de la Bahía Almirantazgo. Es preciso y consecuente mencionar el profesionalismo de la dotación de la lancha hidrográfica AEH-178, quienes, poniendo en práctica todas sus capacidades profesionales y marineras, dominaron el escenario climatológico adverso que se presentaba constantemente durante la ejecución del levantamiento batimétrico.



Escaneo de la Antártida.

La herencia de Grau se ve plasmada en el espíritu de quienes navegan con la pericia de evadir los grandes trozos de hielo que se desmoronan de los glaciares cercanos a la ECAMP y que navegan en la ensenada impulsados por los agresivos vientos catabáticos, que alcanzaron más de 60 nudos de velocidad, acompañados de una temperatura que llegó en esta campaña a los -10°C, y que pusieron a prueba las habilidades marineras de la dotación del buque.

Cada peruano puede y debe sentir el orgullo de tener un grupo de profesionales que asumen el gran compromiso de enarbolar el Pabellón Nacional en esta zona del planeta; que están a la altura de quienes nos llevan muchos años de experiencia de mar en estas aguas heladas, pero que sin duda alguna merecen el elogio de quienes se embarcan a bordo del BIC "Humboldt".


HUMBOLDT

El regreso del BIC "Humboldt": Remotorización y modernización



Capitán de Fragata
WALTER FLORES SERVAT



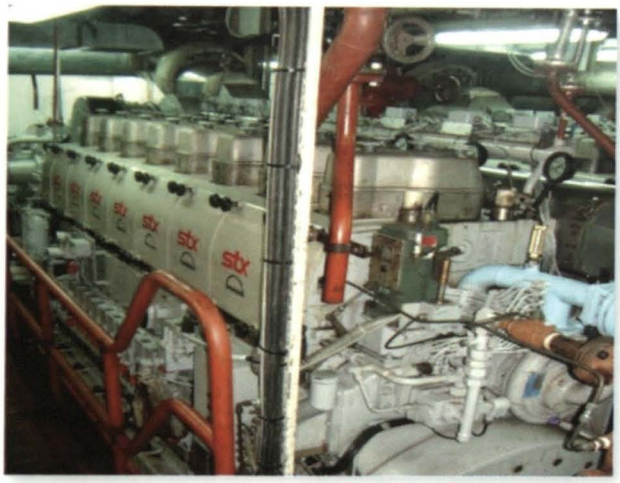
Su construcción fue posible gracias al convenio de cooperación técnica suscrito entre la República de Alemania y el Perú.

El nombre de "Humboldt" le fue dado en honor al sabio alemán Alexander Von Humboldt, quien en su viaje por Sudamérica realizó estudios científicos, meteorológicos, astronómicos y botánicos, y que frente a las costas del Perú descubrió y estudió una corriente fría que recorría de sur a norte, a la que se le llamó Corriente de Humboldt; sin embargo, el sabio declinó a este honor, llamándose hoy Corriente Peruana.

El Buque de Investigación Científica "Humboldt" fue construido en los astilleros del Servicio Industrial de la Marina (SIMA-CALLAO), para el Instituto del Mar del Perú; siendo lanzado al mar el 13 de octubre de 1978, implementado con los avances tecnológicos de la época, que permitían realizar estudios oceanográficos, biológicos y químicos del Mar Peruano.

Después de más de 30 años de operación, en el año 2011 el BIC "Humboldt" inicia el proceso de remotorización y modernización, contemplando un cambio integral del sistema de generación eléctrica y propulsión (motores principales, eje, caja reductora y hélice), equipos de navegación y comunicaciones de última

generación, sistemas de osmosis inversa para la producción de agua para el consumo humano, planta de tratamiento de aguas negras, así como la remodelación de los camarotes de la tripulación en la segunda cubierta, de acuerdo con los estándares de calidad y clasificación de seguridad para buques de investigación que operan en aguas antárticas.



Motor de Babor MAN STX 8L23/30A.

Los motores Man STX Diesel 8L23/30A de patente alemana y fabricados en Corea del Sur, han remplazado a los motores ***diesel*** antiguos (también de la firma Man), los cuales desarrollaban una velocidad máxima de 10 nudos, con un consumo de combustible de 2350 gl/hr en promedio. Los actuales motores son mucho más eficientes, tienen la capacidad de desarrollar hasta 16 nudos y tienen una velocidad de crucero para operaciones de investigación y pesca de 12 nudos, con un consumo promedio de combustible de 1650 gl/hr, reduciéndose el mismo en un 30%.

Estos motores son controlados electrónicamente, cuentan con una central de alarmas ubicada en la consola de mando de la sala de máquinas, donde el operador puede visualizar cualquier falla que puedan detectar los sensores de cada uno de los motores y generador de cola; el modo de trabajo es semi asistido, lo cual quiere decir que se requiere de un solo tripulante para la operación y control del mismo.

Los motores MAN cuentan con tecnología de vanguardia y ofrecen los beneficios de alta potencia hasta 900 RPM y 1700 HP, con baja emisión de gases, lo que contribuye a la conservación del medio ambiente, tanto en aguas nacionales como en la región antártica.

Una característica principal de estos motores es que no solo realizan la función de propulsión, sino que también cuentan con un generador de cola de 380 KW de potencia, lo que permite cubrir la carga eléctrica total del buque durante la navegación, sin necesidad de utilizar los grupos electrógenos Caterpillar. De

esta manera, se prolonga la vida útil de operación de estos equipos, los cuales fueron recorridos en forma integral como parte de la modernización, quedando el buque en relación a su generación eléctrica con dos grupos electrógenos principales de 260 KW, un grupo electrógeno de puerto, un grupo electrógeno de emergencia refrigerado por aire y un sistema de baterías de emergencia que energizan los tableros eléctricos de las luces de navegación y equipos principales del puente de comando.

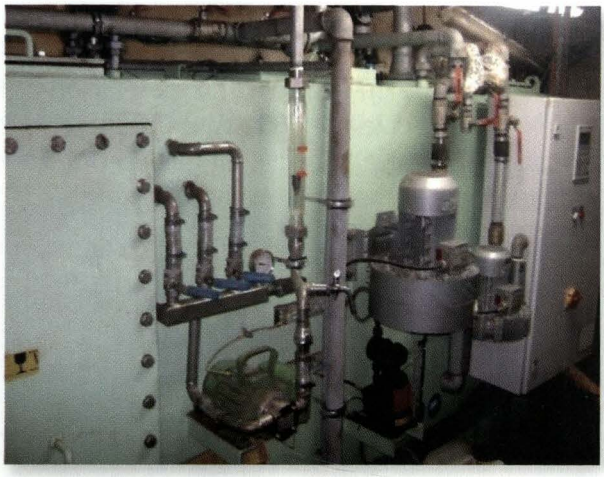


Plantas de Osmosis Inversa de 10 tn/día c/u.

Uno de los principales problemas del BIC "Humboldt" era la generación de agua para el consumo humano. Se contaba con una evaporadora cuya producción de agua era de 4 tn/día; el consumo de agua requerido por la unidad era de 8 tn/día, lo que conllevaba tener que racionalizar el agua para la tripulación mediante rutinas horarias. Hoy en día se cuenta con dos plantas de osmosis inversa "Matrix", que mediante succión ingresan agua de mar al sistema que está compuesto por membranas y filtros que separan la sal e impurezas, convirtiendo el agua salada en agua para el consumo humano. Estas plantas tienen una capacidad de producción de agua de 10 tn/día por planta, por lo que actualmente el buque cuenta con agua para el consumo humano las 24 horas del día.

El Perú, como firmante del Protocolo de Madrid al Tratado Antártico cuyos objetivos ambientales exigen, entre otras cosas, que todas las actividades en la Antártida se planeen y realicen de modo que se limiten las repercusiones negativas en el medio ambiente y en los ecosistemas dependientes y asociados, razón por la cual se instaló a bordo una Planta Biológica de Tratamiento de aguas negras "Tritón" de última generación, con capacidad de descarga de 10 tn/día, y cuya función principal es reducir el contenido en materia orgánica de las aguas negras, disminuir su contenido en nutrientes y eliminar los parásitos. Esto se consigue por medio de procesos en los cuales la materia orgánica es metabolizada

por colonias de bacterias, logrando reducir considerablemente la contaminación del medio marino.



Moderna Planta de Tratamiento de aguas negras.

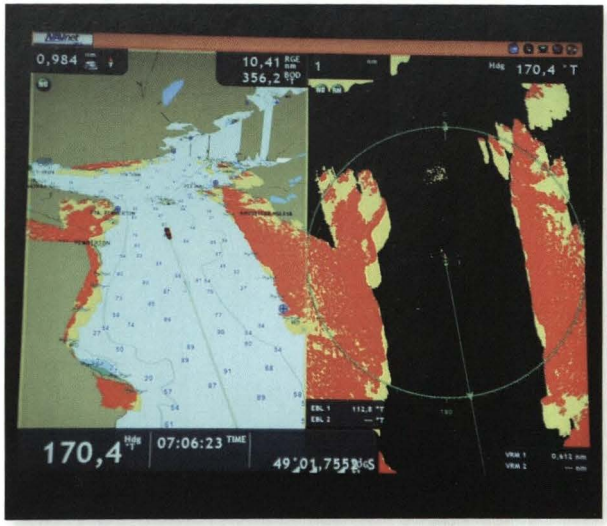
Asimismo, se ha remodelado totalmente el puente de comando, cambiando las planchas de madera de techos y mamparos por modernas planchas de acero galvanizado revestidas con lana de roca completamente ignífuga (resistente al fuego). Se han instalado equipos de avanzada tecnología que brindan seguridad para la navegación, como el radar NAVNET en versión tridimensional, el cual se encuentra interfasado con su propio compás satelital. Este radar puede traquear hasta 30 contactos simultáneamente, tiene su propia cartografía y puede visualizar seis tipos de pantallas, siendo la más usada la que permite ver el modo radar convencional en mitad de pantalla y la configuración de la costa en la otra mitad, condición de gran importancia para la seguridad de la navegación durante el paso de los canales chilenos antes de arribar al continente antártico



Puente de comando recientemente remodelado.

Se suma a este moderno radar, el Radar de Navegación arpa Furuno, con capacidad de traquear hasta 100 contactos, que permite realizar el método de navegación de *"parallel index"*, muy usado en los canales chilenos y en navegación antártica. También se cuenta con una moderna carta electrónica maritimizada, acondicionada por la Dirección de Hidrografia y Navegación para la campaña ANTAR XXI.

Los equipos periféricos del puente de comando también fueron modernizados; se instaló el sistema AIS (Sistema de Identificación Automática), girocompás digital Anschutz estándar 22, interfasado a todos los sistemas de navegación, y GPS Furuno con cartografía regional.



Radar NAVNET FURUNO 3D.

Los sistemas de comunicaciones no fueron la excepción en el proceso de modernización; se adquirieron equipos de comunicaciones en HF y VHF y un sistema satelital INMARSAT JRC.500, con gran capacidad para la transmisión de data y voz. También fue instalado un sistema de detección de humo en todos los compartimentos del buque, interfasado a un tablero de alarma general contra incendio, instalado en el puente de comando.


Nuevos camarotes de tripulación.

En el área de acústica se instaló una ecosonda científica EK 60 y dos transductores de 38 khz y 120 khz que permiten detectar los recursos vivos y efectuar las maniobras de pesca para el análisis biológico de las muestras, las cuales se efectúan en los remodelados laboratorios equipados con mueblería en acero quirúrgico, que llegan a través de una faja transportadora hasta las mesas de trabajo, facilitando así la selección de las especies por parte de los científicos que realizan los estudios.

Pensado en el bienestar y comodidad de la tripulación, se modernizó la cocina

con marmita, peladora de papas eléctrica, horno para panadería y equipo ultravioleta en la toma de agua, para la eliminación de bacterias. Para la lavandería se adquirió una lavadora, una secadora y una planchadora industrial; los camarotes de tripulación antiguos de la segunda cubierta fueron demolidos y remplazados por modernas estructuras para 56 tripulantes, con materiales certificados según estándares internacionales y completamente ignífugos; y en esta misma zona se ha construido la nueva sala de conferencias, que sirve de punto de reunión y exposición de los proyectos científicos que se realizan a bordo.

Luego de todo este proceso de remotorización y modernización, el BIC "Humboldt" se ha convertido en uno de los buques de investigación más modernos de la región y lleva con orgullo la Marca Perú, siendo la plataforma ideal para realizar investigaciones en las áreas de oceanografía, física y química, biología y meteorología, tanto para el Mar Peruano como para la región Antártica,

Las características principales del buque, al término de la etapa de remotorización y modernización, son las siguientes:

Eslora:	75.20 metros.
Manga:	12.60 metros
Puntal:	6.60 metros
Desplazamiento:	1.980 toneladas
Velocidad de crucero:	12 nudos
Velocidad máxima:	16 nudos
Habitabilidad:	107 Tripulantes
Autonomía:	60 días



Machu Picchu en la Antártida



Periodista & Fotógrafa
DENISSE SOTOMAYOR GONZÁLES-OTOYA

"Machu Picchu en la Antártida" se inauguró con gran éxito el 23 de octubre del 2012 en el Museo Metropolitano de Lima y culminó en el centro de la ciudad el 8 de diciembre del año pasado. Ese mismo mes fue trasladada hasta el Museo Naval, que albergó parte de estas fotografías hasta la reciente llegada del BIC Humboldt al Callao.

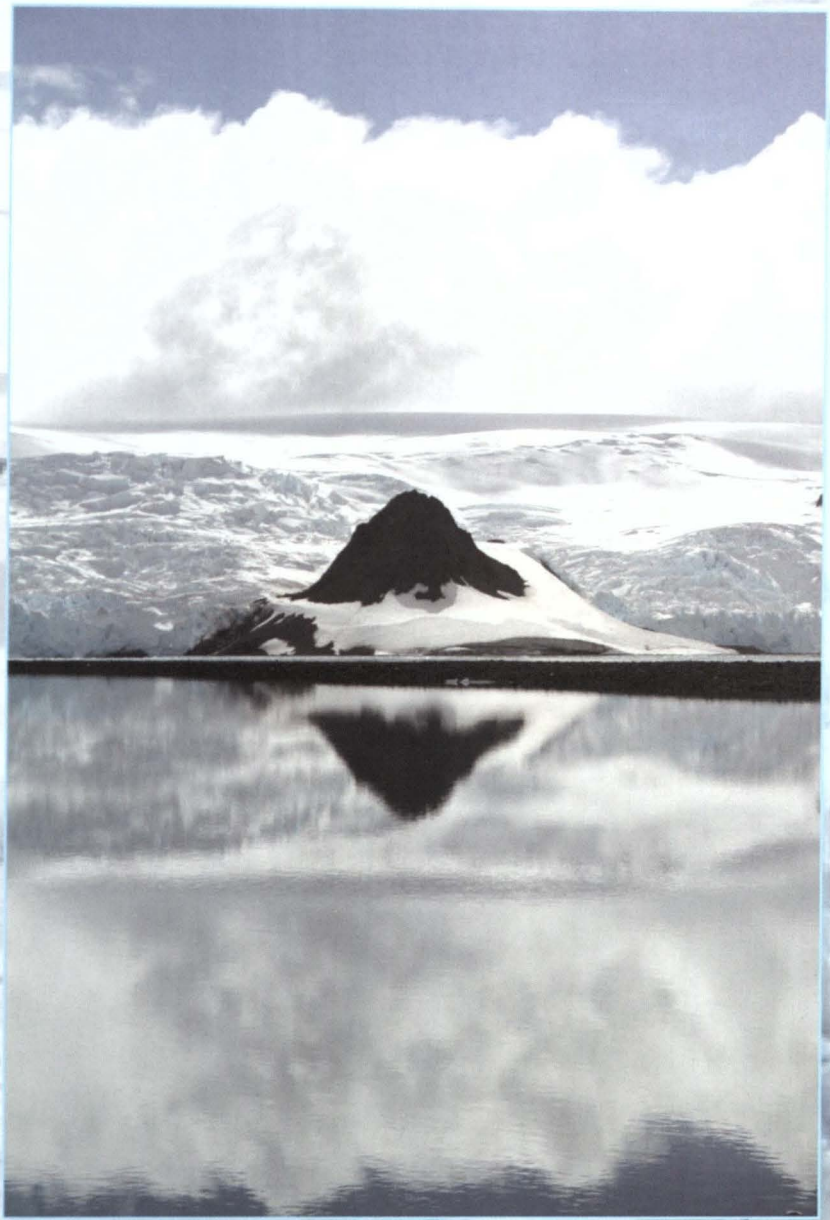
La idea es que esta exposición siga recorriendo el país, educando a jóvenes y adultos, sobre la historia antártica peruana, que este año cumplió 25 años de presencia austral.

Este 2013, "Machu Picchu en la Antártida" busca salir de Lima y llegar a provincias.



1. La casa peruana

Esta es la puerta principal de la "Estación Científica Machu Picchu", inaugurada el 26 de febrero de 1989 por el entonces Ministro de Defensa Don Enrique López Albujar Trint.



2. Reflejo de un referente importante

Deshielo del glaciar "Knosco" ha formado una gran laguna desde donde se refleja parte de la majestuosidad de "Domeyko" glaciar cercano que mide 4500m de largo y más de 400m de alto.



3. Antártida rojiblanca

Todos los días un expedicionario diferente iza la bandera a las 8:00am. Cuando el clima lo permite se hace una formación para cantar el himno nacional.



4. Científico fuera del laboratorio

T°: - 4.2
Viento: 10.3 m/s



5. Biólogos marinos

Extraen muestras del fondo del océano para luego ser estudiadas. El escenario de este trabajo es uno de los más hermosos y peligrosos del mundo.



6. Pingüino papua, Pygoscelis papua

A pesar del mal tiempo, los pingüinos se divierten saltando desde los témpanos de hielo.



7. Gaviotín antártico

La *Sterna vittata* es una de las aves más complicadas de fotografiar por su velocidad y su color. Esta especie es monitoreada por un grupo de ornitólogos peruanos.



8. Pingüino barbijo sobre témpano

En algún momento del año navegan en el océano antártico más de 300.000 témpanos, sobre los cuales reposan focas y transitan pingüinos.



9. Un buzo y dos lobos antárticos

La inmersión submarina es importante para registrar qué especies viven debajo de esas heladas aguas. Los buzos solo pueden permanecer de 15 a 20 minutos en el océano antártico y utilizan un traje seco para aislar el frío.



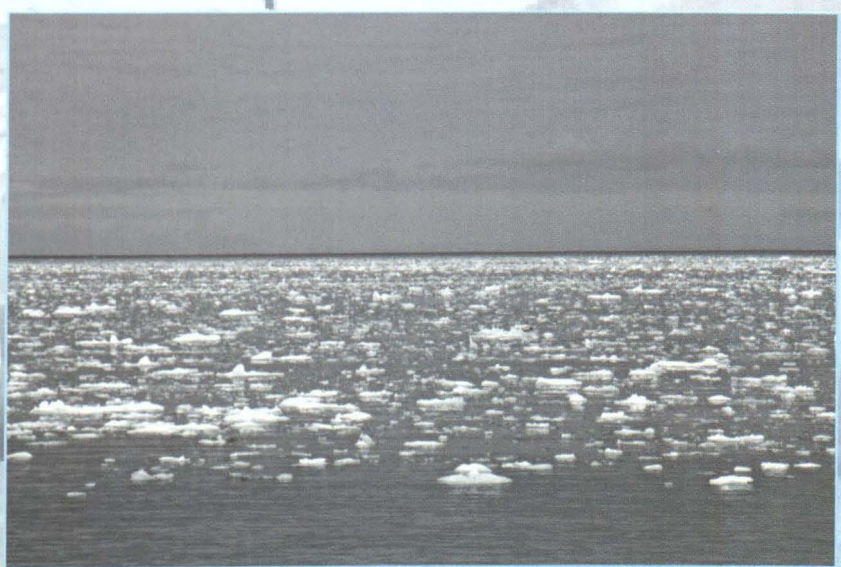
10. Pingüinos barbijo durmiendo

Una adorable siesta de a tres en la Ensenada Mackellar, frente a la Estación Científica Machu Picchu.



11. Pingüino Rey

Los pingüinos Rey y Emperador habitan muy al sur de la Antártida, sin embargo este llegó inesperadamente a la península y fue en aquella temporada, el único en su especie. Se sentía literalmente el rey.



12. Ensenada Mackellar

A veces, ese continente tan extremo, nos brinda escenarios de paz, de mucha calma. Hay momentos en los que parece que nada pasa.



13. Estructuras de des-hielo

El glaciar "Knosco" se parte y se refleja sobre su propia laguna, su deshielo.



14. Transparencia

En el fin del mundo se pueden observar diferentes formaciones y texturas de hielo. Esta es la piel del frío.



15. Cambio de piel

La foca Weddell son conocidas por realizar profundas inmersiones. Alcanzan los 600 metros de profundidad y pueden contener la respiración hasta 60 minutos. Cuando salen a descansar pueden dormir durante horas.



16. Lobo Antártico

Es una de las especies más nerviosas y agresivas de la península antártica. Su nombre científico es *Arctocephalus gazella*. Los machos pueden llegar a medir hasta 2 metros y pesar más de 200 kilos, mientras que las hembras miden hasta 1,40 metros y apenas superan los 50 kilos.



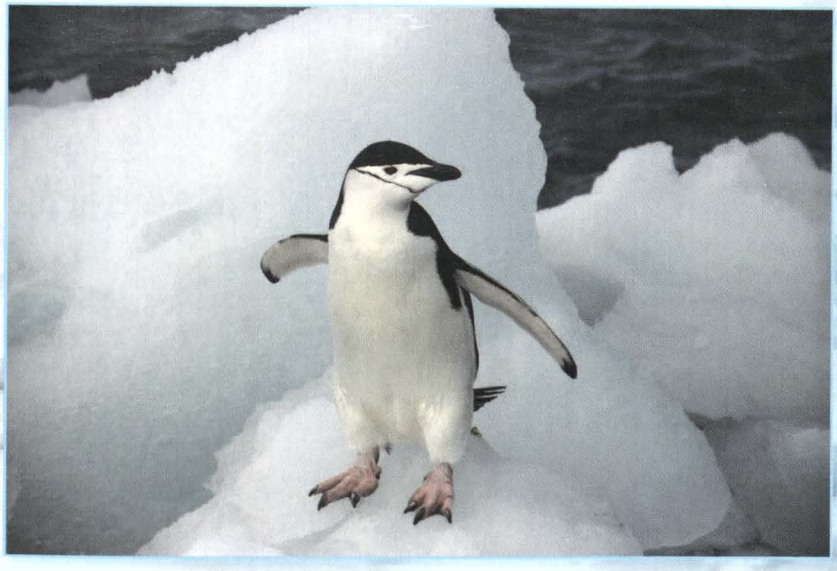
17. Ave depredadora y carroñera

La Skua, conocidas científicamente como *Catharacta skua* se alimenta de peces, gaviotines y pingüinos jóvenes o enfermos.



18. Formación de skuas

La laguna Knosco –que nos brinda el agua- también se congela. Cuando esto sucede la Estación Machu Picchu se queda también sin agua.



19. Un abrazo polar de un pingüino barbijo

Son llamados así por esa línea negra que les dibuja una barbilla. Su nombre científico es *Pygoscelis antartica* y pueden llegar a medir hasta 76 centímetros.



20. Comunicación natural

A veces parece que los animales y la naturaleza se entienden. En esta foto, ambos rugen por algo.
Tengamos conciencia, protejámoslos.



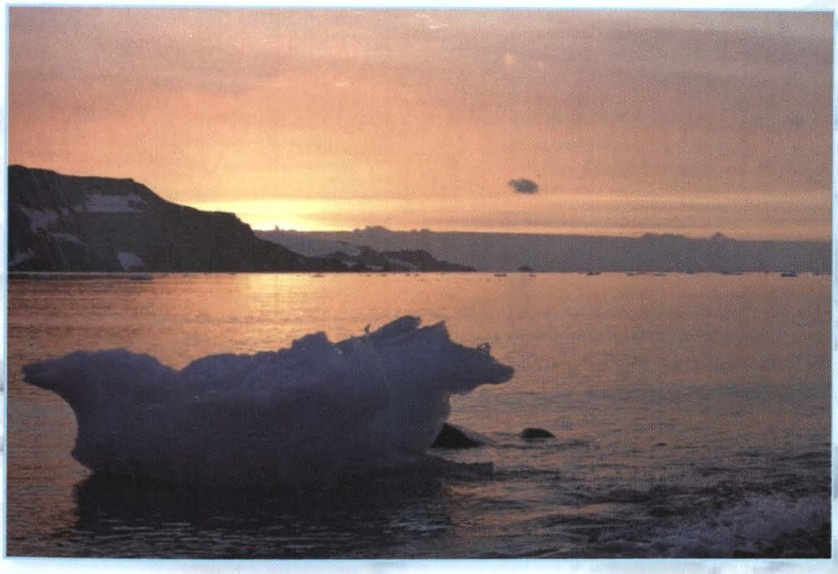
21. Skuas en posición de alerta

Las skuas son unas agresivas aves que vuelan hasta la Antártida para reproducirse. El Perú junto con Brasil, Chile y Argentina estudia los contaminantes persistentes en las plumas de estas aves.



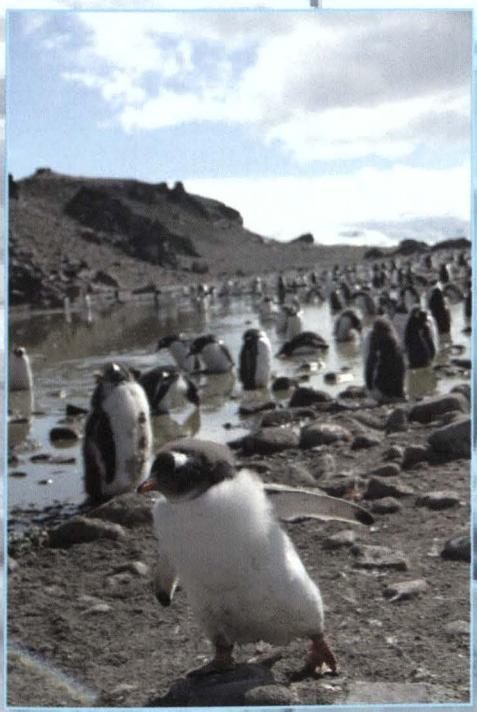
22. Skua pa comer

Skua al acecho. Sin extender las alas se acerca sigilosa hasta su presa. Esta vez, el pingüino despertó y se salvó.



23. Amanecer:

La mayor parte del tiempo el blanco cielo se confunde con los glaciares. Éste fue el único amanecer a colores.
Hora: 5:00am



24. Nido de pingüinos

Unas horas después, un pequeño arco iris ilumina un nido de pingüinos papua que recién empiezan a crecer y a cambiar de piel.



Doctrina Marítima:
experiencias que explican el fenómeno marítimo



Contralmirante
JEAN JESU DOIG CAMINO

"La ciencia genuina, hasta donde alcanza su verdadera doctrina, carece de profundidad. La profundidad es cosa de la sabiduría". Edmund Husserl (1931)

Introducción

Abordar el tema de *doctrina* en general tiene sus complicaciones, pues nos recuerda con precisión extrema la acepción fundamentalista del término: exigencia intransigente de sometimiento a una doctrina, y, por tanto, promueve posiciones radicales, para algunos de rechazo por referencia a la reeducación de personas en un contexto sin espacio a la pluralidad de opiniones, y para otros de sentido positivo, por ser fuente del conocimiento y del derecho –por ser guía que influye pero no determina la vida de relación humana–.

Esta última connotación del término, que motiva desarrollar el presente artículo en relación directa con el ámbito marítimo, nos permite comprender y definir la doctrina en forma libre y abierta al pensamiento estratégico marítimo, pues no admite reglas que obliguen –como normas pétreas de fe religiosa o de reglamento castrense– sin el razonamiento previo, sino opiniones empeñadas en explicar el fenómeno marítimo, entendido como toda manifestación de la realidad marítima, objeto de experiencia sensible y estudio.

El contenido del artículo que se presenta tiene dos partes: una conceptual, que pretende ubicar al lector en el fondo y la forma de la disciplina de estudio e investigación del fenómeno marítimo, y la parte final, dedicada a la fase orgánica del equipo de estudio, que recoge principios y valores que orientan cómo conformar grupos empeñados en analizar corrientes de pensamiento, así como acumular experiencias.

Por último, solo cabe recordar durante la lectura del artículo, que la actitud libre al pensamiento y abierta a la crítica nos ha permitido abordar el tema, revisando contenidos y desarrollando planteamientos, así como contribuyendo a la docencia para la enseñanza y el aprendizaje del tema, con perseverancia y entusiasmo.

1. Generalidades

El Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española, define *doctrina* en tres acepciones útiles a este ensayo, primero como enseñanza instructiva, luego como ciencia o sabiduría, y finalmente como opinión de uno o varios expertos acerca de una materia; así mismo, define la palabra *dogma* como fundamento de todo sistema, ciencia, doctrina o religión (RAE, 2013). Asociamos los conceptos de doctrina y dogma por encontrar estrecha vinculación, esencialmente valorativa y de relativa vigencia en el tiempo de la última respecto de la primera; sin embargo, descartamos toda connotación impositiva de ambos términos, objetos de juicio crítico para nuestra propia definición.

El término *doctrina marítima* ha sido concebido como el conjunto de principios y su consecuente teoría, que aplicada al medio marítimo, teniendo en cuenta sus características y peculiaridades, genera métodos y procedimientos que facilitan comprender y explicar las actividades destinadas a alcanzar una finalidad específica: la defensa y el desarrollo marítimo. Este término lo ubicamos en una definición de doctrina teórica, especulativa y racional, empeñada en explicar el comportamiento empírico de las actividades marítimas con un enfoque multidisciplinario, según las leyes de las llamadas ciencias de la libertad. (Kant, 1785)

La estrecha relación entre el estudio de las corrientes de pensamiento estratégico en constante evolución aplicadas al medio marítimo, y su enseñanza, nos motivan necesariamente a cultivar la doctrina marítima como disciplina de estudio e investigación científica —prioritariamente cualitativa— del conocimiento,

que se centra en expresiones culturales y experiencias que influyen y fundamentan las actividades marítimas, esto es, relacionadas con el mar, ríos y lagos navegables en el país.

Los principios y valores supremos que vinculamos con el desarrollo del concepto de doctrina marítima que se expone, han sido tomados de la parte dogmática de la

Constitución Política del Perú vigente, los mismos que corresponden a justicia, dignidad, libertad, igualdad y diversidad (CPP, 1993), y en cuanto al desarrollo orgánico que se propone, son los valores prioritarios para el trabajo en equipo, como: experiencia, responsabilidad, solidaridad, cooperación y tolerancia.

> "... disciplina de estudio e investigación científica preferentemente cualitativa, empeñada en el análisis de experiencias sensibles y expresiones culturales que explican el fenómeno marítimo, a fin de alcanzar la apreciación objetiva de la realidad marítima".

Abordar el desafío de estudiar e investigar diversos aspectos de la realidad marítima, perfeccionando nuestro pensamiento estratégico (Bruce et al, 2000), tanto en visión retrospectiva a través del estudio casuístico de la historia marítima como en visión prospectiva por el proceso de planeamiento estratégico, ha sido el motivo central para revisar esta propuesta (Doig, 2005), que vinculando hechos del pasado con el presente nos permitan proyectarnos al futuro con visión estratégica en el ámbito marítimo.

2. Análisis y relaciones conceptuales

Sistematización y difusión

La experiencia y los conocimientos doctrinarios acumulados en el país, así como el aporte de autores extranjeros dedicados a estudios e investigaciones sobre aspectos de estrategia y geopolítica marítima en la región en distintas épocas y en constante actualización, constituyen valioso material de consulta y de enseñanza, cuya sistematización y difusión debe contribuir al desarrollo y perfeccionamiento de una concepción estratégica marítima nacional, así como al diseño propio de una política marítima de Estado.

Expresiones del fenómeno marítimo

El estudio del fenómeno marítimo parte de la descripción de entidades y cosas de la realidad presentes a la intuición intelectual, y es a través de la experiencia de tales expresiones culturales en un contexto esencialmente social, que se pretende captar la esencia objetiva de la realidad marítima, objeto de estudio e investigación que trasciende a la propia consciencia subjetiva. En síntesis, fenómeno es objeto de la experiencia sensible (percepción) —manifestación presente a la conciencia de un sujeto—, y realidad es objeto del fenómeno —entidades y cosas presentes que trascienden la consciencia subjetiva. (Husserl, 1931)

"... el fenómeno marítimo, entendido como toda manifestación de la realidad marítima, objeto de experiencia sensible".

Temática de la doctrina marítima

Los diversos estudios teóricos que persiguen explicar el comportamiento empírico de las actividades marítimas en el país y en la región, agrupados por expresiones políticas, económicas y culturales de un fenómeno contextualmente social vienen a constituir la característica temática de la doctrina marítima, útil para la lectura y análisis de sus estudios. Por expresiones culturales entendemos las manifestaciones colectivas de modos de vida y costumbres, conocimientos y grado de desarrollo económico, político, artístico, científico, industrial, alcanzado en una época y en un contexto social. De esta forma, la configuración básica para el estudio de la doctrina marítima comprende dos partes, una teórica y otra orgánica.

Parte teórica de la doctrina marítima

La parte teórica del estudio de expresiones culturales y experiencias sensibles en el ámbito marítimo es recipiente de la doctrina como fuente de conocimiento especulativo y racional, que hace posible la interpretación y comprensión de principios y normas que explican el fenómeno marítimo, tanto de hecho como de derecho –público y privado–, a través de las actividades marítimas en el país y el mundo.

Fuente del conocimiento especulativo y racional

Por analogía, entendida por aplicación de iguales consecuentes a antecedentes semejantes, encontramos semejanza entre la doctrina jurídica como fuente del Derecho; esto es, como procedimiento para la producción de normas que regulan la vida de relación entre sujetos —individuales y colectivos— (Rubio, 1999), con la doctrina marítima como fuente de conocimiento que explica el fenómeno marítimo, y de razonamiento que permite obtener las mismas consecuencias en la disciplina de estudio, vale decir, en procedimiento para la producción de normas que regulan la vida de relación entre las personas –naturales o jurídicas– en el ámbito marítimo.

Parte orgánica de la doctrina marítima

El diseño de la parte orgánica para el estudio de la doctrina marítima debe satisfacer el trabajo intelectual organizado y valorativo en equipo de profesionales dedicados a la investigación y desarrollo del pensamiento estratégico marítimo (Frieschknet, 1978), con la finalidad de: (1) contribuir a la adopción de un lenguaje formalizado orientado a preparar la enseñanza (propedéutica) de la doctrina marítima, (2) perfeccionar el empleo del método (metodología) adecuado a sus procesos, y (3) definir conceptos filosóficos (dogmática) que fundamentan la doctrina aplicada a las actividades marítimas en relación directa con los intereses nacionales. El concepto de intereses marítimos nacionales ha sido definido en función del pensamiento estratégico aplicado como relación de tensión entre instituciones estatales o privadas en el ámbito marítimo, que aspiran a satisfacer necesidades mediante beneficios requeridos (Doig, 2010).

Equipo multidisciplinario

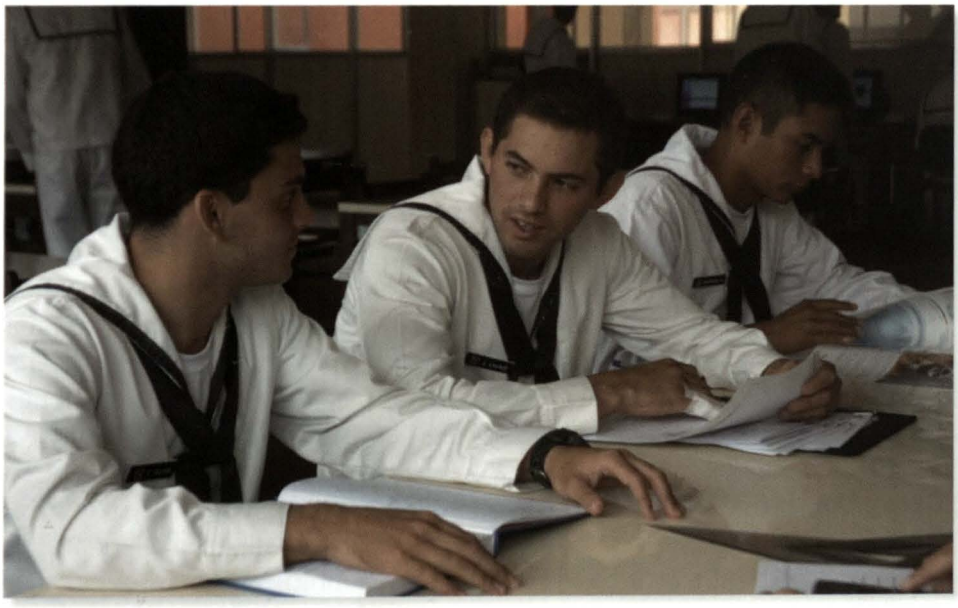
Por otro lado, el diseño orgánico de un equipo de estudio en doctrina marítima debe responder a la necesidad de atender requerimientos sobre metodología y sistematología de procedimientos y procesos para estudios, investigaciones y procesos de planeamiento estratégico en constante desarrollo —tanto al interior de la organización como fuera de ella—, así como para guiar procesos y procedimientos de trabajos intelectuales en forma permanente y continua, contribuyendo a la instrucción especializada y a la investigación científica de diversas disciplinas de estudios estratégicos y marítimos, aplicando prioritariamente enfoques cualitativos. (Hernández et al, 2010)

El planeamiento estratégico: público y privado

Así mismo, el desarrollo de una doctrina marítima debe responder a la necesidad institucional de sistematizar y explotar información, conocimientos y experiencia acumuladas, y la que se pudiera obtener o generar sobre principios y fundamentos de la estrategia y la geopolítica marítima como disciplinas científicas de estudio, a fin de contribuir a la instrucción, a la investigación y al proceso del planeamiento estratégico marítimo institucional, tanto público como privado. (CEPLAN, 2005).

Síntesis del concepto orgánico

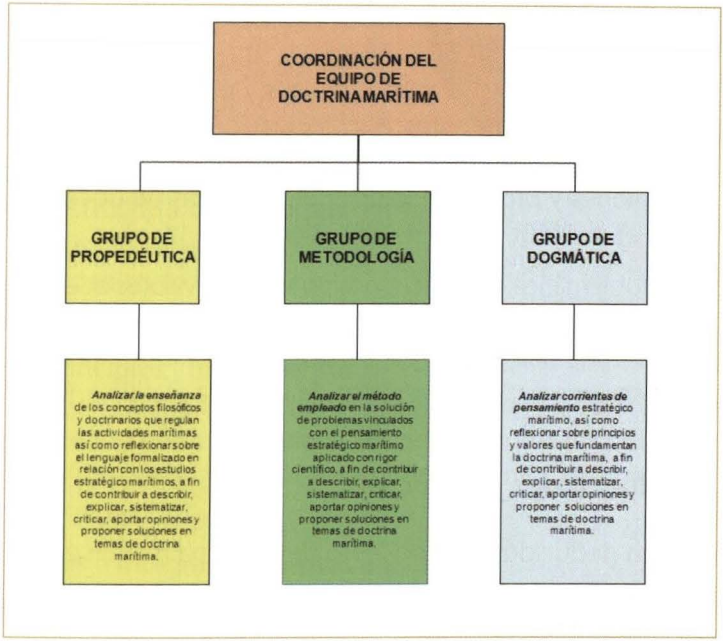
La enseñanza de la doctrina marítima como disciplina de estudio, el rigor del método de investigación científica aplicado, así como el análisis de las nuevas corrientes del pensamiento estratégico marítimo, tanto nacionales como internacionales, deben ser aspectos esenciales de nuestro desarrollo profesional y organizacional compartido en tres áreas de estudio: (1) propedéutica, dedicada a preparar la enseñanza de la doctrina marítima; (2) metodológica, empeñada en el desarrollo de procesos y procedimientos de estudio, planeamiento e investigación, y (3) dogmática, dedicada a profundizar y desarrollar fundamentos de doctrina marítima.



Doctrina: enseñanza y aprendizaje.

Estructura orgánica de la doctrina marítima

La estructura orgánica para el estudio de la doctrina marítima, implica desarrollar grupos de análisis y reflexión, enfocados en actividades vinculadas a los objetivos y funciones contenidos en la concepción orgánica de la disciplina con visión de futuro, a fin de contribuir a satisfacer intereses institucionales y nacionales. (Hofer, 1985)



Estructura de un equipo de estudio e investigación, que cultiva valores de experiencia, responsabilidad, solidaridad, cooperación y tolerancia.

3. Síntesis y concepción orgánica

a. Concepto y alcances

Estudio e investigación que describe, explica, sistematiza, critica, aporta opiniones y propone soluciones en favor del conocimiento del fenómeno marítimo, contribuyendo a la docencia, innovación y al planeamiento estratégico en al ámbito marítimo nacional —público y privado—.

La finalidad de la disciplina determina las funciones principales para estructurar el equipo de estudio. Dado que los objetivos de tales propósitos son

múltiples, se deberán priorizar a fin de establecer funciones específicas necesarias para cada grupo de enfoque, tales como:

(1) Analizar la enseñanza de los conceptos filosóficos y doctrinarios que fundamentan las actividades marítimas, así como reflexionar sobre el lenguaje formalizado empleado en relación con los estudios estratégico marítimos (MGP, 2001), (OEA, 1968) y (O'Loughlin, 2000), a fin de contribuir a describir, explicar, sistematizar, criticar, aportar opiniones y proponer soluciones en temas de doctrina marítima.

(2) Analizar el método aplicado a los procesos y procedimientos empleados en los estudios, planeamientos e investigaciones estratégico-marítimas, con el objeto de contribuir a describir, explicar, sistematizar, criticar, aportar opiniones y proponer soluciones en temas de doctrina marítima. (Hernández et al, 2010)

(3) Analizar la problemática que vincula los principios y valores que fundamentan la doctrina marítima con el pensamiento estratégico-marítimo de la organización, para así contribuir a describir, explicar, sistematizar, criticar, aportar opiniones y proponer soluciones en temas de doctrina marítima. (CEEM, 2012)

b. Objetivos, funciones y estructura

(1) Los objetivos deducidos del concepto de doctrina marítima para operativizar el equipo de estudio de doctrina marítima, son:

Doctrina y estrategia marítima

Conocer y hacer conocer el modo particular en el que la doctrina contribuye a la estrategia y a la geopolítica marítima como fuente de conocimiento, a partir de las principales funciones que le cabe cumplir en referencia a la estrategia nacional y mundial como sistema.

Doctrina como disciplina de estudio

Estudiar y comprender la relación existente entre la doctrina como fuente de conocimiento y los principios y fundamentos de la estrategia y de la geopolítica marítima como disciplina de estudio.

Concientización de la doctrina

Conocer y hacer conocer la importancia de la doctrina en los sistemas pertenecientes al ámbito marítimo, así como adquirir y promover el convencimiento de la necesidad de trabajar permanentemente sobre ella.

Filosofía y política en la doctrina
Percibir y difundir la importancia que tiene el aporte de la filosofía y la política a través de la doctrina a la teoría científica sobre la naturaleza de la estrategia y la geopolítica marítima como sistemas.

(2) Las funciones principales para el equipo de estudio de doctrina marítima han sido predeterminadas con el propósito de articular la estructura de su organización, buscando así alcanzar los objetivos deducidos del concepto de doctrina marítima, y son:



Grupo de estudio e investigación en doctrina marítima, cuyo lema es «experiencia y sabiduría».

Definir principios y fundamentos
Describir y mostrar ordenadamente lo que en la doctrina nacional y extranjera puede estar diseminado en publicaciones distintas y de diversas épocas, respecto de los principios y fundamentos de la estrategia y de la geopolítica marítima.

Interpretar e integrar conceptos analíticos
Explicar y hacer comprensible lo que de los textos y contenidos de doctrina resulta de difícil entendimiento, pues el significado de términos y conceptos utilizados solo se comprende luego del estudio de los principios y fundamentos de la estrategia y de la geopolítica marítima.

Sistematizar términos conceptuales
Organizar, según sus peculiaridades y características, el proceso y el método requerido, de tal forma que cada término y concepto tenga su lugar, su contexto y su interconexión con otros elementos, principios o fundamentos de la estrategia y de la geopolítica como sistemas integrados.

Criticar y aportar opiniones
Mostrar deficiencias, incoherencias y eventuales contradicciones de las formas y procedimientos estratégicos utilizados, así como brindar posibles soluciones a los problemas que se planteen, a través del riguroso juicio crítico de la situación estratégica en el ámbito marítimo.

Conclusiones

a. La doctrina marítima es disciplina de estudio e investigación científica preferentemente cualitativa, empeñada en el análisis de experiencias sensibles y expresiones culturales que explican el fenómeno marítimo, con el propósito de alcanzar la apreciación objetiva de la realidad marítima.

b. Las partes componentes de la organización del equipo de esta disciplina se deben articular funcionalmente con su concepción orgánica y valores como elementos, así como integrar sistémicamente con la misión de la organización como componentes del organismo al que pertenecen como un todo, en la siguiente forma:

(1) Necesaria organización del equipo de estudio en grupos de enfoque, para orientar el esfuerzo total en armonía con los principales objetivos institucionales, permitiendo determinar grupos competentes en funciones específicas;

(2) Equipo estructurado internamente en grupos, enfocados en temas puntuales y correspondientes a cada función específica de la disciplina en tres áreas de análisis:

(1) Propedéutica, (2) Metodología y (3) Dogmática.



La docencia cooperativa suma esfuerzos y capacidades

Bibliografía

- Bruce, Andy y Landon, Ken (2000). *El Pensamiento Estratégico*. México: Grijalbo.
- Congreso de la República (2005). *Ley del Sistema Nacional de Planeamiento Estratégico y del Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (CEPLAN)*. Lima: Autor.
- Congreso de la República (1993). *Constitución Política del Perú*. (Edición Oficial). Lima: Editora Perú. Consulta 18/2/2013. http://www.tc.gob.pe/legconperu/constitucion.html
- Dirección de Intereses Marítimos de la Marina de Guerra del Perú (2001). *Manual de Conceptos y Terminología sobre la Realidad Marítima*. Lima: Autor.
- Doig, Jean Jesu (2005). *Doctrina Marítima: Aproximación teórica para el diseño de un modelo de estudio estratégico-marítimo*. Revista de Marina, 98(2), 15-27.
- Doig, Jean Jesu (2010). *Pensamiento estratégico marítimo: retos y posibilidades*. Revista de Marina, 103(1), 67-87.
- Frieschknet, Federico (1978). *Organización*. Argentina: Editorial El Ateneo.
- Hernández, Roberto y otros (2010). *Metodología de la investigación*. (5ª. Edición). México: McGraw-Hill Interamericana Editores, SA de CV.
- Hofer, Charles (1985). *Planeación estratégica: Conceptos analíticos*. Colombia: Editorial Norma S.A.
- Husserl, Edmund (1985). *Meditaciones cartesianas; introducción a la fenomenología*. Traducción del alemán José Gaos. Madrid: Fondo de Cultura Económica. (Versión original 1931).
- Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos - CEEM del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú - IEHMP. (2012) *Fundamentos de Doctrina Marítima*. (2ª. Edición). Lima: Autor.
- Junta Interamericana de Defensa de la OEA (1968). *Diccionario de Términos Militares en Español*. (Publicación T-294 de la JID). Washington: Autor.
- Kant, Immanuel (1973). *Cimentación para la metafísica de las costumbres*. Buenos Aires: Editorial Aguilar. (Versión original 1785).
- O'Loughlin, John (2000). *Dizionario di geopolitica*. Trieste, Italia: Asterios Editore.
- Real Academia de la Lengua Española (2011). *Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española (DRAE)*. Consulta 20/2/2013. http://buscon.rae.es/drael/
- Rubio, Marcial (1999). *El Sistema Jurídico*. Lima: Fondo Editorial de la PUCP.





difício MINDEF en el Campo de Marte
desfile patriótico

Evolución de la defensa nacional en el campo no militar



Capitán de Corbeta
GREGORY PAREDES SAAVEDRA



Preámbulo

El siguiente artículo se ha desarrollado en base a experiencias laborales y como corolario de un trabajo constante y progresivo en la Dirección General de Política y Estrategia del Ministerio de Defensa, en la cual tuve el privilegio de cumplir servicio como Oficial Superior de la Armada —desde enero de 2009 hasta julio de 2012—, el mismo que tenía por objeto aportar planteamientos que contribuyan a la potenciación de la participación de las Fuerzas Armadas (FF. AA.) en el Desarrollo y la ***inclusión social*** en el país, tratando de implementar un esquema de trabajo que ayude al cumplimiento de objetivos nacionales en este aspecto.

Asimismo, en su desarrollo también contemplamos artículos anteriormente escritos por el suscrito en diversas revistas de las FF. AA., culminando el presente escrito con la concreción de los temas que se deseaban impulsar en el más alto nivel, definidos mediante lineamientos dados en la voz del propio Presidente Constitucional de la República y Jefe Supremo de las Fuerzas Armadas.

En ese sentido, y como parte del artículo, queremos plasmar en letras algunas ideas que nacieron como fruto de experiencias personales, demostrando una simbiosis relevante entre las FF. AA. y las poblaciones excluidas del país, en el ámbito del Desarrollo; además, se considera el escenario en donde actúan

"...las FF. AA. han sido creadas para defender la soberanía del territorio patrio, dar Seguridad a la nación y, en caso sea requerido, cumplir funciones para el control del orden interno. Como otra obligación, se le encarga contribuir al desarrollo socio-económico".

los protagonistas involucrados, con los cuales se obtienen resultados positivos en la inclusión social, comprobando en el campo la estrecha y directa relación existente entre los factores de Defensa, Seguridad y Desarrollo, recalcando ahora más que nunca la importancia requerida para que el potencial humano y material de las FF. AA. cumpla a cabalidad su función de contribuir al desarrollo socio-económico del país, complementando las actividades empresariales y otras que ya se vienen dando.

El artículo se enfoca bajo un contexto político, económico, social y militar, y, a su vez, es desarrollado en partir de la realidad nacional, dando una visión primigenia de cómo se puede emplear en el futuro el potencial humano y el liderazgo con el que son formados los miembros de las FF. AA., para, consecuentemente, contribuir al Desarrollo Nacional en las zonas y pueblos más olvidados y alejados de nuestro país, ganando terreno y acercándonos a la población, consolidando así nuestra imagen ante la sociedad civil y colaborando tangiblemente en la *inclusión social*.

Introducción

Constitucionalmente, las FF. AA. han sido creadas para defender la soberanía del territorio patrio, dar Seguridad a la nación y, en caso sea requerido, cumplir funciones para el control del orden interno. Como otra obligación, se le encarga contribuir al desarrollo socio-económico del país, siendo así que, dentro de las políticas de Defensa, se le viene prestando especial atención a esta función, con la finalidad de potenciar nuevas estrategias que sirvan de herramienta de Desarrollo al país, logrando objetivos nacionales en base a un esfuerzo concertado con los diversos sectores del Estado, asentando esta actividad en las zonas de pobreza y extrema pobreza, las cuales representan la principal preocupación estatal.

Antes de conocer el fondo conceptual del artículo, cuyo objetivo es difundir el innovador marco que deberá desarrollar el país con participación de las FF. AA. y PNP, por orden del Jefe Supremo de las Fuerzas Armadas y PNP a favor de la inclusión social, queremos antes referirnos a la ejecución de un proyecto productivo en la frontera del Putumayo formulado por el suscrito, que se originó luego de desempeñar el cargo en el periodo 2001-2003 como Comandante de la Cañonera Fluvial BAP "Amazonas" (CF-11), Unidad Naval de primera línea que resguarda la frontera con Colombia, el mismo que, a consecuencia del servicio prestado en la zona, nos permitió empaparnos de la problemática existente, buscando alternativas de desarrollo amazónico, logrando que estas poblaciones, aun con la falta de presencia del Estado, se conecten económicamente con el continente asiático a través de la exportación de peces ornamentales, recurso ingente que lo explotaron favorablemente.

Esto también demuestra, en parte, los orígenes conceptuales de la conjunción positiva y proactiva que se da entre las FF. AA. y el proceso de inclusión social, por lo que a razón de ello nos nace el interés académico y hemos fomentado, en la práctica, una relación de mayor énfasis entre las FF. AA. y el Desarrollo de las zonas excluidas del territorio peruano.

Es por eso que, después de efectuar un análisis de los antecedentes y objetivos del proyecto productivo cristalizado, se apreció que en este proceso se dieron acciones que sirvieron para la concepción de un segundo estudio, de nombre: "Nueva Visión de las FF. AA. en el Desarrollo Socio-Económico del Perú", el cual se encuentra en concordancia con la orientación dada por el sector Defensa y las políticas gubernamentales, en cuanto a la labor que cumplirán en lo referente al Desarrollo Nacional y la inclusión social, aportando además un marco adicional de referencia en el futuro trabajo a realizar, ya que la participación de las FF. AA. no solo implicará combatir las amenazas militares, ni trabajar solamente respecto a los roles tradicionales, sino que también el sector Defensa fomentará su participación directa en el ámbito no militar, en planes y programas de desarrollo socio-económico, puesto que los integrantes de las Instituciones Armadas son los mejores agentes del Estado peruano en conocer la realidad nacional, y tienen un contacto permanente con las zonas excluidas del país.

Seguridad

La Seguridad está establecida en la Constitución y se puede entender como salvaguardar la integridad territorial, ejerciendo soberanía, independencia e identidad nacional.

"La seguridad humana, en esencia, busca que los hombres y mujeres tengan el derecho de disfrutar de una vida larga y saludable, disponiendo de un nivel decoroso de existencia".

En el orden mundial, históricamente, al terminar la Guerra Fría surgieron muchos cambios que reordenaron la sociedad internacional; posteriormente, las guerras de Oriente Medio y el mundo musulmán ocasionaron conflictos internacionales con distintos intereses económicos, sociales y geopolíticos, liderados por la superpotencia EE. UU.

De esta forma aparece la Multidimensionalidad y el concepto de Seguridad Global, que en la región se vislumbra en la llamada seguridad cooperativa y seguridad corporativa, que tienen por objetivo enfrentar las nuevas amenazas como amenazas comunes, las mismas que se originan en un marco de distintas aristas, como aquellas que provienen de las marginaciones de diversos conglomerados y grupos sociales, políticos y económicos, quienes estallan en levantamientos, generando caos social e inestabilidad política, en la búsqueda de equidad en la satisfacción de las necesidades básicas del ser humano; en el caso del Perú, el propósito es alcanzar la justicia social de sus integrantes, constituyéndose esas personas semilla para otros fines políticos; por esta razón resulta conveniente e indispensable superar dicha problemática, proyectando soluciones en forma prioritaria en los campos de desarrollo social y económico, que determinen en su logro más alto, la *seguridad humana,* tan mencionada y priorizada a nivel mundial en el presente siglo.

La seguridad humana, en esencia, busca que los hombres y mujeres tengan el derecho de disfrutar de una vida larga y saludable, disponiendo de un nivel decoroso de existencia, así como de la oportunidad de adquirir conocimientos para participar en otras opciones que contribuyan a dar un mejor sentido a su existencia, haciendo uso de su derecho a la libertad económica, social y política, y del necesario auto respeto personal, que les garantice la vigencia de sus Derechos Humanos.

Por todo ello, se debe propugnar un Desarrollo que ubique al hombre en su dimensión humana, donde el crecimiento económico se traduzca en la mejora de sus condiciones de vida colectiva, teniendo los servicios básicos al alcance de la

colectividad. Es decir, que se aspira al desarrollo conjunto de todas las personas y de cada persona sobre la base de principios éticos y morales, y que el desarrollo ecológico que se busca, garantice la sustentabilidad de los recursos naturales con visión de futuro.

Como podemos apreciar en un nuevo contexto —ya explicados en artículos escritos anteriormente en la Revista de Marina por el suscrito— la Seguridad Nacional, Seguridad Regional y Seguridad Global se concatenan y enmarcan sus objetivos bajo las mismas líneas maestras que son: fomentar el desarrollo económico, dar seguridad a las poblaciones controlando las actividades ilícitas y sus consecuencias, y produciendo, por ende, una mejor perspectiva, a fin de poder enfrentar a las amenazas comunes y/o nuevas amenazas.

Liderazgo y Desarrollo

El liderazgo es un tema de notable relevancia en la instrucción del personal militar; por eso, desde su ingreso deben estar formados y capacitados en la conducción y administración de personal, aspecto que les corresponde desarrollar a lo largo de su carrera, para lo cual reciben la debida instrucción y capacitación.

Escuchamos a veces decir la frase "el líder nace y no se hace", contraviniendo en parte la condición académica que mencionamos; existe algo de razón coyuntural en la frase anterior, pero no es definitoria, ya que los Institutos castrenses no pueden esperar que su personal se forme empíricamente en esta cualidad; por lo tanto, se torna indispensable continuar dándole las pautas y lineamientos para que se pueda profundizar y poner en práctica las características del "líder", que en un futuro servirá de pilar fundamental en las labores al servicio del Estado peruano, así como en labores personales.

Toco el tema de liderazgo y lo conjugo con el Desarrollo, con el propósito de interrelacionar y sostener que las Fuerzas del orden tienen el potencial humano y el liderazgo suficiente para seguir aportando al Desarrollo del país de una manera más profunda.

En tanto, en los últimos 30 años los gobiernos han presentado sus planes gubernamentales utilizando como base de interés nacional lo siguiente: primero, superar la inflación; luego, vencer al terrorismo; después, la consolidación de la economía y el crecimiento; y en la actualidad, la redistribución de la riqueza, la inclusión social y la lucha contra la pobreza, dado que nuestro país viene

mostrando un crecimiento económico importante en la región, que lo coloca a la vanguardia en América del Sur, y el Estado posee los recursos crecientes que atenderán las necesidades básicas de la nación, prioritariamente en los pueblos que más lo necesitan.

En esa dirección, las FF. AA. siempre han sido protagonistas en la historia del Perú, ya sea por uno u otro motivo, con aciertos y desaciertos, con mayor o menor relevancia, pero siempre presentes en el escenario.



Diagrama: Nueva visión de las FF. AA. en el marco del desarrollo nacional.

Hoy la historia y la realidad nacional nos enfrentan con un nuevo reto: el derrotar y superar el lastre que tenemos todos los peruanos como país, los altos índices de pobreza, que se ve reflejada en las zonas donde la ausencia del Estado es notable, y paradójicamente la única presencia y representación estatal personificada es la de un militar o un policía, quienes cumplen con sus funciones de Seguridad. Su sola presencia en estos poblados —que a pesar de tener una persona que los representa, su poca preparación intelectual y poco acceso a la información, los hace pueblos descabezados— convierte a los efectivos castrenses intrínsecamente en líderes para la gente del lugar, al

punto que estos grupos sociales suelen buscar en el personal militar-policial cualquier tipo de ayuda, asesoramiento, ya sea técnico, de seguridad u otros apoyos.

Pero como ya hemos visto, el concepto de Seguridad ha cambiado y tiene nuevas connotaciones, ya que no solo se circunscribe al campo netamente militar, sino que abarca varios aspectos unidos al Desarrollo, por lo cual, en las FF. AA. y la PNP. se están reformulando roles y funciones que demandarán acciones proactivas, con el fin de estar a la par con el día a día, y poder enfrentar con éxito las nuevas amenazas a la Seguridad.

Esta compenetración social que se da entre los pueblos excluidos, los miembros de las FF. AA. y la PNP, y la nueva concepción de Seguridad que brindarán las Fuerzas del orden, debe ser capitalizada positivamente mediante una cooperación conjunta, apoyada y concertada con diversos organismos del Estado, que los lleve a un intercambio de ideas, que tendría como objetivo, entre otros, efectuar planes y proyectos de Desarrollo humano, conforme las zonas lo permitan, contemplando la riqueza que posean. Paralelamente, se deberá evaluar la creación de un marco legal específico, con la finalidad de poner los candados al más alto nivel, exigiendo el cumplimiento de esta política de Desarrollo y permitiendo ejecutar estas labores puntualmente; de esta manera, las FF. AA. y la PNP actuarían de alarma temprana proactiva en la detección de la pobreza, para que luego, personal técnico especializado de otros sectores realice el trabajo que le corresponde, entrelazando una cadena solidaria cuyo objetivo será el Desarrollo de los pueblos recónditos de la patria, materializando palpablemente un tema contemporáneo que dice "la mejor Defensa es el Desarrollo".

Profesionalismo castrense y su connotación en la sociedad civil

El recurso humano y la preparación moral, técnica y profesional de las FF. AA. y la PNP, siempre han mantenido los estándares adecuados para que se pueda decir que son un personal y funcionarios públicos idóneos para trabajar en la Seguridad, Defensa y Desarrollo del país, constituyéndose en una garantía y un soporte importante en la mantención de estos factores.

Este personal, en su gran mayoría, es respetado y considerado por la sociedad civil, y, más aún, requerido sustancialmente en las empresas, a fin de acogerlos

"... últimamente existe una fuga de talentos indiscriminada de jóvenes oficiales y subalternos, y si no se toman acciones a corto, mediano y largo plazo, llegaríamos a un punto en el que las FF. AA. podrían tener problemas que les demandaría buscar soluciones mucho más difíciles de ejecutar".

como parte de su equipo, una vez culminados sus servicios de acuerdo con la ley en las Instituciones militares en las que se desempeñaron.

Dicho personal captado para trabajar en la vida civil, aparentemente no tiene relevancia institucional; incluso es motivo de satisfacción para dicho personal encontrar en la empresa civil mejores condiciones económicas y ser reconocidos por el resto de los integrantes, considerando además que tendrían un futuro mejor en estos nuevos rumbos en su vida; sin embargo, lamentablemente esta situación va en total desmedro de las estructuras y de los cimientos de las Instituciones castrenses.

¿Por qué lo digo? Porque últimamente existe una fuga de talentos indiscriminada de jóvenes oficiales y subalternos, y si no se toman acciones a corto, mediano y largo plazo, llegaríamos a un punto en el que las FF. AA. podrían tener problemas que les demandaría buscar soluciones mucho más difíciles de ejecutar, con el objetivo de paliar esta coyuntura negativa. En su mayoría, los jóvenes oficiales y subalternos que se retiran, tienen una buena formación en *liderazgo,* la misma que es deseada y aprovechada por empresarios para beneficiar a sus empresas.

Estos miembros de las Instituciones castrenses, luego de prestar servicios en sus respectivas Instituciones, solicitan su pase a situación de retiro y se les contrata en empresas nacionales y empresas privadas de capital extranjero, potenciando sus economías, repito, haciendo crecer empresas y capitales extranjeros, siendo admirados en la sociedad empresarial por su capacidad y aceptados muchas veces sin otra formación que la castrense, solo por el "liderazgo" y la buena administración de personal que ellos poseen, en adición a que provienen de prestigiosas Instituciones del Estado. Entonces, cabría preguntarnos:

¿Por qué mezquinar ese potencial humano que ha sido preparado por el país y para el país, para que colabore con el Estado peruano y con los pobres?,

¿Por qué esperar que este personal quede fuera del servicio activo, desarrollando otras empresas?, y

¿Por qué no utilizarlos dentro de la empresa "Perú" cuando están en actividad y puedan así desarrollar su intelecto en favor de los más pobres?

Es allí adonde debemos apuntar y formar un gran frente, conformado por los miembros de las FF. AA. y la PNP, con sus recursos humanos, trabajando directamente en la inclusión social en el campo no militar, liderando proyectos de Desarrollo humano para el bienestar del Perú.

De seguro esta posición será discutible, tomando en cuenta netamente las remuneraciones —a pesar de que el presente Gobierno viene haciendo los esfuerzos necesarios para paliar tal situación—, y surgirá la pregunta: ¿Cómo el Estado nos puede exigir más, si tal esfuerzo no se refleja de una manera equitativa en nuestros sueldos a fin de mes, caso contrario a lo que sucede en las empresas privadas?

Dicho cuestionamiento puede tener sustento, pero no debemos llorar sobre la leche derramada, sino buscar soluciones, ya que pensar como inicialmente se plantea, sería ser egoísta o poco agradecido con nuestra Institución y nuestra patria, además de mantener un juicio sesgado y no buscar una solución al problema, sino evadir y deslindar responsabilidad, argumentando el problema económico como un escape a la falta de ingenio y a poner el hombro por la Institución y nuestro país, que nos formó y nos capacitó, constituyéndonos en base fundamental de su Desarrollo como hombres de bien.

Soy un poco duro, directo, y sin hablar a medias tintas, con el único afán de hacernos una autoevaluación y una autocrítica, pensando qué podemos hacer por nuestro país, dejando de pensar qué puede hacer nuestro país por nosotros —como una vez lo dijo John F. Kennedy, ex presidente de Estados Unidos—; lógicamente, después de esto esperaré recibir los reclamos de que soy muy "romántico", o muy "espiritual", puesto que la realidad es otra; y lo asumiré, pero no lo aceptaré, porque en el siguiente punto sustentaré con hechos esta apreciación.

Como todos sabemos, los miembros castrenses no hemos ingresado a las Instituciones Armadas para hacernos millonarios, y nadie nos obligó a pertenecer a estas dignas Instituciones. Hemos ingresado aquí con voluntad propia, por vocación de servicio al país y por un sentido patriótico que nos lleva a vestir

nuestros uniformes con orgullo. Por tanto, no intentemos disfrazar nuestro malestar con expresiones relativas a lo económico, porque todos y cada uno de nosotros sabíamos a qué sistema nos encomendábamos y el sacrificio que nos esperaba en la carrera militar o policial.

Reza un dicho, "por mejoría, mi casa dejaría", y es así. Con el respeto que se merecen los que tomaron la decisión de dejar las Instituciones por voluntad propia, les deseo suerte en sus nuevos planes de vida; pero la idea de poner en la palestra esta coyuntura institucional, no es con ánimo de pronunciarme en contra de las decisiones de algunos ex integrantes de los Institutos, puesto que ello sería pensar con mente retrógrada.

Por el contrario, la idea es mover conciencias y trabajar con los que nos quedamos en superar esta problemática; por esta razón, presento dichos problemas que, indudablemente, forman parte de nuestra realidad y no se pueden dejar pasar por alto. Por el contrario, si empezamos —como lo expongo a continuación— a cambiar esquemas, esta situación podría revertirse y, como consecuencia, ayudar en la inclusión social y el Desarrollo, en el campo no militar de la Defensa.

Realidad en el sector Defensa

La manera como se viene desarrollando el país, nos hace ver que la prioridad de los gobiernos es atender esencialmente la superación de la pobreza, y hoy, la inclusión social. Buena parte del presupuesto general de la República está dirigido a ello, y la partida correspondiente al sector Defensa ha tenido mejoras, no las deseadas, ni las requeridas, pero al menos se han dados partidas importantes para su proceso de modernización, y para atender las remuneraciones del personal.

Desde hace algunos años la clase política que dirige democráticamente las riendas del país, no ha considerado por conveniente invertir en potenciar o adquirir material bélico. Si bien esta decisión ha sido respetada por parte de las FF. AA., debemos ser los interesados en convencer con argumentos nuevos, concretos y tangibles, a los gobernantes, a fin de buscar una salida justa y equilibrada, en la que todos —civiles y militares— se sientan satisfechos y solidarios, conscientes de que los argumentos presentados serán para la mejora de nuestro Perú, y que al final se consiga la designación de un mayor presupuesto para el sector Defensa.

Es por ello que hay que considerar lo siguiente: si tanto preocupa al Estado disminuir los índices de pobreza y lograr la inclusión social en el país, constituyéndose ello en un tema prioritario de interés nacional, y puesto que quienes mantienen contacto permanente y perciben la pobreza en tiempo real en el Perú son los miembros de las FF. AA. y la PNP —siendo este hecho reconocido públicamente por el Gobierno y la ciudadanía—, ya que nos consideran los mejores agentes del Estado en conocer la realidad nacional, y contemplando la capacidad intelectual y el "liderazgo" que posee nuestro potencial humano, deberíamos de lleno trabajar en esta lucha, rompiendo la inercia y paradigmas, dando un paso adelante, llegando a un entendimiento positivo con nuestros gobernantes, ayudando al país demostrándole que en tiempos de paz también somos importantes e indispensables, y somos capaces de colaborar en la inclusión social y en la reducción de la pobreza, siendo parte directa de la solución en esta falencia de la vida nacional.

> "La manera como se viene desarrollando el país, nos hace ver que la prioridad de los gobiernos es atender esencialmente la superación de la pobreza, y hoy, la inclusión social".

Esto representará un argumento adicional y trascendental con relación a los que ya poseemos, para luego poder hacer la petición de recursos; ya que si demostramos que gracias al aporte de las FF. AA. y la PNP se han disminuido los índices de pobreza, esos puntos porcentuales que significan ingentes cantidades de dinero podrían servir para potenciar nuestra logística y mejorar los sueldos de todo nuestro personal, invirtiendo, por ende, el Estado en la Seguridad y Defensa Nacional, convirtiéndose esta acción en un círculo virtuoso para el Desarrollo del país.

Entonces, luego de iniciarse el cumplimiento de esta política de Desarrollo, los resultados serán vistos en 10 o 15 años; no es inmediato, pero esa es la visión del estadista: trabajar considerando como mínimo estos tiempos. En efecto, 10 o 15 años transcurridos son considerables para la vida de las personas, pero para la vida de un país, es solo un tiempo inicial y referencial para ver logros, y que estos repercutan tangiblemente en el Desarrollo del Perú y sus pueblos.

Resaltando que todos los peruanos, y más aún aquellos que formamos parte activa de la función pública y nos desarrollamos por ella, debemos sensibilizarnos

"El concepto actual de "Seguridad" se describe como la condición necesaria por la cual los gobiernos deben tomar acciones con el objetivo de velar por la paz, la libertad y la inclusión social en el país"

socialmente, tomando conciencia y dando el máximo de nuestra formación y función para con los hermanos que necesitan más de nuestra colaboración y solidaridad, con el fin de ayudarlos en su Desarrollo humano y contribuir de esta manera al engrandecimiento de la patria. Se debe tener presente que no somos los últimos de ayer, sino que somos los primeros del mañana; que solo cabe progresar cuando se piensa en grande, y que solo es posible avanzar cuando se mira lejos. Avancemos por donde otros no se atreven, ya que el camino se hace al andar, y si en ese caminar nos encontramos con piedras, pensemos que con piedras se construyen edificios y utilicémoslas para el perfeccionamiento y mejora de la construcción de ese gran edificio llamado Perú.

Lineamientos del sector Defensa en el campo no militar

El sector Defensa trabaja sobre la base de dos pilares fundamentales: la parte militar, la cual encarga —bajo su supervisión y control— al Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas (CC. FF. AA.) la responsabilidad de planear estrategias para la guerra; y las políticas de Desarrollo en el campo no militar, de acuerdo con su competencia en el país.

El Ministerio de Defensa (MINDEF), dentro de sus lineamientos sectoriales, ha dado, mediante documentos oficiales, claras disposiciones para apoyar la política nacional del Gobierno a favor de la inclusión social, entre las que resaltaremos la utilización de algunos conceptos, que se constituirán en la columna vertebral de las actividades no militares, en las que dicho sector deberá circunscribir su trabajo a ejecutar, aparte de las actividades empresariales y otras que se vienen realizando, como repetimos en líneas anteriores:

Inclusión Social (IS).- Es un proceso importante a considerar dentro de la Defensa, Seguridad y Desarrollo Nacional, el cual permitirá a las poblaciones de pobreza y/o extrema pobreza, lidiar contra este flagelo, contando con el apoyo e intervención de los diferentes niveles de Gobierno, mejorando su calidad de

vida en los aspectos de alimentación, salud, educación y vivienda. Este proceso es aplicable a la reducción de la pobreza y a la generación de empleo, con una visión integral de Desarrollo.

Defensa, Seguridad y Desarrollo.- Estos tres ámbitos están vinculados directamente, y no pueden conducirse independientemente, dado que no existe Desarrollo sin Seguridad, y Defensa sin Desarrollo. El concepto actual de "Seguridad" se describe como la condición necesaria por la cual los gobiernos deben tomar acciones con el objetivo de velar por la paz, la libertad y la inclusión social en el país, estableciéndose que las características principales de la Seguridad son: permanente, prioritaria, proactiva e integral.

Operaciones de Desarrollo Social (ODS).- Son actividades integrales y sostenibles, que desarrollan las Instituciones del sector Defensa, bajo el marco de la filosofía que se indica en el gráfico sugerido, con el objetivo de contribuir a la política nacional de inclusión social. Ellas serán apoyadas con la creación y funcionamiento de las "Brigadas de Apoyo al Desarrollo Nacional" (BADEN).



Diagrama MINDEF – filosofía.

Operaciones de Ayuda Humanitaria (OAH).- Son acciones de auxilio y alivio social que planea, coordina y supervisa el MINDEF, mediante las cuales se desea mejorar las condiciones de vida de poblaciones afectadas por desastres naturales, o de menores recursos y carencias; promoviendo la participación activa de todos los sectores, de autoridades regionales, locales, del CC. FF. AA., de las II. AA., así como de la sociedad en general; colocándolas en la posición de alivio a sus necesidades básicas y urgentes, para promover un desarrollo económico y social sostenible, que contribuya a reducir la pobreza y logre su inclusión social.

Acciones Cívicas (ACV).- Son actividades de carácter cívico-militar que realizan el CC. FF. AA. y las II. AA. bajo la supervisión del MINDEF, promoviendo la imagen institucional y fomentando la identidad nacional. Contribuyen con el Estado en los planes de desarrollo económico y social; esto incluye lo siguiente:

Actividades de Gestión (AG).- Son aquellas que realizan los miembros del CC. FF. AA. y de las II. AA. que prestan servicio en zonas alejadas del territorio nacional, orientando y atendiendo los requerimientos de las autoridades sobre las necesidades de sus poblaciones, teniendo en cuenta los protocolos y canales respectivos, presentándolos ante los entes encargados del Estado para su acción.

Procesos de Educación (PED).- Son contribuciones del CC. FF. AA. y de las II. AA. en áreas donde la participación del sector Educación es mínima o en algunos casos no existe, para lo cual sus miembros podrán colaborar con la ejecución de actividades relacionadas con la educación o instrucción de la población, orientadas a la alfabetización o al desarrollo de actividades productivas, respectivamente.

Proyectos de Desarrollo (PDE).- Son aportes individuales o colectivos del personal del CC. FF. AA. y de las II. AA. en la inclusión social del país, en zonas donde la presencia del Estado es poca o casi nula. Ello permite la identificación de focos productivos, y, como consecuencia, orientar y brindar asistencia técnica a las poblaciones, lo cual se ve reflejado en la formulación de proyectos de desarrollo económico.

Como complemento del trabajo, el MINDEF dictará disposiciones, a fin de concientizar, motivar e incentivar al personal en la formulación y presentación de proyectos de Desarrollo, a partir de la identificación de focos productivos y potencialidades de la zona donde prestan servicio, convirtiéndose en promotores y vehículos integradores del Desarrollo, así como también en generadores de recursos económicos de las zonas excluidas del país.

El CC. FF. AA. y las II. AA., a través de proyectos de desarrollo económico formulados por su personal, fomentarán su participación complementaria en

las ODS, dando asistencia técnica y recursos de acuerdo con las previsiones presupuestales programadas, teniendo en cuenta que este apoyo se orientará a la inclusión social de la población y al fortalecimiento de la imagen institucional.

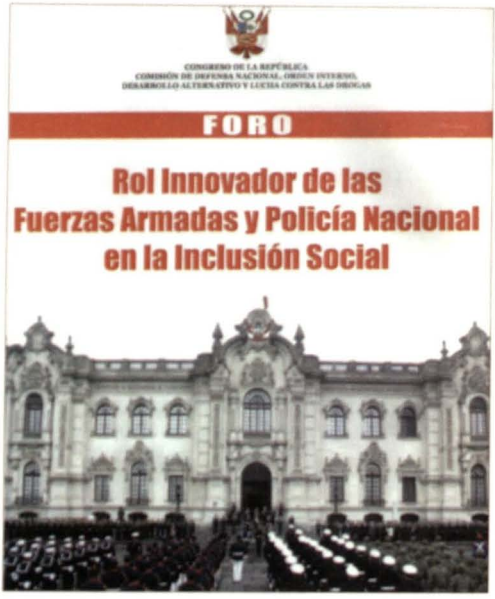
Los proyectos de Desarrollo serán presentados por el Comando ante el MINDEF, a fin de canalizarlos al sector competente para su ejecución, a través de profesionales y técnicos en la materia, integrando a los pueblos excluidos en el engranaje económico, e insertándolos en la población nacional económicamente activa.

"El MINDEF, mediante sus órganos encargados, promoverá e impulsará el planeamiento y ejecución de acciones de Desarrollo e inclusión social, coordinando también con los órganos encargados del Ministerio de Salud, Ministerio de Desarrollo e Inclusión Social y el Ministerio de Educación, entre otros".

De la misma manera, el MINDEF, mediante sus órganos encargados, promoverá e impulsará el planeamiento y ejecución de acciones de Desarrollo e inclusión social, coordinando también con los órganos encargados del Ministerio de Salud, Ministerio de Desarrollo e Inclusión Social y el Ministerio de Educación, entre otros. Estas actividades serán lideradas por el sector Defensa y complementadas multisectorialmente.

El MINDEF coordinará, con carácter intersectorial, con las instituciones públicas y privadas, la Policía Nacional del Perú (PNP), los gobiernos regionales y locales, etc., según sea el caso; promoviendo e impulsando la participación del sector y las instituciones a su cargo con los organismos mencionados en estas actividades conjuntas, buscando establecer una acción integral del Estado.

El MINDEF, delegará al CC. FF. AA. la formulación de la misión, organización y funciones de las unidades militares denominadas "Brigadas de Apoyo al Desarrollo Nacional" (BADEN), a través de los Comandos Operacionales y los Comandos Especiales; y todo ello con recursos humanos y materiales de las FF. AA., que permitan apoyar a los programas sociales, de salud y acciones cívicas, en beneficio de pobladores de bajos recursos en zonas de menor desarrollo; así como en la preparación y respuesta inmediata en el proceso de la gestión de riesgo de desastres.



Para ello se identificarán las áreas geográficas donde priorizará su contribución al desarrollo socioeconómico y la inclusión social en el país, efectuando un diagnóstico situacional en sus zonas de responsabilidad, de acuerdo con los siguientes criterios: índice de pobreza, presencia del Estado, cantidad poblacional, calidad alimenticia, vías de acceso, medios de comunicación, infraestructura orientad a al área de salud, infraestructura orientada al área educacional, sistema de electrificación, sistema de saneamiento, fuentes generadoras de recursos, potencialidades de la zona, actividades de desarrollo, programas sociales, consolidación de las operaciones militares.

Corolario

Concluyendo el artículo, es importante resaltar —como corolario de lo precedentemente expuesto, reflejado en aportes, sugerencias y disposiciones que coadyuvarán esfuerzos y servirán para promover la inclusión social de las poblaciones que viven en zonas de pobreza, de frontera, áreas críticas y de menor desarrollo, con la participación del sector Defensa y las Instituciones Armadas— que todo este proceso se dio bajo órdenes dispuestas desde el más alto nivel de Gobierno; es así que nos percatamos de que en el trabajo a planificar era necesario establecer nuevas directivas y marcos legales específicos, con el propósito de aprovechar el dispositivo, composición y fuerza con las que las FF. AA. se desempeñan en todo el territorio nacional, en especial en las zonas mencionadas; así como también utilizar integralmente el potencial humano y recurso material de ellas para lograr el cumplimiento de metas que apoyen al Desarrollo.

El proceso de planificación se concluyó, luego del trabajo efectuado en el Viceministerio de Políticas para la Defensa-Dirección General de Política y Estrategia-Dirección de Apoyo al Desarrollo y Promoción de las Relaciones Civil-

Militar del Ministerio de Defensa, teniendo el visto bueno del excelentísimo señor Presidente Constitucional de la República, quien posteriormente lo dio a conocer ante la opinión pública nacional, tal como lo manifestaremos.

Lineamientos del Jefe Supremo de las FF. AA. y PNP en la participación de sus subordinados en la tarea de inclusión social

El día 26 de noviembre de 2012, en el auditorio "Los Incas" del Museo de la Nación, la Comisión de Defensa Nacional, Orden Interno, Desarrollo Alternativo y Lucha Contra las Drogas del Congreso de la República, en coordinación con el Ministerio de Defensa y el Ministerio del Interior, organizó un evento académico relacionado con las perspectivas del rol de las Fuerzas Armadas y Policía Nacional en la inclusión social. Este evento tuvo carácter nacional, por lo que fue orientado a funcionarios del más alto rango de los tres niveles de Gobierno; así como también a los Altos Mandos de las Fuerzas Armadas y Policía Nacional, resaltando que la inauguración estuvo a cargo del señor Presidente Constitucional de la República.

En el marco de la citada inauguración, el Primer Mandatario, Ollanta Humala Tasso, dentro de su "Discurso de Orden", dio los lineamientos políticos y, en términos castrenses, su forma o cursos de acción en lo referente al innovador rol y participación de las FF. AA. y PNP en la inclusión social. En consecuencia, una vez que ellos han sido dispuestos desde la más Alta Magistratura del país, automáticamente se convierten en objetivos políticos, que obligatoriamente deben ser considerados en la "Gran Estrategia Nacional".

Al respecto, por la magnitud de lo dispuesto, es muy importante transcribir en su totalidad el citado discurso, ya que hasta hoy ningún mandatario ha mostrado su preocupación ni ha dado a conocer en forma específica y particular su posición como Jefe Supremo de las FF. AA. y PNP respecto al tema; dicha transcripción la hacemos con la finalidad de que los funcionarios de las Instituciones responsables y competentes, puedan orientar esfuerzos conjuntos para los respectivos diseños de esquemas de implementación y ejecución, ya que el esquema de planificación, en su mayor proporción, como lo hemos mencionado en párrafos anteriores, está previsto tal como lo viene promoviendo el sector Defensa y el Presidente de la Comisión de Defensa del Congreso de la República, organizadora de la actividad.

A continuación, el discurso del Presidente de la República, Ollanta Humala Tasso, durante su participación en el Foro "Rol Innovador de las Fuerzas Armadas y de la Policía Nacional del Perú en la Inclusión Social":

Lima, 26 de noviembre de 2012



Distinguida concurrencia, señores congresistas de la República, presidentes regionales, altas autoridades militares, policiales, queridos amigos:

En realidad, este es un foro importante, porque uno de los compromisos que asumimos para llegar al Gobierno fue el tema de la inclusión social.

El tema de la inclusión social no es solamente una palabra, el tema de la inclusión social es entender que la lucha contra la pobreza no solo se da en el marco y medidas puntuales, sectoriales, sino que hay un tema más profundo que es el tema de la inclusión social, que permite achicar la brecha de la desigualdad.

Latinoamérica no es la región más pobre del mundo; es la región más desigual del planeta. Y eso nos debe hacer reflexionar a todos. ¿Cómo hacer que cien soles en Lima valgan o presten las mismas oportunidades y servicios que cien soles en el VRAEM? ¿Cómo hacer eso si, como dicen, la cancha no está pareja, si el Desarrollo Nacional se ha concentrado en las zonas costeras y en algunas capitales del país, dejando el resto del país sencillamente en una situación de falta de presencia del Estado? Y no se quiere un cartel que diga Estado; lo que se quiere son obras de infraestructura, obras de saneamiento, obras en el área de salud, educación, etc.

Y eso es un desafío, no es un tema de triunfalismo; es un tema de reconocimiento de que este esfuerzo que hoy día nos coloca en la vidriera del mundo, como un país del cual se puede aprender, es el esfuerzo no de cinco o seis grandes multinacionales o empresas; es el esfuerzo del pueblo peruano que, poco a poco, muchas veces silenciosamente, desarrollando su economía local, desarrollando su economía regional,

ha logrado que hoy día los peruanos y las peruanas disfrutemos un poco más de calidad de vida.

La presencia del Estado no se norma solamente cobrando impuestos. La presencia del Estado se materializa cuando es el Estado el que norma la vida en comunidad. Donde no hay Estado reina la informalidad o reina la ilegalidad, porque no hay nadie quien la norme, quien norme la vida de acuerdo con el Estado de derecho; entonces se impone la ley del más fuerte o del más abusivo. Eso es lo que tenemos que revertir, por eso el concepto de inclusión.

La clave de este asunto es cómo llevamos el crecimiento económico, lo transformamos en Desarrollo. Crecimiento económico es plata, es tener liquidez; el Desarrollo es tener calidad de vida, y eso es de lo que tenemos que preocuparnos como Gobierno, como clase política. Por eso, el tema de inclusión social es una de las herramientas potentes que nos permite achicar la brecha de la desigualdad, para que esos cien soles en la capital del Perú puedan darle más servicios también o equipararlos con otras zonas como el VRAEM o zonas de frontera, etc.

Esta es una tarea titánica que tiene que realizar el Gobierno. Pues bien, el territorio nacional es grande: 1.3 millones de kilómetros cuadrados aproximadamente, y son pocas las instituciones del Estado que cubren todo el territorio nacional. Dentro de esas pocas instituciones que están presentes en todo el territorio nacional, en la sierra, en la costa, en la selva, estará la Fuerza Armada peruana, a través de su Marina, de su Ejército y de su Fuerza Aérea, así como está la Policía Nacional del Perú.

Hoy día tenemos entonces que preguntarnos: ¿Cuál es el rol de la Fuerza Armada en el desarrollo de una política de inclusión social?

La política de inclusión social tiene un órgano rector, que es el Ministerio de Desarrollo y de Inclusión Social, que hemos logrado crear en este Gobierno, con el apoyo del Congreso de la República. Este gran organismo rector de la inclusión social no puede desarrollar su política si no se apoya en otras Instituciones tutelares del país, como la Fuerza Armada. Por eso es importante la participación de la Fuerza Armada en lo que es la inclusión social.

La Fuerza Armada tradicionalmente ya participa en lo que es la inclusión social, el Desarrollo Nacional. A mí, personalmente, me ha tocado, en épocas de Alférez y de Teniente, alfabetizar, enseñar a leer a muchos de nuestros licenciados, a muchos de nuestros soldados que ingresaban al cuartel y no sabían leer ni escribir, pues eran analfabetos. Los oficiales teníamos que darnos tiempo para poder enseñarles con los manuales que nos daba Defensa; nos entregaban unos manuales y estábamos alfabetizando.

Como oficiales de la Fuerza Armada hemos enseñado a muchos jóvenes a comer correctamente, a utilizar infraestructura que antes no tenían, como servicio de saneamiento, y esa es una tarea que ha permitido que el Ejército y la Fuerza Armada se incrusten en los bolsones de extrema pobreza y en el corazón del pueblo peruano. Por eso, la Fuerza Armada es una de las Instituciones más respetadas, más queridas en el interior del país y a nivel nacional.

Una nación no se puede construir a espaldas de su Fuerza Armada; por eso, es importante que la Fuerza Armada no solamente ahora asuma los roles tradicionales, que ya se hicieron en el pasado, en el campo de lo que es la educación, con la alfabetización, y que hoy día estamos apoyando en la generación de valores y a través de programas como Beca 18; estamos ayudando a los que terminan el servicio militar, a los licenciados, a que sigan una carrera técnica, una carrera superior, que les permita cambiar el fusil que tenían en el tiempo de servicio militar, por una profesión que va a ser un arma que le va a permitir defenderse contra los enemigos para toda su vida. Y esos enemigos son la pobreza, la desigualdad, la ignorancia. Entonces, la Fuerza Armada lo que hace es: recoge el fusil que tuvo dos años el soldado y le entrega una profesión, para que la tenga toda la vida.

En el campo de la salud también la Fuerza Armada tiene un rol de inclusión social, a través de los servicios de la sanidad militar; a través de los hospitales y policlínicos que tiene a nivel nacional; a través de los enfermeros militares, de los médicos militares que atienden a la población en las zonas de frontera, como en Chávez Valdivia. En los puestos de vigilancia donde he trabajado, allí está la presencia del médico militar, que atiende a las comunidades aguarunas y de las zonas de frontera, por el altiplano. Donde están las comunidades aymaras, quechuas, también está el médico militar atendiendo a las comunidades; para eso

se desarrollan acciones cívicas, campañas médicas, donde la Fuerza Armada está presente colaborando con los sectores de salud.

En el tema de la infraestructura también la Fuerza Armada colabora a través de los batallones de ingenieros militares, que construyen carreteras, puentes, túneles, y que ayudan y están presentes porque esas zonas, como dicen, no son económicamente rentables y no entra el sector privado; porque el sector privado tiene su lógica de maximización de utilidades, que no es la lógica de la Fuerza Armada, que no es la lógica del Gobierno. Por eso entra la Fuerza Armada a tallar allí, creando mercados internos, creando circuitos económicos.

La forma como un pueblo aprecia el cariño que le tiene su Gobierno, muchas veces se traduce a través de una carretera, de un puente que cambia la vida, y ahí tenemos que trabajar juntos con la Fuerza Armada. Por eso es importante que retomemos el tema de los batallones de ingenieros que queremos impulsar, porque hoy día, gracias a políticas anteriores, hemos descuidado los batallones de ingenieros militares. Hoy día tenemos que repotenciarlos para que sigan haciendo ese trabajo de infraestructura que requiere nuestro pueblo, sobre todo en las zonas donde económicamente no es comercial o no es rentable hacer una carretera y poner un peaje. El Ejército peruano, la Marina de Guerra del Perú y la Fuerza Aérea del Perú no tienen esa lógica.

Pero el mundo se va transformando. Hoy día y cada día que avanzamos también vemos que vamos cerrando los capítulos del pasado y estamos en una nueva era en la cual va priorizándose la agenda de la integración regional, el tema del Desarrollo, ya que la Fuerza Armada tiene el rol constitucional de la Seguridad, pero también del aporte o contribución al Desarrollo Nacional.

Hoy día vamos a impulsar no solamente el tema de la Seguridad sino el tema del Desarrollo Nacional, y el futuro apunta a eso. Apunta a la consolidación del clima de paz regional y a atender la agenda del Desarrollo donde las Fuerzas Armadas tienen también que replantear los nuevos roles que van a contribuir no solamente haciendo acciones cívicas, que eso es algo en lo que ya la Fuerza Armada tiene mucha experiencia, sino nuevos roles en los procesos en los que el Estado, como sujeto político, trace caminos de largo y mediano plazo, y esos caminos son, por ejemplo, la industrialización.

El Perú, al igual que Latinoamérica, es una región que vive de la exportación de materias primas, y necesitamos aprovechar esta coyuntura

económica, esta coyuntura de consolidación económica, para replantear la ampliación de la matriz productiva del país; y eso implica cada día menos dependencia en el sector externo, en el entorno internacional, y más dependencia en las fuerzas productivas propias de nuestros pueblos, en la capacitación de nuestros jóvenes, de nuestros trabajadores y de nuestros cuadros profesionales y gerenciales. Ese es un gran reto que tenemos que desarrollar, junto con la Fuerza Armada.

Por eso es importante el rol que se le está dando hoy día a las escuelas de formación de oficiales y personal auxiliar; cada día necesitamos nuevos oficiales, más profesionales, más capacitados.

Así también, dentro de estos nuevos roles, hay áreas en las cuales las Fuerzas Armadas tienen que trabajar con mayor ahínco, como son las telecomunicaciones, como son el desarrollo de industrias que pueden servir tanto para la Defensa como para el Desarrollo Nacional. Hace poco hemos, por ejemplo, suscrito un convenio para la adquisición de aviones de instrucción y entrenamiento. Bueno, pero lo hemos hecho bajo otra óptica; ya no es la óptica de comprar y pagar, y después estar dependiendo tecnológicamente hasta de los lubricantes del país que nos vende las aeronaves; hoy día la lógica es la coproducción: compramos una cantidad, una parte se entrega y la otra parte se fabrica en el Perú, de tal manera que haya una transferencia tecnológica real que nos permita que el Perú, dentro de un plazo determinado, pueda ser capaz de levantar una industria aeronáutica que no solamente sirva para los usos de la Seguridad sino sobre todo para los usos del Desarrollo.

De esta manera creemos nosotros que la Fuerza Armada va a colaborar, va a participar activamente, no solamente en su rol como ente guardián de la soberanía, de integridad territorial y la Seguridad del país, sino como un actor importante en lo que es la inclusión social y en los nuevos roles que va a tener que desarrollar, ya que América Latina está cambiando, está en un proceso de transformación y nuestra Fuerza Armada también tiene que transformarse y avanzar más en el campo del Desarrollo.

Por eso agradezco que se me haya invitado, no solamente por el cariño que le tengo a las Fuerzas Armadas y a la Policía Nacional del Perú, puesto que mi raíz es militar, sino también porque creo que es importante replantear los nuevos roles que se vienen para las Fuerzas Armadas y Policía Nacional del Perú, y que tienen que estar a tono con el siglo XXI. Muchas gracias.

Bibliografía

- "Zona de Frontera del Putumayo: Urge su integración a la vida nacional" (2ª edición de la Revista de Marina del año 2006, Teniente Primero Gregory Paredes Saavedra)
- "Nueva visión de las FF. AA. en el desarrollo socio-económico del Perú" (1ª edición de la Revista de Marina del año 2008, Teniente Primero Gregory Paredes Saavedra)
- "Elemento castrense esencial para el Desarrollo Nacional: el liderazgo" (3ª edición de la Revista de Marina del año 2008, Teniente Primero Gregory Paredes Saavedra)
- "Defensa como vehículo integrador del Desarrollo" (edición abril-junio de 2010 de la revista Comando en Acción del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, Capitán de Corbeta Gregory Paredes Saavedra)
- "Desarrollo, innovador rol por la Pacificación Nacional" (edición octubre-diciembre de 2010 de la revista Comando en Acción del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, Capitán de Corbeta Gregory Paredes Saavedra)
- "El Liderazgo Castrense y la Inclusión Social" (edición julio-diciembre de 2011 de la revista Comando en Acción del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, Capitán de Corbeta Gregory Paredes Saavedra)
- "Inclusión social en el contexto de la Seguridad, Defensa y Desarrollo Nacional" (3ª edición de la Revista de Marina del año 2012, Capitán de Corbeta Gregory Paredes Saavedra)
- Directiva 001-2012 MINDEF/VPD/A/02 "Directiva para normar acciones de Desarrollo e inclusión social con participación del sector Defensa y las II. AA.".





Vicealmirante Wolingang Wegener 1875-1950.

Planteamientos estratégicos de Wolfgang Wegener

Primera parte



Capitán de Fragata
JOSÉ MANUEL IGNACIO
KREBS MILLARES

"La bahía alemana era, es y seguirá siendo, el ángulo muerto en un mar muerto".

Wolfgang Wegener

Introducción

Muchos han sido los impulsores de escuelas estratégicas que fueron determinantes en los conflictos armados a través de la historia. Grandes pensadores, políticos, militares y hombres de gobierno concibieron o diseñaron diferentes formas de alcanzar objetivos de diferente nivel.

Un estratega que a veces pasa desapercibido en la revisión académica de los diferentes centros militares de estudio es Wolfgang Wegener (1875-1956), Vicealmirante alemán, quien, cuando ostentaba el grado de Capitán de Corbeta, revolucionó al Alto Mando de la Armada alemana con una serie de escritos en los que criticaba la estrategia naval empleada por su país durante la Primera Guerra Mundial frente a Gran Bretaña. En efecto, a mediados de 1915, Wegener elaboró tres documentos conocidos como la "Trilogía de Wegener", provocando revuelo y polémica en la Flota de Alta Mar por su agudo espíritu crítico sobre la estrategia naval alemana, los cuales fueron reunidos por el US Naval Institute en el libro "The Naval Strategy of the World War". Posteriormente, en 1926, ascendido al grado de Contralmirante, redactó un Memorándum destinado al Alto Mando, el cual tuvo una amplia difusión en la reducida Armada germana de la época;

en este, desarrolló una tesis sobre las alternativas que tenía Alemania para hacer frente a un nuevo desafío naval por parte de Inglaterra.

En general, sus juicios e ideas destacaron por su claridad y profundidad, conservando muchos su validez en la actualidad. Algunos de ellos pueden ser objetables, pero obviamente deberán ser criticados desde la perspectiva de las circunstancias históricas que le tocó vivir.

En esta primera entrega nos ocuparemos de su "Trilogía", en la que critica la estrategia alemana empleada en la "Gran Guerra" y enfatiza la que se debió haber empleado. En estos documentos, Wegener analizó con detenimiento ciertos aspectos de la guerra en el mar, entre ellos: la Posición Estratégica, la Dualidad del Poder Naval (Fuerza y Posición), la Voluntad Estratégica, la Batalla con su fundamento estratégico y la Ofensiva Estratégica, relacionándola con la conquista de la posición.

La Estrategia Naval en la Primera Guerra Mundial

Al estallar la Primera Guerra Mundial, Inglaterra se encontraba en una posición estratégica muy favorable. Las arterias de su comercio se encontraban en el océano Atlántico, fuera del alcance de la Flota alemana. En cambio, las rutas del tráfico marítimo alemán podían ser interrumpidas fácilmente en el Canal de La Mancha y el norte de Escocia; por eso, cuando los británicos cerraron esas dos entradas, el Mar del Norte, por el cual ya no pasaba ninguna ruta comercial marítima, se convirtió en un mar muerto para fines comerciales, y Alemania debió sufrir las consecuencias del desabastecimiento que le produjo esta situación (Ver mapas 1 y 2).

A partir de ese momento, las flotas de ambas naciones mantuvieron una presencia efectiva pero, con excepción de la batalla de Jutlandia y en algunos combates poco significativos, no se abocaron a una guerra naval propiamente dicha. Así, la Flota de Alta Mar alemana se volvió una flota clásica por su existencia; Alemania empleó como estrategias genéricas navales la Flota en Potencia y, posteriormente, la Guerra de Corso, haciendo uso para esta última del ataque por medio de sus submarinos contra las rutas comerciales dominadas por Inglaterra.

La adopción de la Flota en Potencia, la cual tenía Hamburgo como puerto base, otorgó el beneficio de la disuasión, pero no solucionaba el problema del corte de las rutas comerciales alemanas a través del Mar del Norte. Esta falta de acción de la Flota de Alta Mar alemana incluso inspiró una canción,

haciendo eco del sentir popular con respecto a ella: *"Querida tierra de nuestros padres, puedes descansar segura porque nuestra flota permanece anclada en la bahía..."*.

Bajo esta circunstancia, Inglaterra no experimentaba la necesidad de mejorar su posición, ya que desde ella ejercía el dominio marítimo; es decir, la protección de las rutas comerciales marítimas, y a la vez estrangulaba el comercio alemán. Además, tenía la misión de defender esa posición estratégica favorable; es por eso que adopta una estrategia defensiva y, en cierta medida, una conducta pasiva de su flota, independientemente de la superioridad numérica que ostentaba frente a su par alemana.



Pasos bloqueados por la fuerza naval inglesa.



Libre tráfico marítimo del comercio inglés / aliado.

Defensiva Estratégica y Ofensiva Estratégica

Wegener se manifestó al respecto:

> *"Si nosotros, en lugar de los avances tácticos efectuados desde la bahía alemana, acometidas que no representaban ningún ataque a la posición británica, hubiéramos iniciado una ofensiva estratégica ciñéndonos luego tenazmente al cumplimiento de ese plan de operaciones estratégico-ofensivo, Inglaterra debía defenderse, batiéndose con todos sus recursos, tan pronto como nuestro ataque empezara a amenazar tan solo a su posición estratégica [...]. Como esta agresión*

no se produjese, Inglaterra no veía ningún motivo para batirse. No es necesario batirse por la conservación de un dominio marítimo que se posee efectivamente, hasta tanto se haga presente quien pretende disputarle a uno dicho dominio".[1]

Considerando esto, Alemania nunca llegó a amenazar efectivamente el dominio marítimo británico, motivo por el cual Inglaterra no tenía la voluntad de librar batalla; por el contrario, planeó sus operaciones de manera cautelosa y en forma minuciosa, considerando que estas no debían costar más de lo que realmente valían, e interrumpiéndolas de manera oportuna cuando la situación lo ameritara. Ejemplo de esto fueron el combate de Doggerbank y posteriormente la batalla de Jutlandia.

En contraposición a lo anterior, según Wegener, Alemania debería haber empleado la estrategia inversa; es decir, la Ofensiva Estratégica. Dada la posición estratégica desfavorable que ocupaba, debió haber perseguido como objetivo el mejorar su posición, tratando de arrebatarle a los ingleses aquella que le era ampliamente favorable, dado el hecho de que un plan de operaciones ofensivo no tiene por fin la conservación, sino la transformación de una posición estratégica (Ver mapa 3).

Así, Wegener describió esta situación:

"La flota permanecía entonces en la posición estratégica de la bahía alemana, su misión era, por consiguiente, la de defender a dicha bahía. Pero como los ingleses no atacaban nuestra posición, la flota, con sus acometidas, solo pretendía defender algo que en realidad no era atacado. [...] En el 'campo de fuerza' de la posición estratégica de Heligoland habían dejado de existir rutas marítimas comerciales. A nuestro plan de operaciones defensivo le faltaba el objetivo que debía defender. Por lo tanto, en el Mar del Norte no existía lucha por el dominio del mar. La bahía alemana era, es y seguirá siendo el ángulo muerto en un mar muerto".[2]

Flota en Potencia

La Defensiva Estratégica empleada por Alemania cristalizaba la Estrategia Genérica Naval de Flota en Potencia, con lo cual, la existencia misma de la flota mantenía el equilibrio o el *statu quo*, equilibrio que según Wegener no era nada conveniente para Alemania y sí para Inglaterra.

Como ya hemos visto, Wolfgang Wegener resaltó la Defensiva Estratégica, haciendo referencia a que la Flota inglesa, materialmente superior a la alemana, no la atacara,

porque no era un objetivo estratégico para ella, dada su posición estratégica favorable, y que, a diferencia de la concepción terrestre de la guerra en la que (según Clausewitz) *"el adversario más fuerte iniciará de inmediato la ofensiva, con el objeto de hacerse dueño de la iniciativa"*[3], en la guerra marítima no es necesariamente aplicable, dado que el "Control del Mar" es un concepto más abstracto e intangible.



Libre tráfico marítimo del comercio inglés / aliado.

El Almirante Alfred Von Tirpitz, responsable de la estrategia alemana durante la Primera Guerra Mundial, defendió la razón del empleo de la Flota en Potencia, tal como señala en sus *Memorias:*

> *"Dado que nuestra flota no había sido batida, ella les hacía posible a las Potencias del Norte, incluso Holanda, permanecer en una actitud neutral frente a las amenazas de Inglaterra. Cuando, en los primeros años de este siglo, siendo nuestra flota aún débil, Inglaterra había preparado un desembarco en Jutlandia; es decir, que había previsto un atropello contra Dinamarca por el estilo del que fue víctima, posteriormente, Grecia. Pero en presencia de la Flota alemana dicho proyecto era irrealizable. [...] Imaginémonos que nuestra flota hubiera sido totalmente batida, ¿qué consecuencias se habrían derivado de inmediato para nuestra situación económica y militar? Con el frente del Norte remellado o aun tan solo amenazado, no hubiéramos podido mantener los frentes de Oriente y Occidente".*[4]

Este argumento podría resultar o no válido; sin embargo, otros estrategas han dado sus ideas respecto a la Flota en Potencia. El Almirante Alfred Mahan expresó que *"la estrategia de Flota en Potencia o Presencia se impone, no se adopta voluntariamente, y su éxito pareciera que depende de si el enemigo comete un error"*. Mahan se opuso al empleo de la Flota en Potencia como mecanismo estratégico, puesto que *"asumir la defensiva solo conlleva a más desventajas que ventajas"*. Además, fue enfático al afirmar que: *"Una potencia marítima en primer lugar promueve el comercio sobre las rutas más ventajosas; y una potencia militar siempre sigue al comercio, para ayudarlo a progresar y para protegerlo".*[5] Como ya

hemos visto, la Flota en Potencia alemana no protegió el comercio, ni tampoco intentó arrebatar el dominio de las rutas comerciales al enemigo.

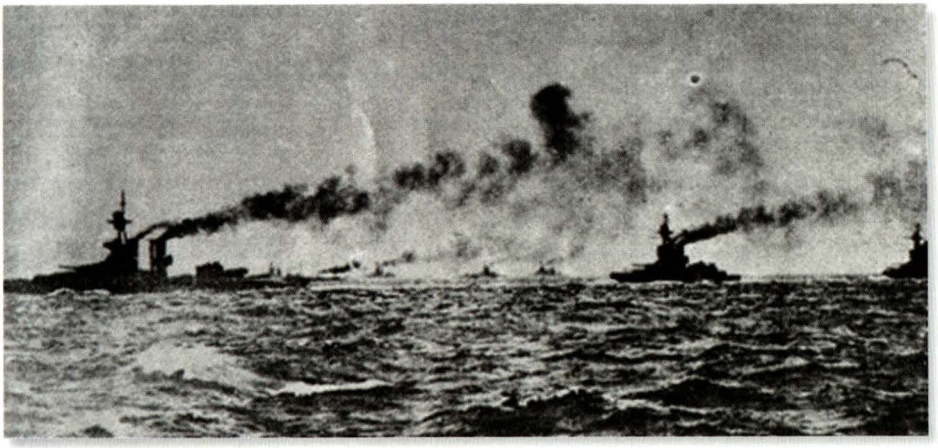
Por otro lado, el Almirante Raoul Castex escribió que *"la Flota en Potencia es una defensiva puramente pasiva, que no busca maniobras. Una defensiva de esta naturaleza refleja la idea de: más vale una flota inactiva en el puerto que una flota hundida por haber querido mostrarse activa"*[6]; y según Colin S. Gray:

"La Gran Flota se mantuvo entre Alemania y la capacidad de hacer del conflicto una guerra estrictamente continental. Si la Flota alemana en alta mar hubiera podido aislar los territorios de la campaña continental de la intervención de ultramar (extranjera), las Potencias Centrales (Alemania, Austria-Hungría, Bulgaria y Turquía) ciertamente habrían triunfado".[7]

En definitiva, lo que el Almirante Wegener afirma sobre la Flota en Potencia es que corresponde a una fuerza que no participa activamente en las operaciones, pero que por su sola existencia obstaculiza las operaciones del enemigo. Sin embargo, *"encerrada en su refugio entrega las aguas al enemigo. Su pasividad afecta la Voluntad Estratégica y el espíritu ofensivo, repercutiendo directamente en la moral de las tripulaciones, por ello se debe actuar con agresividad, movimiento y credibilidad".*[8]

Voluntad Estratégica

El Almirante Wegener expresó, en cuanto a la participación de la Flota de Alta Mar alemana para la Primera Guerra Mundial: *"La defensiva estratégica materializada por la permanencia de la flota en la bahía alemana era equivocada, ya*



Batalla de Jutlandia (31 de mayo - 1 junio 1916).

que nunca amenazó ni menos atacó la posición geográfica de Inglaterra"; faltó Voluntad Estratégica"; "la Flota británica no existía con el propósito de combatir con la Flota alemana, existía para obtener y mantener el dominio de los mares"; es decir, asegurar las Líneas de Comunicaciones Marítimas; "los británicos no tenían apremio estratégico alguno para dar la batalla"[9].

Consecuentemente, la inactividad de la Defensiva Estratégica demostrada por la Flota en Potencia resultó ser inadecuada; según Wegener, la flota debió emplearse ofensivamente bajo un fundamento estratégico, no táctico, como se aplicó en cumplimiento de la orden de operaciones, pero es evidente que el Alto Mando alemán no identificó claramente un objetivo geográfico sobre el cual volcar esa ofensiva, y que renunció por propia decisión a tal estrategia, avocándose a defender una mala posición estratégica.

Conclusión

Luego de esta sucinta revisión y análisis de lo que fueron los escritos del Almirante Wolfgang Wegener, al referirse a la estrategia naval alemana durante la Primera Guerra Mundial, las conclusiones se hacen evidentes y constituyen los preceptos estratégicos con los que Wegener contribuye a la estrategia marítima.

En primer lugar, Wegener resalta en su obra la dualidad del Poder Naval, el cual se constituye con la Flota (fuerza organizada de naturaleza táctica) y la Posición Estratégica (la ciencia de la posición geográfica, de su modificación y



SMS "Moltke" en la bahía de Hamburgo (1916).

"... la finalidad de toda posición estratégica (sea buena o mala), en la cual se permanece y desde la cual se practica una Estrategia Defensiva, consiste en ejercer dominio marítimo desde esa posición; es decir, control de las Líneas de Comunicaciones Marítimas".

permanencia respecto a las rutas comerciales). Asimismo, considera la Voluntad Estratégica como el vínculo que une a estos dos componentes, dado que esta, a través de un plan de operaciones estratégico, lleva la Flota Táctica a la Posición Estratégica.

En segundo lugar, afirma que la finalidad de toda posición estratégica (sea buena o mala), en la cual se permanece y desde la cual se practica una Estrategia Defensiva, consiste en ejercer dominio marítimo desde esa posición; es decir, control de las Líneas de Comunicaciones Marítimas. En ese sentido, la relación existente entre la posición estratégica y las rutas comerciales marítimas es, o debería ser, lo que despierta el deseo de ataque del enemigo a la posición estratégica. Por lo tanto, la Defensiva Estratégica de una posición estratégica que no tiene valor, es algo inútil.

Referencias

1 WEGENER, Wolfgang. La estrategia naval en la Guerra Mundial. Memorándum redactado en 1926 y publicado en 1929.

2 Ibid.

3 Von Clausewitz, Karl (1984). De la Guerra, p. 47. Barcelona: Ed. Labor. Punto Omega.

4 Von Tirpitz, Alfred. Orígenes de la guerra. Serie: Los Culpables de la Guerra.

5 Till, Geoffrey. Estrategia Marítima y la Era Nuclear (1988), pp. 131-133. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales.Editorial Buenos Aires

6 Solís, Eric. Manual de estrategia. Tomo III: "Estrategia Marítima" (1993), p. 675. Armada de Chile. Academia de Guerra Naval. Valparaíso.

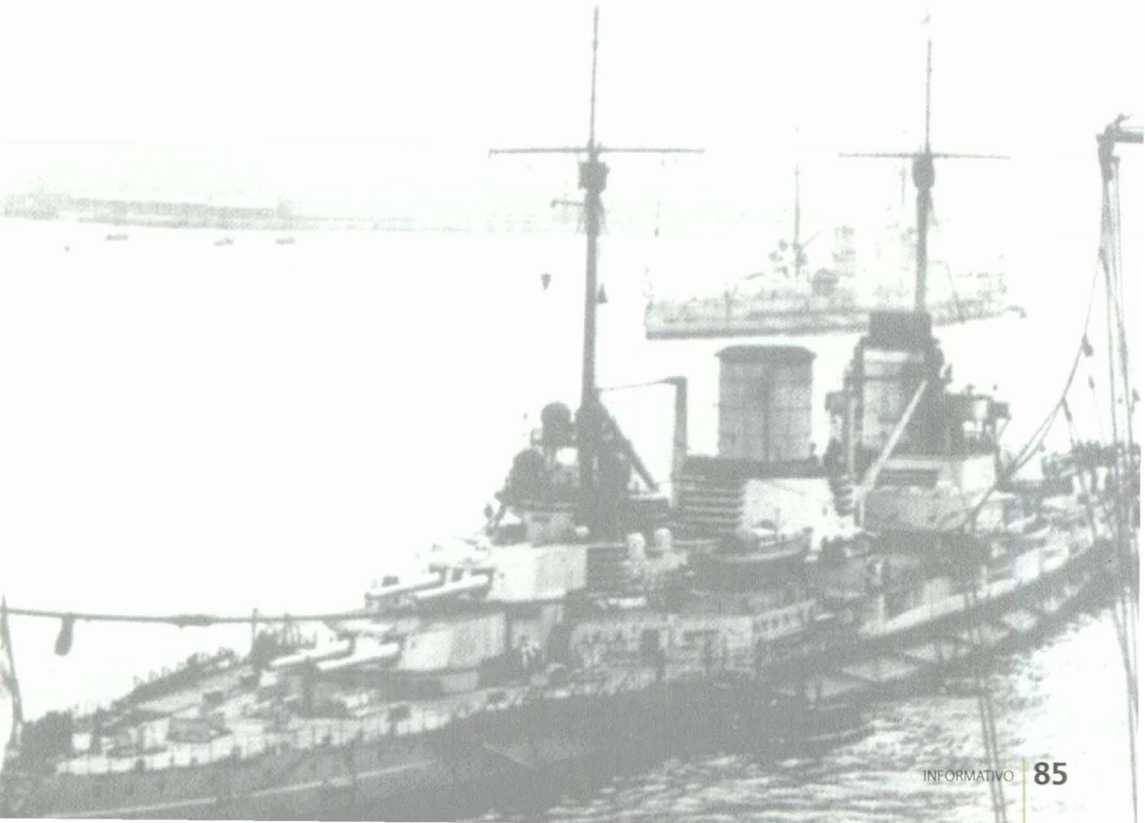
7 El liderazgo del poder marítimo: la ventaja estratégica de las marinas de guerra durante el conflicto (1999). Conferencias Magistrales en Política y Estrategia Naval. Naval War College, Newport: Serie editorial de la Escuela Superior de Guerra Naval, pp. 15-16.

8 Op. Cit. Wegener.

9 Op.Cit. Wegener.

Bibliografía

- Wegener, Wolfgang (1935). *La estrategia naval en la guerra mundial.* Memorándum redactado en 1926 y publicado en 1929. Buenos Aires: Estado Mayor General Armada Argentina.
- Solís O., Eric (1933). *Manual de estrategia.* Tomo III: "Estrategia Marítima". Armada de Chile. Academia de Guerra Naval, Valparaíso.
- Till, Geoffrey (1988) *Estrategia Marítima y la Era Nuclear.* Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires.
- Gray, Colin S. (1999). *El liderazgo del poder marítimo: la ventaja estratégica de las marinas de guerra durante el conflicto. Conferencias magistrales en política y estrategia naval.* Serie editorial de la Escuela Superior de Guerra Naval. Naval War College, Newport.
- Von Tirpitz, Alfred (1968). *Orígenes de la guerra. Serie: Los culpables de la Guerra.* Buenos Aires: Editorial Buenos Aires.
- Herwig, Holger (1993). *La estrategia y la perspectiva operativa alemana para la I Guerra Mundial. Conferencias Magistrales en Política y Estrategia Naval.* Naval War College, Newport. Serie editorial de la Escuela Superior de Guerra Naval. Naval War College, Newport.
- *La Marina. Historia.* Volumen I (1983). Introducción. Barcelona: Editorial Delta S.A.
- Von Clausewitz, Karl (1984). *De la Guerra.* Barcelona: Ed. Labor. Punto Omega.





La Inteligencia
operacional y táctica en la guerra irregular



Capitán de Corbeta
JORGE LUIS MONTOYA RUIBAL



La inteligencia es entendida como una organización formal que se encarga de la producción de conocimientos.

El objetivo del presente artículo es, a partir de establecer caracterizaciones de los conceptos en discusión, resaltar la diferencia que existe entre la Inteligencia operacional y la Inteligencia táctica, así como lo fundamental que resulta el complemento entre ambas, basado en mi conocimiento y algunas experiencias sobre el particular. Por lo cual, empezaré por recordar los significados más importantes que tiene la Inteligencia de acuerdo con los niveles de conducción operacional y táctica, y luego expondré algunos ejemplos para entender mejor los conceptos y la importancia del sincronismo entre el ciclo de Inteligencia y el proceso de planeamiento.

Sobre la denominación o concepto de *Inteligencia* existen variadas connotaciones. Así, primero mencionaremos que en el uso alude a un conjunto de conocimientos. En segundo lugar, la Inteligencia, entendida como una organización formal, se encarga de la producción de conocimientos. Y finalmente, en tercer lugar, la Inteligencia entendida como actividad o procesos por los cuales una organización produce conocimiento.

Para nuestro caso es útil tener presente la tercera definición. Además, hay que hacer una precisión. En las organizaciones y/o instituciones que producen

"... para poder tener la información sobre el enemigo, se requiere de una organización que trabaje para ello. Esta organización deberá recolectar la información de diversas fuentes. Este organismo, a su vez, requiere gestionar dichas fuentes, los métodos y procesos propios de una agencia de Inteligencia".

conocimientos, para unos se encuentran las entidades netamente académicas, cuyo norte es la investigación para la producción de conocimiento científico, en tanto que para otros, además, existen otras organizaciones dedicadas a la labor de Inteligencia. Estas últimas se enmarcan en la dimensión de producir conocimiento relevante para la toma oportuna de decisiones en el campo de la Seguridad y la Defensa Nacional. En este último ámbito se encuentra nuestra definición.

Ahora que hemos precisado el significado y alcance del concepto, pasemos a la materia de este artículo. Poniendo la Inteligencia en el contexto operativo, esta tiene como función esencial el proporcionar al Comandante "predicciones" que le permitan tomar las mejores decisiones en combate. Para ello, se analizan principalmente las capacidades del enemigo y el ambiente operacional. El Oficial de Inteligencia debe conocer al enemigo y el terreno (todas las características del espacio, ya sea tierra, mar, ríos, aire, que influyen en el uso efectivo de la fuerza), de tal manera que pueda predecir sus acciones en combate empleando para ello toda la información disponible sobre el mismo.

Entonces tenemos que, para poder tener la información sobre el enemigo, se requiere de una organización que trabaje para ello. Esta organización deberá recolectar la información de diversas fuentes. Este organismo, a su vez, requiere gestionar dichas fuentes, los métodos y procesos propios de una agencia de Inteligencia. Dicha organización podría ser una central de Inteligencia, un equipo móvil de Inteligencia, un destacamento de Inteligencia, cada uno de ellos según sea el caso sobre el cual se aplique la acción de Inteligencia. Todo esto para poder obtener información del enemigo, luego ser procesada y convertir la información en Inteligencia y generar el conocimiento del enemigo para uso y empleo del Comandante, debiendo interactuar el ciclo de Inteligencia en cada una de las fases del proceso de planeamiento.

Ahora señalemos que en la labor de Inteligencia existe otra dimensión en relación con los niveles de conducción de la guerra. Así tenemos el nivel estratégico, el nivel operacional y el nivel táctico. Los niveles de conducción que abordaremos son el nivel operacional y táctico.

Para ir decalando en la descripción tenemos que, en el nivel estratégico militar, se tiene por finalidad determinar el objetivo estratégico militar que dependerá del objetivo político de la guerra, o cuál es el estado final deseado de la guerra (finalidad de la guerra). En ese nivel corresponde al Jefe del Comando Conjunto de Fuerzas Armadas el alinear ambos objetivos y emitir la directiva correspondiente a los Comandos Operacionales del teatro de operaciones afectado, permitiendo así el diseño de la maniobra estratégica operacional a cada Comandante Operacional. En el nivel operacional, el Comandante Operacional y su Estado Mayor son los que, en base a su experiencia y la información de Inteligencia disponible, diseñan la maniobra estratégica operacional para poder optimizar el uso de sus medios en el nivel táctico, haciendo que el esfuerzo de guerra sea óptimo; articulando los elementos de maniobra tácticos entre sí, para que la suma de los objetivos tácticos cumplidos den como resultado los objetivos operacionales que se hayan determinado, y así poder llegar a lograr el objetivo estratégico militar, respondiendo al objetivo político de la guerra.



La finalidad es determinar el objetivo estratégico militar.

En el nivel de conducción operacional, como menciono líneas arriba, es que se articulan los esfuerzos de la guerra haciendo sincronizar los diferentes objetivos tácticos, para asegurar el mejor empleo de los medios. Siendo lo mencionado antes responsabilidad de los Comandantes Operacionales, si en este nivel no se conduce de manera adecuada la guerra operacional, es mucho más que probable que no se cumpla con el objetivo estratégico.

En los procesos que involucran a todos los niveles de la guerra, que se inician cuando se recibe la directiva del superior hasta que el Comandante, después de la apreciación de la situación, toma la decisión del curso de acción a emplear y diseña su plan para iniciar las operaciones, el Comandante Operacional y el Comandante Táctico tienen que haber establecido el sincronismo con el ciclo de Inteligencia en cada una de las etapas antes mencionadas. Veamos un ejemplo.

En el teatro de operaciones VRAEM, una de las tareas principales que se tiene que hacer es determinar el centro de gravedad en el nivel operacional, y el responsable de eso es el Oficial de Inteligencia, conjuntamente con el Oficial de Operaciones de ese Comando Operacional. El Oficial de Inteligencia activa el

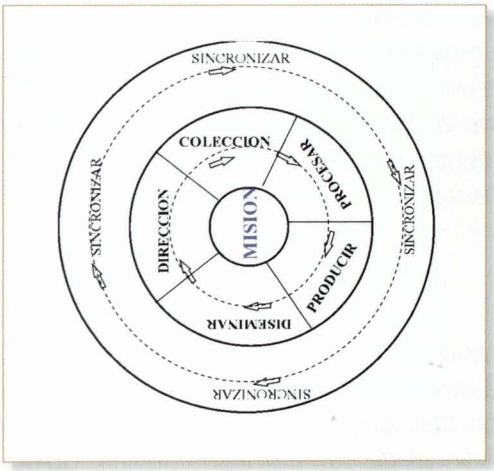


Conducción adecuada de la guerra operacional.

ciclo de Inteligencia con el plan de colección (plan de Inteligencia), para poder determinar ese específico centro de gravedad, siendo este el principal producto para su Comandante, para que así pueda afinar su proceso de planeamiento, si es que ya iniciaron las operaciones, y si se encuentran en la fase de preparación, poder iniciar su planeamiento. Recién desde que se determina el centro de gravedad es que el Oficial de Operaciones puede determinar los objetivos operacionales (nivel operacional), y señalar cuáles serán los esfuerzos, tanto principal como secundario. Esto le permitirá diseñar la maniobra estratégica operacional.

Cada componente, ya sea terrestre, naval o aéreo, tendrá que determinar los centros de gravedad del enemigo al nivel operacional-táctico. Por ejemplo, si el componente naval tiene la misión de ejercer el control fluvial en los ríos del VRAEM (entiéndase, control de las líneas de comunicación fluvial), lógicamente por la gran extensión de territorio, y siendo los ríos los que articulan ese escenario de guerra, el Oficial de Inteligencia del componente tendrá que determinar cuáles son los corredores de movilidad del enemigo, es decir, sus líneas de comunicaciones. Este análisis va a estar hecho en base a las necesidades de comunicación del enemigo, el factor tiempo-distancia de acuerdo a la geografía y medios de transporte a utilizar por este (en bote, a pie o utilizando animales como medio de trasporte), la información histórica de sus antiguos desplazamientos, posición de posibles campamentos, rutas de narcotráfico, zonas de producción y otros más.

Dentro del caso que mencionamos como ejemplo del control fluvial que debe ejercer el componente naval, si bien es cierto que la mayor cantidad de medios o de la fuerza operará en los ríos y áreas próximas a las riberas de los mismos, es de suma importancia el tomar en cuenta que, en el caso de los órganos de búsqueda del destacamento de Inteligencia o equipo móvil de Inteligencia, cuya tarea principal es proveer lo necesario para que el componente naval pueda cumplir su misión, tendrá que desplegar sus medios tanto en el área de operaciones como fuera de la misma, según sea lo más conveniente de acuerdo con la situación, con el objetivo de poder predecir el "punto futuro del blanco"; es decir, cuándo y dónde se encontrará el enemigo para que las unidades de combate cumplan con la interdicción, tomando en consideración que, si bien es cierto que el enemigo puede emplear el río como una "carretera", en otras situaciones el río se puede constituir como un obstáculo táctico que el enemigo intentará cruzar transversalmente, lo que implica que su aproximación podría ser desde tierra, empleando un corredor de movilidad terrestre. Por lo mismo que se ha expuesto, es importante considerar de interés todo el



Ciclo de Inteligencia.

sistema de movilidad del enemigo en el análisis de Inteligencia, tanto los corredores de movilidad terrestres como los fluviales, ya que los mismos son empleados de manera complementaria.

Así, empleando todo el tipo de información comentada anteriormente, recibida por diversas fuentes y agencias, es que el Oficial de Inteligencia tendrá que determinar cuáles de los corredores de movilidad afectarían al enemigo de tal forma que no pueda satisfacer sus necesidades logísticas u otras. Luego de ello, con esa información, el Oficial de Operaciones del grupo de planeamiento del componente naval recomendará a su Comandante dónde es que se deben establecer los puestos de control fluvial. Se debe tener en consideración que el centro de gravedad del enemigo tiene que ser actualizado permanentemente, ya que en este tipo de guerra irregular varía de manera muy rápida.

Como hemos visto, la Inteligencia es función del Comando y existe para servir al Comandante. Es el Comandante el que activa el proceso de Inteligencia. Esto no solo es para el Comandante Operacional sino también para el Comandante de las unidades pequeñas; en algunos casos el Comandante de algunas unidades realiza todo el proceso de Inteligencia (ciclo de Inteligencia).

En el nivel operacional, es de mayor importancia el generar y sincronizar correctamente el ciclo de Inteligencia, debido a la dimensión de las fuerzas que conduce su Comandante, y a la función misma de diseñar la maniobra estratégica operacional. Resulta importante también la coordinación, el ordenamiento de las tareas a unidades tácticas individuales en una secuencia de acciones que son llevadas por la estrategia del teatro; para esto es de vital importancia sincronizar en cada paso los procesos que efectúa el Comandante Operacional y su Estado Mayor con el ciclo de Inteligencia, antes, durante y después de cada operación de combate.

Es importante mencionar algunas de las diferencias en lo que respecta al empleo de la información e Inteligencia en los diferentes niveles de la guerra. En cuanto a la Inteligencia operacional, la diferencia más importante con la

Inteligencia táctica es principalmente la oportunidad y el detalle de la información que requieren las unidades de combate. Es decir, el tiempo que se demora en llegar la información al usuario y la descripción minuciosa de la información. La forma en que se debe diseminar o entregar la Inteligencia al Comandante Táctico debe ser expuesta en una carta de situación, en la que esté graficada toda la información requerida del enemigo y el terreno para permitir el cumplimiento de su misión; de lo contrario, la información no es útil, esto debido a que en la táctica las ventanas de tiempo y el área de operaciones son mucho menores que en el nivel operacional.

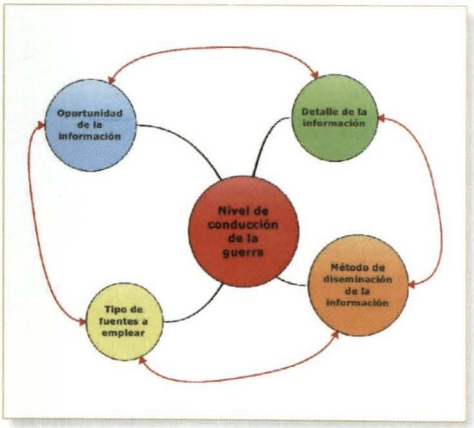


Habrá que tener en consideración el centro de gravedad del enemigo.

En el nivel operacional no es necesario tanto detalle como para el que está en la táctica. Esto es sumamente importante, debido a que es fundamental para la unidad táctica el máximo detalle de la información geográfica del ambiente operacional en general, así como del enemigo, porque la unidad de combate va a estar en la escena de acción; es decir, en la zona de combate misma. Por ejemplo, una patrulla de combate requiere desplegarse al área de operaciones con una carta de 1:25.000, con el mayor detalle posible del terreno y el enemigo graficado en la misma; en cambio, el Comandante Operacional va a efectuar su planeamiento en un teatro de operaciones con una carta de 1:100.000 o 1:50.000, según sea el caso, porque en esas escalas le es posible efectuar su planeamiento y seguimiento a las operaciones, debido a la magnitud de las fuerzas que conduce y el área geográfica del teatro de operaciones, cosa que no le permiten cartas con menores escalas.

Después de haber expuesto lo visto en los párrafos anteriores es que, por la condición y el empleo que se le da a la información en los diferentes niveles de conducción, me he permitido establecer cuatro factores que son fundamentales para tomar en cuenta, según el nivel de conducción para el que se trabaje, los cuales se interrelacionan entre sí para dar como resultado un producto de calidad al usuario final. Estos son:

- Tipo de fuentes a emplear
- Oportunidad de la información
- Detalle de información
- Método de diseminación de la información



Criterios que se requieren para el empleo de la información.

El criterio, tipo de fuentes y la forma del empleo de la información que requiere el nivel operacional versus el nivel táctico, es sumamente importante también, ya que de la fuente es de quien se obtiene la información que es procesada y entregada al Comandante Operacional o al Comandante Táctico, dependiendo del caso. Por ejemplo, la información que requiere un Comandante Operacional que tiene a su cargo un teatro de operaciones, y más de un esfuerzo operacional con diversas unidades tácticas desplegadas (cuya ventana de tiempo es de días a semanas), es diferente a la que requiere el Comandante Táctico; esto debido a que la información que el Comandante Operacional requiere es la necesaria para planear efectuar su apreciación de Inteligencia, actualizar el plan de Inteligencia y el centro de gravedad del enemigo y el propio en el nivel operacional. En cambio, la información que requiere el Comandante Táctico que es desplegado a una zona de combate determinada, es de mucho menor área (por eso se requiere una escala mucho menor de cartas geográficas) y la ventana de tiempo es mucho menor que la del Comandante Operacional, requiriendo información antes de su operación y durante la misma.

Luego de que el Comandante Táctico recibe la orden de alerta y su misión, su grupo de planeamiento inicia los pasos de apreciación de la situación del Comandante, para que este tome la decisión y diseñe su plan para cumplir la misión, para lo cual ya debe de tener información que le permita cumplirla; de no tenerla, deberá solicitar al Oficial de Inteligencia de la organización que la consiga. Por ejemplo, si se va a utilizar la Inteligencia de comunicaciones como método para obtener información de una fuente, en el nivel de conducción operacional, la distancia y la gama de frecuencia que se utilizará para efectuar las ***comint*** serán distintas a las que se requieran en un escenario táctico, así como la composición y disposición de las estaciones, los detalles técnicos de los equipos, como potencia, ganancia de la antena, tipo de amplificadores a usar, polarización de las antenas y otros.

Para dar un ejemplo práctico en lo que se refiere a la guerra irregular, ponemos el caso de que un grupo de reconocimiento especial es misionado a efectuar un reconocimiento para obtener Inteligencia de combate (criterio tipo de fuentes) de un área que se convertirá en el área de operaciones en los días siguientes, y se requiere información para que los pelotones de combate de una fuerza de acción directa ejecuten su misión días después. Como se aprecia, la información que requiere este pelotón de la fuerza de acción directa es de tal magnitud, que se requiere misionar a un pelotón de reconocimiento como un recurso de Inteligencia para satisfacer los vacíos de información, los cuales deberán ser entregados con el máximo detalle (criterio detalle de la información); como por ejemplo: la composición y disposición del enemigo, el tipo de armas y comunicaciones con que cuentan, vulnerabilidades importantes, las vías más recomendables para la aproximación al objetivo, la configuración del terreno que permita determinar el factor tiempo-distancia de la fuerza hacia los puntos críticos del área, vías de escape más aparentes, entre otros.

Como se puede apreciar, el detalle de información que requiere el Comandante Táctico es bastante amplio. También vemos que ese detalle amerita el empleo de un grupo especial de reconocimiento para poder conseguir la información requerida, lo que significa que es de suma importancia tener una variedad de recursos, de fuentes de Inteligencia, para poder efectuar una buena gestión de la información para los elementos de maniobra operativos.



"La función principal del Oficial de Inteligencia es conseguir la mejor información oportuna, íntegra y exacta, para que el Comandante Operativo pueda emplear todos los recursos disponibles de Inteligencia para lograr el objetivo".

Asimismo, de acuerdo con la situación táctica podríamos agregar, en el ejemplo, que se podría mantener al grupo especial de reconocimiento en el área de operaciones mientras ingresa la fuerza de acción directa, para poder brindar información en tiempo real (criterio oportunidad de la información) o, si el Comandante de la operación lo considera necesario, el grupo de acción directa podría también efectuar esa tarea, todo esto según cómo se vaya desenvolviendo la situación táctica y las capacidades de reconocimiento que tengan los elemento de maniobra a emplear. El acierto en las decisiones que vaya tomando el Comandante en el curso de la operación y el factor detalle de la información, se ve reflejado en la calidad de la información, gracias a la competencia del órgano de búsqueda empleado (grupo de reconocimiento especial). En cuanto al tipo de fuente (actividades del enemigo en el área de operaciones), vemos que se designó en el ejemplo a este grupo especial para asegurar que la calidad de la información sea la óptima. En relación a la diseminación, es importante poder determinar qué medio es el más adecuado para transmitir la información y mantener la calidad de la misma en el detalle deseado para poder ser apreciada correctamente; también el medio de diseminación deberá funcionar de manera rápida y segura para que la información mantenga la oportunidad.

Consideraciones de interés

Con el ejemplo que se explica líneas arriba, podemos ver que la interrelación de los factores mencionados y la experiencia que tienen los oficiales de Inteligencia en el tema para gestionar las fuentes de la mejor manera, de acuerdo con la clase de información que requiere la unidad de combate, son fundamentales, logrando que se puedan gestionar de la mejor manera los recursos de Inteligencia disponibles, acordes con las diferentes situaciones que se presenten.

La función principal del Oficial de Inteligencia es conseguir la mejor información oportuna, íntegra y exacta, para que el Comandante Operativo pueda emplear todos los recursos disponibles de Inteligencia para lograr el objetivo.

Es conveniente mencionar que toda la información obtenida, luego debe ser diseminada por el Comandante Táctico al Comandante Operacional, con el fin de retroalimentar al Comando y que este pueda afinar su planeamiento para la continuación de las operaciones, y mantenga articulados los objetivos tácticos.

El Oficial de Inteligencia debe recordar siempre para qué nivel de conducción está trabajando, y qué tipo de información requiere el Comandante Operacional o Táctico, para así poder diseñar su plan de Inteligencia, considerando los tipos de fuentes o recursos de Inteligencia más adecuados a emplear.

Referencias

- Vego, Milan. *Operational Warfare.*
- Apuntes de estrategia operacional Contralemirante De Izcue; Capitán de Fragata Yuri Tolmos; Capitán de Fragata Andrés Arriarán.
- *Campo y factor: similitudes y diferencias importantes para la producción de Inteligencia.* Artículo de "Revista de Marina". Año 104 / número 1- 2011. Capitán de Fragata Luis Ríos.
- *Apuntes.* Capitán de Fragata José Vera.

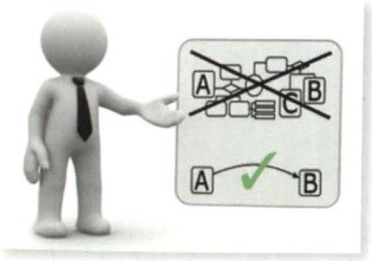




¿Por qué hacer reingeniería en nuestra Institución?



Ingeniera de Sistemas e Infomática
MARINA VARGAS VEGA



Definición de *reingeniería*

La reingeniería está orientada a conseguir procesos eficientes, basados en la satisfacción del cliente y/o usuario. Logra eliminar drásticamente la antigua forma de funcionamiento en las instituciones y empresas, en el escenario actual del mundo globalizado.

Reingeniería es "comenzar de nuevo", lo cual implica dejar los viejos procesos. Debe ser rápida y radical, los resultados se miden en tiempo, dinero y cantidad, y la búsqueda de trabajo que agregue valor hacia el cliente y/o usuario.

Las actividades de valor agregado tienen dos características: es algo que el cliente y/o usuario aprecia, y es importante que se ejecute correctamente desde la primera vez. La reingeniería se basa en crear procesos que agreguen el mayor valor a la institución.

La reingeniería en el mundo actual va de la mano con la tecnología: crea nuevos procesos, cambia la manera de hacer el trabajo, y la forma de hacer más rápido el proceso es la automatización.

La reingeniería implica un enfoque de gestión del cambio, diferente del que necesitan los programas de calidad.

Definiciones bastante aceptadas actualmente son las siguientes:

"La reingeniería tiene por objetivo el rediseño de los procesos. Significa cambios dramáticos y progreso rápido. Analiza y modifica los procesos básicos de trabajo, siendo la meta aumentar la capacidad para competir en el mercado mediante la reducción de costos, pero con cambios veloces y desechando viejos paradigmas, ante una economía de mercado que está arrollando a las organizaciones". Raymond Manganelli y Mark Klein (1999)

"La reingeniería es el replanteamiento fundamental y el rediseño radical de los procesos del negocio para lograr mejoras dramáticas dentro de medidas críticas y contemporáneas de desempeño, tales como costo, calidad, servicio y rapidez". Michael Hammer y James Champy, 1994

" La reingeniería tiene por objetivo el rediseño de los procesos. Significa cambios dramáticos y progreso rápido. Analiza y modifica los procesos básicos de trabajo, siendo la meta aumentar la capacidad para competir en el mercado".

En la definición anterior, planteada por Hammer y Champy, existen *cuatro palabras claves:*

Fundamental.- Busca reducir la organización a lo esencial; las preguntas utilizadas serán ¿por qué hacemos lo que hacemos? y ¿por qué lo hacemos de esa manera?

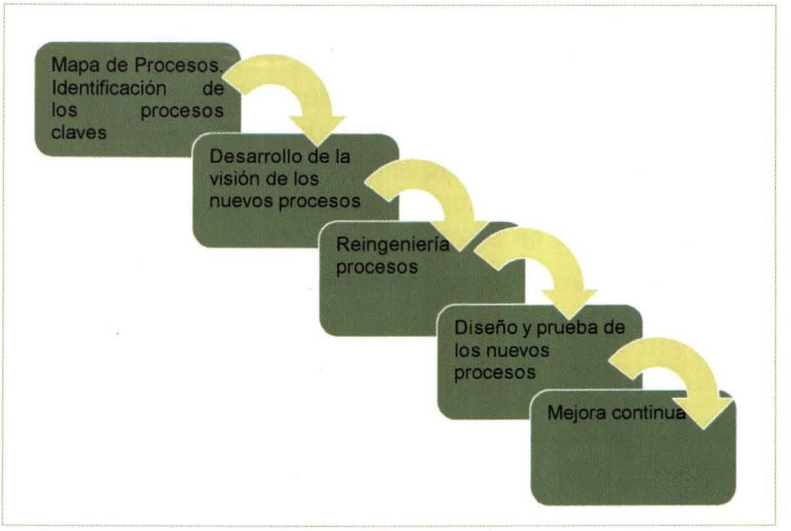
Radical.- Impone una renovación radical, desconsiderando las estructuras y procedimientos actuales para inventar nuevas formas de hacer el trabajo.

Drástica.- La reingeniería tira todo lo que existe actualmente en la institución. Destruye lo antiguo y busca la sustitución por algo enteramente nuevo. No aprovecha nada de lo que existe.

Procesos.- La reingeniería reorienta el centro de atención hacia los procesos y ya no hacia las tareas o servicios, mucho menos hacia las personas o hacia la estructura organizacional. Busca entender el "qué" y el "por qué" y no el "cómo" del proceso.

Así, la situación ideal es afrontar una reingeniería inicial de procesos para, a partir de ahí, trabajar con los conceptos de mejora continua. Para ello, proponemos la siguiente metodología:

Metodología para reingeniería rápida



Metodología para reingeniería rápida.

Principios para hacer una reingeniería:

1. Establecerla en torno a los resultados y no a las tareas. Llevar a cabo todos los pasos de un proceso; este diseño debe ser hecho para lograr un objetivo o resultado.
2. El proceso deberá ser diseñado por los que van a usar el producto del mismo.
3. La tecnología lleva a automatizar los procesos de la institución y a eliminar interfaces y vínculos.
4. Eficiencia e innovación en las comunicaciones.
5. Incluir la labor del procesamiento de la información en el trabajo real que la produce. Trasladar la información y las tareas.
6. Considerar los recursos territorialmente dispersos como si estuvieran centralizados.
7. Los que realicen el trabajo deben tomar las decisiones. Reorganizar la organización piramidal en forma plana: a eso tienden ahora las instituciones y empresas con organizaciones orientadas al conocimiento.

Condiciones para el éxito de la reingeniería.

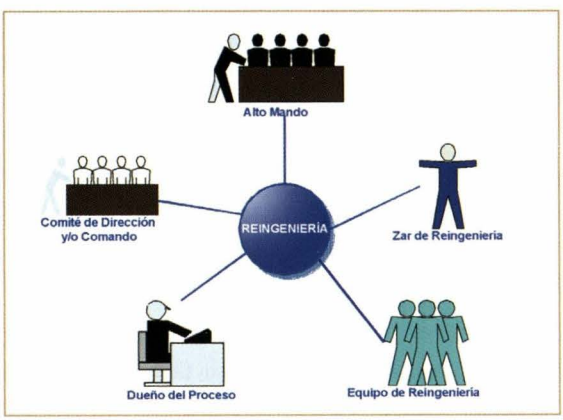
1. La institución debe considerar la elaboración de una metodología que enmarque la reingeniería del proceso, teniendo en consideración un lenguaje compresivo y sistemático.
2. Deberán coordinar todas las áreas involucradas por la reingeniería.
3. La institución deberá analizar el impacto mediante modelados y simulaciones, o también definiendo dobleces del proceso en diferentes tipos de escenarios, con la intención de verificar la disminución de la medición de los resultados de tiempo, costo, cantidad y otras características inmersas en la reingeniería de procesos.
4. La implementación conlleva un proceso continuo y constante.

El papel del Alto Mando o Comando al iniciar una reingeniería es básico. Para realizar la reingeniería, el Alto Mando y Comando deben:

1. Inducir al personal para aceptar el cambio.
2. Preparar al personal desde el principio del proceso.
3. Dar mensajes claros y oportunos.
4. Aclarar dónde se encuentra la institución y por qué debe cambiar.

Un aspecto importante y decisivo de la reingeniería, y que debe darse necesariamente al inicio del esfuerzo para que esta sea eficaz, es la persuasión de la gente dentro de la institución para que acepten y no rechacen la posibilidad de un gran cambio dentro de la institución. Obviamente, considerando en qué área funcional debemos efectuar el cambio radical del proceso.

Los participantes de la reingeniería son:



1. Alto mando. Que autorice y motive el cambio.
2. Dueño del proceso. Que conozca todos los detalles y sea responsable de estos.
3. Equipo de reingeniería. Diagnostica el proceso, lo rediseña e implementa el nuevo proceso.
4. Comité de dirección. Formado por gerentes, desarrolla las estrategias para la reingeniería y supervisa su progreso.
5. Zar de reingeniería. Un individuo responsable de desarrollar técnicas e instrumentos de reingeniería, y de lograr sinergia entre los distintos proyectos de reingeniería de la institución.

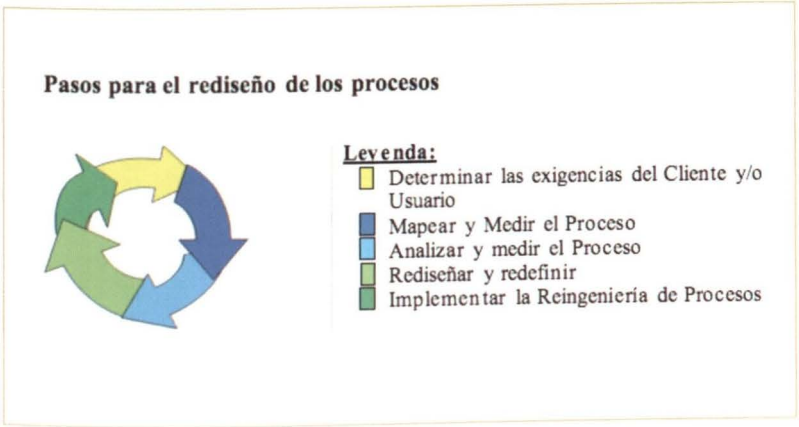
Los objetivos de la reingeniería de procesos

Son el aumento de la calidad, la disminución de costos, el incremento de la eficiencia operativa, la mejora del servicio al cliente/usuario y, en suma, lograr que la institución sea más competitiva.

Técnicas administrativas para la reingeniería

1. Lluvia de ideas (*Brain Storming*).
2. Identificación de oportunidades.
3. Análisis de procesos.
4. Medidas de desempeño, etc.

Pasos para el rediseño de los procesos



Requerimientos para el éxito de los cambios implementados

- Ser parte del Plan Estratégico de la institución.
- Innovación alineada a la estrategia de la institución.
- Disminuir tiempos para la elaboración de las tareas.
- Resolver los problemas surgidos durante el proceso, evitar usos y costumbres.
- Mejorar los modelos y servicios continuamente.

Los aspectos que deben inspirar el proceso de la reingeniería

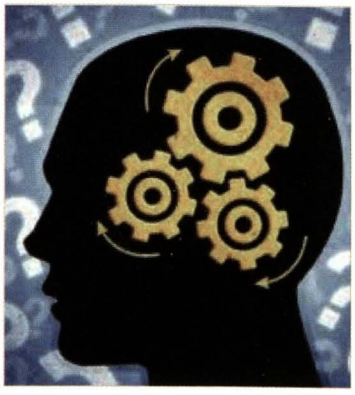
- El Alto Mando y/o Comando deben comprometerse para conseguir el éxito.
- Las metas y los objetivos deben ser claros y concretos.
- Apoyarse en las nuevas metodologías y tecnologías.
- Establecer "Benchmarking" con otras instituciones armadas del mismo rubro de trabajo, para lograr y mantener el liderazgo sudamericano.

Cuándo hacer reingeniería

- Cuando se quiere ser líder.
- Cuando se es líder y se quiere seguir siéndolo.
- Cuando la organización está detrás de la competencia.
- Cuando la competencia es agresiva.
- Cuando la organización está en crisis.

Ventajas de la reingeniería

- Mentalidad vanguardista, dinámica y abierta a nuevas estructuras de trabajo.
- Mejoramiento decisivo, cambios notables en tiempos cortos.
- Renovación de la organización.
- Cultura organizacional evolutiva.
- Rediseño de puestos, se crea empleos satisfactorios



Mentalidad abierta cambios radicales utilizando las metodologías y tecnologías actuales.

Sugerencias importantes a tomar en cuenta para evitar errores que se pueden cometer, a saber:

- Confiarle el liderazgo a una persona que no entiende de reingeniería.
- Tratar de que la reingeniería se haga de abajo hacia arriba.
- Tratar de corregir un proceso en vez de cambiarlo.
- No concentrarse en los procesos.
- No hacer caso a los valores y las creencias de los empleados.
- Conformarse con resultados de poca importancia.
- Abandonar el esfuerzo antes de tiempo.
- Limitar de antemano la definición del problema y el alcance del esfuerzo de reingeniería.
- Dejar que las culturas y las actitudes corporativas existentes impidan que empiece la reingeniería.
- Limitar los recursos destinados a la reingeniería.
- Concentrarse exclusivamente en diseño.
- Tratar de hacer la reingeniería sin volver a alguien desdichado.
- Dar marcha atrás cuando se encuentra resistencia.
- Prolongar demasiado el esfuerzo.

Un modelo de reingeniería se puede apreciar en la gráfica. Actualmente, podemos percibir del producto y/o servicio para los juegos de niños, que normalmente en los años 80 el niño interactuaba con los juguetes personalmente en un escenario real; ahora, en el presente, el mismo enfoque, pero en el entorno virtual con solo tener un móvil, simulamos el escenario real.

Conclusión

En nuestro tiempo, las instituciones utilizan la herramienta de la reingeniería para alcanzar sus metas estratégicas. La reingeniería de procesos recurre a la mejora continua en varios ítems:

- Se utiliza con frecuencia tecnología en formas creativas e innovadoras.
- Requiere cambios organizacionales.
- Reducción del tamaño, aun cuando esto generalmente mejora la productividad y satisfacción del cliente y/o usuario.

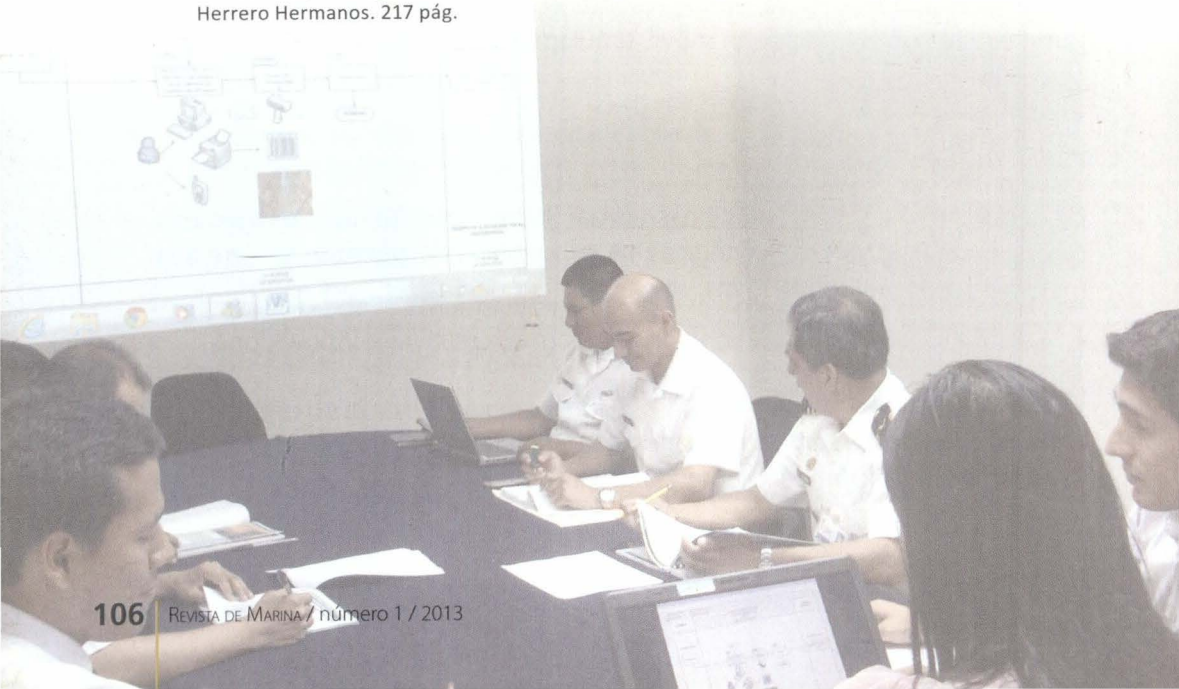
La reingeniería es determinante en el proceso de cambio drástico o radical, con la intención de alcanzar la ventaja competitiva. Las oportunidades de las organizaciones continuarán creciendo si se tiene en cuenta que, de uno u otro modo, la mayor parte del beneficio será obtenido por aquellos que puedan asimilar las metodologías y tecnologías más recientes, y tomar ventaja de las oportunidades actuales.

Es muy importante que cada institución piense en la reingeniería, lo cual significa aumentar la productividad y mejora continua del servicio que se brinda y, por ende, buscar mantenerse a la vanguardia internacional.

En Resumen, la Reingeniería de Procesos, consiste en revisar los fundamentos y reinventar los procesos de la Institución para lograr mejoras espectaculares en la calidad, reducción de costos, el trato al cliente, etc. Las tareas y los puestos jerárquicos de trabajo se ven subordinados a la importancia de los procesos. La Reingeniería de Procesos de la Institución no es responsabilidad de los directivos y comandos exclusivamente, sino que lo es de todos y cada uno de los miembros del personal naval de la Institución implicados en la renovación profunda.

Bibliografía

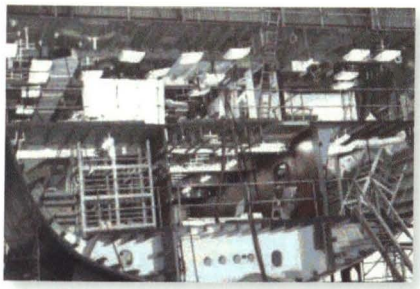
- Reingeniería: Cómo aplicarla con éxito en los negocios. Pride, William (1994) McGraw Hill. 282 páginas.
- Planeación y Desarrollo Comercial del Producto. Hammer, Michael y Champy, James. México: Herrero Hermanos. 217 pág.



La construcción modular en la industria naval



Capitán de Fragata
JORGE CALIZAYA PORTAL



La construcción modular representa el estado de arte de la tecnología y construcción naval.

Resumen

En ediciones anteriores se han explicado brevemente las características propias de la industria naval, tales como su división en reparaciones, construcciones, procesos productivos, entorno, barreras de entrada, infraestructura; así como la evolución histórica típica en el sector de la industria. Adicionalmente, el desafío de los astilleros respecto al escenario donde competirán por posicionarse en el mercado nacional y regional, compitiendo con sus fortalezas y debilidades propias. El presente artículo efectuará una descripción de la construcción modular, mostrando su concepto, aplicación, medios facilitadores y las ventajas en su aplicación en los astilleros en la actividad de construcción naval.

Introducción

La construcción modular representa el estado de arte de la tecnología y construcción naval a partir de la década de los años 90. Es alcanzado a partir de la automatización y de la robótica en todas las áreas donde pueden ser efectivamente

empleadas. Se caracteriza por la filosofía de producción modular en el proyecto y en la producción, alcanzando un alto nivel de estandarización de componentes intermedios, para proyectos de construcción naval diferentes. Los astilleros de esta generación disponen de estaciones de trabajo y líneas de procesamiento especializadas en tipos específicos de bloques, con alto grado de automatización.

La construcción naval: el proceso

El proceso constructivo puede dividirse en las siguientes etapas generales:

Ingeniería

a. Planos básicos
b. Planos constructivos
c. Planos de detalle o de taller
d. Esquemas de codificación y corte

Producción

a. Tratamiento superficial del acero
b. Corte
c. Armado de paneles
d. Armado de bloques e integración de equipos de tipo:
    1. Electrónicos
    2. Armas
    3. Tuberías
    4. Propulsión
    5. Generación
    6. Auxiliares
    7. *Outfitting*
e. Erección de módulos en mecanismo de lanzamiento
    1. Lanzamiento
    2. Pruebas

En las etapas anteriormente citadas no se hace mención de lo relacionado con el desarrollo conceptual del proyecto y la emisión y aprobación de especificaciones técnicas, por no estar relacionadas con las siguientes fases, ya que estas están netamente orientadas a la ejecución del proyecto de construcción naval.

La integración de la construcción modular al proceso constructivo

El lograr un alto grado de precisión para poder visualizar los diferentes componentes y materiales que integran los diferentes módulos y el aspecto ergonómico de los tripulantes en el empleo de los mismos, demanda el uso de *software* especializado que permita modelar cada situación virtualmente y en 3D.

Específicamente, nos permite tener una mejor percepción de la optimización de los espacios y ubicación de los equipos como motores, generadores y auxiliares; esto relacionado con el aspecto de diseño.



Productos intermedios en el taller.



Instalación de equipos, formación de zonas listo para botadura.

En el aspecto productivo, el poder trasladar la ingeniería general de los diferentes esquemas a corte, para ser empleados en máquinas de corte por control numérico (CNC), logrando optimizar el empleo de las planchas de acero, lo cual permite economizar material y recursos, para el posterior armado de paneles y bloques; en forma simultánea, poder agregar tuberías, más equipamiento mayor y menor, logrando de esta forma armar los módulos necesarios. En esta fase, se concreta la integración de los diferentes sistemas a los módulos que culminarán el proyecto respectivo.

Los módulos eran componentes complejos del buque, independientes de la estructura principal, y que incluían servicios completos o casi completos, y se podían construir en los talleres mientras se terminaba el casco del barco. Incluían toda la tubería, cableado, soportes, equipos y sus interconexiones, así como el tratamiento superficial. Se fabricaban sobre estructuras autoportantes en talleres, y una vez terminados y probados, se llevaban a la grada con vehículos especiales de gran capacidad (hasta 250 toneladas), y se izaban a bordo e incorporaban al buque como grandes piezas de un mecano.

Ello permitía realizar simultáneamente el trabajo de las estructuras de acero del barco y el trabajo de lo que se conoce como armamento del buque en la nomenclatura naval, y que no tiene nada que ver con armas, sino con los sistemas de propulsión, de generación de energía, de control, de carga, de habilitación, cocina, aire acondicionado, vapor, comunicaciones, etc.

Se trata de planificar todas las operaciones de fabricación del navío en el punto más alejado posible de la entrega; para ello tuvo que cambiar de nuevo la filosofía de diseño, ya que además de proyectar un barco adecuado para el cliente y de bajo costo, había que diseñar el despiece en módulos de todo el barco, con el criterio de compaginar en el tiempo todas las operaciones posibles para acortar el ciclo total de fabricación.

La fabricación por módulos tuvo otro crédito también positivo en cuanto a costos, ya que montar un tubo en la grada por el procedimiento tradicional —

con necesidad de grandes medios de izada, andamiajes, accesos a veces complicados, trabajo incómodo y con recursos limitados, a veces a la intemperie—era mucho más caro que montar ese mismo tubo en un taller cubierto, con acceso a nivel del suelo, con recursos de taller. De hecho en el taller costaba como promedio un tercio de lo que costaba a bordo.

Ventajas de la construcción modular

Entre las principales ventajas podemos hacer mención de los siguientes:

a. Periodos cortos de construcción
b. Óptima calidad
c. Entorno productivo controlado
d. Construcción segura
e. Menores pesos
f. Trabajos en equipos autónomos y multidisciplinarios
g. Economías de escala
h. Otros

Herramientas de gestión, medios productivos e infraestructura

Luego de haber revisado brevemente el proceso constructivo y las ventajas, debemos citar en forma sucinta algunos conceptos y medios facilitadores que optimizarían el proceso productivo, siendo estos los siguientes:

a. Producción magra
b. Manufactura ágil
c. Six Sigma
d. Mejora continua
e. Enfoque socio-técnico
f. Gestión de proyectos
g. Ingeniería simultánea
h. Administración de calidad total

En los medios productivos podemos hacer mención en la aplicación de los conceptos CAD/CAM (Diseño asistido por computador/Manufactura asistida

por computador), maquinaria bajo el concepto CNC (Control numérico por computador) y CIM (Manufactura integrada por computador), que permitirán el desarrollo y optimización del diseño hacia la etapa productiva, logrando ser más eficientes.

Con relación a la infraestructura, el astillero deberá implementar un *layout* (disposición) que le permita mantener un flujo continuo de los diferentes procesos productivos; para tal fin deberá contar con áreas destinadas para el suministro del acero granallado, y posteriormente se realizará el corte, pre ensamble y ensamble de las planchas en los bloques; asimismo, se contará con talleres equipados por grúas imantadas y pórticos para facilitar lo anteriormente expuesto. Considerar además, en las zonas de ensamble y por medio de las grúas pórtico tipo Goliath y/o grúas de brazo amantillable, su traslado a las gradas de lanzamiento o diques para su armado final. Pueden ensamblarse módulos solamente limitados por la capacidad de carga de dichas grúas y por el proceso constructivo.

Lo expuesto anteriormente son filosofías y metodologías productivas, vigentes en la actualidad y empleadas con éxito en todos los rubros productivos de bienes y servicios, considerando algunos ejemplos reales aplicados en las industrias de Corea del Sur y Japón.

Conclusiones y recomendaciones

- El ingreso a la construcción modular implica que un astillero cuente con medios tecnológicos e infraestructura apropiada para tal fin; no se requiere última tecnología, sino una que sea acorde con las realidades propias.
- La capacitación y curva de aprendizaje deben ser tenidas en cuenta para los planeamientos futuros y la ejecución de los diferentes proyectos.
- El recurso humano necesario para poder desempeñarse en las distintas etapas del proyecto, como diseño, producción y control de calidad, estará supeditado a un plan de capacitación necesario para tal objetivo.
- El objetivo final es evitar reprocesos y mermas a lo largo de los proyectos.
- El éxito de esta metodología constructiva permite entregar los diferentes módulos lo más terminados posibles y su posterior traslado a la zona de ensamble.

- Buscar el mejor modelo de gestión será el principal desafío para lograr una fluidez de recursos materiales, humanos, tecnológicos, financieros y logísticos, para facilitar la ejecución de los diferentes proyectos.

Bibliografía

- Bonilla, Antonio. (1998). Teoría del Buque. 3era. Edición. Cádiz. Editorial, Librería San José. 1979.
- Eyres, D. J. (2007). Ship Construction. 6ta. Edición. Ship Construction, D. J. Eyres, Ed Elsevier, (6 edition, 2007)
- López García, G. y Benita Fernández, V. (1972). Estructura del Buque. 2da. Edición.

Bibliografía en Internet

- http://www.usc.es
- http://www.ingenierosnavales.com
- http://www.navantia.es





"Capilla de Nuestra Señora de los Ángeles"
(Museo de los Descalzos, Rímac - Lima) Fotografía: Marcela Santa María García.

Miguel Grau y el Convento de los Descalzos



Teniente Segundo
MICHEL LAGUERRE KLEIMANN

"Miguel Grau era, señores, un guerrero cristiano. Hombre de fe, toda su confianza se cifraba en Dios". Monseñor José Antonio Roca y Boloña.[1]
"Grau ve acercarse una guerra que no desea, que el Perú en ningún momento prepara y que nuestro marino piurano tiene que afrontar como una exigencia moral, no como un deseo del país". José Agustín de la Puente Candamo.[2]
"Alma de acero y corazón de niño, batió a una escuadra y perdonó al Cousiño". Pedro Paz Soldán y Unanue.[3]

Los grandes hombres de la historia han sido, la mayoría de veces, hombres de grandes proporciones de humildad, una humildad que se evidenciaba no solo en los momentos cúspides de sus vidas, sino, y he aquí lo rescatable, en el día a día. Una consecuencia lógica a una conciencia vigilante e íntegra, cuasi estoica que pocos logran –no es imposible– realizar. Los hombres que tuvieron una vida coherente dentro del tiempo que les tocó vivir, son los que han sobrevivido como figuras paradigmáticas positivas, logrando esquivar el ingrato olvido del tiempo.

Dentro de este tipo de personas podemos englobar, *grosso modo*, a figuras que, con o sin razón, han servido como ancla de unidad a instituciones –gubernamentales, eclesiásticas y militares– a lo largo de la historia de las sociedades.

Un ejemplo claro, verificable y positivamente imitable para una sociedad como la nuestra, donde los continuos vaivenes del construir y retroceder frenan los deseos ilustrados de nuestra independencia de España[4] –aunque simbólica, es la que tuvimos y compartimos con los demás países latinoamericanos, hispanoamericanos o indoamericanos– es la figura del Almirante Miguel Grau Seminario.



Capitán de Navío Miguel Grau Seminario (Archivo Histórico de Marina).

En este breve artículo no se hará una apología ni menos una hagiografía de la figura del ilustre marino peruano, tan ilustre como muchísimos más que se encuentran en compás de espera a que algún curioso investigador e historiador hable más profundamente de ellos. En este caso, nos dedicaremos a narrar un pasaje poco conocido en la vida de nuestro personaje.

Vale resaltar la humildad de don Miguel Grau, quien sabiendo que se venía su último descenso por el muelle Dársena, su último viaje de la lancha al inmortal monitor; seguramente mirando de reojo al puerto que se alejaba, queriendo volver a ver a su esposa, hijos, y amigos; ordenando su último zarpe del puerto del Callao hacia las aguas sureñas del antiguo Perú; no tuvo mayor gesto de madurez espiritual y humana que el postrarse ante su Dios y confesar sus faltas ante el representante de Cristo en la tierra. El fin se acercaba.

Este acto de suprema humildad ante su fe lo realizó en el Convento de los Descalzos del Rímac, a unas seis cuadras del río del mismo nombre, frente al colonial Paseo de los Descalzos, y a dos cuadras del monumento –mito o no– a la infidelidad moral de un virrey.

En palabras de Luis Alayza y Paz Soldán, que recoge el historiador peruano José Agustín de la Puente Candamo:

> *"Paz Soldán, que hablaba con Grau en francés, recordando los tiempos en que ambos vivieran en París, díjole, al despedirlo en la puerta: va usted a cosechar nuevos lauros, Contralmirante. 'Tout est perdu –contestó Grau –. Me voy para no volver. Esta mañana he comulgado en los Descalzos, y estoy preparado para entregar mi alma a Dios. [...]'"*[5].

Palabras que calaron en el espíritu no solo del joven Alayza, sino que irradiaron a toda una generación que vio en el Comandante del "Huáscar" y su tripulación la última esperanza del pueblo peruano ante la incapacidad, desorden, falta de previsión estratégica y unidad nacional por parte de la mayoría, o al menos los más influyentes, gobernantes de aquellos agrios años de guerra[6].

Para algunos, esa combinación de humildad y serenidad fue su talón de Aquiles. Para otros, fueron las alas que le faltaron a Ícaro para llegar al infinito. Ningún enemigo de aquellos fratricidas años logró ingresar a territorio peruano mientras el monitor vigilaba sigilosamente, cuasi omnipresente, las frías y ricas aguas, que años más tarde llevarían el nombre de su Comandante.



Lienzo con retrato de P.Pedro Gual y Pujadas (Museo de los Descalzos, Rímac - Lima). Fotografía: Marcela Santa María García.

Pero volvamos a los Descalzos y al sacerdote que lo confesó por última vez.

En cuanto al padre franciscano Pedro Gual y Pujadas, se puede decir que fue uno de los más brillantes sacerdotes apologéticos de la tradición católica de aquellos años, que se caracterizaron por las ácidas polémicas entre liberales y conservadores[7]. Los liberales buscaban desde la Independencia, y con más fuerza desde la década de 1850, apartar a la Iglesia de los asuntos de gobierno y ubicarla, en el orden estatal, por debajo del poder político[8]; esto como consecuencia de las ideas libertarias de los enciclopedistas que ya habían incendiado Estados Unidos de Norteamérica y Francia, arrastrando al mundo antiguo a la era de las revoluciones que cambiarían la faz de la vida en el mundo[9]. Entre los defensores más destacados, nos encontramos con el confesor del Comandante del monitor. De origen barcelonés, llegó al Perú en 1845 a la edad de 32 años. Era tan capaz, que representó al obispo Sebastián Goyeneche en el Concilio Vaticano I. Como buen franciscano, tuvo entre sus manos a San Agustín, a San Buenaventura –pensamiento escolástico–, Santo Tomás de Aquino, Hugo Grocio, Immanuel Kant, Jaime Balmes; y mantuvo debates con personajes peruanos de la talla del liberal ex clérigo Francisco de Paula González Vigil[10]; rebatió algunos argumentos de Renan, y era ya autor de cinco libros sobre la fe y la teología publicados antes de 1879. Falleció en 1890.[11]

Podemos decir que dos grandes se juntaron en el Convento de los Descalzos del Rímac, profetizando mediante gestos y símbolos lo obvio del porvenir oscuro que se levantaba sobre el Perú, así como del haz de luz que rompió hacia el infinito del tiempo, y que en palabras del monseñor J. A. Roca y Boloña dio pie a que:

> *"El infortunio y la gloria se dieron una cita misteriosa en las soledades del mar, sobre el puente de la histórica nave, que ostentaba, orgullosa, nuestro inmaculado pabellón, tantas veces resplandeciente en el combate. El infortunio batió sus negras alas, y, bajo de ellas, irguióse la Muerte, para segar en flor preciosas vidas, esperanza risueña de la Patria. Empero, cuando aquella consumaba su obra de ruina, apareció la Gloria, bañando con su purísima luz el teatro de ese drama con inmarcesibles coronas, las altas frentes que no se doblegaron ante el peligro, y mantuvieron siempre frescos los laureles, con que las ornara la Victoria.* (Cfr. Torres Arancivia, 2012: 200).

Dicha reunión de fe, entre el sacerdote y el marino, fue inmortalizada para las futuras generaciones, mediante un retrato al óleo del Gran Almirante, ubicado junto a la pequeña capilla del convento donde se arrodilló por última vez –solo ante Dios– y entregó su alma y voluntad a la defensa de los peruanos.

En la actualidad, dicho óleo comparte, junto a otros 500 de las escuelas Cusqueña, Limeña y Quiteñas del siglo XVI al XX, las instalaciones del ahora museo del Convento de los Descalzos del Rímac, convirtiéndose en el más rico repositorio de pinturas eclesiásticas con que cuenta el Perú. El ambiente conventual y místico del lugar invita a la reflexión y a la inspiración –a través del arte– artística y humana. Un lugar de portentosa paz al que todos ustedes están cordialmente invitados[12].

Como dato curioso, el retrato del padre Pedro Gual y Pujadas se encuentra en un ambiente próximo al del Gran Almirante, donde seguramente, y de vez en cuando –en especial los 8 de octubres de cada año– se reúnen para rememorar viejos encuentros y grandes anécdotas que solo están destinadas a pertenecer a los grandes hombres.

Referencias

1. Oración Fúnebre por el descanso eterno del Contralmirante Miguel Grau y sus gloriosos compañeros, pronunciada por Monseñor José Antonio Roca y Boloña el 29 de octubre de 1879. Cfr. Torres Arancivia, 2012: Apéndice Nro. 2

2. Cfr. de la Puente Candamo, 2003: 263
3. Íbid., p. 75.
4. Cfr. Anna: 17-84, 281-311
5. Cfr. de la Puente Candamo, 2003: 313.
6. Cfr. Torres Arancivia, 2012.
7. También llamados tradicionalistas. La diferencia entre tradición y tradicionalismo es finamente abordada por Karen Sanders. Cfr. Sanders, 1997: cap. 2.
8. Esto se puede entender al considerar que, para los liberales, tanto la Iglesia como el ejército eran las únicas instituciones que trascendieron al periodo colonial que tanto querían aborrecer, y por ende debían ser disminuidas y controladas. A finales del siglo XIX e inicios del XX, apareció el positivismo, manteniendo el mismo esquema. Cfr. Prado, 1941; Zea, 1976.
9. Cfr. Hobsbawm, 2011.
10. Famoso político peruano quien, en su discurso del 7 de noviembre de 1832, acusó al presidente Agustín Gamarra de no cumplir con las leyes. Es conocida su frase "Yo debo acusar, yo acuso". Cfr. Torres Arancivia, 2012: 267 – 275.
11. Cfr. Cuesta-Alonso, 2000.
12. Museo de los Descalzos, información para visitas Telf. 481-0441. Museo de los descalzos/ página oficial en Facebook.

Bibliografía

- Anna, Timothy E. (2003). *La caída del gobierno español en el Perú: el dilema de la Independencia.* Lima: Instituto de Estudios Peruanos.
- Cuesta-Alonso, Marcelino R. (2000). *La teología apologética de Pedro Gual y Pujadas.* Anuario Historia de la Iglesia. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Navarra, IX. Pp. 528-536.
- De la Puente Candamo, José Agustín (2003). *Miguel Grau.* Lima: Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú.
- Hobsbawm, Eric J. (2011). *La era de la revolución: 1789-1848.* Segunda. Buenos Aires: Crítica.
- Prado, Javier (1941). *Estado Social del Perú (Estudio Histórico-Sociológico).* Lima: Colección de Libros y Documentos referentes a la Historia del Perú.
- Sanders, Karen (1997). *Nación y Tradición. Cinco discursos en torno a la nación peruana 1885-1930.* Pontificia Universidad Católica del Perú/Instituto Riva-Agüero/ Fondo de Cultura Económica.
- Torres Arancivia, Eduardo (2012). *La voz de nuestra historia. El poder de la oratoria civil y religiosa en el Perú (siglos XVI-XIX).* Lima: Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas (UPC).
- Zea, Leopoldo (1976). *El Pensamiento latinoamericano.* Barcelona



"No menor cuidado ha de poner el Príncipe en gobernar la nave de su Estado [...]". Diego de Saavedra Fajardo, *Empresas políticas*, 1640.

Mar y tempestad como imágenes de la violencia en la teoría política del Barroco hispanoperuano



Magister en Historia
EDUARDO TORRES ARANCIVIA

A través de estas líneas el eventual lector podrá adentrarse en la manera barroca de postular la política. Como se sabe, durante los siglos XVI y XVII los tratadistas revelaban sus postulados sobre cómo debía organizarse a la sociedad por medio del símbolo y de la alegoría. Tal estrategia responde al mismo carácter del Barroco, que es el intento de alcanzar la síntesis entre política, filosofía, arte y religión. Esa era la forma de entender la modernidad en aquel entonces, y de ahí que el lenguaje de todos aquellos que pintaban, componían música o escribían, solía verse revestido de unos juegos discursivos que, hoy por hoy, parecen difíciles de entender, y hasta oscuros.

Tal oscuridad no era tal en los lejanos días del siglo XVII. Los intelectuales y escritores utilizaron la palabra en su más completo esplendor para delinear soluciones a los problemas que presentaba la vida en sociedad. Esto lo hacían, pues consideraban que existían imágenes tan potentes, que bien podrían ser entendidas por cualquier letrado o arbitrista de la cristiandad occidental. Por ejemplo, el que se diga –en un tratado de gobierno– que un rey debía ser como un pelícano, era una forma de señalar que un monarca debía dar hasta la última gota de sangre con tal de procurar la felicidad de sus súbditos, y esto porque se creía que los pelícanos, ante la escasez de alimento, eran capaces de abrirse el pecho para que sus polluelos pudieran beber su sangre.

Así, en la lectura de los textos políticos del Barroco hispano peruano, se puede encontrar el peso gravitante que tiene la figura del mar como sinónimo de violencia en la política de los gobiernos. Tal símil es algo notorio en varios textos sobre cómo dirigir a los Estados, y se puede rastrear –de manera más tímida– en el Perú barroco, que, como es lógico, había recogido la impronta de la política moderna del siglo XVI.

Ya en los textos sagrados, el mar simboliza inquietud, caos y fuerza inexorable. Ahí mismo, el mar en tempestad es relacionado con la impiedad, en el sentido de que su fuerza es similar a la de los impíos que no pueden estarse quietos y que, como aguas movidas, solo pueden arrojar lodo y cieno.[1] Por ello, no sorprende que la Biblia también traslade la fuerza del mar a la de los ejércitos o a la de las muchedumbres que en el fin de los tiempos harán de la tierra un espacio violento.[2]

En otros casos, las tempestades son, a su vez, asociadas con la ira de Dios, tal cual lo recuerdan varios pasajes del Antiguo Testamento, como el de las aguas tragándose a las fuerzas del Faraón (Éxodo 15, 19), o la tormenta en altamar que termina con el sacrificio de Jonás por parte de la tripulación de la nave en la que el profeta pretendía huir (Jonás 1, 4-17), entre otras reveladoras páginas.[3] En la generalidad de los casos, el poder del mar o de la tempestad aparece asociado, simbólicamente, con la violencia del castigo, del desorden, y a la fuerza incomprensible de las pasiones humanas.

Haciéndose un gran salto cronológico, se ve que este simbolismo del mar y su tempestad, referido a la violencia, se traslada a la literatura barroca. En ella, el mar simboliza la alteridad, pero una alteridad que el otro no puede comprender. En Góngora, por ejemplo, el mar puede ser un símil de lo incomprensible, y hasta del impulso, tal cual se puede ver en *Polifemo* y en *Las soledades*. Como un *tropos* barroco, la mar movida también aparece en la obra de Calderón de la Barca, muchas veces como potencia divina que castiga y, en algunos casos, hasta como obra del demonio que busca doblegar al hombre.[4]

Se demuestra así la fuerte ligazón que se da entre violencia e imagen de mar movido. Tan contundente es esa asociación, que hasta se trasladó a la política en buena parte de los tratados de los teólogos y arbitristas que escribieron entre los siglos XVI y XVII. Dentro del mundo de símbolos, emblemas y alegorías que caracteriza al Barroco hispanoamericano, puede señalarse que la idea de la tempestad del mar es la que representa el fenómeno de la violencia en la vida en sociedad o, lo que es lo mismo, en la política.



"Por no salir de la tempestad sin dejar en ella instruidos al Príncipe de todos los casos a donde puede traerle la fortuna adversa [...]". Diego de Saavedra Fajardo, *Empresas políticas*, 1640.



"A la vista se ofrece torcido y quebrado el remo, debajo de las aguas, cuya refracción causa este efecto: así nos engaña muchas veces la opinión de las cosas". Diego de Saavedra Fajardo, *Empresas políticas*, 1640.

Ya en 1539, el polígrafo genial que fue Antonio de Guevara –que diez años antes había publicado su excelente tratado de política intitulado *Reloj de Príncipes*–, mostró su destreza enciclopédica en otros menesteres sacando a luz su *Arte del marear y de los inventores de ella*, que no era sino un tratado de técnica marina y arte del navegar.[5] En ese infolio, el capítulo IX nos lleva a la imagen que los intelectuales tenían del mar. Según se desprende del escrito, al océano se le teme por contener una fuerza que no se puede medir. De esa manera, la imagen que queda es que:

> *La mar es muy maliciosa, y siempre han de tomar sus cosas al revés; porque en la calma y bonanza, arma para hacer tormenta; y en la tempestad y tormenta, apareja para hacer bonanza. La mar es aficionada con unos, y apasionada con otros; porque si se le antoja, a uno sustenta la vida veinte años, y a otro la quitará el primer día. La mar es muy enemiga de todo con lo que se sustenta la vida humana; porque el pescado es flemoso, el aire es importuno, el agua es salobre, la humedad es dañosa, y el navegar es peligroso.*

La mar, para Guevara, es el imperio de fuerzas monstruosas, como la de los temporales, los vientos y el oleaje; todas ellas teniendo por escenario abismos insondables y espacios abiertos e inconmensurables. Ante esto, el enterado tratadista no teme decir que el reino del mar es el reino de la locura, donde todo está bajo la suerte y nada sucede bajo la óptica de la razón. En resumidas cuentas, el mar y su fuerza son una constante amenaza para quien no quiera entender su peligro.

Esa imagen del mar y sus tempestades, que la alegoría barroca había convertido en motivo usual de la literatura, y que los especialistas en los lances del océano reafirmaron en sus textos, también será recogida por el discurso político. En esos discursos, la violencia se prefigura en el símil marino para representar los peligros que debe sortear el príncipe cristiano, como el piloto de la gran nao que es el Estado.

Ya desde fines del siglo XVI se puede encontrar la idea del mar como fuerza violenta que amenaza la recta vida en sociedad. El *Tratado de la tribulación* de Pedro de Rivadeneira, en sus primeros folios, ya anuncia el símil:

> *Que navegamos por este golfo tempestuoso del mundo, pues ninguno se escapa de sus furiosas olas y horribles tormentas, y basta ser hombre para estar sujeto á las leyes y miserias de los hijos de Adán.*[6]

Nadie puede escapar a la fuerza del sufrimiento, puesto que le vienen al hombre por su imperfección, producto del pecado original. Desde que el género humano

se alejó de la gracia divina, en virtud de su desobediencia, se sometió a la violencia de la vida, que no es si no, el conjunto de tribulaciones que el hombre, la mujer y el niño deben afrontar todos los días. En su argumentación, Rivadeneira también apeló a la imagen del Faraón con su ejército tragado por las aguas cuando intentaba cruzar el Mar Rojo para ir en pos del pueblo de Israel. Esto lo hace para señalar cómo el malvado pagó sus pecados al ser tomado desprevenido por la fuerza reivindicativa que el mismo Dios envió para castigar culpas.[7]

Asimismo, para este tratadista, las tribulaciones son "aguas violentas y furiosas", que turban la vida haciendo que el alma pierda el sosiego y la quietud.[8] Solo Dios podía salvar al hombre de caer en esa tempestad cuya violencia solo acabaría con la muerte. Enfrentado el hombre con su finitud, estaría él mismo "ya fuera de los peligros de la navegación" para "llegar al puerto de la tranquilidad"[9].

Sin embargo, en este *Tratado de la Tribulación*, la asociación entre violencia y política a través de la metáfora marina, no está tan clara, puesto que Rivadeneira se dedica con más profusión al estudio de las contingencias de la vida; sin embargo, al ser la vida un todo político (para los individuos de ese entonces no hay separación entre la esfera pública y la privada), la tribulación viene a ser una fuerza violenta que el ser humano debe afrontar en todo momento. En todo caso, no es Rivadeneira el último estudioso de la política en recurrir al símil marino. Por el contrario, durante la centuria siguiente esta poderosa analogía se entremezclaría con el discurso político con una fuerza inusitada; prueba de ello son las *Empresas políticas* (1640) de Diego de Saavedra Fajardo.

Desde su primer discurso, también Saavedra Fajardo relaciona la violencia con la fuerza del mar. Y es que su texto se inicia con una imaginativa figura: el Estado es un barco que es conducido por sobre un mar revuelto, que viene a ser el gobierno:

> *[Como «el diestro y experto piloto»] no menor cuidado ha de poner el Príncipe en gobernar la nave del Estado por el golfo tempestuoso del gobierno, reconociendo bien los temporales para valerse de ellos con prudencia y valor. Piloto es a quien está fiada la vida de todos; y ningún bajel más peligroso que la corona expuesta a los vientos de la ambición, a los escollos de los enemigos y a las borrascas del pueblo.*[10]

En ese sentido, para este arbitrista, la violencia que acecha al Estado está representada en fuerzas desproporcionadas que tienen que ver con pasiones tales como los extravíos del poder, la guerra y hasta el mismo malestar del pueblo que, entendiendo que su gobernante no cumple con el pacto que lo une a él,



"Por la popa, y la pro de un navío entendían los antiguos un perfecto consejo [...]".
Diego de Saavedra Fajardo, *Empresas políticas*, 1640.


ME COMBATEN, Y DEFFIENDEN

puede rebelarse y poner en entredicho la autoridad misma del monarca. A tal punto llega la analogía de la violencia con el mar, que Saavedra y Fajardo no duda en señalar que las revueltas y rebeliones de un pueblo disgustado pueden ser "como los arroyos crecidos con los torrentes de alguna tempestad".

Siguiendo con la alegoría, Saavedra Fajardo también le recomienda al monarca que en alguna ocasión se resista a la violencia; esto con el fin de que sus efectos nocivos en el gobierno y la sociedad puedan amainar por sí solos. Sin embargo, todo en el príncipe debe ser equilibrio, lo cual tampoco implica que "los reyes se rindan a la violencia de los vasallos sino en caso de última desesperación: porque no obra la autoridad cuando se humilla vilmente"[11].

La violencia en el tratado de las *Empresas políticas* también se oculta de manera alegórica en la figura del mar; pero tal estrategia le sirve a su autor para ilustrar al gobernante y decirle que, en última instancia, él –como monarca justo– debe sobreponerse a las olas de ese océano encrespado, para así conducir a su pueblo "al puerto de su conservación y grandeza". En esa nao que es el Estado, el príncipe cristiano es el piloto; y los ministros y consejeros, las velas de ese bajel. Que se cuide el monarca –dice entonces el escritor– de que el poder de esos asesores se llegue a engrandecer, pues solo lograrán que, por su ambición desmedida, la nave entera sea tragada por las aguas de esa eterna tempestad.[12]

En el Perú, la alegoría del mar aparece de manera tímida, mas no por ello con débil potencia. Es impactante encontrar la alegoría marina en el encuentro entre Atahualpa y el cura Valverde, que narra –en base al desaparecido texto de Blas Valera– el Inca Garcilaso de la Vega. Como se sabe, es muy probable que el sacerdote dominico se haya acercado a la litera del inca para leerle el *Requerimiento*, que era el texto de época que los conquistadores les leían a los señores infieles para que se sometiesen a los postulados del catolicismo y a la autoridad del rey hispano, puesto que de no hacerlo podían ser destruidos a través de la guerra justa.

Garcilaso menciona cómo el sacerdote, al final de ese requerimiento, le dice al Inca, a través del ineficaz "lengua" Felipillo, que debe aceptar la autoridad de Cristo, del rey y de Pizarro, ya que si no, "tendrá por muy cierto permitirá Dios, que como antiguamente el Faraón y todo su ejército pereció en el mar bermejo, y así tú y todos tus indios seáis destruidos por nuestras armas"[13]. El hecho de rememorar el milagro que obró Dios a través de Moisés en el Mar Rojo es una forma de señalar cómo la furia de Dios puede caer sobre los tiranos. En este caso, la figura del mar se asocia con el castigo divino que asolará a todo aquel reino que rechace el gobierno de Jesucristo y de sus monarcas católicos.

Un sermón pronunciado en Lima por el sacerdote Fernando de Herrera nos lleva por una vertiente triplemente alegórica, pues señala la relación que puede haber entre mar, la Virgen María y la violencia. En esa alocución el sacerdote describe a la Madre de Dios como una especie de generala de los ejércitos celestiales.[14] De esa manera, la Virgen es asociada con la violencia de un Dios que se percibe como justo, pero vengativo; y así aparece la idea de una Virgen María que sale a luchar contra los infieles. Ella mueve a las armas en el combate –dice ese sermón– para así "descabezar la impiedad y degollar la herejía". Se suele olvidar, pero "María" significa "Estrella del mar"; de ahí que el discurso de este sacerdote retome el relato del castigo divino en el Mar Rojo, para encontrar la ligazón entre la violencia de Dios y el nombre de la Madre del Redentor. En su razonamiento, cuando el mar devoró a los egipcios, el castigo era de Yahvé, pero la fuerza era de María; fuerza que se representaba en la potencia del agua. Y la forzada asociación cobra más ímpetu cuando el cura recuerda a su auditorio que la hermana de Aarón y de Moisés se llamaba María, y que fue justamente esa mujer quien celebró con música potente el descalabro de las fuerzas egipcias. Tales asociaciones eran, pues, la lógica del Barroco que ligaban conceptos e historias tan disímiles, con tal de sustentar un punto de vista.

Por otro lado, en la monumental obra de Felipe Guamán Poma de Ayala, también se puede rastrear la potencia del mar como alegoría del gobierno que deviene en la tiranía, y, por lo tanto, en la peor de las violencias. En el folio 367 [369] se lee cómo el cronista andino señala que el rey de España es un verdadero santo que vela por los indios del Perú y que toda esa bondad llega a través del mar, pero que tal magnificencia, tocando tierra, se vuelve contra los naturales del Perú para dañarlos y vejarlos.[15] De esa manera, Guamán Poma delinea al mar como el gran espacio de la esperanza que sirve como vía para que la justicia de un rey llegue a las costas del Perú. Tal justicia, como es de entenderse, llega a través de barcos, con funcionarios rectos, oficiales y sacerdotes preocupados por los nativos peruleros.

Finalmente, una mención marina extraña, pero llena de significantes, se encuentra en la *Historia del reino y provincias del Perú* del jesuita Giovanni Anello Oliva.[16] Ahí el sacerdote menciona el origen de Manco Cápac: este había nacido en una isla del norte del Perú, pero, antes de su nacimiento, el mar entró en una terrible tempestad que parecía iba a destruirlo todo. No obstante, apenas se produjo el nacimiento del Inca, la paz sobrevino casi de inmediato. Aquí el discurso parece llevarnos, una vez más, al contenido de la política barroca: la justicia de

un rey anula la violencia en el gobierno. La imagen, entonces, estaría dilucidada en la obra de Oliva: el mar tempestuoso simbolizaba la época tiránica previa al ascenso de los Incas, mientras que el agua tranquila representaba el porvenir de un gran reino y el ascenso de un gran rey que buscaría la paz y la justicia entre su gente, hasta que, a entender del sacerdote, su raza pecó y debió pagar sus culpas con la conquista de los europeos.

Referencias

1. Phillips, John (2008). *Cómo entender e interpretar la Biblia. Una introducción a la hermenéutica.* Michigan: Portavoz, pp. 33-68 (versión original 1987).
2. Ibíd., p. 68.
3. "El mar en la Biblia como símbolo de caos". *Tiempo del Espíritu. Renovación carismática católica.* 29 de abril del 2009. En: http://www.tiempodelespiritu.com/index.php?option=com_content&view=article&id=85:el-mar-en-la-biblia-como-simbolo-de-caos&catid=43:la-biblia&Itemid=89 (visualizado el 1 de mayo de 2011).
4. Al respecto, véase una aproximación en Fernández Mosquera, Santiago (2003). *La tempestad en Calderón: del texto a la tabla.* En: Manfred Tietz (ed.), Archivum Calderonianum, Tomo 10: Teatro calderoniano sobre el tablado. Calderón y su puesta en escena a través de los siglos. XIII Coloquio Anglo-Germano sobre Calderón. Florencia, 10-14 de julio del 2002 (pp. 97-128). Stuttgart: Franz Steiner.
5. Guevara, Antonio de (1673). *Arte del marear y de los inventores de ella: con muchos avisos para los que navegan en ellas. Compuesto por el Ilustre, y Reverendísimo Señor D. Antonio de Guevara, Obispo de Mondoñedo, Predicador, y Cronista, y del Consejo de su Majestad. Dirigido al Ilustre Señor D. Francisco de los Cobos, Comendador mayor de León, del Consejo de Estado de su Majestad.* Madrid: Melchor Alegre, pp. 241-276 (versión original 1529).
6. Rivadeneira, Pedro de (1877). *Tratado de la tribulación.* Lib. 1, cap. 10. Madrid: Tello, p. 2 (versión original 1589).
7. Ibíd., p. 82.
8. Ibíd., Lib. 1, cap. 13, p. 122.
9. Ibíd., Lib. 1, cap. 17, p. 157.
10. Saavedra Fajardo, Diego de (1640). *Empresas políticas.* Valencia: Vilagrasa, 1-3.
11. Ibíd., 4.
12. Ibíd., 6 y 11.
13. Garcilaso de la Vega, Inca (1617). *Historia general del Perú.* Córdoba: Andrés Barrero, 17.
14. Herrera, Fernando de (1675). *Sermones varios que dijo en el Perú.* Barcelona: La Caballería, 104.
15. Guamán Poma de Ayala, Felipe (1615). *Nueva corónica y buen gobierno.* México D.F.: Fondo de Cultura Económica.
16. Anello Oliva, Giovanni (1998). *Historia del reino y provincias del Perú.* Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú (versión original 1631), 51 y ss.



Licenciada en Ciencias de la Comunicación
TATIANA FIGUEROA LÓPEZ
Comentarista

ticias nacionalesnoticias nacionales noticias
cias nacionales noticias nacionales noticias naci
onales noticias nacionales noticias nacionales noti
cionales noticias nacionales noticias nacional
onales noticias nacionales noticias nacionales noticias
onales noticias nacionales noticias nacional
icias nacionales noticias nacionales noticias na
cias nacionales noticias nacionales noticias nacionales
cionales noticias nacionales noticias nacion
onales noticias nacionales noticias nacion
onales noticias nacionales noticias nacionales no
ticias nacionales noticias nacionales noticias
icias nacionales noticias nacionales noticias na
ias nacionales noticias nacionales noticias nacionales
ionales noticias nacionales noticias nacionales notic
ticias nacionales noticias nacionales noticias
ias nacionales noticias nacionales noticias nacion

Presidente de la Universidad Marítima Mundial visitó el Perú



Con el propósito de familiarizarse con el quehacer de la Dirección de General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI), el Presidente de la Universidad Marítima Mundial, doctor Björn Kjerfve, realizó el 7 de enero una visita a sus instalaciones.

Durante su estadía en el país, el doctor Kjerfve fue recibido por el Director Ejecutivo de DICAPI, Capitán de Navío Raúl Robles Manrique, y conoció la labor que realizan, a través de una exposición a cargo del Director de Asuntos Internacionales y Normativa, Capitán de Navío Pedro Terry Guillén, en la sala de conferencias de dicha Dirección General.

A su turno, el Presidente de la Universidad Marítima Mundial realizó una presentación, donde explicó los alcances de las distintas carreras que ofrece la Universidad, su planta docente, títulos que otorga, financiamiento, costo de vida, entre otros temas.

Asimismo, recorrió las instalaciones del Centro Control de Misiones en la Comandancia de Operaciones Guardacostas, en la que pudo apreciar las bondades de sus diferentes equipos y sistemas que permiten a la Autoridad Marítima efectuar el Control del Tráfico Acuático y el monitoreo del área SAR.

En su paso por nuestro país, el doctor Björn Kjerfve visitó también las instalaciones de la Dirección de Hidrografía y Navegación, la Escuela Naval del Perú y la Escuela Nacional de Marina Mercante "Almirante Miguel Grau".

La Universidad Marítima Mundial (World Maritime University – WMU) depende de la Organización Marítima Internacional, de las Naciones Unidas, y tiene su sede central en Malmö (Suecia).

Director de Sanidad de la Marina de los Estados Unidos de América visitó el Centro Médico Naval "CMST"

El Director de Sanidad y Jefe de la Oficina de Medicina y Cirugía de la Marina de los Estados Unidos de América, Vicealmirante Matthew Nathan, visitó las

instalaciones del Centro Médico Naval "Cirujano Mayor Santiago Távara".



A su llegada, la autoridad fue recibida por el Director de Salud y Centro Médico Naval "CMST", Contralmirante Eduardo Novoa Monge, y el Director Médico del Centro Médico Naval "CMST", Contralmirante SN (MC) Hugo Gallo Seminario, quienes lo acompañaron en su recorrido por el citado nosocomio.

Cabe destacar que la visita del Vicealmirante Nathan se realizó con el fin de conocer las actividades que efectúa el Centro de Investigación de Enfermedades Tropicales - NAMRU-6, en Lima e Iquitos, gracias al Convenio firmado entre ambas Marinas, desde el año 1983; ratificando así la importancia de la colaboración conjunta en los estudios de investigación de enfermedades infecciosas.

El Vicealmirante Nathan quedó complacido al recorrer las instalaciones de este Centro Médico y visitar las instalaciones del CEMENA, réplica del Hospital Naval de Beaufort, en Carolina del Sur (EE. UU.), en donde tuvo a su cargo una Jefatura en los inicios de su carrera naval.

Cabe destacar que esta visita protocolar nos ayuda a confraternizar e intercambiar criterios profesionales y estar a la vanguardia de los avances.

Conferencia Inicial de Planeamiento del Ejercicio PANAMAX – 2013

En las instalaciones del Comando Sur en Miami, Florida, se desarrolló la Conferencia Inicial de Planeamiento del Ejercicio Multinacional PANAMAX 2013, con la participación de oficiales de la Marina de Guerra del Perú, Ejército y Fuerza Aérea.

El Ejercicio será simulado y tendrá como objetivo la defensa del Canal de Panamá, para lo cual se ha conformado una Fuerza Multinacional Sur (Multinational Force South - MNFS), que estará a cargo del Comandante de la Cuarta Flota de los Estados Unidos, el Comando del Componente Terrestre (Combined Force Land

Component Command - CFLCC) y del Componente de Fuerzas Especiales (Combined Joint Special Operations Force – CJSOTF). En esta ocasión, será responsabilidad de Brasil y la Armada Nacional de Colombia el mando del Componente Naval (Combined Force Maritime Component Command - CFMCC).



La Marina de Guerra del Perú fue responsable de comandar a la Fuerza de Tarea del Pacífico (CTF Pacific Commander). Por otro lado, se realizaron coordinaciones para las posiciones que ocuparán los oficiales y personal subalterno de nuestra Armada en las distintas secciones de los Estados Mayores, principalmente de la MNFS, CFMCC y CJSOTF.

Es importante mencionar que para este Ejercicio se está creando por primera vez un país ficticio en territorios geográficamente existentes, llamado "Nueva Centralia", lo que conllevará la participación de las Fuerzas Especiales Combinadas y la ejecución de operaciones terrestres, así como operaciones de Ayuda Humanitaria y de respuesta ante desastres naturales. Este nuevo escenario permitirá la participación de pelotones de la Fuerza de Operaciones Especiales de la Marina de Guerra.

En la Conferencia de Planeamiento se encuentran participaron delegaciones de Belice, Brasil, Canadá, Colombia, Chile, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Estados Unidos, Francia, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú y República Dominicana.

Se tiene previsto que la ejecución del Ejercicio se realizará en el mes de agosto.

XVII Contingente de "Cascos Azules" partió rumbo a Haití

En la Plaza Bolognesi del Cuartel General del Ejército, el Ministro de Defensa, Pedro Cateriano Bellido, acompañado por el Jefe del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, Almirante José Cueto Aservi, participaron de la ceremonia de despedida del décimo séptimo contingente de la "Compañía Perú", integrado por 216 soldados de las Fuerzas Armadas.



Cabe destacar que a través de este nuevo contingente, el Perú ratifica su posición a favor de la paz en el escenario internacional, cumpliendo fundamentalmente labores de prevención. El Ministro de Defensa resaltó que "Haití es un país que en este momento todavía requiere de apoyo internacional para lograr un orden interno y, en ese contexto, los 'Cascos Azules' peruanos estarán contribuyendo en el mantenimiento de la paz".

Los denominados "Cascos Azules", se encuentran al mando del Teniente Coronel EP Julio René Ruíz Juárez, y viajarán con el objetivo de continuar con las labores de operaciones de paz, contribuyendo al mantenimiento de seguridad en la Misión de Estabilización de las Naciones Unidas en Haití (MINUSTAH), durante los próximos seis meses.

El personal, que está integrado por 114 miembros del Ejército, 60 de Marina y 42 de la Fuerza Aérea, tiene como responsabilidad mantener el control del 80% de la frontera con República Dominicana en las bases nacionales de Malpasse y Anse-a-Pitre, brindar seguridad a convoyes y a campos de desplazados, además del apoyo en los procesos electorales.

Cabe precisar que la "Compañía Perú" tiene como misión realizar operaciones conjuntas en apoyo a la Policía Nacional de Haití y a la Organización de las Naciones Unidas, con orden en su área de responsabilidad, para propiciar un ambiente seguro y estable, con el objetivo de permitir el cumplimiento de la misión de la MINUSTAH.

Es así que, desde el 16 de agosto de 2004 —que se creó la Compañía Aerotransportada denominada "Compañía Perú"—, nuestro país ha participado con aproximadamente 4.460 integrantes de las Fuerzas Armadas, que tienen la importante tarea de mantener la presencia internacional del Perú en esta Misión de Paz de la ONU

Modernas unidades anfibias combatirán al narcoterrorismo en el VRAEM



El Ministro de Defensa, Pedro Cateriano Bellido, el 7 de febrero, en la ciudad de Pucallpa, puso en funcionamiento dos modernas unidades anfibias Hovercraft, las mismas que desempeñarán funciones de patrullaje y apoyo a las Fuerzas Armadas en la lucha contra el narcoterrorismo en el Valle de los Ríos Apurímac, Ene y Mantaro (VRAEM).

Acompañado por el Comandante General de la Marina, Almirante Carlos Tejada Mera, así como de otras autoridades navales, el titular de Defensa viajó a la Región Ucayali, en donde puso en actividad las mencionadas unidades de la Marina de Guerra del Perú, que fueron adquiridas por el actual Gobierno.

Tras la ceremonia de entrega, el Ministro Pedro Cateriano abordó una de estas unidades anfibias y navegó por el río Ucayali, en cuyo curso apreció su capacidad operativa, así como la óptima preparación de los efectivos que combatirán al narcoterrorismo en el VRAEM. En dicha navegación participó la máxima autoridad naval, con quien, minutos después, recorrió las instalaciones del BAP "Clavero".

En uno de los pasajes de su visita, el Ministro de Defensa declaró: "Ponemos en servicio dos embarcaciones Hovercraft fabricadas en Gran Bretaña, pero ensambladas acá. El Gobierno ha invertido 35 millones de soles en la adquisición de estas cinco embarcaciones, que se sumarán a la lucha contra el narcotráfico y el terrorismo". Asimismo, informó que próximamente serán incorporadas dos unidades más, las cuales están en la etapa de fabricación.

Indicó, también que: "De esta manera el Gobierno está cumpliendo con su promesa de dotar con las mejores herramientas a las Fuerzas Armadas, para que puedan cumplir con su rol constitucional de defender al país contra amenazas como el terrorismo".

Es importante referir que estas unidades anfibias Hovercraft cuentan con una coraza de aluminio y colchones especiales de aire, que les otorga capacidad de flotabilidad y de deslizador para elevarse en superficie marítima o de tierra, superando todo tipo de obstáculos.

Estos vehículos llegan hasta los 35 nudos de velocidad y pueden albergar a 20 combatientes. Las unidades para el VRAEM serán blindadas y armadas, y cuentan con capacidad de visión nocturna. Además, tienen capacidad de adentrarse a tierra, cumplir labores de rescate en auxilio, por ejemplo, de un helicóptero, y regresar al agua. Según las especificaciones técnicas, su maniobrabilidad fluvial permanece intacta en cualquier época del año y condición climática.

Presidente de la República presidió presentación del libro "Grau"



En el Palacio de Torre Tagle, la Fundación Miguel Grau y la Marina de Guerra del Perú, a través del historiador José Agustín de la Puente Candamo, presentaron el libro "Grau", publicación que se enmarca en la Cruzada Nacional de Valores "Somos Grau, Seámoslo Siempre", la misma que tiene como objetivo promover los valores morales que el "Gran Almirante" sembró en su vida como padre, esposo, militar y político. Además, busca motivar la lealtad, la dignidad y la honestidad en la identidad nacional entre los peruanos.

Durante el importante acto, que se llevó a cabo el 20 de febrero, el Comandante General de la Marina de Guerra del Perú, Almirante Carlos Tejada Mera, en palabras inaugurales expresó:

> "La edición que hoy nos convoca plasma en su contenido los valores del Gran Almirante Grau y es justo tributo a la figura del marino que encarna en sí mismo las más altas virtudes de quien ha optado en la vida por la vocación de servir a la patria en la Institución que es la

> Marina de Guerra. Guardo la convicción de que la presente obra ha de enriquecer el legado de moral y honor que constituye la esencia de la tradición naval, que se asienta desde sus orígenes en hombres y hechos que precedieron a la guerra del guano y el salitre, como a quienes los continuamos".

La máxima autoridad naval agradeció a la Fundación Miguel Grau, gestora de esta valiosa edición, por su iniciativa, entusiasmo y dedicación para llevar adelante este ambicioso proyecto. Asimismo, "[...] a la empresa Telefónica, Interforum y a la Minera 'Nuevo Horizonte', por brindarnos su valioso apoyo; a la familia Grau, a los historiadores, periodistas y a cada uno de los colaboradores, que han hecho posible que esta obra, cuyo epígrafe destaca la frase 'Grau... profundo y sereno como su mar', llegue a todos los peruanos".

A su turno, el Ministro de Defensa, Pedro Cateriano Bellido, felicitó a la Fundación Miguel Grau y a la Marina de Guerra del Perú por este magnífico trabajo editorial que nos muestra el recorrido vital del Gran Almirante del Perú, con imaginación y excelencia gráfica, en una cuidada edición bilingüe que, sin renunciar al rigor histórico, permitirá difundir la trascendencia y los valores que encarna la figura del "Caballero de los Mares". El titular de Defensa destacó:

> "Como se señala en el texto, nuestros marinos no solo tienen internalizado el deber y compromiso de seguir el ejemplo de honestidad, lealtad y dignidad trazado por él, sino, además, mantienen firme el propósito de cultivarlo; principio de vida que se extiende a todos los peruanos de bien que, con independencia de su vocación profesional, dan su apoyo a cuanto conlleve el desarrollo y engrandecimiento de nuestro país. En este sentido, el libro que hoy presentamos constituye un ejemplo significativo, porque la vida de Grau es permanentemente lección de humanidad y patriotismo para los peruanos de todas las generaciones".

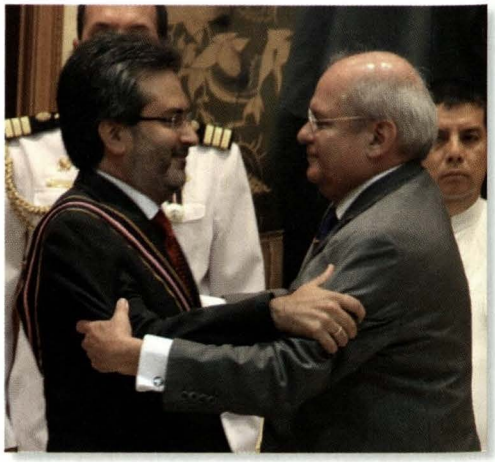
El significativo acto fue clausurado con palabras del Presidente de la República, Ollanta Humala Tasso, quien destacó el ejemplo del Almirante Miguel Grau Seminario, que tanto hace falta en épocas de crisis de valores y compromisos.

> "Miguel Grau es un peruano que supo ser ejemplo como ciudadano, participando cívicamente en la vida política del país, como padre de familia, constituyendo un hogar; y también como militar, en los momentos más difíciles que le toca vivir a un militar,

que es cuando tiene que poner a prueba su destreza, su conocimiento, su lealtad y, al final, la firmeza de llevar y mantener una decisión hasta las últimas consecuencias", remarcó.

Asimismo, el mandatario recordó que Grau supo ponerse por encima de los vaivenes de la política, de las pasiones humanas, de los intereses personales, de los derechos legítimos de mantener la vida, porque eso es lo que requería la patria.

Marina de Guerra condecoró al Presidente del Consejo de Ministros



El 22 de febrero, el Ministro de Defena, Pedro Cateriano Bellido, condecoró con la Orden Cruz Peruana al Mérito Naval - Distintivo Blanco, al Presidente del Consejo de Ministros, Doctor Juan Jiménez Mayor.

En la ceremonia estuvo presente el Jefe del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, Almirante José Cueto Aservi; el Comandante General de la Marina, Almirante Carlos Tejada Mera; el Comandante General del Ejército, General de Ejército Ricardo Moncada Novoa; el Comandante General de la Fuerza Aérea, General del Aire Jaime Figueroa Olivos, y el Jefe del Estado Mayor General de la Marina, Vicealmirante Reynaldo Pizarro Antram.

Tras la lectura del dispositivo y formulado de imposición, a cargo del Ministro de Defensa y Canciller de la Orden, procedió a la entrega de la presea al Presidente del Consejo de Ministros, Doctor Juan Jiménez Mayor. Seguidamente, el Comandante General de la Marina resaltó:

"Esta condecoración es un símbolo del glorioso pasado de la Armada Peruana, legado por sus hombres que, con sus luchas y sacrificios, defendieron la dignidad y soberanía de la patria; constituye una joya de inapreciable valor espiritual, que se otorga a quienes se han hecho merecedores a esta especial distinción, por sus virtudes

como hombres de reconocida lealtad, responsabilidad y entrega a la patria; que han demostrado con hechos y acciones su cariño al país y a la Marina de Guerra, contribuyendo de manera excepcional con su progreso y engrandecimiento. [...] Por estas razones, para la Armada, es muy significativo otorgarle un especial reconocimiento, a Usted Señor Presidente del Consejo de Ministros, porque desde el inicio de su actuación pública en el sector Justicia y en sus funciones actuales, ha establecido políticas claras de gestión, buscando la eficiencia y la cohesión entre las Instituciones tutelares de la patria, comprendiendo nuestras necesidades y nuestros requerimientos de forma tal que se vienen ejecutando acciones concretas para impulsar el desarrollo y prestigio de nuestra Armada", remarcó la máxima autoridad naval.

A continuación, el Presidente del Consejo de Ministros agradeció la distinción y reiteró su compromiso con la Institución. Finalmente, los invitados civiles y militares presentaron su saludo protocolar al Doctor Juan Jiménez Mayor.

Ministros de Defensa de Perú y Ecuador arribaron a la ciudad de Iquitos en visita oficial



El 25 de febrero arribaron a la ciudad de Iquitos el Ministro de Defensa de Perú, Dr. Pablo Cateriano Bellido, y la Ministra de Defensa Nacional del Ecuador, Dra. María Fernanda Espinosa Garcés, acompañados del Comandante General de la Marina de Guerra del Perú, Almirante Carlos Tejada Mera.

La comitiva fue recibida por el Comandante General de Operaciones de la Amazonía y Quinta Zona Naval, Vicealmirante Jorge Moscoso Flores, en el Aeropuerto "Francisco Secada Vigneta", de Iquitos.

Seguidamente, la comitiva oficial se trasladó a las instalaciones del Servicio de Hidrografía y Navegación de la Amazonía, donde el Jefe del Servicio de

Hidrografía, Capitán de Fragata Jorge Guillermo Vizcarra Figueroa, realizó una exposición sobre las características y variaciones de los ríos afluentes del río Amazonas, dando énfasis al compromiso que tiene la Marina de Guerra del Perú de mantener actualizada la cartografía fluvial, en apoyo a los poblados amazónicos, abriendo de esta manera nuevas rutas de desarrollo, con el uso de herramientas de tecnología de punta, manteniéndonos a la vanguardia del Desarrollo en la región.

Posteriormente, los miembros de la comitiva oficial se trasladaron al Servicio Industrial de la Marina - Iquitos, donde fueron recibidos por el Jefe del SIMAI, Capitán de Navío César Augusto Benavides Iraola. En la sala de conferencia de dicho astillero se presentaron los principales proyectos en ejecución.

Cabe resaltar que por medio de esta visita, se ha coadyuvado al incremento de las medidas de confianza mutua y al fortalecimiento de los lazos de amistad entre Perú y Ecuador.

Continuando con sus actividades, el 26 de febrero, la Ministra de Defensa de Ecuador, Dra. María Fernanda Espinosa Garcés, visitó las instalaciones de SIMA-Callao, en el marco de su visita oficial a nuestro país.

La distinguida Ministra estuvo acompañada de su homólogo peruano y del Comandante General de la Marina, Almirante Carlos Tejada Mera, siendo recibidos por el Director Ejecutivo de SIMA-Perú, Contralmirante Víctor Pomar Calderón.

Durante la reunión, llevada cabo en la sala de conferencias de la Dirección Ejecutiva, se les ofreció una detallada exposición sobre las actividades y proyectos que tiene a su cargo el SIMA para la Marina de Guerra del Perú, así como para clientes particulares; luego, efectuaron un recorrido por los talleres y gradas del astillero.

Comandante de Infantería de Marina y el Jefe de Material Naval de la Armada Nacional de Colombia realizaron visita oficial al Perú

Como parte de las actividades de buena relación, cooperación recíproca en el ámbito institucional y el fortalecimiento de las relaciones bilaterales entre la Marina de Guerra del Perú y la Armada Nacional de Colombia, del 25 de febrero al 1 de marzo, llegó al Perú, en visita protocolar, una delegación de ofi-

ciales colombianos, liderados por el Comandante de Infantería de Marina, Brigadier General Héctor Julio Pacho Cañón, acompañado por el Jefe de Material Naval de la Armada Nacional de Colombia, Contralmirante Germán Gonzales Reyes y su comitiva.



Entre las actividades programadas, la delegación colombiana, acompañada por el Comandante de la Fuerza de Infantería de Marina, Contralmirante Luis de la Flor Rivero (como anfitrión durante su estadía), visitó la Escuela Naval del Perú.

Posteriormente, el 26 de febrero, a bordo de un vuelo de la Fuerza de Aviación Naval, partieron a la Estación Naval de Pucallpa, donde recibieron una exposición de las experiencias tácticas y técnicas del empleo de las unidades Tipo Hovercraft. Asimismo, observaron el desarrollo del curso de pilotos y mecánicos para las unidades, y realizaron una navegación por el río Ucayali con dos unidades, pudiendo observar sus componentes y sistemas asociados.

Del mismo modo, visitaron las ciudades de Mazamari y Pichari, donde también participaron en una exhibición de unidades Hovercraft.

A su retorno a Lima, el 28 de febrero, fueron parte de un conversatorio sobre las experiencias, adquisición y contrato de las unidades Tipo Hovercraft, y posteriormente, visitaron la Base de la Fuerza de Infantería de Marina, donde tuvieron la oportunidad de ver las unidades operativas con las que el personal de infantería realiza sus entrenamientos e incursiones.

Cabe indicar que la delegación colombiana tiene la finalidad de tomar conocimiento del empleo operacional y experiencias sobre las unidades navales Hovercraft, debido a que han adquirido ocho unidades de este tipo para usarlas en la lucha contra el narcotráfico en los ríos con limitaciones de accesibilidad dentro de su territorio.

XII Sesión Ordinaria de la Comisión de Defensa Nacional, Orden Interno, Desarrollo Alternativo y Lucha Contra las Drogas



En el Salón "Grau" de la Comandancia General de la Marina, el 11 de marzo, se reunieron los integrantes de la Comisión de Defensa Nacional, Orden Interno, Desarrollo Alternativo y Lucha Contra las Drogas, del Congreso de la República.

Durante la reunión, el Presidente de la mencionada comisión, congresista José Antonio Urquizo Maggia, instaló la XII Sesión Ordinaria, y presentó a sus integrantes al Alto Mando.

Seguidamente, el Ministro de Defensa, Pedro Cateriano Bellido, y el Comandante General de la Marina, Almirante Carlos Tejada Mera, expusieron el tema "Situación de la Marina de Guerra del Perú" y las principales medidas que requiere su gestión.

Por su parte, el Almirante Tejada Mera expuso acerca de los proyectos de desarrollo e inversión pública de la Marina de Guerra del Perú y detalló los siete vectores de acción de la Institución: organización y procesos, Fuerzas Navales, seguridad interna, capital humano, imagen institucional, contribución al Desarrollo e inclusión social, y apoyo a la política exterior.

En la reunión estuvieron presentes el Viceministro de Recursos para la Defensa, Jakke Valakivi; el Viceministro de Políticas para la Defensa, Contralmirante (r) Mario César Sánchez Debernardi; los legisladores Carmen Omonte, Tomás Zamudio; el Vicealmirante (r) Carlos Tubino, además del Dr. Heriberto Benítez, entre otros.

Ceremonia de Condecoración al Ministro de Defensa del Reino de España y al Director de su Gabinete Técnico

En el Salón "Cáceres" del Cuartel General del Ejército, se desarrolló el 13 de marzo la ceremonia de condecoración Orden Militar Francisco Bolognesi, otor-

gada al Ministro de Defensa del Reino de España, Pedro Morenés Eulate, y la condecoración Orden Cruz Peruana al Mérito Naval en el grado de Gran Oficial - Distintivo Blanco, concedida al Director del Gabinete Técnico del Ministro de Defensa del Reino de España, Almirante Javier Pery Paredes.



La ceremonia de honor de imposición a las destacadas personalidades del sector Defensa del reino de España, se inició con la llegada de los que serían condecorados, acompañados por el Ministro de Defensa del Perú, Pedro Cateriano Bellido, y del Jefe del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, Almirante José Cueto Aservi.

Previo a ellos hicieron su ingreso el Comandante General de la Marina, Almirante Carlos Tejada Mera; el Comandante General del Ejército, General Ricardo Moncada Novoa; el Comandante General de la Fuerza Aérea del Perú, General del Aire Jaime Figueroa Olivos, y una comitiva de funcionarios españoles, además de oficiales de las tres Fuerzas, designados en comisión.

A continuación, el Ministro de Defensa, Pedro Cateriano, en su discurso de apertura de la ceremonia, detalló:

> "Las condecoraciones que se les concede tienen un carácter especial en la actual coyuntura de las relaciones de Perú y España, en general, y entre sus Ministerios de Defensa, en particular; han adquirido una nueva dinámica de intensos contactos e intercambios en beneficio de nuestra naciones, que comparten una raíz histórica cultural común". Precisó, además, que "los Gobiernos de ambos países están muy comprometidos en estrechar aún más esos vínculos". Indicó también que "por todo ello, en el sector Defensa, buscamos perfilar la relación que nos permita a ambas partes obtener el máximo de provecho para beneficio mutuo".

Enfatizó que en el caso de Perú, "la política de nuestro Gobierno es la de fortalecer las relaciones de cooperación militar entre ambos países, buscando en particular que los acuerdos tengan un acuerdo de transferencia tecnológica". Posteriormente, agregó:

"La condecoración Orden Cruz Peruana al Mérito Naval, simboliza la mejor tradición de la Armada Peruana. Constituye un legado de los hombres de mar del Perú, quienes con sacrificio y lucha defendieron la dignidad y soberanía de la patria, y se otorga a quienes con sus acciones han demostrado respeto y lealtad a la Marina de Guerra del Perú, contribuyendo a su engrandecimiento".

Asimismo, detalló que la condecoración Orden Militar Francisco Bolognesi "tiene una profunda significación, al representar los más altos valores del honor y defensa de la patria, del Ejército del Perú".

Acto seguido, se procedió a la lectura de la resolución que confiere la condecoración Orden Cruz Peruana al Mérito Naval en el grado de Gran Oficial - Distintivo Blanco, concedida al Director del Gabinete Técnico del Ministro de Defensa del Reino de España, Almirante Javier Pery Paredes, por el causal calificado merecimiento. Posteriormente, el Comandante General de la Marina, Almirante Carlos Tejada Mera, le impuso la mencionada presea.

Del mismo modo, se hizo lectura del dispositivo legal que detalla la entrega de la condecoración Orden Militar Francisco Bolognesi, conferida al Ministro de Defensa del Reino de España, Pedro Morenés Eulate. La imposición estuvo a cargo del Ministro de Defensa Pedro Cateriano Bellido

A su turno, el Ministro de Defensa español, Pedro Morenés Eulate, agradeció la deferencia del Gobierno peruano a través del Ministerio de Defensa, y calificó como "un verdadero placer y honor estar hoy con ustedes y disfrutar de esta ocasión para expresar los lazos de amistad y cooperación entre nuestros Ministerios de Defensa y nuestras Fuerzas Armadas". Muy emocionado, acotó: "Agradezco enormemente a mi querido amigo, el Ministro de Defensa Pedro Cateriano, la oportunidad de visitar este país".

Reunión del Grupo Consultivo y de Ayuda Militar de los Estados Unidos de América

El 12 de marzo, en el Salón "Angamos" del Centro Naval del Perú, de la Sede San Borja, se inició el "Taller de planeamiento para la Fuerza Marítima del Perú", como parte de la visita de la delegación del Grupo Consultivo y de Ayuda Militar de los Estados Unidos de América.

La delegación militar de los Estados Unidos fue presidida por el Coronel Richard Robichaud, mientras que la delegación peruana, por el Jefe del Estado Mayor de la Comandancia General de Operaciones del Pacífico, Vicealmirante Carlos de Izcue Arnillas, quien estuvo acompañado de oficiales de las Comandancias de Fuerzas Operativas de la Marina de Guerra del Perú, así como de representantes del Ejército y la Fuerza Aérea del Perú.



Las exposiciones se realizarán hasta el 14 de marzo, fecha en que se llevará a cabo la ceremonia de clausura de este importante Taller internacional, que permitirá compartir experiencias operacionales en beneficio de las Fuerzas Armadas de ambos países.



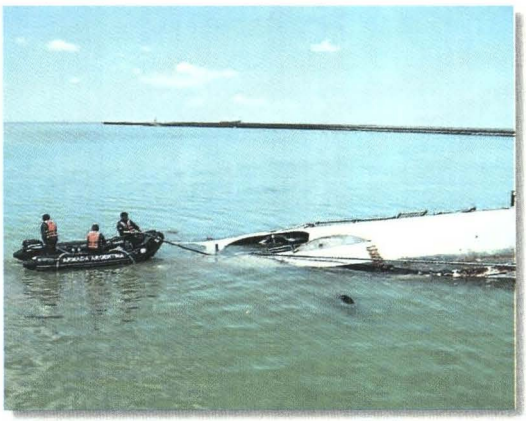
Licenciado en Historia
VÍCTOR MANUEL TORRES LACA

as internacionales noticias internacionales noticias interna
icias internacionales noticias interna
cias internacionales noticias internacionales noticias in
icias internacionales noticias internacionales n
nacionales noticias internacionales noticias internaci
oticias internacionales noticias in
cias internacionales noticias internacionales noticias intern
rnacionales noticias internacionales noticias inter
nacionales noticias internacionales no
icias internacionales noticias internacionales n
rnacionales noticias internacionales noticias inter
ias internacionales noticias internaciona
onales noticias internacionales noticias interna
ticias internacionales noticias internacio
nacionales noticias internacionales noticias in
ias internacionales noticias internaciona
nacionales noticias internacionales noticias interr

ARGENTINA

Hundimiento del ARA "Santísima Trinidad" (D-2)

El 21 de enero el destructor ARA "Santísima Trinidad" (D-2) se hundió mientras estaba acoderado en la base naval de Puerto Belgrano. El navío se encontraba en situación de reserva desde el 2004 y había sido usado como fuente de repuestos para su gemelo, el ARA "Hércules" (B-52). Como resultado de la falta de mantenimiento se rompió una tubería y la inundación subsiguiente superó la capacidad de las bombas de achique, lo que forzó a abandonar el barco. El "Santísima Trinidad" fue construido en el Astillero Ríos Santiago (de AFNE), en Argentina, bajo licencia británica. Fue completado en 1980 tras un serio retraso como consecuencia de un atentado con explosivos ocurrido en septiembre de 1975. En 1982 participó en la Operación Rosario, transportando fuerzas especiales para ser desembarcadas en las islas Malvinas. Después de la guerra, el embargo británico obligó al cese de operaciones; la última navegación del buque se realizó en 1989. No había plan alguno para su vuelta al servicio activo, pero sí un proyecto de ley para convertirlo en un museo dedicado a la Guerra de las Malvinas.



Fuente: http://www.clarin.com/politica/historico-guerra-Malvinas-Puerto-Belgrano_0_851914843.html



BRASIL

Avances en la construcción de un submarino nuclear



Fuente: http://www1.folha.uol.com.br/poder/1238953-dilma-inaugura-unidade-para-fabricacao-de-submarinos.shtml

La presidenta Dilma Rousseff inauguró la Unidade de Fabricação de Estruturas Metálicas (UFEM) en el complejo naval de Itaguaí, en el estado de Río de Janeiro. El complejo tiene como propósito la fabricación de estructuras de metal para los cascos de los cuatro submarinos convencionales clase Scorpène y del submarino nuclear "Álvaro Alberto" (SN-10), adquiridos por la Marina de Brasil. Las cinco embarcaciones serán construidas por Itaguaí Construções Navais, una empresa formada por el conglomerado brasileño Odebrecht y los astilleros estatales franceses DCN. Se espera que el primero de estos submarinos esté listo en el 2017 y el último en el 2025. Como se recordará, en el año 2008 los presidentes Luiz Inácio Lula da Silva y Nicolas Sarkozy firmaron un acuerdo de transferencia tecnológica para permitir la fabricación en Brasil de helicópteros Eurocopter EC725 y de los ya mencionados submarinos.

CHINA

Ceremonia de incorporación de la primera corbeta Clase Jingdao



Fuente: http://www.navyrecognition.com/index.php/news/defence-news/year-2013-news/march-2013-navy-world-naval-forces-maritime-industry-technology-news/929--first-type-056-benbgu-class-corvette-commissioned-in-chinese-pla-navy-.html

El 12 de marzo se llevó a cabo la ceremonia de incorporación a la Armada de la corbeta "Bengbu", primera de la Clase Jingdao (Tipo 056). Con un desplazamiento a plena carga de 1.400 toneladas, cuenta con dos motores diesel, que le permiten alcanzar alrededor de 30 nudos. Está equipada

con un cañón de 76 mm y dos de 30 mm, cuatro misiles antibuque YJ-83 y un sistema antiaéreo FL-3000N con ocho misiles. Se estima que la Armada del Ejército Popular de Liberación recibirá un total de veinte embarcaciones de este tipo, con el fin de reemplazar los ejemplares más antiguos de los patrulleros de la Case Hainan (Tipo 037) y de las fragatas de la Clase Jianghu (Tipo 053).

COLOMBIA

Modernización de los submarinos de la Armada

La Armada de la República de Colombia ha ordenado a la empresa europea Cassidian un periscopio de búsqueda SERO 250 para uno de sus submarinos Tipo 209. Este modelo ha sido diseñado para ser fácilmente instalado en submarinos antiguos, sin necesidad de emprender trabajos mayores de modificación. En el caso colombiano, el nuevo equipo reemplaza con ventaja al periscopio AS BS 19, por incorporar una cámara infrarroja para detectar objetivos de noche, entre otras mejoras. El presente contrato, junto con uno anterior, también con Cassidian, para la renovación de un periscopio de ataque, forma parte del proyecto de reemplazo de todos los sistemas ópticos en servicio en los submarinos de la Armada.



Fuente: http://www.cassidian.com/en_US/web/guest/optronics-modernizes-sighting-systems-of-colombian-navy-submarines

COREA DEL SUR

Puesta en servicio de la fragata "Incheon" (FFG-811)

El 17 de enero la Armada de la República de Corea admitió al servicio activo la fragata "Incheon" (FFG-811), la primera del programa FFX. Con un desplazamiento de 2.500 toneladas, la nave cuenta con un sistema de propulsión CODOG (Combined Diesel Or Gas), que le permite alcanzar unos 30 nudos. Está equipada con un cañón MK45 de 127 mm y ocho misiles SSM-700K Hae Sung I para batir ob-

jetivos de superficie. Para defenderse de ataques aéreos cuenta con un cañón multitubo Phalanx de 20 mm y un lanzador de misiles RIM-116 RAM de 21 celdas. También tiene un hangar y cubierta de vuelo para operar un helicóptero. Se tiene previsto construir varios lotes para reemplazar a las nueve fragatas Clase Ulsan y las 21 corbetas Clase Pohang actualmente en servicio.



Fuente: http://www.navyrecognition.com/index.php?option=com_content&task=view&id=842

ECUADOR

BAE "Shyri" en misión

El 20 de febrero zarpó de la Base Naval Sur, en Guayaquil, el BAE "Shyri", en una misión de patrullaje del territorio marítimo ecuatoriano, en la que constituye su primera operación del año. Este submarino Tipo 209 fue modernizado en los astilleros de ASMAR, en Talcahuano (Chile), entre el 2008 y el 2012, en un proceso que se retrasó por los efectos del tsunami de febrero de 2010. Los trabajos incluyeron el reemplazo de motores y baterías, así como la instalación de un sistema integrado de combate Subtics y de un sistema de sonar S-Cube. Cabe señalar que mientras que existen en servicio más de cuarenta sistemas Subtics en nueve países, este es el primer ejemplar operativo del S-Cube, sistema que también ha sido ordenado para los submarinos Scorpène, en construcción en Brasil e India. El gemelo del "Shyri", el "Huancavilca", se encuentra en Talcahuano desde el 2011, para recibir el mismo tratamiento; se espera que los trabajos terminen en el 2014.



Fuente: http://www.armada.mil.ec/1179
http://www.infodefensa.com/?noticia=la-armada-de-ecuador-recibe-primer-submarino-clase-2091300-modernizado-por-asmar

ESPAÑA

El portaaviones "Príncipe de Asturias" es dado de baja

A pocos meses de cumplir veinticinco años de servicio fue dado de baja el 6 de febrero el portaaviones "Príncipe de Asturias" (R11) en una ceremonia en la base naval de Rota. El pase a retiro fue producto de la severa crisis económica que afecta a España, la cual impidió reunir los fondos necesarios para una modernización del buque e hizo onerosos los treinta millones de euros anuales para su mantenimiento.



Fuente: http://elpais.com/elpais/2013/02/21/eps/1361447647_678318.html
Foto propuesta: http://www.navy.mil/management/photodb/photos/040712-N-7263H-028.jpg
Portaaviones "Príncipe de Asturias" (R11). Crédito: US Navy

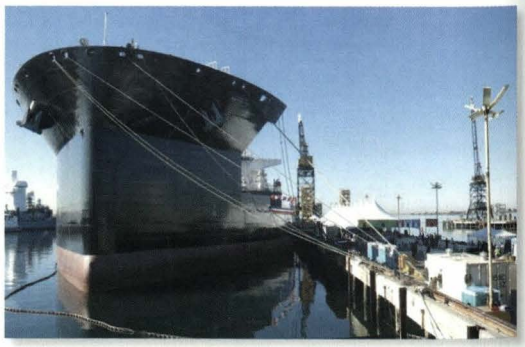
En su reemplazo, la Armada española cuenta con el buque de asalto anfibio "Juan Carlos I" (L-61) que, aunque no es un verdadero portaaviones, ha sido diseñado para operar los aviones de despegue vertical AV-8B Harrier II en servicio en la Flotilla de Aeronaves y sus posibles sucesores, los F-35B Lightning II. Cabe recordar que el "Príncipe de Asturias" entró en servicio en mayo de 1989, en reemplazo del "Dédalo" (R-01); fue construido en los astilleros de El Ferrol, donde ahora será desguazado.



ESTADO UNIDOS

Bautizo del USNS "Montford Point"

El 2 de marzo, en los astilleros de General Dynamics, NASSCO, en San Diego, se produjo la ceremonia de bautizo del USNS Montford Point, la primera de las plataformas de desembarco móviles ordenadas por la Marina de los Estados Unidos. Estos buques —conocidos como MLP, por sus siglas en inglés— representan un salto cualitativo en la capacidad de los Estados Unidos para proyectar poder desde el mar. El diseño es una modificación de los petroleros civiles Clase Alaska, adaptados para funcionar como un punto de conexión entre los transportes oceánicos y los buques de desembarco. De esta manera, la Infantería de Marina se libera de la necesidad de contar con una base en tierra firme, lo que le permite una mayor flexibilidad operativa. Para este propósito, los MLP podrán almacenar gran cantidad de vehículos, equipos y combustible, así como embarcar y desembarcar tres aerodeslizadores Tipo LCAC. La Marina planea adquirir hasta cuatro buques de este tipo, todos los cuales serán operados por una tripulación civil, como parte del Comando Militar de Transporte Marítimo.



Fuente: http://www.navy.mil/submit/display.asp?story_id=72468

FRANCIA

Participación de la Marina en la Operación Serval

La Marina Nacional ha tenido una importante participación en el desarrollo de la Operación Serval, el despliegue de fuerzas francesas para combatir a las organizaciones radicales islámicas en Mali. Tal intervención es tanto más notable por cuanto este país africano se encuentra lejos de cualquier océano. El primer contingente en entrar en acción fue un destacamento de aviones de patrulla marítima "Atlantique 2", que no solo han sido utilizados para labores de Inteligencia, sino también para

lanzar bombas guiadas por láser. A estos les siguieron los medios de transporte de la Marina Nacional, que fueron empleados para llevar gran cantidad de tropas y material hasta el puerto de Dakar, en Senegal. El buque de asalto anfibio "Dixmunde" (L9015) desembarcó 500 soldados y 140 vehículos el 31 de enero; fue seguido por el buque mercante MN "Eider", con 250 vehículos y cientos de contenedores el 3 de febrero. Ambas unidades fueron escoltadas por corbetas de la Clase d'Estienne d'Orves.



Fuente: http://www.meretmarine.com/fr/content/latlantique-2-cle-de-voute-de-loperation-serval
http://www.meretmarine.com/fr/content/le-dixmude debarque-dakar-500-soldats-et-140-vehicules
http://www.meretmarine.com/fr/content/le-mn-eider-sous-la-protection-des-avisos

PAÍSES BAJOS

Primer despliegue operativo del helicóptero NH90

El 20 de enero partió de la base naval de Den Helder la fragata HNLMS "De Ruyter", para participar de la Operación "Atalanta", el despliegue de fuerzas navales de los países de la Unión Europea para enfrentar a la piratería somalí. A bordo de esta embarcación se encontraba uno de los siete helicópteros NH90 en servicio en la Armada Real, en su primera misión operacional. Estos aparatos fueron recibidos en la denominada configuración operacional significativa —MOC, por sus siglas en inglés—. En tal



Fuente: http://www.flightglobal.com/news/articles/dutch-nh90s-achieve-new-milestones-382042/
Foto propuesta: http://www.navy.mil/management photodb/photos/120324-N-ED185-077.jpg
HNMLS "De Ruyter" (F-804). Crédito: US Navy

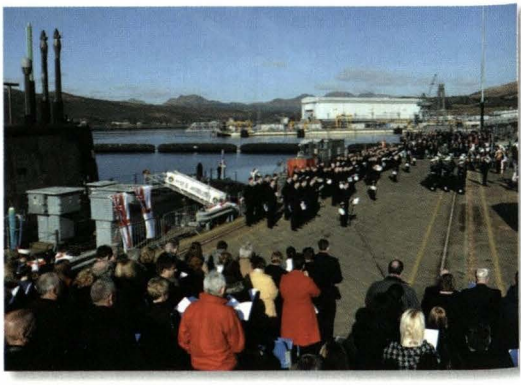
calidad, cuentan con un radar de alcance limitado y un equipo de medidas de soporte electrónico incompleto. A pesar de estas limitaciones, cuentan con capacidad para operar de día, de noche y en mal tiempo, así como con los sensores suficientes para desempeñar labores de Inteligencia y reconocimiento. El 30 de enero, la Armada recibió su octavo NH90, el primero en configuración plenamente operacional, o FOC.

REINO UNIDO

Entrada en servicio del HMS "Ambush"



Fuente: https://www.gov.uk/government/news/submarine-hms-ambush-commissioned-into-the-royal-navy



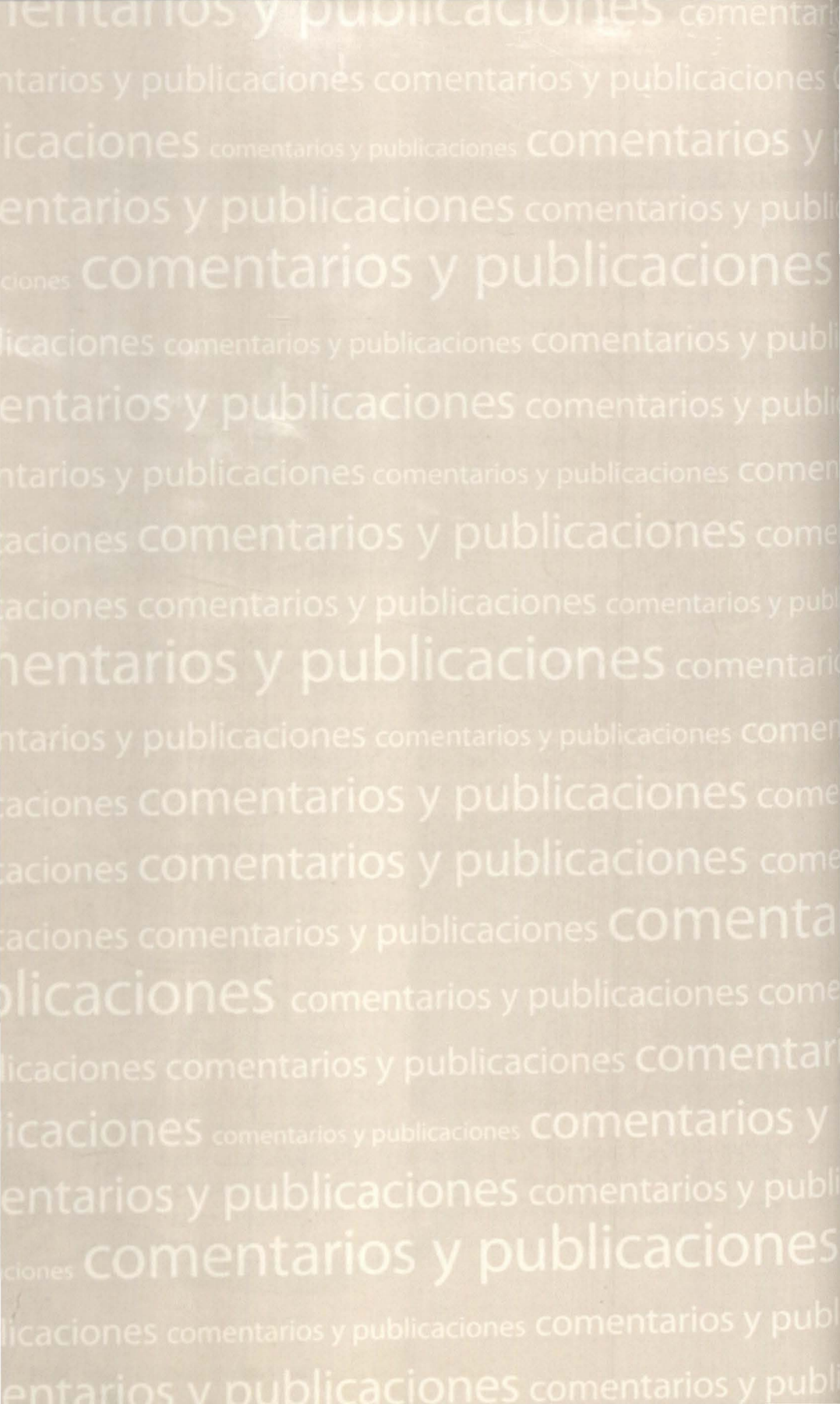
En una ceremonia realizada el 1 de marzo, fue aceptado al servicio activo el submarino de ataque nuclear HMS "Ambush", segunda unidad de la Clase Astute. Estas unidades, construidas por BAE Systems en sus astilleros de Barrow-in-Furness, tienen un desplazamiento en inmersión de 7.400 toneladas. Son impulsadas por un reactor nuclear PWR2 que, a diferencia de sus predecesores, no necesitará ser recargado durante veinticinco años. Dado que esta planta de propulsión constituye una adaptación de aquella montada en los submarinos lanzadores de misiles balísticos Clase Vanguard, el tamaño de estas nuevas unidades es mayor al de sus predecesores de la Clase Trafalgar. Como consecuencia, pueden llevar un mayor número de armas —38 en lugar de 30—, incluyendo misiles de crucero Tomahawk y torpedos Spearfish. El Gobierno británico ha ordenado cuatro unidades más de estos submarinos y tiene planeado contar con un total de siete en servicio para mediados de la década de 2020.

Ejercicios navales en el Mediterráneo



Fuente: http://rbth.ru/international/2013/01/23/russian_maneuvers_off_the_syrian_coast_22147.html
Foto propuesta: http://www.navy.mil/management/photodb/photos/060327-N-9167V-020.jpg
Destructor "Mariscal Shaposhnikov". Crédito: US Navy

Durante el mes de enero la Armada de Rusia llevó a cabo maniobras navales en el Mediterráneo oriental a una escala pocas veces vista desde tiempos soviéticos. Frente a las costas de Siria se reunieron buques de las cuatro flotas rusas: la del Norte, la del Pacífico, la del Mar Negro y la del Báltico. Entre estos estuvieron el crucero lanzamisiles "Moskva", de la Clase Slava; los destructores antisubmarinos "Mariscal Shaposhnikov" y "Severomorsk", de la Clase Udaloy; el destructor "Smetliviy", de la Clase Kashin; la fragata "Yaroslav Mudriy", de la Clase Neustrashimyy; y los buques de desembarco "Kaliningrad", "Novocherkassk" y "Alexandr Shabalin", de la Clase Ropucha I; "Saratov" y "Nikolai Filchenkov", de la Clase Alligator, y "Azov", de la Clase Ropucha II. Los ejercicios coinciden con la Guerra Civil Siria, en curso desde el 2011, por lo que se cree que podrían constituir una preparación para una posible evacuación de los ciudadanos rusos residentes en ese país. Rusia cuenta con facilidades logísticas en el puerto sirio de Tartus, la única base naval rusa en el extranjero.


comentarios y publicaciones



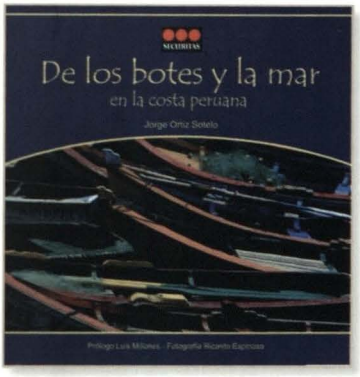
ESPERANZA NAVARRO PANTAC
Comentarista

Jorge Ortiz Sotelo

De los botes y la mar en la costa peruana.

Lima, Editora y Comercializadora
Cartolan E.I.R.L., 2012.

205 p., fotos 25 x 26 cm.



El Perú es un país marítimo, con una amplia proyección hacia la globalización, gracias a su enclave continental en la cuenca del Pacífico. La Historia Marítima del Perú ha puesto en relieve este destino y paulatinamente tomamos conciencia de esa presencia gravitante sobre el Perú. Esta obra rescata un aspecto significativo de la actividad que el hombre peruano ha desarrollado con el mar a lo largo de su historia. Recordemos que la primera manifestación que los españoles tuvieron de la civilización incaica fue a través del encuentro con la balsa tumbesina, magnífica muestra de un intenso comercio marino y de la pericia náutica de los hombres representantes del fabuloso Imperio que prosperaba al pie de las costas del océano Pacífico Sur Oriental.

La milenaria relación del hombre peruano con su mar está reflejada en los testimonios de las antiguas culturas costeñas y serranas, pues existió permanentemente una óptima interconexión que complementaba las necesidades de ambas regiones, y se ha constatado que siempre había un ansia por el producto marino, no solo para la alimentación sino con fines de ornamentación y devoción, como es el caso del desmedido aprecio por el *spondylus*, cuyos restos se pueden encontrar tanto en las tumbas regias como en las más humildes.

"... el autor examina el proceso que han seguido las embarcaciones de pesca artesanal, en determinados puertos y caletas, que describe noticiosa y puntualmente [la fuente indudable es la relación de la costa de "el Caminante", Ricardo Espinosa] e ilustra con magníficas fotografías".

Las distintas formas de embarcación que el pescador peruano ideó y se ingenió para construir desde las más tempranas épocas de su civilización, las podemos aún encontrar, de sorpresa, en alguna caleta escondida de nuestra costa: algún tipo de balsa o inclusive las hechas a manera de flotadores con pieles de lobo; y no tenemos que mencionar el proverbial caballito de totora que romántica y tradicionalmente nos empeñamos en conservar, pese a la paulatina escasez de la totora. Con el mestizaje cultural aparecieron nuevos tipos de embarcaciones que coexistieron con las balsas prehispánicas, que se usaban para la pesca y para el cabotaje.

De eso trata este libro, de las embarcaciones menores que se han usado o aún persisten en uso en nuestras costas, y centra su atención especialmente en las tradicionales, aquellas cuya construcción ha seguido las inveteradas convenciones transmitidas de padres a hijos. Así, el autor examina el proceso que han seguido las embarcaciones de pesca artesanal, en determinados puertos y caletas, que describe noticiosa y puntualmente [la fuente indudable es la relación de la costa de "el Caminante", Ricardo Espinosa] e ilustra con magníficas fotografías. De norte a sur: Puerto Pizarro (Tumbes), La Tortuga y Parachique (Piura), San José (Lambayeque), Pacasmayo y Malabrigo (La Libertad), Culebras (Ancash), Carquín (Lima), La Punta (Callao), Chorrillos (Lima), San Andrés (Ica), Lomas y Quilca (Arequipa).

No podemos dejar de mencionar que en la enjundiosa introducción, Ortiz hace referencia al informe del ingeniero norteamericano Robert E. Coker sobre la pesca en el litoral peruano, que en noviembre del año 1908 presentara al Ministerio de Fomento y que fue publicado en sucesivos números del Boletín del Ministerio. Una fuente imprescindible para conocer el mar peruano y, sobre todo, poder hacer la comparación de los recursos marinos con las estadísticas actuales.

La obra tiene una magnífica presentación, profusamente ilustrada con fotografía de Ricardo Espinosa Reyes. Está prologada por Luis Millones.

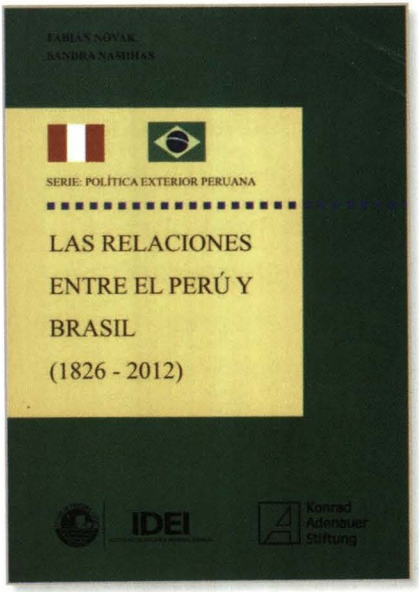
Fabián Novak

Sandra Namihas

Las relaciones entre el Perú y Brasil (1826-2012).

Serie Política Exterior Peruana. Lima,
Instituto de Estudios Internacionales (IDEI),
Konrad Adenauer Stiftung, 2012.

298 p. diagrs., facsims., tablas 14,5 x 21 cm.



Brasil ha sido un formidable vecino para el Perú, con el que comparte el río Amazonas, de capital interés para el mundo, como la principal fuente de agua y oxígeno para el planeta. La historia diplomática entre ambos países, desde 1826, cuando el Perú se consolidaba como república independiente, aunque ha estado signada por una relación de paz y buena vecindad, ha atravesado por algunos periodos de tensión o de cordial desinterés que no deberían repetirse. He ahí la importancia de este estudio, que revisa la historia de esa relación bilateral y señala que cobra una significación capital, dado el peso estratégico de Brasil, casi país continente, segunda economía de América y sexta en el rango de las naciones con poder económico, sin olvidar su liderazgo en la región sudamericana.

La alianza entre ambos países amazónicos representa oportunidades únicas para el Perú, pues, como pone de manifiesto, se trata del vecino con el cual compartimos la frontera más extensa, conformando el más importante espacio amazónico, y con el cual ocupamos estratégicamente el centro del espacio sudamericano, con posibilidad de acceso al los océanos Atlántico y Pacífico. Brasil tiene capital interés en el espacio marítimo del Pacífico, desde que China se ha convertido en su primer mercado de importación y exportación. Por otro lado, Perú es atractivo porque tiene tratados de libre comercio con gran parte de

"La obra concluye con recomendaciones para el manejo de las relaciones Perú-Brasil, haciendo hincapié en que la profundización de la alianza estratégica, constituida el año 2003, debería ser una política de Estado que consolide la fortaleza del centro sudamericano de proyección bioceánica".

los países de la Cuenca del Pacífico, y sus puertos, como Ilo y Matarani, se encuentran más próximos a la zona de mayor dinamismo amazónico de Brasil, además que sus corredores interoceánicos resultan con mayores ventajas sobre los que ofrecen Chile y Ecuador.

La obra estudia desde tres dimensiones las relaciones diplomáticas de Perú y Brasil: *Los antecedentes históricos de la relación*, a cargo de Sandra Namihas. Comprende desde el año 1826, con el establecimiento de relaciones y los primeros agentes diplomáticos, la definición de los límites y de la libre navegación por el Amazonas (1841-1909); el rol mediador del Brasil en conflictos del Perú con terceros países (de 1910 a 1942), y los acuerdos internacionales celebrados entre ambos países, entre 1918 y 1945.

La segunda y la tercera parte, bajo la responsabilidad de Fabián Novak, comprenden: *Del cordial desinterés a la búsqueda de una aproximación*, que corresponde al periodo que va de 1950 a la década de Fujimori, hasta el año 2000, e incluye la participación de Brasil en el diferendo peruano-ecuatoriano y el Plan de Acción de Lima. La parte tercera aborda: *La construcción y profundización de una asociación estratégica*, durante los gobiernos de Alejandro Toledo (2001-2006), segundo gobierno de Alan García (2006-2011), y el primer año de gobierno de Ollanta Humala (2011-2012).

Por todas estas razones, la obra concluye con recomendaciones para el manejo de las relaciones Perú-Brasil, haciendo hincapié en que la profundización de la alianza estratégica, constituida el año 2003, debería ser una política de Estado que consolide la fortaleza del centro sudamericano de proyección bioceánica.

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

EDITORIAL

5 CONTRALMIRANTE JAVIER GAVIOLA TEJADA / DIRECTOR

ESPECIAL / 25 AÑOS DE PRESENCIA DEL PERÚ EN LA ANTÁRTIDA

13 IMPORTANCIA DE LA PRESENCIA PERUANA EN LA ANTÁRTIDA Y LA PARTICIPACIÓN DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ

Capitán de Navío Colver Eduardo Ruiz Roa

21 EL REGRESO DEL BIC "HUMBOLDT": REMOTORIZACIÓN Y MODERNIZACIÓN

Capitán de Fragata Walter José Flores Servat

27 MACHU PICCHU EN LA ANTÁRTIDA

Periodista & Fotógrafa Denisse Sotomayor Gonzáles-Otoya

INFORMATIVO

41 DOCTRINA MARÍTIMA: EXPERIENCIAS QUE EXPLICAN EL FENÓMENO MARÍTIMO

Contralmirante Jean Jesu Doig Camino

53 EVOLUCIÓN DE LA DEFENSA NACIONAL EN EL CAMPO NO MILITAR

Capitán de Corbeta Gregory Paredes Saavedra

77 PLANTEAMIENTOS ESTRATÉGICOS DE WOLFGANG WEGENER

Capitán de Fragata José Manuel Ignacio Krebs Millares

87 LA INTELIGENCIA OPERACIONAL Y TÁCTICA EN LA GUERRA IRREGULAR

Capitán de Corbeta Jorge Luís Montoya Ruibal

PANORAMA

99 ¿POR QUÉ HACER REINGENIERÍA EN NUESTRA INSTITUCIÓN?

Ingeniera de Sistemas e Informática Marina Vargas Vega

107 LA CONSTRUCCIÓN MODULAR EN LA INDUSTRIA NAVAL

Capitán de Fragata Jorge Calizaya Portal

HISTORIA

115 MIGUEL GRAU Y EL CONVENTO DE LOS DESCALZOS

Teniente Segundo Michel Laguerre Kleimann

121 MAR Y TEMPESTAD COMO IMÁGENES DE LA VIOLENCIA EN LA TEORÍA POLÍTICA DEL BARROCO HISPANOPERUANO

Magíster en Historia Eduardo Torres Arancivia

NACIONAL

133 ACTUALIDAD NACIONAL

Licenciada Tatiana Figueroa López

INTERNACIONAL

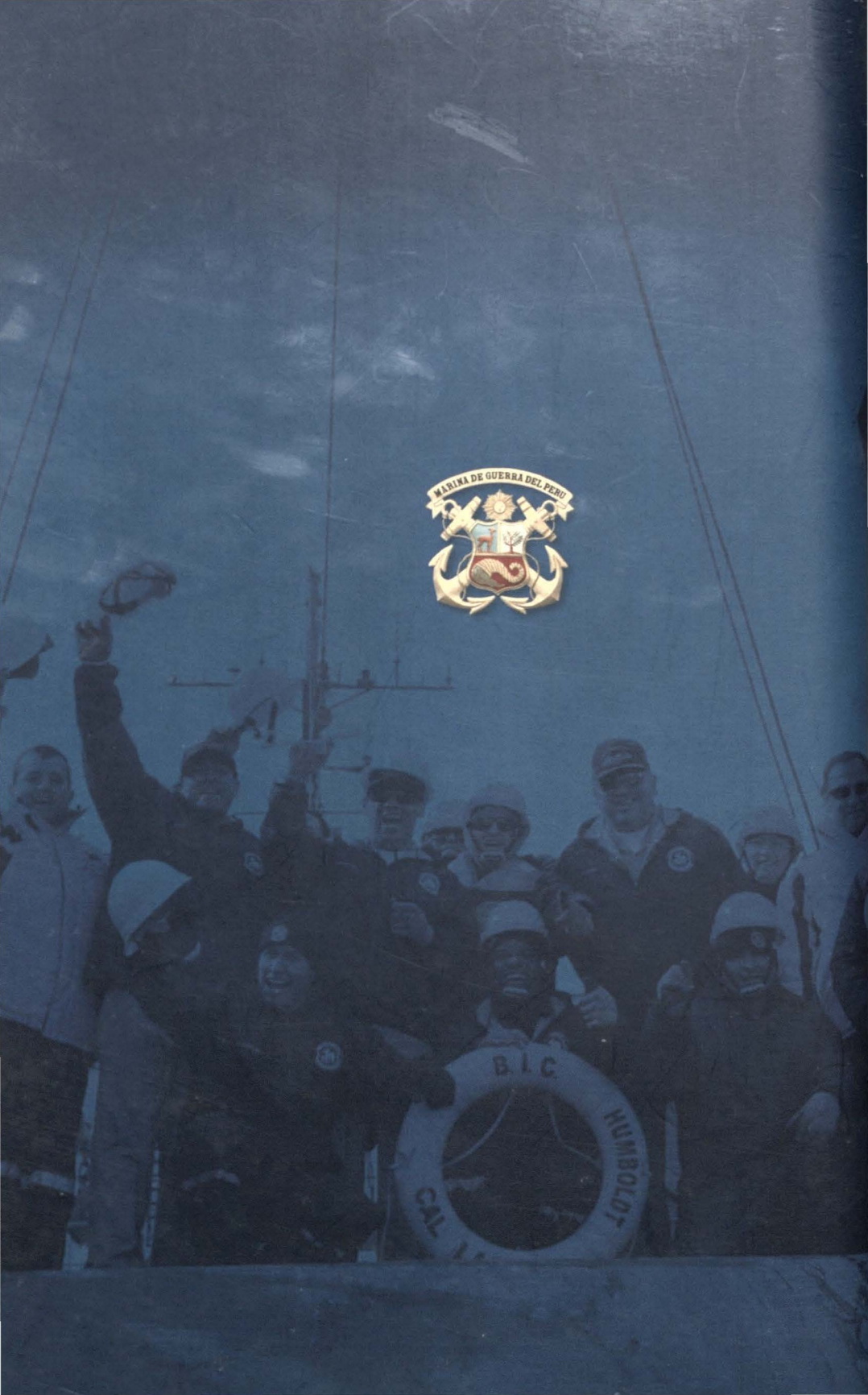
149 ACTUALIDAD INTERNACIONAL

Historiador Víctor Torres Laca

COMENTARIOS Y PUBLICACIONES

159 COMENTARIOS DE LIBROS Y PUBLICACIONES

Esperanza Navarro Pantac


MARINA DE GUERRA DEL PERU
BIC
HUMBOLDT