

El Comercio

EDITORIAL

¿Qué hacer frente al narcoterrorismo criminal?

Nada devolverá la vida al teniente Héctor Zegarra Bernaola, asesinado por una gavilla de supuestos narcoterroristas que atacó el jueves último la comisaría de Ocobamba, en Apurímac, y que también dejó otros tres policías heridos. Sin embargo, lo que el Estado sí puede y debe hacer es frenar con dureza esta nueva arremetida criminal que hace mucho pretende convertir parte de la sierra y ceja de selva en una zona liberada para sus actividades ilegales.

Lo sucedido exige una amplia y profunda evaluación por parte de las autoridades, pues pone en evidencia que los servicios de inteligencia no están funcionando. Según se sabe, hubo reportes previos que alertaban sobre la inminencia de un atentado en Ocobamba—reconocido distrito apurimeño de tránsito de la droga—sobre todo después del importante decomiso de 82 kilos de pasta básica de cocaína que hizo la comisaría siniestrada.

Es alarmante que, a pesar de ello, nadie haya hecho caso a los reiterados pedidos para reforzar la delegación, ni a las continuas amenazas. Peor aún, cuando los pobladores reconocen que los narcoterroristas deambulaban por la zona libremente.

¿Qué revela todo esto? Pues la carencia de una estrategia para enfrentar la sanguinaria vinculación de los senderistas con las mafias del narcotráfico, a las que protegen como mercenarias a sueldo. No es casual que el narcotráfico florezca en esas zonas, ni que los terroristas obliguen a algunos pobladores a sembrar coca ilegal.

Para ello se requieren recursos humanos capacitados. Incluso, no debería desestimarse la formación de fuerzas combinadas de élite, de la PNP y del Ejército, que puedan actuar en zonas inexplorables donde se esconden huestes organizadas y armadas de Sendero Luminoso. La lucha contra el narcotráfico no puede darse el lujo de cometer errores. Preocupa, al respecto, el anuncio de que se enviaría a la zona 150 suboficiales de la PNP recién graduados, no capacitados para frenar a delincuentes armados hasta los dientes, con armas de largo alcance y hasta cohetes instalados.

La lucha contra el narcoterrorismo no soporta más contramarchas ni dilaciones. El Gobierno ha hecho bien en legislar en materia de lavado de insumos, pero esto tiene que ser parte de una política integral que promueva los cultivos alternativos y desbarate, con firmeza e inteligencia, la lacra criminal del narcoterrorismo. ■

El inaceptable chantaje de Burga y la FIFA

El Perú no puede aceptar la grosera extorsión de un dirigente tan ineficiente, cuestionado e impopular como Manuel Burga Seoane, que para seguir atornillado en la FPF pretende supeditar la fuerza y el mandato de nuestras leyes y resoluciones a la amenaza de desafiliación por parte de una entidad transnacional como la FIFA.

En su momento el Instituto Peruano del Deporte (IPD) suspendió a Burga, entre otras cosas, por incumplir la Ley del Deporte. Y esta sanción tiene que prevalecer contra quienes pretenden que convalidemos el ilegal mandato de Burga.

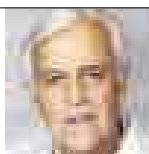
Por más doloroso que pueda ser un alejamiento de toda competencia internacional, siempre resultará preferible optar por nuestros principios, dignidad y valores soberanos, antes que aceptar la repulsiva intromisión de un organismo supranacional que intenta consagrar la impunidad en nuestra propia casa.

No hay punto medio que valga. En cualquier caso, debe quedar claro que el responsable de toda esta escandalosa situación, y de una eventual desafiliación, será Manuel Burga Seoane. ■

LOS RETOS A ENFRENTAR DESDE AHORA

El TLC cerca de la línea de llegada

Raúl Ferrero
Jurista



con éxito a ese nuevo mercado, será indispensable que nuestros productos sean verdaderamente competitivos.

Después de la aprobación del TLC por el Comité de Medios y Arbitrios de la Cámara de Representantes estadounidense, con el voto unánime de sus miembros (39 en total), todo hace pensar que tanto esa cámara como la de senadores deberán ratificar el tratado de libre comercio celebrado con nuestro país.

Estamos cerca de que se le baje la bandera a cuadros a un tratado que sin ser la panacea nos acerque y vincule directamente con el mundo desarrollado. Esto será muy positivo para nuestro país, pero a la vez exigirá esfuerzos especiales para lograr tener éxito en un mercado que crecerá en más de diez veces para los productos peruanos.

Y las cosas no serán fáciles, ya que EE.UU. tiene suscritos y vigentes tratados similares con otros países que incluyen a algunos latinoamericanos como México, Chile y los centroamericanos. Por ende, para ingresar

Nuestros empresarios tendrán que sacar el mayor provecho de las ventajas comparativas que favorecen a los productos peruanos, como lo son, entre otras, una mano de obra de costos bajos, materias primas de fácil alcance, de las que se debe obtener mayor valor agregado, y un senti-

“Para ingresar con éxito a ese nuevo mercado, será indispensable que nuestros productos sean verdaderamente competitivos”

do empresarial no lo suficientemente aprovechado, como el que nos muestran permanentemente las mypes.

Con el precio del petróleo en casi US\$95 por barril, es claro

que un país con más de cincuenta ríos que se precipitan desde las zonas altoandinas hasta la costa, tiene que aprovechar la energía hidroeléctrica, a la que debe sumarse una mayor explotación del gas natural y la energía eólica, para que así el factor energético se constituya en una ventaja adicional que todavía no se aprovecha debidamente.

Tal como lo vaticinan Mercedes Aráoz y David Lemor, quienes han realizado una excelente labor, al igual que Alfredo Ferrero durante el gobierno del presidente Toledo, de lograrse la ratificación congresal del TLC en las próximas dos semanas, será necesario adecuarse a los mecanismos del mismo convenio, lo que probablemente tomará poco más de medio año.

Ese tiempo debe ser aprovechado para comenzar a modernizar nuestras líneas de producción y las áreas en las cuales tenemos desventajas manifiestas como lo son las de tecnología, investigación e informática.

Si bien el déficit de infraestructura es dramático, el problema del retraso tecnológico no se queda muy atrás. La atención hacia la innovación tecnológica tiene que tener prioridad, con los incentivos que sean necesarios, ya que de lo contrario no será posible mejorar los índices de competitividad que resultarán indispensables en un mercado decuplicado.

Los retos están a la vista y se debe comenzar a enfrentarlos desde ahora.

Si bien la ratificación del TLC, que ha demorado más de lo pensado, será un logro de una política que se comprendió que no solo debía ser de Gobierno sino de Estado, a la cual debían adherirse los gobiernos que se sucedieran, también es cierto que existen otras políticas que son de Estado y no solamente de Gobierno, que no se están abordando.

Entre ellas podemos señalar la lucha contra la pobreza y la sustancial mejora de la educación, que son dos temas de la más alta prioridad. Y las dos redundarán, necesariamente, en un mejor aprovechamiento del mercado extendido que significará el TLC, el cual tiene que estar acompañado por otras políticas de Estado para que resulte todo lo provechoso que debe ser y se espera que sea. ■

HUMOR PROFANO

Por Molina



FILOSOFEMAS

Un monstruo de contaminación

Francisco Miró Quesada Cantuarias
Filósofo



Ya está en circulación el Airbus A380, el mayor avión del mundo. El Airbus A380 tiene dos pisos y las siguientes medidas: 15 metros más de ancho, 4 más de alto y 2 más de largo que el Jumbo 747, que durante cuatro décadas, fue el avión más grande del mundo. Además, pesa algo más de 11 toneladas. El Airbus A380 tiene la misma longitud que ocho autobuses londinenses de dos pisos, y tiene en sus alas suficiente espacio para estacionar 70 automóviles. Podrán entrar 555 pasajeros en primera clase. Si, además, se agregan la clase business y la clase económica, puede transportar hasta 853 pasajeros, en lugar de los 568 del Airbus 747. En el nuevo Airbus hay bares y casinos, duchas, bibliotecas y la tripulación tiene cuartos para dormir. El A380 tiene 16 puertas para pasajeros y el mismo número de vías de escape en ambos pisos. La extensión de sus alas es demasiado grande para las zonas de estacionamiento de muchos aeropuertos. Solo el operador británico de aeropuertos BAA, ha invertido 450 millones de libras, o sea, 660

millones de euros, en construir instalaciones mayores para que los aviones puedan maniobrar.

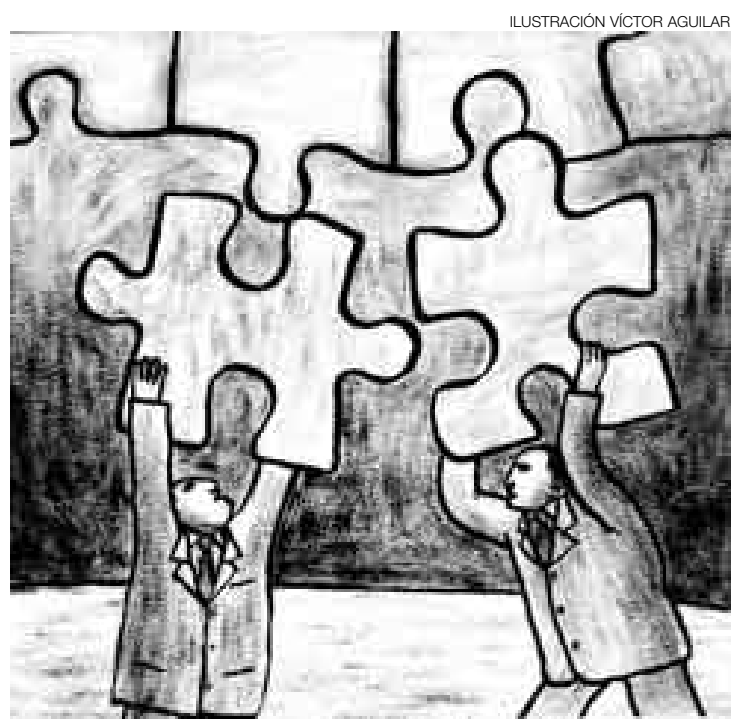
Para despegar el Airbus A380, tiene cuatro motores Rolls Royce Trent, que generan más propulsión que 3.500 automóviles. Una alianza entre GE y Pratt & Whitney también provee los motores. Su primer aterrizaje se llevó a cabo en el aeropuerto internacional de pasajeros de Fráncfort, procedente de la planta que el constructor aeronáutico Airbus tiene en la ciudad francesa de Toulouse. La operación se enmarcó en el programa de pruebas a que el fabricante europeo sometió su nuevo avión comercial. El 11 de noviembre del 2005 hizo su primer vuelo fuera de Europa, aterrizando en el aeropuerto de Singapur, para iniciar una gira regional de promoción. El superjumbo de dos pisos recorrió la pista del aeropuerto Changi en medio de estrictas medidas de seguridad, después de un vuelo de 13 horas y 13.500 kilómetros, desde la sede del Airbus en Toulouse, en el suroeste de Francia. Fue la primera prueba de la nave en un recorrido fuera de Europa. El Airbus A380 debía llegar el martes del mismo año a Singapur, primera escala de una gira por Asia y el Océano Pacífico que incluía Australia y Malasia. Pero el Airbus debió postergar

el viaje porque, tomando las máximas precauciones, tuvo que sustituir dos de sus cuatro motores.

Nadie puede negar que el Airbus A380, que el 25 de octubre de este año, realizó el primer vuelo comercial entre Singapur y Sidney, es una maravilla tecnológica, algo increíble hasta hace solo un par de décadas. Mas para levantar esa inmensa mole, que pesa algo más de once toneladas, se necesitan cuatro motores de extraordinaria potencia, lo que significa que se tendrá que utilizar una enorme cantidad de gasolina. Y la gasolina no es sino petróleo refinado, principal fuente del calentamiento global.

Dejando de lado la posibilidad de un accidente, en el que morirían todos los ocupantes del Airbus, pues tratándose de una mole como la del inmenso avión, se necesitaría una suerte difícil de imaginar, sobre la manera como podría haberse producido el accidente. Pero, debido a la inigualable técnica con que ha sido construido el Airbus, las probabilidades de un accidente son mínimas.

Lo que debería hacerse es prohibir de inmediato los vuelos no solo del Airbus A380 sino de todos los airbuses de cualquier tipo. Mas, por supuesto, esto jamás se hará. Nuestra atmósfera seguirá contaminándose. ■



rincón del autor

Hugo Guerra



Sea que comience su lectura por la última página, por las cartas o Mar de Fondo, celebre la edición histórica de la limeñísima revista

Enfocando a “Caretas”

Generoso lector, si usted está bien informado ya sabrá que “Caretas”, la limeñísima revista semanal, llega a su edición 2.000, una ocasión para celebrar con todo.

Que en el Perú una publicación cumpla 57 años es milagroso, porque en el país del palo encendido resulta más fácil que broten peras del olmo antes que prospere una empresa. Además, batallar en prensa es complicadísimo cuando se tie-

nen recursos limitados y se carece de vocación de lustrabotas.

Quien tuvo visión precisa desde el principio fue la fundadora, Doris Gibson, una mujer bella y maravillosa cuyo temple arequipeño, elegancia refinada e irreverencia total pudieron únicamente ser retratados por Sérvulo Gutiérrez.

Doris —a quien recuerdo de las tertulias en su cálido departamento del jirón Camaná— entendió que en la década de 1950 los limeños necesitaban una revista alegre,

juguetera y hasta iconoclasta por momentos, para romper con el acartonamiento de una sociedad falsamente versallesca, muy dada a la huachafaría de las formas y la falta de autenticidad esencial.

Por eso el formato rompió moldes, la diagramación puso de cabeza los cánones antiguos, las fotos captadas con sutil indiscreción hicieron escuela y sus textos (obra de estuendos periodistas, bohemios e intelectuales) se convirtieron en aquellos pequeños opúsculos de

buena gramática y mejor estilo que los estudiantes de periodismo tratábamos de imitar en los maravillosos años 70.

“Caretas”, además, acabó con la pacatería: hincó la moralina de los curas con magníficos reportajes como aquél sobre el mambo de Pérez Prado; le contestó —y sigue haciéndolo— a los lectores antes ignorados por los medios; ironizó amablemente desde Ellos & Ellas, hizo responsable el cotilleo político en Mar de Fondo; y, claro, introdujo las calatas de infarto en la última página, que es por donde muchos empezamos la lectura. ¿Verdad, travieso lector?

Doris supo también desde el día uno que “Caretas” debía ser una revista de “Ilustración peruana” apegada a las más estrictas reglas de la independencia política, la veracidad periodística y la defensa de los valores democráticos. Por eso, en contados pero contundentes editoriales, se trenzó con Odría, Prado, Pérez Godoy, Lindley, Velasco y Morales Bermúdez.

Enrique Zileri, digno sucesor y a estas alturas maestro del periodismo, siguió la línea crítica con Belaunde, García, Paniagua y Toledo; fue pionero del periodismo de investigación, y nos dio lecciones de entereza al oponer-

se —huelga de hambre y expatriación de por medio— a la censura del velascato, la barbarie terrorista y el saqueo Fujimontesinista. Enrique es, además, puntal en la defensa sistemática de la libertad de expresión desde el Consejo de la Prensa Peruana.

“Caretas”, cuyas puertas siempre han estado abiertas a la reflexión sensata de propios y ajenos, se consolida ahora como parte medular de la conciencia nacional, y al enfocarse al futuro lo hace desde ese reducto de peruanidad y pluralismo democrático que justificadamente reclaman desearle dos mil ediciones más de fructífera existencia. ■