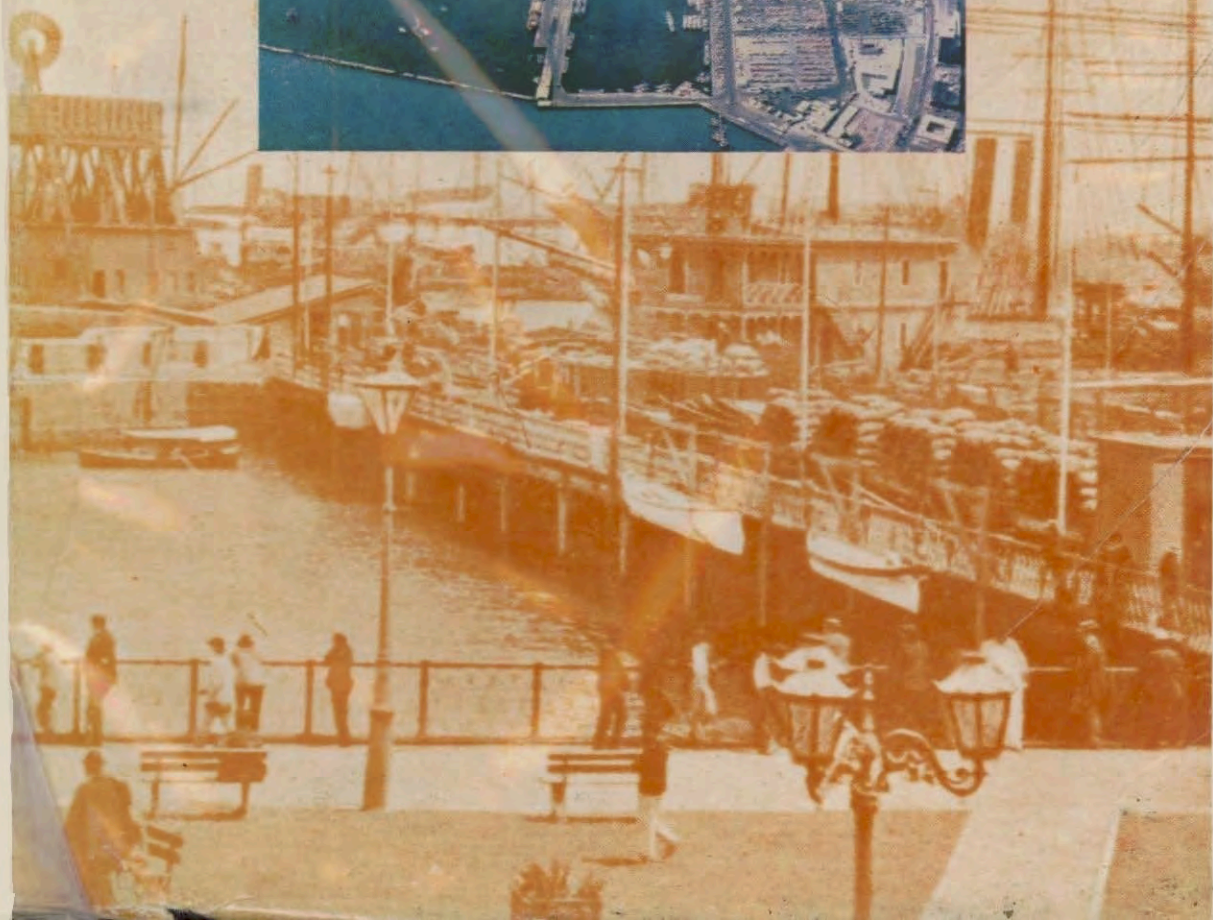


HISTORIA MARÍTIMA DEL PERU

Serie Monografías / TOMO I

Los Puertos del Perú

Miguel Flórez Nohesell





HISTORIA

MARITIMA DEL PERU

Serie Monografias / TOMO I

Los Puertos del Perú

Miguel Flórez Nobesell



INSTITUTO DE ESTUDIOS
HISTORICO-MARITIMOS DEL PERU

LIMA-PERU 1986

Indice

	Pág.
PREAMBULO	35
CAPITULO I	
1. <i>CONCEPTOS GENERALES Y ANTECEDENTES</i>	41
1.1. La ruta, el puerto	41
1.2. El litoral peruano, variantes en su extensión a través de las diversas etapas de la historia del Perú	42
1.3. Características generales del contorno costero del Perú	50
1.4. La navegación marítima en el Perú y el uso de lugares de la costa como abrigo o puntos de operación de embarcaciones	56
1.5. La narración de Cieza de León de la costa del Perú y de los primeros puertos	56
1.6. Lugares de la costa del Perú, identificados como puertos de acuerdo a la crónica de Cieza de León	63
CAPITULO II	
2. <i>EL DESARROLLO DE LA ACTIVIDAD PORTUARIA EN EL PERU DESDE SUS ORIGENES HASTA LA EPOCA ACTUAL</i>	71
2.1. Consideraciones generales	71

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

	Pág.
2.2. Las primeras actividades portuarias y el tráfico marítimo del Perú durante la colonia	73
2.3. La centralización del comercio en Lima y Callao y el establecimiento del libre comercio. El desarrollo de nuevos puertos en la colonia	79
2.4. La actividad de los puertos desde la independencia hasta fines del siglo XIX	84
 CAPITULO III	
3. <i>LA ACTIVIDAD DE LOS PUERTOS DESDE COMIENZOS DEL SIGLO XX HASTA 1982</i>	95
3.1. Preámbulo	95
3.2. La clasificación de los puertos	95
3.3. El comercio exterior, el cabotaje y su efecto en los puertos	97
3.4. Las facilidades portuarias y las áreas de servicio	98
3.5. Evolución de los tonelajes de carga movilizados por los puertos	102
3.6. Clase de productos movilizados por los terminales de los puertos	104
3.7. Perspectivas futuras del desarrollo portuario en el Perú	104
 CAPITULO IV	
4. <i>ESTABLECIMIENTO DE FACILIDADES PORTUARIAS EN EL LITORAL PERUANO</i>	115
4.1. Antecedentes	115
4.2. Los muelles y terminales en el litoral	118
4.3. Proyectos del ingeniero Kraus para el Callao y Matarani	126
4.4. Terminal marítimo del Callao	127
4.5. Terminal marítimo de Matarani	130
4.6. Terminal marítimo de Chimbote	130
4.7. Terminal marítimo de Salaverry	131
4.8. Terminal marítimo General San Martín	132
4.9. Terminal marítimo de Ilo	132
4.10. Terminal marítimo de Paita	133
4.11. Terminal marítimo de San Nicolás	133
4.12. Terminal marítimo de San Juan	133
4.13. Conclusiones	133

	Pág.
CAPITULO V	
5. LAS ADMINISTRACIONES PORTUARIAS DEL PERU	137
5.1. Primeras disposiciones de administración de los puertos del Perú— El decreto del 12 de julio de 1907	137
5.2. Otros decretos normativos de construcción de muelles	140
5.3. La administración de los muelles fiscales por la Caja de Depósitos y Consignaciones	141
5.4. La Dirección de Administración Portuaria – Decretos de normas y atribuciones	142
5.5. La Corporación Nacional Portuaria	147
5.6. La Autoridad Portuaria del Callao	159
5.7. La Administración Portuaria de Salaverry	166
5.8. El Decreto Ley N° 17310 del 17 de diciembre de 1968 poniendo bajo control de la Dirección de Administración Portuaria todos los terminales y muelles	168
5.9. La Empresa Nacional de Puertos	170
5.10. Nuevo régimen legal de la Empresa Nacional de Puertos. Decreto Legislativo N° 98	178
5.11. Comentarios	187
CAPITULO VI	
6. LAS ADUANAS	189
6.1. El almojarifazgo	189
6.2. El primer tambo o aduana en el Callao	190
6.3. El reglamento de comercio y organización de las aduanas del Perú en 1773	190
6.4. Traslado por razones políticas y otras de la aduana del Callao	192
6.5. Principales disposiciones aduaneras dictadas en los primeros años de la república	194
6.6. Renta de aduanas entre 1868 y 1869	197
6.7. El protocolo sobre reglamentación del tráfico a Bolivia por Mollendo	198
6.8. El resguardo	198
6.9. La organización aduanera del Perú en la actualidad	200
	19

	Pág.
CAPITULO VII	
7. LOS TRABAJADORES MARITIMOS Y PORTUARIOS DEL PERU	203
7.1. Antecedentes	203
7.2. Primeras disposiciones	203
7.3. La creación de las milicias navales de la república y los tercios navales	205
7.4. La clasificación de los trabajadores marítimos	209
7.5. Los trabajadores marítimos y portuarios del Callao	210
7.6. Disposiciones dictadas en el año 1934 y otros años sobre el trabajo marítimo en el Callao	212
7.7. Sociedades y sindicatos del puerto del Callao	214
CAPITULO VIII	
8. LA COMISION CONTROLADORA DEL TRABAJO MARITIMO	217
8.1. Antecedentes de su creación	217
8.2. El decreto del 8 de marzo de 1935	217
8.3. Modificaciones a la conformación de la Comisión Controladora del Trabajo Marítimo	221
8.4. El decreto de 1946	222
8.5. Decretos de 1953, 1957 y 1958	223
8.6. El reglamento de la Comisión Controladora del Trabajo Marítimo	224
8.7. La evaluación y labor de la Comisión Controladora del Trabajo Marítimo	224
CAPITULO IX	
9. LOS IMPUESTOS PORTUARIOS Y LAS DIFERENTES MODALIDADES EMPLEADAS EN LOS PUERTOS PERUANOS	227
9.1. Comentarios	227
9.2. Derecho de anclaje	227
9.3. Derecho de anclaje y tonelaje	227
9.4. Derecho de puerto y de tonelaje	228
9.5. Derecho de muelle o muellaje	229
9.6. Impuesto de tonelaje y muellaje para el Callao	233
9.7. La Ley de Cabotaje N° 6207	233

INDICE

	Pág:
9.8. La ley de pilotaje y practicaje	236
9.9. Derecho de faro	237
9.10. El Decreto Supremo del 6 de marzo de 1942, disponiendo que los impuestos de anclaje, tonelaje, muellaje, derechos de hospital, faros, capitanía y pilotaje y practicaje, se resumieran en un solo pago aplicable a la carga	238
9.11. El impuesto de tonelaje y muellaje aplicado al cabotaje	242
CAPITULO X	
10. LA CLASIFICACION DE LOS PUERTOS EN: MAYORES, MENORES Y HABILITADOS	243
10.1. Razones para la clasificación	243
10.2. La clasificación de los puertos en: mayores, menores y habilitados	244
10.3. Reglamentación de los puertos mayores, menores y caletas; y del tráfico permitido en ellos (1859)	246
10.4. El decreto de 1895 regulativo de la ley de puertos con la de aduanas	246
10.5. Clasificación de los puertos de acuerdo al reglamento de capitanías de 1951	249
CAPITULO XI	
11. EL PUERTO DEL CALLAO	253
11.1. Características geográficas, su origen y otras particularidades del puerto	253
11.1.1. Ubicación geográfica del primer puerto	253
11.1.2. Primeros pobladores del Callao	254
11.1.3. Origen del puerto del Callao	255
11.1.4. Etimología de la palabra "callao" y su aplicación para nombrar al puerto	256
11.1.5. "Chalatos" o "chalacos"	257
11.1.6. Chucuito	258
11.1.7. El Callao, puerto de Jauja	258
11.1.8. Primer tambo o almacén	260
11.1.9. Primera autoridad marítima	261

	Pág
11.1.10. <i>Primer alguacil</i>	261
11.1.11. <i>Alcalde de la mar</i>	261
11.1.12. <i>Tesorero real</i>	261
11.1.13. <i>Gremio de cargadores</i>	261
11.1.14. <i>Resguardo</i>	261
11.1.15. <i>Aduana</i>	262
11.1.16. <i>Capitanía del puerto y academia de pilotaje</i>	262
11.1.17. <i>Comisaría de marina y juzgado de matrículas</i>	263
11.1.18. <i>Primera autoridad municipal del Callao</i>	263
11.1.19. <i>Primeras disposiciones dictadas para regular el comercio de las mercancías traídas por vía marítima</i>	263
11.1.20. <i>Otras actividades históricas del Callao</i>	264
11.1.21. <i>Descripciones del Callao antiguo</i>	264
11.1.22. <i>Terremotos en el Callao</i>	276
11.1.23. <i>El terremoto de 1746, el navío San Fermín y la imagen del Señor del Mar</i>	277
11.1.24. <i>Bellavista y el Real Felipe</i>	278
11.1.25. <i>Los ataques de corsarios y piratas al Callao</i>	279
11.1.26. <i>La primera academia marítima de América</i>	280
11.2. <i>El puerto durante la Colonia</i>	280
11.2.1. <i>Primeras actividades, tráficos marítimos existentes, movimiento de naves</i>	280
11.2.2. <i>El establecimiento del libre comercio y sus efectos sobre la importancia del Callao</i>	283
11.3. <i>El puerto del Callao desde la Independencia hasta comienzo del siglo XX</i>	284
11.3.1. <i>La actividad comercial y naviera y otras actividades</i>	284
11.3.2. <i>El Callao, puerto de depósito</i>	289
11.3.3. <i>De cómo el Real Felipe fue desarmado y convertido en aduana principal</i>	289
11.3.4. <i>Llegada del primer barco a vapor al Callao y establecimiento de líneas regulares</i>	293
11.3.5. <i>Enlace del puerto por vía férrea y telegráfica</i>	295
11.3.6. <i>Llegada de culies al puerto del Callao</i>	295

	Pág
11.3.7. <i>El origen de una importante firma naviera y comercial</i>	295
11.3.8. <i>La actividad del puerto con el muelle y dársena</i>	297
11.3.9. <i>La fundación del club social The Club</i>	300
11.3.10. <i>Actividad militar del puerto</i>	300
11.3.11. <i>Los tumultos en el Callao y Lima previos al 2 de mayo de 1866</i>	301
11.3.12. <i>El combate del 2 de mayo del Callao</i>	302
11.3.13. <i>El Callao, provincia litoral</i>	303
11.3.14. <i>El tráfico de cabotaje al inicio de la República</i>	303
11.3.15. <i>El viaje alrededor del mundo de la fragata Amazonas</i>	303
11.3.16. <i>El Callao, provincia constitucional</i>	303
11.3.17. <i>Las bravezas del mar en el Callao</i>	306
11.4. <i>El Callao durante el siglo XX</i>	306
11.4.1. <i>Consideraciones generales</i>	306
11.5. <i>Los muelles del Callao</i>	309
11.5.1. <i>Los primeros muelles</i>	309
11.5.2. <i>El muelle y dársena del Callao</i>	315
11.5.3. <i>El contrato de construcción del muelle y dársena</i>	325
11.5.4. <i>Comentarios al contrato y ejecución de la obra</i>	327
11.5.5. <i>Nombramiento de una comisión para estudiar el contrato</i>	329
11.5.6. <i>Comentarios al informe</i>	334
11.5.7. <i>Comentarios al contrato de 1887</i>	337
11.5.8. <i>La terminación de la explotación del muelle y dársena</i>	338
11.5.9. <i>Comentarios a la actividad del muelle y dársena del Callao</i>	340
11.5.10. <i>La jornada de las ocho horas y los jornaleros del muelle y dársena del Callao</i>	345
11.5.11. <i>Apología del muelle y dársena del Callao</i>	351
11.5.12. <i>Los estudios y proyectos de obras portuarias para el Callao realizados en 1914 por el ingeniero holandés J. Kraus</i>	352

	Pág.
11.5.13. <i>Detalles del proyecto Kraus</i>	356
11.5.14. <i>Descripción de los proyectos para las obras en el Callao</i>	357
11.5.15. <i>Valor de las obras proyectadas</i>	360
11.5.16. <i>Recomendaciones finales acerca de los dos proyectos</i>	360
11.5.17. <i>Comentarios al proyecto Kraus</i>	361
11.6. El terminal marítimo del Callao	361
1.6.1. <i>Antecedentes de las obras</i>	361
11.6.2. <i>Planeamiento y contrato de ejecución de las obras</i>	363
11.6.3. <i>Contrato de construcción de las obras portuarias del Callao</i>	364
11.6.4. <i>Ampliación del contrato — Aprobación de nuevas obras</i>	377
11.6.5. <i>La terminación de las obras y contratos de financiación</i>	378
11.6.6. <i>Iniciación de los servicios del terminal marítimo</i>	379
11.6.7. <i>La conformación del terminal marítimo y sus servicios en 1934</i>	387
11.6.8. <i>Tonelaje movilizado el año 1934 por el puerto del Callao</i>	389
11.6.9. <i>La Estación Naval del Callao</i>	389
11.6.10. <i>Reglamentaciones y disposiciones laborales para el terminal marítimo</i>	390
11.6.11. <i>Entrega del terminal marítimo del Callao a la administración del Estado</i>	391
11.6.12. <i>Comentarios a la obra</i>	397
11.6.13. <i>Ampliaciones y otras obras ejecutadas en el terminal marítimo del Callao, posteriores a 1934</i>	397
11.7. Proyecto de construcción de una vía de unión entre La Punta y la isla de San Lorenzo, y construcción de un puerto en esta isla presentado por la firma Christiani & Nielsen 1960—1961	410
11.7.1. <i>Antecedentes</i>	410
11.7.2. <i>La Ley N° 13962 y la Resolución Suprema N° 141-DAP</i>	412

INDICE

	Pág.
11.7.3. <i>Informe de la comisión</i>	412
11.7.4. <i>Comentarios</i>	415
11.8. El proyecto para la construcción de un puerto en la zona del Callao denominada "Oquendo"	415
11.8.1. <i>Antecedentes</i>	415
11.8.2. <i>El proyecto</i>	415
11.9. Una instalación precursora	417
11.9.1. <i>El absorbente del molino Excelsior</i>	417
 CAPITULO XII	
12. ISLAY	419
12.1. Ubicación y características geográficas	419
12.2. Consideraciones históricas	419
12.3. El cierre de Islay como puerto y su substitución por Mollendo	426
12.4. Combate naval de Islay en enero de 1838	433
12.5. Comentarios	435
 CAPITULO XIII	
13. MOLLENDO	443
13.1. Descripción geográfica	443
13.2. Antecedentes históricos y razón del establecimiento de Mollendo como puerto	443
13.3. El ferrocarril de Arequipa a la costa y el puerto de Mollendo	448
13.4. Las obras portuarias ejecutadas en Mollendo para habilitar el puerto	451
13.5. Contrato de explotación del muelle y rompeolas de Mollendo	457
13.6. Descripción del puerto de Mollendo y sus facilidades al término de las obras	462
13.7. El protocolo sobre reglamentación del tráfico a Bolivia por Mollendo	469
13.8. La actividad del puerto de Mollendo y su reemplazo por Matarani	469
 CAPITULO XIV	
14. MATARANI	471
14.1. Antecedentes sobre el puerto de Matarani	471
14.2. La concesión a M.A. Mathews para la construcción de un muelle en Matarani	473

	Pág.
14.3. Construcción del puerto de Matarani.— Contrato firmado entre el Gobierno y la <i>Frederick Snare Corporation</i>	476
14.4. Conformación del puerto de Matarani al terminarse las obras encomendadas a <i>The Frederick Snare Corporation</i>	478
14.5. Descripción de las facilidades portuarias ejecutadas en Matarani por <i>The Frederick Snare Corporation</i>	479
14.6. La iniciación de las operaciones portuarias en Matarani	482
14.7. El área de influencia del puerto de Matarani y sus perspectivas	483
14.8. El movimiento de la carga y su destino a través del puerto de Matarani. Pronósticos para el futuro	483
14.9. El futuro del puerto de Matarani y las posibilidades de su ampliación	485
14.10. Ampliaciones y mejoras realizadas en Matarani en el período 1968-1970	495
14.11. Proyectos para el puerto terminal de los ferrocarriles del sur Mollendo, Matarani e Islay realizado por el ingeniero J. Kraus, año 1914	496
14.12. Conclusiones	507
 CAPITULO XV	
15. ILO	517
15.1. Ubicación geográfica	517
15.2. Referencias históricas del puerto	517
15.3. Las primeras instalaciones portuarias y su actividad comercial	524
15.4. Las modernas obras portuarias de Ilo	526
15.5. El muelle de la <i>Southern Peru Corporation</i> en Ilo	530
15.6. Zona de influencia y vías de comunicación	534
15.7. Otras informaciones de Ilo	535
15.8. Agencias navieras y capitanes del puerto	535
15.9. Industrias de importancia en Ilo	537
15.10. La industria pesquera	537
15.11. Tonelajes movilizados por el puerto	537
15.12. Las perspectivas y el futuro del puerto	538
15.13. Trabajadores marítimos y portuarios	538

INDICE

	Pág.
CAPITULO XVI	
16. TUMBES – PUERTO PIZARRO	539
16.1. Ubicación geográfica	539
16.2. Antecedentes históricos	539
16.3. Construcción de un muelle en Puerto Pizarro	544
16.4. La barra y sus efectos anulando el muelle de Puerto Pizarro	546
16.5. Actividades en Puerto Pizarro	548
16.6. El futuro de Puerto Pizarro	548
CAPITULO XVII	
17. ZORRITOS	549
17.1. Ubicación geográfica	549
17.2. Aspectos históricos	549
17.3. Los muelles en Zorritos	551
17.4. Actividades comerciales de Zorritos	554
17.5. Perspectivas de Zorritos	555
CAPITULO XVIII	
18. TALARA	557
18.1. Ubicación geográfica	557
18.2. Historia del puerto	557
18.3. Descripción de los muelles	562
18.4. El movimiento de carga en Talara	565
18.5. La capitanía del puerto	565
18.6. Agencias de vapores y aduana	569
CAPITULO XIX	
19. PAITA	571
19.1. Características del puerto	571
19.2. Antecedentes históricos	572
19.3. Las instalaciones portuarias efectuadas en Paita	577
19.4. La actividad marítima y comercial de Paita	579
19.5. Las nuevas obras portuarias ejecutadas en Paita	580
19.6. Area de influencia y vías de comunicación	582
19.7. Perspectivas del puerto para el futuro	582
19.8. La capitanía del puerto	582

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

	Pág.
19.9. Agencias de aduana y navieras de Paita	585
19.10. Trabajadores marítimos y portuarios	585
CAPITULO XX	
20. SALAVERRY	593
20.1. Ubicación geográfica del puerto	593
20.2. Antecedentes históricos del puerto de Salaverry	593
20.3. La intervención del capitán de navío Miguel Grau Seminario y el <i>Huáscar</i> en el estudio de factibilidad del puerto	599
20.4. Denominación del nombre del puerto, y Decreto Supremo declarando puerto mayor con el nombre de Salaverry a la caleta "Garita de Moche"	602
20.5. Las primeras obras portuarias en Salaverry	605
20.6. Las operaciones portuarias por el puerto de Salaverry hasta 1948	613
20.7. Las obras del terminal marítimo de Salaverry	615
20.8. Las administraciones del puerto de Salaverry	621
20.9. El arenamiento del puerto de Salaverry	635
20.10. Actividad comercial del puerto de Salaverry y su área de influencia	640
20.11. Otros datos de Salaverry	640
20.12. Agencias del puerto	641
CAPITULO XXI	
21. CHIMBOTE	643
21.1. Ubicación geográfica	643
21.2. Zona de influencia y vías de comunicación	646
21.3. Aspectos históricos de Chimbote	646
21.4. Construcción de las primeras facilidades portuarias	649
21.5. Chimbote como puerto mayor	653
21.6. Construcción de muelles para el atraque de naves	654
21.7. El movimiento portuario de Chimbote	656
21.8. El desarrollo de la industria pesquera y el establecimiento de fábricas de harina de pescado en Chimbote	657
21.9. Perspectivas futuras de Chimbote	658

INDICE

	Pág.
CAPITULO XXII	
22. ETEN	659
22.1. Ubicación geográfica	659
22.2. Antecedentes históricos	659
22.3. La leyenda de Naymlap	660
22.4. El muelle de Eten	660
22.5. Las actividades del puerto de Eten	664
CAPITULO XXIII	
23. PACASMAYO	669
23.1. Ubicación geográfica	669
23.2. Historia	669
23.3. El muelle	670
23.4. Movimiento comercial del puerto	671
CAPITULO XXIV	
24. PUERTO CHICAMA	675
24.1. Ubicación geográfica	675
24.2. Antecedentes históricos	675
24.3. Facilidades portuarias	675
24.4. El movimiento comercial de Puerto Chicama	680
CAPITULO XXV	
25. HUANCHACO	681
25.1. Ubicación geográfica	681
25.2. Antecedentes históricos	681
25.3. Facilidades portuarias	688
25.4. Huanchaco en la actualidad	698
CAPITULO XXVI	
26. CERRO AZUL	699
26.1. Ubicación geográfica	699
26.2. Antecedentes históricos	699
26.3. Las instalaciones portuarias de Cerro Azul	703
26.4. La actividad portuaria de Cerro Azul	703
CAPITULO XXVII	
27. SAMANCO	707
27.1. Ubicación geográfica	707
27.2. Antecedentes del puerto	707

	Pág.
27.3. Antecedentes de los primeros muelles	708
27.4. Movimiento de carga por el puerto	711
CAPITULO XXVIII	
28. <i>PISCO – PUERTO “GENERAL SAN MARTIN”</i>	715
28.1. Ubicación geográfica	715
28.2. Antecedentes históricos	715
28.3. La actividad comercial y portuaria de Pisco	719
28.4. Facilidades portuarias	721
28.5. El nuevo puerto en Punta Pejerrey	723
28.6. Características generales del puerto en Punta Pejerrey	728
28.7. Los trabajadores portuarios de Pisco	729
28.8. El ferrocarril de Pisco a Ica	731
28.9. Comentarios al puerto de Pisco y al nuevo terminal General San Martín en Punta Pajerrey	731
CAPITULO XXIX	
29. <i>SAN JUAN/SAN NICOLAS</i>	733
29.1. Antecedentes	733
29.2. El puerto y las facilidades portuarias	734
CAPITULO XXX	
30. <i>PIMENTEL</i>	737
30.1. Datos generales	737
30.2. Construcción del muelle	739
CAPITULO XXXI	
31. <i>HUACHO</i>	741
31.1. Su ubicación y origen	741
31.2. Muelles y actividades	743
CAPITULO XXXII	
32. <i>CHANCAY</i>	747
32.1. Ubicación y datos generales	747
32.2. Sus muelles	748
32.3. Otros datos	750
32.4. Actividades del puerto de Chancay	750
32.5. El hundimiento de la <i>Covadonga</i>	750

INDICE

	Pág.
CAPITULO XXXIII	
33. SUPE	755
33.1. Ubicación y datos generales	755
33.2. Facilidades portuarias	755
33.3. Las actividades del puerto	758
CAPITULO XXXIV	
34. CASMA	761
34.1. Ubicación geográfica y antecedentes	761
34.2. El muelle y sus administraciones	761
34.3. Otros datos	762
CAPITULO XXXV	
35. HUARMEY	765
35.1. Ubicación geográfica y antecedentes	765
CAPITULO XXXVI	
36. PUNO	769
36.1. Ubicación geográfica	769
36.2. Antecedentes históricos	769
36.3. La actividad del puerto de Puno	771
36.4. La goleta <i>Aurora</i> en el lago Titicaca y otros datos	773
36.5. La capitania del puerto	777
CAPITULO XXXVII	
37. SAN JOSE DE LAMBAYEQUE	781
37.1. Antecedentes generales	781
CAPITULO XXXVIII	
38. QUILCA/CHALA/ATICO/LOMAS	783
38.1. Quilca	783
38.2. Chala	783
38.3. Atico	784
38.4. Lomas	785
CAPITULO XXXIX	
39. CHORRILLOS/ANCON	787
39.1. Chorrillos	787
39.2. Ancón	791

	Pág.
CAPITULO XL	
40. ARICA/GUAYAQUIL	793
40.1. Arica	793
40.2. Guayaquil	796
CAPITULO XLI	
41. LAS EXPLORACIONES DE LOS RIOS DE LA REGION DE LA SELVA PERUANA – LA NAVEGACION Y LOS PUERTOS FLUVIALES	801
41.1. Introducción	801
41.2. Descubrimiento del río Amazonas	802
41.3. Descubrimiento de los ríos: Santiago, Morona, Pastaza y el pongo de Manseriche	802
41.4. Descubrimiento del río Ucayali	802
41.5. Viajes del científico y matemático francés De la Condamine	802
41.6. Descubrimiento del boquerón del Padre Abad y las pampas del Sacramento	803
41.7. Primeras exploraciones realizadas por marinos ingleses	803
41.8. Expediciones efectuadas por la Marina de Guerra Peruana	804
41.9. La creación del Departamento Marítimo Militar – El astillero – Lanchas para el oriente	804
41.10. La Comandancia General de Maynas y el virreinato del Perú	807
41.11. Creación del departamento de Loreto y otros del oriente peruano	807
41.12. Las vías navegables fluviales	810
41.13. Los puertos fluviales	812
41.14. Iquitos	812
41.15. Pucallpa	840
41.16. Yurimaguas	852
41.17. Puerto Maldonado	857
CAPITULO XLII	
42. BAYOVAR	861
42.1. Antecedentes y descripción	861
CAPITULO XLIII	
43. LA CAPACITACION DEL PERSONAL PORTUARIO	871

INDICE

	Pág.
CAPITULO XLIV	
44. CALETAS Y SU ACTIVIDAD EN EL PASADO	875
44.1. Antecedentes	875
44.2. La Cruz	876
44.3. Bocapán	876
44.4. Mero / Punta Sal	877
44.5. Máncora	877
44.6. Colán	877
44.7. Sechura	877
44.8. Bayóvar	877
44.9. Lobitos / Cabo Blanco	877
44.10. Malacas	878
44.11. Puémac	878
44.12. Chérrepe	878
44.13. Chilca / Mala / Bujama	879
44.14. Ocoña	879
44.15. La Chira	879
44.16. Aranta	879
44.17. Nonatos	879
44.18. Guata	879
44.19. Cocotea	879
44.20. Yerbabuena	880
44.21. Camaná	880
44.22. Ite	880
44.23. Sama	880
CAPITULO XLV	
45. LA SITUACION PORTUARIA DEL PERU EN LA DECADA 1975/1985	881
45.1 Antecedentes – Análisis de la situación	881
45.2 Perspectivas para el futuro	888
45.3 Menciones y reconocimiento a la labor portua- ria del Perú	909
BIBLIOGRAFIA	911
INDICE DE ILUSTRACIONES	913
INDICE ANALITICO	923
INDICE TOPONIMICO	927
INDICE DE PERSONAS	939

*“A la memoria, y
reconocimiento por la labor
cumplida en el desarrollo de la
actividad portuaria del Perú en toda
su historia, de sus directivos,
servidores y trabajadores
fallecidos”.*

Preámbulo

Se ha dicho con muy justa razón, que los puertos, debido a la circunstancia de ser puentes o enlace de los medios de transporte usados en el comercio, fueron siempre: "las llaves de la economía y el escenario de sucesivos y variados acontecimientos históricos de cada país".

En efecto, en la mayoría de los casos, al desarrollar el ser humano sus actividades de cambio de lugar o establecimiento de una ruta para intercambio de productos, el elemento básico de facilitación para realizarlos lo constituyó el puerto, aun en su más simple concepción, es decir, como un lugar geográfico adecuado para dar abrigo o protección a las naves permitiéndoles realizar operaciones de avituallamiento y transferencia de personas y cosas. Por eso en forma general puede decirse que la historia de los puertos del mundo corre paralelamente a la historia de sus pueblos.

En el caso del Perú, factores derivados de la conformación del territorio, con los Andes dividiéndolo en tres regiones casi paralelas al mar, y constituyendo una colosal muralla natural, originaron que el único acceso de comunicación factible a

la costa y valles desarrollados en ellos por el curso de los ríos originados en la cordillera fueran los puertos. Es por esta razón que muchos lugares de la costa del Perú ubicados en las proximidades del término de los valles y que posteriormente figuraron como puertos, existieron desde época anterior al incanato con núcleos de población y actividades de pesca. Sin embargo, teniendo en consideración la amplitud de la función de los puertos en el sentido de proveer abrigo a las naves y facilitar la transferencia de personas y carga, nuestros puertos surgieron como tales en la etapa de la conquista, cuando el conquistador llegado de ultramar inicia el primer desembarco en Tumbes, explora la costa y utiliza los lugares adecuados para anclar sus naves y pertrecharlas. El cronista Cieza de León, en su crónica escrita entre 1547 a 1550, describe en algo que puede considerarse el primer derrotero de la costa del Perú, una serie de lugares que por su conformación y ubicación ya podían considerarse como puertos. Gran parte de ellos se desarrollan y operan como tales hasta nuestros días.

Posteriormente, al consolidarse el poder español en el Perú, y desarrollarse el comercio, los puertos fueron establecidos y se desarrollan de acuerdo a la política centralista y monopolista de la época, así como en función de la naturaleza de su comercio. El Callao fue el que tuvo la mayor preponderancia llegando a constituir en una época, el punto de convergencia de todos los tráficos. En función de la naturaleza del comercio durante la colonia, así como de otras razones particulares, se fueron estableciendo otros puertos y caletas en el litoral peruano. Así, Paita fue el punto de recalada casi obligatorio de los tráficos de la colonia hacia y desde el norte; Huanchaco en razón de los productos agrícolas que producía, Pisco y Chíncha por el azogue de Huancavelica y Arica por ser el puerto de salida de las minas de Potosí. En la etapa de la República hasta nuestros días, surgen otros puertos y caletas también en función del desarrollo de las actividades comerciales de la región o áreas de servicio de cada puerto. Hay durante esta etapa y debido a las dificultades de comunicación entre valle y valle de la costa, una proliferación de puertos.

PREAMBULO

Casi en las cercanías de la desembocadura de cada río, o donde había algún abrigo natural, se establece un puerto o caleta, en la mayoría de los casos para satisfacer las necesidades del comercio local o regional. Durante lo que podríamos llamar la primera etapa de desarrollo portuario en el Perú, la infraestructura portuaria estaba constituida, en la mayoría de los casos, por un muelle para lanchas y depósitos para la carga en tierra, cercano al muelle. La carga era transferida de tierra a la nave y viceversa mediante lanchones. Esta fue la característica más generalizada de los puertos peruanos desde sus orígenes hasta mediados del siglo XX. Sin embargo, en 1876 se construye la primera facilidad portuaria para el atraque de naves, el muelle y dársena del Callao. Esta obra, aun con sus deficiencias al carecer de adecuadas zonas de almacenaje, prestó importantes servicios hasta que en razón de la evolución de las naves, especialmente por el calado, resultó inadecuada para permitir que pudieran operar acoderadas al muelle. En 1914, se planearon nuevos muelles para el Callao y Matarani en base a los estudios del Ing. holandés J. Kraus, los que no llegaron a construirse desafortunadamente por razones económicas y políticas. La actividad portuaria operó con dificultad en base al lanchonaje hasta 1934, en que al inaugurarse el terminal marítimo del Callao se inició una nueva etapa de transformación y progreso acorde al desarrollo y requerimientos tecnológicos del transporte. Otras obras de infraestructura, de acuerdo con el avance tecnológico del transporte y necesidades de las áreas de servicio del puerto, se han construido en diversos puntos del litoral peruano, cuya descripción se da en detalle en las páginas de esta monografía.

En períodos sucesivos hasta nuestros días, la actividad portuaria del Perú ha evolucionado tanto en infraestructura como en organización, volumen de carga y otros factores; reflejo característico del desarrollo del proceso socioeconómico del Perú.

Así en las etapas de la exportación del guano y el salitre, como en la de la producción de harina de pescado, hubo auge en algunos puertos y posteriormente, al desaparecer o decli-

nar dichos procesos, su actividad declinó. En otros puertos, el desarrollo de sus zonas de influencia marcaron el ritmo o fluctuación de sus operaciones y, finalmente, al establecerse la carretera Panamericana, el funcionamiento de algunos puertos prácticamente cesó; tal fue el caso de Atico, Chala, Tambo de Mora y muchos otros.

En el aspecto histórico, los puertos del Perú están ligados en todas las épocas a acontecimientos trascendentales y de todo orden de nuestra historia.

Episodios como los ataques de piratas y corsarios, la defensa heroica del 2 de mayo de 1866 en el Callao, así como otras acciones durante situaciones bélicas que tuvo el Perú, se registran en el proceso de actividad de los puertos.

Hoy en día, los puertos son elementos de vital importancia en el desarrollo económico de cada país. Son polos de desarrollo, enlace y puerta de salida o entrada de riqueza para una nación. De la adecuada ubicación, organización y conformación física de la infraestructura, así como de su enlace a las áreas de servicio, depende la magnitud y efectividad del puerto en el aporte de servicios y facilidades a los elementos del transporte que convergen a él como consecuencia del comercio.

En el Perú, como podremos apreciar en la presente monografía, los puertos han pasado por una serie de etapas de variadas circunstancias todas ellas relacionadas con el auge o decadencia de las regiones o áreas de servicio de cada uno, así como con el proceso histórico de nuestro país.

El futuro del Perú, referido a sus posibilidades de desarrollo socioeconómico, la descentralización y la circunstancia de que el mar seguirá constituyendo el medio preponderante para su comunicación y comercio con el exterior, determinan para los puertos un rol aún más importante que el que hasta hoy han tenido, pues de la forma como se les organice, implemente y opere dependerá su eficiencia que es factor vital para llegar a la economía del transporte que permitirá resultados eficientes en todas las facetas de nuestras actividades comerciales.

PREAMBULO

Sirva pues la Historia de los Puertos del Perú como una reseña y recopilación de hechos pasados, de reflexión y análisis de todo aquello que pueda aportar experiencia para mejorar e implementar las facilidades y organización portuaria, así como para evitar o corregir errores, y sobre todo, para apreciar todo lo realizado en el orden histórico y material en esta importante actividad, que seguirá desarrollándose de acuerdo a lo que el Perú sea en el futuro.

Agradezco al Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú por la oportunidad que me ha ofrecido de contribuir a la importante y valiosa labor histórica en la que está empeñado, así como a la Empresa Nacional de Puertos, a la Dirección General de Capitanías de la Marina de Guerra del Perú, al Consorcio Naviero Peruano S.A., al Sr. Guildo Chang y Sra. Isabel de Rivas, y otras personas y entidades por la ayuda, facilitación de datos y elementos de trabajo, todo lo cual ha hecho posible la presentación de la Historia de los Puertos del Perú.

Lima, diciembre de 1984

CAPITAN DE FRAGATA (r)
Miguel Flórez Nohesell

Capítulo I

1. CONCEPTOS GENERALES Y ANTECEDENTES

1.1. LA RUTA, EL PUERTO

Los seres humanos han sido impulsados por diversas circunstancias a trasladarse de un lugar a otro. Diversas razones podrían mencionarse para justificar este traslado y cambio de ubicación, pero cualquiera que hubiese sido el motivo de este traslado del ser humano, surge el concepto de la ruta, es decir el camino a seguir.

Si la ruta obliga a utilizar dos medios diferentes, como el terrestre y el acuático, este cambio en la ruta requiere de un elemento adicional: el punto de transferencia o enlace entre los dos medios utilizados en la ruta, que por simple o complicado que sea, da origen al concepto básico del puerto. El puerto puede ser también considerado como el punto de origen o el término de una ruta en cualquier medio acuático. Sin embargo, es fundamental establecer que los puertos surgieron como una consecuencia del movimiento de los seres humanos y de sus pertenencias al trasladarse de un medio a otro. Por otra parte la razón del establecimiento del puerto está íntimamente ligada a la necesidad que siempre existió de facilitar a las embarcaciones, cualquiera que fuera el tipo de ellas, un lugar seguro con protección natural o artificial, que permitiera realizar las operaciones de transferencia de personas o cosas, así como proveerse de pertrechos, víveres, agua y otros, necesarios para la navegación.

A su vez, el lado terrestre del puerto se utilizó para servir de terminal a los elementos del transporte terrestre que llegan a él.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

Es obvio que para ubicar el puerto siempre se escogieron los lugares más adecuados en el litoral, en el borde de los ríos, lagos, sitios con fácil acceso y con condiciones naturales de protección de los fenómenos hidrográficos y meteorológicos.

Una bahía con protección natural, libre para el acceso por el lado de mar para las embarcaciones y similares condiciones para los elementos de transporte por el lado de tierra, constituyó siempre el lugar ideal para el establecimiento de los puertos.

1.2. EL LITORAL PERUANO, VARIANTES EN SU EXTENSION A TRAVES DE LAS DIVERSAS ETAPAS DE LA HISTORIA DEL PERU

El Perú, situado en la parte central y occidental de la América del Sur, ha sido y es un país con una apreciable extensión de litoral colindante con el océano Pacífico.

Según Garcilaso de la Vega, el Tahuantinsuyo tenía una extensión de 1,300 leguas de largo; 750 leguas desde el río Angas-mayo hasta los Chinchas, que es la última provincia de los Charcas; y 550 leguas desde los Chinchas hasta el río Maule.

En 1680, al quedar organizado el virreinato del Perú por el Rey de España Carlos II, quedaban comprendidas en él las Reales Audiencias de Panamá, Lima, Santa Fe de Bogotá, Charcas, Quito, Chile y Buenos Aires.

En esta época podría decirse que la extensión del litoral peruano abarcaba desde Panamá hasta el río Maule en Chile. Sin embargo, posteriores disposiciones de los reyes de España, originaron sucesivas desmembraciones de este territorio.

Así, el 20 de agosto de 1739, fue firmada en San Ildefonso por el Rey de España la Real Cédula que creaba y organizaba nuevamente el virreinato del Perú, segregando de dicho virreinato las audiencias de Santa Fe, Panamá y Quito. Esta segregación disminuía la extensión del litoral peruano por el norte hasta Guayaquil inclusive.

Por Real Cédula del 15 de marzo de 1798, la Capitanía General de Chile adquiere su completa autonomía, independizándose del Virreinato del Perú. Con esta separación el límite del litoral sur del Perú quedó hasta aproximadamente el paralelo 25° de latitud sur.

En 1825, al constituirse la República de Bolivia, el general Sucre le asignó una faja de territorio costero que incluía como lími-

**Mapa de la América Meridional, en el que
puede apreciarse la extensión del litoral
peruano en el siglo XVII.**



Otro mapa de la América del Sur
a mediados del siglo XVI.

te al norte, el río Loa y la quebrada de Tocopilla, y por el sur, la parte norte del desierto de Atacama.

De este modo, el límite del litoral sur del Perú a partir de 1825 era el río Loa, o sea el límite sur del departamento de Tarapacá.

En 1821, Guayaquil declaró su independencia y se anexó a Colombia, lo que trasladó el límite norte del litoral peruano a la boca del Capones, al sur de Guayaquil.

Después de la guerra de 1879, por el tratado de Ancón, el Perú tuvo que ceder a Chile a perpetuidad el departamento de Tarapacá, y por diez años, las provincias de Tacna y Arica.

El límite sur, se fijaba en la desembocadura del río Sama.

Finalmente, y de acuerdo al tratado de 1929 entre el Perú y Chile, el límite sur del litoral peruano termina en el hito llamado Concordia, fijado en la costa, y de donde parte una línea que corre paralelamente al ferrocarril de Arica a La Paz, y a 10 Km. al norte de la línea.

Por el norte, y de acuerdo a lo establecido por el Protocolo de Río de Janeiro de 1942 entre el Perú y el Ecuador, el límite del litoral de estos dos países se fija en: la boca del Capones, pasando por entre las islas Payana y Tembleque (Ecuador) y Correa y Matapalo (Perú); río Zarumilla, y quebrada Balsamal o Lajas; río Tumbes o Puyango.

Es así cómo debido a procesos históricos, el litoral peruano, que en el período del imperio de los Incas se extendía desde el río Angasmayo en Colombia hasta el río Maule en Chile, con aproximadamente 5,000 Km. de longitud, se redujo a aproximadamente 2,200 Km. en los años transcurridos desde el virreinato hasta la actualidad.

En virtud de los dos últimos tratados que fijan los límites del Perú en la parte norte y sur, firmados con Chile en 1929 y con Ecuador en 1942 respectivamente, la extensión del litoral peruano tiene como límites por el norte: "la Boca del Capones, pasando por entre las islas Payana y Tembleque (Ecuador) y Correa y Matapalo (Perú)", y por el sur: "el hito Concordia fijado en la Costa, y de donde parte una línea que corre paralelamente al ferrocarril de Arica a La Paz y a 10 Km. al norte de la línea".

1.3. CARACTERISTICAS GENERALES DEL CONTORNO COSTERO DEL PERU

El aspecto del perfil costero y el relieve del litoral peruano, presentan características que los distinguen del aspecto general

CONCEPTOS GENERALES Y ANTECEDENTES

de la costa occidental de Sudamérica al sur de la línea ecuatorial y hasta Guayaquil. En efecto, algunas partes del litoral de Tumbes, son llanas, con esteros y deltas cubiertos de vegetación tropical. A partir de esta conformación, en las partes próximas al mar se forman llanuras de suave pendiente, las que interrumpidas por los ríos, constituyen las llamadas pampas o tablazos, según los casos de mayor o menor altitud, secos y carentes de vegetación.

En la zona central del litoral, entre los departamentos de Ancash y Lima, los contrafuertes de la cordillera en muchos casos llegan hasta el mar, alterando la conformación llana del suelo cuyo nivel se levanta bruscamente hacia el este, existiendo sólo pequeños llanos en la parte alta de los valles y en la desembocadura de los ríos, los cuales descienden a lo largo de profundas quebradas.

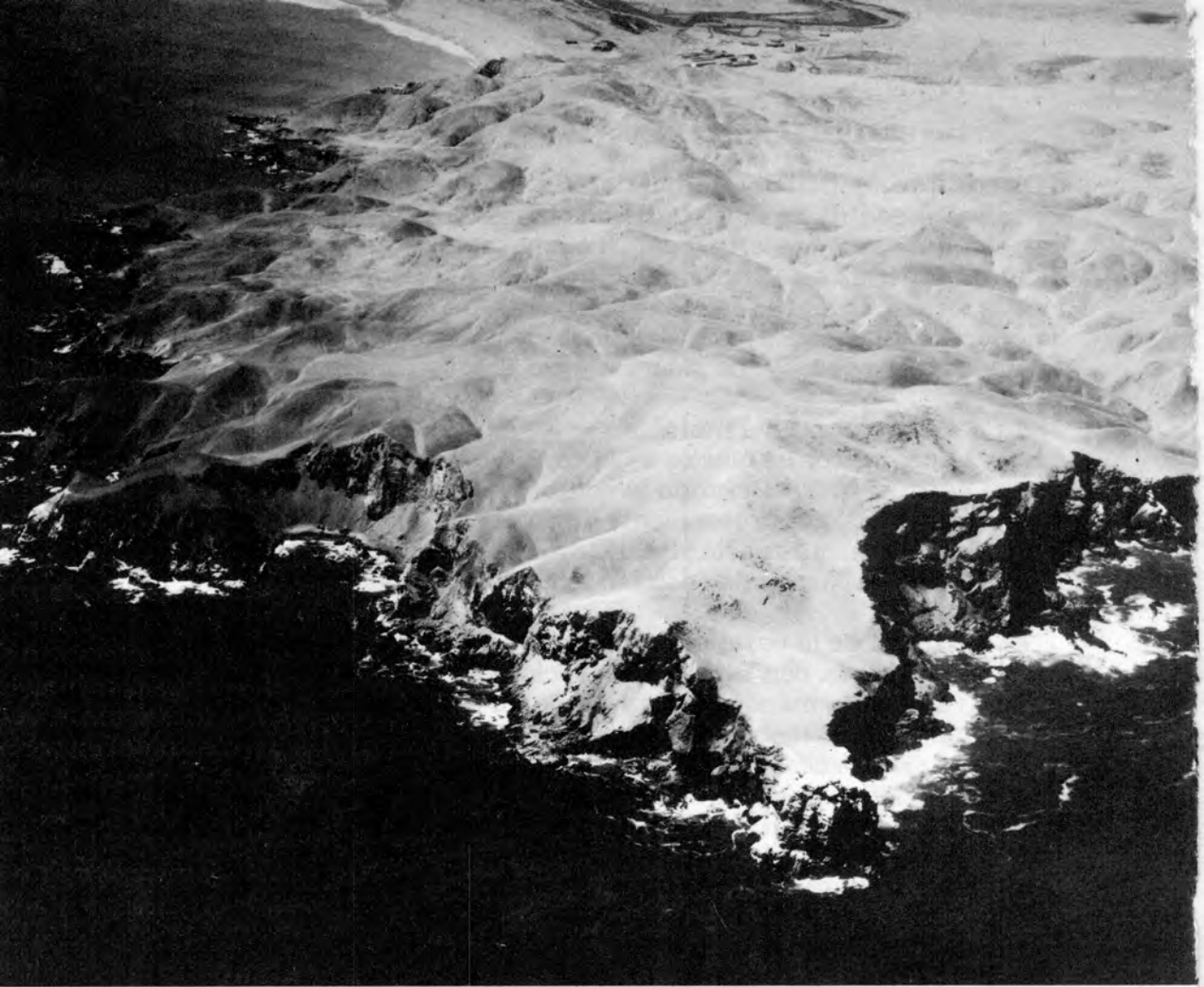
La parte sur de la costa peruana tiene características similares a las del norte, con la única excepción que allí las llanuras son más angostas, menos llanas y de mayor altura, sobrepasando algunas los 300 metros de elevación.

En resumen, la costa del Perú puede describirse como una larga y estrecha faja de suelo árido interrumpida por algunos valles, que se desarrollan fértiles según el curso de los ríos que terminan en la costa, y que en algunos lugares, paralelamente a la cordillera y al litoral, se levantan promontorios o cerros, tales como Amotape con 800 m. de altura, Darwin con 1,748 m., Criterion con 1,769 m. y Chala con 1,140 m.

Debido a que el borde del litoral peruano está sometido a la acción del transporte del sedimento de sur a norte y al oleaje predominante, es característica singular que las playas que se forman al lado sur de los promontorios de la costa sean de conformación casi rectilínea. En cambio las playas al norte del promontorio se desarrollan siguiendo una amplia curva que deja constantemente al descubierto la cara norte del promontorio.

Por siglos, el perfil del litoral peruano no ha variado, existiendo numerosas bahías, algunas con bastante protección natural como Paita, Chimbote, Samanco y Paracas; y otras, con relativa protección natural que sin embargo pueden considerarse con suficiente abrigo.

Las bravesas de mar en la costa peruana se presentan con relativa frecuencia, siendo más corriente entre los meses de mayo a octubre, con una duración de dos o más días hasta una semana.



Una vista de la conformación rocosa y de
arena de una punta del litoral peruano.
(Archivo Fotográfico del I.E.H.M.P.).

CONCEPTOS GENERALES Y ANTECEDENTES

Las zonas que más son afectadas por las bravesas son: Eten, Pimentel, Pacasmayo, Salaverry, Mollendo y Matarani. En menor grado: Chimbote y Pisco.

Aparte de estas breves anotaciones de las características del litoral peruano merece párrafo aparte y muy especial la Corriente Peruana.

La Corriente Peruana tiene su origen en la región sub-antártica del globo, en la cual el agua circula hacia el este por acción de los vientos llamados Bramadores. Al incidir sobre el contorno sudamericano, este flujo se divide en dos ramales, uno de los cuales va hacia el sur doblando el cabo de Hornos, y el otro hacia el norte formando la Corriente Peruana.

La Corriente Peruana está conformada por dos corrientes denominadas: Corriente Peruana Costanera y Corriente Peruana Oceánica.


La Corriente Peruana Costanera se caracteriza por ser una faja angosta de agua fría que avanza paralelamente a la costa occidental de Sudamérica, desde Valparaíso hasta el golfo de Guayaquil aproximadamente, presentando variaciones locales tanto en dirección como en fuerza. La temperatura de sus aguas es más fría que las del océano adyacente.

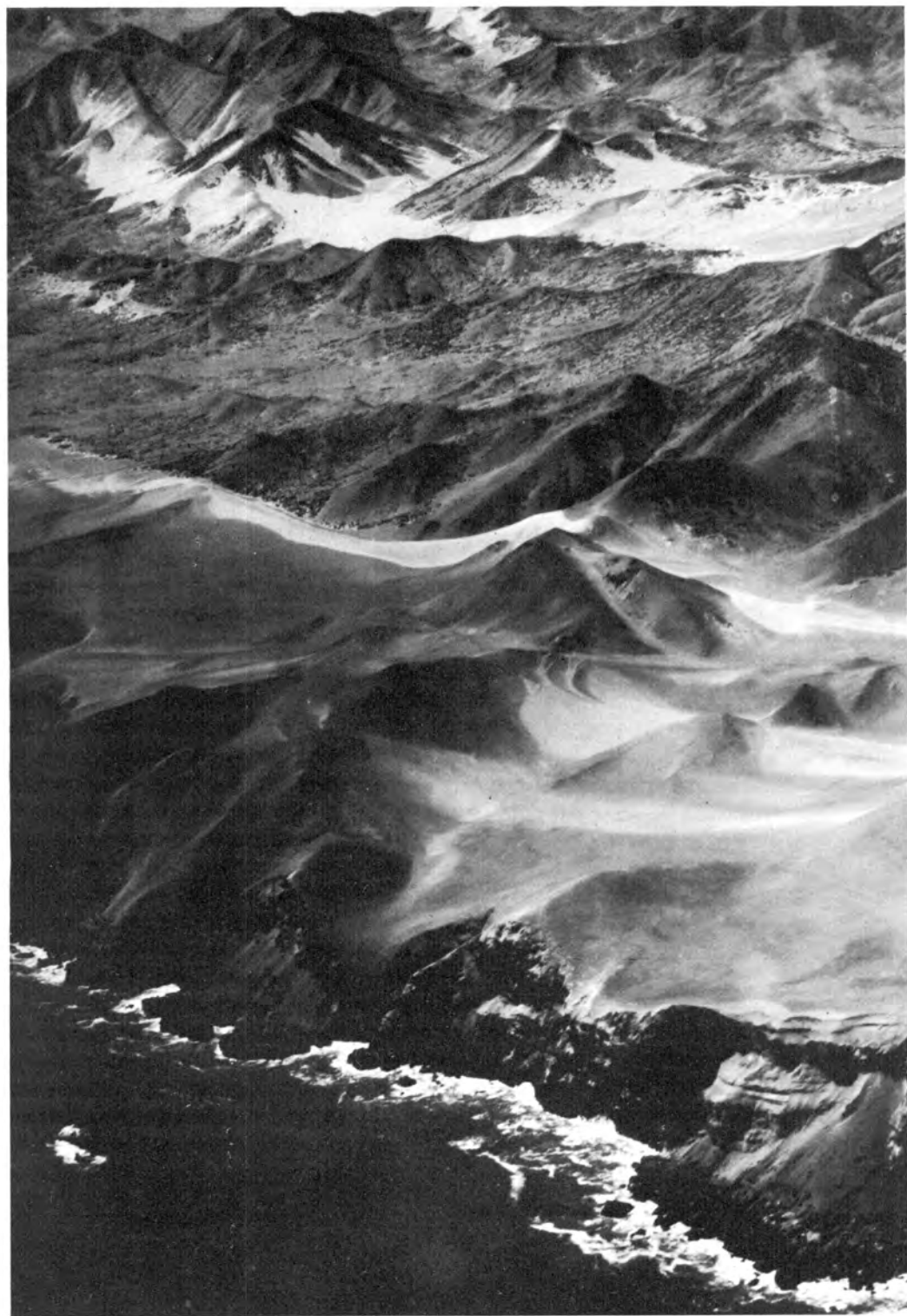
La Corriente Peruana Oceánica es la parte de la corriente situada a mayor distancia de la costa, y con algunas diferencias acentuadas con respecto a la corriente costera, tales como: mayor temperatura y color azulado.

La Corriente Peruana tiene un ancho variable del orden de 100 a 250 millas, y su dirección es hacia el norte con velocidad fluctuante entre 0.3. a 1.3. nudos.

Entre las latitudes 3° S y 33° S, y a 100 millas de la costa se dirige hacia el sur otra corriente de agua denominada: Agua Ecuatorial del Pacífico. A esta contracorriente caliente que fluye a lo largo de la costa de norte a sur también se le conoce con el nombre de Corriente del Niño.

Definitivamente ambas corrientes tienen una influencia notable en el clima de la costa del Perú y en las condiciones de su mar.

Vista de la superficie del litoral
peruano, dunas y rocas. 
(Archivo Fotográfico del I.E.H.M.P.).





HISTORIA MARITIMA DEL PERU

1.4. LA NAVEGACION MARITIMA EN EL PERU Y EL USO DE LUGARES DE LA COSTA COMO ABRIGO O PUNTOS DE OPERACION DE EMBARCACIONES

El Perú tiene un mar a lo largo de todo su borde occidental, y muchas vías acuáticas que cruzan y enlazan lugares de su territorio, o lo conectan, como vías naturales de comunicación con el mar de la parte oriental del continente.

Tratándose del Perú, no hay la menor duda de que mucho antes de la llegada de los españoles sus costas sirvieron de punto de arribada o partida de gentes que llegaban o se dirigían hacia el norte, o a otras tierras o islas distantes, con objetivos variables.

En el volumen 2, capítulo XI de la *Historia Marítima del Perú*, época prehistórica del historiador Hermann Buse, al referirse al comercio marítimo, se establece que: "... el tráfico marítimo a lo largo de la Costa Peruana en embarcaciones de diversos tipos, pero especialmente en lo que se refiere al sector norte, en balsas de troncos, es un hecho que no admite discusión".

También se menciona el relato contenido en la *Relación de Sámano-Xerez* que: "... describe en pocas páginas el encuentro del Piloto Bartolomé Ruiz, que servía a Pizarro, por el Cabo de la Galera, con una balsa de tumbesinos, llena de gente y de mercaderías, éstas muy valiosas y representativas; venían al momento del encuentro, de tratar con sus vecinos del Norte, pueblos seguramente de la parte cercana al Istmo del Chocó, o probablemente también, de más allá de Centro América".

Por otro lado, hay pruebas que ponen en evidencia la existencia del hombre a lo largo de todo nuestro litoral en miles de años antes de Cristo. Al lado de sus restos no han faltado indicios de sus habilidades marineras ni de su predilección por determinados lugares de la costa, con abrigo o protección natural, donde se establecieron para vivir y hacerse a la mar.

1.5. LA NARRACION DE CIEZA DE LEON DE LA COSTA DEL PERU Y DE LOS PRIMEROS PUERTOS

En amplia y bien documentada narración se describen en varios capítulos del anteriormente mencionado volumen de la *Historia Marítima del Perú*, interesantes aspectos de los procesos de migración habidos en nuestro litoral, el comercio marítimo, ciudades frente al mar en la época prehistórica; e igualmente una versión de los primeros puertos del Perú a la llegada de los españoles.

Es por eso que consideramos difícil de superar tales descripciones; y sólo con el fin de establecer un punto de partida y una relación de continuidad, para la *Historia de los Puertos del Perú*, transcribimos a continuación la narración de Pedro Cieza de León, de los primeros puertos del Perú escrita de 1547 a 1550, y algunos párrafos y comentarios ampliatorios sobre los mismos, contenidos en el volumen, época prehistórica de la *Historia Marítima del Perú*. Dice así Cieza de León en su *Crónica*:

“En que se declara la navegación hasta llegar al Callao de Lima, que es el puerto de la Ciudad de los Reyes”.

“Declarado he; aunque brevemente, de la manera que se navega por este mar del Sur hasta llegar al *puerto de los Quiximies*, que ya es tierra del Perú, y ahora será bien proseguir la derrota hasta llegar a la ciudad de los Reyes. Saliendo pues, de *cabos de Passaos*, va la costa al Sur cuarta del sudeste hasta llegar a *Puerto Viejo*, y antes de llegar a él está la bahía que dicen de los *Caraques*, en la cual entran las naos sin ningún peligro; y es tal, que pueden dar en él carena a navíos aunque fuesen de mil toneles, tiene buena entrada y salida, excepto que en medio de la furna que se hace de la bahía están unas rocas o islas de peña; más por cualquier parte pueden entrar y salir las naos sin peligro alguno, porque no tienen más recuesta de la que ver por los ojos. Junto a Puerto Viejo, dos leguas la tierra adentro está la ciudad de Santiago, y un monte redondo al sur, otras dos leguas, al cual llaman Monte Cristo; está Puerto Viejo en un grado de la equinoccial a la parte del sur. Más adelante, por la misma derrota a la parte del sur cinco leguas, está el cabo de San Lorenzo, y tres leguas dél al sudueste está la isla que llaman de la Plata, la cual terna en circuito legua y media, donde en los tiempos antiguos solían tener los indios naturales de la Tierra Firme sus sacrificios, y mataban muchos corderos y ovejas y algunos niños, y ofrecían la sangre de ellos a sus ídolos o diablos, la figura de las cuales tienen en piedras donde adoraban.

“Viniendo descubriendo el Marqués don Francisco Pizarro con sus trece compañeros, dieron en esta isla y hallaron alguna plata y joyas de oro, y muchas mantas y camisetas de lana pintadas y galanas; desde aquel tiempo hasta agora se le quedó, por lo dicho, el nombre que tiene de la isla de Plata. El cabo de San Lorenzo está un grado a la parte del sur. Volviendo al camino, digo que va prosiguiendo la costa al sur cuarto del sudueste hasta la punta de Santa Elena, antes de llegar a esta punta hay dos puer-



Antiguo mapa del continente americano ilustrado con una alegoría del primer desembarco de Colón en la tierra recién descubierta. Figuran en él muchas referencias geográficas.

tos; el uno se dice *Callo* y el otro *Zalango*, donde las naos surgen y toman agua y leña.

“Hay del cabo de San Lorenzo a la punta de Santa Elena quince leguas, y está en dos grados; hácese una ensenada de la punta a la parte del norte, que es buen puerto. Un tiro de ballesta dél están una fuente, donde nace y mana gran cantidad de un betún que parece pez natural y alquitrán; salen desto cuatro o cinco ojos.

“Desto y de los pozos que hicieron los gigantes en esta punta, y lo que cuentan dellos, que es cosa de oír, se tratará adelante. Desta punta de Santa Elena van al río de Tumbes, que está della veinte y cinco leguas, está la punta con el río al sur cuarta al sudueste, entre el río y la punta se hace otra gran ensenada. Al nordeste del río de Tumbes están una isla, que torna de contorno más de diez leguas y ha sido riquísima y muy poblada; tanto que competían los naturales con los de Tumbes y con otros de la Tierra Firme y se dieron entre unos y otros muchas batallas y hubo grandes guerras y con el tiempo, y con la que tuvieron con los españoles, han venido en gran disminución. Es la isla muy fértil y abundante y llena de árboles; es de majestas. Hay fama que de antiguamente está enterrado en ella gran suma de oro y plata en sus adorativos. Cuentan los indios que hoy son vivos que usaban los moradores desta isla grandes religiones, y eran dados a mirar en agujeros y en otros abusos, y que eran muy viciosos; aunque sobre todo muchos dellos usaban el pecado abominable de la sodomía, dormían con sus hermanas carnales y hacían otros grandes pecados. Cerca desta isla de la Puna está otra más metida en la mar, llamada Santa Clara, no hay ni hubo en ella población ni agua ni leña, pero los antiguos de la Puna tenían en esta isla enterramientos de sus padres y hacían sacrificios; y había puesto en las alturas donde tenían sus haras gran suma de oro y plata y fina ropa, dedicado i ofrecido todo al servicio de su dios. Entrados los españoles en la tierra, lo pusieron en tal parte (a lo que cuentan algunos indios) que no se puede saber donde está.

“El río Tumbes está muy poblado y en los tiempos pasados lo era mucho más. Cerca dél solía estar una fortaleza muy fuerte y delinda obra, hecha por los ingas, reyes del Cuzco y señores de todo el Perú, en la cual tenían grandes tesoros, y había templo del sol y casa de mamaconas, que quiere decir mujeres principales vírgenes, dedicadas al servicio del templo, las cuales casi al uso de la costumbre que tenían en Roma las vírgenes vestales vivían

y estaban. Y porque desto trato largo en el segundo libro desta historia, que trata de los reyes ingas y de sus religiones y gobernación, pasaré adelante. Ya está el edificio desta fortaleza muy gastado y deshecho, más no para que deje de dar muestra de lo mucho que fue. La boca del río Tumbes está en cuatro grados al sur; de allí corre la costa hasta *Cabo Blanco* al sudeste; del cabo al río hay quince leguas, y está en tres grados y medio, de donde vuelve la costa al sur hasta isla de Lobos. Entre Cabo Blanco y isla de Lobos está una punta que llaman de *Parina*, y sale a la mar casi tanto como el cabo que hemos pasado; desta punta vuelve la costa al sudeste hasta *Paita*. La costa de Tumbes para adelante es sin montañas, y si hay algunas sierras son peladas, llanas de rocas y peñas; lo demás todo es arenales, y salen a la mar pocos ríos. *El puerto de Paita está de la punta pasadas ocho leguas, poco más, Paita es muy buen puerto, donde las naos limpian y dan cebo; es la principal escala de todo el Perú y de todas las naos que vienen a él.* Está este puerto de Paita en cinco grados; de la isla de Lobos (que ya dijimos) córrese el este oeste hasta llegar a ella, que estará cuatro leguas; y de allí prosiguiendo la costa al Sur, se va hasta llegar a la punta del Aguja.

“Entre medias de isla de Lobos y punta de aguja se hace una gran ensenada, y tiene gran abrigo para reparar las naos; está la punta del Aguja en seis grados, al sur della se ven dos islas que se llaman de Lobos Marinos, por la gran cantidad que hay dellos. Norte sur con la punta está la primera isla, apartada de Tierra Firme cuatro Leguas; pueden pasar todas las naos por entre la tierra y ella. La otra isla, más forana, está doce leguas desta primera y en siete grados escasos. De punta de Aguja vuelve la costa al sudsudeste hasta el puerto que dicen de Casma. De la isla primera se corre norueste hasta Mal Abrigo que es un puerto que solamente con bonanza pueden las naos tomar puerto y lo que les conviene para su navegación. Diez leguas más adelante está el arrecife que dicen de Trujillo; es mal puerto, y no tiene más abrigo que el que hacen las boyas de las anclas; algunas veces toman allí refresco las naos; dos leguas la tierra dentro está la ciudad de Trujillo. Deste puerto, que está en siete grados y dos tercios, se va al puerto de *Guañape*, que está siete leguas de la ciudad de Trujillo, en ocho grados y un tercio. Más adelante al sur está el puerto de *Santa*, en el cual entran los navíos, y está junto a él un gran río y de muy sabrosa agua la costa es sin montaña (como dije atrás), arenales y sierras peladas de grandes rocas y piedras; está *Santa*

en nueve grados. Más adelante a la parte del sur, está un puerto cinco leguas de aquí, que ha por nombre *Ferrol*, muy seguro, mas no tiene agua ni leña, seis leguas adelante está el puerto de *Casma*, adonde hay también otro río y mucha leña, donde los navíos toman siempre refrescos, están en diez grados, de *Casma* corre la costa al sur hasta los farallones que dicen de *Guabra*; más adelante está *Guarmey*, por donde corre un río, de donde se va por la misma derrota hasta llegar a la *Barranca*, que está de aquí veinte leguas a la parte del sur. Más adelante seis leguas está el puerto de *Guaura*, donde las naos pueden tomar toda cantidad de sal que quisieran, porque hay tanta, que bastaría para proveer a Italia y a toda España, y aún no la acabarían, según es mucha. Cuatro leguas más adelante están los farallones; córrase de la punta que hace la tierra con ellos nordeste sudueste; ocho leguas en la mar está el farallón más forano; y están estos farallones en ocho grados y un tercio. De allí vuelve la costa al sudueste hasta la isla de *Lima*; a medio camino, algo más cerca de *Lima* que de los farallones, está una baja que ha por nombre *Salamerina*, la cual está de tierra nueve o diez leguas. Esta isla hace abrigo al *Callao*, que es el puerto de la ciudad de los reyes; y con este abrigo que da la isla está el puerto muy seguro, y así lo están las naos. El *Callao*, que como digo, es el puerto de la ciudad de los Reyes, está en doce grados y un tercio.

“De los puertos y ríos que hay desde la ciudad de los Reyes hasta la provincia de Chile, y los grados en que están, y otras cosas pertenecientes a la navegación en aquellas partes”.

“En la mayor parte de los ríos que he declarado he yo estado, y con mucho trabajo he procurado investigar la verdad de lo que cuento, y lo he comunicado con pilotos diestros y expertos en la navegación de estas partes, y en mi presencia han tomado altura; y por ser cierto y verdadero lo escribo. Por tanto, prosiguiendo adelante, en este capítulo daré noticias de los más puertos y ríos que hay en la costa desde este puerto de *Lima* hasta llegar a las provincias de Chile, porque delo del estrecho de *Magallanes* no podré hacer cumplida relación por haber perdido una copiosa relación que hubo de un piloto de los que vinieron en una de las naos que envió el obispo de *Plasencia*. Digo, pues, que, saliendo las naos del puerto de la ciudad de los Reyes, van corriendo al sur

hasta llegar al puerto de *Sangalla*, el cual es muy bueno, y al principio se tuvo por cierto que la ciudad de los Reyes se fundara cerca de él: el cual está della treinta y cinco leguas, y en catorce grados escasos de la equinocial a la parte del sur. Junto a este puerto de *Sangalla* hay una isla que llaman de Lobos Marinos. Toda la costa de aquí adelante es baja, aunque a algunas partes hay sierras de rocas peladas, y todo arenales muy espesos, en los cuales nunca jamás creo llovió ni ahora llueve, ni cae más de un pequeño rocío, como adelante trataré de este admirable secreto de naturaleza. Cerca de esta isla de Lobos hay otras siete u ocho isletes pequeñas, las cuales están en triángulo unas de otras; algunas de ellas son altas, y otras bajas, despobladas, sin tener agua ni leña ni hierba ni otra cosa, sino lobos marinos y arenales no pocos grandes. Solían los indios, según ellos mismos dicen ir de la tierra firme a hacer en ellas sus sacrificios, y aún se presume que hay enterrados grandes tesoros. Estarán de la tierra firme estas isletas poco más de cuatro leguas. Más adelante, por el rumbo ya dicho, está otra isla, que también llaman de Lobos, por los muchos que en ella hay, y está en catorce grados y un tercio. De esta isla van prosiguiendo el viaje de la navegación, corriendo la costa al sudueste cuarta al sur. Y después de haber anclado doce leguas más adelante de la isla se llega a un promontorio que nombran de la Nasca, el cual está en quince grados menos un cuarto. Hay en él abrigo para las naos, pero no para echar las barcas ni salir a tierra con ellas. En la misma derrota está otra punta o cabo, que se dice de San Nicolás, vuelve la costa al sudueste, y después de haber andado doce leguas se allega al puerto de *Hacari*, donde las naos toman bastimento y tienen agua y leña del valle, que estará del puerto poco más de cinco leguas. Está este puerto de *Hacari* en diez y seis grados. Corriendo la costa adelante deste puerto se va hasta llegar al río de Ocoña. Por esta parte es la costa brava: más adelante está otro río, que se llama Camaná, y adelante está también otro, llamado Quilca. Cerca deste río media legua está una caleta muy buena y segura y a donde los navíos paran. Lllaman a este *puerto Quilca*, como al río; y de lo que en él se descarga se provee la ciudad de Arequipa, que está del puerto diez y siete leguas. Y está este puerto y la misma ciudad en diez y siete grados y medio. Navegando de este puerto por la costa adelante se ven en unas islas dentro en el mar cuatro leguas a donde siempre están indios que van de la tierra firme a pescar en ellas. Otras tres leguas más adelante está otra isleta, muy cerca de la

CONCEPTOS GENERALES Y ANTECEDENTES

tierra firme, y a sotaviento della surgen las naos, porque también las envían deste puerto a la ciudad de Arequipa, al cual nombran *Chule*, que es más adelante de Quilca doce leguas; está en diez y siete grados y medio largos, más adelante deste puerto está a dos leguas más adelante deste río sale a la mar una punta más que toda la tierra una legua, y están sobre ella tres farallones. Al abrigo desta punta, poco más de una legua antes della, está un buen puerto que se llama *Ilo*, y por él sale a la mar un río de agua muy buena, que tiene el mismo nombre del puerto, el cual están en diez y ocho grados y un tercio. De aquí se corre la costa al sudeste cuarta este. Y siete leguas más adelante está un promontorio que los hombres de la mar llaman Morro de los Diablos. Toda aquella costa es (como ya dije) brava y de grandes riscos. Más adelante deste promontorio cinco leguas está un río de buen agua, no muy grande, y deste río al sueste cuarta al este doce leguas más adelante sale otro morro alto, y hace una barranca. Sobre este morro está una isla, y junto a ella el puerto de Arica, el cual está en veinte y nueve grados un tercio. Deste puerto de Arica corre la costa al sudueste nueve leguas; sale a la mar un río que se llama Pizagua. Deste río hasta el puerto Tarapacá se corre la costa por la misma derrota y habrá del río al puerto cantidad de veinte y cinco leguas. Cerca de Tarapacá está una isla que terná de contorno poco más de una legua, y está de la tierra firme legua y media, y hace una bahía, donde está el puerto en veinte y uno grados". "De Tarapacá se va corriendo la costa por la misma derrota y cinco leguas más adelante una punta que ha por nombre de Tacama. Pasada esta punta, diez y seis leguas más adelante se allega al puerto de los Mexilones, el cual está en veinte y dos grados y medio. Desde puerto de Mexilones corre la costa al sudueste cantidad de noventa leguas".

1.6. LUGARES DE LA COSTA DEL PERU, IDENTIFICADOS COMO PUERTOS DE ACUERDO A LA CRONICA DE CIEZA DE LEON

Como podrá apreciarse de la lectura de los párrafos anteriores, el cronista Cieza de León ofrece para la época una detallada e interesante narración del litoral peruano en lo referente a sus más importantes características, pudiendo considerarse como el primer derrotero. A continuación, y teniendo como referencia la narración mencionada, así como la de otros cronistas de la época, se puede establecer que los siguientes lugares del litoral del

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

Perú durante el periodo inmediato a la llegada de los españoles, pueden ser considerados como lugares donde se realizaban actividades con embarcaciones que llegaban o salían a la mar, es decir puertos.

Estos son:

Quiximies

Ubicado en lo que hoy es territorio ecuatoriano, entre los cabos de San Francisco al norte y Passaos al sur, Cieza de León lo describe así:

“Entre estos dos cabos o puntas salen a la mar cuatro ríos muy grandes, a los cuales llaman los Quiximies, hácese un puerto razonable, donde las naos toman agua muy buena y leña”.

Passaos

Aunque Passaos era un cabo y un pueblo, Herrera y Tordesillas en su famosa descripción de las Indias anota: “Passao... es el primer puerto de la Tierra del Perú”.

Puerto Viejo – Caraques

La bahía de Caraques fue el lugar utilizado para las operaciones de recalada de los navíos y desembarco de los viajeros con destino a Puerto Viejo.

De acuerdo a la descripción de Cieza de León, el lugar era excelente para dar abrigo a las naves e inclusive, “para dar carena a navíos aunque fuesen de mil toneles”.

Manta

Otro lugar de importancia marítima de la época lo constituyó la bahía de Manta, que al decir de las crónicas y narraciones de la época, funcionó como puerto, con condiciones malsanas e insalubres en tierra, y clima de elevada temperatura, donde los indios confeccionaban jarcia y cables para los navíos.

Callo y Salango

Siempre refiriéndonos a lo narrado por Cieza de León, se menciona otros puertos: Callo y Salango, ubicados en territorio de la

CONCEPTOS GENERALES Y ANTECEDENTES

hoy república del Ecuador, "... Donde las naos surgen y toman agua y leña".

Guayaquil

Ubicado en la ría del Guayas, fue un puerto importante, al que las narraciones de la época lo hacían famoso por sus astilleros capaces de construir grandes naves, y por su comercio con Quito y Lima.

Tumbes

A decir de las narraciones realizadas a la llegada de los españoles al Perú, Tumbes fue un lugar de gran importancia marítima en la época prehistórica, durante el imperio de los incas, y en época posterior.

En varios capítulos de los tomos II y III de la *Historia Marítima del Perú*, se hacen descripciones sumamente interesantes de las actividades marítimas y marineras de los pobladores de Tumbes, así como una visión del aspecto de la zona que ocupaba la gran ciudad de Tumbes, a la que Francisco Pizarro bautizó con el nombre de Nueva Valencia de la Mar del Sur. Cieza de León igualmente la describe en párrafos de su *Crónica* diciendo:

"El Río Tumbes está muy poblado y en los tiempos pasados los era mucho más. Cerca dél solía estar una fortaleza muy fuerte y de linda obra, hecha por los ingas, reyes del Cuzco y señores de todo el Perú en la cual tenían grandes tesoros, y había templo del Sol y casa de mamaconas, que quiere decir mujeres principales y vírgenes, dedicadas al servicio del templo, las cuales casi al uso de la costumbre que tenían en Roma las vírgenes vestales vivían y estaban..."

Tal vez lo más significativo de la historia tumbesina de aquellos tiempos, lo constituya el singular acontecimiento del encuentro que tuvo el piloto de Pizarro, Bartolomé Ruiz, cerca de la línea equinoccial con una balsa tumbesina, llena de mercaderías, que evidenciaba el comercio que efectuaban, y sus habilidades marinas.

Paita

Debido a las excelentes condiciones de abrigo natural de la bahía de Paita, siempre las embarcaciones y las naves la utilizaron como punto de partida, recalada o para realizar cualquier operación relacionada con el transporte.

Refiriéndonos a la narración de Cieza de León, podemos repetir la apreciación que le mereció el tenerla a la vista, y que dice: "El puerto de Paita está de la Punta Pasadas ocho leguas, poco más; Paita es un buen puerto, donde las naos limpian y dan cebo; es la principal escala de todo el Perú y de todas las naos que vienen a él".

Malabrigo

Protegido por el lado sur, por una saliente de la costa de aproximadamente 241 metros de alto, llamado Morro de Malabrigo, está la caleta citada por Cieza de León en su *Crónica* del siguiente modo: "De la isla primera se corre noroeste hasta Malabrigo, que solamente con bonanza pueden las naos tomar puerto y lo que les conviene para su navegación".

Deriva su nombre de la falta de protección natural, aunque el fondo es de arena y libre de escollos.

Este puerto denominado Malabrigo, posteriormente dio lugar al que hoy se conoce con el nombre de Puerto Chicama, y las operaciones de embarque de los productos del valle de Chicama se efectuaban varando las lanchas en la playa.

Huanchaco

Este lugar que según Cieza de León está a diez leguas al sur de Malabrigo, también figura en las crónicas de la época como lugar: "adonde arriban algunas naves a proveerse de agua, aunque por ser una bahía sin abrigo natural ofrece muy poca protección a las mismas".

Este lugar se hizo famoso desde antaño por las pequeñas y típicas embarcaciones de totora usadas por los naturales llamadas "caballitos de totora", las cuales tenían tales ventajas marineras que no eran afectadas por el oleaje y siempre eran utilizadas por un tripulante en sus faenas de pesca o desplazamiento hacia otras embarcaciones mayores.

Guañape

Siguiendo la narración de Cieza de León, apreciamos la existencia de Guañape como puerto al citarlo en la siguiente forma: "Un puerto de mar hay en este valle de Guañape, provechoso porque muchas de las naos que andan por este mar del Sur, de Panamá al Perú, se fernece en él de mantenimientos".

Santa o Santa María de la Parrilla

Siguiendo hacia el sur, y en las inmediaciones de la desembocadura del río Santa, también existió desde los albores del virreinato un puerto al que Cieza de León lo menciona del siguiente modo:

"Más adelante al Sur data el puerto de Santa, en el cual entran los navíos, y está junto a él un gran río y de muy sabrosa agua; la costa toda es sin montaña (como dije atrás), arenales y sierras peladas, de grandes rocas y piedras; está Santa en nueve grados".

Ferrol o el Chimbote de hoy

A continuación de Santa, Cieza de León describe la bahía de Ferrol así: "Más adelante, a la parte del Sur, está un puerto cinco leguas de aquí, que ha por nombre Ferrol, muy seguro, mas no tiene agua ni leña".

Casma - Huarmey

Estos dos lugares, que hasta el presente sirvieron como puertos, también son reconocidos y mencionados por Cieza de León diciendo: "Seis leguas adelante está el *puerto de Casma*, adonde también hay otro río y mucha leña, donde los navíos toman siempre refrescos, está en diez grados".

Luego prosigue: "De Casma corre la costa al Sur hasta los farallones que dicen de *Guabra*, más adelante está *Guarmey*, por donde corre un río, de donde se va por la misma derrota hasta llegar a la *Barranca*".

Guaura

De Guaura Cieza de León dice: "Más adelante seis leguas está el *puerto de Guaura*, donde las naos pueden tomar toda la canti-

dad de sal que quisieran, porque hay tanta, que bastaría para proveer a Italia y a toda España, y aun no la acabarían, según es mucha”.

Pisco

Originalmente lo que hoy conocemos como Pisco, fue denominado Sangalla. En su *Crónica Cieza de León* dice así:

“Digo, pues, que saliendo las naos del puerto de la ciudad de los Reyes, van corriendo al Sur hasta llegar al puerto de Sangalla, el cual es muy bueno, y al principio se tuvo por cierto que la ciudad de los Reyes se fundara cerca de él; el cual está de la treinticinco leguas y en catorce grados escasos de la equinoccial a la parte Sur. Junto a este puerto de Sangalla hay una isla que llaman de Lobos Marinos, cerca de esta isla de Lobos hay otras siete u ocho isletas pequeñas, las cuales están en triángulo unas de otras, algunas de ellas son altas, y otras bajas, despobladas, sin tener agua ni leña ni árbol ni hierba ni otra cosa, sino lobos marinos”.

San Nicolás y Hacari

San Nicolás y Hacari son lugares que están mencionados en relatos y crónicas del siglo XVI, el primero como San Nicolás de la Naxca pero no como puerto, y Hacari como puerto.

Camaná

Algunas playas cercanas al valle de Camaná, según referencias de la época fueron usadas para embarcar para el exterior los productos del valle, principalmente su vino.

Quilca

Según Cieza de León: “...más adelante está también, otro llamado Quilca. Cerca de este río media legua está una caleta muy buena y segura y a donde los navíos paran. Lllaman a este puerto Quilca, como al río; y de lo que en él se descarga se provee la ciudad de Arequipa, que está del puerto diez y siete leguas”.

CONCEPTOS GENERALES Y ANTECEDENTES

Chule

En las vecindades del actual Mollendo, estaba el denominado puerto de Chule, considerado como puerto de Arequipa por los cronistas de la época y que fue abandonado por haberse cerrado por la acumulación de arena en sus inmediaciones.

Ilo

Cieza de León menciona la existencia de Ilo en su *Crónica* del siguiente modo: "Al abrigo de esta punta, poco más de una legua antes della, está un buen puerto que se llama Ilo, y por él sale a la mar un río de agua muy buena que tiene el mismo nombre del puerto".

Arica

Este puerto del Perú, fue mencionado por Cieza de León diciendo: "Sobre este morro está una isla, y junto a ella el puerto de Arica".

Arica constituyó desde aquellas épocas un puerto de buen abrigo para los navíos que llegaban a él.

Iquique

También este puerto peruano ya existía en los albores de la Conquista como *puerto de Tarapacá* y era mencionado por Cieza de León en su renombrada *Crónica*.

Mejillones

"El último lugar de abrigo o puerto reconocido en lo que era el litoral peruano en el siglo XVI, era *Mejillones*". Así lo mencionaba Cieza de León en su *Crónica*.

Capítulo II

2. EL DESARROLLO

DE LA ACTIVIDAD PORTUARIA EN EL PERU DESDE SUS ORIGENES HASTA LA EPOCA ACTUAL

2.1. CONSIDERACIONES GENERALES

Por diferentes razones de carácter geográfico, histórico y comercial, puede decirse que la actividad portuaria del Perú se inicia y corre paralelamente a su historia. El extenso litoral peruano, con un perfil relativamente regular y con profundidades no muy elevadas en las aguas cercanas a las playas, ofreció al habitante peruano desde épocas muy lejanas, un medio natural para obtener alimentos provenientes del mar y, en otros casos, un elemento de comunicación entre las zonas vecinas.

Por otro lado, la característica de la costa peruana, enclavada entre el mar por el oeste y las estribaciones de la cordillera o cerros de la costa por el este, con un suelo árido e inhóspito, pero con valles formados en fajas angostas siguiendo el curso de los ríos del litoral, determinaron que cerca de la desembocadura de éstos se escogieran lugares para utilizarlos como centros de actividad de variada naturaleza, y de partida o llegada para comunicaciones con el interior y con lugares más allá de los mares.

La condición desfavorable del terreno entre valle y valle, para el desplazamiento de las personas y cosas, en razón de la aridez del terreno, hicieron que el mar constituyera un medio adicional de comunicación, aunque en algunos casos y debido al tiempo que tomaban los viajes por el mar, algunos preferían proseguirlos por vía terrestre.

Resumiendo una serie de circunstancias y factores influyentes, puede llegarse a la conclusión de que la selección de algunos

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

lugares del litoral peruano para el establecimiento de grupos humanos y su consiguiente actividad portuaria estuvo relacionada con:

- a. Las condiciones geográficas del lugar, con adecuada ubicación y protección del mar, favorables a la actividad de la pesca.
- b. La situación de los valles de la costa del Perú, separados unos de otros por extensiones de tierras improductivas que favorecieron el establecimiento y desarrollo de grupos humanos en cada valle, con la consiguiente actividad de consumo y producción.
- c. El desarrollo de la producción y consumo de determinadas zonas de la costa así como el de las áreas cercanas y accesibles, con el consiguiente establecimiento del comercio entre ellos o con el exterior.
- d. Las condiciones favorables del lugar para la permanencia y abrigo de las naves, con facilidades para obtener los elementos necesarios de reaprovisionamiento de agua, víveres y pertrechos.

Como se dijo en capítulos anteriores, desde la llegada de los españoles al Perú muchos lugares de la costa estaban ya habitados y constituían verdaderos centros de actividad marítima y comercial, como Tumbes y otros como puntos de actividad pesquera.

Los nombres de muchos puertos del Perú y la actividad como tales, datan desde los tiempos de la conquista o anteriores a ésta, pudiéndose apreciar lo dicho en la *Crónica* del célebre cronista español Cieza de León, que tiene muchas citas como éstas: "El río Tumbes está muy poblado y en los tiempos pasados lo era mucho más".

"El Puerto de Paita, está de La Punta Pasadas, ocho leguas poco más, Paita es muy buen puerto, donde las naos limpian y dan cebo. De la isla primera, se corre noreste hasta Mal Abrigo, que es un puerto que solo con bonanza pueden las naos tomar puerto, y lo que les conviene para su navegación".

Posteriormente, a medida que los conquistadores se fueron estableciendo en diversos lugares del territorio, surgió la necesidad de enlace o acceso al mar con fines de comunicación o comerciales, por lo que se continuó habilitando caletas y bahías como puertos. El Callao fue el primero que surgió como *Callao de Lima*, siendo su fundación anterior a la de Lima.

Paita fue también un puerto obligado de recalada de las naves que arribaban al litoral del Perú. Arica era la puerta de entrada y salida de los productos del Altiplano, principalmente la plata proveniente de las minas de Potosí.

Otros factores como el establecimiento de nuevos centros de producción, relacionados con la plata, el azufre y otros como el guano y el salitre en épocas sucesivas de nuestra historia, determinaron la habilitación de nuevos lugares en la costa como puertos. La declinación de esta producción llevó a la clausura o cese de la actividad de algunos puertos.

2.2. LAS PRIMERAS ACTIVIDADES PORTUARIAS Y EL TRAFICO MARITIMO DEL PERU DURANTE LA COLONIA

Si admitimos que una operación portuaria consiste básicamente en el fondeo de embarcaciones en la bahía, y luego la transferencia de cosas y personas, de la nave a tierra y viceversa, es posible que muchas operaciones rudimentarias de este tipo se efectuaran en la costa del Perú antes de la llegada de los conquistadores; pero tal vez por su magnitud y naturaleza puede admitirse que la operación efectuada por los soldados de Pizarro en 1532 en las vecindades de Tumbes fue la primera capaz de considerarse como tal.

Esta operación efectuada desde la isla Puná requirió la preparación y luego utilización de balsas, en las cuales se efectuó la transferencia de los soldados de Pizarro, bastimentos y otros equipos necesarios para los conquistadores.

Posteriormente, y como consecuencia de las expediciones que se desarrollaron en el territorio por parte de los conquistadores, otras operaciones de reconocimiento, desembarco y aprovisionamiento de naves se realizaron en diversos puntos del litoral peruano hasta que, consolidada la conquista y establecida la colonia, se inició un tráfico marítimo que constituye el factor determinante en el establecimiento, uso y desarrollo de muchos puntos del litoral como puertos.

Durante la colonia puede considerarse la existencia de dos tráficos marítimos fundamentales: uno el de cabotaje, y el otro, el internacional.

El cabotaje se extendía desde Acapulco en México hasta Concepción en Chile, incluyendo como puertos de escala a Manta, Guayaquil, Paita, Guañape, Huanchaco, Chérrepe, Samanco

(denominado "Huambacho"), Casma, Barranca, Huacho, Huaura, el Callao como centro, Cañete, Chíncha, Pisco, Caballas, Nazca, Arica y Coquimbo.

En este tráfico, el desplazamiento de las naves se efectuaba paralelamente al perfil de la costa, reconociendo y guiándose por los puntos conspicuos existentes en el litoral, ya que los elementos de navegación disponibles eran limitados, y la seguridad de las naves de muy poca confianza.

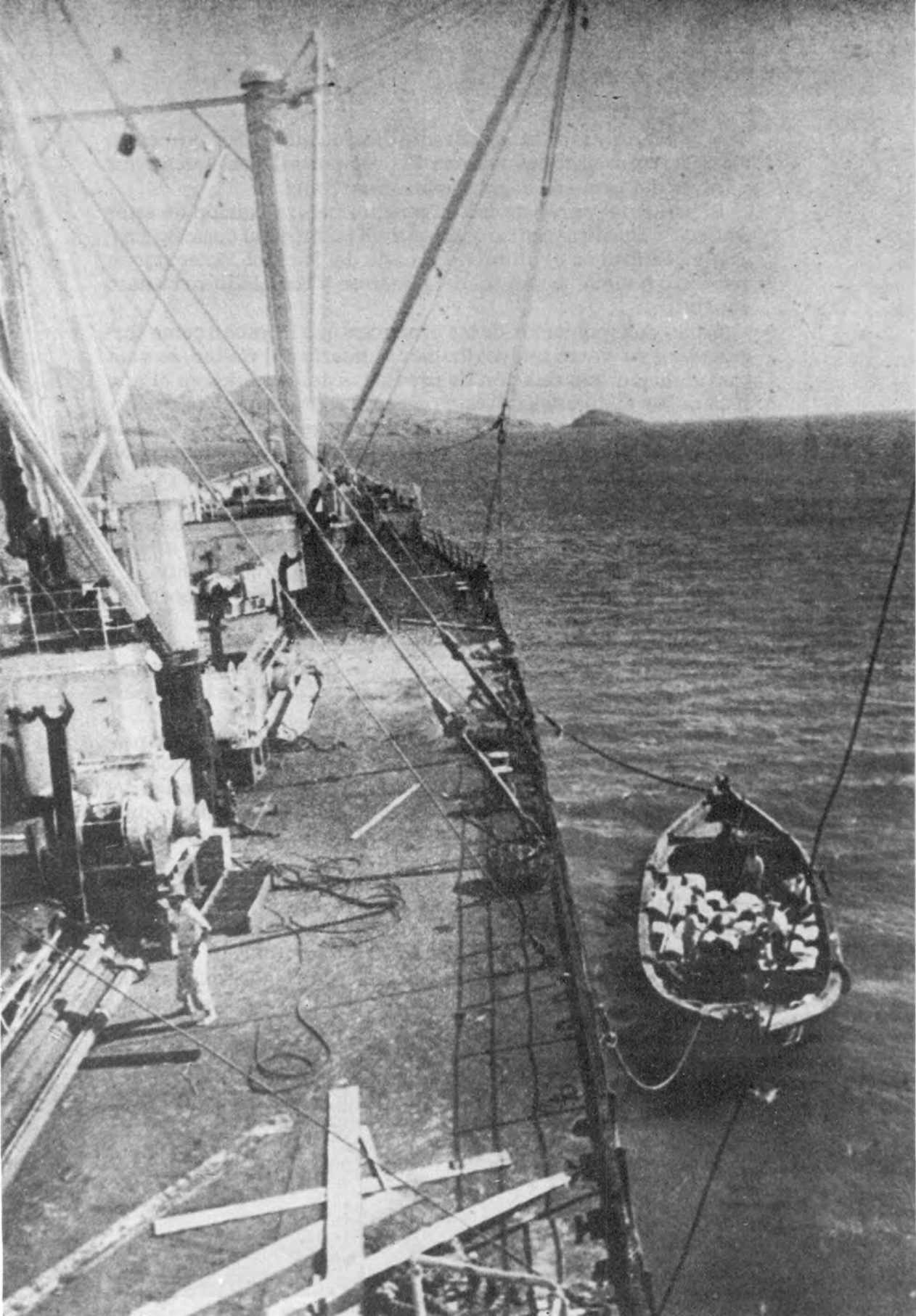
El cabotaje a lo largo del litoral peruano se efectuaba en goletas y balandras de pequeño tonelaje, algunas de las cuales no eran sino simples almacenes flotantes, cuyos armadores iban de puerto en puerto, recibiendo o cambiando mercancías.

Estos buques demoraban meses en su travesía de Tumbes al Callao, lo que daba lugar a que los pasajeros, importadores de carga y algunos virreyes, tan luego como llegaban a Paita prosiguieran su viaje a Lima a lomo de mula. Igual cosa sucedía con la carga proveniente del istmo. Sólo la carga pesada imposible de ser transportada por arriaje de Paita a Lima, seguía su ruta por vía marítima.

En cuanto al tráfico internacional, éste fue orientado hacia la metrópoli, tanto para las cargas de exportación como para las de importación con un criterio monopolista.

Este tráfico seguía dos rutas: una hacia el norte vía el istmo de Panamá, donde se efectuaban los transbordos y que era el principal; y otra hacia el sur vía estrecho de Magallanes, que era más largo y peligroso por las condiciones del mar y viento, así como por el ataque de piratas.

En Panamá, el punto de concentración de las mercancías provenientes de la metrópoli, así como de las que arribaban del Perú, era Portobelo. Inmediatamente que se tenía la noticia de la llegada de la flota a Portobelo, el Presidente de la Audiencia de Portobelo despachaba un "navío de aviso" con destino al Perú. Al llegar dicho navío a Paita con la noticia, el virrey ordenaba alistar los galeones de la flota del Mar del Sur y transmitía la noticia a Chile y otros territorios de la jurisdicción para que todos, oficiales, administradores de caudales públicos, comerciantes, viajeros, etc., supieran de la fecha de partida de los galeones peruanos hacia Panamá para hacer la conexión con la flota de Tierra Firme. De subida hacia Panamá, la flota del Mar del Sur recibía el agregado del llamado *Navío de Oro* que debía conducir los caudales de la presidencia de Quito. A todo esto, tenía lugar en Porto-



belo una feria que duraba cuarenta días, en que se desarrollaban todas las transacciones del caso. El transporte de las mercancías a través del istmo se hacía a lomo de acémila.

El principal punto de convergencia y centralización de estos tráficó lo constituyó el Callao, tanto en razón de su posición geográfica central en el litoral de la costa del Pacífico, como por su vecindad a Lima, la capital del poderoso y codiciado virreinato del Perú.

Como una indicación de los productos que llegaban como cargamentos en naves que arribaban al puerto del Callao, se da a continuación una relación de productos descargados en el año 1725 de las siguientes naves: Fragata *Nuestra Señora del Puerto*, procedente de Panamá y Chérrepe, con cargamento de tabaco de Cartagena, pita, cajones con rosarios, escritorios, tabaco en polvo, libros, mangles de Panamá, cedro, combillos de fierro, arroz, jabón y frijoles.

Fragata *San Francisco de Asis*, de Valparaíso, con cargamento de sebo, brea, trigo, jarcias, zurrónes de anís, cominos, almen dras, yerba mate, nueces, azafrán, orégano, guindas e hilo.

Fragata *Jesús María*, de Coquimbo, con 305 barras de cobre, 882 libras labradas de cobre y 2,010 fanegas de trigo.

Fragata *Nuestra Señora del Carmen*, procedencia Panamá, con: tabaco, arroz, vidrios, clavazón, palos de Huayacán, palo de Brasil, 30 negros bozales, cedro, caoba, mangle, jarcia de henequén, dos negros, dos negras y cuatro muleques.

Los productos básicos de exportación eran, entre otros: la plata y el azogue, provenientes el primero de las minas de Potosí y el otro de Huancavelica. Los puertos de Arica e Ilo, junto con el del Callao, constituían los centros del movimiento de estos productos, que luego en forma de lingotes eran exportados por el Callao a la metrópoli:

El comercio con Chile se realizaba hacia los puertos de Valparaíso, Concepción y Coquimbo. Se exportaba azúcar proveniente de Chíncha y Cañete, arroz, miel, piedras de sal, zapatos pintados para mujeres, estaño, tabaco y otros artículos.

Se importaba: trigo, charqui, sebo en bruto, cobre, cáñamo, vinos, nueces, orejones, quesos, mantequilla, romanas, canarios y alpiste.

El comercio con el reino de Santa Fe se efectuaba a través de Guayaquil y Panamá. De Guayaquil se enviaba al Callao: cacao,

maderas, suelas, muebles, sombreros de jipijapa, café, cascarilla, pita y otros productos.

Por considerar muy importante la siguiente versión del movimiento marítimo durante el virreinato, escrita por el Dr. Emilio Romero en su *Historia Económica del Perú*, nos permitimos transcribirla:

“El primer comerciante del Perú fue Francisco Pizarro y sus primeros envíos en calidad de mercancías humanas, fueron grupos de indios que embarcó a Panamá, como trabajadores. No puede considerarse como operaciones comerciales las cuantiosas sumas obtenidas por el rescate de Atahualpa y los tesoros del Cuzco y las de las Huacas, cuya relación apareció en el libro: *Los Repartos* del historiador Don Rafael Loredo, aun cuando su monto en pesos de la época constituyó un primer regalo fabuloso de los grandes tesoros del Perú a Europa. El envío de esclavos indígenas a Panamá fue descubierto por el Padre de la Orden de Predicadores Fray Bernardino Minaya. Escogido por Hernán Cortés en Méjico para que estudie las posibilidades de colonización del Sur de Méjico, llegó a Oaxaca, pasando por Nicaragua, de donde posiblemente viajó a Panamá y finalmente a Lima, formando parte de la comitiva del Conquistador Francisco Pizarro.

“Minaya llamó la atención de Pizarro, recordando que el Emperador Carlos V había prohibido esclavizar y traficar con los indios según una Cédula Real publicada por el propio Pizarro.

“Este se quejó contra Minaya, alejando del País a este precursor de la redención del indio, cuyas cartas al Papa Paulo III determinaron que se diera la Bula *Sublime Deus* que prohibió la esclavitud de los indios, aun cuando no hubieran recibido los sacramentos del bautismo, considerándolos aptos para ser cristianizados y para continuar siendo seres libres. En realidad los primeros intentos serios de organizar el comercio entre el Perú y Méjico, fueron obra de los conquistadores Hernán Cortés y Francisco Pizarro, quienes posiblemente formaron una sociedad mercantil o proyectaron formarla.

“En todo caso, los primeros ensayos de navegación mercante entre Méjico y Perú, se realizaron a iniciativa de los gobernantes mencionados, según estudios de Woodrow Borah. Los primeros viajes por el Pacífico se realizaron desde Méjico a Panamá, pero empezando por la etapa Nicaragua-Panamá, con cargamento de esclavos en el año 1519. Se construyeron dos barcos para este ne-

gocio, que parece haber sido el mejor de esos tiempos. Nicaragua era la mejor base, contando con espléndidas maderas para construcción de barcos, así como cabuya y cargueros indios.

“Pronto aumentaron los barcos de tipo carabela para ese negocio en la costa del Pacífico. Méjico empezó a construir barcos en 1522 y Cortés se lanzó a la explotación de la región de Tehuantepec que fue el primer Puerto, reemplazado más tarde por Acapulco, que en 1538 tenía anclados cinco buques.

“Más tarde se inauguró otro puerto en el Pacífico, en Guatemala, en el sitio llamado Istapa por Alvarado, aunque con fines de exploración y no comerciales. Finalmente el lugar llamado Realejo, en Nicaragua, fue el puerto de salida de barcos mercantes hacia el Perú. De ese puerto salió Pedro de Alvarado para terciar en la conquista del Perú, sin éxito.

“Hernán Cortés embarcó con destino al Perú algunos caballos. Según Borah, el primer viaje de prueba como negocio partió en 1536 en dos navíos mandados por Hernando de Grijaldo, llevando auxilios a Francisco Pizarro desesperado por el largo sitio del Cuzco. La carga llevada en ese primer viaje, produjo una ganancia de 4,000 pesos oro. En uno de esos barcos, partió el primer cargamento mandado por vía Veracruz a España.

“La característica del comercio del Perú con el exterior, fue de país importador con base a su producción de mineral de oro y plata.

“La agricultura peruana era apta para la alimentación de su población nativa, pero los españoles requerían de pan, azúcar y aceite, y en consecuencia, sus primeras compras fueron de harina y tocino salado y de telas de Tehuantepec. El primer embarque de este tipo, se hizo en 1539 en el barco *San Vicente*, que hizo escala en Panamá mandado por Cortés, donde vendían también vinos.

“El agente de Pizarro en Lima, era Juan Domingo; pero la distancia desde Acapulco ocasionaba gastos y averías, comercio irregular y sin ganancias; terminó esta primera etapa al ser asesinado Francisco Pizarro en 1541. En 1542 el barco *Todos los Santos* viajó al Perú desde Méjico con caballos, frutas y árboles para transplante como manzanos. De regreso, Alonso de Arteaga llevó barras de plata y oro, pero no fueron aceptadas por las autoridades de Hacienda de Méjico.

“La guerra civil entre los conquistadores suspendió todo intento de seguir comerciando. Méjico era gran proveedor del Perú y buena parte de las ganancias obtenidas en las primeras minas

o tributos de los indios, fueron a enriquecer a comerciantes españoles avecindados en Méjico.

“Lorenzo Ladrón de Guevara fue uno de los primeros comerciantes, que fletaron el barco llamado *Santa Cruz* y éste llevó algunas llamas con el nombre de “ovejas del Perú” para ver si se aclimataban en Méjico. Este intercambio entre el Perú y Méjico fue apoyado por España para cubrir la urgente necesidad del Perú, producida por las guerras civiles; pero duró hasta que empezó la navegación entre Filipinas y Méjico a partir de 1550.

“En 1585 el comercio entre Filipinas, Acapulco, Nicaragua, Panamá y Perú era tan próspero, que despertó la envidia de España. En 1585 España prohibió ese comercio para otorgarlo en calidad de monopolio a determinados comerciantes de Castilla y de Sevilla, que gozaban de gran influjo en la Corte hispánica.

“Una etapa de integración hispano-americana y asiática que extendió los horizontes del comercio mundial a los más remotos horizontes del globo terráqueo, llegó a su fin, con la consiguiente decadencia del comercio en cada uno de los países de la ruta comercial internacional e interoceánica.

“En el Pacífico en 1706 Francia tenía una flota de 36 barcos mercantes que viajaban entre Paita y Valparaíso, pasando luego al Estrecho de Magallanes. La colaboración de Francia para perseguir corsarios ingleses, estuvo patente cuando el Virrey del Perú les pidió auxilio para defenderse de los ataques corsarios a Guayaquil en 1709. En 1714 había 68 naves mercantes francesas en el Pacífico. La muerte de Carlos V en 1539 se conoció en Lima a la llegada de un fraile Agustino de Méjico. Cuatro o seis barcos anuales hacían el intercambio entre Méjico y el Perú. En uno de esos viajes, llegó al Callao la primera imprenta que Antonio Ricardo estableció por encargo de los Jesuitas en Lima.

“Las mercaderías compradas en Portobelo se traían hasta Paita, donde se desembarcaban las más finas y de mayor valor para ser transportadas por tierra a Lima, a fin de ponerlas a cubierto de averías y corsarios. Las mercaderías gruesas seguían por mar hasta el Callao. Paita fue el Puerto más importante del Virreinato, sus habitantes tenían mucha plata, de la que pudo dar fé el Vicealmirante Anson cuando la saqueó”.

2.3. LA CENTRALIZACION DEL COMERCIO EN LIMA Y CALLAO Y EL ESTABLECIMIENTO DEL LIBRE COMERCIO. EL DESARROLLO DE NUEVOS PUERTOS EN LA COLONIA

El virreinato del Perú debido a su posición y extensión geográfica, recursos y otras razones de diversa índole, tenía definida

influencia en el comercio de las colonias españolas en América. El Callao constituyó por algún tiempo el punto de convergencia de todas las mercancías que llegaban procedentes del exterior, para luego redistribuirlas a otros lugares. Es decir, existía de hecho una centralización monopolista del comercio a través de Lima y su puerto del Callao.

Hasta 1774 existía una prohibición que impedía el comercio libre y recíproco entre los virreinos del Perú, Nueva España, Nueva Granada e inclusive la Capitanía General de Guatemala.

En ese año se expidió una cédula real aboliendo dicha disposición.

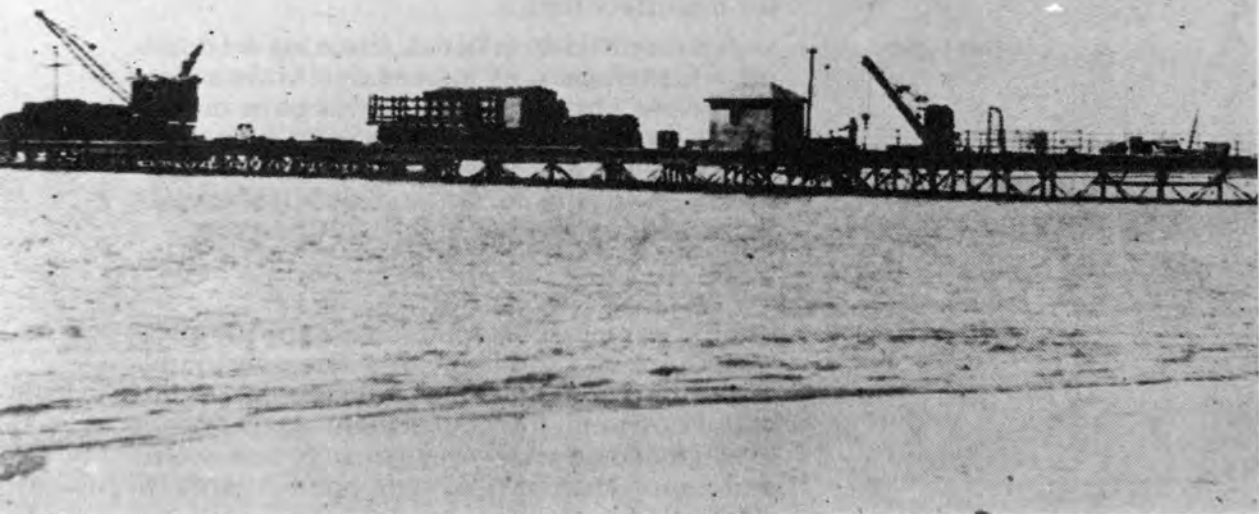
Entre las medidas dictadas, se establecía la apertura de otros puertos, además del Callao, para efectuar el comercio, debiendo existir en ellos funcionarios fiscales para el control. El 2 de febrero de 1779, el Rey Carlos III expidió la cédula de Libre Comercio que tuvo un significado trascendental al poner fin al monopolio del comercio centralizado en Lima por intermedio del Callao.

En esta cédula se fijaron once puertos en la metrópoli española para comerciar con América, e igualmente se estableció igual privilegio para comerciar, a los puertos de Callao y Arica en el Perú, Valparaíso y Concepción en Chile y Guayaquil en el virreinato de Nueva Granada.

Además se legisló eliminando toda contribución de derechos y arbitrios, así como del almogarifazgo a los productos manufacturados en España, islas Mallorca y Canarias que embarcan con destino a las colonias. Igualmente, se liberaba del pago de impuestos a productos de América tales como algodón, cáñamo, lanas de alpaca y otros destinados a la península.

Se autorizó igualmente el comercio con Filipinas y con China utilizando el puerto de Cantón.

Aunque la cédula de Libre Comercio tuvo como consecuencia fundamental privar a Lima del privilegio monopolizador de todo el comercio de la colonia, hubo otras repercusiones desfavorables tales como: la disminución de las exportaciones a Chile, la importación de azúcar de Cuba a través de Buenos Aires en detrimento de la producción tradicional de los valles del norte del Perú, y principalmente la declinación de la importancia del Callao, al tomar Valparaíso y otros puertos chilenos el tráfico a la metrópoli vía el cabo de Hornos. Puede decirse que a partir de esa etapa se inició la tradicional rivalidad entre los dos puertos: Valparaíso y el Callao, paralela a la rivalidad política de ambos países.



Vista del típico muelle usado en el litoral peruano en las faenas del lanchonaje para la atención de las naves. (Reproducido de *Como se engrandece el Perú*).

De los puertos de la metrópoli, que además de Cádiz y Sevilla comerciaban con el Perú, se puede citar a los siguientes: Málaga, Almería, Cartagena, Alicante, Alfaques de Tortosa, Barcelona, Santander, Gijón y La Coruña.

En el Perú, además del Callao que era el principal puerto, tuvieron importancia y se desarrollaron en la colonia, los siguientes puertos:

- Guayaquil: Seguía en importancia al Callao. Exportaba cacao y tenía grandes reservas de madera especial para embarcaciones.
- Tumbes: Subsistió por poco tiempo, pues debido a dificultades hidrográficas, principalmente de las "barras", quedó abandonado.
- Paita: Este puerto era la escala obligada de todas las naves que venían de Panamá y Centro América.
- Huanchaco: Era el principal puerto de la zona azucarera cercana a Trujillo con un tráfico de exporta-

ción apreciable de azúcar, cereales, trigo y arroz. Se importaba plata, cochinilla y productos manufacturados.

Chérrepe: Según crónicas de la época, como las del dominico Lizárraga y el mercedario Murúa, este puerto sin abrigo natural servía para movilizar los productos del valle de Saña, principalmente azúcar con destino al Callao. Al fundarse en 1564 la villa de Santiago de Miraflores de Saña, se le asignó como puerto Chérrepe.

Santa o Santa María de la Parrilla:

Conforme mencionáramos en el capítulo anterior, Cieza de León menciona este puerto ubicado en las inmediaciones de la desembocadura del río Santa, y al cual el mercedario Murúa lo asigna como puerto seguro, tuvo una actividad importante en la colonia por sus exportaciones de trigo y otros productos del valle del Santa.

Barranca:

A unas tres millas hacia el S.E. de la boca del río Pativilca se encuentra la bahía de Barranca, no muy accesible pero utilizada para el embarque de azúcar proveniente de los valles de Supe, Pativilca y Barranca con destino al Callao.

Huaura/Huacho: Ambos puertos, cercanos a asientos salineros de la costa, fueron utilizados para el embarque de los cargamentos de sal procedentes de estas salinas, en bloques o piedras.

Cañete:

Cercano al valle de Cañete o Guarco de los Indios, y con una fortaleza en sus inmediaciones había un puerto, no muy seguro, por el que salían los productos del valle, principalmente azúcar y hasta piedras de las canteras de Cañete para Lima.

Chincha:

Este puerto, que posteriormente respondería al nombre de Tambo de Mora, adquirió una gran importancia en la colonia porque por él se hacían los embarques de azogue provenientes de las minas de Huancavelica, el que era traído a lomo de llama y embarcado para



Una vista del muelle y dársena del Callao que fue la primera facilidad portuaria para el atraque de naves. (Reproducido de *The old and the New Peru*, de M. Robinson).

Arica, desde donde se transportaba con destino final a Potosí para su empleo en el tratamiento de la plata.

- Pisco: Exportaba aguardiente y el azogue de Huanca-velica. Fue en una época el foco de comercio ilícito llevado a cabo por navíos franceses, que prácticamente tenían permiso del monarca español para comerciar con el continente americano.
- Ilo: Puerto de escala para hacer aguada, y donde se embarcaba un aceite de primera calidad, fruta y azúcar.
- Arica: Este puerto llegó a tener una gran importancia debido a ser la puerta de enlace a la región del Altiplano y minas de Potosí. Algunas naves procedentes de Panamá arribaban directa-

mente a Arica, sin tocar el Callao. Por este puerto se exportaba la plata proveniente de las minas de Potosí y recibían el azogue proveniente de Pisco. Tenía el privilegio de ser un puerto franco, liberado del pago de derechos aduaneros a fin de ayudar el comercio del Altiplano.

2.4. LA ACTIVIDAD DE LOS PUERTOS DESDE LA INDEPENDENCIA HASTA FINES DEL SIGLO XIX

En capítulos anteriores se ha explicado la naturaleza del tráfico marítimo que se efectuaba en la época de la colonia, los puertos que se desarrollaron como consecuencia de ese tráfico, los productos que se comercializaban y otros datos del tráfico y de los puertos.

Ahora iniciamos la etapa de la independencia refiriéndonos a las primeras disposiciones dictadas con relación al comercio y a los puertos. El 28 de setiembre de 1821, el general protector del Perú Dn. José de San Martín expide un reglamento provisional de comercio que entre otras disposiciones destaca las ventajas del puerto del Callao con respecto a los otros puertos, refiriéndose principalmente a su fácil acceso, protección del mar, enlace con poblaciones y regiones del país y las facilidades operativas. En su artículo I, se estipula que todo buque amigo o neutral procedente de Europa, Asia, Africa o América, "... tiene libre entrada a los puertos del Callao y Huanchaco". Como podrá apreciarse, en aquellos años a Huanchaco, por su comercio de azúcar y otros productos, así como en virtud de la zona del territorio a la que servía, se le consideraba puerto importante del país.

Posteriormente, en 1826, se expide un nuevo reglamento de comercio en el que se indicaba que: "Los buques de naciones amigas o neutrales, sea cualquiera su procedencia, tendrán libre entrada en los puertos mayores del Perú que son por ahora: Callao, Islay, Arica, Huanchaco y Paita. También establece puertos para cabotaje: Ilo, Nazca, Huacho, Casma y Pacasmayo. El Callao era el único puerto de depósito para reembarcos y transbordos".

Al iniciarse la etapa de la emancipación, ocurre como consecuencia del bloqueo efectuado a los puertos del litoral peruano por las fuerzas navales libertadoras, un declive notable de las



Forma como se embarcaban pasajeros en un muelle del litoral. (Reproducido de *The old and the New Peru*, de M. Robinson).

actividades portuarias. Proclamada la independencia, se reanudan las actividades comerciales aunque en forma muy limitada, reduciéndose a lanas y metales en barras para la exportación. La navegación extraterritorial estaba también limitada al transporte de mercaderías nobles. Después de expedirse en setiembre de 1821 el reglamento de comercio que contenía medidas para promover el comercio del Perú, las mercaderías de ultramar comenzaron a llegar, pagando un flete relativamente alto, debido a que no había mercadería suficiente de retorno. Es decir, el flete de las mercaderías de importación subvencionaba el costo del retorno de las naves vacías.

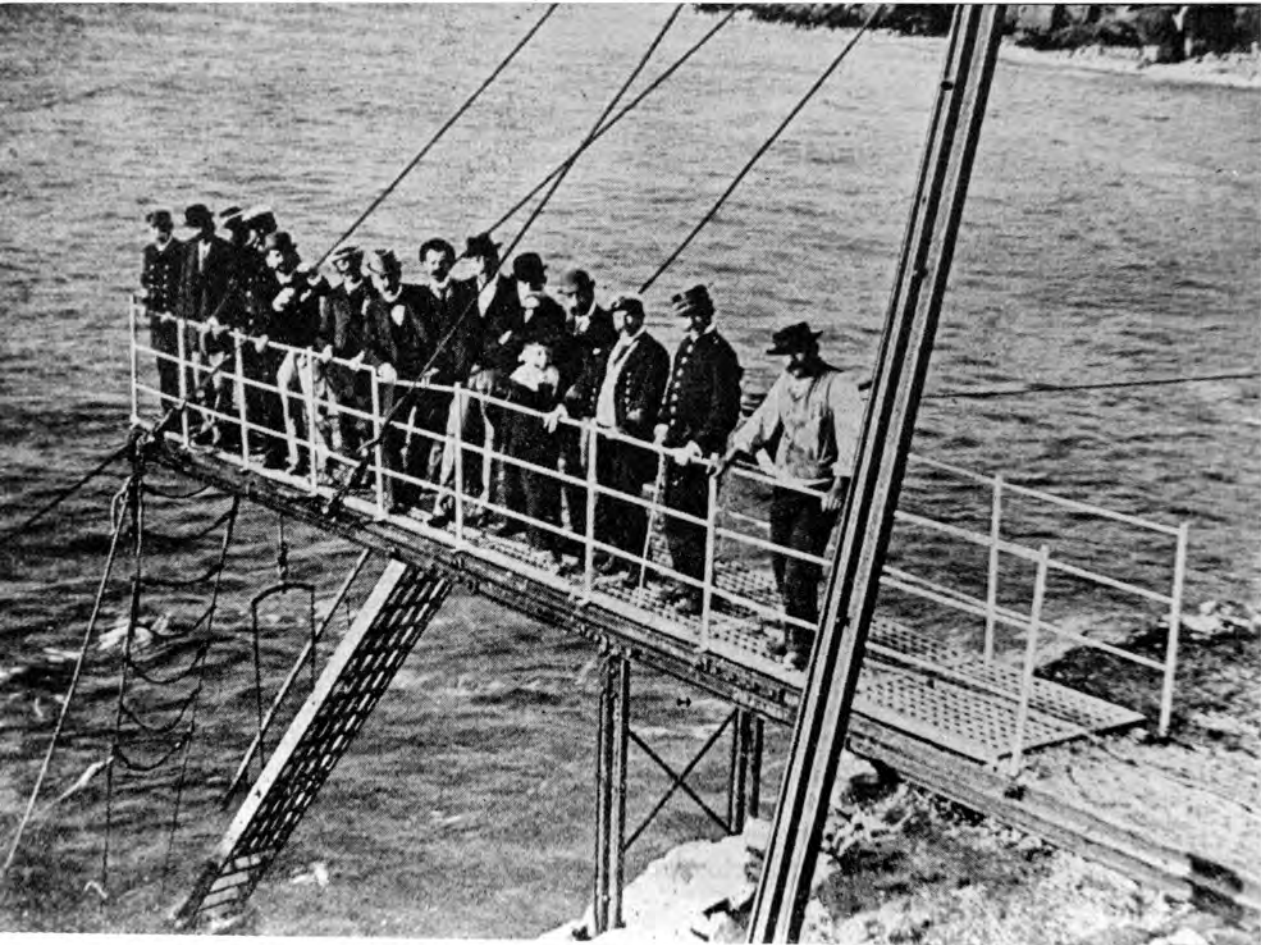
Esta situación, debido al desorden político y económico que imperaba en el Perú, subsistió hasta 1834. A partir de 1839, la actividad portuaria vuelve a tomar impulso, como consecuencia de un mejoramiento del comercio, demostrándolo la circunstancia de haber ingresado al Callao en ese año 40 naves con 39 salidas con diversos tipos de carga. No obstante, si se compara estos datos de ingreso y salida de naves con las habidas en 1818 por el mismo puerto del Callao, 203 entradas y 216 salidas, puede apreciarse la notable declinación del movimiento de naves y por consiguiente de la actividad portuaria.

Es conveniente anotar aquí la rivalidad comercial existente por estas épocas entre los puertos de Valparaíso y Callao, lo que indujo al Gobierno del Perú a dictar en 1832 ciertas medidas en favor del Callao.

Esto originó desafortunadas reacciones de algunos sectores chilenos, cuya extrema manifestación se tradujo en las expresiones del entonces gobernador de Valparaíso Dn. Diego Portales, que sugirió a su Gobierno: "Irse sobre el Perú con un ejército".

En 1837, por iguales motivos, es decir contrarrestar la preponderancia portuaria chilena en el Pacífico, Santa Cruz durante el período de la Confederación Perú-Boliviana expidió un decreto declarando puertos libres al comercio al Callao, Arica y Paita.

A mediados del año 1841, debido al desarrollo de la explotación y exportación del guano de las islas, el problema de la carga de retorno se solucionó. La aceptación del guano en forma universal como fertilizante y su demanda creciente, no sólo resolvió el problema de la carga de retorno, sino que el Estado comenzó a obtener una fuente de ingresos fiscales muy apreciable que se tradujo en una mejora de la economía nacional y de su comercio.



Personal esperando su embarque a una
lancha desde un muelle del litoral.
(Reproducido de *Lima Ilustrado*, de 1898).

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

Entre 1861 a 1869, el movimiento de naves en el Callao indicó un promedio de 400 veleros interoceánicos, y de 1870 a 1879 el movimiento de naves fue de 9,367 unidades o sea un promedio de casi mil anuales, alcanzándose la cifra de 1,449 naves en 1870, influyendo en este apreciable aumento los contratos de consignación de guano.

En 1860, el valor oficial de las importaciones a través de los puertos del Perú, ascendió a 15'428,305.00 pesos y el de las exportaciones a 35'278,524.00 pesos. Los productos que se importaban consistían principalmente y de acuerdo a su valor en lo siguiente:

Mercadería de algodón (3'414,548.00 pesos), lanas (1'819,456 pesos), ropa hecha y muebles (1'233,212 pesos), sedas (860,120 pesos), vinos y licores (808,149 pesos), medicinas (745,015 pesos), linos (708,704 pesos), oro y plata sellada (258,912 pesos).

Los productos que se exportaban eran: guano (27'544,080 pesos), bórax y salitre (3'027,456 pesos), plata (2'728,812 pesos), lanas (869,415 pesos), azúcar, algodón, cascarilla, oro, cobre y otros con menor valor.

Tomando en consideración el valor de las mercancías movilizadas por cada puerto, las estadísticas en el mismo año daban las siguientes cifras:

Callao:	30'200,287.00	pesos
Iquique:	3'031,626.00	pesos
Islay:	756,301.00	pesos
Arica:	458,049.00	pesos
Huanchaco:	350,140.00	pesos
Paita:	282,120.00	pesos

En 1861, en adición a los puertos anteriores, se habilitaron para poder efectuar operaciones de embarque y desembarque los siguientes puertos: Ilo, Cerro Azul, Chala, San José, Pacasmayo, Salinillas y San Bartolomé de Chao. En 1866, operaban como puertos mayores con sus respectivas aduanas principales los siguientes puertos: Paita, Eten, Pimentel, Pacasmayo, Salaverry, Callao, Pisco, Chala, Mollendo, Ilo e Iquique.

Posteriormente se agregó Buenavista en Sama.

Por este mismo año la Marina Mercante Peruana consistía de 15 fragatas, 33 barcos, 33 bergantines y 29 goletas, lo que hacía un total de 110 naves con 24,234 toneladas de registro.

EL DESARROLLO DE LA ACTIVIDAD PORTUARIA EN EL PERU

En 1895, mediante un Decreto Supremo se estableció una clasificación de puertos en: mayores, menores y caletas habilitadas.

Eran puertos mayores: Paita, Pimentel, Eten, Pacasmayo, Salaverry, Callao, Pisco, Mollendo e Ilo.

Eran puertos menores: Tumbes, Talara, Chimbote, Samanco, Casma, Huachó, Cerro Azul, Tambo de Mora, Lomas, Chala, Morro de Sama, Puno en el lago Titicaca y Leticia sobre el río Amazonas.

Eran caletas habilitadas: Zorritos, Máncora, Colán, Sechura, San José, Malabrigo, Huanchaco, San Bartolomé de Chao, Guañape, Santa, Huarney, Supe, Salinas de Huacho, Chancay, Ancón, Chilca e Islay.

La denominación de puerto mayor correspondía a aquellos adonde podían arribar las naves mercantes de toda bandera y procedencia, con sujeción a las prescripciones del reglamento de comercio y demás disposiciones vigentes.

La denominación de puertos menores y caletas habilitadas correspondía a aquellos donde era permitido arribar a naves nacionales y extranjeras que tuvieran carrera establecida, o que en adelante la establecieran con itinerario fijo, observando asimismo las prescripciones del reglamento de comercio.

Cabe mencionar en esta parte, la actividad de algunos puertos en relación a los productos de exportación tales como azúcar, guano y salitre. Así, entre 1876 a 1878 inclusive, la exportación de azúcar alcanzó cifras de: 55,370 toneladas en 1876, 63,370 toneladas en 1877 y 60,763 toneladas en 1878. Los puertos que servían para la exportación de este producto eran Salaverry, Pacasmayo, Huanchaco, Chimbote, Guañape, Eten, Huacho, Supe, Ancón y Cerro Azul. El producto se exportaba en las formas de azúcar refinada, moscabada y chancaca.

Un cuadro publicado por la Dirección de Estadística el 23 de julio de 1879, correspondiente al año 1878, mostraba predominio en la exportación del azúcar moscabada sobre la azúcar blanca, con cifras menores para el llamado concreto y muy bajas para la chancaca y la azúcar granulada.

La moscabada ofrecía los siguientes datos, tomando sólo en cuenta cantidades mayores de 1'000,000 de kilogramos.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

<i>Puertos</i>	<i>Kilogramos</i>	<i>Valor</i>
Salaverry	11'524,688	1'152,468
Supe	5'536,024	553,602
Ancón	4'650,724	465,072
Cerro Azul	4'517,559	454,755
Pacasmayo	2'950,813	285,081
Huacho	1'322,246	132,224

La azúcar blanca daba cifras distintas que, en la escala superior a 1'000,000 de kilogramos, se resumieron así:

<i>Puertos</i>	<i>Kilogramos</i>	<i>Valor</i>
Huanchaco	5'817,456	872,618
Salaverry	4'772,421	715,864
Chimbote	3'139,640	470,946

Salaverry exportaba 8'794,200 kilogramos de concreto (con el valor de S/. 878,920); y Eten 3'398,513 kilogramos (con el valor de S/. 332,851).

La mayor exportación de chancaca se hacía en Guañape (1'686,749 Kilogramos con S/. 337,339 de valor) y en Eten (1'201,225 kilogramos con S/. 240,245 de valor).

La azúcar granulada sólo salía por Eten (467,647 kilogramos con S/. 56,117 de valor).

El salitre era un producto que se extraía de las pampas del territorio de la provincia de Tarapacá creada por Ley del 1º de diciembre de 1868. La exportación se hacía principalmente a través de los siguientes puertos y caletas ubicados en el litoral de Tarapacá:

Chipana, que aunque era un lugar inhabitado y sin recursos, tenía algunos depósitos de guano y en ciertas ocasiones, recalaban naves para embarcarlos.

Pabellón de Pica, más al norte de Chipana, un buen abrigo y fondeadero para las naves, constituyó un importante lugar de extracción y embarque de guano, así como salitre.

Molle, con un pequeño muelle y buen tenedero, era una caleta importante en el embarque de salitre.

EL DESARROLLO DE LA ACTIVIDAD PORTUARIA EN EL PERU

Iquique, fue el principal puerto exportador de salitre del sur del Perú y aunque en 1868 fue arrasado por un maremoto, se volvió a reconstruir alcanzando una población de aproximadamente 10,000 habitantes en 1870. El movimiento de buques por Iquique en 1859 era de 234 naves.

Mejillones del Norte, aunque esta caleta, según García y García, carece de recursos, es utilizada para embarque de salitre constituyendo el quinto punto de exportación de dicho artículo.

Pisagua Viejo. Fue una caleta que tuvo importancia en la exportación del salitre hasta que se implementó en su lugar la bahía de Huaina-Pisagua. Por las dificultades que se encontraron en Pisagua Viejo para efectuar los embarques de salitre cuando estos aumentaron, se habilitó la caleta de Huaina-Pisagua, situada al sur de la primera y que llegó a tener el sexto lugar en la exportación de dicho producto.

También se exportaba salitre peruano por el puerto boliviano de Mejillones. La exportación principió en 1830, año en que se embarcaron 18,700 quintales, aumentando de año en año.

Así en 1831 fueron 40,385; en 1832, 52,500; en 1833, 92,900 y en 1834, 147,800. En los años anteriores a la guerra con Chile, 1879, la exportación alcanzaba las siguientes cifras:

1870	3'943,000 q.
1874	5'548,000 q.
1876	6'317,000 q.
1878	7'023,000 q.
1879	3'161,000 q.

El guano era un producto que se extraía de las islas y de algunos puntos del litoral peruano. Se embarcaba en algunos fondeaderos de las islas del litoral y, como se dijo anteriormente, constituyó un producto de exportación peruano que solucionó en gran proporción el problema de la carga de retorno de las naves.

Es conveniente anotar que el valor en pesos que representaba la exportación del guano superaba a todos los valores de los otros productos exportados tales como bórax y salitre, plata, lanas, oro, azúcar, algodón, cascarilla, cochinilla, cueros, cobre y otros.

El embarque del guano se hacía en fondeaderos adecuados en las islas productoras y en algunos puertos y caletas del litoral. Durante el período de la guerra con Chile, 1879-1881, la actividad portuaria decrece y los puertos se ven afectados en una u otra

forma por las acciones bélicas que en ellos se realizan y por el cese parcial de las actividades comerciales con el exterior.

Después de la guerra y hasta el final del siglo XIX con la pérdida de las salitreras de Tarapacá y la declinación en la extracción del guano, la actividad portuaria dependió del cabotaje y de la exportación de otros productos tales como azúcar, algodón, arroz, coca, cocaína, cueros, café, lanas y metales. En 1897, el tonelaje exportado de los principales productos era: azúcar, 105,463 TM; boratos 11,850 TM; metales 8,480 TM; algodón 5,586 TM; arroz 4,221 TM; lanas 3,767 TM y café 1,232 TM.

Los tráficos marítimos que enlazaban nuestros puertos mayores con el exterior para el comercio, incluían principalmente en cierto orden relacionado al valor de las importaciones y exportaciones a: Inglaterra, Francia, Estados Unidos, Alemania, Chile, China, Dinamarca y Ecuador.

De acuerdo al *Boletín del Comercio Exterior del Perú*, publicado por la Sección Estadística de Aduanas en el año 1891, el movimiento de naves por los puertos del litoral fue el siguiente:

Navegación Exterior: 942 entradas, 924 salidas
 Navegación Cabotaje: 3,822 entradas, 3,835 salidas

Los buques de navegación exterior estaban clasificados del siguiente modo:

<i>Buques a vapor</i>		<i>Buques de vela</i>	
Alemanes	79	Alemanes	25
Chilenos	144	Chilenos	58
Norteamericanos	1	Colombianos	1
Franceses	62	Daneses	2
Noruegos	1	Dinamarqueses	1
Ingleses	341	Ecuatorianos	3
		Espanoles	4
		Franceses	4
		Nicaragüenses	2
		Peruanos	100
		Suecos	1
		Ingleses	100
		Italianos	5

Los puertos que mayor actividad tuvieron en dicho año, referidos a número de naves, entradas y salidas, así como tonelaje de

EL DESARROLLO DE LA ACTIVIDAD PORTUARIA EN EL PERU

carga movilizado fueron: Callao, Mollendo, Pisco, Pacasmayo, Salaverry, Ilo, Tambo de Mora y Chala.

En cuanto a la navegación de cabotaje, las naves estaban clasificadas del siguiente modo: 1651 a vapor y 2171 a vela y los puertos de recalada de los mismos eran: Tumbes, Zorritos, Sechura, Paita, Pimentel, Eten, Pacasmayo, Malabrigo, Huanchaco, Salaverry, Guañape, Chao, Chimbote, Santa, Samanco, Casma, Supe, Chancay, Ancón, Callao, Cerro Azul, Tambo de Mora, Pisco, Chala, Mollendo, Ilo.



Capítulo III

3. LA ACTIVIDAD DE LOS PUERTOS DESDE COMIENZOS DEL SIGLO XX HASTA 1982

3.1. PREAMBULO

Sin restarle importancia a la actividad portuaria del Perú durante el período de la colonia, y en las primeras décadas de nuestra vida independiente, queremos indicar que en el transcurso del presente siglo esa actividad obtiene una mayor importancia debido principalmente a diversos factores relacionados con los cambios socioeconómicos y el desarrollo del comercio de nuestro país, el aumento de la producción y consumo; la inclusión de algunos otros rubros de productos de exportación del Perú, como el hierro, la harina de pescado y sus derivados, así como el crecimiento de la explotación minera; y finalmente las consecuencias de dos guerras mundiales que afectan y favorecen en parte nuestra actividad comercial. De todas maneras, en los ochenta y dos años que abarca esta breve descripción se podrá apreciar cambios substanciales, no sólo en la naturaleza, valor y volumen de los productos que pasan por nuestros puertos, sino también en la organización, conformación de las facilidades, sistemas, crisis y muchos otros aspectos peculiares a esta actividad.

3.2. LA CLASIFICACION DE LOS PUERTOS

Al comenzar el presente siglo y de acuerdo al código de comercio vigente en 1907, los puertos estaban divididos en tres categorías: de 1ª. o puertos mayores, de 2ª. o puertos menores, de 3ª. o caletas habilitadas, y una 4ª. clase llamada caletas ocasionales.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

Los puertos de primera o mayores eran de dos clases: de depósito y de inmediato despacho. En los de depósito la mercadería al descargarse ingresaba a los almacenes fiscales, en los cuales permanecía por cuenta de los interesados, quienes podían despacharla total o parcialmente, o reembarcarla si así convenía a sus intereses sin más gastos que los que imponen su movilidad y almacenaje.

En los de inmediato despacho, la mercadería era despachada una vez en tierra, precisa y perentoriamente.

Los puertos de segunda o menores eran los que estaban destinados sólo al cabotaje, o a la exportación por buques autorizados.

Las caletas habilitadas eran puertos menores cuyo trámite limitado permitía mantener para el servicio un solo inspector del resguardo.

Las caletas ocasionales eran aquellas que sólo tenían recalcadas rara vez, con permiso especial del Gobierno, y conduciendo la misma nave, a su costo, al empleado de aduana que debía controlar las operaciones.

Los puertos mayores de depósito eran: Callao, Mollendo y Paita.

Los de forzoso despacho: Salaverry, Eten, Pisco, Pacasmayo e Ilo.

Los puertos menores subordinados a los puertos mayores eran: Chimbote, Samanco, Casma, Huacho, Cerro Azul, Lomas, Chala, Tumbes, Talara, Pimentel, Tambo de Mora y Sama.

Las caletas habilitadas eran: Santa, Huarney, Culebras, Supe, Playa Chica, Chancay, Ancón, Chilca, Mala, Bujama, Atico, Quilca, Islay, Zorritos, Máncora, Colán, Sechura, Bayóvar, Malabrigo, Huanchaco, San Bartolomé de Chao, Guañape, San José de Lambayeque, Chérrepe, Otuma, e Ite.

Las ocasionales eran: La Chira, Bermejo, Curayacu, Guanta, Aranta, Nonatos, Yerba Buena, Cocotea, Ocoña, Chira, La Cruz, Bocapán, Punta Sal, Mero, Lobitos, Capullana, Malacas, Puémac y Paracas.

Como podrá apreciarse, la proliferación de puertos a lo largo del litoral era muy notoria y la causa de ello se debía principalmente a la distribución de poblaciones pequeñas o grandes a lo largo de todo el litoral, y al desarrollo de sus actividades comerciales así como a la necesidad de utilizar el mar como vía de comunicación.

3.3. *EL COMERCIO EXTERIOR, EL CABOTAJE Y SU EFECTO EN LOS PUERTOS*

Como se dijo en el preámbulo, es conveniente anotar que el crecimiento y desarrollo durante el presente siglo de la actividad portuaria ha corrido paralelamente al desarrollo de las actividades comerciales del Perú, tanto en lo que se refiere a su comercio exterior como al interno. Puede decirse que porcentajes fluctuantes entre el 90 al 96 % del valor, y entre el 85 al 99 % del volumen del comercio exterior, se efectuó a través de los puertos marítimos. A comienzos del siglo los principales productos de exportación del Perú podían clasificarse en orden de importancia en los siguientes rubros de acuerdo a su valor en Lp.:

Minerales:	Lp.	1'750,848
Azúcar:	Lp.	1'030,371
Algodón:	Lp.	368,501
Lana:	Lp.	277,623
Cueros:	Lp.	178,377
Cocaína:	Lp.	160,322
Oro, plata sellada:	Lp.	109,747

Los productos de importación eran principalmente: tejidos, maderas, papelería, confecciones diversas, sedas, muebles, fierro y acero, maquinaria, material ferrocarrilero y otros. En cuanto al comercio de cabotaje, éste adquirió una importancia notable debido a que un alto porcentaje de la población del Perú vive en la costa.

En los primeros cincuenta años de este siglo, el cabotaje fue una realidad y una actividad muy singular y valiosa para el desarrollo socioeconómico de las poblaciones costeras.

Sin embargo, al desarrollarse el plan vial a lo largo de la costa, y más precisamente al convertirse en realidad la carretera Panamericana, el tráfico de cabotaje comenzó a declinar notablemente hasta su práctica desaparición, quedando circunscrito a combustibles y mineral de hierro. Como consecuencia de esto, muchos puertos quedaron sin posibilidades de prestar servicios a las naves, pues éstas sólo recalaban en los puertos principales con cargas del comercio exterior. Es decir, unos puertos adquirieron mayor actividad e importancia y otros quedaron eliminados. Puertos como Quilca, Chala, Atico, Cerro Azul, Tambo de Mora, Huacho, Casma, Huarmey y Santa cesaron prácticamente su actividad portuaria.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

Los productos de cabotaje entre una gran variedad eran principalmente: azúcar, arroz, sal, carbón, frutas, minerales, guano, combustibles y otros.

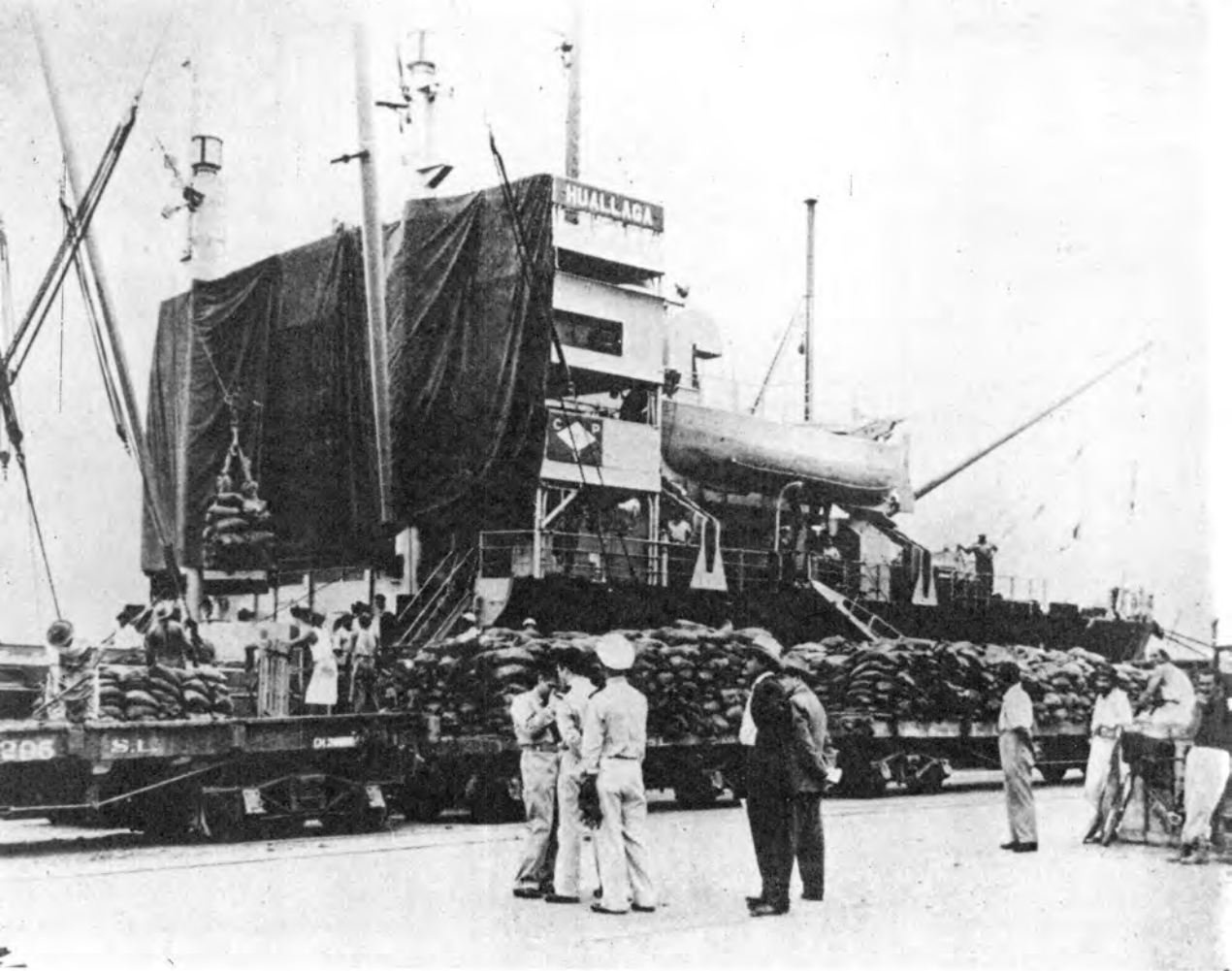
3.4. LAS FACILIDADES PORTUARIAS Y LAS AREAS DE SERVICIO

En cuanto a las facilidades portuarias, a excepción del muelle y dársena del Callao, éstas estaban constituidas por muelles de fierro, madera o piedra, de propiedad del Estado, de particulares, o del Estado administrados por particulares. Entre los años 1859 a 1930 existían los siguientes muelles:

<i>Puerto</i>	<i>Construido</i>	<i>Administrado por:</i>
Pisco	1859	Cía. del muelle de Pisco
Eten	1867	Empresa del ferrocarril y muelle de Eten
Salaverry	1886	Peruvian Corporation
Pacasmayo	1884	Peruvian Corporation
Paita	1886	Federico Blume/Peruvian Corporation
Callao	1864	Societé Générale de París
Chancay	1872	Empresa Agrícola de Palpa
Ilo	1887	F.C. Moquegua a Ilo
Casma	1898	Cía. Salinera J. Reyna
Tambo de Mora	1898	Empresa Muelle Tambo de Mora
Atico	1900	Cía. Recaudadora de Impuestos
Mollendo	1902	Peruvian Corporation Ltda.
Zorritos	1905	Faustino Piaggio
Huarmey	1906	Anglo French Ticapampa
Pto. Pizarro	1908	Cía. Recaudadora de Impuestos
Pimentel	1912	Empresa del Ferrocarril y Muelle de Pimentel
Chicama	1915	Emp. del Muelle y F.C. del Valle de Chicama Ltd.
Cerro Azul	1924	Empresa del Muelle de Cerro Azul
Ancón	1925	Cía. Aduanera Almacenes Fiscales
Supé	1921	Cía. Administradora del Muelle de Supé
Talara	1927	International Petroleum Company
Quilca	1927	Cía. Constructora Muelle Quilca
Besique	1930	Sociedad Agrícola Nepeña
Callao	1928	Frederick Snare Corporation



Embarque de saquería en un muelle de lanchonaje
(Archivo Fotográfico ENAPU).



Una operación de carga de mineral en sacos en el terminal marítimo del Callao, y en uno de los buques de la Compañía Peruana de Vapores. (Reproducido de *Manuel A. Odría y el Progreso del Perú*).

Nótese la predominante participación privada en la administración de los muelles, que se explica en detalle incluyendo las sucesivas transferencias, en las descripciones de cada puerto de este volumen.

Como sólo en el muelle y dársena del Callao las naves podían atracar al muelle, el resto de los muelles de la República hasta el año 1930 operaban por el sistema de "lanchonaje". Las operaciones realizadas para embarque y descarga de mercaderías mediante lanchones requería movimientos sucesivos de la carga, con los consiguientes riesgos de daño, hurto y elevación de costo, aparte de utilizar varios grupos de trabajadores portuarios en cada operación: muellanos en el muelle, lancheros en los lanchones y estibadores en el buque.

Este sistema, que pudo ser funcional en ciertas épocas, se volvió lento y antieconómico a medida que el volumen de carga para el puerto aumentaba.

El tiempo empleado en cargar y descargar todos los tipos de carga seca en los puertos de lanchonaje excedía en apreciable extensión al que se hubiera requerido usando muelles de atraque para las naves.

Teniendo en consideración los inconvenientes anteriormente anotados, y con el fin de poner más acordes con el progreso portuario las facilidades de los puertos peruanos, los gobiernos del Perú, en épocas sucesivas, realizaron estudios y adoptaron ciertas medidas, tendientes al establecimiento de terminales marítimos en lugares adecuados de la costa del Perú, conectados por vías de acceso a las áreas de servicio o tributarias del puerto.

Cabe explicar aquí el concepto básico del área de servicio o tributaria de un puerto.

Se entiende por área de servicio o tributaria de un puerto: "aquellos territorios del propio país o de algunos vecinos hacia los cuales va la carga que recibe el puerto, o proviene la carga que se embarca en el mismo puerto".

El área de servicio comienza en los lugares inmediatos al puerto, y su extensión depende de muchos factores, entre los cuales figuran principalmente las vías de comunicación del puerto.

La importancia del área de servicio depende de la productividad del área, de su capacidad industrial y de la cantidad de carga de exportación que el área puede generar, así como del poder adquisitivo de la población.

Si se conoce la zona sobre la cual un determinado puerto tiene influencia, y si se ha determinado el desarrollo económico de esta zona, es posible prever con un criterio acertado y técnico el desarrollo que va a tener el movimiento de la carga desde y a este puerto, y planear las mejoras y facilidades que requiera el puerto para facilitar su servicio.

En el Perú, cada puerto tiene un área de servicio constituida por las áreas cercanas y aquellas conectadas por vías de comunicación. Los puertos que tuvieron siempre un área de servicio bastante apreciable y en continuo crecimiento fueron el Callao en la parte central, y Mollendo en la parte sur. Esto se debió a que ambos puertos estaban conectados por una red ferrocarrilera y de caminos a una gran extensión del territorio nacional, y en el caso de Mollendo, a otro país: Bolivia. Es por eso que el Callao tuvo primero el muelle y dársena y posteriormente el terminal marítimo. Por no ser Mollendo un puerto adecuado, se construyó en 1938 el terminal marítimo de Matarani que solucionó el problema.

En cuanto a las áreas de servicio de los otros puertos, su extensión fue aumentando a medida que la construcción de vías de comunicación, ferrocarriles y caminos los enlazó con diversas zonas del territorio nacional. En la descripción que se hace de cada puerto en este volumen se explica con más detalle la extensión actual de las áreas de servicio.

3.5. EVOLUCION DE LOS TONELAJES DE CARGA MOVILIZADOS POR LOS PUERTOS

Resulta interesante, ya que la actividad portuaria depende de la movilización de la carga generada por el comercio del país, señalar algunos datos referentes a este asunto.

Tomando como referencia datos estadísticos del movimiento de carga por los puertos del Perú durante el período 1913 a 1978, citamos a continuación algunas cifras y comentarios referentes a las mismas, con el fin de apreciar su evolución.

En 1913, de acuerdo al *Boletín de Estadística del Comercio Especial del Perú*, el tonelaje descargado fue de 868,074 TM y 899,148 TM el embarcado, lo que hace un total de 1'767,222 TM de las cuales 729,034 eran de cabotaje o sea un 41 % del total. El Callao era el puerto que movilizaba más carga con un total de 652,129 TM que corresponde al 36 % del total.

LA ACTIVIDAD DE LOS PUERTOS DESDE COMIENZOS DEL SIGLO XX A 1982

En 1950, treinta y siete años después, el tonelaje de importación es de 631,270 TM, el de exportación 1'785,016 TM y el de cabotaje asciende a 2'946,614 TM, lo que hace un total de 5'362,900 TM. En el tonelaje de cabotaje hay que considerar que 1'012,761 TM corresponden a petróleo y derivados del puerto de Talara, y 178,222 TM a las zonas guaneras. El Callao sigue siendo el puerto que moviliza más carga (70% carga Imp. - 15% carga Exp. y 15% carga de cabotaje).

Según estas cifras, el porcentaje de aumento del tonelaje movilizado por los puertos del Perú entre 1913 a 1950 es de 303 por ciento.

En 1962, el tonelaje de importación asciende a 2'061,097 TM y el de exportación a 8'561,626. Este repunte en la carga de exportación se debe principalmente al desarrollo de la explotación de los yacimientos de hierro de Marcona que exporta 5'150,506 TM de mineral de hierro.

También se debe el apogeo de la industria de la harina de pescado, cuyas exportaciones ascienden en ese año a 1'233,000 TM. El tonelaje total movilizado en 1962 es de 10'662,723 TM. Es decir, de 1950 a 1962, doce años, se experimenta una variante en el movimiento de carga por los puertos de 200 por ciento.

En 1978, el tonelaje embarcado alcanza la cifra de 13'636,438 TM, el de descarga 3'187,469 y el de cabotaje 6'241,554, lo que hace un tonelaje total de 23'006,461 TM, de las cuales 8'969,776 TM son mineral de hierro y 6'739,778 TM carga líquida. Con respecto al tonelaje total movilizado en 1962 se puede apreciar un aumento de 115 por ciento.

En 1976, el tonelaje embarcado es de 9'004,555 TM, el descargado 4'525,036 TM y el de cabotaje 8'495,749 TM, lo que hace un total de 22'025,340 TM. Nótese que hay una disminución en el tonelaje embarcado, debido al descenso de la exportación del mineral de hierro a 4'600,320 TM; en cambio la carga descargada aumenta en 1'397,567 TM, debido principalmente al aumento de importación de insumos y granos. Del tonelaje total, 9'513,878 TM corresponde a carga líquida (combustibles y aceites) lo que con respecto a 1972 tiene un aumento de 2'774,100 TM. En 1981 el tonelaje total movilizado por los puertos del Perú alcanza un total de 27'024,928. El número de escalas de naves en el mismo año es de 6,684, correspondiendo 4,058 a naves nacionales y 2,626 a extranjeras con un tonelaje total de registro bruto de 38'634,795.

3.6. CLASE DE PRODUCTOS MOVILIZADOS POR LOS TERMINALES DE LOS PUERTOS

Es interesante anotar cómo ha variado en aumento la clase de productos movilizados por los puertos del Perú en el presente siglo. De la reducida gama movilizada en sus inicios, ésta ha crecido en clase y cantidad notablemente hasta el año en que se escribe esta monografía. En los cuadros anexos preparado por ENAPU, se puede apreciar los principales productos movilizados por los terminales en 1977, y el tonelaje movilizado por los mismos terminales en 1980-1981. Hay que considerar, además, el terminal de San Nicolás por el que se exporta el mineral de hierro.

3.7. PERSPECTIVAS FUTURAS DEL DESARROLLO PORTUARIO EN EL PERU

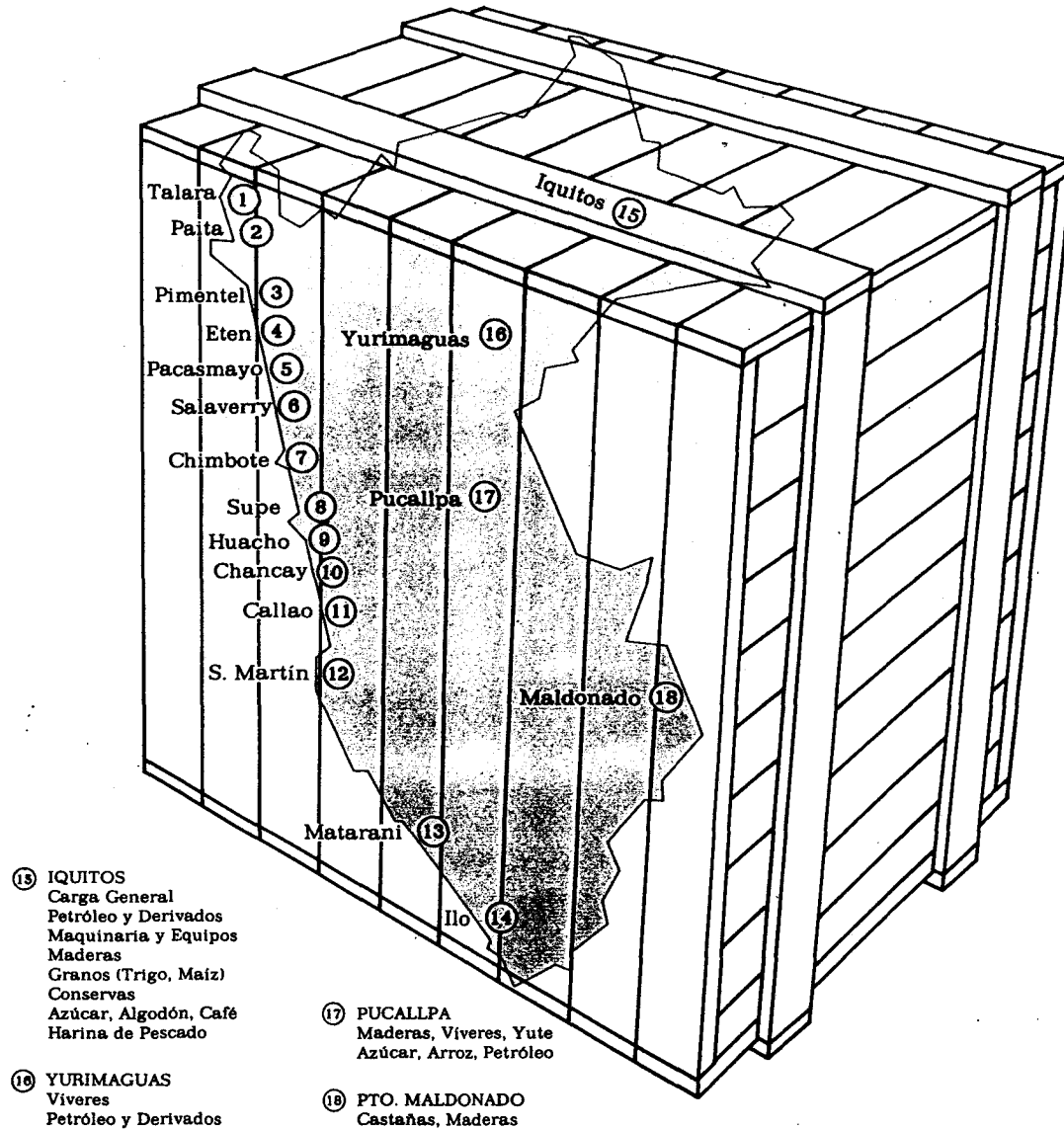
A través de la descripción que se ha efectuado de la evolución del desarrollo portuario en el Perú, puede apreciarse que esta actividad tiene características interesantes que se relacionan paralela e históricamente con las diferentes etapas del progreso o declinación económica del Perú. Superadas en gran parte muchas deficiencias del sistema, tanto en lo referente a las facilidades con la construcción de los terminales de atraque, así como a la organización y sistemas de operación, el futuro dependerá del desarrollo socioeconómico y comercial del Perú, y de los planes que se formulen y ejecuten para enlazar las áreas de servicio con los puertos. También dependerá del mayor o menor empleo en los tráficós que conectan el Callao con otros puertos: de los buques portacontenedores, Roll on / Roll off, Lash y otros, así como del desarrollo del transporte intermodal en el Perú.

Es también necesario establecer que factor importante para que la actividad portuaria en el Perú se desarrolle acorde a los requerimientos de su comercio y al avance tecnológico del transporte, es que el sistema y organización de la administración portuaria evolucione adoptando los conceptos de autoridades portuarias para cada puerto, con directorios locales en el que la participación de usuarios privados y del Estado sea efectiva, y adaptando métodos flexibles y prácticos, evitando cualquier tipo de actividad monopolista.

Igualmente los sistemas operativos requieren implementarse en forma tal que respondan a los requerimientos de rapidez, seguridad y economía, tal como se opera en la mayoría de los puertos del mundo.

PRINCIPALES PRODUCTOS MOVILIZADOS POR TERMINALES 1977

- ① TALARA
Carga General
Petróleo y Derivados
Insumos
- ② PAITA
Algodón
Harina, Aceite y
Conservas de Pescado
Maderas
Carga General
Pescado Fresco y
Productos de Carne
Fertilizantes
Maquinarias, Vehículos
y Equipos
- ③ PIMENTEL
Azúcar
Petróleo y Derivados
- ④ ETEN
Azúcar, Petróleo Crudo
- ⑤ PACASMAYO
Tara en Polvo
Harina de Maíz
- ⑥ SALAVERRY
Minerales (Cobre, Plomo,
Zinc y Acero)
Azúcar y Melaza
Harina de Pescado
Pescado Fresco
Mercadería en General
Pulpa de Madera, Granos
Maquinaria y Equipos
Derivados de Petróleo
Concentrado
- ⑦ CHIMBOTE
Aceite y Harina de
Pescado
Pescado Congelado
Carbón Coke
Mineral de Hierro
Carga General
Fertilizantes
Petróleo y Derivados
Maquinaria y Equipos
- ⑧ SUPE
Harina de Pescado, Trigo
Palpa de Madera y Papel
Petróleo y Derivados
- ⑨ HUACHO
Harina de Pescado
- ⑩ CHANCAY
Harina de Pescado
- ⑪ CALLAO
Minerales y Metales (Cobre,
Antimonio, Tungsteno,
Zinc, Plata, Plomo, Hierro,
etc.)
Mercaderías en General
Maderas, Papel
Harina y Aceite de
Pescado
Algodón, Café
Petróleo y Derivados
Productos Químicos
Maquinaria, Equipos y
Repuestos
Granos (Trigo, Maíz, etc.)
Productos Alimenticios
Abono
- ⑫ GENERAL SAN MARTIN
Harina y Aceite de
Pescado
Algodón
Petróleo y Derivados
Minerales y Metales
Mercaderías en General
- ⑬ MATARANI
Maderas y Pulpas de
Papel
Granos (Trigo, Maíz, etc.)
Minerales y Metales (Cobre,
Plomo, Zinc, Hierro y
Acero)
Productos Lácteros, Café
Harina de Pescado
Maquinaria y Equipos
- ⑭ ILO
Harina y Aceite de
Pescado
Lana, Urea, Acero
Pescado Congelado
Maquinarias
Petróleo y Derivados
Cobre
Mercadería General
Fertilizantes



- ⑬ IQUITOS
Carga General
Petróleo y Derivados
Maquinaria y Equipos
Maderas
Granos (Trigo, Maíz)
Conservas
Azúcar, Algodón, Café
Harina de Pescado
- ⑭ ILO
Harina y Aceite de
Pescado
Lana, Urea, Acero
Pescado Congelado
Maquinarias
Petróleo y Derivados
Cobre
Mercadería General
Fertilizantes
- ⑮ YURIMAGUAS
Viveres
Petróleo y Derivados
- ⑰ PUCALLPA
Maderas, Viveres, Yute
Azúcar, Arroz, Petróleo
- ⑱ PTO. MALDONADO
Castañas, Maderas

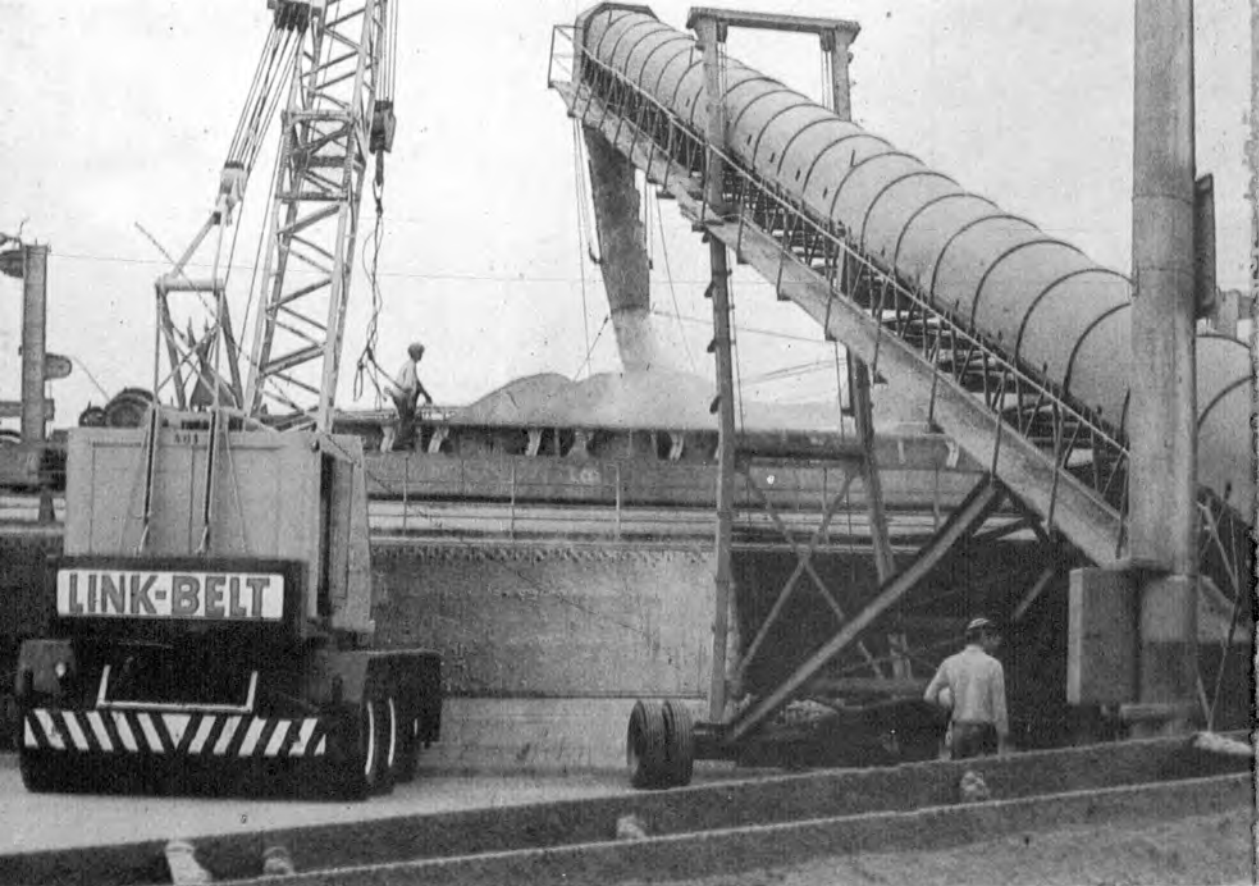
TONELAJE MOVILIZADO POR TERMINALES
(Toneladas Métricas de Peso)

Tonelajes Movilizados por Puertos del Perú
Años 1980-1981
Según Memoria de ENAPU 1981

Terminales	Embarque						Descarga						Cabotaje						Totales						Porcentaje de Variación 1980-1981	
	Carga Seca		Carga Líquida		Total Embarque		Carga Seca		Carga Líquida		Total Descarga		Carga Seca		Carga Líquida		Total Cabotaje		Carga Seca		Carga Líquida		Total General			
	1981	1980	1981	1980	1981	1980	1981	1980	1981	1980	1981	1980	1981	1980	1981	1980	1981	1980	1981	1980	1981	1980	1981	1980		1981
Total General	8'319,285	8'102,723	2'385,528	2'787,085	10'714,813	11'894,908	3'982,883	3'878,831	175,580	236,511	4'158,443	3'813,342	1'037,194	1'305,898	11'114,478	8'975,817	12'151,873	11'281,516	13'339,342	14'085,233	13'885,587	12'988,413	27'024,828	27'064,898	- 0.11	
Total ENAPU	2'758,388	2'928,586	382,052	441,582	3'120,418	3'370,148	3'946,147	3'819,240	175,580	236,511	4'121,727	3'855,751	708,804	885,245	8'187,080	5'851,273	8'878,884	8'458,518	7'414,317	7'443,071	8'704,722	8'338,348	14'118,038	13'988,417	+ 3.18	
A. Sub-Total (Terminales Marítimos)	2'735,020	2'903,408	382,052	441,512	3'087,072	3'344,821	3'885,028	3'585,772	175,580	230,829	4'080,808	3'807,378	420,831	553,985	5'842,425	5'288,858	6'263,358	5'848,861	7'040,877	7'041,178	8'380,057	8'088,287	13'421,034	13'088,473	+ 3.18	
01. Cabo Blanco	-	-	-	51,888	-	51,888	-	-	-	-	-	-	-	-	7,853	42,053	7,853	42,053	-	-	7,853	83,941	7,853	83,941	- 81.8	
02. Talara	32	170	80,882	215,910	80,884	216,080	80,517	73,881	2,358	11,858	82,876	85,840	-	-	2'833,478	2'403,828	2'833,478	2'403,828	80,248	74,051	2'898,500	2'631,887	2'757,048	2'705,748	+ 1.9	
03. Paita	58,838	61,021	4,873	2,422	64,511	63,443	117,832	86,043	9,118	4,825	128,951	80,988	41,724	18,113	18,225	18,282	40,848	38,485	198,184	186,177	33,217	26,838	238,411	192,818	+ 20.5	
04. Eten	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	401,288	445,482	401,288	445,482	-	-	401,288	445,482	401,288	445,482	- 10.0	
05. Pucallpa	1,717	1,282	-	-	1,717	1,282	18,844	22,813	-	-	18,844	22,813	-	5,212	-	-	-	-	18,381	28,287	-	-	18,381	28,287	- 37.3	
06. Chicama	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
07. Salaverry	-	82,747	-	20	-	82,787	-	81,108	-	-	-	81,108	-	1,008	351,873	358,827	351,873	357,833	-	144,881	351,873	358,847	351,873	351,708	- 28.9	
08. Chimbote	122,848	210,108	15,888	10,727	138,834	228,838	374,312	381,053	-	25	374,312	381,078	302,302	373,088	188,522	240,710	500,824	613,808	788,582	884,258	214,508	251,482	1'014,070	1'215,730	- 16.8	
09. Baitique	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
10. Oroya	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
11. Huaraz	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
12. Supe	18,078	-	-	-	18,078	-	81,121	43,548	16,348	3,445	77,488	48,983	-	-	188,745	214,188	188,745	214,188	78,200	43,548	215,083	217,843	294,288	281,191	+ 12.7	
13. Huacho	3,380	-	-	-	3,380	-	-	-	-	-	-	-	8,418	12,085	-	8,418	12,085	11,808	12,085	-	-	11,808	12,085	-	11,808	- 2.1
14. Chancay	-	-	-	-	-	-	3,053	3,387	-	-	-	-	5,400	10,720	-	5,400	10,720	8,453	14,107	-	-	8,453	14,107	-	8,453	- 40.1
15. Callao	2'074,278	2'118,030	237,785	180,845	2'312,071	2'278,575	2'885,887	2'490,503	84,425	118,875	2'780,122	2'807,378	82,138	125,581	1'534,458	1'128,420	1'818,584	1'254,881	4'842,108	4'734,084	1'888,878	1'408,840	8'708,787	8'140,834	+ 9.24	
16. Cerro Azul	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
17. General San Martín	37,882	50,851	40,375	-	78,037	50,851	154,883	112,858	4,942	-	158,805	112,858	54	-	224,587	278,903	224,581	278,903	182,378	183,710	288,814	278,903	462,283	442,813	+ 4.4	
18. Mataraní	182,700	175,867	-	-	182,700	175,867	311,798	228,770	48,387	83,000	380,185	322,370	810	7,222	16,334	-	17,144	7,222	508,308	411,858	84,721	83,800	570,028	508,458	+ 12.8	
Mataraní D' y P. Bolivia	71,785	72,858	-	-	71,785	72,858	87,318	78,728	-	-	87,318	78,728	86	-	-	-	86	-	158,187	152,385	-	-	158,187	152,385	+ 4.5	
Molledo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
19. Ilo	152,783	130,883	2,381	-	155,154	130,883	12,073	81	-	-	12,073	81	-	-	258,140	188,233	258,140	188,233	184,888	130,774	258,501	185,233	423,287	298,007	+ 43.0	
B. Sub-Total Terminales Fluviales	23,348	25,177	-	50	23,348	25,227	81,121	35,488	-	5,682	81,121	41,130	288,873	341,250	324,885	285,317	813,538	808,587	373,340	401,885	324,685	271,048	888,005	872,844	+ 3.7	
20. Iquitos	23,348	20,838	-	50	23,348	20,888	81,121	35,488	-	5,682	81,121	41,130	173,788	191,378	324,885	285,317	488,451	488,883	258,253	247,783	324,685	271,048	582,818	518,832	+ 12.4	
21. Yurimaguas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
22. Pucallpa	-	4,238	-	-	-	4,238	-	-	-	-	-	-	115,087	148,874	-	-	115,087	148,874	115,087	154,112	-	-	115,087	154,112	- 25.3	
23. Puerto Maldonado	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
C. Sub-Total Otros Terminales	5'860,918	6'174,137	2'033,476	2'315,523	7'584,385	8'488,880	38,718	57,581	-	-	38,718	57,581	327,380	410,454	4'947,388	4'414,544	5'274,778	4'824,888	3'925,025	6'842,182	6,980,885	6'730,087	12'905,880	13'372,248	- 3.5	
01. Los Organos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
02. Negritos	-	-	215,277	157,586	215,277	157,586	-	-	-	-	-	-	-	-	222,882	43,318	22,882	43,318	-	-	438,158	200,805	438,158	200,805	+ 118.0	
03. Bayóvar	-	-	1'818,188	2'157,837	1'818,188	2'157,837	-	-	-	-	-	-	-	-	4'434,984	3'980,738	4'434,984	3'980,738	-	-	8'253,183	6'148,878	8'253,183	6'148,878	+ 1.7	
04. Pimental	-	14,232	-	-	-	14,232	10,528	25,858	-	-	10,528	25,858	-	-	-	-	-	-	10,528	40,081	-	-	10,528	40,081	- 73.7	
05. Colishco	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
06. San Nicolás	5'328,118	5'888,794	-	-	5'328,118	5'888,794	-	-	-	-	-	-	327,380	410,454	-	30,882	327,380	441,118	5'858,508	6'287,248	-	30,882	5'858,508	6'327,810	- 10.8	
07. Atico	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
08. Ilo Southern	231,800	273,111	-	-	231,800	273,111	28,180	31,732	-	-	28,180	31,732	-	-	288,543	348,824	288,543	348,824	257,880	304,843	288,543	348,824	547,533	854,887	- 16.4	
09. Puno	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	



Vista de las instalaciones para recepción
de granos del terminal marítimo del Callao.
(Memoria de ENAPU, 1982).



Vista de las instalaciones para embarque de mineral a granel en el terminal marítimo de Matarani. (Memoria de ENAPU, 1984).

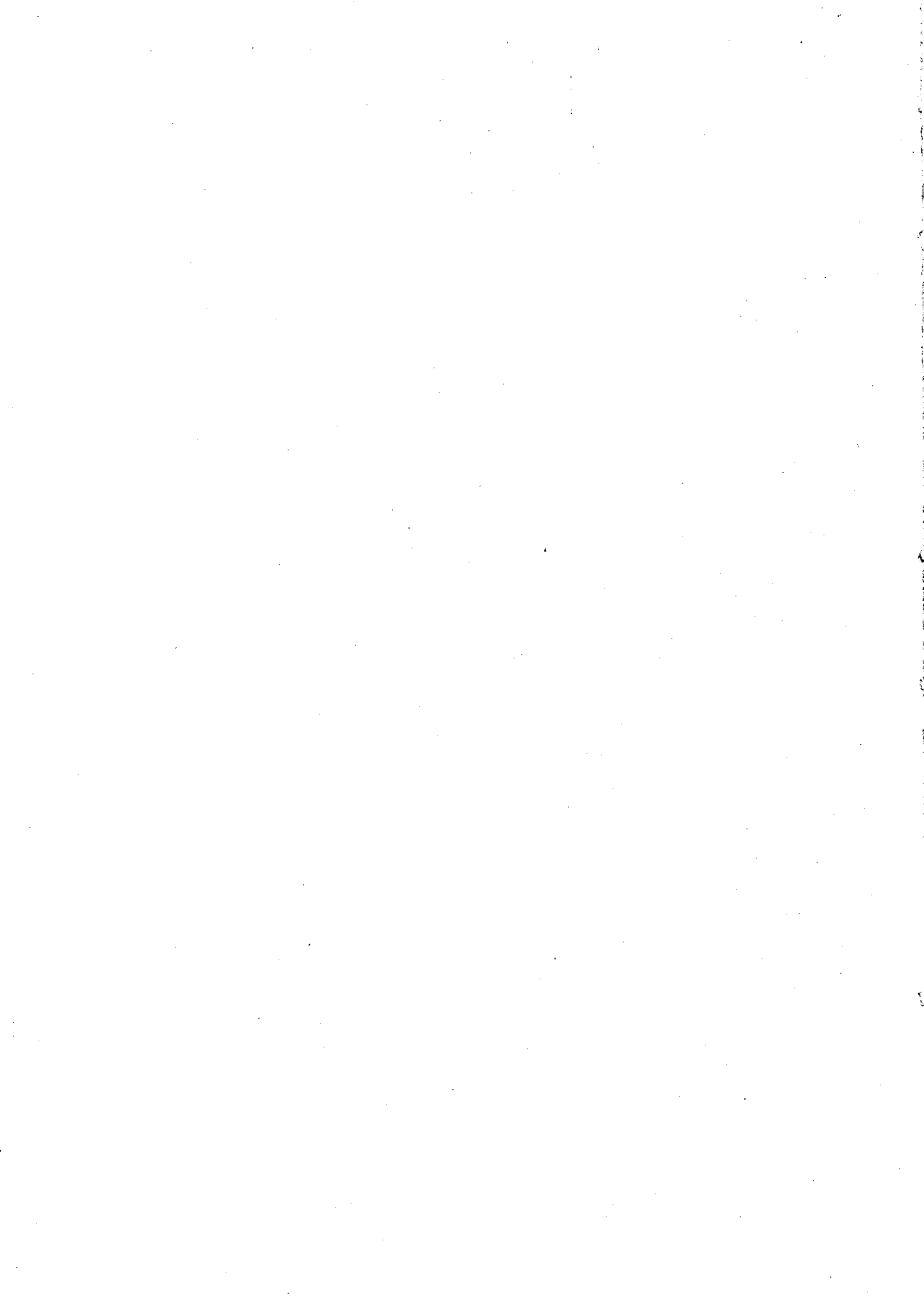


Otra vista del característico muelle
para lanchonaje, empleado en muchos
puertos del Perú, en el presente siglo.
(Archivo Fotográfico ENAPU).





El terminal marítimo del Callao, mostrando la amplitud y variedad de sus instalaciones. (Archivo Servicio Aerofotográfico Nacional).



Capítulo IV

4. ESTABLECIMIENTO DE FACILIDADES PORTUARIAS EN EL LITORAL PERUANO

4.1. ANTECEDENTES

El litoral peruano, como se describió anteriormente, tiene un perfil casi recto, con pocas bahías dotadas de suficiente protección natural de la acción del mar, pero con profundidades relativamente moderadas. A medida que un lugar o zona del país requirió un acceso al mar para el ingreso o salida de productos, se buscó el lugar más favorable en la costa y se estableció el puerto, dotándolo de facilidades adecuadas a la época para las operaciones de atención a las naves. Por razones económicas, ya que la construcción de instalaciones portuarias siempre requirió una apreciable inversión de dinero, la primera etapa de establecimiento de facilidades portuarias consistió en construir muelles livianos para la carga y descarga por lanchones. Las naves fondeaban lo más cerca posible al muelle y realizaban sus operaciones descargando la carga a los lanchones, que luego la conducían al muelle para su descarga. A su vez la carga que debía embarcarse se depositaba en los lanchones, y éstos la conducían a los costados de las naves donde se efectuaba la transferencia de la misma a las bodegas respectivas. En tierra, el muelle era algunas veces accesible al ferrocarril y dotado de algunas cabrias o grúas para las operaciones de carga y descarga. En las cercanías del muelle se habilitaban depósitos o espacios adecuados para depositar la carga.

Fue pues el sistema de lanchonaje el que prácticamente inició y constituyó la forma de operación de los puertos peruanos por

muchos años y las facilidades portuarias se construían para este tipo de operación.

El procedimiento seguido por el Gobierno para la construcción y operación de los muelles en el Perú, era el siguiente:

El Gobierno otorgaba por contrato la construcción y administración de los muelles a empresas particulares, generalmente empresas agrícolas o ferrocarrileras, por períodos de 25 años, al término de los cuales los muelles pasaban a poder del Estado, pudiendo éste redimirlos antes de dicho período, previo pago del crédito respectivo, tal como sucedió con el Callao en 1928; en 1936, con Pisco, Tambo de Mora, Cerro Azul, Supe, y en 1943 con Chimbote, Salaverry y Pacasmayo.

Posteriormente sucedió lo mismo con los muelles de: Casma, Huarney, Chicama, Huacho, Chancay, Supe, San Juan, Talara y otros. Según algunos contratos, el concesionario cobraba el servicio de muellaje, reteniendo el 60% de su valor para pago del personal que nombraba para operar el muelle.

El Estado aprobaba las tarifas de muellaje asumiendo el 40% de su valor para cubrir los gastos de reparación, mantenimiento y amortizar el pago del capital o intereses invertidos en el muelle. En el otorgamiento de la concesión intervenían el Ministerio de Fomento en el orden técnico, y el de Hacienda en la parte financiera. Las capitanías de puerto controlaban los gastos de reparación, conservación y pintura, visando las facturas por estos conceptos, sin cuyo requisito no se reconocía el gasto.

Los problemas que se suscitaban entre el concesionario del muelle y los comerciantes sobre aplicación de tarifas, los resolvía la aduana, y las promovidas con los trabajadores marítimos las resolvía la capitanía del puerto, con derecho a apelación ante la Dirección de Capitanías.

Es así como mediante este sistema de promoción para instalar facilidades portuarias, se efectuó a lo largo de todo el litoral peruano la construcción y operación de numerosos muelles.

En setiembre de 1897, teniéndose necesidad de mejorar la condición de los muelles existentes en los puertos de la república, los cuales se hallaban en malas condiciones, y a la vez para favorecer la construcción de nuevos muelles, el Congreso autorizó al Poder Ejecutivo mediante una Resolución Legislativa, a contratar con licitación o sin ella, la construcción y refacción de los muelles fiscales, pudiendo concederse a los empresarios de estas obras, la explotación exclusiva de ellas, por el término máximo

ESTABLECIMIENTO DE FACILIDADES PORTUARIAS EN EL LIT. PERUANO

de 25 años; así como la liberación de derechos de aduana a los materiales que con tal objeto se importasen.

En 1907, por Decreto Supremo, el Gobierno establece que el Ministerio de Fomento atienda la parte referente a los estudios, construcción, reparación y vigilancia técnica de los muelles, y el de Hacienda la parte de explotación comercial.

A continuación se transcribe la Resolución Legislativa del 7 de setiembre de 1897 y el Decreto del 12 de julio de 1907:

Resolución Legislativa

"Lima, 7 de Setiembre de 1897

Excmo. Señor:

El Congreso ha resuelto autorizar al Poder Ejecutivo para que contrate con licitación o sin ella, la construcción y refacción de los muelles fiscales, pudiendo concederse a los empresarios de estas obras, la explotación exclusiva de ellas, por el término máximo de veinticinco años; así como la liberación de derechos de aduana a los materiales que con tal objeto se importen:

El Poder Ejecutivo cuidará de exigir las garantías y seguridades para la ejecución de las obras que contrate usando de esta autorización.

Le comunicamos a V.E. para su conocimiento y demás fines.
Dios guarde a V.E.

M. Candamo, Presidente del Senado.— C. de Piérola, Presidente de la Cámara de Diputados.

Ladislao Cárdenas, Senador Secretario.— Eduardo Bueno, Diputado Secretario.

Excmo. Señor Presidente de la República".

"Decreto Supremo — 12 Julio 1907

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

CONSIDERANDO:

Que la construcción de muelles y su explotación tanto en la parte facultativa como en la mercantil está radicada en la Dirección de Obras Públicas;

Que esta oficina sólo debe conocer de la parte técnica o sea de lo relativo al estudio, construcción y reparación de estas obras;

dejando al Ramo de Hacienda la intervención directa en todo lo que se relacione con el servicio de explotación, como fijación de tarifas, aplicación de éstas en las operaciones de embarque de mercaderías y demás actos ligados con el servicio para el mejor resguardo de los intereses fiscales;

DECRETO:

1.— Desde el 1º del próximo Agosto quedará radicada en el Ministerio de Hacienda el ramo de explotación de muelles en la República, para cuyo efecto el de Fomento pasará a ese Despacho copia autorizada de los Contratos vigentes;

2.— El Ministerio de Hacienda celebrará en lo sucesivo en su debida oportunidad los respectivos contratos para la explotación de esas obras;

3.— El Ministerio de Fomento intervendrá directamente en la ejecución de los estudios, construcción, reparación y vigilancia técnica de los muelles;

4.— El Ministerio de Hacienda celebrará los respectivos contratos de construcción en vista de los estudios que aprobados por el Gobierno ponga a su disposición el de Fomento.

Los Ministerios de Fomento y Hacienda, respectivamente, quedan encargados del cumplimiento de este Decreto en la parte que les respecta.

Dado en la Casa de Gobierno a los doce días del mes de junio de mil novecientos siete.

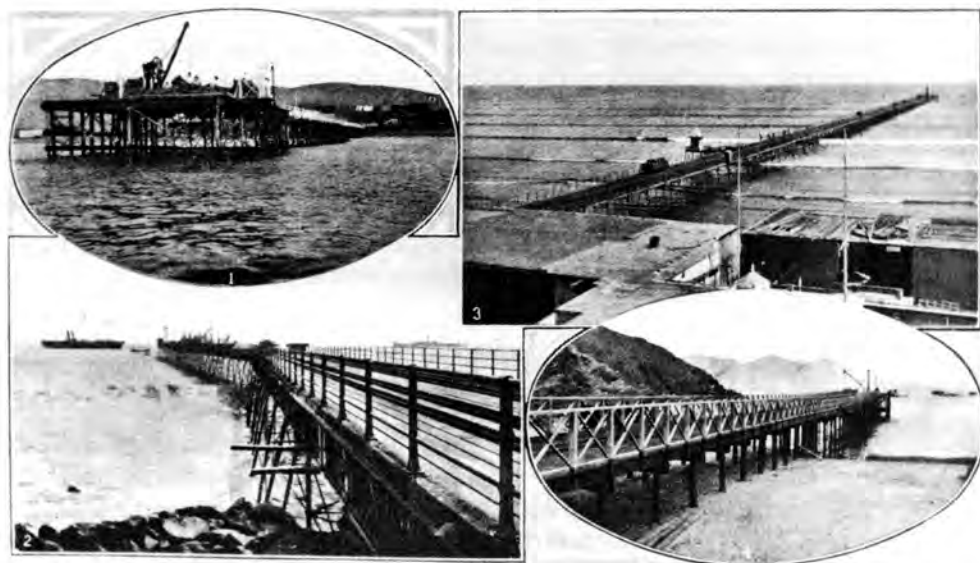
Delfin Vidalón

JOSE PARDO".

La ley y el decreto transcritos anteriormente pueden considerarse como los dos primeros elementos reguladores del desarrollo portuario del Perú al terminar el siglo pasado e iniciarse el actual.

4.2. LOS MUELLES Y TERMINALES EN EL LITORAL

A continuación se presenta un resumen de los antecedentes relacionados con la construcción de muelles y terminales marítimos en el litoral del Perú, dejando la ampliación y el detalle de los mismos a describirse en el capítulo de cada puerto.



Cuatro aspectos del litoral peruano.
 donde se aprecian los muelles de Supe (1),
 Salaverry (2), Pisco (3) y Samanco (4).
 (Reproducido de *El Perú en el
 Primer Centenario de su Independencia*).

Talara

En este puerto debido a las necesidades de la industria petrolera se construyeron dos muelles: uno a fines del siglo pasado (1890 / 1892) y otro por el año 1927.

El muelle N° 1 ubicado al lado oeste de la bahía tiene una longitud de 250 metros y 15 metros de ancho. Su construcción es de concreto reforzado en la mitad de su extensión y de pilotes de madera en la otra. El muelle N° 2 está construido sobre pilotes de acero con una plataforma frontal o cabezo de 53.34 metros por 6.10 de ancho, continuando hasta tierra en forma de L invertida con plataforma de 198 metros por 6 de ancho. El 9 de octubre de 1968 estos muelles pasaron a ser propiedad del Estado.

Zorritos

En el año 1905 se autorizó a don Faustino Piaggio para poner en servicio dos muelles que había construido en Zorritos sin la

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

debida autorización del Gobierno. El más adecuado de éstos, construido de fierro, tiene 300 metros de longitud. Este muelle pasó a poder del Estado en 1939.

Cabo Blanco

En este puerto el año 1921 se construyó un muelle de lanchnaje de 236 metros de largo y 7.50 metros de ancho.

Paita

En setiembre de 1886, el Gobierno autoriza a don Federico Blume la construcción de un muelle de fierro en Paita con el derecho de explotarlo por 20 años. En 1894 no estando aún terminado dicho muelle, el Gobierno autoriza a don Federico Blume a transferir a *The Peruvian Corporation Limited* el contrato de setiembre de 1886. En 1903 se autoriza por ley al Poder Ejecutivo la construcción de un nuevo muelle en Paita y en 1911 el citado muelle, denominado de madera, es entregado a *The Peruvian Corporation* para su administración. Ambos muelles fueron recuperados por el Estado y pasaron a la administración fiscal en 1926 y 1946, respectivamente.

Pimentel

El 22 de marzo de 1912 se autoriza por Resolución Suprema a la Sociedad Agrícola Pomalca para que construya un muelle en el puerto de Pimentel, con propiedad perpetua del mismo, reservándose el Gobierno la facultad de expropiar estas obras con arreglo a las leyes.

Eten

Con fecha 3 de julio de 1867 se autoriza a don José Antonio García y García para construir y explotar por su cuenta un ferrocarril de Eten a Chiclayo y un muelle en Eten. Este muelle pasó al Estado el 4 de julio de 1966, pero por Resolución Suprema del 19 de octubre de 1966 lo transfirió a la Empresa del Ferrocarril y Muelle de Eten. En 1975 pasó a ser administrado en forma directa por ENAPU-PERU.

Pacasmayo

En 1878 entró en servicio un muelle construido por el Gobierno y en 1884 la firma Enrique Meiggs construyó un muelle de 800 metros de longitud. El 6 de diciembre de 1918, por Resolución Suprema se autoriza a *The Peruvian Corporation* la explotación del muelle de Pacasmayo, *sin obligación de emplear en el servicio del muelle a los gremios matriculados. The Peruvian Corporation* a cambio de esta concesión se comprometió a reparar dicho muelle invirtiendo 300,000 soles. En 1943, este muelle pasó al servicio del Estado.

Puerto Chicama (antes Malabrigo)

El 21 de julio de 1915 se autoriza a Gildemeister & Co. para que construya y explote un muelle en el puerto de Malabrigo, *con derecho a perpetuidad de la propiedad y explotación del mismo*. En abril de 1970 este muelle pasó a la jurisdicción de ENAPU-PERU.

Huanchaco

Por Resolución Suprema de fecha 19 de julio de 1892 se legaliza la construcción efectuada en Huanchaco de un muelle de fierro, por la agencia SAA y Cía. En 1899, la empresa del puerto de Salaverry protesta por la competencia de Huanchaco y obtiene la expedición de una resolución ordenando que a la carga descargada en Huanchaco con destino a Salaverry se le aplique la tarifa de este muelle. En 1902 se autoriza que la Negociación Larco Herrera pueda embarcar y desembarcar las mercaderías y productos de sus haciendas por el muelle de Huanchaco.

Salaverry

En 1886 se inicia la construcción de un muelle. En agosto de 1898, el gobierno autoriza a Carlos A. Le Byham a reconstruir el muelle de Salaverry, y le otorga la concesión de explotación del mismo. En junio de 1899 el Gobierno autoriza la transferencia de dicha concesión a la Empresa del Muelle de Salaverry que preside don Ismael Aspíllaga. El 3 de enero de 1917, el Gobierno después de la terminación de la concesión anterior otorga por cinco años a *The Peruvian Corporation* la administración del puerto de Salaverry, contrato que es prorrogado en 1922 por diez años más. En 1943, el Estado recupera este muelle.

Santa

En 1908 se autoriza a Nicanor Carmona a construir y explotar un muelle en Santa, el que entra en funcionamiento en 1915. La concesión fue por 25 años.

Chimbote

En 1899 se autoriza a Víctor Pezet a construir y explotar un muelle en Chimbote y en 1900 se transfiere la concesión a la Empresa del Muelle de Chimbote. Dicho muelle entró en servicio en 1901. En 1918, el Gobierno adquirió de la Empresa del Muelle de Chimbote el muelle mencionado. Luego en el mismo año lo entrega para su administración a don Víctor Pezet Miró Quesada, con un sueldo de veinte libras peruanas. En 1921, el Gobierno cancela la administración anterior y concede a *The Peruvian Corporation* la explotación del muelle de Chimbote por diez años. En 1945 se construyó el primer muelle para atraque de naves en Chimbote por *Frederick Snare Corporation*, la que inició sus operaciones bajo la administración de la Corporación Peruana del Santa. En 1968, dicho muelle pasa al control de la Empresa Nacional de Puertos.

Samanco

En julio de 1875, por Resolución Suprema se autorizó a don Enrique Swayne la construcción de un muelle en Samanco para la carga que se explota en el valle de Nepeña. En diciembre de 1896, este muelle pasó a ser muelle fiscal, pero otorgando la administración del mismo a la Testamentaría Swayne. El 30 de abril de 1921, el Gobierno otorgó la explotación de este muelle a la Sociedad Agrícola Nepeña.

Besique

En 1930, el Gobierno autorizó a la Sociedad Agrícola Nepeña a construir un muelle en la caleta de Besique, con derecho a explotarlo por 30 años. En 1955 este muelle pasó a ser propiedad del Estado.

Casma

En diciembre de 1898 se autorizó a don D.M. Botto a construir y explotar un muelle en Casma. Posteriormente, en 1918, el Go-

bierno adquirió dicho muelle y lo entregó para su administración a la Compañía Salinera del Perú. En 1922, el Gobierno encargó la administración de dicho muelle bajo contrato a la Compañía Administradora del Muelle de Casma, y en 1932 transfirió la administración del mismo a la Superintendencia General de Aduanas. Desde 1955 y hasta 1970 este muelle fue arrendado a la Compañía Pesquera El Ferrol. En 1970 pasó a ENAPU-PERU. Actualmente este muelle está fuera de servicio.

Huarmey

En 1906, el Gobierno adjudicó a la *Anglo French Ticapampa Silver Mining Company Limited* la construcción y explotación del muelle de Huarmey, el que entró en operación en 1909. En 1936, el Gobierno dispuso que la Caja de Depósitos y Consignaciones tomara a su cargo la administración de este muelle. En 1954 el muelle fue arrendado a la Compañía Pesquera El Ferrol.

Supe

En setiembre de 1896 se dispuso la convocación a postores para la reconstrucción y arrendamiento del muelle de Supe, y en diciembre de 1906, dicho muelle reparado fue entregado para su administración a la Sociedad Nacional de Recaudación. En 1916 se transfirió la administración del muelle a la Compañía Recaudadora de Impuestos y en 1918 se firmó un contrato de administración del muelle con la Empresa Mercantil de Supe. En 1921 se firmó un contrato con la firma *Dunkelberg y Pellny* para la construcción en Supe de un muelle de concreto, el que fue terminado en 1924, encargándose su explotación a la Compañía Administradora del Muelle de Supe. En 1935, el Gobierno adquirió el mencionado muelle abonando a los interesados la inversión realizada en su construcción.

Huacho

En 1899 se adjudicó a don José Ausejo el derecho de construir y explotar un muelle de pilotes de acero en el puerto de Huacho, el que entró en funcionamiento en marzo de 1901. En 1905 se autorizó la transferencia de la administración del mismo a favor de Miguel Botto. En octubre de 1917 el Gobierno adquirió la propiedad

de dicho muelle y se encargó su administración a la Compañía Recaudadora de Impuestos.

En mayo de 1936 se transfiere la administración al Departamento de Muelles y Aduanas Fiscales de la Caja de Depósitos y Consignaciones.

Chancay

En 1872 se autorizó la construcción de un muelle en Chancay, y en 1906 entró en servicio a cargo de la Empresa Agrícola de Palpa. Posteriormente, en 1940, se amplió este muelle dándole una longitud de 137 m. por 5.5 m. de ancho. En 1965, el gobierno contrató la ampliación de este muelle con plataforma y pilotes de concreto, agregándole un nuevo cabezo de 71 m. de largo y 16 m. de ancho.

Ancón

En 1911 se encomendó a *The Peruvian Corporation* la reparación del muelle de Ancón, concediéndole el derecho de administrarla por diez años.

En 1925 se autorizó a la Compañía Administradora de los Almacenes Fiscales para que controle la construcción de nuevos depósitos para explosivos en Ancón. Con fecha 10 de octubre de 1928, el gobierno dispuso la habilitación del puerto de Ancón para la descarga de explosivos.

Chilca

El 13 de setiembre de 1922 se autorizó a don Víctor Barreda a construir en la playa de Naplo, caleta de Chilca, un muelle destinado exclusivamente al embarque y desembarque de yeso y materias primas aplicables al beneficio del yeso.

Tambo de Mora

El 2 de abril de 1898 se aceptó la propuesta a don Carlos A. Le Byham para aumentar la longitud del muelle de dicho puerto. El 12 de julio de 1917 se firmó un contrato otorgando a la Empresa del Muelle de Tambo de Mora la administración de dicho muelle por el término de siete años cinco meses. En 1936, este muelle pasó a propiedad del Estado.

ESTABLECIMIENTO DE FACILIDADES PORTUARIAS EN EL LIT. PERUANO

Pisco

En 1859 se autorizó la construcción de un muelle en Pisco. En 1899 se arrendó la explotación del muelle a don Ricardo Boza, y en octubre de 1900 se autoriza que transfiera sus derechos a la Empresa del Ferrocarril de Pisco. En agosto de 1921 se aprobó un contrato de explotación del muelle con la Compañía del Muelle de Pisco por diez años. En 1936, este muelle pasó nuevamente a ser administrado por el Estado.

Atico

En febrero de 1901 se autorizó a don José Mariano Montoya para que construyera y explotara en la caleta de Atico un muelle de piedra.

En 1914 se encargó la administración de este muelle a la Compañía Recaudadora de Impuestos.

Quilca

En mayo de 1927 se celebra un contrato con la "Compañía Constructora del Muelle de Quilca" para la construcción y explotación de un muelle en ese lugar por el término de 25 años. En 1955, el muelle pasó a poder del Estado.

Mollendo

Por ley de noviembre de 1895, se autoriza al Poder Ejecutivo para contratar ad-referéndum la construcción de un muelle y rompeolas en el puerto de Mollendo. Posteriormente, por ley del 7 de enero de 1902, se autoriza al Poder Ejecutivo para contratar en remate la construcción del mencionado muelle y rompeolas. En junio de 1907 se firmó un contrato con *The Peruvian Corporation* para la construcción del muelle y rompeolas, el que fue modificado y reactualizado en 1908. En 1948, el Estado recuperó este muelle, el que quedó fuera de servicio al operar el terminal de Matarani.

Iquitos

En junio de 1902 el Gobierno aceptó la propuesta de la *Booth y Compañía* para construir y operar un muelle y otras facilidades

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

en Iquitos, el que entró en funcionamiento en febrero de 1904, habiendo pasado a poder del Estado en 1930.

Muelle y dársena del Callao

En 1868 la firma *Templeman Bergmann* solicitó la concesión para construir y explotar un sistema de dársena y anexos en el Callao. Efectuada la licitación pública, se adjudicó la obra a dicha firma con fecha 7 de agosto de 1869.

En el contrato firmado el 16 de agosto de 1869 se le entregó, además, el muelle fiscal en construcción con los materiales adquiridos para él. Realmente este contrato significó el primer paso en el Perú hacia el establecimiento de una verdadera facilidad portuaria en todo el sentido de la expresión, pues consideraba muelles para el atraque de buques, grúas para movilizar la carga, acceso a la red ferrocarrilera del Perú, depósitos para la carga, etc. Muchos elogiaron esta decisión del Gobierno y otros la criticaron, pero lo positivo fue que la construcción de dicha dársena se inició.

La concesión del muelle y dársena estipulaba la explotación de esta obra por el término de sesenta años, consagrando el derecho de la firma concesionaria de cobrar una prima a todo buque mercante que fondease en el puerto del Callao, y el pago de derechos por las embarcaciones y mercancías.

El 1º de abril de 1875 se terminó la obra de construcción del muelle y dársena y la concesión fue transferida a la *Société Generale* de París en 1876 por intermedio de la firma *Dreyffus Hnos.*

En 1887 la *Societæ Generale de Paris* firmó un convenio de administración con el Gobierno del Perú que debió durar por 25 años, pero que se convino en prorrogar por 25 años más, o sea hasta 1937.

Sin embargo, este contrato quedó rescindido en 1929, previo el pago efectuado por el Gobierno a la empresa concesionaria, de 425,000 libras peruanas que fueron prestadas por *Cerro de Pasco Corporation*.

4.3. PROYECTOS DEL INGENIERO KRAUS PARA EL CALLAO Y MATARANI

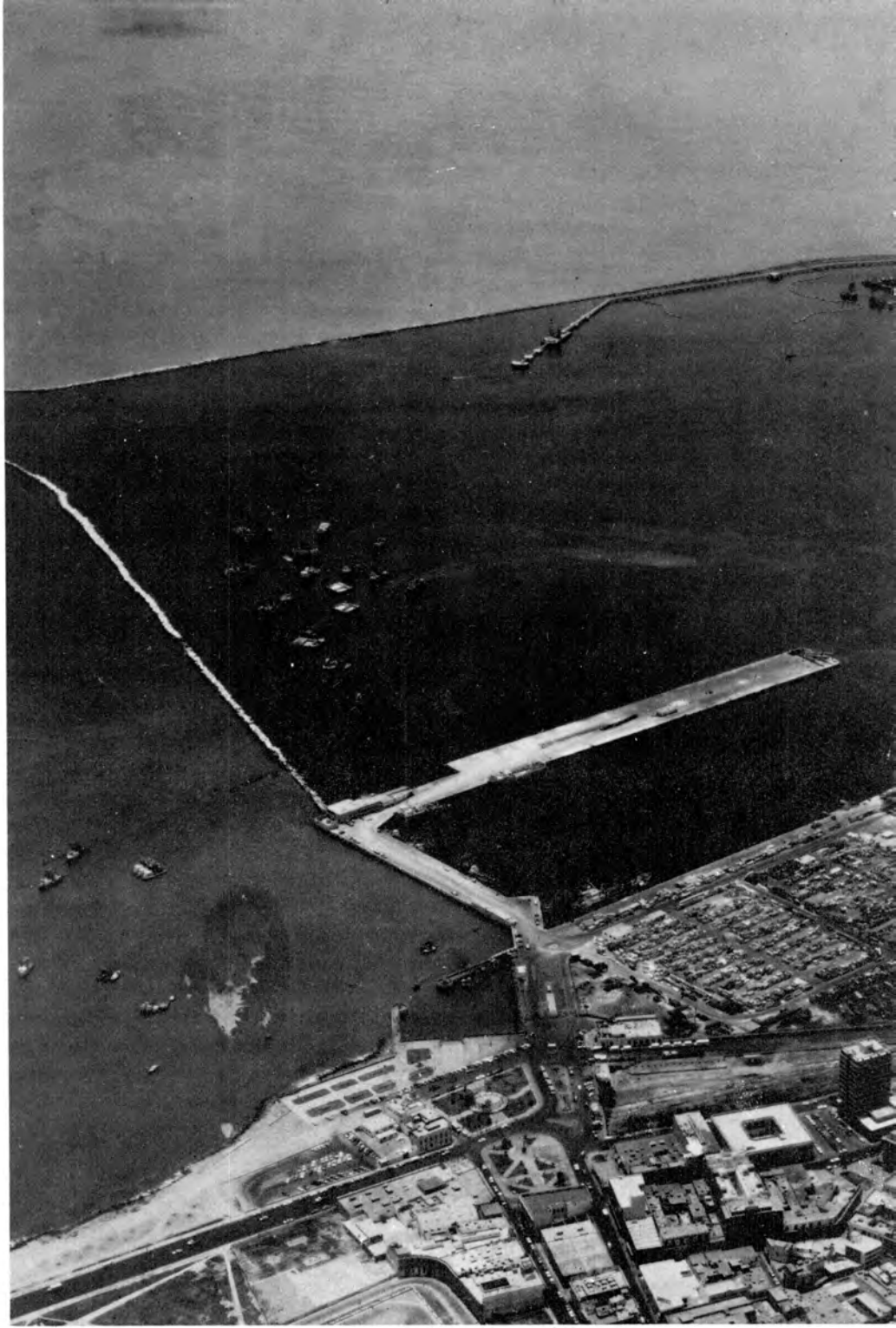
En al año 1914 las facilidades portuarias existentes en los puertos peruanos consistían en el único muelle de atraque en el Callao, el muelle y dársena construido entre 1869 y 1875, y mue-

lles de fierro, madera o concreto para la atención de lanchones en los otros puertos.

Ninguna de estas facilidades resultaban adecuadas para satisfacer las necesidades de las naves que arribaban a nuestras costas, manteniendo el intercambio comercial surgido como consecuencia del desarrollo de algunas zonas del país. El muelle y dársena del Callao, con su poca profundidad al lado de sus muelles, no podía ya permitir el atraque directo de las naves modernas que llegaban a nuestro litoral. El puerto de Mollendo, mal ubicado y sin facilidades de atraque, también resultaba inadecuado para atender y servir eficientemente a las necesidades del comercio de la gran extensión territorial atendido por este puerto, incluyendo a Bolivia. Fue por estas razones que el gobierno del presidente Guillermo E. Billinghurst en 1913, contrató los servicios de un ingeniero holandés experto en planificación portuaria, Kraus, el cual después de realizar los estudios necesarios presentó a consideración del Gobierno dos proyectos: uno para el puerto del Callao y otro para Matarani. Ambos proyectos perfectamente estructurados ofrecían la solución del problema portuario para dos de las zonas más importantes del Perú, la del sur servida por el puerto de Mollendo y la central servida por el puerto del Callao. Desafortunadamente la crisis económica derivada de la primera guerra mundial no permitió obtener al gobierno peruano la necesaria financiación, y por consiguiente ambos proyectos no se ejecutaron. En otro capítulo se describe en detalle el proyecto Kraus para el Callao y Matarani.

4.4. TERMINAL MARITIMO DEL CALLAO

El 10 de febrero de 1929, el Gobierno suscribe un contrato con *The Frederick Snare Corporation* para la construcción de un moderno terminal marítimo en el Callao en la zona comprendida entre el muelle y dársena y la desembocadura del río Rímac, utilizando terrenos que habían sido expropiados previamente por el Gobierno. Este contrato se suscribió en vista de la urgente necesidad que requería el Callao de contar con facilidades portuarias adecuadas que pudieran permitir el atraque y operación de las naves modernas que arribaban al puerto, y que por su calado y dimensiones no podían utilizar el muelle y dársena por inadecuado. Por otra parte, la no ejecución de alguna de las alternativas del proyecto del Ing. Kraus presentadas en 1914, dejó en si-





Otra vista aérea del terminal marítimo del Callao, mostrando tres ampliaciones efectuadas por la ex-Autoridad Portuaria del Callao: el muelle de minerales, el de petróleo y el del ex-dársena. (Archivo Fotográfico ENAPU).

tuación muy difícil y atrasada la situación portuaria del Callao, que como primer puerto del Perú, y enlazado por vías de comunicación terrestre a una amplia región de consumo y producción del Perú, requería de las facilidades adecuadas al progreso de la técnica portuaria y a las necesidades del transporte marítimo y terrestre, así como a las demandas de un creciente desarrollo comercial de las áreas del territorio nacional atendidas por el Callao.

Este terminal, cuya descripción en detalle se da en el capítulo del Callao, quedó completamente terminado y entró en funcionamiento en 1934. Su diseño y capacidad de operación respondía a los adelantos de la época y a los requerimientos de la zona de servicio hasta por unos 25 años. Puede decirse que la ejecución de la obra fue un acierto en todos sus aspectos.

4.5. TERMINAL MARITIMO DE MATARANI

El segundo terminal marítimo del Perú fue planeado para resolver los inconvenientes del puerto de Mollendo en lo referente al servicio de las necesidades de la importante zona del SE. del Perú, enlazada con el océano mediante el ferrocarril de Mollendo a Puno, Juliaca y Bolivia. Este terminal fue construido en Matarani por la *Frederick Snare Corporation*, quedando terminado en 1942. Por razón de no haberse construido simultáneamente al terminal el ramal del ferrocarril que lo conectara con el de Mollendo a Puno y otras regiones, el terminal no entró en funcionamiento hasta 1947. Su descripción y otros detalles de la obra se dan en el capítulo especial de Matarani.

4.6. TERMINAL MARITIMO DE CHIMBOTE

Siguiendo el plan de facilitar el atraque de naves a muelles, y debido a las necesidades surgidas por la explotación del carbón de las minas cercanas a Chimbote así como de la siderúrgica a instalarse en ese lugar, en 1942 se construyó un muelle de 185 metros de largo, conectado a tierra por un terraplén de 730 metros de largo. A 300 metros de la playa, y formando un ángulo de 45° con el terraplén se construyó otro muelle denominado "muelle chico" para operaciones secundarias y de lanchonaje. Entre 1966 y 1968 se construyó otro muelle para la descarga mecanizada de hierro a granel, de 265 metros de largo y 25 de ancho.



Una vista de cómo era el terminal
del ferrocarril en Mollendo en 1874.
(Reproducido de *The old and the New Peru*,
de M. Robinson).

4.7. TERMINAL MARITIMO DE SALAVERRY

En Salaverry, que atiende a un gran sector de la producción de azúcar del país, se construyó un terminal marítimo consistente en un rompeolas de 1,300 metros de longitud que protege el puerto de la corriente del lado sur, y dos muelles de concreto para el atraque de naves hasta de 600 pies de eslora y 29/30 pies de calado. Uno de los muelles, el N° 2 (lado norte), tiene instalado un equipo de torre y fajas para el embarque de azúcar a granel. El azúcar se recibe en un almacén especial de 60,000 toneladas de capacidad enlazado con elevadores y fajas a la torre de embarque en el muelle. El embarque de azúcar se efectúa a un ritmo de 600 toneladas por hora.

El muelle N° 1 (lado sur), se emplea para las operaciones de carga general enlazadas con un almacén cerrado y una amplia zona de patios y anexos.

Aunque la obra del puerto de Salaverry constituye un necesario y gran aporte a la actividad portuaria del Perú, ciertas cir-

cunstances relacionadas con problemas de carácter hidrográfico y debido a la ubicación del rompeolas, han creado una situación permanente de arenamiento al sur del rompeolas, y en la misma zona de operaciones y muelles, dificultando el ingreso de las naves.

El régimen de arenamiento que en 1970 era de 150,000 metros cúbicos aproximadamente por año, ha sido controlado en parte mediante las operaciones de dragado efectuadas en varias oportunidades. En 1980, el puerto quedó cerrado por el arenamiento hasta 1982, en que después de efectuarse un dragado especial volvió a ponerse en servicio. Sin embargo, la situación futura del puerto como consecuencia de este problema, puede considerarse incierta y muy grave. Es de esperar que con los estudios del proceso del fenómeno de arenamiento, la construcción de un molón de retención y algunas otras medidas correctivas pueda controlarse el proceso de arenamiento.

4.8. TERMINAL MARITIMO GENERAL SAN MARTIN

Pisco siempre fue un puerto de importancia debido a la amplitud de la zona del país a la que prestaba sus servicios. En la época del auge de la producción de harina de pescado se consideró necesario construir un moderno terminal marítimo con facilidades suficientes no sólo para atender los requerimientos de la industria pesquera y de la zona de servicio del puerto, sino que pudiera servir de complemento al puerto del Callao.

Por estas razones el Gobierno, en 1966, dispuso la construcción de un terminal marítimo en la zona de la bahía de Paracas denominada Punta Pejerrey, el que quedó concluido y entró en funcionamiento en 1969.

El terminal marítimo de Punta Pejerrey consiste principalmente en un muelle tipo marginal de 700 metros de largo con una plataforma pavimentada de 20 metros y apoyada en 780 pilotes de acero de 18 pulgadas de diámetro. Hay 3 almacenes techados y una amplia zona abierta para almacenaje de carga.

4.9. TERMINAL MARITIMO DE ILO

La importancia comercial del puerto de Ilo en virtud de la actividad minera desarrollada en las zonas adyacentes al puerto, determinó que en 1955 el Gobierno autorizara a la *Southern Peru*

ESTABLECIMIENTO DE FACILIDADES PORTUARIAS EN EL LIT. PERUANO

Corporation la construcción de un muelle de atraque para naves en Ilo.

Posteriormente, en 1967, el Gobierno dispone la construcción de un terminal marítimo en Ilo, el que fue inaugurado y puesto en servicio el 29 de mayo de 1970.

El terminal marítimo de Ilo consta de un muelle de 300 metros de largo con facilidades de atraque para dos naves de hasta 20,000 TDW, y otras dos de menor calado y tonelaje. La plataforma del muelle tiene 300 metros de largo y 27 metros de ancho. Hay un almacén techado de 1,600 metros cuadrados, áreas abiertas pavimentadas para carga y un edificio administrativo.

4.10. TERMINAL MARITIMO DE PAITA

En octubre de 1966 se puso en funcionamiento en el puerto de Paíta, un moderno terminal marítimo consistente en un muelle de 365 metros de largo y 36 metros de ancho para atraque directo de naves de hasta 20,000 TDW. Posee almacenes techados y áreas pavimentadas para el almacenamiento de cargas.

4.11. TERMINAL MARITIMO DE SAN NICOLAS

Al iniciarse las actividades de explotación de hierro de los yacimientos de Marcona, en San Nicolás, al norte del puerto de San Juan, se construyó un muelle de 300 metros de largo y 14 de ancho. Una plataforma enrocada de 180 m. de largo y 20 m. de ancho antecede al muelle. En la prolongación del eje del muelle hay instalado un duque de alba, 50 metros mar afuera, que sirve para el amarre de las naves de hasta 150,000 TDW. El duque es de relleno de piedra y cemento, dentro de una estructura circular de tablas de acero. Se conecta al muelle por una pasarela.

En 1975 pasó este muelle a poder del Estado.

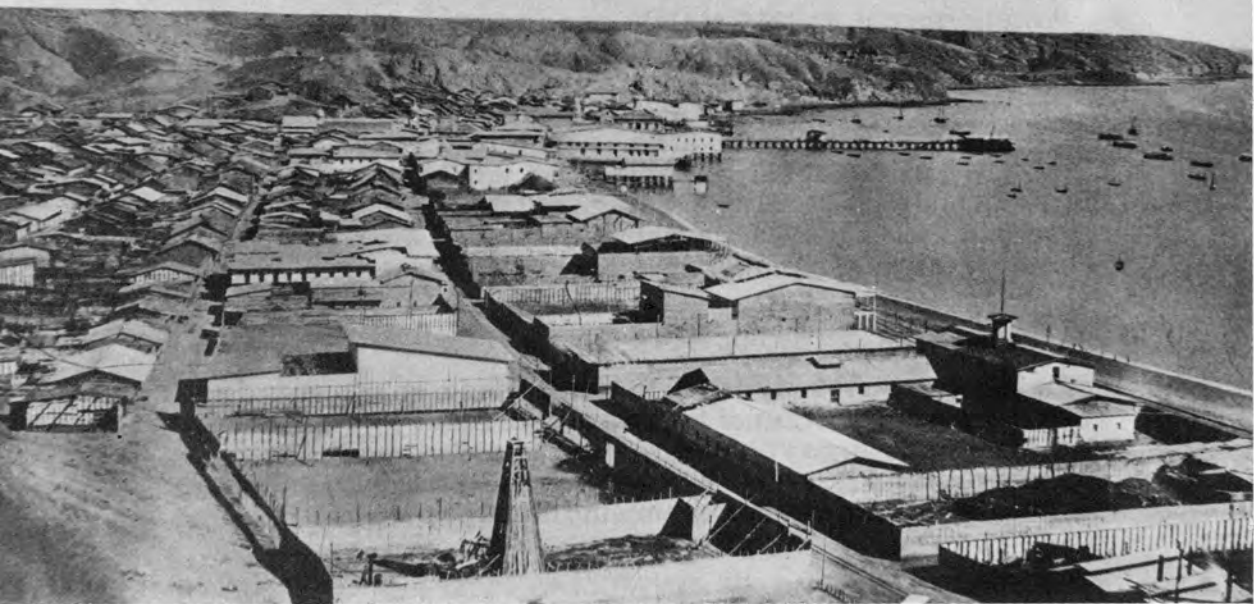
4.12. TERMINAL MARITIMO DE SAN JUAN

En 1953 se construyó en San Juan un muelle para atraque directo de naves con una longitud de 220 metros y dos atracaderos.

Este muelle pasó a la administración del Estado en 1969.

4.13. CONCLUSIONES

Como podrá apreciarse de la lectura de los antecedentes referentes a la instalación de facilidades portuarias en cada puerto del



Vista de la ciudad de Paita, con el
muelle antiguo. (Reproducido de *The old and
the New Peru*, de M. Robinson).

litoral peruano, se puede establecer que hubo una primera etapa, hasta el año 1869, de construcción de muelles exclusivamente para realizar operaciones de lanchonaje, sin contar-se con muelles adecuados para permitir el atraque de las naves. La gran mayoría de estos muelles era de construcción mixta, es decir pilotes de fierro o madera, con plataformas y defensas de los mismos materiales. Algunos tenían instaladas líneas férreas que los conectaban a la red ferrocarrilera del lugar, y en todos ellos grúas a vapor o plumas con aparejos para la movilización de carga. Algunos muelles eran de propiedad del Estado, otros del Estado pero administrados en concesión por particulares y finalmente otros de propiedad exclusivamente particular. A partir de 1869, cuando se comienza la construcción del muelle y dársena del Callao, se inicia una nueva etapa, en la cual se provee la facilidad de atraque de las naves, almacenaje, empleo de grúas carrilanas, etc. La obra quedó terminada en 1875, y para su época significaba un avance definitivo en materia portuaria. Sin embargo, en otras zonas del país, como en el sur y norte, no se construyeron terminales similares, sino que se prosiguió construyendo muelles para el sistema de lanchonaje. Es posible que una serie de factores, de carácter económico, regional, de carencia de vías de comunicación adecuadas para el enlace con las áreas de servicio, y la circunstancia de no existir bahías suficientemente protegidas, impidieron la construcción de terminales marítimos en el norte y en el sur respectivamente, como elementos centrales y convergentes del tráfico marítimo, dando origen a la proliferación de puertos, con el característico muelle de lanchonaje. Sin embargo, a partir del año 1934, entran en funcionamiento diversos terminales marítimos ubicados en lugares importantes del litoral a fin de cubrir las necesidades del transporte y del comercio de las áreas de servicio correspondientes.

Capítulo V

5. LAS ADMINISTRACIONES PORTUARIAS DEL PERU

5.1. PRIMERAS DISPOSICIONES DE ADMINISTRACION DE LOS PUERTOS DEL PERU – EL DECRETO DEL 12 DE JULIO DE 1907

Como se ha explicado en capítulos anteriores, las facilidades portuarias que se construyeron en el Perú desde las etapas iniciales, muelles, patios, etc., estuvieron a cargo de entidades particulares o del Estado. En el caso de concesiones autorizadas por el Gobierno a particulares, la operación y administración de las mismas corría a cargo de los concesionarios, y los llamados muelles fiscales o del Estado, estaban a cargo de una dependencia del Gobierno.

Hasta el año 1907, la explotación o administración de los muelles fiscales corría a cargo del Ministerio de Fomento a través de la Dirección de Obras Públicas, la cual a su vez asignaba los contratos de explotación.

Muchas facilidades portuarias, en diversos puertos del Perú, fueron entregadas para su explotación a la *Peruvian Corporation*, compañía que a su vez tenía la explotación de los ferrocarriles. El muelle y dársena del Callao estaba administrado por la compañía francesa *Societe Generale de Paris*.

Con fecha 12 de julio de 1907, se expidió un decreto que disponía que a partir de esa fecha, la parte técnica de los muelles fiscales estaría a cargo del Ministerio de Fomento, y la parte de explotación y administración de los mismos a cargo del Ministerio de Hacienda.

Es así como surgió en el control de los muelles fiscales de la República una dualidad de funciones, compartidas en dos depen-

dencias establecidas, una en la del Ministerio de Fomento y la otra en el de Hacienda.

El texto del mencionado decreto es el siguiente:

"EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

CONSIDERANDO:

Que la construcción de muelles y su explotación tanto en la parte facultativa como en la mercantil está radicada en la Dirección de Obras Públicas;

Que esta oficina sólo debe conocer de la parte técnica o sea de lo relativo al estudio, construcción y reparación de estas obras; dejando al ramo de Hacienda la intervención directa en todo lo que se relacione con el servicio de explotación, como fijación de tarifas, aplicación de éstas en las operaciones de embarque de mercaderías y demás actos ligados con el servicio para el mejor resguardo de los intereses fiscales;

DECRETO:

1º.— Desde el 1º del próximo agosto quedará radicado en el Ministerio de Hacienda el ramo de explotación de muelles en la República, para cuyo efecto el de Fomento pasará a ese Despacho copia autorizada de los contratos vigentes;

2º.— El Ministerio de Hacienda celebrará en lo sucesivo en su debida oportunidad los respectivos contratos para la explotación de esas obras;

3º.— El Ministerio de Fomento intervendrá directamente en la ejecución de los estudios, construcción, reparación y vigilancia técnica de los muelles;

4º.— El Ministerio de Hacienda celebrará los respectivos contratos de construcción en vista de los estudios que aprobados por el Gobierno ponga a su disposición el de Fomento.

Los Ministerios de Fomento y Hacienda, respectivamente, quedan encargados del cumplimiento de este Decreto en la parte que les respecta.

Dado en la casa de Gobierno en Lima a los doce días del mes de Julio de mil novecientos siete.

JOSE PARDO

Delfín Vidalón".



Personal de la Oficina de la
Sección de Descarga de la dársena del
Callao. (Reproducido de *La Superintendencia
General de Aduanas*, 1914).

5.2. OTROS DECRETOS NORMATIVOS DE CONSTRUCCION DE MUELLES

En octubre de 1930, la Junta Militar de Gobierno decretó, que para llevar a cabo la construcción, reconstrucción o reparación de muelles, la Dirección de Obras Públicas y Vías de Comunicación (Inspección General de Muelles) debía previamente haber estudiado el proyecto y presupuesto respectivos.

El texto del mencionado decreto es el siguiente:

"EL PRESIDENTE DE LA JUNTA DE GOBIERNO

TENIENDO EN CONSIDERACION:

Que por el artículo 3º. del decreto supremo del 12 de Julio de 1907, corresponde al Ministerio de Fomento intervenir directamente en la ejecución de los estudios, construcción, reparación y vigilancia técnica de los muelles;

Que es necesario dictar las disposiciones convenientes a fin de que el Ministerio de Hacienda al pactar los contratos de construcción y explotación o administración de un muelle fiscal, determine con toda precisión las obras a ejecutarse o las de reparación o construcción, indicando el valor que representen;

En resguardo de los intereses fiscales;

DECRETA:

1º.— Para llevar a cabo la construcción o reparación de los muelles fiscales, es indispensable que el servicio técnico de la Dirección de Obras Públicas y Vías de Comunicación (Inspección General de Muelles), haya previamente, estudiado los proyectos y presupuestos al efecto presentados, o los haya confeccionado, según el caso, estudios o presupuestos que deberán ser aprobados por el gobierno, por intermedio del Ministerio de Fomento.

2º.— El Ministerio de Hacienda, en vista de dichos estudios, que le remitirá el de Fomento, cuidará de que en las cláusulas de los contratos que pacte sobre construcción, reconstrucción o reparaciones y la explotación y administración de los muelles, sean consideradas con toda precisión esas obras y su valor conforme al presupuesto;

3º.— Las reparaciones de los daños que, por caso fortuito o de fuerza mayor sufrieran los muelles (maremotos o bravezas extraordinariamente fuertes), serán materia de un presupuesto es-

LAS ADMINISTRACIONES PORTUARIAS DEL PERU

pecial que, previa inspección, formulará la Inspección General de Muelles ya mencionada, presupuesto que deberá ser aprobado de conformidad con lo dispuesto en el artículo 1º y remitido al Ministerio de Hacienda para los efectos del artículo 2º.

4º.— Todo gasto que haya sido ejecutado por la entidad explotadora o administradora de un muelle sin que previamente fuere estudiado y aprobado por el Gobierno, será de su exclusiva responsabilidad y no tendrá derecho a reclamar reembolso.

5º.— La Dirección de Obras Públicas y Vías de Comunicación, cuidará de que la inspección técnica de un muelle sea de tal naturaleza que se conozca con la mayor exactitud posible su estado, las reparaciones hechas o las que conviniera hacer, de manera que dentro del plazo de explotación o administración quede total o parcialmente reconstruido.

6º.— La indicada Dirección dispondrá lo conveniente para que en su repartición se lleve la estadística técnica de los muelles de la República, la que deberá comprender los siguientes datos: Puerto en que está ubicada; fecha de construcción; extensión; material de que está construido; materiales que han sido renovados y fecha de la renovación; materiales de explotación, líneas férreas, locomotoras, carros, grúas y demás con las correspondientes fechas de adquisición, en general, todos los demás datos que completen la estadística.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los siete días del mes Octubre de mil novecientos treinta.

LUIS M. SANCHEZ CERRO,

E. Castillo”.

5.3. LA ADMINISTRACION DE LOS MUELLES FISCALES POR LA CAJA DE DEPOSITOS Y CONSIGNACIONES

Con fecha 6 de marzo de 1936, el Gobierno concertó un contrato con la Caja de Depósitos y Consignaciones, mediante el cual esta entidad le prestaba al Estado la suma de S/. 13'000,000.00 con el objeto de: “rendir o pagar todos los créditos pendientes por construcción o reparación del Terminal Marítimo del Callao, de los Depósitos Fiscales para cereales y explosivos, y de los muelles existentes entre los puertos de Supe y otros, y la adquisición de los que sean de propiedad del Estado comprendidos entre dichos puertos”.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

A su vez la Caja de Depósitos y Consignaciones se hacía cargo de: "la Administración y Recaudación del Terminal Marítimo, de los muelles del litoral de Atico a Supe, ambos inclusive, y de los Almacenes Fiscales de cereales y explosivos y tomar a la par bonos de la emisión de S/. 13'000,000.00".

Para cumplir con la responsabilidad encomendada, la Caja de Depósitos y Consignaciones debía establecer un departamento especial denominado "Departamento de Muelles y Almacenes Fiscales", que se ocuparía únicamente de la ejecución del contrato con independencia de las demás operaciones de la carga. También se estipulaba en dicho contrato que: "el Departamento de Muelles y Almacenes Fiscales presentaría mensualmente al Ministerio de Hacienda un estado detallado de las operaciones realizadas en ejecución de este contrato y de acuerdo con las disposiciones vigentes, presentará al Terminal Mayor de Cuentas las correspondientes a cada ejercicio mensual para su revisión".

5.4. LA DIRECCION DE ADMINISTRACION PORTUARIA – DECRETOS DE NORMAS Y ATRIBUCIONES

Hasta 1951, la administración y control de los terminales y facilidades portuarias del Perú estaba a cargo del Departamento de Muelles y Almacenes Fiscales, como dependiente del Ministerio de Hacienda, y la parte técnica continuaba ejercida por la Dirección de Obras Públicas y Vías de Comunicación del Ministerio de Fomento.

En 1951, en el Presupuesto General de la República, el Departamento de Muelles y Almacenes Fiscales del Ministerio de Hacienda fue elevado a la categoría de dirección, la que inició sus funciones en 1951 con el título de Dirección de Administración Portuaria. El primer director de administración portuaria fué el ingeniero Ricardo Valencia, el segundo el ingeniero Young Bazo y posteriormente el Sr. Mateo Kalafatovich, todos ellos de brillante y fructífera trayectoria en la actividad portuaria que tiene deuda de gratitud y reconocimiento hacia ellos.

Por Decretos Supremos 65 H y 181 H del año 1964 se fijaron las normas y atribuciones de la Dirección de Administración Portuaria como organismo técnico encargado de la administración y control de los puertos, excepto el Callao, Salaverry y los particulares.

Dice así el resumen de los mencionados decretos:

LAS ADMINISTRACIONES PORTUARIAS DEL PERU

"EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

CONSIDERANDO:

Que es conveniente precisar las atribuciones y funciones de la Dirección de Administración Portuaria; con el fin de centralizar en esta Dependencia todos los asuntos relacionados con la actividad portuaria comercial en general, de acuerdo con la jurisdicción señalada al Ministerio de Hacienda y Comercio de conformidad con las disposiciones vigentes.

Que en su calidad de Organismo Técnico Especializado en la materia indicada, es conveniente no sólo evitar duplicidad de funciones que perjudican su adecuado ordenamiento técnico, sino también la competencia desleal al Estado que está realizando fuertes inversiones en el Desarrollo Portuario; y

En uso de las atribuciones concedidas por el Art. 154, inciso 8º, de la Constitución del Estado y lo previsto en el Art. 116 parte segunda de la Ley Orgánica del Presupuesto Funcional N° 14816;

Con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros; y

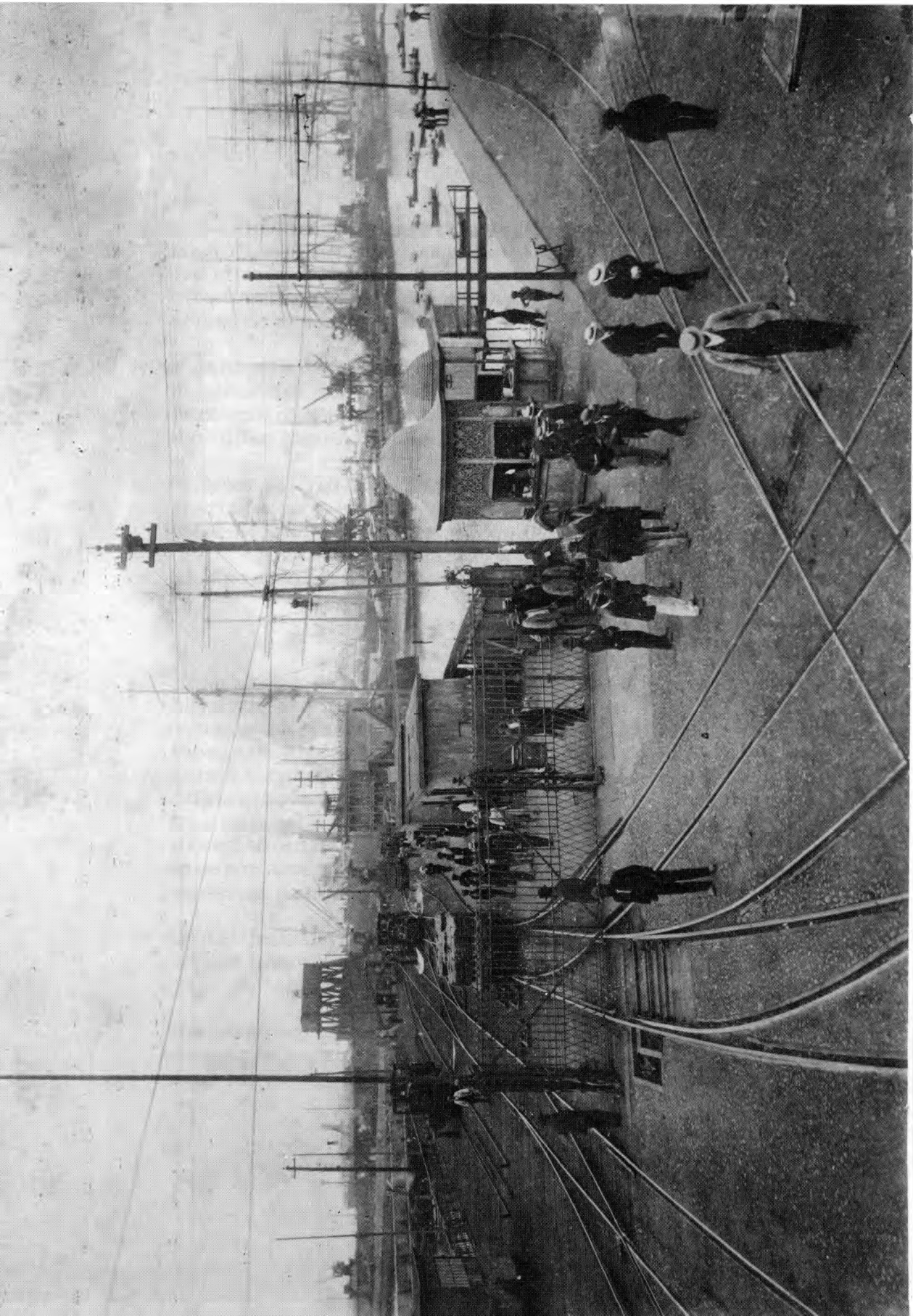
Con cargo de dar cuenta al Congreso de la República en la Legislatura Ordinaria de 1964;

DECRETA:

Art. 1º.— (D-181) Son funciones de la Dirección de Administración Portuaria, realizar el movimiento físico de la carga dentro de su jurisdicción para atender las operaciones de embarque y desembarque de carga general, a granel y líquida; su almacenaje, desarrollo conjunto de las facilidades y servicios portuarios, construcción de nuevos espigones o malecones para el atraque de buques; almacenes, ramadas y otras instalaciones auxiliares, ampliaciones, mejoramiento y mantenimiento de los existentes, adquisición y renovación de los equipos mecánicos en general, tanto marítimo como terrestres que se emplean únicamente en las operaciones portuarias.

La Dirección esta obligada a poner en conocimiento del Ministerio de Marina, por intermedio de la Dirección General de Capitanías y Marina Mercante, las obras que proyecte ejecutar, para los efectos del informe a que hubiere lugar.

Art. 2º.— (D-181) tendrá facultad suficiente dentro de su jurisdicción, sin más limitaciones que las previstas por el presente Decreto, para usar y asignar uso, operar y mantener las facili-



dades, poseer, retener, adquirir, construir y otorgar concesiones de inmuebles, proponer las tarifas y tasas de carácter general o local por los servicios que presta cada una de sus dependencias, sean Terminales Marítimos, Fluviales o Lacustres, así como en los Muelles para las Lanchas.

Art. 3º.— (D-181) Tendrá a su cargo y bajo control todos los Terminales y Muelles para lanchas de la República, sean estos Fiscales o Particulares, sin excepción, sin perjuicio de las funciones que tuvieran que cumplir en los mismos las dependencias del Ministerio de Marina conforme a las disposiciones vigentes y practicará obligatoriamente el inventario de los mismos, así como de sus instalaciones, equipos, etc. y bienes pertenecientes a éstos, exigiendo a los concesionarios particulares la presentación del Contrato o Título, planos de instalaciones, así como de las áreas de terrenos de su jurisdicción, conforme a los cuales tienen la posesión y administración.

Art. 4º.— (D-181) el trámite de las solicitudes para la construcción, concesión y explotación de Terminales o Muelles Marítimos particulares, con fines comerciales, deberá iniciarse ante el Ministerio de Marina a efecto de que dicho Portafolio expida la resolución pertinente otorgando el terreno ribereño que el solicitante requiera.

Cumplido este trámite, el interesado deberá presentarse ante la Dirección de Administración Portuaria, acompañando los proyectos, especificaciones técnicas, presupuesto de inversión, etc. de las obras que pretende ejecutar, a efecto de obtener su aprobación y suscribir el contrato correspondiente, en que se estipulen las condiciones pertinentes. La Dirección fiscalizará la ejecución de las obras y concluídas éstas, la concesionaria deberá avisar a aquélla para que, previa la inspección en que se constata el cumplimiento de todas las condiciones contenidas en los proyectos y demás documentos aprobados, autorice su funcionamiento.

Serán nulos todos los contratos o concesiones que se celebren u otorguen, sin el trámite prescrito en el párrafo anterior.

La Dirección se pronunciará en los casos de solicitudes de prórroga, a la expiración de las concesiones o contratos respectivos, debiendo formularse en su caso nuevos contratos en el plazo de ley.

La Dirección hará conocer al Ministerio de Marina, por intermedio de la Dirección General de Capitanías y Marina Mercante

Nacional, los proyectos y los contratos celebrados conforme a lo previsto en los párrafos anteriores. En la misma forma le hará conocer, respecto de los proyectos de construcción de Muelles Fiscales, una vez aprobados los proyectos respectivos.

Art. 5º.— (D-181) Reglamentar su propia organización y estructura técnica correspondiente, adoptar sus procedimientos administrativos internos y control de su personal; estudiar la unificación de las tarifas y derechos portuarios, con el fin de facilitar su cobro.

Art. 6º.— (D-65) Intervenir directamente en el control y fijación de las tarifas de lanchonaje a cargo de las Agencias de Lanchas.

Art. 7º.— (D-181) el Patrimonio de la Dirección de Administración Portuaria está constituido por los patios, explanadas, espacios, muebles existentes en los espacios y áreas portuarias de su jurisdicción; todos los ingresos que se obtengan por los servicios portuarios que presta en los puertos de su jurisdicción y de la ejecución de los actos que le competen conforme al presente Decreto; Las rentas de las leyes Nos. 9777, 10811, 11424, 12533 y la Resolución Suprema del 29 de Noviembre de 1955 actualmente vigentes, incluso las rentas que se recauden y se afecten a las "Cuentas Especiales" denominadas "Obras Portuarias en Salaverry y otros Puertos". Estos fondos se destinarán únicamente para el mejoramiento en general de los Terminales y Muelles tales como ejecución de obras, instalaciones, adquisiciones de equipo terrestre y marítimo, repuestos, materiales, reparaciones y conservación en general, realización de estudios económicos y técnicos, construcciones, etc.

Art. 8º.— (D-65) Ninguna persona o entidad, sea particular o pública podrá ser eximida o rebajada del pago de las tarifas portuarias, por constituir retribución de servicios que se presta y que demanda gastos.

Art. 9º.— (D-65) Los terrenos adyacentes de la jurisdicción de los Puertos, sean éstos de tierra firme o ribereños, de propiedad del Estado o de las Municipalidades, no podrán ser concedidos sin antes oír a la Dirección.

Art. 10º.— (D-181) Para la concesión de cualquier yacimiento minero que se encuentre dentro de las áreas de los puertos o para la concesión de terrenos en las zonas adyacentes a los puertos o en las áreas reservadas para los mismos por el Estado, las Municipalidades o entidades públicas en general, se requiere el informe previo de la Dirección de Administración Portuaria, sin el cual será nula dicha concesión. Es obligatoria la interve-

LAS ADMINISTRACIONES PORTUARIAS DEL PERU

ción de la Dirección para la construcción o instalación de cualquier obra de carácter portuario en el país, excepto las referentes a la defensa nacional.

Art. 11º.— (D-65) La Dirección hará uso del procedimiento que dispone la ley 4528, sobre facultades coactivas, para hacer efectivas las sumas que, por concepto de servicios portuarios, le adeuden personas individuales o colectivas.

Art. 12º.— (D-65) La Dirección está exonerada del pago de derecho de importación, adicionales y otros, hasta los límites que determinan las leyes vigentes, en lo que se refiere a maquinarias, implementos, herramientas, repuestos, materiales, equipos flotantes o terrestres y todo cuanto tenga necesidad de importar para su aplicación exclusiva en las instalaciones, construcciones o servicios de los puertos de su jurisdicción.

Art. 13º.— (D-181) Para la inscripción de gremios, sindicatos o cualesquiera asociación de carácter laboral cuyos miembros presten servicios dentro de la jurisdicción de la Dirección, ya sea a cargo directo de ésta o de terceros, la Repartición competente al efecto, deberá solicitar a la Dirección que emita su informe al respecto.

Art. 14º.— (D-65) La Superintendencia General de Aduanas suministrará a la Dirección de Administración Portuaria, un informe acerca del monto mensual de los ingresos que con abono a la "Cuenta Especial" "Obras Portuarias en Salaverry y otros Puertos", provenientes de las leyes: 10811, 11424 y Decreto Supremo de 6 de marzo de 1942 "Servicios Portuarios Adicionales" recauden las diversas Aduanas de la República.

Art. 15º.— (D-65) La facultad de control que tiene la Dirección dentro de su jurisdicción, conforme a las disposiciones del presente Decreto es absoluta, sin interferir desde luego en las facultades propias de otras dependencias públicas que funcionen dentro del área de los Puertos.

Art. 16º.— (D-65) Quedan derogadas todas las disposiciones en cuanto se opongan a las prescripciones del presente Decreto.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los once días del mes de Junio de mil novecientos sesenta y cinco.

FERNANDO BELAUNDE TERRY.

5.5. LA CORPORACION NACIONAL PORTUARIA

En agosto de 1968, el Gobierno mediante Decreto Supremo Nº 294-68 HC creó la Corporación Nacional Portuaria como orga-

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

nismo encargado de la administración general de todos los terminales y muelles fiscales de la república.

Aunque el directorio de esta corporación tuvo una reunión de instalación acordando poner en vigencia en pleno la mencionada corporación a partir del 1º de enero de 1969, el cambio de Gobierno producido en octubre de 1968 dejó sin efecto la creación de la corporación.

Dice así el mencionado decreto:

“Decreto Supremo N° 294-68-HC

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

CONSIDERANDO:

Que el volumen y ritmo, cada vez mayores, de las actividades comerciales en los diversos campos de la economía nacional, imponen la necesidad de prever y poner en ejecución medidas de reorganización administrativa que concuerden con la dinámica y magnitud de dichas actividades;

Que la actual organización encargada de la administración de los Terminales y Muelles Fiscales, marítimos, fluviales y lacustres, resulta ya inadecuada para ofrecer las facilidades y servicios eficientes que aquellas requieren, razón por la que se hace necesario implantar una nueva doctrina administrativa que permita no sólo cautelar los legítimos intereses del Estado, sino que responda al constante incremento del volumen de carga que se moviliza en los mencionados Terminales y Muelles, procurando al mismo tiempo un servicio más rápido y eficiente en las operaciones portuarias;

Que el “Programa de Desarrollo Portuario” que viene ejecutándose de acuerdo con los planes previstos tiene una importancia fundamental para el desenvolvimiento económico del País, por lo que su prosecución hasta el cumplimiento de sus metas es de impostergable necesidad;

Que para la realización de los fines anteriormente señalados, es indispensable la constitución de un organismo debidamente capacitado y provisto de autoridad suficiente y de medios legales que le permitan aplicar el nuevo sistema de administración portuaria y materializar el “Programa de Desarrollo Portuario”;

Que en las reuniones celebradas por el Comité Técnico Permanente de Puertos, adscrito al Consejo Interamericano Económico

LAS ADMINISTRACIONES PORTUARIAS DEL PERU

y Social de la OEA, se ha recomendado la adopción de sistemas de administración portuaria autónoma, recomendación que ha sido aprobada en la Segunda Conferencia Portuaria Interamericana celebrada en Mar del Plata;

Que dicha recomendación ha sido adoptada a base de los resultados favorables obtenidos en varios países europeos y americanos, que ya tienen establecido el mencionado sistema;

Con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros;

DECRETA:

Art. 1º.— Créase la Corporación Nacional Portuaria, como organismo que tendrá a su cargo la administración general de todos los Terminales y Muelles Fiscales de la República, sean marítimos, fluviales o lacustres, y de los particulares que, al vencimiento de los contratos respectivos, pasen al dominio del Estado.

Art. 2º.— Para el mejor cumplimiento de las funciones que debe ejercer como autoridad portuaria de la República, la Corporación gozará de autonomía administrativa y económica, de acuerdo con las disposiciones del presente Decreto, debiendo mantener sus relaciones con el Supremo Gobierno por intermedio del Ministerio de Hacienda y Comercio.

Art. 3º.— La Corporación Nacional Portuaria, tendrá a su cargo dentro de su jurisdicción, las operaciones portuarias de orden comercial, su reglamentación, el movimiento físico de la carga, su almacenaje; el desarrollo conjunto de las facilidades y servicios portuarios; la construcción de nuevos muelles, almacenes e instalaciones auxiliares; la ampliación, mejoramiento y mantenimiento de los existentes y la adquisición y renovación de los equipos en general.

Art. 4º.— La Corporación Portuaria, como tal, constituye la única autoridad portuaria de la República, sin más limitaciones que las previstas por el presente Decreto.

Sus facultades son las siguientes:

- a) Pronunciarse en toda cuestión iniciada o por iniciarse sobre la construcción, concesión o explotación de Terminales o Muelles marítimos, fluviales o lacustres para el servicio comercial en el territorio nacional, sean para particulares o entidades públicas, para cuyo efecto obligatoria-

- mente deberá someterse las solicitudes a su conocimiento o informe;
- b) Determinar el plazo de las concesiones de explotación de muelles particulares, con un máximo de 25 años;
 - c) Pronunciarse sobre la prórroga de las concesiones de los muelles particulares, cuyo contrato haya expirado. La prórroga, de otorgarse, se hará previo contrato suscrito con la Corporación por un plazo que se establecerá en el mismo y que no excederá de 10 años por cada prórroga;
 - d) Disponer se practique, obligatoriamente, el inventario de todos los Muelles Fiscales y Particulares en general, así como de sus instalaciones, equipos, etc.; y bienes pertenecientes a los mismos, exigiendo la presentación del contrato, planos, etc., conforme a los cuales tiene la posesión y administración estos últimos;
 - e) Reglamentar su propia organización interna y estructuración técnica correspondiente;
 - f) Adoptar sus procedimientos administrativos y sistemas de control de los servicios portuarios y de personal;
 - g) Dirigir y sistematizar todo lo relativo a la operación, reglamentación y desarrollo conjunto de las facilidades portuarias, con miras a un mejoramiento constante de todos los servicios que se presten en los Terminales Marítimos y Muelles Fiscales de la República;
 - h) Reglamentar la organización y administración de los Terminales Marítimos y Muelles de su dependencia, así como de sus relaciones con el Directorio de la Corporación;
 - i) Elaborar, en cooperación con la Superintendencia General de Aduanas, un Reglamento que coordine las funciones de ésta con las de la Corporación con el fin de obtener una mejor recaudación de los derechos aduaneros que fiscaliza la primera y una mejor eficiencia en los servicios de la segunda para la recepción y entrega de carga, procurando la simplificación de los documentos y procedimientos que haga posible una atención más eficiente al público y comercio en general;
 - j) Supervigilar, autorizar y aprobar los estudios y proyectos para la construcción de obras portuarias, sus instalaciones o edificaciones, así como proporcionar la cooperación técnica para las obras destinadas al bienestar de los empleados y obreros de la Corporación fuera del área de su

- jurisdicción, en lo que se refiere a vivienda, salud pública, cooperativas, deportes, etc.;
- k) Señalar, aumentar y modificar o rebajar las tarifas, en forma general o local, por los servicios que se presten en los puertos de la República, de acuerdo con la política financiera a que se refiere el Art. 18º última parte;
 - l) Estudiar la unificación de las leyes y disposiciones sobre tarifas y derechos portuarios con el fin de obtener la simplificación de su cobro y de su documentación, en armonía con lo dispuesto por el Art. 18º última parte;
 - m) Fijar la tasa adicional por servicios portuarios, cuyo producto se destinará íntegramente a incrementar el fondo a que se refiere el Art. 18º inciso (d);
 - n) Señalar una tasa por tonelada de carga que se embarque o desembarque, con destino al incremento de los fondos previstos para las obras y adquisiciones de bienestar de los empleados y obreros de la Corporación;
 - o) Intervenir directamente en el control y fijación de las tarifas de lanchonaje, reglamentando las obligaciones y derechos por los servicios de embarque y desembarque de carga;
 - p) Nombrar, contratar y remover el personal de empleados y obreros que sirven en los puertos, reglamentar sus deberes y obligaciones; fijar sus remuneraciones, determinar las funciones y categorías de cada uno o de cada grupo, con el fin de evitar discrepancias y reclamos de nivelación, señalando los que tienen servicios permanentes, con la obligación de ejecutar las labores que se le encomiende dentro de la jornada establecida y los que tengan que ser tomados por horas. Los cargos de Administradores de Puertos, y Jefes de Operación, deberán recaer necesariamente en personas con experiencia y especialización en la materia. Los profesionales deberán servir a tiempo completo, salvo lo previsto en el Art. 16º, inciso (f) del presente Decreto;
 - q) Dictar normas reglamentarias para todos los demás aspectos de la actividad y servicios portuarios, con criterio general o local, dentro de las áreas de los puertos de la República;
 - r) Rematar todos los materiales en general que resulten excedentes en los puertos y muelles de la república, cuyos productos ingresarán al fondo destinado a obras portuarias;

s) Designar al Director Gerente.

Art. 5º.— Para el cumplimiento de las finalidades señaladas por este Decreto, la Corporación tendrá autoridad y facultad suficiente, sin más limitaciones que las prescritas en él, para usar y asignar uso, operar y mantener las facilidades portuarias, comprendiendo equipos terrestres, flotantes, ferroviarios, mecánicos de manipuleo, herramientas, utensilios, aparejos, espacios abiertos y cerrados para almacenaje, derechos de paso, construcciones, edificios, espigones, muelles, varaderos, etc.

Art. 6º.— Para los fines a los que se contrae el Art. precedente la Corporación podrá, sin más limitaciones que las prescritas por el presente Decreto, poseer, retener, adquirir, construir, otorgar concesiones, operar, mantener y reparar bienes muebles e inmuebles; fijar las tarifas y tasas por los servicios que preste en cumplimiento de sus funciones. Podrá realizar todos los actos jurídicos inherentes a su función y celebrar toda clase de contratos, pero no podrá enajenar ni gravar en forma alguna bienes inmuebles, sin autorización previa del poder Ejecutivo. La misma autorización requerirá para colocar préstamos, emitir bonos y otras obligaciones análogas, con garantía de los fondos a que se refiere el Art. 18º inciso (d).

Art. 7º.— El poder Ejecutivo está facultado para avalar a la Corporación, en la colocación de préstamos en el país o el extranjero, con la garantía de los fondos indicados en el Art. 18º inciso (d), hasta por la suma de tres millones de soles oro o su equivalente en moneda extranjera, señalando el interés máximo que debe devengar y el plazo de su amortización.

Art. 8º.— El domicilio de la Corporación será la ciudad de Lima, pero su autoridad tendrá jurisdicción en todos los puertos de la República, con excepción del Callao y Salaverry.

Art. 9º.— El plazo de duración de la Corporación es indefinido y no podrá dejar de existir en tanto pesen sobre ella obligaciones contractuales o de otro género.

Art. 10º.— La Corporación Nacional Portuaria, como institución de servicio público, tendrá personería jurídica y sus facultades y jurisdicción son las que le otorga el presente Decreto.

Art. 11º.— La Organización de la Corporación así como la de todas las dependencias de su jurisdicción, deberá estructurarse con tendencia a su completa tecnificación a fin de que responda a los fines de su creación.

LAS ADMINISTRACIONES PORTUARIAS DEL PERU

Art. 12º.— La Administración de la Corporación Nacional Portuaria, correrá a cargo de un Directorio constituido por los miembros siguientes:

- a) Dos representantes del Ministerio de Hacienda y Comercio, siendo uno de ellos el Director General de Hacienda, quien lo presidirá y el otro designado por el Ministerio del Ramo;
- b) El Director General de Capitanías, en representación del Ministerio de Marina;
- c) El Director Gerente de la Corporación Nacional Portuaria.
- d) Un representante de la Asociación Marítima del Perú;
- e) Un representante de la Asociación de Cámaras de Comercio del Perú.

Art. 13º.— El Director Gerente de la Corporación es la autoridad ejecutiva portuaria de la República. Este cargo será necesariamente desempeñado por un Técnico Portuario nacional con experiencia comprobada, elegido por el Directorio mediante votación secreta de sus miembros y siempre que obtenga como minimum dos tercios de los votos emitidos en el acto de la elección.

El Director Gerente tendrá las atribuciones y las responsabilidades que se determinan en el presente Decreto, y las que se estipulan en el contrato que necesariamente deberá celebrarse para el ejercicio del cargo, entre la Corporación y la persona que resulte elegida, por un plazo no menor de siete años.

Art. 14º.— La Asociación de Cámaras de Comercio del Perú y la Asociación Marítima del Perú, designarán sus delegados por un periodo de dos años, pudiendo ser reelegidos.

Art. 15º.— Las decisiones y acuerdos del Directorio serán adoptados por mayoría absoluta de votos, y en caso de empate será dirigido por el voto del Presidente que, para este efecto, será doble. Las reuniones del Directorio requerirán del quórum de por lo menos cuatro de sus miembros, incluido el Presidente, para la validez de las mismas, y de sus decisiones.

Art. 16º.— De conformidad con lo dispuesto por el Art. 13º del presente Decreto, corresponde al Director Gerente:

- a) La ejecución de los acuerdos y decisiones del Directorio;
- b) Dictar, en su calidad de autoridad ejecutiva, las disposiciones que requiera el normal funcionamiento de los puertos, conforme al presente Decreto o a la Reglamentación que se

dicte, sin embargo podrá adoptar las medidas urgentes que sean menester con cargo de dar cuenta inmediata al Directorio;

- c) Representar a la Corporación Nacional Portuaria ante todas las autoridades e instituciones de los Poderes Públicos, sean comunes o privativas; asimismo ante las personas privadas, colectivas e individuales;
- d) Otorgar, en representación de la Corporación, los poderes necesarios para el apersonamiento en los procedimientos administrativos, policiales o judiciales, sean comunes o privativos, con las facultades correspondientes al poder general o las que taxativamente señale en cada caso;
- e) Autorizar los gastos previstos por el Presupuesto Administrativo de la Corporación, para lo cual esté facultado por el presente Decreto, o por acuerdo del Directorio;
- f) Solicitar al Directorio la contratación de Asesores Técnicos o profesionales nacionales o extranjeros, con el fin de constituir un cuerpo coordinado de Asesores que le auxilien en las funciones relacionadas con sus especializaciones;
- g) Dirigir y controlar las labores del personal de empleados y obreros, dictando las medidas reglamentarias pertinentes para su mejor rendimiento;
- h) Iniciar y proponer al Directorio las medidas, proyectos o programas para la obtención de eficiencia en los servicios portuarios y para la mejor organización de las labores del personal.

Art. 17º.— En cada puerto habrá una Junta de Administración cuya conformación y funciones serán determinadas por los Reglamentos que se dicten de acuerdo con lo dispuesto por el Art. 4º inciso (b).

Art. 18º.— El Patrimonio de la Corporación estará constituido por:

- a) Los patios, explanadas, espacios abiertos y cerrados para almacenaje, maestranzas, talleres, muelles, espigones, varaderos, derechos de paso, edificios, construcciones, los terrenos ocupados por los mismos, y en general, todo inmueble ubicado dentro de las áreas de los puertos actualmente administrados por la Dirección de Administración Portuaria, los cuales quedan transferidos a la Corporación; así como los que se le asigne en el futuro;

LAS ADMINISTRACIONES PORTUARIAS DEL PERU

- b) Las instalaciones, los equipos terrestres, flotantes, ferroviarios, mecánicos de manipuleo, maquinarias, material rodante, herramientas, utensilios, aparejos, repuestos, enseres y demás bienes muebles existentes en los espacios o áreas de los puertos a que se refiere el inciso anterior;
- c) Todos los ingresos que se obtenga por los servicios portuarios que preste en los puertos de su jurisdicción y de la ejecución de los actos que le competen conforme al presente Decreto; sin perjuicio de lo dispuesto por el Art. 4º inciso (m) y (n);
- d) Las rentas provenientes de las Leyes Nos. 9777, 10811, 11424, 12533 y la R.S. de 29.11.55, actualmente en vigencia (Cuentas Especiales), incluso las que se recauden y se afecten a las "Cuentas Especiales" denominadas "Obras Portuarias en Salaverry u otros Puertos". Estos fondos serán intangibles y únicamente serán utilizados para el mejoramiento en general de los Terminales y Muelles, tales como ejecución de obras, instalaciones, adquisiciones de equipos especiales, realización de estudios económicos y técnicos, construcciones, etc. Estos fondos no se utilizarán para el pago de haberes o jornales de empleados u obreros y sólo, tratándose de personal técnico debidamente calificado que se contrate como Asesor, podrá emplearse estos fondos hasta un máximo de 2%.

La meta de la política financiera de la Corporación, será la de cubrir en cada puerto, con sus tarifas, todos los gastos de operación incluyendo el administrativo, adecuada conservación y depreciación y un rendimiento razonable proporcionado al valor neto de sus instalaciones fijas, o sea, en términos financieros, lograr recursos generados internamente en cada uno de los puertos, suficientes: a) Para cubrir los intereses y amortización de la deuda; b) Proveer un capital de trabajo adecuado; c) Establecer y mantener reservas líquidas prudentes para cubrir imprevistos; y d) Financiar una proporción razonable del costo de los programas de inversión de capital, incluyendo el reemplazo del Activo.

Art. 19º.— La Corporación asumirá todas las obligaciones y compromisos de las deudas contraídas por intermedio de la Dirección de Administración Portuaria.

Art. 20º.— Los límites de la jurisdicción de la Corporación serán los establecidos para la Dirección de Administración Portua-

ria hasta la fecha del presente Decreto y los que en el futuro autorice el Poder Ejecutivo.

Art. 21º.— Ninguna persona o entidad, sea particular o pública podrá ser eximida del pago de las tarifas por los servicios portuarios que utilicen. Tampoco podrá concederse rebaja alguna.

Art. 22º.— El Balance de las Operaciones de la Corporación se formulará anualmente al 31 de diciembre, y una vez aprobado por el Directorio y por la Contraloría General de la República, será presentado al Gobierno con una Memoria explicativa. El Gobierno aprobará u observará dicho Balance, pero se considerará aprobado si, sesenta días después de su presentación, no se hubiera expedido Resolución correspondiente en uno u otro sentido.

Art. 23º.— La actual Dirección de Administración Portuaria formulará un Inventario de los bienes relacionados en los incisos a) y b) del Art. 18º, así como de los archivos, expedientes, documentos que pasan y se transfieren a la Corporación por imperio del presente Decreto.

Art. 24º.— A partir de la fecha de su instalación, la Corporación asumirá el control del personal de los Terminales y Muelles de su jurisdicción, así como del personal al servicio actual de la Dirección de Administración Portuaria que se le transfiere.

Art. 25º.— El personal de empleados y obreros al servicio de la Corporación continuará en el régimen legal en que están comprendidos actualmente los servidores de los puertos, incluso del goce de Prima de Aduanas.

La Corporación procederá a la regularización legal de los empleados u obreros en los casos en que hubiere lugar.

Art. 26º.— La Corporación presta servicios públicos y goza de los privilegios consiguientes sin necesidad de nueva ni expresa declaración.

Art. 27º.— Los terrenos adyacentes a la jurisdicción de los puertos, sean éstos de tierra o ribereños, de propiedad del Estado o de las Municipalidades, no podrán ser concedidos a particulares, sin antes oír a la Corporación.

Art. 28º.— En los casos a que se contrae el Art. 6º del Código de Minería, la Corporación gozará del derecho de preferencia cuando se trate de yacimientos de calizas, granitos, piedra, rocas, pizarras, areniscas o asperones, yeso, arenas y otros materiales de construcción que se encuentren dentro de las áreas de los puertos o de los terrenos o espacios reservados para los mis-

mos. La explotación de tales yacimientos estará exclusivamente reservada a la Corporación para el efecto de su empleo en las obras y construcciones portuarias.

Será requisito obligatorio solicitar opinión de la Corporación, para el otorgamiento de concesiones destinadas a la explotación o exploración de los yacimientos indicados en el párrafo anterior y que se encuentren ubicados a inmediaciones de los Terminales Marítimos y de los Muelles de sistema de lanchas existentes en la Costa del País.

Art. 29º.— Las disposiciones del presente Decreto y las de sus reglamentos, así como las decisiones y acuerdos del Directorio, son obligatorios para todos los que utilicen cualesquiera de los servicios portuarios.

Art. 30º.— La Contraloría General de la República ejercerá el control de las actividades económicas de la Corporación.

Art. 31º.— La Corporación hará uso del procedimiento que dispone la Ley N.º 4528 sobre facultades coactivas, para hacer efectivas las sumas que, por concepto de servicios portuarios prestados, le adeuden personas individuales o colectivas.

Art. 32º.— La Corporación está exonerada del pago de derechos de importación, adicionales y otros, hasta los límites que determinan las leyes vigentes, en lo que se refiere a maquinarias, implementos, herramientas, repuestos, materiales, a flote o en tierra, y todo cuanto tenga necesidad de importar para su aplicación exclusiva en las instalaciones, construcciones o servicios de los puertos de su jurisdicción.

Art. 33º.— Para la inscripción de Gremios, Sindicatos, o cualesquiera Asociación de carácter laboral, cuyos miembros presten servicios dentro de la jurisdicción de la Corporación ya sea a cargo directo de ésta o de terceros, la repartición competente al efecto deberá hacer conocer a la Corporación las solicitudes que se presenten.

Art. 34º.— La función de representación que ejerce actualmente el Director de Administración Portuaria, como miembro de Comisiones, Directorios, Consejos, etc., será ejercida por el Director Gerente de la Corporación a partir de la promulgación del presente Decreto.

Art. 35º.— Las rentas portuarias provenientes de las leyes Nos. 19811, 11424, D.S. del 6. 3. 1942 por Servicios Portuarios Adicionales, o de cualesquiera otras que constituyen actualmente ingresos con abono a la Cuenta Especial "Obras Portuarias en

Salaverry y otros Puertos" y que sean recaudados por las Aduanas, serán entregadas, por la Superintendencia General de Aduanas, directamente a la Corporación.

Art. 36º.— La Corporación, para el efecto de las obras de desarrollo portuario en la República, estará exceptuada de lo dispuesto por el Art. 54º. de la Ley 13617, así como por el Art. 55º de la Ley 13270, en lo relacionado con la adquisición de remolcadores, grúas, elevadores, tractores industriales y otros equipos que sean determinados conjuntamente con la Dirección de Industrias del Ministerio de Fomento. La Corporación está facultada para adquirir del extranjero, productos industriales de cualquier clase, si los precios de los nacionales son 25% más elevados o si el plazo de entrega es mayor en un 99% que el ofrecido en el extranjero.

Art. 37º.— La facultad de control que tiene la Corporación dentro de su jurisdicción, conforme a las disposiciones del presente Decreto, es absoluta, sin interferir, desde luego en las facultades propias de otras dependencias públicas que funcionen dentro del área de los puertos.

Art. 38º.— Para los efectos de su inscripción en los Registros Públicos, la Corporación presentará copia certificada del presente Decreto.

Art. 39º.— La Corporación está autorizada para utilizar los fondos que obtenga por venta de terrenos, o materiales que se encuentren dentro de su jurisdicción, previa aprobación del Supremo Gobierno.

Art. 40º.— La Corporación dispondrá que en cada Puerto se lleve Contabilidad Comercial separada y las cuentas serán revisadas periódicamente por Auditores Independientes Calificados.

Art. 41º.— Quedan derogadas todas las normas y disposiciones vigentes que se opongan a las prescripciones del presente Decreto.

Art. 42º.— Dentro de los quince días de promulgado el presente Decreto, las entidades indicadas en los incisos d) y e) del Art. 12º, procederán a designar sus delegados y dentro de los tres días siguientes deberá instalarse la Corporación.

Art. 43º.— Los Terminales Marítimos del Callao y Salaverry continuarán bajo el régimen de sus respectivas leyes.

LAS ADMINISTRACIONES PORTUARIAS DEL PERU

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los nueve días del mes de agosto de mil novecientos sesentiocho.

FERNANDO BELAUNDE TERRY

Manuel Ulloa Elías".

5.6. LA AUTORIDAD PORTUARIA DEL CALLAO

En mayo de 1952, el Gobierno teniendo en consideración la necesidad de reorganizar las actividades portuarias del Callao, y la ejecución de nuevas obras de ampliación de las instalaciones, sobre la base de un préstamo obtenido del Banco de Reconstrucción y Fomento de Washington D.C., expidió un Decreto Supremo poniendo la administración del puerto del Callao a cargo de una entidad autónoma denominada "Autoridad Portuaria del Callao". En junio de 1955, el Parlamento Nacional convirtió en Ley N° 12353 el mencionado decreto.

La Autoridad Portuaria del Callao ejerció la administración de las instalaciones portuarias del Callao hasta el 31 de diciembre de 1969, siendo reemplazada por la Empresa Nacional de Puertos.

A continuación se transcriben el decreto y ley mencionados:

"Decreto Supremo del 26 mayo de 1952 convertido en Ley N° 12353 creando la Autoridad Portuaria del Callao

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

CONSIDERANDO:

Que debido al aumento considerable de carga, el Puerto del Callao, requiere ser mecanizado y modernizado;

Que para ese objeto y de conformidad con la autorización otorgada por la Ley N° 11696 se ha contratado un empréstito con el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento de Washington D.C. que permita la iniciación de las obras necesarias y la Adquisición del equipo indispensable;

Que asimismo, es indispensable la reorganización de la estructura administrativa correspondiente, estableciéndose una Autoridad Portuaria que se encargue de la explotación y administración del puerto, asumiendo la regulación y desarrollo de la actividad portuaria, con poderes suficientes para lograr la mejor organización del trabajo y el manejo de los recursos financieros en forma legal y efectiva;

Con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros; y con cargo de dar cuenta al Congreso;

DECRETA:

Art. 1º.— Créase la Autoridad Portuaria del Callao, como organismo que gozará de personería jurídica y tendrá a su cargo la Dirección y Administración del Terminal Marítimo y del Antiguo Muelle Dársena del Callao, las operaciones marítimas comerciales, y el movimiento y almacenaje de carga dentro del Puerto, la operación, mantenimiento, reglamentación y desarrollo conjunto de las facilidades y servicios portuarios en el área del Puerto del Callao, con las facultades y jurisdicción que son otorgadas a la Autoridad Portuaria por el presente Decreto.

Art. 2º.— La Autoridad Portuaria del Callao estará constituida por cinco Directores que serán los siguientes:

- 1) El Ministro de Hacienda y Comercio, o la persona que él designe en su representación que tendrá el cargo de Presidente;
- 2) Un Delegado de la Cámara de Comercio de Lima;
- 3) Un Delegado de la Sociedad Nacional de Minería;
- 4) Un Delegado de los Importadores de Granos; y
- 5) El Técnico Director de la Autoridad Portuaria del Callao.

Art. 3º.— Los Delegados de la Cámara de Comercio de Lima y de la Sociedad Nacional de Minería y de los Importadores de Granos serán designados por un periodo de tres años, pudiendo ser reelegidos indefinidamente. Con el objeto de establecer la renovación rotativa de los mismos delegados, se sorteará en los dos primeros años, a uno de ellos a fin de que las entidades que representan los reelija o haga una nueva designación. Las vacantes que se produzcan serán cubiertas por las entidades que representan y los reelija o haga una nueva designación. Las vacantes que se produzcan serán cubiertas por las entidades correspondientes.

Art. 4º.— La Autoridad Portuaria tendrá un Vice-Presidente, quien será designado, cada dos años, por elección entre sus miembros.

Art. 5º.— El cargo de Técnico Director de la Autoridad Portuaria del Callao será desempeñado por un Experto Portuario nombrado por Resolución Suprema del Ramo de Hacienda.

Art. 6º.— La Autoridad Portuaria queda facultada para disponer sobre su organización interna, procedimientos administrativos y de control, personal, régimen de trabajo, movimiento y almacenaje de carga dentro del puerto, operación, reglamenta-



Oficina de los vistas de la aduana del
Callao. (Reproducido de *La Superintendencia
General de Aduanas*, 1914).

ción y desarrollo conjunto de las facilidades portuarias y de navegación y demás aspectos concernientes al servicio portuario en el área del Puerto del Callao, sin más limitaciones que las derivadas del presente Decreto.

Para el cumplimiento de sus funciones, la Autoridad Portuaria tendrá autoridad y poderes para usar y asignar el uso, operar y mantener las facilidades portuarias bajo su jurisdicción, comprendiendo el equipo terrestre, el equipo flotante, equipo ferroviario, equipo mecánico de manipuleo, herramientas, utensilios y aparejos para estibadores, espacios abiertos y cercados para almacenaje, derechos de paso, construcciones, edificios, espigones, muelles y varaderos.

Para tal fin podrá poseer, retener, adquirir, construir, arrendar y/u operar, mantener y reparar propiedades muebles o inmuebles, fijar los derechos y cobrar el importe de los servicios que preste, derivados de sus funciones.

La autoridad Portuaria podrá celebrar toda clase de contratos pero requerirá de autorización del Poder Ejecutivo para vender propiedades inmuebles, solicitar préstamos de dinero y afectar en garantía los bienes comprendidos en la administración que se le encomienda.

Asimismo, está facultada la Autoridad Portuaria para emitir bonos y otras obligaciones, con autorización del Poder Ejecutivo. Corresponde al Técnico Director la ejecución de los acuerdos y disposiciones de la Autoridad Portuaria, facultándosele para dictar las disposiciones que requiera el normal desenvolvimiento de las funciones del Puerto, salvo en asuntos de capital importancia o que signifiquen sentar directivas generales, las que deberán ser adoptadas necesariamente por la Autoridad Portuaria, conforme al Reglamento. Podrá sin embargo, adoptar las medidas de carácter urgente, que sean necesarias, dando cuenta de ellas a la Autoridad Portuaria en la primera oportunidad.

Art. 7º.— La Autoridad Portuaria será responsable ante el Ministerio de Hacienda y Comercio.

Art. 8º.— La Jurisdicción de la Autoridad Portuaria comprende el Antiguo Muelle y Dársena y el Terminal Marítimo del Callao, extendiéndose de la Puerta Dársena por la ribera del Mar y el Rompeolas Sur hasta el término de éste, incluyendo el canal de entrada al Oeste; seguirá por los límites Norte del canal dentro de los rompeolas hasta el Muelle de ganado por los límites Este del Terminal Marítimo hasta la Puerta Dársena incluyendo el área que ocupan las bombas de agua del Terminal Marítimo,

según lo determine el Poder Ejecutivo de acuerdo con las necesidades y desarrollo del Comercio.

Art. 9º.— Dentro de los diez días de dictado el presente Decreto, las entidades a que se hace mención en el artículo 2º procederán a designar sus delegados y dentro de los tres días siguientes deberá instalarse la Autoridad Portuaria, de acuerdo con las citaciones que, deberá hacer el Ministerio de Hacienda y Comercio.

Instalada la Autoridad Portuaria, el Ministerio de Hacienda procederá a entregarle los bienes muebles o inmuebles del Terminal Marítimo y de todas las dependencias, así como los equipos portuarios de los mismos.

La Dirección de Administración Portuaria formulará inventario completo de los bienes entregados dentro de los que se incluirá los archivos, documentos y registros correspondientes.

Art. 10º.— A partir de su instalación, la Autoridad Portuaria asumirá jurisdicción sobre todo el personal que se encuentra actualmente al servicio del Terminal Marítimo y Antiguo Muelle y Dársena del Callao.

También asumirá jurisdicción sobre el personal de la Aduana que trabaja en los almacenes del Terminal, en las labores de acarreo de carga.

Art. 11º.— La Autoridad Portuaria nombrará y removerá el personal, señalándole sus deberes y fijando el monto de las remuneraciones respectivas.

Art. 12º.— El personal que ingrese a servir a la Autoridad Portuaria estará sometido a las leyes y demás disposiciones sobre empleados y obreros particulares, en cuanto a goces y beneficios.

Art. 13º.— Los actuales servidores de las Reparticiones Públicas, cuyas funciones asume la Autoridad Portuaria, continuarán como servidores públicos, salvo que se acojan al régimen que determina el artículo anterior.

En este caso, los derechos que se deriven del tiempo de servicios que prestan a partir de la fecha de la manifestación de su voluntad de cambiar de régimen, serán regulados por Ley N° 4916, ampliatorias y conexas.

El personal con derecho a pensión que se acoja al régimen de la Ley N° 4916, ampliatorias y conexas, percibirá el monto de la pensión líquida a la fecha de su cese, como parte integrante de la remuneración correspondiente al cargo para el que se le designe.

El personal a que se refiere el acápite anterior percibirá la indemnización por tiempo de servicios al momento de cesar con

derecho a ella, por el período en que ha servido a la Autoridad Portuaria del Callao; por el período anterior continuará percibiendo la pensión que le corresponda de acuerdo con las leyes de goce de los empleados públicos.

Art. 14º.— Los nombramientos, despidos, suspensiones o reposiciones de los funcionarios, empleados y obreros de la Autoridad Portuaria, serán adoptados o delegados por el Técnico Director, pero en el caso de funcionarios o empleados de alta jerarquía se requerirá su confirmación por la Autoridad Portuaria. Sin embargo el Técnico Director podrá en todo caso y para los fines determinados hacer nombramientos temporales por un período no mayor de seis meses.

Art. 15º.— Los fondos que recaude la Autoridad Portuaria deberán emplearse por ella para cubrir todos los gastos que demande el ejercicio de sus funciones y la instalación y mantenimiento de las facilidades portuarias así como para atender el servicio de empréstitos y otras obligaciones que la Autoridad Portuaria contraiga de acuerdo con las facultades que le otorga este Decreto, debiendo igualmente constituir reservas para reposición de equipos, maquinarias y facilidades y el cumplimiento de las leyes sociales y el pago del capital e intereses del empréstito otorgado por el Banco de Reconstrucción y Fomento de Washington para financiar obras de modernización y mecanización del Puerto del Callao.

La Autoridad Portuaria remitirá al Tesoro Público los fondos que hubiera reservado para el servicio del préstamo otorgado por el Banco de Reconstrucción y Fomento, veinte días antes de las fechas en que deben hacerse efectivos los pagos.

La Autoridad Portuaria remitirá, al fin de cada año a la Dirección del Tesoro, cualquier remanente que haya en sus ingresos del período.

Con el fin de dotar de un capital de trabajo adecuado a la Autoridad Portuaria ésta retendrá, con tal objeto, todos los ingresos que perciba durante un semestre contando a partir de la iniciación de sus operaciones y durante ese período sus gastos serán cargados al Presupuesto Nacional.

La Autoridad Portuaria, como encargada de un servicio público, está libre de toda tributación.

La Autoridad Portuaria no podrá exonerar a ninguna persona o entidad del pago de sus servicios.

LAS ADMINISTRACIONES PORTUARIAS DEL PERU

Art. 16º.— El Presupuesto Administrativo de la Autoridad Portuaria será remitido al Ministerio de Hacienda, cada año, antes del treinta de agosto para su aprobación.

Art. 17º.— La Autoridad Portuaria llevará un Libro de Actas donde constarán todos sus acuerdos y los demás libros que sean necesarios los cuales, así como la documentación relacionada con las actividades de la Autoridad Portuaria, serán objeto de inspección y fiscalización por parte del Ministerio de Hacienda y Comercio en los períodos de tiempo que éste último señale.

Art. 18º.— La Autoridad Portuaria informará al Ministerio de Hacienda y Comercio sobre cualquier situación de emergencia que se presente o se pueda prever, a fin de que el Gobierno pueda adoptar las medidas que estime convenientes.

Art. 19º.— A más tardar el 15 de marzo de cada año la Autoridad Portuaria presentará al Ministerio de Hacienda y Comercio un informe detallado sobre sus actividades en el año anterior.

Art. 20º.— La Autoridad Portuaria otorgará a la Aduana del Callao la colaboración necesaria para el control, reconocimiento y aforo de la carga que se desembarque y embarque y en ningún caso hará entrega de la carga desembarcada a los consignatarios ni permitirá el embarque de ninguna mercadería sin la previa autorización de la autoridad aduanera.

Prestará también la Autoridad Portuaria su más amplia cooperación a la Aduana del Callao a fin de que ésta pueda cumplir debidamente con sus funciones de recaudar los derechos aduaneros y de impedir y perseguir el contrabando.

Art. 21º.— La Autoridad Portuaria elaborará su Reglamento Interno, el cual será sometido para su aprobación al Poder Ejecutivo.

Art. 22º.— Derógase todas las disposiciones que se opongan al presente Decreto.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima a los veintiseis días del mes de mayo de mil novecientos cincuentidos.

MANUEL A. ODRÍA — Andrés F. Dasso”.

“Ley de creación de la Autoridad Portuaria del Callao

Ley Nº. 12353

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

POR CUANTO:

El Congreso ha dado la ley siguiente:

El Congreso de la República Peruana ha dado la Ley siguiente:

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

Art. Unico.— Dase fuerza de Ley al Decreto Supremo de 26 de mayo de 1952 que crea y organiza la Autoridad Portuaria del Callao.

Comuníquese al Poder Ejecutivo para su promulgación. Casa del Congreso en Lima a los ocho días del mes de junio de mil novecientos cincuenticinco.

Héctor Boza, Presidente del Senado.

Eduardo Miranda Souza, Presidente de la Cámara de Diputados.

F. Fontcuberta, Senador Secretario.

Al señor Presidente Constitucional de la República.

POR TANTO:

Mando se publique y cumpla.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los diecisiete días del mes de junio de mil novecientos cincuenticinco.

MANUEL A. ODRÍA

Emilio Guimoye".

5.7. LA ADMINISTRACION PORTUARIA DE SALAVERRY

En 1965 quedaron terminadas y expeditas para entrar en servicio las obras del terminal marítimo de Salaverry, consistentes en: dos muelles para atraque directo de naves, un rompeolas de protección, una planta con faja transportadora y almacén para el embarque de azúcar a granel, almacenes y patios para carga general, equipos y elementos mecánicos para las operaciones; por lo que el Congreso consideró conveniente dar una Ley poniendo estas instalaciones bajo la dirección y control de una administración portuaria sujeta a: "normas legales iguales a las que rigen la Autoridad Portuaria del Callao".

El texto de la mencionada Ley es el siguiente:

"Ley N^o. 15588

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

POR CUANTO:

El Congreso ha dado la ley siguiente:

El Congreso de la República Peruana:

Ha dado la ley siguiente:

Art. 1^o.— Créase la Administración Portuaria de Salaverry, como Dependencia del Ministerio de Hacienda y Comercio, que tendrá a su cargo la dirección y administración del Terminal

Marítimo de Salaverry, así como las operaciones marítimas y comerciales, el movimiento y almacenaje de carga dentro del puerto, la operación, mantenimiento y desarrollo conjunto de las facilidades y servicios en el área del Puerto de Salaverry.

La Administración Portuaria de Salaverry estará sujeta a las mismas normas legales que rigen la Autoridad Portuaria del Callao.

Art. 2º.— Al entregarse al servicio público el Terminal Marítimo del Puerto de Salaverry, los trabajadores que han laborado en dicho Puerto bajo la denominación de “estibadores, lancheros y muellanos” quedarán agrupados en un solo gremio y se utilizarán sus servicios en forma exclusiva.

Art. 3º.— La Dirección de Administración Portuaria de Salaverry abrirá un registro de los componentes del gremio único y utilizará los servicios de éste en los trabajos de embarque y desembarque, sujetándose a las disposiciones y condiciones de trabajo que rigen para los trabajadores del Puerto del Callao en igualdad de condiciones.

Art. 4º.— Las Agencias que han estado utilizando los servicios de los estibadores, lancheros y muellanos, cancelarán los beneficios sociales correspondientes a dichos trabajadores, hasta la fecha en que se declare en servicio público al Terminal Marítimo de Salaverry.

Art. 5º.— La Dirección de Administración Portuaria del Ministerio de Hacienda, continuará haciendo el servicio del Fondo de Jubilación, Seguro y demás beneficios que recabará directamente de los embarcadores en la forma acostumbrada.

Art. 6º.— El haber que percibirán los trabajadores marítimos que integran el gremio único, no podrá ser inferior al haber percibido por las vacaciones del año 1964 abonada en el año 1965, más la compensación por costo de vida que se regulará anualmente, y los recargos correspondientes que se abonan actualmente por dominicales, utilidades y 1º de Mayo. El trabajo de maniobras y viáticos se pagarán por separado, cuando dichos servicios sean necesarios.

Art. 7º.— Para los efectos del cálculo de la compensación por tiempo de servicios y jubilación éstos se computarán conforme al monto de lo percibido en las vacaciones del año 1964, más los aumentos que se acuerde en el futuro por convenios o dispositivos legales. Comuníquese al Poder Ejecutivo para su promulgación. Casa del Congreso, en Lima, a los doce días del mes de abril de mil novecientos sesenticinco”.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

La Administración Portuaria de Salaverry, cuyo elemento de dirección quedó conformado por un directorio integrado del siguiente modo, inició sus labores el 13 de setiembre de 1965:

- a) Un representante del Sr. Ministro de Hacienda y Comercio como presidente del directorio.
- b) El capitán del puerto de Salaverry como director.
- c) El administrador del terminal marítimo de Salaverry como director.
- d) Un representante de los productores de azúcar como director.
- e) Un representante de la Cámara de Comercio, Agricultura, Minería e Industria de La Libertad como director.

Posteriormente se modificó la conformación del directorio por Decreto Supremo N° 380-H agregando un director como delegado de la Corporación de Fomento Económico y Social del Departamento de La Libertad, y designando al administrador del terminal marítimo de Salaverry como secretario y no como director.

La Administración Portuaria de Salaverry, ejerció la dirección y control del terminal hasta diciembre de 1968, en que la Dirección de Administración Portuaria del Ministerio de Hacienda, por disposición del Gobierno Revolucionario de la Fuerza Armada, tomó el control de todos los terminales marítimos y facilidades portuarias de la república.

5.8. EL DECRETO LEY N° 17310 DEL 17 DE DICIEMBRE DE 1968 PONIENDO BAJO CONTROL DE LA DIRECCION DE ADMINISTRACION PORTUARIA TODOS LOS TERMINALES Y MUELLES

En diciembre de 1968, el Gobierno Revolucionario de la Fuerza Armada, estimó conveniente reorganizar la Dirección de Administración Portuaria del Ministerio de Hacienda, poniendo bajo su control todos los terminales y muelles. En virtud de este decreto, la Autoridad Portuaria del Callao, la Autoridad Portuaria de Salaverry, la Administración del puerto de Chimbote y el resto de puertos que habían estado bajo la jurisdicción de la Dirección de Administración Portuaria pasaron a ser controlados por esta dirección.

El texto del Decreto Ley N°. 17310 es el siguiente:

LAS ADMINISTRACIONES PORTUARIAS DEL PERU

"EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

POR CUANTO:

El Gobierno Revolucionario ha dado el Decreto Ley siguiente:

EL GOBIERNO REVOLUCIONARIO:

CONSIDERANDO:

Que de acuerdo con el Plan de Reorganización de la Administración pública, es oportuno proceder a la reestructuración de la Dirección de Administración Portuaria del Ministerio de Hacienda y Comercio, a fin de darle, una mejor adecuación funcional y administrativa, teniendo en cuenta las necesidades del servicio marítimo, fluvial y lacustre del país; servicios seguros y eficientes a un costo razonable y con un personal idóneo para el desempeño de sus labores;

Que es conveniente que todos los Terminales y Muelles, cualesquiera que sea la actividad a la que se dediquen bajo la administración de la Dirección de Administración Portuaria, y en algunos casos, bajo su supervisión técnica y operativa; en uso de las facultades de que está investida; y con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros;

Ha dado el Decreto — Ley siguiente:

Art. 1º.— Todas las instalaciones portuarias del país dedicadas al tráfico comercial pasan a la jurisdicción de la Dirección de Administración Portuaria.

Art. 2º.— Los Terminales y Muelles que actualmente no se encuentran bajo la administración de la Dirección Portuaria, pasarán a jurisdicción de esta última conforme a un calendario que formulará la misma Dirección de Administración Portuaria, el que será aprobado mediante Resolución Ministerial del Ramo.

Art. 3º.— Los Terminales y Muelles que, por la naturaleza de sus servicios, constituyen parte integral de un complejo industrial, quedarán sometidos a la supervisión técnica y operativa de la Dirección de Administración Portuaria.

La Administración de los Muelles dedicados exclusivamente a la descarga de productos de pesca para uso industrial continuará en las mismas condiciones actuales, salvo disposición expresa de la Dirección de Administración Portuaria contenida en Decreto Supremo expedido con la intervención de los Ministerios de Hacienda, Marina y Agricultura.

Art. 4º.— Se excluyen de las disposiciones de la presente ley, los Muelles y desembarcaderos utilizados para la descarga de pescado para consumo humano, así como los destinados a fines de recreo, salvo los que a juicio de la Dirección de Administración Portuaria sea necesario afectar, la que se hará mediante Decreto Supremo expedido con intervención de los Ministros de Hacienda, Marina y Agricultura.

Art. 5º.— Las disposiciones de la presente ley no afectan las contenidas en el Reglamento de Capitanías y de la Marina Mercante Nacional en cuanto a las funciones de supervigilancia que corresponda realizar conforme a dichos dispositivos.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los diecisiete días del mes de diciembre de mil novecientos sesentiocho”.

5.9. LA EMPRESA NACIONAL DE PUERTOS

Hasta el año 1968, la administración y operación de los puertos del Perú estaba a cargo de diversas entidades de Gobierno, o bajo administración semiautónoma o particular.

Estas entidades eran las siguientes:

- 1.— La Dirección de Administración Portuaria, dependencia del Ministerio de Hacienda y Comercio a cargo de la mayoría de los puertos del Perú, excepto Callao, Salaverry, Chimbote, Talara y otros bajo control particular.
- 2.— La Autoridad Portuaria del Callao a cargo del puerto del Callao, bajo la dirección de un directorio y dependiendo del Ministerio de Hacienda y Comercio.
- 3.— La Administración Portuaria de Salaverry a cargo del puerto de Salaverry, con un directorio dependiente del Ministerio de Hacienda.
- 4.— La Administración Portuaria de Chimbote, a cargo de este puerto perteneciente a la Siderúrgica de Chimbote.
- 5.— Administraciones particulares a cargo de facilidades portuarias en los siguientes puertos:
 - a) Cabo Blanco
 - b) Talara
 - c) Eten y Pimentel
 - d) Puerto Chicama
 - e) Santa
 - f) Samanco-Besique
 - g) La Puntilla / Pisco
 - h) San Nicolás / Marcona

LAS ADMINISTRACIONES PORTUARIAS DEL PERU

- i) Pisco
- j) Otros de menor importancia.

Teniendo en consideración el Gobierno, de la necesidad de organizar la administración portuaria del Perú, bajo el control de una empresa ad-hoc estatal, para administrar, operar y mantener los terminales y muelles fiscales de la República ya sean marítimos, fluviales o lacustres, creó la Empresa Nacional de Puertos como organismo público descentralizado, mediante el decreto ley que a continuación se transcribe:

“Decreto – Ley N^o. 18027

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

POR CUANTO:

El Gobierno Revolucionario ha dado el Decreto-Ley siguiente:

EL GOBIERNO REVOLUCIONARIO:

CONSIDERANDO:

Que el Decreto Ley N^o. 17526 en su Capítulo IV, establece la Empresa Nacional de Puertos como Organismo Público descentralizado del sector, encargado de administrar, operar y mantener los terminales y muelles fiscales de la República sean marítimos, fluviales o lacustres, por lo que es necesario dictar las normas que determinen su organización y funciones;

En uso de las facultades de que está investido; y,

Con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros;

Ha dado el Decreto Ley siguiente:

Capítulo I

DE SU DENOMINACION, OBJETIVOS, DURACION Y DOMICILIO

Art. 1^o.— La Empresa Nacional de Puertos (ENAPU-PERU) creada por Decreto Ley N^o. 17526, es un Organismo Público Descentralizado del Sector Transportes y Comunicaciones, con personería jurídica y autonomía administrativa y económica, cuyas funciones son las específicamente señaladas por el presente Decreto Ley y las que se fijan en sus Estatutos.

ENAPU PERU se conforma a base de la Dirección de Administración Portuaria, Autoridad Portuaria del Callao, Administración Portuaria de Salaverry y Administración Portuaria de Chimbote.

Art. 2º.— La Empresa está sujeta en su acción a la política general que establezca el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en conformidad con los planes del Sector.

Art. 3º.— Serán bienes de propiedad de ENAPU PERU, los activos y pasivos de los siguientes puertos: Cabo Blanco, Talara, Paita, Eten, Pacasmayo, Salaverry, Chimbote, Casma, Huarmey, Besique, Supe, Huacho, Chancay, Callao, Cerro Azul, Pisco, Matarani, Ilo, Iquitos, Pucallpa, Yurimaguas y Puerto Maldonado, bienes que por el presente Decreto Ley quedan transferidos a favor de ENAPU PERU.

ENAPU PERU, se encargará de administrar, operar y mantener los Terminales y Muelles Fiscales referidos, así como las instalaciones portuarias particulares que pasen al Estado o que se construyan en el futuro por el propio Estado, de modo que su operación y desarrollo respondan a sus objetivos.

Art. 4º.— La duración de la Empresa será indefinida y fijará su domicilio en la ciudad del Callao, pudiendo establecer las oficinas o dependencias que sean necesarias para el cumplimiento de sus fines.

Capítulo II

DE SUS RECURSOS

Art. 5º.— El capital autorizado es de 4,500'000,000.00 que es íntegramente del Estado y está formado por:

- a) Los bienes que en virtud del presente Decreto Ley le son adjudicados en los puertos de la República, referidos en el Art. 3º con sus instalaciones, maquinarias, muebles y demás enseres e implementos.
- b) Los recursos que le otorgue el Estado a través del Presupuesto Funcional de la República.
- c) Las donaciones y legados de personas o entidades particulares u oficiales, nacionales o extranjeras.
- d) Los saldos de balance de los presupuestos de recursos propios de los Puertos, correspondientes al año de 1969 y los rendimientos netos que obtenga de sus operaciones.
- e) Los pagos que, por concepto de falso muellaje, reciba de los muelles particulares o industriales.
- f) Los pagos que obtenga de las naves por derecho de uso de los Puertos.

g) Los demás ingresos que obtenga de sus operaciones.

Art. 6º.— Las tarifas por los servicios que presta ENAPUPERU serán fijadas por la Empresa, debiendo ser aprobadas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Estas tarifas serán fijadas teniendo en cuenta la necesidad de cubrir gastos de administración, operación, mantenimiento, formación de un capital de trabajo, una parte razonable de la ampliación de los puertos, la depreciación de las instalaciones portuarias, la amortización e intereses de los préstamos asumidos y la creación de reservas de ley.

Art. 7º.— Los recursos de la Empresa no podrán ser destinados a otros fines que los señalados en el presente Decreto Ley o en los respectivos Estatutos.

Capítulo III

DE SU ADMINISTRACION

Art. 8º.— La organización y dirección de la Empresa, en armonía con las disposiciones del presente Decreto-Ley y las que contengan sus estatutos, están a cargo del Directorio.

Art. 9º.— Los Estatutos de la Empresa serán aprobados por Decreto Supremo.

Art. 10º.— El Directorio de ENAPUPERU estará formado como sigue:

- a) Un representante del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, que lo presidirá;
- b) Un representante del Ministerio de Marina;
- c) Un representante del Ministerio de Industria y Comercio;
- d) Un representante del Ministerio de Energía y Minas;
- e) Un representante del Ministerio de Agricultura y Pesquería, que será elegido dentro de una terna propuesta por la Empresa Pública de Servicios Agropecuarios y Pesqueros (EPSAP);
- f) Dos profesionales con experiencia en Administración Portuaria designados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Art. 11º.— El cargo de los representantes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones durará tres años y su designación puede ser renovada; los demás representantes tendrán mandato de un año y su designación igualmente podrá ser reno-

vada. En cualquier caso mientras no se produzca, el vencimiento de los respectivos plazos de las designaciones correspondientes, el Directorio de ENAPU PERU continuará en sus funciones. Podrán sin embargo y en cualquier momento, ser reemplazados.

Art. 12º.— El órgano de gestión está constituido por la Gerencia General.

Capítulo IV

DE SUS FUNCIONES

Art. 13º.— La Empresa, al quedar constituida, tomará a su cargo los Puertos a que se refiere el Art. 3º.

Art. 14º.— La Empresa puede realizar todos los actos jurídicos inherentes a su función, que impliquen representación nacional o internacional así como celebrar convenios de crédito hasta el 10% de su presupuesto anual, pero para enajenar bienes inmuebles o expropiarlos, celebrar operaciones de crédito por encima del límite antes indicado y emitir obligaciones, requerirá de la autorización previa del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Capítulo V

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

Art. 15º.— La formulación, aprobación y control del presupuesto de la Empresa se regirá por las disposiciones vigentes para organismos públicos descentralizados y la ejecución del mismo será de responsabilidad del Directorio y del Gerente General.

Art. 16º.— Sin perjuicio de las obligaciones que corresponda a la Empresa respecto de la presentación de balance como entidad del Sector Público Nacional, debe presentarse, a los noventa días siguientes al cierre de cada ejercicio anual, su balance general acompañado de la memoria, informes y anexos pertinentes a los Ministerios de Transportes y Comunicaciones y Economía y Finanzas para los efectos de la fiscalización que compete legalmente a cada uno de dichos Portafolios.

Art. 17º.— La Empresa llevará un sistema de contabilidad comercial a fin de determinar los costos operativos de sus actividades y de los rubros de carga.

Art. 18º.— Ninguna persona o entidad particular o pública, puede ser exonerada, total o parcialmente, del pago de las tarifas por los servicios que presta la Empresa.

LAS ADMINISTRACIONES PORTUARIAS DEL PERU

Art. 19°.— La Empresa por estar encargada de un servicio público, sin finalidad de lucro, está exonerada de toda tributación o impuesto, así como los contratos que celebre; comprendiendo esta exoneración el impuesto de registro.

Art. 20°.— Está exonerada del pago de impuestos a la importación y consulares respecto de los equipos y materiales que importe para ser aplicados exclusivamente al cumplimiento de sus fines y en tanto no se oponga a las disposiciones legales sobre promoción industrial.

Art. 21°.— La Empresa hará uso de las Facultades coactivas que otorga el Decreto Ley N° 17355 para el cobro de las deudas a favor de la misma, en la forma y modo preceptuados por dicho cuerpo legal.

Art. 22°.— Los empleados al servicio de la Empresa están sujetos al régimen de la Ley N° 4916, sus modificaciones y complementarias.

Los empleados que ingresaron, antes del 11 de julio de 1962, a la ex-Dirección de Administración Portuaria y los Puertos de su dependencia, a la Autoridad Portuaria del Callao, la Administración Portuaria de Salaverry y la Administración Portuaria de Chimbote, y que al 4 de diciembre de 1968 continuaban prestando sus servicios, así como los que se incorporaron a las mismas con servicios anteriores prestados al Estado, servidores todos actualmente bajo el control de la Dirección General de Transporte Acuático, al ser transferidos a la Empresa, acumularán su tiempo de servicios de acuerdo con el Art. 15° del Decreto Supremo N° 343 de 16 de agosto de 1968 para el efecto de su derecho a jubilación dentro del régimen del Decreto Ley N° 17262 y su Reglamento.

No obstante si los servidores a que se refiere el párrafo precedente cesaron antes de tener el tiempo de servicios requeridos por el Decreto Ley N° 17262 y su reglamento, podrán acogerse al régimen de Ley N° 11377 para obtener su respectiva cédula, conforme a las leyes y disposiciones pertinentes que rigen para los servidores públicos. En este caso el servidor deberá reintegrar lo adeudado al Fondo de pensiones y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones asumirá el pago de las pensiones que pueda corresponderle.

El tiempo de servicios de los empleados de la Empresa para los efectos del régimen indemnizatorio establecido por las leyes citadas en el primer párrafo, se computará a partir de la fecha de

iniciación del funcionamiento de la misma; y el monto de dicha indemnización se calculará de acuerdo con la norma del Art. 7º, capítulo VIII, de la Ley 13724.

Los nuevos empleados que ingresen al servicio de ENAPU PERU estarán sujetos a un régimen legal y económico que podrá ser, indistintamente, el previsto en la Ley N° 4916 o el señalado para los contratados, conforme a la regla contenida en el Decreto Ley N° 17876. Las remuneraciones se pactarán conforme a los principios de la Libre Contratación.

Art. 23º.— Los obreros al servicio de la Empresa están sujetos al régimen de las Leyes Nos. 9555 y 8439 y disposiciones conexas.

Art. 24º.— Ningún servidor de la Empresa podrá percibir simultáneamente remuneración y pensión del Estado.

Art. 25º.— Los cargos de Gerente General, Sub-Gerente y puestos similares de alta jerarquía serán designados por Resolución Suprema a propuesta del Directorio de la Empresa.

La designación, contratación y remoción de los demás servidores así como la fijación de sus remuneraciones con las limitaciones de la Ley Anual del Presupuesto Funcional de la República, será facultad del Directorio.

Art. 26º.— La Empresa mantendrá sus relaciones con el Gobierno por intermedio del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y ejercerá sus funciones de conformidad con los principios enunciados en el Decreto Ley Orgánica del Ministerio de Transportes y Comunicaciones N° 17526, Decretos Leyes Nos. 17797, 17870, y demás conexas o que se dicten en el futuro.

Participará en la formulación de planes y programas portuarios, pudiendo el Ministerio de Transportes y Comunicaciones encargarle la ejecución de cualquier obra.

Capítulo VI

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Art. 28º.— La Empresa entrará en funciones el 1º de Enero de 1970.

Art. 29º.— Queda modificada la Disposición Tercera del Capítulo 6 del Decreto Ley N° 17526, en cuanto a las dependencias que integran la Dirección General de Transporte Acuático; dándose por cumplida la Disposición Transitoria Primera del mismo Decreto-Ley.

LAS ADMINISTRACIONES PORTUARIAS DEL PERU

Art. 30º.— Deróganse las disposiciones que se opondan al presente Decreto-Ley, a partir del 1º de Enero de 1970, las Leyes Nos. 9777, 10811 y 12533, los Decretos Supremos de 6 de marzo de 1942 y N° 12 del 30 de diciembre de 1963 y las Resoluciones Supremas Nos. 32, y 52 del 29 de noviembre de 1955 y 18 de julio de 1956, respectivamente.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los dieciséis días del mes de Diciembre de mil novecientos sesentinueve”.

“Modificación del artículo 10º del D.L. N° 18027 de la Empresa Nacional de Puertos decreto Ley 18423

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

POR CUANTO:

El Gobierno Revolucionario ha dado el Decreto-Ley siguiente:

EL GOBIERNO REVOLUCIONARIO:

CONSIDERANDO:

Que habiéndose creado, por Decreto-Ley N° 18826 el Ministerio de Pesquería, se hace necesario que el Directorio de la Empresa Nacional de Puertos esté integrado por un representante de dicho Ministerio debiendo modificarse con este fin el artículo 10º del Decreto Ley No. 18027, de Organización y Funciones de la Empresa Nacional de Puertos;

En uso de las facultades de que está investido;

Con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros;

Ha dado el Decreto-Ley siguiente:

Art. Unico.— Modificase el artículo 10º del Decreto Ley N° 18027 de Organización y Funciones de la Empresa Nacional de Puertos, el que quedará con el siguiente texto:

“Art. 10º.— El Directorio de ENAPU-PERU estará formado como sigue:

- a) Un representante del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, que lo presidirá;
- b) Un representante del Ministerio de Marina;
- c) Un representante del Ministerio de Industria y Comercio;

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

- d) Un representante del Ministerio de Energía y Minas;
- e) Un representante del Ministerio de Agricultura;
- f) Un representante del Ministerio de Pesquería;
- g) Dos profesionales con experiencia en Administración Portuaria designados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los, un día del mes de Octubre de mil novecientos setenta”.

5.10. NUEVO REGIMEN LEGAL DE LA EMPRESA NACIONAL DE PUERTOS. DECRETO LEGISLATIVO N° 98

Con fecha 19 de mayo de 1981 se expidió el Decreto Legislativo N° 98 cambiando el régimen de empresa pública estatuido por el Decreto Ley N° 18027, en una empresa de propiedad exclusiva del Estado, sujeta al derecho privado y organizada como una sociedad mercantil.

El objeto de este cambio se debió a una nueva política del Gobierno de adaptar al máximo el sistema de dirección de las empresas del Estado al de las sociedades mercantiles sin perder el Estado la propiedad de las mismas.

El texto del Decreto Legislativo N° 98 es el siguiente:

“Decreto Legislativo N° 98

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

POR CUANTO:

El Congreso de la República, de conformidad con lo previsto en el Artículo 188° de la Constitución Política, por Ley 23230. promulgada el 15 de diciembre de 1980, ha delegado en el Poder Ejecutivo la facultad de derogar o modificar la legislación expedida a partir del 3 de octubre de 1968, entre otras materias, sobre la reorganización, competencia y funcionamiento de los ministerios y empresas públicas;

Con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros;

Ha dado el Decreto Legislativo siguiente:

LAS ADMINISTRACIONES PORTUARIAS DEL PERU

Transfórmase la Empresa Pública, Empresa Nacional de Puertos del Perú, estatuida por el Decreto Ley N° 18027, en una empresa de propiedad exclusiva del Estado, sujeta al régimen legal de las personas jurídicas de derecho privado y organizada como una sociedad mercantil.

TITULO I

DE LA DENOMINACION, OBJETO, DURACION Y DOMICILIO

Art. 1º.— La razón social de la empresa transformada es “Empresa Nacional de Puertos del Perú” S.A., o también ENAPU-PERU S.A. Se rige por lo dispuesto en la presente Ley, en la Ley de Sociedades Mercantiles y en su Estatuto Social.

Sólo está sujeta a la fiscalización de la Contraloría General de la República y del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Art. 2º.— El objeto social de ENAPU-PERU S.A., es la administración, operación, equipamiento y mantenimiento de terminales y muelles en la República, sean marítimos, fluviales o lacustres; y también su construcción en caso de ser autorizada.

En el ejercicio de su objeto social, la Empresa actúa con autonomía económica, financiera, técnica y administrativa y con arreglo a la política, objetivos y metas que apruebe el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Art. 3º.— La Empresa puede participar en la fundación de Sociedades Mercantiles, o en el accionariado de cualquiera ya constituida, cuyo objeto social sea complementario o conexo de los indicados en el artículo anterior: o que realice actividades vinculadas a las de la ENAPU-PERU S.A.

También puede establecer en cualquier lugar del país o el extranjero, las empresas afiliadas, sucursales, agencias u oficinas que sean necesarias para el cumplimiento de su objeto social.

Art. 4º.— ENAPU-PERU S.A., tiene duración indefinida y su domicilio en la Provincia Constitucional del Callao.

Su disolución se ordena por Ley, la cual fija el procedimiento para la liquidación.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

TITULO II

DEL CAPITAL

Art. 5º.— El capital social de ENAPU-PERU S.A. es de S/. 40,000'000.000.00. representado por 40'000.000 de acciones, de un valor nominal de S/. 1,000.00 cada una, íntegra y exclusivamente suscritas por el Estado. Los títulos representativos del capital pagado se emiten a nombre del Estado y se entregan en custodia a la Corporación Financiera de Desarrollo.

Las acciones representativas del capital son intransferibles, inembargables y, además, no pueden ser objeto de prenda ni usufructo. Las mismas limitaciones tienen las acciones de que ENAPU-PERU S.A., sea titular en sus empresas filiales y subsidiarias u otras en que tenga participación accionaria.

El monto del capital se modifica por acuerdo de la Junta General de Accionistas, de conformidad con la Ley de Sociedades Mercantiles.

Art. 6º.— El importe del capital suscrito y no pagado se cubre con:

- a) Los bienes o valores de propiedad del Estado que le sean adjudicados a título de aportes;
- b) Los recursos que le otorgue el Estado a través del Presupuesto Funcional de la República u otras fuentes;
- c) Los excedentes de revaluaciones que efectúe la Empresa de acuerdo a la Ley;
- d) El valor de los bienes que le sean donados o legados, previa aceptación de la empresa;
- e) La reinversión de utilidades;
- f) El monto de tributos capitalizables por mandato de la Ley.

TITULO III

DE SU ORGANIZACION, DIRECCION Y ADMINISTRACION

Art. 7º.— La organización, dirección y administración de ENAPU-PERU S.A., compete a la Junta General de Accionistas, al Directorio y a la Gerencia General.

La Junta General de Accionistas está integrada por tres miembros que representan al Estado, designados por resolución su-

prema, que refrenda el Ministro de Transportes y Comunicaciones. La Junta es presidida por uno de sus miembros también designado por resolución suprema del mismo Ramo.

El mandato de los miembros de la Junta dura tres años, renovables, salvo que renuncien o sean removidos antes de su vencimiento mediante resolución suprema.

Art. 8º.— Corresponde a la Junta General de Accionistas de la Empresa, las facultades y obligaciones establecidas para dicho órgano en la Ley de Sociedades Mercantiles, salvo en aquello que se oponga a lo establecido en esta Ley.

Art. 9º.— El Directorio de ENAPU-PERU S.A. está integrado por ocho miembros, de los cuales tres representan al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, uno de los cuales lo presidirá; uno al Ministerio de Economía, Finanzas y Comercio; uno al Ministerio de Agricultura; uno al Ministerio de Marina; uno al Ministerio de Energía y Minas, y uno de los trabajadores de la empresa.

Art. 10º.— Al Directorio corresponden las facultades que atribuye a dicho órgano la Ley de Sociedades Mercantiles.

Art. 11º.— La remuneración de los miembros de la Junta General de Accionistas es equivalente a dos sueldos mínimos vitales anuales fijados para la actividad industrial y comercial en la provincia de Lima.

La remuneración de los miembros del Directorio es fijada en el Estatuto de la Empresa.

Art. 12º.— El Presidente del Directorio puede ser miembro de la Junta General de Accionistas. Es designado por resolución suprema refrendada por el Ministro de Transportes y Comunicaciones.

El Director que representa a los trabajadores es un trabajador estable de la Empresa. Es elegido por los servidores de ENAPU-PERU S.A. mediante votación universal directa y secreta. No hay reelección para un periodo inmediato siguiente.

Los demás Directores son elegidos por la Junta General de Accionistas. Para tal efecto cada una de las dependencias del Estado indicadas en el artículo 9º, propone a la Junta una terna simple, integrada por personas naturales idóneas, por cada uno de los representantes que le corresponde acreditar.

No pueden ser miembros del Directorio los incursos en las causales previstas en el artículo 156º de la Ley de Sociedades Mercantiles, con excepción de la contenida en el inciso 4º de dicho artículo.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

Tampoco puede ser miembro del Directorio el trabajador que sea elegido para cargo directivo en organizaciones sindicales de trabajadores de la empresa, mientras dure ese mandato.

Los Directores están impedidos de realizar gestiones comerciales y de contratar la prestación de servicios no personales para ENAPU-PERU S.A. o para las empresas en las que aquella tenga participación accionaria. Tal limitación alcanza a las empresas en que los Directores fueren socios, asociados o empleados.

Art. 13º.— El Gerente General ejerce la representación legal de ENAPU-PERU S.A. Es el mandatario del Directorio y dirige, coordina y controla la acción de los demás órganos de la Empresa. Es nombrado y removido por el Directorio.

El Gerente General puede ser miembro del Directorio.

TITULO IV

DEL REGIMEN ECONOMICO, FINANCIERO Y TRIBUTARIO

Art. 14º.— La formulación, aprobación, ejecución y control del presupuesto y estados financieros de ENAPU-PERU S.A. se rigen por las disposiciones contenidas en la presente Ley, en la Ley de Sociedades Mercantiles y en el Estatuto Social.

Art. 15º.— Además del financiamiento que pueda recibir de las entidades financieras del Estado, la Empresa está facultada para obtener, con arreglo a la legislación aplicable, recursos de cualquier entidad privada o pública nacional o extranjera.

Art. 16º.— El ejercicio económico de la Empresa se inicia el 1º de enero y termina el 31 de diciembre de cada año.

Art. 17º.— ENAPU-PERU S.A., está sujeta al régimen tributario de la empresa privada

Art. 18º.— Las tarifas por los servicios que presta ENAPU-PERU S.A., son fijadas y/o modificadas, a propuesta de la propia Empresa, mediante Resolución del Titular del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Art. 19º.— La exoneración del pago, total o parcial, por servicios que presta la Empresa, se fija por Ley.

Art. 20º.— El Estatuto de ENAPU-PERU S.A. determina los procedimientos para contratar, mediante licitación, concurso o directamente la ejecución de obras, suministros de bienes o servi-

LAS ADMINISTRACIONES PORTUARIAS DEL PERU

cios no personales, así como servicios de asesoría, consultoría u otros servicios especializados.

Art. 21º.— Los trabajadores, empleados y obreros de ENAPU-PERU S.A., están sujetos al régimen laboral y los beneficios que sean reconocidos a los trabajadores de la actividad privada.

Art. 22º.— La Empresa cuenta con una Auditoría Externa permanente a cargo de Contadores Públicos Colegiados contratados por la Empresa, entre los que selecciona la Contraloría General de la República.

Art. 23º.— Corresponde a ENAPU-PERU S.A., las mismas obligaciones y facultades que las empresas privadas. Salvo lo que esta Ley establece, no le son aplicables las normas que rigen para el Sector Público.

TITULO V

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

Art. 24º.— ENAPU-PERU S.A. asume frente a terceros, a partir de su transformación en la persona jurídica de derecho privado a que se refiere la Disposición Preliminar de esta Ley, las obligaciones y derechos de que fue titular la empresa pública transformada.

Art. 25º.— La transformación que ordena esta Ley, no altera los compromisos del Estado asumidos en garantía de obligaciones adquiridas por la empresa pública transformada.

Art. 26º.— Lo dispuesto en la presente Ley no afecta de ningún modo los derechos adquiridos por los trabajadores de la empresa. Su estabilidad laboral legal, los pactos y convenios colectivos celebrados, ni sus organizaciones reconocidas.

Art. 27º.— Las operaciones portuarias de carácter comercial en la República se realizan mediante las facilidades de los terminales de ENAPU-PERU S.A. Las que se realizan con autorización del Gobierno, utilizando instalaciones ajenas a dicha empresa, pagan la tasa de falso muellaje que establece el esquema tarifario correspondiente.

No están afectas al pago de falso muellaje las operaciones de carga y descarga que las Fuerzas Armadas efectúan por los muelles del Ministerio de Marina, ni las de descarga que efectúan las empresas de la industria pesquera, utilizando sus propias instalaciones.

Art. 28º.— Corresponde a ENAPU-PERU S.A., tener bajo su exclusiva dirección, responsabilidad y operación, la seguridad, protección de planta, vigilancia y control de la guardiana en los muelles, almacenes, zonas anexas, vías internas y puertas de los recintos portuarios sin interferir con las funciones y responsabilidades que competen a la respectiva Capitanía de Puerto.

Art. 29º.— Ratifícanse los derechos adquiridos por los trabajadores de ENAPU-PERU S.A. en aplicación de las disposiciones siguientes:

- a. Decreto Ley N° 18027. Artículo 22º.— Los empleados al servicio de la Empresa están sujetos al régimen de la Empresa de la Ley N° 4916, sus modificatorias y complementarias.

Los empleados que ingresaron antes del 11 de julio de 1962, a la ex-Dirección de Administración Portuaria y a los Puertos de su Dependencia, a la Autoridad Portuaria del Callao, la Administración Portuaria de Salaverry y la Administración Portuaria de Chimbote, y que al 4 de diciembre de 1968 continuaban prestando sus servicios, así como los que se incorporaron a las mismas con servicios anteriores prestados al Estado, servidores todos actualmente bajo el control de la Dirección General de Transporte Acuático, al ser transferidos a la Empresa acumularán su tiempo de servicios de acuerdo con el Artículo 15º del Decreto Supremo N° 343 de 16 de agosto de 1968 para el efecto de su derecho a jubilación dentro del régimen del Decreto Ley N° 17262 y su Reglamento.

No obstante, si los servidores a que se refiere el párrafo precedente, cesaren antes de tener el tiempo de servicios requeridos por el Decreto Ley N° 17262 y su Reglamento, podrán acogerse al régimen de la Ley N° 11377 para obtener su respectiva cédula de pensión, con las limitaciones que para el efecto acuerden las leyes y disposiciones pertinentes que rigen para los servidores públicos. En este caso, el servidor deberá reintegrar lo adeudado al Fondo de Pensiones y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones asumirá el pago de las pensiones que pueda corresponderle.

El tiempo de servicios de los empleados de la empresa, para los efectos del régimen indemnizatorio establecido por las leyes citadas en el primer párrafo, se computará a partir de la fecha de iniciación del funcionamiento de la

LAS ADMINISTRACIONES PORTUARIAS DEL PERU

misma y el monto de dicha indemnización se calculará de acuerdo con la norma del Artículo 7º, Capítulo VIII, de la Ley Nº 13724.

Los nuevos empleados que ingresen al servicio de ENAPU-PERU estarán sujetos a un régimen legal y económico que podrá ser indistintamente, el previsto en la Ley Nº 4916 o el señalado para los contratados conforme a la regla contenida en el Decreto Ley Nº 17876. Las remuneraciones se pactarán conforme a los principios de la libre Contratación.

- b. Decreto Ley Nº 18839. Artículo 1º.— La Empresa Nacional de Puertos asumirá directamente a partir del 1º de enero de 1970, el pago de las pensiones de Cesantía, Jubilación y Montepío correspondientes a sus ex-servidores, a quienes haya correspondido ese derecho.
- c. Decreto Ley Nº 19389. Artículo Unico.— Los obreros que pasaron a prestar servicios a la Empresa Nacional de Puertos y a la Compañía Peruana de Vapores al tiempo de la constitución de estos organismos, y que gozaban del derecho de cesantía, jubilación, montepío y demás beneficios considerados en las Leyes Nºs 13000, 12508 y Resolución Suprema Nº 56 de 11 de julio de 1963, tienen la condición de empleados y gozan de todos los beneficios contemplados en el Artículo 22º del Decreto Ley Nº 18027 y Artículo 19º del Decreto Ley Nº 18227, respectivamente, desde la constitución de dichos organismos estatales.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera.— El actual Directorio de ENAPU-PERU continúa en sus funciones hasta la actual designación del nuevo Directorio en aplicación de esta Ley.

Segunda.— Para la transformación que ordena la Disposición Preliminar de la presente Ley se observan las siguientes normas:

- a. El actual Directorio, en un plazo no mayor de 30 días calendarios, contados a partir de la vigencia de la presente Ley, presenta al Ministerio de Transportes y Comunicaciones el proyecto del Estatuto Social de la Empresa.
- b. El Estatuto Social es aprobado por esta única vez, mediante Decreto Supremo refrendado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Dicha inscripción está exenta del pago de derechos registrables y de todo tributo.

- d. El capital pagado inicial de la empresa transformada se determina al 31 de diciembre de 1980 y es el que resulte del balance y estados financieros de la empresa a dicha fecha.

Tercera.— Para la transformación a que se refiere la Disposición Preliminar de esta Ley y la anterior Disposición Transitoria, no son de aplicación los artículos 299 y siguientes de la Ley de Sociedades Mercantiles.

Cuarta.— En tanto se da cumplimiento a lo dispuesto en la Segunda Disposición Transitoria, la empresa está sujeta al régimen presupuestal de las empresas públicas y a las normas internas establecidas en su Estatuto aprobado mediante Decreto Supremo N° 023-70-TC de 30 de setiembre de 1970.

Quinta.— La inscripción del Estatuto de ENAPU-PERU S.A., en el registro mercantil origina el nacimiento de la persona jurídica de derecho privado y que se refiere el artículo 1° de esta Ley. A partir de tal inscripción, se deroga el Decreto Supremo N° 023-70-TC.

Sexta.— Lo dispuesto en el artículo 19° de esta Ley no modifica las exoneraciones establecidas a la fecha de su promulgación. El Estatuto que se apruebe en aplicación del inciso b) de la Segunda Disposición Transitoria enumera y reconoce los casos de exoneración total o parcial vigente en la actualidad.

DISPOSICIONES FINALES

Primera.— Queda derogado el Decreto Ley N° 18027. Igualmente, quedan derogados o modificadas en su caso, las demás disposiciones legales que se opongan a la presente Ley.

Segunda.— El presente Decreto Legislativo entra en vigencia el día siguiente de su publicación en el Diario Oficial "El Peruano".

POR TANTO:

Mando se publique y cumpla, dando cuenta al Congreso.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los veintinueve días del mes de mayo de mil novecientos ochentiuno.

FERNANDO BELAUNDE TERRY, Presidente Constitucional de la República.

Fernando Cháves Belaunde, Ministro de Transportes y Comunicaciones".

5.11 COMENTARIOS

La actividad portuaria del Perú ha experimentado en su vida histórica, casi todos los sistemas administrativos inherentes a esta actividad. Sin embargo, en una gran extensión de tiempo, el control directo por parte del Estado ha predominado. El establecimiento de las autoridades portuarias en los puertos del Callao y Salaverry constituyó un experimento para aplicar el concepto moderno del servicio, autonomía económica y administrativa y participación de los usuarios en la dirección de la organización portuaria que ya tenía éxito en gran parte del mundo. Un cambio muy radical en la estructura portuaria en beneficio de los intereses del comercio del país y principalmente de la extensa área de servicio del puerto, se experimentó en el Callao al estar bajo el control de la Autoridad Portuaria del Callao. Es también evidente que la Dirección de Administración Portuaria en el período de 1960 a 1968 cumplió una labor muy importante, pues fue en ese período que se construyeron los terminales marítimos de Paita, Salaverry, San Martín e Ilo con muelles para atraque directo de naves e implementos mecánicos para la movilización de la carga.

La nueva organización creada en 1968 con el nombre de "Corporación Nacional Portuaria", que no llegó a entrar en funcionamiento por razones políticas, tenía una concepción y estructuración muy funcional y moderna. Posiblemente, de haberse puesto en práctica la Corporación, su labor habría sido beneficiosa.

La Empresa Nacional de Puertos, que entró en funcionamiento el año 1970, como la entidad encargada de administrar, operar y mantener todos los puertos comerciales de la República, fue creada con el objetivo de uniformizar y mejorar el sistema administrativo de la actividad portuaria tendiente a aumentar su eficiencia.

Hasta el momento de escribirse este capítulo, año 1983, la organización portuaria del Perú continúa dirigida por el sistema de empresa con un directorio central y administradores en cada puerto.

Este es un sistema centralista que ya no es adecuado al concepto moderno de dirección portuaria, pues mantiene un control centralista en el que no participa cierta representación del sector privado proveniente del área de servicio del puerto y la administración de cada puerto recae en una persona, el administrador.

El concepto moderno adoptado por la gran mayoría de los puertos del mundo, responde al de que aunque puede haber un organismo superior de control de política portuaria, cada puerto debe tener un directorio o junta integrado por representantes del Estado o municipalidad y de los usuarios en proporción adecuada, a fin de que la dirección del puerto se efectúe con eficiencia, economía y seguridad, respondiendo a las necesidades de servicio que requieren los elementos de transporte y la carga que sirven al comercio del área de servicio del puerto. El puerto depende para sobrevivir de la actividad y desarrollo de su área de servicio. Por consiguiente, debe servirla con el control del Estado, y la experiencia de cierta representación de los intereses comerciales del área de servicio.

Capítulo VI

6. LAS ADUANAS

6.1. EL ALMOJARIFAZGO

No puede prescindirse en la *Historia de los Puertos del Perú*, de mencionar el importante rol que le ha tocado desde sus orígenes al sistema aduanero del Perú como organismo encargado de recaudar los impuestos a las mercaderías que ingresan o salen del país, cautelando los intereses del Estado y proporcionando una de las más importantes rentas del erario nacional.

Por otra parte, existió una íntima relación entre las aduanas y los puertos, pues además del continuo enlace en el control y aforo de las mercaderías, en una época de la historia portuaria peruana el almacenamiento de la carga en los puertos estuvo a cargo de las aduanas.

Si bien es cierto que el sistema de aduanas en el Perú se inició fundamentalmente como tal el 2 de octubre de 1773, cuando se creó la primera oficina aduanera en el Perú, así como su correspondiente reglamentación, desde los comienzos de la colonia, la corona de España recaudó impuestos aduaneros que fueron denominados "almojarifazgo". Esta palabra de origen árabe proviene de "almogarife" nombre con el cual se distinguía a la persona encargada de cobrar por las mercaderías el impuesto de "portazgo", cuando salían o entraban de un territorio a otro.

El almojarifazgo o derecho de entrada se aplicaba a la importación de mercaderías de ultramar, fueran o no españolas, así como a la exportación de los productos naturales de América.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

Esta función, que permitía captar los mayores tributos para el erario español, la cumplieron sucesivamente los Oficiales Reales, luego el Consulado y por último la Real Administración de Alcabalas.

6.2. EL PRIMER TAMBO O ADUANA EN EL CALLAO

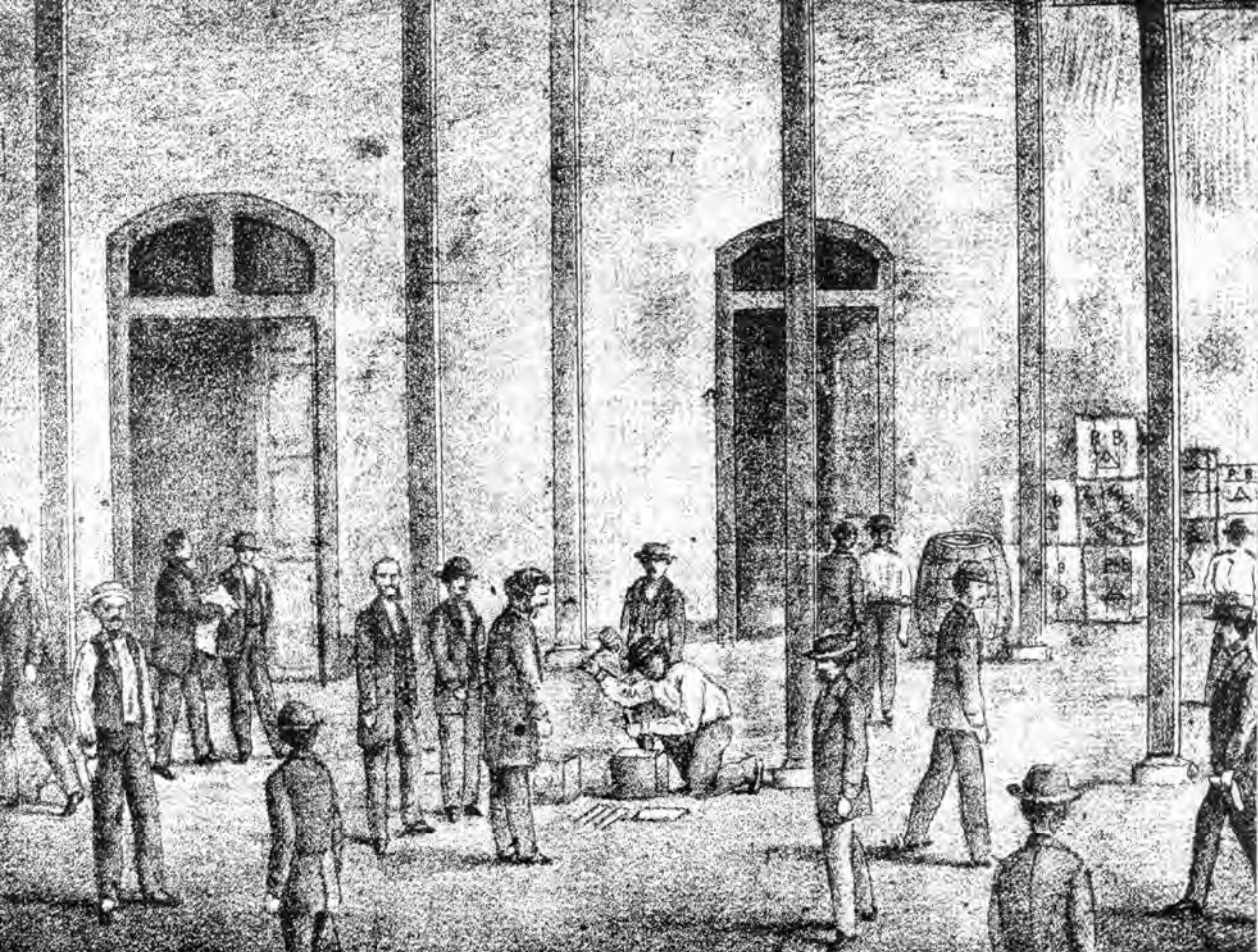
En las primeras etapas del puerto del Callao, las mercaderías que se desembarcaban sufrían en las playas gran deterioro aguardando su traslado a Lima, por lo cual en uno de los libros de actas del cabildo de Lima figura un acuerdo para que un tal Diego Ruiz pudiera: "hedificar un tambo o casa pare que le dicha ropa se meta eguarde pagándose por le guarde dello justo fuera".

Posteriormente fueron levantadas otras barracas o depósitos cerca de la playa, y habiendo fracasado el proyecto originado en razón de la destrucción del Callao por el terremoto de 1746, de llevar a Bellavista las mercaderías por medio de canales artificiales, se construyeron oficinas reales para el resguardo y el guarda mayor, así como almacenes.

6.3. EL REGLAMENTO DE COMERCIO Y ORGANIZACION DE LAS ADUANAS DEL PERU EN 1773

En 1773, siendo virrey del Perú don Manuel Amat y Junient, con autorización del Rey Carlos III se aprobó por Decreto del 2 de octubre de 1773 el primer Reglamento de Comercio y Organización de Aduanas del Perú, fundando a su vez la primera oficina de aduana que funcionó por algun tiempo en el Colegio de San Martín en Lima, destinado al Hospital de los Huérfanos. Este local estaba ubicado en la antigua calle "Aduana", actual jirón Miró Quesada, donde después funcionó el poder Judicial. El primer administrador fue don Miguel de Arriaga. En el Callao se estableció únicamente una "aduanilla", a la que concurrían los funcionarios aduaneros de Lima como lo hacían anteriormente los oficiales reales cada vez que llegaba una "nao".

El decreto en mención establece la organización aduanera, fijando al personal sus haberes, organización, disposiciones legales, así como la conformación del Arancel de Aduanas en su aspecto de "almojarifazgo". Constaba de siete capítulos, y en él se esclarecía que: "Se creaba la Administración para los fines del cobro de los derechos de Aduana en el Territorio del Virreynato,



Vista de la ramada de la aduana del
Callao en 1887, mostrando una operación
de aforo. (Reproducido de *El Perú
Ilustrado*, de 1887).

a excepción de las provincias de Tucumán, Paraguay, Río de la Plata y del Reyno de Chile que corren bajo otras reglas. Que para el resguardo y buen cobro de esta renta, se originan garitas en el número y lugares que se determine a consulta del Administrador, donde hayan de asistir los guardas”.

Igualmente disponía que los vistas, previa apertura y reconocimiento de todos los fardos, cajones, tercios y barriles realizasen el aforo y aplicación de impuestos pertinentes para el pago en dinero de contado sin espera de plazo.

En los primeros cuatro meses que la mercadería estaba almacenada no se cobraba por este concepto, pero pasado este tiempo se aplicaba una tasa de medio real diaria por cada pieza, y si no se cumplía con este pago se procedía al remate previo aforo o avalúo.

En los casos de contrabando o comisos, se disponía el procedimiento de oficio o por denuncia, en cuyo caso el denunciante tenía derecho a recibir la tercera parte, el administrador otra tercera parte, y el resto quedaba para la Real Hacienda.

Es interesante anotar que también dicho reglamento regulaba las funciones de cada uno de los empleados disponiendo que los papeles, libros y cuentas generales de la administración fuesen rendidas al Tribunal de Cuentas para su aprobación.

Como podrá apreciarse, el Reglamento de Comercio y Organización de Aduanas del Perú de 1773, contenía adecuadas disposiciones de carácter aduanero que estuvieron vigentes aún en la etapa republicana del Perú.

6.4. *TRASLADO POR RAZONES POLITICAS Y OTRAS DE LA ADUANA DEL CALLAO*

El 9 de enero de 1836, debido a que el Callao se encontraba ocupado por fuerzas rebeldes al Gobierno de Lima, el Presidente Provisional de la República, general Luis José de Orbegoso, decretó que se habilitase como puerto mayor la caleta de Chorrillos, mandándose establecer allí: “una aduanilla con los empleados necesarios que hayan sido fieles”. Sin embargo la administración quedó en Lima. El 24 de enero del mismo año se mandó cerrar Chorrillos y abrir el Callao. El 7 de marzo de 1836 se dispuso que la aduana se trasladara a un sector del castillo del Real Felipe, entonces llamado de la “Independencia”. En agosto de 1838 nuevamente volvió a habilitarse Chorrillos, y posteriormente, el



Otra vista de la aduana del Callao
con las carretas movilizadoras de carga.
(Archivo Fotográfico del I.E.H.M.P.).

11 de marzo de 1839 se cerró Chorrillos y abrió el Callao. En otra oportunidad, habiéndose presentado la peste bubónica en el Callao, la aduana fue trasladada a Ancón, y al desaparecer el peligro volvió al Callao, a su viejo recinto del Real Felipe, donde permaneció hasta 1936 en que se le trasladó al edificio construido en el área del terminal marítimo del Callao.

6.5. *PRINCIPALES DISPOSICIONES ADUANERAS DICTADAS EN LOS PRIMEROS AÑOS DE LA REPUBLICA*

Las disposiciones aduaneras más importantes dictadas desde el comienzo de la república se inician con las contenidas en el Reglamento Provisional de Comercio expedido por el generalísimo San Martín el 28 de setiembre de 1821. En los posteriores reglamentos de comercio de 6 de junio de 1826, 6 de noviembre de 1833, 3 de setiembre de 1836 y 30 de noviembre de 1840, se dan amplias y variadas disposiciones para el régimen aduanero.

El 28 de diciembre de 1872 se expidió una ley que puso en vigencia nuevas tarifas aduaneras. Un buen número de mercaderías que gozaban continuamente de libre derecho de importación, quedaron gravadas con un 10%. Recibieron un aumento de 5% los derechos ad-valorem que se cobraban, exceptuándose las subsistencias.

En diciembre de 1874, el Gobierno recibió autorización del Congreso para reorganizar y mejorar los servicios de la aduana del Callao y del resto de la república.

El 24 de enero de 1876 se dio un estatuto orgánico para la aduana del Callao conteniendo todos los pormenores de las operaciones en dicho establecimiento desde que entraban las mercaderías hasta que salían de él.

Los puertos de Pimentel y Pacasmayo fueron abiertos al comercio con el extranjero con una organización similar a la de los puertos de Eten y Salaverry, creándose además la Superintendencia de Aduanas de los departamentos de Lambayeque y La Libertad. Se reorganizaron igualmente las aduanas de Islay y Mollendo.

El 29 de octubre de 1886 se dio una ley que clasificó la categoría de las aduanas en relación con el servicio del tráfico comercial y señaló como puertos mayores Paita, Eten, Pimentel, Pacasmayo, Salaverry, Callao, Pisco, Chala, Mollendo, Ilo e Iquitos, posteriormente fue agregado Buenavista en Sama.



La aduana del Callao cuando funcionaba en el Real Felipe, en 1910. (Reproducido del Archivo Fotográfico del I.E.H.M.P.).

La ley de 4 de noviembre del mismo año reformó las tarifas y la de 27 de noviembre creó la Dirección General de Aduanas, fijó sus atribuciones y señaló el personal de su dependencia y los haberes a él asignados. Esta Dirección fue suprimida por ley de 31 de octubre de 1888.

La ley del 29 de octubre de 1886 dice así:

“ANDRES A. CACERES

PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPUBLICA

El Congreso de la República Peruana:

CONSIDERANDO:

La necesidad de hacer economías para nivelar el presupuesto de la República ha considerado uniformar los procedimientos aduaneros en el territorio peruano;

Ha dado la Ley siguiente:

Art. 1º.— El tráfico comercial será permitido en el litoral teniendo presente el Reglamento de Comercio.

Art. 2º.— La división de las aduanas será en tres clases.

Art. 3º.— Son aduanas de primera clase: Paita, Pimentel, Eten, Pacasmayo, Salaverry, Callao, Pisco, Chala, Mollendo, Ilo e Iquitos.

Las aduanas de Eten y Pimentel, quedan bajo la dependencia de su Administrador y cada una con los empleados que en el Presupuesto se determina. Es permitido por estas aduanas, el comercio de importación en general, así como las operaciones de embarcar, reembarcar, trasbordar y exportar toda clase de productos y mercaderías para el litoral y extranjero.

Art. 4º.— Son aduanas de segunda clase: Tumbes, Chimbote, Samanco, Casma, Huacho, Cerro Azul, Tambo de Mora, Lomas y Morro de Sama, y en el Lago Titicaca la de Puno; y se permitirá por ellas el embarque y la exportación en general, así como la introducción de mercaderías procedentes de las aduanas de primera clase, siempre que éstas hubiesen sido reconocidas y aforadas convenientemente y pagados los derechos que les corresponde.

Art. 5º.— Son aduanas de tercera clase: Zorritos o Mal Paso, Máncora, Amotape o La Brea, Colán, Sechura, San José, Chérre-

LAS ADUANAS

pe, Malabrigo, Huanchaco, San Bartolomé de Chao, Guañape, Santa, Huarmey, Supe, Playa Chica, Salinas de Huacho, Chancay, Ancón, Islas de Chincha, Caucato, Salinas de Otuma, Bahía de la Independencia, Caballos o Nazca, Atico, Chira, Quilca, Islay, Cocotea; siendo permitido por ellas el tráfico de lo que constituye el comercio libre de cabotaje y la exportación de productos nacionales en general.

Art. 6º.— En la Aduana del Callao, el depósito de mercaderías será por tiempo indefinido y no pagarán almacenaje por tres años, siempre que en este lapso de tiempo se reembarquen para el extranjero, pero si se despachan para el consumo del país, se liquidará y pagará el almacenaje por el tiempo transcurrido desde que las mercaderías fueron depositadas en los almacenes del Estado.

En las aduanas de Mollendo y Paita, el depósito de las mercaderías será solamente por un año, conforme a lo dispuesto en los artículos 138 y 143 del Reglamento de Comercio vigente”.

6.6. RENTA DE ADUANAS ENTRE 1868 Y 1869

Como resultado de las disposiciones tomadas en virtud de la autorización que recibió el Ejecutivo para organizar las aduanas por la ley del 31 de octubre de 1868, la renta recaudada por las aduanas entre 1868 y 1869 presentó un aumento apreciable según se menciona en la *Historia del Perú* de don Jorge Basadre. Dice así:

“Los ingresos de Aduana en los años 1868 y 1869, mencionados en la Memoria que presentó en 1870 el Director de Rentas Don José Manuel Osores, fueron los siguientes:

<i>Aduanas</i>	<i>Productos en 1868</i>	<i>Productos en 1869</i>
Iquique	191,982.74	289,653.41
Arica	483,704.87	615,867.02
Islay	252,266.36	435,636.54
Pisco	29,659.07	31,205.58
Callao	2'559,208.80	3'164,374.88
Huanchaco	41,766.26	44,267.68
San José	30,544.95	28,921.80
Paita	49,282.12	47,407.79
	<u>3'638,415.17</u>	<u>4'657,334.70 ”.</u>

6.7. *EL PROTOCOLO SOBRE REGLAMENTACION DEL TRAFICO A BOLIVIA POR MOLLENDO*

Un protocolo firmado en Lima el 20 de agosto de 1885 reglamentó el servicio aduanero en Mollendo hasta el término del tratado vigente entre ambas naciones, para el libre tránsito de mercaderías destinadas a Bolivia y de los productos que de esa república se exportasen como coca, café, lanas, cascarilla, cueros, hierbas medicinales, tabacos, cacao, minerales de plomo, cobre, plata, estaño, bismuto, barras de plata y oro y otros artículos de producción de la misma nación.

Quedó acordado que el Perú nombraría un agente aduanero en el puerto boliviano del lago Titicaca denominado "Puerto Pérez" (Chililaya) y Bolivia un agente aduanero en Mollendo; este artículo fue reformado más tarde. El protocolo detalló las atribuciones y las normas de procedimiento de estos agentes aduaneros.

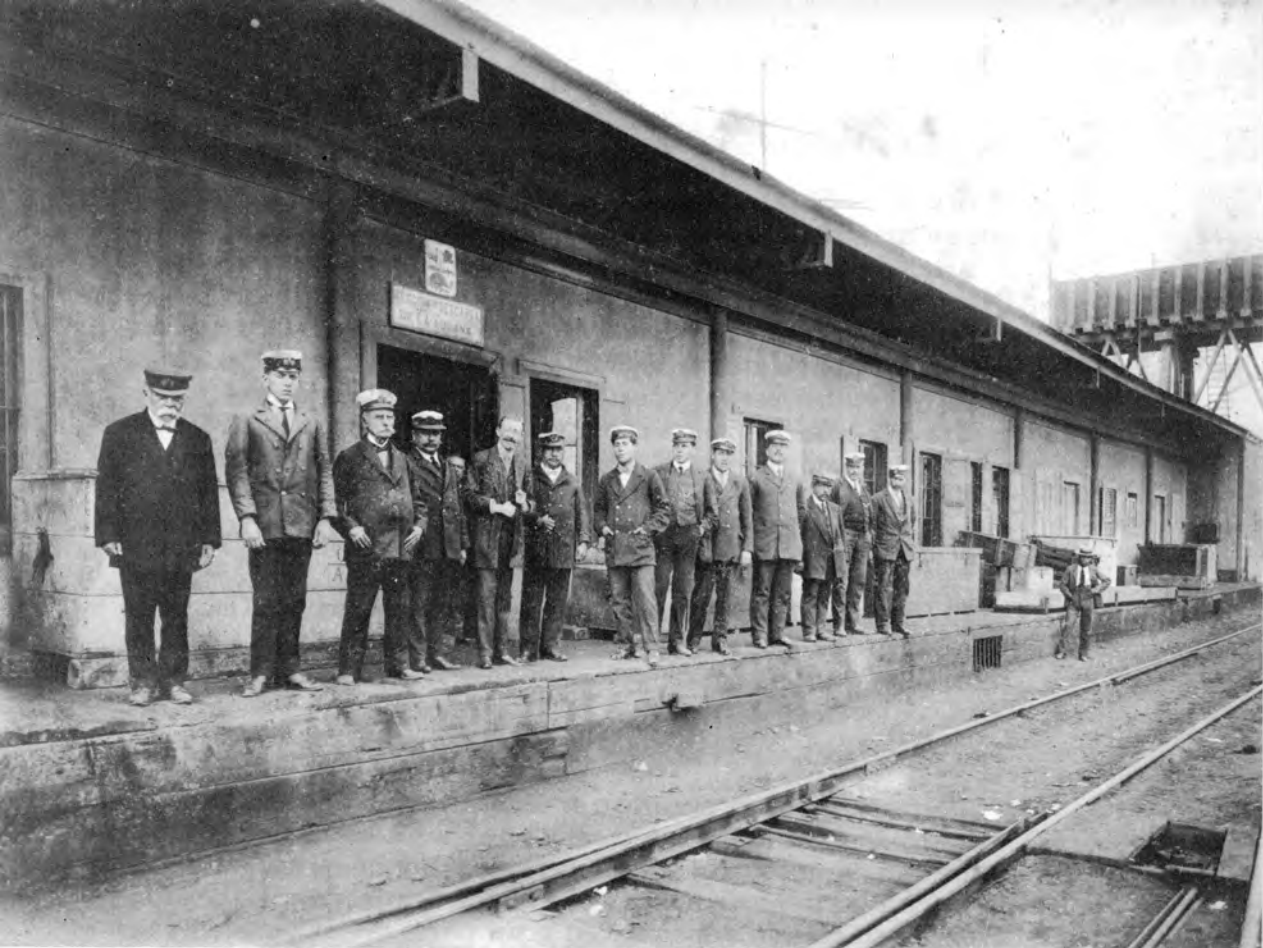
6.8. *EL RESGUARDO*

Puede decirse que la función del resguardo fue establecida por el cabildo en su sesión del 28 de junio de 1583, cuando nombra a don Vicente Macedo con: "Comisión plena para que todos los bastimentos, trigo, vinos y otras cosas que al puerto llegasen tome la cuenta y razón de todo y a quien pertenece, y haga que todo venga a esta ciudad y no consienta se saque ninguna parte sin expresa licencia de quien la puede dar y haga todo lo demás que convenga". La banda volante de a caballo la formaban: un comandante, un teniente, un escribano de registro, un cabo de mar, un cabo de tierra, dos guardias montados, dos guardias de a pie y un patrón de falúa.

El 16 de junio de 1826, el Consejo de Gobierno del Perú expide un Reglamento del Resguardo de las Aduanas Litorales y de Fronteras de la República, y del cual se indican a continuación algunos de sus artículos:

"Art. 1º.— El Resguardo es una fuerza militar destinada a proteger el comercio y asegurar los intereses de la Hacienda Nacional.

Art. 2º.— El Resguardo estará a las órdenes inmediatas del ministro de Hacienda, prefecto de los departamentos e intendentes de los Distritos donde se situaren.



Personal de la aduana en el local de la sección Descarga, dentro de la dársena. (Reproducido de *La Superintendencia General de Aduanas*, 1914).

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

Art. 3º.— El Cuerpo del Resguardo desempeñará sus funciones en los Distritos principales de las Aduanas y sus tenencias.

Art. 4º.— Los lugares en donde deberán establecerse son: el Desaguadero, en el Departamento de Puno; Arica, Islay e Ilo, en el Departamento de Arequipa; Nazca, Pisco, Lima, Huacho y Casma, en el Departamento de Lima; Huanchaco, Pacasmayo, Paita, Piura y Tumbes en el Departamento de La Libertad.

Art. 5º.— La fuerza que componga el Resguardo hará el mismo servicio militar que el de las tropas ligeras del Ejército.

Art. 6º.— “Todos los delitos, faltas y abusos que cometiere el Resguardo en el ejercicio de sus funciones se castigarán como en el Ejército, con arreglo a la ordenanza”.

El 4 de mayo de 1827, se expide un “Reglamento para Gobierno y Régimen de los Resguardos del Puerto del Callao y esta Capital”.

6.9. LA ORGANIZACION ADUANERA DEL PERU EN LA ACTUALIDAD

Después de haber pasado por una serie de etapas paralelas a nuestro desarrollo histórico comercial, las aduanas de la república han cumplido con su importante labor de recaudar los impuestos a las importaciones y exportaciones del país. La base del éxito de su misión dependió en gran parte de las legislaciones aduaneras que se expidieron en diversas ocasiones.

Ultimamente estuvo en vigencia el Código de Procedimientos Aduaneros expedido en 1926 y que fue reemplazado por el Decreto Ley N° 20165 (Ley General de Aduanas) del 2 de octubre de 1973 que entró en vigencia el 1º de enero de 1975. Esta ley consta de siete grandes secciones (Títulos) divididos en catorce capítulos y un total de ciento noventiseis artículos. Su reglamentación fue aprobada por Decreto Supremo N° 020-74-MINCOM de 3 de Noviembre de 1974.

Esta última ley fue una reforma a fondo del régimen legal de las operaciones aduaneras, y tiende a adecuar las normas de las operaciones de aduana a las exigencias tanto de los planes nacionales de desarrollo económico como de los acuerdos de integración suscritos por el Perú. Por Decreto Legislativo N° 288 de 1984, y reglamento de la Ley N° 20165, se modifican y derogan artículos de la Ley N° 20165, entrando en vigencia el Decreto Legislativo N° 288 el 15 de julio de 1984.



Almacenamiento de la carga de la
dársena en un almacén exterior, frente al
actual local del Museo Naval. (Reproducido
de *La Superintendencia General de
Aduanas*, 1914).



Capítulo VII

7. LOS TRABAJADORES MARÍTIMOS Y PORTUARIOS DEL PERU

7.1. ANTECEDENTES

El trabajo marítimo, siempre fue considerado como una actividad de características especiales.

La complejidad de este trabajo, debido a la variedad de empleadores, así como a las circunstancias especiales, mar, tierra y nave donde se desenvuelve, le dieron al trabajador marítimo una personalidad bastante peculiar.

Los primeros trabajadores marítimos tuvieron que desarrollar sus labores, haciendo uso en la casi mayoría de los casos, solamente de sus fuerzas físicas para el acarreo de las mercaderías.

A excepción de la carretilla de mano y la palanca, así como el plano inclinado, toda la actividad se desarrollaba con las manos, el hombro y la espalda. A esta modalidad se agregaba la naturaleza del medio de trabajo, no siempre el mismo, pues podía ser en algunas ocasiones: en tierra, muelle o depósitos, en lanchones, en la playa o en la cubierta y bodegas del buque, o en la intemperie bajo la acción del buen o mal tiempo, en el día o en la noche.

7.2. PRIMERAS DISPOSICIONES

Desde la época del virreinato, la actividad de movilización de la carga en los puertos era realizada por grupos de trabajadores que estaban registrados o matriculados ante las autoridades marítimas o portuarias de cada puerto.

Estos trabajadores realizaban diversas faenas en tierra y en el muelle, relacionadas con la carga. Los lanchones o embarcaciones que llevaban o traían las cargas de las naves, eran conducidos por personal especial que se ocupaba de las faenas inherentes a la recepción o descarga de la embarcación. Generalmente, las operaciones en la nave relacionadas a la carga, se efectuaban utilizando al personal de marineros de la misma.

En 1805 se dictó una disposición para el puerto del Callao que fijaba el valor de los pagos que debía efectuarse a las cuadrillas de cargadores de dicho puerto. Este personal era en realidad el que tenía la exclusividad del movimiento de la carga en dicho puerto, que era el principal y de mayor movimiento del virreinato. Después de proclamarse la independencia, por Decreto del 10 de octubre de 1826, se aprobó un nuevo arancel para el pago de la carga y descarga de la cuadrilla de cargadores del Callao. El 10 de mayo de 1833, un decreto del presidente don Agustín Gamarra, deroga el de octubre de 1826, volviendo al régimen tarifario de 1805.

Es interesante anotar los considerandos del decreto de mayo de 1833, que establece en tres de ellos lo siguiente:

- “2) Que ni el precio de las subsistencias ni el de los jornales en la actualidad es mayor que lo que era en el año 1805.
- 3) Que no puede el Gobierno mirar con indolencia el estado de abatimiento en que se halla la Marina Nacional, sin dejar de prestar al comercio la protección que necesita.
- 4) Que las disposiciones que deben producir conocido provecho a la República no pueden dejar de dictarse por la disminución de ganancias que resulte a una porción pequeña y determinada de individuos”.

Además del personal de cargadores del Callao, existían otros grupos que efectuaban labores específicas en el movimiento de la carga en playa y depósitos del puerto. Estos eran: los playeros, que movilizaban los bultos en la playa; los conductores a almacenes que efectuaban el traslado de los mismos a los almacenes o depósitos; los arrumadores, que ubicaban los bultos en el lugar de depósito; y los guardianes, encargados de la vigilancia.

En 1837, se expidió por el Ministerio de Hacienda, una tarifa para el pago de estos trabajadores, la que quedó modificada por la reglamentación tarifaria contenida en el Reglamento de Comercio de 1840. Similares grupos de trabajadores realizaban igual función a las del Callao en los otros puertos.

LOS TRABAJADORES MARITIMOS Y PORTUARIOS DEL PERU

Habiendo producido interferencias respecto al control de los trabajadores marítimos y portuarios, por parte de autoridades del Gobierno ajenas a dicha actividad, el 5 de agosto de 1840, se expide un decreto que establece en su artículo 1º lo siguiente: "Los Capitanes de Puerto en sus respectivas jurisdicciones de Marina son los únicos encargados y responsables de la policía de los puertos".

A continuación en el artículo 3º del mismo decreto, dispone lo siguiente:

"Los Capitanes de Puerto no inscribirán en las matrículas de Marina, sino a aquellos individuos que a continuación se expresan: 1) a los pescadores mayores de diez y siete años que estén en actual ejercicio de la pesca; 2) a los peruanos hombres de mar, que sirvan embarcados en buques de la Marina de Guerra o en la Mercante Nacional, o se hallen destinados al servicio de las embarcaciones menores pertenecientes a los resguardos o dependencias de Marina; 3) a las compañías de cargadores establecidas en los puertos para el servicio del comercio, y a los marineros peruanos que embarquen en ellos; 4) a los individuos de maestranza naval que, domiciliados en los puertos se hallen o no embarcados, con tal que se ocupen de sus oficios en servicio del Estado o de los buques mercantes nacionales".

7.3. LA CREACION DE LAS MILICIAS NAVALES DE LA REPUBLICA Y LOS TERCIOS NAVALES

El 6 de octubre de 1840, el ministro de Guerra y Marina Juan José Salas, expide una detallada reglamentación ampliatoria del decreto del 5 de agosto del mismo año, por el que crea las milicias navales de la república, subdividiéndolas en los llamados tercios navales. Dice así la citada reglamentación:

"Casa del Supremo Gobierno en Lima a 6 de Octubre de 1840
Sr. Coronel Comandante general de Marina:

Sr. Coronel:

Para que el arreglo de las matrículas de Marina se establezca ordenadamente y en conformidad con lo dispuesto por la ordenanza de su instituto, ordenará U.S. se observe con puntualidad lo siguiente, según lo determinado por el título 3º de la referida ordenanza:

"Art. 1º.— Toda la gente de mar y maestranza y demás individuos matriculados, llamados a inscribirse en las matrículas por

el artículo 3 del Decreto de 5 de Agosto último, formarán un cuerpo militar, el cual se denominará "Milicias Navales de la República".

Art. 2º.— El Comandante General de Marina, en quien reside la subinspección de todos los cuerpos de la Armada, será también el Sub-Inspector de las Milicias Navales de la República, y sus atribuciones serán a más de las que ejerce como Comandante General, las que indica el artículo 21 del expresado título 3º.

Art. 3º.— Las Milicias Navales se subdividirán en otros cuerpos que se denominarán Tercios Navales, y cada Tercio Naval tomará el nombre particular de la Capital del Departamento a que pertenezca el puerto principal que se halle comprendido en él.

Art. 4º.— Los Tercios Navales se subdividirán en otros cuerpos, que se titularán Partidos Navales, y cada Partido Naval tomará el nombre particular de la Capital de la Provincia a que pertenezca el puerto principal que se halle comprendido en la matrícula del respectivo Partido.

Art. 5º.— En conformidad de los dos artículos anteriores se llamará "Tercio Naval de Moquegua", el conjunto de todos los Partidos Navales que se hallen comprendidos dentro de los límites litorales de dicho Departamento, y su comandante principal será el Capitán del Puerto de Arica, observándose el mismo sistema con respecto a los Tercios Navales correspondientes a los Departamentos de Arequipa, Lima, La Libertad y provincia litoral de Piura, cuyos comandantes principales serán, en el primero, el Capitán del Puerto de Islay; en el segundo, el del Callao; en el tercero, el de Huanchaco; y en la expresada provincia litoral, el de Paita.

Art. 6º.— En el mismo orden anterior se observará con respecto a los Partidos Navales, y sus comandantes particulares serán los Capitanes del Puerto principal de la provincia a cuya jurisdicción pertenezca la extensión litoral de su matrícula.

Art. 7º.— En el repartimiento de los matriculados, que han de componer la formación de los Tercios y Partidos Navales, se observará análogamente, lo que se previene en el Art. 3 del referido título.

Art. 8º.— El Sub-Inspector de matrículas a propuesta de los comandantes principales de los Tercios, nombrará de entre los matriculados, aquellos individuos que sin sueldo alguno, han de servir las plazas de sargentos de brigada y cabos primeros y segundos.

LOS TRABAJADORES MARITIMOS Y PORTUARIOS DEL PERU

Art. 9º.— Los Comandantes de cada Partido pasarán a fin de cada mes, a sus correspondientes comandantes de Tercios, las respectivas noticias de que se encarga el Art. 19 del mencionado título y los comandantes de los Tercios pasarán al Sub-Inspector en cada trimestre un resumen general de todos los individuos de que se compongan las matrículas de su mando, cuidando de expresar en él la clasificación prevenida en la segunda parte del referido artículo.

Art. 10º.— El Sub-Inspector con arreglo al Art. 21 formará a fin de año un estado general en que se manifieste la fuerza de que se compongan las Milicias Navales, expresando en él y con separación, la que pertenezca a cada Tercio y Partido, clasificación de los diversos ejercicios en que se ocupen los matriculados a cuyo estado acompañará el informe indicado en el expresado Art. 21 y se elevará al Gobierno por conducto del Ministerio del Despacho.

Art. 11º.— Tanto los comandantes de los Tercios, como los de los Partidos, pasarán en cada tres meses a sus respectivos matriculados, las revistas respectivas, a fin de que tenga su debido efecto lo dispuesto por el artículo 2º del Decreto de 29 de setiembre último.

Art. 12º.— Así mismo cuidarán muy estrictamente de no inscribir en las matrículas, sino aquellos individuos, cuyas calidades se hallan contenidas en las cuatro condiciones expresadas en el Art. 3º del Decreto del 5 de Agosto último.

Todo lo que de suprema orden comunico a U.S. para que desde la fecha tenga todo lo dispuesto su puntual observancia.

Dios guarde a U.S. —

JUAN JOSE DE SALAS".

Fue bajo la organización de las milicias navales y sus correspondientes tercios, la forma como operó por muchos años el registro y control de los trabajadores marítimos y portuarios.

El año 1919, por Decreto Supremo, se derogaron todas las disposiciones referentes a las milicias navales y se dictaron otras disposiciones específicas sobre la labor de las capitanías y los trabajadores. Dice así ese mencionado decreto:

"EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

TENIENDO EN CONSIDERACION:

1º Que desde la promulgación de la Ley N° 1569 de Servicio Militar Obligatorio, quedó de hecho abolida la antigua organiza-

- ción de las Milicias Navales, establecidas en el Código Naval;
- 2º Que los denominados gremios navales presentados en el Reglamento de Capitanías, no tienen otro objeto que servir de base para la formación de las expresadas Milicias Navales; y
 - 3º Que la nueva Constitución Política del Estado preceptúa la libertad del trabajo;

DECRETA:

Art. 1º.— Las industrias marítimas serán libremente ejercidas en los puertos del Litoral, del Lago Titicaca y de los ríos de la República por todos los ciudadanos nacionales y extranjeros nacionalizados, sin más restricciones que la buena conducta y las exigidas por la competencia en el oficio o industria a que se dediquen y la obligación de estar inscritos en el Registro del Servicio Militar Obligatorio a los que según la ley, están obligados a él.

Art. 2º.— Para la remuneración del trabajo se formularán las tarifas correspondientes a cada faena o industria, las que serán pactadas por una Junta compuesta de dos delegados, como representantes del Comercio, nombrados por la Cámara de Comercio del lugar, los que serán asesorados por dos Agentes Marítimos sin derecho a voto; por dos representantes nombrados por los trabajadores o industriales, en representación de ellos, y por el Capitán de Puerto, que la presidirá.

En los lugares donde no existe Cámara de Comercio, el Capitán del Puerto designará como representantes del Comercio a dos comerciantes residentes en el lugar en que no sean dueños de lanchas, ni negocien en embarcaciones.

Art. 3º.— Estas tarifas quedarán de hecho aprobadas al firmarse por los miembros de la Junta el acta que se sentará en el libro respectivo debiendo sacarse por cuadruplicado, copia de ellos, para su distribución en la forma siguiente: una para cada parte contratante, otra para la Capitanía del Puerto y la otra que se remitirá a la Dirección de Capitanías.

Art. 4º.— En el caso de controversia o desacuerdo en la fijación de algún precio o jornal, se someterá el punto a arbitraje de acuerdo con el artículo 11º del Plebiscito.

Art. 5º.— Los salarios o jornales serán abonados en mano propia a cada trabajador por la persona comisionada y rentada por la Agencia o casa comercial a la que ha prestado sus servicios, debiendo la autoridad marítima intervenir en caso de queja para exigir el cumplimiento de las tarifas.

LOS TRABAJADORES MARITIMOS Y PORTUARIOS DEL PERU

Art. 6º.— Cuando el número de operarios empleados en las diversas faenas así lo requiera, los empresarios o agentes designarán uno o más capataces rentados para que los dirijan en los trabajos.

Art. 7º.— Las Capitanías de Puerto llevarán un registro de inscripción para cada oficio o industria y otorgarán a cada trabajador una libreta de inscripción, según el modelo acompañado la que será renovada cada seis meses.

El Capitán de Puerto en ejercicio de la autoridad de su cargo, mantendrá sobre los trabajadores la debida vigilancia y determinará los casos en que no convenga la renovación de la libreta o en que deba hacerse antes de los seis meses.

Art. 8º.— Los servicios que se presten al Estado por los trabajadores o industriales, estarán sujetos para su remuneración, a las tarifas vigentes en cada puerto; y

Art. 9º.— Quedan derogadas todas las disposiciones que sobre organización de Milicias Navales y formación de Gremios contiene el Reglamento de Capitanías; así como todas las demás que se opongán al presente Decreto.

Dado en la Casa de Gobierno de Lima, a los quince días del mes de Diciembre de mil novecientos diecinueve.

A.B. LEGUIA

Juan M. Ontaneda”.

7.4. LA CLASIFICACION DE LOS TRABAJADORES MARITIMOS

Las agrupaciones de trabajadores marítimos en cada puerto fueron adoptando sucesivamente una conformación especial muy similar, de acuerdo a la naturaleza del trabajo marítimo basado en el sistema de lanchonaje, a excepción del puerto del Callao, que por tener el muelle y dársena para atraque directo y posteriormente el terminal marítimo, tenía otra conformación.

En forma general puede decirse que la siguiente clasificación de trabajadores predominó y operó por mucho tiempo:

a) *Jornaleros*

Trabajadores que realizaban el trabajo de carga y descarga en el muelle y dársena del Callao.

b) *Playeros*

Trabajadores que realizaban trabajos en los buques de pequeño tonelaje fondeados en la bahía, así como trasbordo de pasajeros.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

- c) *Muellanos*
Trabajadores que efectuaban su labor en tierra o en el muelle entregando o recibiendo carga de lanchones.
- d) *Lancheros*
Trabajadores que efectuaban su labor de movilización de carga en los lanchones, entregándola o recibéndola del estibador de la nave o del muellano.
- e) *Estibadores*
Trabajadores que realizaban su labor de embarque y descarga en las naves, y en algunos casos en el muelle al costado de la nave.
- f) *Tarjadores*
Trabajadores encargados de formular la relación de carga embarcada o descargada, o nota de tarja.
- g) *Maniobristas*
Trabajadores que acondicionan los elementos de maniobra, plumas, escotillas, etc., necesarios para las labores de embarque y descarga.
- h) *Guardianes*
Son los trabajadores encargados de custodiar la carga en almacenes, zonas, patios, carros de ferrocarril, lanchones y otros.

Además, en el puerto del Callao se reconoció a otro grupo de trabajadores marítimos denominados: “parihueleros” y “vagoneteros”, encargados de movilizar los elementos de trabajo de los estibadores (paletas/vagonetas).

En algunos otros puertos también se empleaban trabajadores que efectuaban diversas operaciones con la carga y que tenían la denominación de:

- a) *Tasqueros*, que operaban en las playas descargando o embarcando la carga de lanchones.
- b) *Lancheros*, que operaban con la carga en los lanchones.
- c) *Arrumadores*, que movilizaban y efectuaban el arrumaje de los bultos en la playa, almacén o depósito.
- d) *Cargadores*, que transportaban la carga de un lugar a otro.

7.5. LOS TRABAJADORES MARITIMOS Y PORTUARIOS DEL CALLAO

Al comienzo del siglo XX, las instalaciones portuarias del Callao estaban constituidas por el muelle y dársena, las que eran

administradas por una compañía francesa, la Empresa del Muelle y Dársena del Callao. Hasta el año 1904 prevaleció una Resolución Suprema del Gobierno expedida el 22 de junio de 1895, por la que se declaraba que el personal que emplea la Empresa del Muelle y Dársena del Callao, no estaba obligado a inscribirse en la matrícula respectiva, mientras subsista el reglamento de dicha empresa aprobado el 31 de marzo de 1875. La contratación era libre sin sujeción a ninguna reglamentación.

Había al servicio de dicha empresa dos grupos de trabajadores: los playeros, que efectuaban trabajos en los buques de pequeños tonelajes fondeados en la bahía, así como el trasbordo de pasajeros; y los jornaleros, que efectuaban los principales trabajos en los buques y muelles.

Con fecha 14 de junio de 1904 se expidió una resolución disponiendo que: "la Capitanía del Puerto del Callao proceda a la matriculación del personal que tiene a su servicio dicha Empresa, de conformidad con el Reglamento de Capitanías y demás disposiciones vigentes".

Con fecha 8 de noviembre del mismo año se expidió la reglamentación de la matrícula de los jornaleros del muelle y dársena, en la que entre otras cosas se establecían los requisitos para la inscripción, número, pago de jornales, horas de trabajo y también disposiciones tendientes a evitar las huelgas y garantizar la seguridad de los obreros. Finalmente se establecía que: "como matriculados de Marina, quedan los Jornaleros de la Empresa del Dársena y de las Compañías de Vapores, sujetos a las disposiciones contenidas en el Código de Marina Militar, y en el Código de Marina Mercante y Reglamento de Capitanías vigente".

No habiendo tenido buenos resultados en la práctica esta reglamentación, el año 1907 se derogó el decreto de 1904 en la parte referente a los playeros, emitiéndose otro decreto específicamente para los jornaleros.

A partir de 1907, el trabajo quedó libre para los jornaleros, efectuándose las operaciones por contratos entre las empresas y los contratistas llamados "capataces".

Nuevamente en 1914 se dio otra reglamentación restableciendo el sistema de matrícula, exigiendo ciertos requisitos para la inscripción, fijando la jornada en ocho horas, estableciendo una comisión para resolver los incidentes, y fijando el monto de los jornales.

En cuanto a los playeros, también se fijó una reglamentación exigiendo la matrícula en registros llevados por los capitanes de puerto, estableciendo tarifas y otras disposiciones más.

El 10 de junio de 1903 se fundó a base de los jornaleros del muelle y dársena, la "Sociedad Unión de Jornaleros del Callao". El 26 de agosto de 1935 fue reconocida oficialmente como "Centro Unión de Estibadores del Callao" e instalada como "Sindicato de Estibadores del Cabotaje Mayor del Callao" el 31 de agosto de 1945 y reconocida oficialmente como tal el 15 de octubre de 1953.

Es así como terminó la conformación del grupo de trabajadores del Callao denominado jornaleros, llamándosele en lo sucesivo "estibadores".

Sin embargo, es necesario anotar que al terminarse las obras del terminal marítimo del Callao, se expidió con fecha 23 de octubre de 1934 una resolución disponiendo "utilizar en forma exclusiva los servicios de los estibadores matriculados en la Capitanía del Puerto".

7.6. DISPOSICIONES DICTADAS EN EL AÑO 1934 Y OTROS AÑOS SOBRE EL TRABAJO MARITIMO EN EL CALLAO

A partir de noviembre de 1934, al ponerse en servicio las nuevas obras portuarias del Callao, se expidieron una serie de resoluciones del Gobierno cambiando el régimen de control de las operaciones comerciales, vigilancia, constitución de los gremios marítimos y otros del puerto del Callao, las que posteriormente se fueron adaptando a los otros puertos del Perú conforme se verá más adelante.

Entre las principales disposiciones se citan las siguientes:

- a) *Reglamento de trabajo y tarifa para movilización de carga*
Fue expedido el 23 de octubre de 1934 y contenía las disposiciones reglamentarias a las que debía sujetarse el trabajo marítimo en el puerto del Callao.
- b) *Utilización en forma exclusiva de los estibadores en el trabajo marítimo del Callao*
Expedido el 23 de octubre de 1934, disponía la utilización en forma exclusiva de los estibadores matriculados en el trabajo marítimo del Callao.
- c) *Jubilación de estibadores*
Expedido el 23 de octubre de 1934, disponía que la Capitanía del Puerto del Callao determinara la relación del personal

LOS TRABAJADORES MARITIMOS Y PORTUARIOS DEL PERU

que estaba comprendido entre los 70 y 81 años y por consiguiente incapacitado para las labores portuarias.

d) *Fleteros*

Expedido el 23 de octubre de 1934, disponía que el gremio de fleteros del Callao tendría la exclusiva en el transporte de equipajes en el terminal marítimo del Callao.

e) *Guardianes*

Expedido el 23 de octubre de 1934, disponía que el personal que se requiera para efectos de guardianía debía ser tomado del personal matriculado de guardianes existentes en la Capitanía del Puerto del Callao.

f) *Tarjadores*

Expedido el 23 de octubre de 1934, disponía que el terminal marítimo del Callao organizara su propio servicio de tarjadores escogido entre el personal de trabajadores del Puerto.

g) *Modificaciones a la tarifa y reglamento de trabajo del Puerto del Callao*

Expedido el 10 de diciembre de 1934, contenía nuevas disposiciones que modificaban el Reglamento de Trabajo y Tarifa para Movilización de Carga expedido el 23 de octubre de 1934.

h) *Vigilancia de las naves en el Terminal Marítimo del Callao*

Expedido el 16 de noviembre de 1934, encargaba la vigilancia de las naves al resguardo central.

i) *Desligando a la Capitanía del puerto del control de las operaciones marítimas comerciales en el Puerto del Callao*

Expedido el 21 de noviembre de 1934, desligaba a la Capitanía del puerto del Callao de las atribuciones que el Reglamento de Capitanías vigente le asignaba en orden a las operaciones marítimas comerciales.

j) *Encargando a la Superintendencia General de Aduanas las funciones de la Capitanía del Callao en cuanto a las operaciones marítimas comerciales*

Expedido el 29 de noviembre de 1934, la Superintendencia General de Aduanas asume las funciones referidas a los gremios marítimos.

k) *Organizando los servicios de control en la descarga y embarque de mercaderías en el puerto del Callao*

Expedido el 3 de diciembre de 1934, establece las normas para el empleo de tarjadores por las naves y el terminal marítimo en el Callao.

l) *Canchadores*

Expedido el 1º de marzo de 1935, dispone que la movilización del equipaje en el terminal marítimo del Callao la efectúen los fleteros, quienes ocuparán al personal de canchadores.

m) *Unificación de los gremios de estibadores de muro y bodega del cabotaje*

El 18 de marzo de 1938 se expidió la siguiente resolución unificando los gremios de estibadores del Callao:

“Visto el expediente letra S, Nº 22 y el oficio letra S, Nº 48, con el que se remite la solicitud de la “Sociedad Unión de Trabajadores del Muelle Fiscal de Cabotaje del Callao”, para que se fusionen los dos Gremios que actualmente trabajan en el cabotaje, en atención a la falta de ocupación que esa división les irroga.

Siendo atendible esa solicitud en mérito de las razones expuestas; y

De acuerdo con lo informado por la Comisión Controladora del Trabajo Marítimo;

SE RESUELVE:

Proceda la Comisión Controladora del Trabajo Marítimo del Callao a reorganizar la matrícula de estibadores de cabotaje, fusionando en un solo gremio a los estibadores de muros y de bodegas que actualmente prestan sus servicios en el cabotaje menor debiendo regir para la retribución de sus labores la tarifa vigente para los estibadores de muro.

Comuníquese y Regístrese.

Rúbrica del Presidente de la República.

ROCA”.

7.7. *SOCIEDADES Y SINDICATOS DEL PUERTO DEL CALLAO*

Un importante rol en el desarrollo y progreso de las actividades marítimas y portuarias del Callao le ha correspondido a los trabajadores que han desempeñado y efectúan labores en este puerto desde su origen hasta nuestros días. A continuación mencionamos la relación de las sociedades y sindicatos que agrupan a estos trabajadores:

a) *Sociedad Obrera Marítima Confederada*

— Fundada el 26 de agosto de 1921

— Reconocida oficialmente el 30 de diciembre de 1921

LOS TRABAJADORES MARITIMOS Y PORTUARIOS DEL PERU

- b) *Sociedad de Empleados del Terminal Marítimo del Callao*
 - Fundada el 11 de febrero de 1943
 - Reconocida oficialmente el 29 de diciembre de 1943
- c) *Sociedad "Trabajadores de Almacenes y Anexos" del Terminal Marítimo del Callao*
 - Fundada el 3 de mayo de 1939
 - Institución con personería jurídica otorgada por R.M. 23/2/40.
- d) *Sindicato de Estibadores del Cabotaje Mayor del Callao*
 - Fundado el 10 de junio de 1903 con el nombre de "Sociedad Unión Jornaleros del Callao". El 26 de agosto de 1935 fue reconocida oficialmente como "Centro Unión de Estibadores del Callao".
 - Instalado con su actual nombre de "Sindicato de Estibadores del Cabotaje Mayor del Callao", el 31 de agosto de 1945 y reconocido oficialmente como tal el 15 de octubre de 1953, por Resolución Ministerial N° 308.
- e) *Sociedad de Empleados Tarjadores Marítimos del Callao*
 - Fundada el 17 de octubre de 1930
 - Reconocida oficialmente el 17 de noviembre de 1930
- f) *Sindicato de Guardianes Marítimos del Callao*
 - Fundado el 15 de octubre de 1914
 - Reconocido oficialmente como gremio el 25 de abril de 1941 y como sindicato el 26 de octubre de 1957. R.M. N° 819 D.T.
- g) *Sindicato de Parihueleros y Vagoneteros del Terminal Marítimo del Callao*
 - Fundado el 25 de mayo de 1954
 - Reconocido oficialmente el 23 de agosto de 1955
- h) *Sociedad Marítima de Gavieros y Anexos - Callao*
 - Fundada el 7 de agosto de 1919
- i) *Sistema Asistencial de los Estibadores Matriculados en el Callao*
 - Creado por Decreto Supremo N° 10 del 09.03.63 e inscrito en el Registro de Asociaciones.
- j) *Asociación de Trabajadores Portuarios del Terminal Marítimo del Callao - Devotos de la Virgen del Carmen de la Legua*
 - Fundada el 30 de setiembre de 1965.

DATOS IMPORTANTES

A. *La Jornada de las 8 horas*

Corresponde el mérito a los trabajadores portuarios del Callao el haber conseguido por primera vez en el Perú, mediante la acción inteligente y coordinada de los jornaleros del puerto, en el año 1914, el reconocimiento de la jornada de las ocho horas. Una amplia reseña de este acontecimiento se da en la parte de la monografía dedicada al Callao.

B. *Un hecho notorio en el año 1964*

Fue la realización del Primer Congreso de Servidores Portuarios, efectuado en el Callao, certamen que fue organizado por la Sociedad de Empleados del Terminal Marítimo del Callao y cuyas ponencias de carácter constructivo fueron presentadas a la Administración.

C. *Sindicato de los Trabajadores de la Empresa Nacional de Puertos*

En una asamblea realizada en el Callao el 28 de agosto de 1980, los trabajadores, obreros y empleados, al servicio de la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU-PERU) acordaron constituir un sindicato con el objeto de lograr mejoras sociales y económicas, elevando el nivel de vida en lo material, moral y cultural.

El 17 de marzo de 1981, mediante Resolución Directoral N° 242-81-917400 el Gobierno reconoció el sindicato, que hasta la fecha representa los intereses y derechos de los trabajadores de ENAPU-PERU.

Al cerrar este capítulo, el autor de esta monografía, participe directo en diversas etapas de la actividad portuaria del Perú, reconoce y agradece el esfuerzo que el factor humano a través de sus trabajadores portuarios, en justa causa con sus directivos de todas las épocas, permitió forjar el desarrollo de la actividad portuaria del Perú, contribuyendo a mantener la efectividad de la actividad comercial del Perú.

Capítulo VIII

8. LA COMISION CONTROLADORA DEL TRABAJO MARITIMO

8.1. ANTECEDENTES DE SU CREACION

Hasta la inauguración de las nuevas obras portuarias del terminal marítimo del Callao, todo el personal que en una u otra forma laboraba en las faenas relacionadas con la operación de embarque y descarga de mercaderías, pasajeros y otros, estaba bajo el control de las capitanías del puerto o de la organización de aduanas.

8.2. EL DECRETO DEL 8 DE MARZO DE 1935

En marzo de 1935, el Gobierno expide un Decreto Supremo creando un organismo denominado "Comisión Controladora del Trabajo en el Callao", con la finalidad de dirigir los servicios de descarga y embarque de mercaderías y pasajeros en el terminal marítimo del Callao, en todo lo relacionado con los servicios de las compañías de vapores y de los gremios portuarios constituidos por: estibadores, tarjadores, fleteros, guardianes, canchadores, y en general de cuanta persona o entidad intervenga en la labor de descarga o embarque.

Esta acertada creación, permitió centralizar en una entidad representativa de los diferentes sectores que intervienen en el trabajo marítimo, el control del personal de trabajadores.

El texto del mencionado decreto, así como el de la modificación del mismo de 28 de diciembre de 1935 se dan a continuación:

"EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

CONSIDERANDO:

Que es necesario en guarda de los intereses económicos del País que los servicios del Puerto del Callao, se organicen de acuerdo con las prácticas y prescripciones modernas;

Que la inauguración de las obras portuarias exige la creación de organismos, capacitados y especialmente preparados, para la dirección de las operaciones de carga y descarga de mercaderías en forma de que todos los servicios del puerto funcionen en armonía con la importancia de las nuevas obras;

Que el Gobierno tiene el propósito de facilitar el movimiento portuario del Callao contribuyendo a la eliminación de las gabelas establecidas por causa del mal servicio;

DECRETA:

1º.— Créase en el puerto del Callao, con el fin de dirigir los servicios de descarga y embarque de mercaderías y pasajeros en la parte que se relaciona con los servicios de las compañías de vapores, del Terminal Marítimo y de los gremios portuarios, la Comisión Controladora del Trabajo del Callao.

2º.— Esta Comisión estará constituida en la siguiente forma: dos representantes del Gobierno, pertenecientes al personal de Marina, designados por el Ministerio de Marina; un representante del Comité Naviero de la Cámara de Comercio del Callao; un representante del Terminal Marítimo; un representante de los propietarios de embarcaciones menores de cabotaje; un representante de la Cámara de Comercio de Lima.

El Ministerio de Hacienda designará, entre los representantes del Gobierno, al que debe ejercer el cargo de Presidente de la Comisión, y Jefe de la Oficina de trabajo.

3º.— Corresponde a esta Comisión:

- a) Controlar el trabajo de los Tarjadores, Fleteros, Estibadores, Guardianes, Canchadores, y en general de cuanta persona o entidad, intervenga en la labor de descarga o embarque.
- b) Vigilar, por intermedio de oficina especial de su dependencia, la labor en los barcos, en los muelles, y en la

- bahía exigiendo a las compañías de vapores, al Terminal Marítimo y a los gremios del puerto, el cumplimiento de sus obligaciones.
- c) Llevar el registro especial de trabajadores portuarios del Callao.
 - d) Solucionar toda diferencia que surja entre el personal obrero, las compañías de vapores, o el Terminal Marítimo, siendo sus fallos inapelables cuando se trate de discusiones por pago de jornales o eficiencia de la labor.
 - e) Sólo en los casos de reclamo por disposiciones que afecten a la reglamentación del trabajo será posible apelar ante el Ministerio de Hacienda.
 - f) Decretar la separación de la matrícula de los estibadores, o cualquier otro miembro de los gremios marítimos, que sea acusado de robo, debidamente comprobado, por la autoridad de policía, u otra falta grave, que desacate la autoridad de los miembros de la Comisión, o de la oficina de su dependencia.
 - g) Revisar, cada tres meses, la matrícula de trabajadores portuarios constatando, por intermedio de la oficina de su dependencia, que los miembros de ella no tienen otra ocupación o trabajo, mandando borrar a los que incurren en esta falta.
- 4º. La Comisión celebrará sesiones semanales y extraordinarias cuando la presidencia lo determine, y sus miembros recibirán como remuneración la suma de veinte soles por sesión que será abonada por el Terminal Marítimo con cargo a los fondos de explotación.
- 5º. Para auxiliar a la Comisión en la dirección del trabajo portuario, y controlar diariamente su desarrollo y organización, creáse una oficina anexa a ella con el siguiente personal: dos auxiliares y un liquidador, cuyos haberes serán abonados por el Terminal Marítimo con cargo a los fondos de explotación.
- 6º. Corresponde a esta oficina vigilar el trabajo de descarga y embarque de mercaderías y equipajes y dictar las disposiciones que juzgue convenientes para la más rápida y oportuna manipulación de las mismas, debiendo transmitir sus órdenes por intermedio de los jefes de bahía de las compañías de vapores, y de la Administración del Terminal Marítimo.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

- 7º. Desde la fecha y hasta nueva disposición, queda terminantemente prohibida la anotación en el registro de trabajadores portuarios del Callao, de nuevo personal, no pudiendo admitirse esa anotación, ni aun en los casos de vacante por jubilación, fallecimiento, retiro u otra causa.
 - 8º. El Resguardo Aduanero del Callao y la Sección de Policía del Terminal Marítimo prestará a la Comisión y a la oficina de su dependencia, el auxilio que ellas le demanden.
- Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los ocho días del mes de Marzo de mil novecientos treinticinco.

O.R. BENAVIDES
M. Ugarteche”.

“Se modifica el Decreto de 8 de Marzo de 1935

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

ESTANDO A LO ACORDADO;

DECRETA:

- 1º. Modificase el artículo 1º del Decreto Supremo de 8 de Marzo del presente año en los términos siguientes:
Créase en el Puerto del Callao, la “Comisión Controladora del Trabajo” con el fin de controlar el trabajo del personal tomado al día, relacionado con los servicios de descarga y embarque de mercaderías y pasajeros, y dirimir las cuestiones que se susciten entre éstos, el Terminal Marítimo y las Compañías de Vapores.
- 2º. Modificase el inciso b) del artículo 3º del citado Decreto, en los términos siguientes:
Vigilar, por intermedio de Oficinas Especiales de su dependencia, la labor en los barcos, en los muelles, exigiendo a las Compañías de Vapores y a los Gremios del Puerto, el cumplimiento de sus obligaciones.
- 3º. Modificase el artículo 4º en los términos siguientes:
La Comisión celebrará sesiones semanales y extraordinarias cuando la presidencia lo determine, y sus miembros civiles recibirán como remuneración la suma de diez soles por sesión que será abonada por el Terminal Marítimo con cargo a los fondos de explotación.

LA COMISION CONTROLADORA DEL TRABAJO MARITIMO

4º. Modificase el artículo 5º. del referido Decreto, en los términos siguientes:

Para auxiliar a la Comisión en la dirección del trabajo portuario y controlar diariamente su desarrollo y organización, se pone a órdenes de la referida Comisión la Sección encargada de las labores marítimo-comerciales del puerto. Los haberes del personal de esta Sección serán abonados por el Terminal Marítimo con cargo a los fondos de explotación.

5º. Modificase el artículo 6º. del mencionado Decreto, en los términos siguientes:

Corresponde a dicha Sección vigilar el trabajo de descarga y embarque de mercaderías y equipajes.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los veintiocho días del mes de Diciembre de mil novecientos treinta y cinco

O.R. BENAVIDES

M. Ugarteche".

8.3. MODIFICACIONES A LA CONFORMACION DE LA COMISION CONTROLADORA DEL TRABAJO MARITIMO

Con fecha 18 de junio de 1936, el Gobierno amplía las funciones de la Comisión Controladora, transfiriéndole las atribuciones que tenía la Superintendencia General de Aduanas en lo referente a las operaciones marítimo-comerciales del puerto del Callao y que originalmente estuvieron a cargo del capitán de puerto de acuerdo con el Reglamento de Capitanías.

En 1943, al cesar la administración del terminal marítimo del Callao por parte de la *Frederick Snare Corp.*, el Gobierno expidió un Decreto Supremo reorganizando la Comisión Controladora, en el sentido de su conformación y atribuciones, pero siempre dependiendo del Ministerio de Hacienda y Comercio.

El texto del mencionado decreto es el siguiente:

"EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

CONSIDERANDO:

Que al haber asumido el Gobierno la Administración del Terminal Marítimo del Callao, es necesario dictar normas que modifiquen y amplíen las existentes para adaptarlas a esta nueva situación;

DECRETA:

- 1º. Reorganizar la Comisión Controladora del Trabajo Marítimo del Callao, constituyéndose con los siguientes miembros:
 - Un miembro del personal de la Marina, que designará el Ministerio de Marina;
El Jefe del Departamento de Muelles y Almacenes Fiscales;
 - El Director General del Trabajo del Ministerio de Justicia y Trabajo; y
 - El Jefe de la Sección Puertos y Marina Mercante de la Dirección General de Hacienda, que actuará de secretario.
- 2º. Ampliase las atribuciones de la referida Comisión, contenidas en el Decreto de su organización de 8 de Marzo de 1935 y su modificatoria de 28 de Diciembre de 1935, con la de conocer y solucionar toda diferencia que se suscite entre los gremios portuarios del litoral con las compañías de transportes.
- 3º. La referida Comisión propondrá al Gobierno la reglamentación necesaria para el mejor desempeño de sus labores.
- 4º. El Ministerio de Hacienda y Comercio dictará las medidas que sean necesarias para el mejor cumplimiento del presente Decreto.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los cinco días del mes de Mayo de mil novecientos cuarentitrés.

MANUEL PRADO
EAST".

8.4. EL DECRETO DE 1946

El Gobierno teniendo en cuenta que de acuerdo a las reglamentaciones y disposiciones vigentes, existía una dualidad de jurisdicción ejercida por el Ministerio de Hacienda y Comercio y las capitanías de puerto que no era eficiente para el logro de los objetivos del trabajo marítimo, resolvió que la Comisión Controladora pasase a ser dependencia del Ministerio de Marina, estableciendo además que el Ministerio de Marina, a través de los capitanes de puerto, ejerciera la autoridad y funciones señaladas a los jefes de puerto por el decreto de 31 de enero y Resolución Suprema de 15 de febrero de 1941.

LA COMISION CONTROLADORA DEL TRABAJO MARITIMO

Dice así el mencionado decreto:

“Decreto Supremo

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

CONSIDERANDO:

Que los puertos marítimos y fluviales del país se encuentran sometidos a la doble jurisdicción administrativa de los Ministerios de Hacienda y Comercio y de Marina, representados en ellos por los Jefes de Puerto y los Capitanes de Puerto respectivamente;

Que esta dualidad de autoridades entorpece el buen servicio portuario y no facilita la unidad de criterio y de decisión que es indispensable para tal resultado;

Que estando comprendidos en el servicio de los puertos altos interventores nacionales cuya vigilancia compete al Ministerio de Marina, es necesario reintegrar nuevamente a su jurisdicción a las autoridades y asuntos portuarios que por su naturaleza no corresponden exclusivamente al de Hacienda;

Con el voto consultativo del Consejo de Ministros;

DECRETA:

- 1º. Reintégrese a la exclusiva jurisdicción del Ministerio de Marina, quien la ejercerá por intermedio de la Dirección de Capitanías y por los Capitanes de Puerto, la autoridad y funciones señaladas a los Jefes de Puerto por el Decreto de 31 de Enero y Resolución Suprema de 15 de Febrero de 1941.
- 2º. La Comisión Controladora del Trabajo del Callao, pasará a ser dependencia del Ministerio de Marina, en el cual desempeñará las funciones que le están encomendadas.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los diecisiete días del mes de Enero de mil novecientos cuarentiseis.

J.L. BUSTAMANTE RIVERO

C. Montero Bernales”.

8.5. DECRETOS DE 1953, 1957 Y 1958

En 1953, el Gobierno considerando que no tenía objeto que el director de trabajo formase parte de la Comisión Controladora,

desde que la misma Dirección General de Trabajo interviene, en uso de sus facultades, en la absolución de consultas y evacuación de informes concernientes a los trabajadores, dispuso por Decreto Supremo, que el director general de trabajo no fuera miembro de la Comisión Controladora del Trabajo Marítimo del Callao.

En 1957 y 1958, se expiden otros decretos supremos, modificando la conformación de los miembros de la Comisión Controladora del Trabajo Marítimo del Callao quedando finalmente constituida en 1958 del siguiente modo:

- a) Un delegado del Ministerio de Marina como Presidente
- b) Un delegado del Ministerio de Hacienda
- c) Un delegado del Ministerio de Trabajo
- d) Un delegado de la Autoridad Portuaria del Callao
- e) Un delegado de la Cámara de Comercio del Callao
- f) Un delegado de la Asociación Marítima del Perú
- g) Un delegado del Gremio de Estibadores del Callao.

8.6. EL REGLAMENTO DE LA COMISION CONTROLADORA DEL TRABAJO MARITIMO

Por Resolución Suprema del 9 de abril de 1960 se aprobó el Reglamento de la Comisión Controladora del Trabajo Marítimo, en el cual se establecía el control y jurisdicción de dicha Comisión no sólo en el Callao sino para todos los puertos de la república.

Además creaba para el Callao, la Oficina del Trabajo Marítimo del Callao, encargada de resolver en primera instancia las reclamaciones que se presenten relacionadas con la interpretación y alcance de las disposiciones y reglamentaciones vigentes.

Igualmente fijaba el funcionamiento de las juntas de puerto, presididas por los capitanes de puerto, en cada puerto, como organismo encargado de atender y resolver en primera instancia todos los problemas que se suscitaban entre los gremios marítimos y sus empleadores.

8.7. LA EVALUACION Y LABOR DE LA COMISION CONTROLADORA DEL TRABAJO MARITIMO

La labor ha sido de mantener en todas las oportunidades, la coordinación entre el trabajador y el empleador, la disciplina y el ordenamiento del trabajo, las remuneraciones y los beneficios

LA COMISION CONTROLADORA DEL TRABAJO MARITIMO

sociales respectivos, así como el número y conformación de los equipos de trabajadores para cada caso. Sin embargo, el ordenamiento laboral y los rendimientos dejan mucho que desear. Se hace necesario una reestructuración del sistema del trabajo en los puertos bajo el sistema de compañías de estiba.

El bienestar y la seguridad social de los trabajadores han sido enfocados en varias oportunidades, materializándolos en planes de vivienda, caja de pensiones, asistencia hospitalaria y otros.

La relación de presidentes de la Comisión Controladora del Trabajo Marítimo, desde su creación en 1935 hasta 1984, es la que sigue:

Mar. 1935 – Dic. 1935	Sr. Dn. Eduardo Marisca
Ene. 1936 – Dic. 1939	C. de F. Fidel Escuza
Ene. 1940 – Dic. 1940	C. de N. Juan Salaverry
Ene. 1941 – Dic. 1943	C. de N. Víctor Valdiviezo
Ene. 1944 – Feb. 1956	C. de N. Manuel Galdo
Mar. 1956 – Dic. 1956	C. de N. Alberto Zapatero Fernández
Ene. 1957 – Dic. 1958	C. de N. Alejandro Martínez Claure
Ene. 1959 – Ago. 1962	Calm. Pedro Gálvez Velarde
Set. 1962 – Ago. 1963	Calm. Jorge Barreto Alvan
Set. 1963 – Dic. 1964	Calm. Alfonso Pareja Marmanillo
Ene. 1965 – Mar. 1965	Calm. Eduardo Carrillo Burgos
Abr. 1965 – Mar. 1966	Calm. (r) Augusto García Zapatero
Abr. 1966 – Dic. 1967	C. de N. Gerardo Rossel Bueno
Ene. 1968 – Dic. 1969	C. de N. Augusto Gálvez Velarde
Ene. 1970 – Dic. 1971	C. de N. Alejandro Pérez Ruiz
Ene. 1972 – Dic. 1973	C. de N. Jorge del Aguila Alcorta
Ene. 1974 – Dic. 1975	C. de N. Augusto Fernández Hidalgo
Ene. 1976 – Dic. 1978	C. de N. Jaime Navach Napoli
Ene. 1979 – Dic. 1979	C. de N. Gonzalo Gambirazio Martini
Ene. 1980 – Dic. 1980	C. de N. Luis Murguía Benvenuto
Ene. 1981 – Dic. 1981	C. de N. Juan Castilla Meza
Ene. 1982 – Dic. 1982	C. de N. Pablo Camogliano Larraín
Ene. 1983 – Dic. 1984	C. de N. Armando Pereira Ríos
Ene. 1985 –	C. de N. Javier Durand Gómez.



Capítulo IX

9. LOS IMPUESTOS PORTUARIOS Y LAS DIFERENTES MODALIDADES EMPLEADAS EN LOS PUERTOS PERUANOS

9.1. COMENTARIOS

A través de las diferentes etapas por las que ha transcurrido el desarrollo portuario del Perú, podemos observar que además de las tarifas o tasas portuarias establecidas como retribución a la prestación de los servicios portuarios, también se fijaron impuestos con el fin de obtener ingresos para el Estado.

A continuación citamos algunos de los más importantes con el comentario respectivo:

9.2. DERECHO DE ANCLAJE

En el Reglamento de Comercio del 28 de setiembre de 1821 se establece lo siguiente:

“Pagarán por el derecho de anclaje 4 reales por tonelada los buques extranjeros y 2 reales los nacionales”.

En el Reglamento de Comercio del año 1826 se dice: “Toda embarcación extranjera que entre con carga al puerto o la reciba después para algún destino pagará por el derecho de anclaje 4 reales y los nacionales 2”.

9.3. DERECHO DE ANCLAJE Y TONELAJE

En el Reglamento de Comercio de 1836 se establece lo siguiente:

“ Toda embarcación extranjera que desembarque o reciba carga en cualquier puerto del Estado pagará en el primero que esto hiciere, 10 pesos por anclaje, limpia de puerto, derechos de rol y otros de la Capitanía del Puerto. Además se satisfará 2 reales por cada tonelada que midiere según su patente, y si después siguiera a otro puerto o puertos del Estado a cargar y descargar pagará solamente en cada uno los diez pesos de anclaje y demás derechos predichos y no el tonelaje.

Los buques nacionales pagarán en cada puerto en que fondeen, por todo derecho de anclaje, tonelaje, limpia de puerto y otros de la Capitanía, 2 pesos por cada 50 toneladas de medida. Los que se ocupan sólo en pesca no pagarán derecho alguno”.

9.4. DERECHO DE PUERTO Y DE TONELAJE

Este pago fue establecido siguiendo un viejo principio de las administraciones portuarias extranjeras, aún vigente en estos tiempos, que obliga a las naves a pagar una tasa por el uso del fondeadero o la facilidad portuaria.

Dice así la disposición peruana establecida en el año 1850:

“ Todo buque extranjero o nacional procedente del extranjero, que mida doscientos o más toneladas según patente, pagará al fondear por todo derecho de puerto, ocho pesos.

Las mismas embarcaciones pagarán también dos reales por tonelada de registro, si cargan o descargan en el puerto en que fondeen con procedencia del extranjero.

Este derecho de toneladas lo pagarán también los buques indicados, cuando sin proceder del extranjero fondeen en un puerto después de haber pasado seis meses del último pago que por toneladas hubiesen hecho en puerto nacional.

El buque de cualquier bandera que fondee en un puerto mayor, venido de otro de la misma clase, pagará por único derecho de puerto, seis pesos.

El buque nacional o extranjero que ancle en puerto menor procedente de puerto mayor o de otro menor pagará por dichos derechos, cuatro pesos.

No pagarán los derechos de tonelaje y de puerto fijados en los artículos que anteceden, los buques nacionales de doscientas o menor número de toneladas de registro”.

9.5. DERECHO DE MUELLE O MUELLAJE

Fue un impuesto que se creó en 1852 con el fin de obtener fondos para mejorar la condición de los muelles fiscales o del Estado y gravaba a toda la mercadería que adeudaba derechos. Quedaban exceptuadas del pago de derecho de muelle:

- a) Los frutos y productos del país
- b) Los equipajes
- c) Lo que se embarque o desembarque para consumo en bahía.
- d) Los embarques para puertos extranjeros o puertos mayores sin despacharse.

Este impuesto gravaba en 1 % al valor de las mercaderías siempre que se despacharan para consumo en las bahías.

Posteriormente, en 1869, el Gobierno dispone que el impuesto del muellaje sólo se aplicará a las mercaderías que se importan.

Dice así la respectiva resolución:

"Lima, 7 de Junio de 1860

Visto este expediente, y de conformidad con lo informado por la Sección Segunda de la Dirección de Administración, y teniendo en consideración que el derecho de muellaje fue impuesto según decreto de su creación sólo a las mercaderías que se importen; y que bajo tal base se han efectuado los remates del impuesto, se declara: que los rematistas del indicado gravamen no tienen ni han tenido derecho a cobrarlo sobre las mercaderías o artículos exportados; y que por consiguiente, el recurrente D. José Muro, como los demás que se hallen en el mismo caso pueden hacer valer sus derechos contra el rematista del muellaje en Huacho, D. Miguel A. Alzamora, sobre la devolución de la cantidad que indebidamente se les hubiese cobrado.

Téngase la presente por regla general.

Comuníquese, regístrese y publíquese.

Rúbrica de S.E.

MASIAS".

Habiéndose suscitado problemas de aplicación con respecto al pago de los derechos de muellaje, por parte de los subastadores de este impuesto el Gobierno expidió las resoluciones de fechas 10 de febrero de 1871, 21 de marzo de 1872 y la de 23 de setiembre de 1872, aclarando conceptos y en esta última, disponiendo se proceda a confeccionar una nueva tarifa para el cobro de los derechos de muellaje.

Las resoluciones mencionadas son las siguientes:

“Lima, 10 de Febrero de 1871

Visto este expediente, y teniendo en consideración: 1º, que al verificarse el remate del derecho de muellaje en los distintos puertos de la República, procedieron los subastadores a hacer sus propuestas sirviéndoles de base el tráfico total de bultos y mercaderías que se efectuaban por cada aduana; 2º, que en tal sentido, y estando dispuesto en el Reglamento de Comercio vigente, que las mercaderías que se desembarcan en las caletas deben ser manifestadas previamente en la Aduana de que éstas dependen, para que puedan obtener la correspondiente licencia, al concederse con posterioridad al contrato celebrado con el rematista, el permiso para desembarcar en Eten los útiles del ferrocarril, se habría hecho una rebaja del producto calculado en el remate, lo cual importaría una innovación introducida en el contrato por una de las partes, sin anuencia y con daño de la otra; lo que traería sobre el Estado una efectiva responsabilidad; y 3º, que estando el producto del derecho de muellaje destinado en su totalidad a la recepción y mejoramiento de los muelles, no puede prescindirse en ningún caso de su recaudación; de conformidad con lo informado por la Dirección de Administración, se declara: que la Empresa del Ferrocarril de Eten a Ferreñafe no está exceptuada del pago del derecho de muellaje, y que el subastador de este ramo en el puerto de San José, es a quien corresponde hacerlo efectivo. Y por cuanto son frecuentes las reclamaciones de este género, que interponen ante el Gobierno los rematistas del derecho de muellaje, se establece por regla general que están obligados a pagar el indicado derecho todos los útiles y artículos que se introduzcan por las Aduanas.

Comuníquese, regístrese y publíquese.

Rúbrica de S.E.

MASIAS”.

"Lima, 21 de marzo de 1872

No debiendo recaudarse por el Estado el derecho de muellaje a los artículos que se desembarcan por muelles de propiedad particular: se declara por punto general que no debe cobrarse muellaje sino en los puertos mayores y en los menores y caletas en que haya muellaje de propiedad del Gobierno.

Comuníquese, regístrese y publíquese.

Rúbrica de S.E.

MASIAS".

Resolución aclaratoria de la del 21 de marzo de 1872:

"Lima, abril 30 de 1872

Visto el presente recurso y atendiendo, a que por haberse dado mala inteligencia al supremo decreto de 21 de marzo último se ha dejado de pagar el derecho de muellaje en el puerto de Iquique por disposición del Administrador de esa Aduana; que aunque por supremo decreto expedido posteriormente, se ha declarado que deben pagar derecho de muellaje los bultos que se desembarcan por puertos mayores, esta disposición no ha tenido su completo cumplimiento, por cuanto se ha dejado de pagar el mencionado derecho en el tiempo transcurrido entre la fecha 21 de marzo y la del decreto aclaratorio; y que es necesario determinar su sentido con toda claridad y precisión a fin de no dejar cabida a interpretaciones infundadas y onerosas al fisco; se declara

- 1.— Que el derecho de muellaje debe pagarse en todos los puertos mayores de la República, cualesquiera que sean el muelle y lugar por donde se verifique el desembarque;
- 2.— Que asimismo debe satisfacerse el mencionado derecho, por los artículos que se desembarque en los puertos menores y caletas en que existan muelles de propiedad fiscal;
- 3.— Que igualmente debe abonarse a los subastadores lo que hubiesen devengado las mercaderías, cuyo desembarque se ha verificado por puertos mayores en que haya o no muelle fiscal desde el 21 de marzo citado hasta la fecha;
- 4.— Que también debe pagarse el mismo derecho por los artículos introducidos por muelles de propiedad del Estado en los puertos menores y caletas donde los hubiesen;

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

- 5.— Que no debe satisfacerse el mencionado derecho por lo que hubiese desembarcado por muelles de propiedad particular en los puertos menores y caletas en que no exista muelle fiscal, pues en los que hubiese muelle del fisco y a la vez de particulares, se deberá satisfacer este derecho, como si no existiesen los segundos;
- 6.— Que las caletas que se mencionan son únicamente las habilitadas que se relacionan en el Reglamento de Comercio y aquellas que lo hubiesen sido por resoluciones especiales; no comprendiéndose por consiguiente, las caletas que no están habilitadas ni las que forman o pueden formar parte de la bahía de un puerto;
- 7.— Que el derecho de muellaje debe recaudarse con arreglo a la tarifa vigente, quedando entendido que debe satisfacerse ese impuesto por las mercaderías hasta por aquellas declaradas libres de derechos de Aduana en el Reglamento de Comercio.

Comuníquese, publíquese y regístrese.

Rúbrica de S.E.

MASIAS”.

Formación de nueva tarifa de muellaje:

“Lima, setiembre 23 de 1872

Siendo imperfecta la tarifa vigente para el cobro de derechos de muellaje; y conviniendo por lo tanto formarla, con arreglo al estado del comercio y a los intereses fiscales;

SE DISPONE:

Que se proceda a formar en el día una nueva tarifa de este derecho y para el efecto, nómbrase una comisión compuesta del Administrador de la Aduana del Callao, del Fiel de la misma Renta y de los comerciantes D. José Albarracín y D. Elías Mujica, para que procedan a formarla antes de que llegue el día señalado para el remate de dicho ramo; y en caso de que no fuera posible a dicha junta concluir antes de la fecha indicada la expresada tarifa, se suspenderá el remate hasta el 30 del presente, en que deberá estar concluída y aprobada.

Comuníquese y regístrese.

Rúbrica de S.E.

JARA”.

9.6. IMPUESTO DE TONELAJE Y MUELLAJE PARA EL CALLAO

Al quedar terminadas las obras portuarias del terminal marítimo del Callao en 1933, el Congreso para obtener ingresos a base del movimiento de naves en dicho puerto, expidió la Ley 7802 llamada: "Impuesto de Tonelaje y Muellaje para el Callao", ley que fue promulgada por el Ejecutivo el 26 de setiembre de 1933.

Dice así la mencionada ley:

"EL CONGRESO CONSTITUYENTE

Ha dado la ley siguiente:

Art. 1.— Créase en el puerto del Callao, el impuesto denominado de Tonelaje, que abonará toda nave, por cada una de las diez primeras veces que entre en el puerto del Callao, en el transcurso de un año calendario, de acuerdo con las tasas que oportunamente fijará el Poder Ejecutivo.

Art. 2.— Créase asimismo, el impuesto de Muellaje, que se hará efectivo en la forma y con arreglo a las tasas que el Poder Ejecutivo establecerá oportunamente, teniendo en cuenta las necesidades fiscales y los intereses comerciales del puerto del Callao.

Art. 3.— Quedan exonerados de estos impuestos, los buques de guerra de todas las naciones y las naves en peligro, que entren al puerto en arribada forzosa, y no desembarquen otra carga que la necesaria para el salvataje de la nave, y que después de reparadas no reciben carga de exportación.

Art. 4.— Es obligatorio el atraque de toda nave, a los muelles del Terminal Marítimo o al Muelle y Dársena para el embarque o descarga de mercancías.

Art. 5.— Estos impuestos se pondrán en vigor tan pronto como sea entregado al servicio el nuevo Terminal Marítimo; y serán cobrados directamente por la administración del mismo.

Comuníquese al Poder Ejecutivo para su promulgación".

9.7. LA LEY DE CABOTAJE Nº 6207

Esta importante ley, que establecía que el tráfico de cabotaje en el litoral peruano quedaba reservado única y exclusivamente para las naves de bandera nacional, fue expedida por el Congreso de la República el 31 de marzo de 1928 y promulgada por el Poder Ejecutivo el 14 de mayo de 1928.

Dice así la citada ley:

"EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

POR CUANTO:

El Congreso ha dado la ley siguiente:

El Congreso de la República Peruana:

Ha dado la ley siguiente:

Art. 1.— El tráfico de cabotaje en el litoral peruano, queda reservado única y exclusivamente, a las naves de bandera nacional.

Art. 2.— Las naves extranjeras podrán ingresar a los puertos mayores a dejar y recibir carga de y pasajeros para cualquier puerto ya sea del litoral o del extranjero.

Art. 3.— Las naves extranjeras podrán hacer escala en los puertos menores, sólo para embarcar carga para el extranjero y desembarcar carga de la misma procedencia, con permiso especial de la Aduana del Puerto más próximo.

Art. 4.— Las naves nacionales están en la obligación de tener un andar no menor de ocho millas por hora; siempre que sean de pasajeros; a mantener un itinerario combinado de, por lo menos, un vapor semanal al sur y otro al norte de la República, cuyo itinerario, será aprobado por el Supremo Gobierno. Asimismo, no podrá elevar sus tarifas de fletes y pasajes en el litoral, sin previa autorización del Supremo Gobierno.

Art. 5.— Los vapores nacionales deberán ser recibidos y atendidos por las autoridades de preferencia a cualesquiera otras naves.

Art. 6.— Tanto las compañías de navegación nacional, como las extranjeras, están obligadas a conducir el correo del Perú entre los puertos peruanos, y el que sale para el extranjero, sin gravamen alguno por este concepto.

Art. 7.— La carga del extranjero que arribe a puertos nacionales en vapores peruanos, gozará del privilegio de permanecer en la aduana, sin gravamen alguno, por concepto de almacenajes, etc., seis meses más del tiempo correspondiente a las que lleguen en vapores de otras nacionalidades.

Art. 8.— Las tripulaciones peruanas serán las únicas que puedan trabajar en las operaciones de carga y descarga de sus naves, en los puertos del litoral.

Las naves extranjeras podrán ocupar jornaleros del puerto al que arriben, para efectuar sus operaciones de carga y descarga.

Art. 9.— Los vapores que procedan de puertos extranjeros infectados están en la obligación de recalar a Paita, Callao e Ilo, conforme sea más conveniente para ellos, a fin de que cumplan con las disposiciones sanitarias vigentes. La nave que no cumpla con estas disposiciones de la Ley, no podrá ser recibida en otro puerto de la República, so pena de una multa no menor de Lp. 100.0.00 ni mayor de Lp. 500.0.00 y la destitución y el enjuiciamiento correspondiente al empleado del Gobierno que autorice la salida de una nave que no haya cumplido con las indicadas disposiciones sanitarias.

Art. 10.— No gozarán de los beneficios de esta ley las naves extranjeras que se limitaren a cambiar su bandera, y sólo serán consideradas como naves nacionales, aquellas cuyos propietarios sean peruanos y residentes en la República, y cuya oficialidad y tripulación esté constituida, cuando menos en sus dos terceras partes, por ciudadanos peruanos. Si la nave perteneciese a una Sociedad, se considerará peruana, siempre que las tres cuartas partes del capital social sean de peruanos, y cumpla con el requisito exigido en el caso precedente.

Art. 11.— Esta ley entrará en vigencia a los seis meses de su promulgación.

Art. 12.— Si por cualquier circunstancia el comercio de la costa sufriera desmedro con la dación de la presente ley, autorizase al Poder Ejecutivo para hacer extensivos los beneficios de ella a cualesquiera nave o compañía extranjera de navegación por el tiempo que estime conveniente.

Art. 13.— Desde la fecha que entre en vigencia la presente ley, la marina mercante nacional entrará a formar parte de la reserva nacional.

Comuníquese al Poder Ejecutivo, para que disponga lo necesario a su cumplimiento.

Dada en la Sala de Sesiones del Congreso, en Lima, a los treinta días del mes de marzo de mil novecientos veintiocho.

Roberto E. Leguía, Presidente del Senado.

Jesús M. Salazar, Presidente de la Cámara de Diputados.

César A. Elguera, Senador Secretario.

Eduardo Escribens Correa, Diputado Secretario.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

AL SEÑOR PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

POR TANTO:

Mando se imprima, publíquese, circule y se le dé el debido cumplimiento.

Casa de Gobierno, Lima, catorce de mayo de mil novecientos veintiocho.

A.B. LEGUIA

J.A. Núñez Chávez".

9.8. LA LEY DE PILOTAJE Y PRACTICAJE

Hasta el año 1932, el pilotaje y practicaaje en los puertos peruanos no era obligatorio.

Considerándose que la obligatoriedad, ya aplicada en otros puertos extranjeros, debía operar en los puertos peruanos, el Congreso Nacional expidió la Ley N° 7586 el 27 de setiembre de 1932, la que fue promulgada por el Poder Ejecutivo el 28 de setiembre de 1932.

Esta ley indicaba la distribución de lo recaudado para el fomento de la navegación del Callao a Iquitos, locales de capitanía y funcionamiento de una escuela náutica. La citada ley es la siguiente:

"EL CONGRESO CONSTITUYENTE

Ha dado la Ley siguiente:

Art. 1°.— Declárese obligatorio el Pilotaje y Practicaaje en los puertos de Talara, Paita, Pimentel, Eten, Pacasmayo, Chicama, Salaverry, Supe, Huacho, Callao, Mollendo, Ilo y Pisco, para las naves extranjeras mayores de cien toneladas de registro.

Art. 2°.— El veinte por ciento de esta renta, se dedicará a fomentar la navegación entre los puertos del Callao e Iquitos, dando preferencia a los barcos nacionales; el setenta por ciento, para la construcción de locales para capitanías de puerto; y el diez por ciento restante, para el establecimiento y funcionamiento de una escuela náutica.

Art. 3°.— Esta ley comprende, también, al puerto de Iquitos y a todos los demás en que el Gobierno crea conveniente establecer el Pilotaje y Practicaaje.

LOS IMP. PORTUARIOS Y LAS MODALIDADES EN LOS PTOS. PERUANOS

Comuníquese al Poder Ejecutivo, para que disponga lo necesario a su cumplimiento.

Casa del Congreso, en Lima, a los veintisiete días del mes de setiembre de mil novecientos treintidos.

Clemente J. Revilla, Presidente del Congreso.

M. Wenceslao Delgado, Secretario del Congreso.

C. Reátegui Morey, Secretario del Congreso.

AL SEÑOR PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

POR TANTO:

Mando se imprima, publíquese, circule y se le dé el debido cumplimiento.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los veintiocho días del mes de setiembre de mil novecientos treinta y dos.

LUIS M. SANCHEZ CERRO

Alfredo Benavides".

9.9. DERECHO DE FARO

En diciembre de 1929, el Gobierno consideró necesario establecer un impuesto denominado: "Derecho de Faro", con el fin de obtener recursos económicos aplicables a la modernización y ampliación del sistema de faros existentes en la costa del Perú.

El decreto estableciendo dicho derecho es el siguiente:

"EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

CONSIDERANDO:

Que la experiencia ha demostrado la necesidad de modernizar nuestro actual sistema de recaudar los derechos de faro.

Que actualmente las naves mercantes hacen uso de casi todos los faros del litoral de la República, pagando solamente en conformidad con el número de puertos a que arriban.

DECRETA:

Desde la fecha el pago por derechos de faro se hará anualmente en el primer puerto de escala y a razón de Lp. 8.1.20 por tonelada de registro neto. Las naves de itinerario fijo y que actualmente hacen concesiones al Gobierno en pasajes y fletes abonarán solamente Lp. 0.0.60 por tonelada de registro neto.

Los buques que no son de itinerario fijo y que arriben al litoral de la República en viaje redondo por primera vez en el año, pagarán sólo Lp. 0.0.60 por tonelada, pero tendrán que abonar la diferencia hasta Lp. 0.1.20, en caso de que durante el mismo año vuelvan a entrar en puerto o puertos peruanos.

Las naves mercantes nacionales, quedan exentas del pago de derechos de fero.

Las Compañías enviarán a la Dirección del Material una relación de las naves que hacen concesiones al Gobierno para la comprobación correspondiente.

Quedan derogados todos los decretos y resoluciones que se opongan al presente.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los once días del mes de marzo de mil novecientos veintinueve.

A.B. LEGUIA

J.A. Núñez Chávez".

**9.10. EL DECRETO SUPREMO DEL 6 DE MARZO DE 1942,
DISPONIENDO QUE LOS IMPUESTOS DE ANCLAJE, TONELAJE,
MUELLAJE, DERECHOS DE HOSPITAL, FAROS, CAPITANIA Y
PILOTAJE Y PRACTICAJE, SE RESUMIERAN EN UN SOLO PAGO
APLICABLE A LA CARGA**

Ya hemos visto que el Gobierno en fechas sucesivas estableció impuestos aplicables a las naves y a la carga que llegaba a puertos peruanos. Las compañías navieras con el fin de resarcirse de dichos pagos establecieron un recargo en U.S. dólares que aplicaban al flete de las cargas de importación y exportación, para y de, puertos peruanos. El recargo o *Surcharge* establecido, en realidad les rendía a los navieros más de lo que realmente pagaban al Gobierno por concepto de los impuestos anteriormente mencionados.

Por esta razón, el Gobierno encontró conveniente, suprimir el cobro de los impuestos de anclaje, fero, capitánías, pilotaje y practicaje, tonelaje y muellaje, estableciendo una tasa única aplicable a cada tonelada de carga importada o exportada a través de puertos peruanos, que debía ser pagada por los exportadores o importadores de las mercaderías.

De este modo, erróneamente se transfirió ciertos pagos de indiscutible obligatoriedad de los navieros, a los consignatarios y exportadores de la carga, estableciendo un caso tal vez único en los registros de la actividad portuaria.

El texto del tantas veces mencionado Decreto Supremo del 6 de marzo de 1942 es el siguiente:

Decreto Supremo del 6 Marzo de 1942

"EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

CONSIDERANDO:

Que es conveniente que el Estado asuma los servicios a que estaban destinados parte de los impuestos llamados Tonelaje, Muellaje, Pilotaje y otros, que en la actualidad son cobrados por las Compañías de Navegación aplicándose directamente a la carga;

Que en consecuencia no existe fundamento para que se continúe cobrando el llamado "Surcharge" por las mencionadas Compañías; y

Siendo conveniente reglamentar el cobro de dichos impuestos, en forma que no solamente facilite su recaudación por el Gobierno, sino que favorezca el fomento mercantil de la nación;

Con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros.

DECRETA:

- 1.— Los impuestos de Anclaje, Faros, Capitanías, Pilotaje y Practicaje, Tonelaje, Muellaje, y Derechos de Hospital que afectan a la navegación serán cobrados directamente por el Estado sobre la forma que se establece en este Decreto.
- 2.— Queda prohibido el cobro del llamado "Surcharge" y cualquier otro recargo por concepto alguno, fuera del flete.
- 3.— Las naves cuyos conocimientos de embarque no contengan en todos sus ejemplares la liquidación del flete cobrado por la carga que conduzcan incurrirán en una multa de 10 por ciento del valor del flete que harán efectivas las Aduanas respectivas.
- 4.— La carga destinada al puerto del Callao, con excepción de la embarcada en los puertos Sudamericanos del Pacífico estará sujeta a los siguientes gravámenes, que hará efectivos la Aduana;
 - a) Mercadería general, dólares americanos 2.70 por toneladas métricas de volumen o peso, según el flete cobrado por la nave.
 - b) Madera, dólares americanos 1.80 por 1,000 pies ingleses (f.b.m.) — foot british measurements.

- c) Carbón y trigo, dólares americanos 0.50 por tonelada de 1,000 kilos.
- 5.— La carga destinada al Callao y embarcada en puertos Sudamericanos del Pacífico pagará dólares americanos 1.60 por tonelada métrica de volumen o peso, en la misma forma establecida en el Art. 4, inciso "a".
La madera, carbón y trigo pagarán la tarifa fijada en los incisos "b" y "c" del artículo 4º.
- 6.— Se establece como cobro mínimo un dólar por conocimiento.
- 7.— La carga que se embarque en el Callao con destino a puertos extranjeros, pagará dólares americanos 1.60 por tonelada métrica de peso o volumen según su clase.
- 8.— La carga extranjera destinada a puertos del litoral con excepción del Callao, pagará dólar americano 1.00 por tonelada de volumen o peso.
- 9.— La carga destinada a Bolivia que se interne por Mollendo, tendrá un descuento del 40 por ciento en la tasa fijada en el artículo anterior.
- 10.— La carga que se embarque para el extranjero en los puertos del litoral, con excepción del Callao, pagará en la siguiente forma:
- a) Azúcar, carbón, minerales y pasta de semillas de algodón, dólares americanos 0.10 por tonelada métrica de peso.
- b) Toda otra carga, dólares americanos 0.15 por tonelada métrica de peso.
- 11.— Los explosivos pagarán, cualquiera que sea el puerto de descarga, dólares americanos 2.70 por tonelada métrica de volumen.
- 12.— Los buques tanques extranjeros que arriben a puertos nacionales para tomar cargamento de petróleo y derivados a granel con destino al extranjero, pagarán dólares americanos 0.05 por tonelada métrica de carga.
- Los que de esos puertos conduzcan cargamento para el Callao o puertos acondicionados para el acoderamiento de barcos pagarán en éstos, dólares americanos 0.10 por tonelada de carga y los que descarguen en los demás puertos del litoral pagarán dólares americanos 0.05 por tonelada métrica de carga.

LOS IMP. PORTUARIOS Y LAS MODALIDADES EN LOS PTOS. PERUANOS

- 13.— Cuando por congestión en los puertos capacitados para el acoderamiento de naves o cualquier otra causa de fuerza mayor no puedan atracar éstas a los muelles, se efectúe la descarga o carga por medios de lanchas, por tal motivo, la ocupación de éstas así como los gastos de descarga o carga de ellas serán de cuenta del Gobierno.
- 14.— Cuando las naves por su propio interés efectúen operaciones en horas extraordinarias o en días feriados o domingos, los gastos extraordinarios de descarga o embarque en el Terminal Marítimo o lanchas, serán de cuenta de la nave.
- 15.— Los gravámenes establecidos en este Decreto serán pagados en dólares americanos o su equivalente en moneda nacional a juicio del Gobierno.
- 16.— El Gobierno atenderá a las Beneficencias del Callao y Pisco con el importe de los derechos de Hospital que dejan de recaudar, debiendo en lo sucesivo incluirse en el Presupuesto General de la República la partida correspondiente.
- 17.— Las infracciones al presente Decreto serán penadas con multas equivalentes al doble de la cantidad cobrada.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Las naves que a la expedición del presente Decreto hubieran efectuado el cobro del "Surcharge" y demás sobrecargas reintegrarán al Gobierno la suma que hubiesen cobrado por tal concepto, debiendo cobrarse a la carga la diferencia, si la hubiere, en relación con las tarifas establecidas.

A las naves que hubieran abonado en el presente año los impuestos de Faro y Anclaje y demás que se cobran por semestre o anualidad se les reintegrará la parte proporcional, previa liquidación del tiempo transcurrido.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los 6 días del mes de marzo de 1942.

MANUEL PRADO
David Dasso".

Al crearse la Autoridad Portuaria del Callao en 1953, en la ley respectiva se establece que lo recaudado por concepto del decreto del 6 de marzo, formaba parte de los ingresos de dicha Autori-

dad Portuaria. Igual disposición se dictó posteriormente en favor de la Dirección de Administración Portuaria en lo referente a los otros puertos. Al crearse ENAPU, se siguió el mismo procedimiento.

9.11. *EL IMPUESTO DE TONELAJE Y MUELLAJE APLICADO AL CABOTAJE*

Como el Decreto Supremo del 6 de marzo de 1942, era aplicable sólo a la carga de exportación e importación, para la carga de cabotaje subsistió dicho impuesto hasta que al aprobarse el Reglamento de Tarifas de ENAPU, lo suprimió junto con otros.

Capítulo X

10. LA CLASIFICACION DE LOS PUERTOS EN: MAYORES, MENORES Y HABILITADOS

10.1. RAZONES PARA LA CLASIFICACION

Los puertos en el Perú se fueron habilitando como tales, desde sus más lejanos orígenes, primeramente como una facilidad para dar abrigo a las naves que recalaban en busca de reaprovisionamiento de agua y víveres. Además, para dejar y tomar carga y pasajeros.

En el Perú hubo una gran proliferación de lugares en el litoral utilizados como puertos.

Prácticamente el criterio para establecerlos fue el de disponer de un lugar adecuado para el enlace y transferencia de productos entre el transporte acuático y terrestre. Ahí donde había un valle o un centro de actividad que lo requería para el intercambio comercial, se establecía un puerto.

Fue en los primeros albores de la república, cuando al consolidarse en algunos lugares el comercio en escala relativamente apreciable, surgió la necesidad de agruparlos y clasificarlos de acuerdo a su importancia y a las actividades que la ley permitía realizar. Es así como surgió la clasificación de puertos en:

- a) Mayores
- b) Menores
- c) Caletas habilitadas

10.2. LA CLASIFICACION DE LOS PUERTOS EN: MAYORES, MENORES Y HABILITADOS

Una definición muy antigua de la clasificación decía así:

“Los puertos de la República son: mayores, menores y habilitados.

“Por los primeros” se hace la importación directa del extranjero, y en sus Aduanas se despachan las mercaderías.

“Los segundos”, son de libre acceso para la Marina Nacional Mercante y los vapores de la carrera.

“En los terceros”, sólo es lícito cargar y descargar a las embarcaciones que obtienen licencias especiales”.

En el Reglamento de Comercio expedido en setiembre de 1821 por el generalísimo San Martín, se establece los puertos del Callao y Huanchaco como de: “entrada libre para todo buque de Europa, Asia, Africa o América, y para el cabotaje como puertos menores: Paita, Huacho y Pisco”.

En el de 1826, los puertos mayores son: Callao, Islay, Arica, Huanchaco y Paita. Para cabotaje, además de los mayores se fijan: Ilo, Nazca, Huacho, Casma y Pacasmayo.

En el Reglamento de Comercio de 1840, se establece una clasificación de puertos en mayores, menores y caletas habilitadas. Dice así:

“Son puertos mayores: Arica, Islay, Callao, Huanchaco y Paita. Callao es el único de depósito para reembarque y trasbordo. Arica para reembarques y tránsito terrestre para el extranjero y el de Paita sólo para reembarques.

Los puertos menores son: Iquique, Ilo, Pisco, Huacho, Santa, Pacasmayo y San José de Lambayeque.

Son caletas habilitadas, sólo para el tráfico de guano y exportación de frutas del País: Morro de Sama, Cocotea, Quilca, Pisagua, Mejillones, Nazca, Chincha, Cerro Azul, Chancay, Supe, Huarney, Casma, Samanco, Sechura y Tumbes.

El Callao es el único puerto de la República en que puede depositarse libremente y por tiempo ilimitado toda especie comercial sea cual fuere su naturaleza o procedencia”.

En 1853, durante el Gobierno del Presidente Echenique, se expidió una resolución clasificando a los puertos del litoral del siguiente modo:

LA CLASIFICACION DE LOS PUERTOS

Los puertos mayores eran: Arica, Islay, Callao, Huanchaco, San José y Paita.

Los menores eran: Iquique, Ilo, Chala, Pisco, Huacho, Casma, Pacasmayo y Tumbes.

Los buques extranjeros o nacionales procedentes del extranjero, no podían fondear sino en puerto mayor.

En Iquique podían anclar embarcaciones de cualquier nación, venidas del exterior, siempre que la carga que produzcan se compusiera sólo de mercaderías que se expresan en el artículo 12.

A Tumbes, o a otro cualquier puerto menor, tan sólo podían entrar con procedencia del extranjero, buques balleneros, y éstos con tal de que no traigan a su bordo sino productos de la pesca, el rancho y los repuestos necesarios para consumo del buque y tripulación.

El Callao y Arica eran puertos de depósito por tiempo indefinido. En los demás puertos mayores el término del depósito no era sino de tres años.

En todo puerto mayor es permitido reembarcar para el extranjero o para otro puerto mayor, en buque de cualquier nación, mercancías que no se hayan despachado por la aduana.

Son caletas habilitadas para la exportación de frutos nacionales, y para la internación de mercaderías despachadas en las aduanas de los puertos mayores: Mejillones, Pisagua, Patillos, Chucumata, Morro de Sama, Cocotea, Quilca, Lomas, Nazca, Caucato, Chincha, Cerro Azul, Ancón, Chancay, Supe, Huarney, Samanco, Chimbote, Santa, Malabrigo, Eten y Sechura.

Las embarcaciones nacionales o extranjeras que salgan de un puerto mayor con carga que adeude derechos, pueden ir a otro puerto mayor y no al extranjero.

No es permitido sin licencia escrita del Gobierno, anclar en ninguno de los fondeadores de las islas que son de propiedad de la república.

Los buques que carguen guano para el extranjero, lo harán únicamente en las islas de Chincha. Los que tomen para la agricultura del país, lo extraerán del Pabellón de Pica o de dichas islas.

Sólo los buques nacionales pueden introducir mercancías que adeuden derechos, y frutos del país de los puertos mayores o menores a las caletas habilitadas o de una a otra caleta, mas en caso de necesidad podrá permitirse que un buque extranjero lleve esas mercaderías libre a alguna o algunas caletas. Los permisos

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

en tales casos los darán los administradores de aduanas principales, cuando haya falta de buques nacionales, expresando el nombre de las caletas.

10.3. REGLAMENTACION DE LOS PUERTOS MAYORES, MENORES Y CALETAS; Y DEL TRAFICO PERMITIDO EN ELLOS (1859)

Art. 1º.— En los puertos mayores de la República se admiten los buques extranjeros, amigos y neutrales, que concurran a ellos a hacer el comercio, con la calidad de sujetarse sus capitanes a la estricta observancia de este Reglamento.

Art. 2º.— Los puertos mayores son: Iquique, Arica, Islay, Callao, Huanchaco, San José y Paita.

Art. 3º.— Los menores son: Pisagua, Ilo, Quilca, Atico, Chala, Pisco, Huacho, Casma, Pacasmayo y Tumbes.

Art. 4º.— Las caletas habilitadas para la exportación de productos naturales e industriales del país, para la internación, con procedencia de puertos mayores, de efectos extranjeros libres de derechos por ley, o de los que, gravados con derechos, los hubiesen pagado; asimismo, para la internación de productos nacionales, con procedencia de puertos mayores o menores o de otras caletas, son: Patillos, Chucumata, Molle, Junín, Mejillones, Morro de Sama, Cocotea, Lomas, Nazca, Salinas, Caucato, Chincha o Tambo de Mora, Cerro Azul, Ancón, Chancay, Supe, Huarney, Samanco, Chimbote, Santa, San Bartolomé de Chao, Guañape, Santiago de Cao, Malabrigo, Chérrepe, Eten, Pimentel y Sechura.

Art. 5º.— El Callao y Arica son puertos de depósito por tiempo indefinido, en todos los demás puertos mayores el término del depósito será sólo por tres años.

10.4. EL DECRETO DE 1895 REGULATIVO DE LA LEY DE PUERTOS CON LA DE ADUANAS

En 1895, se expidió un decreto estableciendo que la ley de puertos debía estar en armonía con la ley que clasifica las aduanas. El decreto en mención dice así:

"EL PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPUBLICA

CONSIDERANDO:

Que la ley de puertos debe estar en armonía con la que clasifica las Aduanas; y que debe darse a la marina mercante nacional las facilidades necesarias para su desarrollo;

LA CLASIFICACION DE LOS PUERTOS

En uso de la atribución concedida al Gobierno por ley de 8 de Noviembre último;

DECRETO:

Art. 1º.— Son puertos mayores: Paita, Pimentel, Eten, Pacasmayo, Salaverry, Callao, Pisco, Mollendo, Ilo e Iquitos.

Art. 2º.— Son puertos menores: Tumbes, Talara, Chimbote, Samanco, Casma, Huacho, Cerro Azul, Tambo de Mora, Lomas, Chala, Morro de Sama, Puno sobre el Lago Titicaca y Leticia sobre el Río Amazonas.

Art. 3º.— Son caletas habilitadas: Zorritos, Máncora, Colán, Sechura, San José, Malabrigo, Huanchaco, San Bartolomé de Chao, Guañape, Santa, Huarmey, Supe, Salinas de Huacho, Chancay, Ancón, Chilca e Islay.

Art. 4º.— En los puertos mayores, menores y caletas habilitadas se establecerán Aduanas de 1ra., 2da. y 3ra. clase conforme a la ley de 29 de Octubre de 1886, que clasifica las Aduanas.

Art. 5º.— A los puertos mayores de la República pueden arribar las naves mercantes de toda bandera y procedencia con sujeción a las prescripciones del Reglamento de Comercio y demás disposiciones vigentes.

Art. 6º.— A los puertos menores y caletas habilitadas sólo es permitido arribar a las nacionales y extranjeras que tengan carrera establecida, o que en adelante la establezcan con itinerario fijo, observando así mismo, las prescripciones del Reglamento de Comercio.

Art. 7º.— Entiéndase por naves con itinerario establecido, aquellas que fijan periódicamente los días que están obligadas a entrar y salir de los Puertos de la República y que establecen su tráfico con permiso del Gobierno.

Art. 8º.— Las naves mercantes extranjeras que no tengan itinerario fijo ni carrera establecida, sólo podrán ir a los puertos menores o caletas habilitadas en lastre o con productos nacionales, partiendo de puertos mayores y con permiso del Administrador de la Aduana de primera clase respectiva. Si llevan mercaderías extranjeras en tránsito para otros puertos mayores o para el extranjero, se les permitirá ir siempre que lleven a su bordo y a su costo, un empleado de Aduana para la vigilancia fiscal.

Art. 9º.— Los Administradores de Aduanas de primera clase podrán permitir, con las precauciones convenientes y previa fianza por los derechos fiscales, que naves procedentes directa-

mente del extranjero arriben a puertos menores, caletas habilitadas o a lugares de la costa no habilitados, con el fin de desembarcar maquinarias destinadas al fomento de la industria.

Art. 10º.— El Gobierno se reserva la facultad de cerrar algunos de los puertos menores o caletas, habilitar otros, siempre que las necesidades lo exijan, y establecer en éstas el servicio aduanero respectivo.

Art. 11º.— En los puertos menores de Tumbes, Puno y fluvial de Leticia, por sus circunstancias especiales, se recibirán a las naves que procedan directamente del extranjero y se les permitirá despachar las mercaderías que traigan con destino a estos puertos, con sujeción al Reglamento de Comercio y leyes vigentes.

Art. 12º.— Por los derechos fiscales que adeuden las mercaderías que se exporten o movilizan por cabotaje, en los puertos menores o caletas habilitadas el dueño o consignatario estará obligado a dar precisamente ante la Aduana de 2da. o 3ra. clase, para responder ante la respectiva Aduana de 1ra. clase, una fianza bastante por el valor de los derechos y por los demás cargos que pudieran resultar. Estas fianzas serán inmediatamente remitidas a las Aduanas de 1ª. clase y pagadas en término del tercer día los derechos que representan y, en caso contrario, se harán efectivas coactivamente.

Art. 13º.— El derecho de anclaje creado por el artículo 6º de la Ley de 4 de Noviembre de 1886, y que grava a la marina mercante, se pagará desde el 1º de Febrero de 1895, conforme a la escala siguiente: cuarenta centavos de sol por tonelada de registro para los vapores extranjeros que no tengan línea establecida ni itinerario fijo; veinte centavos de sol por cada tonelada de registro de los buques de vela y de los vapores mercantes extranjeros con itinerario fijo, y diez centavos por cada tonelada de registro de las naves nacionales.

Art. 14º.— Este impuesto de anclaje será pagado por las naves nacionales mayores de doscientas toneladas y por las extranjeras, cualquiera que sea su porte, una sola vez al año, a contar desde el 1º de Enero a 31 de Diciembre, en el primer puerto mayor donde toquen, debiendo acreditar el hecho de haber pagado este impuesto en todas las Aduanas de 1ª. clase donde toquen; y éstas anotarán el pago en los respectivos manifiestos por mayor.

Las naves nacionales menores de doscientas toneladas, los buques de guerra y las naves que toquen en un puerto por

LA CLASIFICACION DE LOS PUERTOS

arribada forzosa, o para pedir órdenes, y los buques balleneros, están exentos del pago de este impuesto.

Art. 15º.— Las naves a vapor nacionales o extranjeras que se dedican exclusivamente al tráfico de cabotaje, sin salir de las aguas territoriales y que tengan línea establecida con itinerario fijo, así como las de vela, menores de cincuenta toneladas, quedan exentas del pago de todo impuesto fiscal, sea cual fuere su naturaleza.

Art. 16º.— Quedan modificadas en el sentido de este decreto, las leyes de 19 de Diciembre de 1862 y 2 de Diciembre de 1874, de 29 de Mayo de 1879 y el artículo 6º de la ley de 4 de Noviembre de 1886 y las demás disposiciones que se le opongan.

El Ministro de Estado queda encargado del cumplimiento y publicación de este decreto, del cual se dará cuenta a la próxima Legislatura.

Dado en el Palacio de Gobierno, en Lima, a los nueve días del mes de Enero del año de mil ochocientos noventa y cinco.

ANDRES A. CACERES”.

10.5. CLASIFICACION DE LOS PUERTOS DE ACUERDO AL REGLAMENTO DE CAPITANIAS DE 1951

Para los efectos de organización, jurisdicción y funciones de las capitanías de puerto, en varias oportunidades el Ministerio de Marina dictó disposiciones de clasificación y jurisdicción de cada puerto del litoral. En el Reglamento de Capitanías y de la Marina Mercante Nacional del año 1951, en el Art. 4º del capítulo I, se dice:

“Art. 4º.— Los puertos del territorio nacional se clasifican en mayores, menores y caletas”.

A continuación se inserta un cuadro en que específicamente se señala los puertos mayores, menores y caletas, de acuerdo al mencionado Reglamento de Capitanías.

*Jurisdicción de las Capitanías Marítimas, Fluviales y Lacustres
de la República*

Puertos Mayores	Puertos Menores	Caletas	Jurisdicción de la Capitanía del Puerto Mayor
ZORRITOS	Puerto Pizarro.	La Cruz, Grau, Bocapan.	Comprende el litoral marítimo, desde la frontera con el Ecuador hasta la Quebrada de Máncora.
TALARA	Lobitos, Negritos,	Máncora, Organos, Cabo Blanco.	Comprende el litoral marítimo, desde la Quebrada de Máncora por el Norte, hasta la desembocadura del Río Chira por el Sur.
PAITA	Sechura	Colán, San Pedro, Chullilache, Mataballo, Virrila, Bayóvar.	Comprende el litoral marítimo, desde la desembocadura del Río Chira por el Norte, hasta Cabo Verde por el Sur; además la Isla Foca.
PIMENTEL	_____	San José, Santa Rosa	Comprende el litoral marítimo, desde Cabo Verde por el Norte, hasta el Faro de Santa Rosa por el Sur; además las Islas de Lobos de Tierra y Lobos de Afuera.
ETEN	_____	Progreso.	Comprende el litoral marítimo, desde el Faro Santa Rosa por el Norte, hasta la desembocadura del Río Saña por el Sur.
PACASMAYO	_____	Chérrepe, El Milagro, Puemac.	Comprende el litoral marítimo, desde la desembocadura del Río Saña por el Norte, hasta Punta Arcana por el Sur.
CHICAMA	_____	El Brujo, Huanchaco, Huamán.	Comprende el litoral marítimo, desde Punta Arcana por el Norte, hasta el Río Moche por el Sur; además las Islas Macabí.
SALAVERRY	_____	Guañape, Coscomba, Chao.	Comprende el litoral marítimo, desde el Río Moche por el Norte, hasta la desembocadura del Río Santa por el Sur; además las Islas de Guañape, Chao, e Islotes de La Viuda y Corcovado.
CHIMBOTE	Samanco, Casma, Huarmey.	Santa, Colshco, Ferrol, Vesique, Los Chinos, Tortugas, Colina, Redonda, Playa Grande, Culebras, Gramadal, Bermejo.	Comprende el litoral marítimo, desde la desembocadura del Río Santa por el Norte, hasta Punta Santander por el Sur; además las Islas de Santa, Blanca, Redonda, Tortuga, Viuda e Islote Ferrol.
CALLAO	Supé, Huacho, Chancay, Ancón, Cerro Azul	Barranca, Puerto Chico, Bégueta, Carquín, Salinas, Chorrillos, La Chira, Lurín, Pescadores, Cruz de Palo, Santa María, Curayacu, Pucusana, Mala.	Comprende el litoral marítimo, desde Punta Santander por el Norte, hasta la desembocadura del Río Topara por el Sur; además las Islas Don Martín, Carquín, Grupo de Huaura, Hormigas de Afuera, Grupo de Pescadores, San Lorenzo, Frontón, Palominos, Pachacamac y Asia.

Puertos Mayores	Puertos Menores	Caletas	Jurisdicción de la Capitanía del Puerto Mayor
PISCO	Tambo de Mora.	Jaguay, San Andrés, Paracas, Lagunillas, Independencia, Olleros, Nazca, San Nicolás, San Juan.	Comprende el litoral marítimo, desde la desembocadura del Río Topara por el Norte, hasta la Punta Lobos, por el Sur; además Las Islas Chincha, Ballestas, Goleta, Tres Marías, San Gallán, Blanca, Viejas y Santa Rosa.
MOLLENDO ...	Lomas, Chala, Atico, Quilca, Matarani.	Tanaca, Quilguay, Sagua, Ocoña, La Chira, Camaná, Mollendito, Chiguas, Mejía, Cocotea, Pacay, Yerba Buena.	Comprende el litoral marítimo desde la Punta Lobos por el Norte, hasta la Punta Yerba Buena por el Sur.
ILO	_____	Chuza, Pacocha, Caleta del Inglés, Ité, Sama.	Comprende el litoral marítimo desde la Punta Yerba Buena por el Norte, hasta la Concordia (10 Km. al Norte del F.C. Arica-La Paz) por el Sur.
PUNO	_____	Vilquechico, Moho, Conina Pomata, Yunguyo, Desaguadero.	Comprende la parte del Lago Titicaca e Islas dentro del territorio nacional.
IQUITOS	Yurimaguas, (Río Huallaga), Contamana (Río Ucayali), Ramón Castilla (Río Amazonas), Cabo Pantoja (Río Napo), Güepi (Río Putumayo), Arica (Río Curaray), Pucallpa (Río Ucayali), Chimbote (Río Amazonas), Atalaya (Boca Ríos Tambo-Urubamba).	_____	Comprende las riberas del Río Amazonas y los afluentes navegables dentro del territorio nacional.
PUERTO MALDONADO.	_____	_____	Comprende los ríos navegables de la Hoya peruana del río Madre de Dios.

Capítulo XI

11. EL PUERTO DEL CALLAO

11.1. CARACTERISTICAS GEOGRAFICAS, SU ORIGEN Y OTRAS PARTICULARIDADES DEL PUERTO

11.1.1. Ubicación geográfica del primer puerto

La bahía del Callao, situada en los 12°04'S de latitud y 77°10'O de longitud, puede considerarse como uno de los accidentes costeros más efectivos provistos por la naturaleza para abrigar un puerto. Por el sur lo protege una pequeña península denominada "La Punta", y casi por el S.S.O. hasta el O., está la isla de San Lorenzo que la protege de los efectos de los vientos alisios (del SE).

El oleaje dentro de la bahía es moderado, y en muy raras ocasiones se altera esta situación convirtiéndolo en peligroso.

Por el lado norte, la bahía del Callao se encuentra completamente abierta ofreciendo a los buques un libre acceso a ella. Por el lado sur, entre La Punta y la isla de San Lorenzo, existe un pequeño canal de acceso, limitado por un banco de piedra y cascajo denominado "El camotal".

Hacia el norte de la bahía, dos ríos desembocan al mar; el Rímac y el Chillón.

El clima del Callao es suave y benigno, si se le compara con el resto del Perú, pues ni calor ni frío intenso se producen en el transcurso del año. Esta situación se debe a la influencia de las brisas del mar. No hay lluvias, aunque en la parte oeste del puerto, a más de 150 millas, las lluvias se presentan con frecuencia en forma de chubascos.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

Durante parte del año, la neblina se cierra sobre el Callao haciéndose más intensa en los meses de verano. Sin embargo, no constituye un problema de gravedad para los efectos de la navegación.

Las mareas son del tipo semidiurno, con amplitud promedio del orden de 1.8 pies. Las de Sicigias alcanzan valores medios del orden de 2.4 pies.

El establecimiento del puerto es de 5H. 36m.

Las corrientes marinas en la bahía son muy débiles, del orden de 0.3 y 0.5 nudos y su deriva es hacia el norte.

Los vientos alisios del SE son débiles dentro de la bahía.

Pedro Cieza de León, que en 1547 reconoció el litoral de lo que en esa época se consideraba posesión española, con el fin de informarse con todo detalle de la organización y civilización de los Incas, describió la zona marítima del Callao del siguiente modo: "De allí vuelve la costa hasta el sudueste hasta la isla Lima a medio camino; algo más cerca de Lima que de los farallones, está una baja que ha por nombre Salamarina la cual está de tierra nueve a diez leguas. Esta isla hace abrigo al Callao, que es el puerto de la Ciudad de los Reyes, y con este abrigo que da la isla está el puerto muy seguro y así lo están las naves. El Callao que, como digo, es el puerto de la Ciudad de los Reyes, está en 12° y un tercio".

Puede decirse, de acuerdo a la descripción geográfica y meteorológica efectuada más arriba, que la bahía del Callao constituyó siempre un excelente abrigo para cualquier tipo de embarcación que a ella llegase, por lo que desde los más remotos tiempos de nuestra historia, fue usada con algún fin por los naturales del lugar.

11.1.2. Primeros pobladores del Callao

En época preincaica, el Callao fue ocupado por diversas razas aborígenes tales como: aimaras, collas, huanchos y huallas, dejando estos últimos sus vestigios en Maranga. Al llegar la dominación incaica a las culturas locales de la costa, las de Lima quedaron circunscritas a tres Hunos: Carabayllo, Surco y Maranga. Cuando los españoles arribaron al Perú, el Callao estaba poblado por aborígenes de origen colla o yunga, que ocupaban la zona comprendida entre Chucuito y La Punta.

EL PUERTO DEL CALLAO

Este poblado indígena se denominaba "Pitipiti", y sus habitantes se dedicaban a la pesca.

Este Pitipiti, llamado "viejo", fue arrasado por el terremoto de 1746, muriendo todos sus pobladores. El Pitipiti Nuevo formado en las cercanías de la desembocadura del Rímac, sobrevivió al cataclismo.

Algunos historiadores concuerdan igualmente en afirmar, que en la isla de San Lorenzo y las riberas del Camotal existieron pobladores indígenas, dedicados a la pesca.

El Dr. Carlos A. Romero cita la existencia en la isla de ruinas de origen mochica, denominada "Sina", lo que originó que se le conociera como "Isla Sina". El Dr. Villar Córdova también menciona la existencia en una cumbre de la isla, de un templo dedicado a la luna.

Vale citar las fiestas coincidentes como el paso del sol por la zona, que celebraban los habitantes de Maranga, aproximadamente por el mes de julio y que iniciaba el año gentilar. Igualmente en Chucuito se acostumbraba celebrar la fiesta del "Itu", que consistía en bailes sagrados practicados bajo cierto ritual en determinadas fechas.

Fueron pues estos aborígenes provenientes de las serranías del Perú, los primeros habitantes establecidos en lo que después sería el puerto del Callao, y los que vieron ingresar a los conquistadores que se establecieron en dicho lugar.

11.1.3. Origen del Puerto del Callao

El Callao, al cual se llamó en épocas sucesivas: "Puerto de la Mar", "Puerto de Lima", "Puerto de Magdalena", "Callao de Lima" o "Puerto de Santa María del Callao", es más antiguo que la propia capital, Lima, pues cuando Francisco Pizarro todavía no había fundado la Ciudad de los Reyes, se firmaba el 1° de enero de 1535, en la ranchería indígena, al sur del río Rímac, la escritura de venta de la armada de don Pedro de Alvarado, Gobernador de Guatemala, al jefe de los conquistadores.

Dice la historia, que estando el conquistador don Francisco Pizarro en el valle de Pachacamac, dispone el 8 de enero de 1535 que sus tenientes Ruy Díaz, Juan Tello y Alonso Martín de don Benito, como personas antiguas en el Nuevo Mundo y de reconocida experiencia, buscaran en el asiento del cacique de Lima el lugar más conveniente para asentar la nueva población.

Al regresar a Pachacamac el 13 de enero de 1535 esta comisión, presentaba el informe correspondiente bajo responsabilidad y juramento.

Una cita del mismo dice: "que ha seis días que lo ha andado mirando por toda la tierra e alrededor del dicho pueblo de Lima, que le parece que el asiento para hacer el dicho pueblo que se ha de hacer está muy cerca en el asiento de Lima porque la comarca es muy buena y tienen muy buena agua para sementera e cerca del puerto de la mar".

Ruy Díaz siguió los contrafuertes del valle del Rímac, internándose en los dominios indígenas, determinó el lugar donde debía fundarse a Lima; y, Alonso Martín de don Benito al recorrer la ribera del mar por la costa sur hasta la desembocadura del río Rímac, indicaba asimismo el lugar donde debía asentarse sobre los caseríos existentes, el Callao, el puerto natural de Lima, por sus inmejorables condiciones de abrigo, fondo y amplitud. El puerto fue ubicado entre las rancherías del Pitipiti Viejo por Chucuito, y el Pitipiti Nuevo por el lado que actualmente ocupa la Base Naval del Callao.

Huamán Poma de Ayala la menciona así: "Esta dicha villa del Callao y Puerto de dicha ciudad de los reyes de Lima, fue fundada más primero que dicha ciudad en tiempo del Papa Paulo y del rey emperador Don Carlos".

Teniendo en cuenta estos informes, Pizarro dejó Pachacamac dirigiéndose hacia las tierras exploradas y recomendadas por sus oficiales, fundando a Lima el 18 de enero de 1535. Es evidente que su cercanía al "Puerto de la Mar", el Callao, influyó en la determinación del establecimiento de Lima en el lugar que desde entonces ocupa.

Las zonas aledañas a lo que después fue el puerto poseían abundantes recursos naturales, especialmente agua y agrícolas, asegurando la alimentación y supervivencia de quienes se instalaron en ellas. La pesca era una ocupación fundamental de sus habitantes, que la realizaban principalmente en las cercanías de la desembocadura del río Rímac, utilizando cuerdas y anzuelos especiales, así como redes y balsas.

11.1.4. Etimología de la palabra "callao" y su aplicación para nombrar al puerto

Con respecto a la etimología de la palabra "callao" existen dos puntos de vista que son:

- a) Que la palabra "callao" es de origen español, derivada del vocablo celta *caliavo* que significa "piedra pelada y chica" que se encuentra en las orillas y cauces de los ríos y arroyos. En gallego existe el vocablo "callao", y en el glosario de voces marítimas antiguas se empleaba para definir un fondo marino de guijarro. Como la conformación de las playas y el fondo de las aguas del Callao tenían características similares a guijarros, bien pudo ser exacta la calificación o nombre "Callao" dado por los españoles al lugar. El marino y cronista Pedro Sarmiento de Gamboa, menciona en varias de sus frases la palabra "Callao" para indicar calidad de fondo. Así dice: "Aquí hay más de cuarenta brazas de fondo, arena y callao".
- b) Que la palabra "callao" es de origen aborigen, pues el lugar en época anterior a la llegada de los españoles era sitio de "curación de las dolencias del espíritu", y la palabra aborigen: "callao" o "ceayao" (que deriva de *Ceazy*) significa: "llamar o invocar al espíritu del paciente enfermo de tal dolencia".

Ahora bien, de acuerdo a documentación de la época, los historiadores establecen que del año 1535 a 1551 se le llamó simplemente "puerto" y "puerto de la mar".

En 1553 aparece la denominación de: "Callao de esta ciudad".

De aquí se emplea indistintamente las siguientes denominaciones: "Puerto de la Mar", "Puerto y Callao de esta ciudad", "Callao y Puerto de la Mar de esta ciudad", "Callao de la Mar", "Puerto del Callao" y finalmente hasta 1562 en que se dice sólo "Callao".

La primera mención oficial de la palabra "callao" aplicada al puerto aparece en un documento enviado desde Panamá el 11 de febrero de 1547 por don Pedro de la Gasca, gobernador y capitán general del Perú, ordenando que las naves de Lorenzo de Aldana se sometieran al revolucionario Gonzalo Pizarro. Sin embargo, otros consideran que la primera mención se realiza cuando el 6 de marzo de 1537, el cabildo metropolitano autoriza a don Diego Ruiz para que levantara un tambo o mesón: "donde se metieran las mercaderías que se desembarcaban".

11.1.5. *Chalatos o Chalacos*

La denominación de "chalacos" con que se acostumbra nombrar a los habitantes del Callao, probablemente es una deriva-

ción o corrupción idiomática de vocablos aborígenes de origen quechua o aimara, o tal vez al caso de que en tiempos muy remotos una tribu de aborígenes pescadores habitaban en las márgenes del río Rímac, la cual tenía el nombre de "Chalatos".

Según el historiador Javier Pulgar Vidal en su *Historia y Geografía del Perú*, la palabra "chalaco" tiene origen quechua, derivándose ya sea de "challa" que en runa simi significa "piedra menuda", o de la palabra "cchalla" que en aimara significa arena.

11.1.6. *Chucuito*

La denominación con que se conoce al barrio de Chucuito en el Callao, deriva de la palabra aimara "chocoitu". En este lugar en tiempos anteriores a la llegada de los españoles al Perú se acostumbraba a celebrar la fiesta del "Itu" por parte de ciertos indígenas del valle de Lima de ascendencia colla o aimara.

El "Itu" era un baile sagrado que los indígenas del ande practicaban en determinadas fechas a orillas de los lagos, ríos o mar en forma propiciatoria.

11.1.7. *El Callao, puerto de Jauja*

Dice la historia que cuando Francisco Pizarro pasó en su viaje al Cuzco por el fertilísimo valle de Jauja: "lo pobló dándole vecinos".

En 1534, la ciudad de Jauja en el interior del Perú funcionaba como capital del Perú, y el Callao era: "el puerto de esta ciudad".

Debido a las dificultades y tardanza en el transporte de las mercaderías, tanto por la vía marítima como del Callao a Jauja por la vía terrestre, se originaban graves problemas a los conquistadores establecidos en Jauja, por lo que los regidores del municipio de Jauja acordaron dirigirse a España en demanda de solución.

Dejemos explicar esta situación, transcribiendo un artículo del distinguido escritor don Gonzalo de Reparaz.

Dice así:

"No; no estaban contentos de su suerte los regidores de la flamante capital del recién conquistado imperio. Y tenían razón: su ciudad estaba muy aislada de sus fuentes de aprovisionamiento...

Pero ¿a quién habían de presentar sus quejas y lamentos? Pues al padre de todos, al lejano, al remoto emperador, al que desde los cuatro rincones del mundo de los españoles todos sometían sus problemas en un flujo interesante de comunicaciones que no sabemos cómo lograrían leer y contestar sus secretarios.

Así, tras madurarlo bien, aquel día 20 de julio de 1534 redactaron, firmaron y sellaron los regidores de Jauja la misiva que dirigían a Carlos V (su ambulante emperador, casi siempre en movimiento por los caminos de Europa)...

No era posible seguir así. De ninguna manera. San Miguel de Piura era la fuente de sus suministros (no olvidemos que por esos días ésta era la única localidad de fundación española en el recién conquistado Perú). Y de allí, "al puerto de esta ciudad" (es decir, al Callao, con su excelente y bien protegida bahía) tarda un navío nada menos que cuatro meses. Observemos entre paréntesis que para el Municipio de Jauja su puerto era el Callao y prosigamos.

Pero esta tardanza de la vía marítima no consistía más que una parte de su problema. Venía después por añadidura la vía terrestre, larga, difícil y peligrosa. A causa del largo trayecto por mar, "y por esta ciudad (es decir Jauja) la tierra adentro treinta y cinco leguas del puerto", y llevarse los bastimentos, "tan larga distancia por tierra", los dichos bastimentos "valen muy caro.

Estas pocas líneas nos muestran el estado de ánimo de los habitantes de la que por pocos meses fuera capital del Perú. Podemos adivinar las discusiones que la situación produjo entre los conquistadores. La consecuencia fué la fundación, seis meses después, de la nueva y definitiva capital.

Pero mientras tanto el Callao había venido a ser el puerto de Jauja, como el mismo documento lo afirma...

Se comprende la impaciencia ante la situación en que se encontraban. Pero si el marítimo era largo y penoso, el recorrido terrestre no lo era menos. Jauja estaba en el otro extremo del viejo camino pre-incaico que partía del santuario de Pachacamac (al que llegara quince meses antes Hernando Pizarro, desencantado al no encontrar tesoro alguno en lo que llamó "la mezquita")...

Camino que seguía primero el valle del río Lurín, pasaba por Sisicaya para llegar a Huarochirí, donde existía un viejo y famoso tambo. Luego desde aquí se emprendía la temible travesía de la Serranía de Pariacaca o de la Escalera, donde había que ascender, entre nieves y rocas, precipicios y torrentes, hasta cinco mil

metros de altura. Serranía y paisaje de los que el inmortal Cieza de León nos dice que "no es poco de ver y notar su grandeza, y cuán grande escalera tiene y se ve por entre aquellas nieves para poderlas pasar.

Otros autores nos dan la cifra: ¡nada menos que cinco mil escalones abiertos en la roca!

Aquellos riscos estaban además aureolados por terribles leyendas. En efecto, el Pariacaca es el nombre de una deidad cuyas aventuras y travesuras, conservadas por la tradición local, estudiaron en años recientes Toribio Mexia Xespe y Hermann Trimborn.

Conjuntos de hechos, entre reales y místicos, capaces de hacer temblar al más templado... y no era de extrañar la impaciencia de los españoles de Jauja, que tan aislados como lo confiesan se sentían allí. Porque de los que venían de la costa no todos llegaban, ya que no pocos quedaban para siempre en aquellas temibles soledades del Pariacaca que separaban a Huarochirí de Jauja.

Se comprende pues que los flamantes "capitalinos" quisieran acercarse al mar. Deseaban que la capital se asentase en la costa, recibir así directamente las mercancías, estar en contacto con el mundo.

Y como dada su impaciencia el problema requería pronta solución, a los pocos meses se fundaba la Ciudad de los Reyes".

Así fue cómo el incipiente puerto del Callao dejó de ser el puerto de Jauja, la remota y fugaz capital del Perú, para venir a serlo de Lima, la nueva capital, a escasa distancia del Pacífico.

Causas físicas, económicas y humanas determinaron el trascendental cambio.

11.1.8. Primer tambo o almacén

El 6 de marzo de 1537, a fin de facilitar las operaciones de embarque de carga, así como de protección de la misma, el cabildo metropolitano autorizó a don Diego Ruiz, con prerremate, para que edificase un "tambo o bodega". Las mercaderías descargadas de las naves eran depositadas en este tambo hasta su traslado al destino final de las mismas, previo un pago equitativo por guardianía.

Algún tiempo después, este tambo o bodega pasó a poder del ayuntamiento, como "propio de la Ciudad".

EL PUERTO DEL CALLAO

Posteriormente, ante el aumento del comercio, el cabildo autorizó la construcción de nuevos tambos o bodegas a varias personas que así lo solicitaron para depositar sus productos.

11.1.9. Primera autoridad marítima

La primera autoridad marítima que tuvo el puerto del Callao fue el capitán Juan de Arechaga nombrado por el cabildo el 1º de abril de 1544 como: "Señor del Navío San Andrés para el cargo de Capitán y Guarda de dicho puerto, para que ningún navío salga del Puerto en tanto que Justicia y Regimiento lo provean".

11.1.10. Primer alguacil

En 1537, don Francisco Muñoz fue nombrado por Francisco Pizarro, "Alguacil en el campo de esta Ciudad, hasta el puerto de ella y sus alrededores".

11.1.11. Alcalde de la mar

En 1556, el virrey don Andrés Hurtado de Mendoza nombró a don Francisco López "Alcalde de la Mar en el puerto de la Mar de esta Ciudad de los Reyes, y mandó al Justicia y Regimiento de Ciudad de los Reyes que lo reciban juramento".

11.1.12. Tesorero real

Para cuidado, cobranza y administración de los tesoros en el Callao, fue nombrado tesorero don Hernando Benavides.

11.1.13. Gremio de cargadores

Estaba conformado por un juez, un capitán y cinco cuadrillas de diez hombres cada una, inclusive sus cabos. El sueldo de éstos estaba en relación con el trabajo que se hacía en la carga y la descarga de mercaderías.

11.1.14. Resguardo

Puede decirse que la primera función de resguardo fue también considerada y establecida por el cabildo en su sesión del 28

de junio de 1583 cuando nombrara a don Vicente Macedo con: "Comisión plena para que todos los bastimentos, trigo, vino y otras cosas que al puerto llegasen tome la cuenta y razón de todo y a quien pertenece, y haga que todo venga a esta Ciudad y no consienta se saque ninguna parte sin expresa licencia de quien la pueda dar y haga todo lo demás que convenga". La banda volante de a caballo la formaban: Un comandante, un teniente y un escribano de registro, un cabo de mar, un cabo de tierra, dos guardias montados, dos guardias de a pie y un patrón de falúa.

11.1.15. Aduana

Entre otras disposiciones del cabildo existe una que dispone la construcción de un tambo o aduana en el puerto para que allí se depositen las mercaderías que desembarcaban de las naves y "mercaren con ellas".

Después de construido fue abandonado al generalizarse el traslado inmediato de las mercaderías a la ciudad. Para la aduana se consideró: Un administrador, un interventor, un oficial 1^o y un oficial 2^o, un escribano de registro, un cabo de tierra y un cabo de mar, dos guardias montados y dos de a pie y un patrón de falúa.

11.1.16. Capitanía del puerto y Academia de Pilotaje

Se estableció por Real Cédula de 1571, con un capitán de puerto y director de academia, un ayudante y 1^{er}. maestro que lo era el 2^o piloto de la Armada.

A fines del siglo XVIII se formó la Junta de Marina que la componían el Comandante General de Marina, don Tomás Giraldino, maestro de Marina don José Manuel de Tagle y Sosa, y dos tenientes de navío con mando de buque, que lo eran don José Nava y don Antonio Tovar, quienes eran reemplazados por otros cuando iban de viaje. Esta Junta de Marina, cuyos principales jefes, así como el capitán de puerto, residían en la capital, tenían sus sesiones generalmente en Lima en casa del comandante de Marina, pero se reunían también en el Callao, Bellavista, a bordo o donde lo creían conveniente. Su misión era vigilar y proveer en todas las necesidades y circunstancias a la Marina de Guerra. Por decreto del 15 de julio de 1799, se cambió el nombre a esta Junta de Marina por el de "Junta del Apostadero del Callao",

EL PUERTO DEL CALLAO

cuya primera reunión tuvo lugar el 4 de agosto de ese año. Su primer comandante fue el brigadier de la Real Armada, don Tomás de Ugarte y Liaño.

11.1.17. Comisaría de Marina y Juzgado de Matriculas

Esta comisaría estaba unida a la de Guerra. Por Cédula Real de 1732 fue nombrado el marqués de Torre Tagle, Procurador General Perpetuo de Gente de Mar y Guerra, Maestranza y Presidio del Callao.

11.1.18. Primera autoridad municipal del Callao

El 20 de setiembre de 1555, el cabildo de Lima dispone el nombramiento de don Cristóbal Garzón como primera autoridad municipal del Callao.

11.1.19. Primeras disposiciones dictadas para regular el comercio de las mercancías traídas por vía marítima

Fundada Lima y después de haberse establecido su puerto, el cabildo dictó entre sus primeras disposiciones una que regulaba el valor de las mercaderías, tratando de impedir el alza de los precios de venta de los artículos traídos por vía marítima, dada la escasez de las mismas y limitándose el número de intermediarios. Dice así la resolución expedida por el cabildo en su sesión del 15 de marzo de 1535: "Por cuanto suele acontecer que cuando vienen navíos al puerto con mercaderías algunas personas que viven de sus mercadeos atraviesan las tales mercaderías antes que los vecinos compren cosas de que tienen necesidad para proveer sus casas y después las ocupan de tales mercaderías a muy subidos precios..... se manda y ordena que nadie compre de ningún navío de los que al puerto desta ciudad vinieran de ninguna persona que así trajeran las tales mercaderías dentro de los diez primeros días siguientes después que navío llegue a puerto en este tiempo los vecinos tengan lugar de mercar lo que quisieran y que si alguna persona atravesara la dicha mercadería dentro de los diez días dichos que a cualquiera de los dichos vecinos sea obligado a dalles lo que pidiere de lo que así comprare al precio que al le costase y mas que el suele mercare incurre en pena de cien pesos de oro".

11.1.20. *Otras actividades históricas del Callao*

En 1590 el Callao es el punto de partida de una importante expedición con fines de exploración, que descubre las islas Marquesas y Marianas.

En 1604, siendo virrey don Gaspar de Zúñiga y Acevedo sale del Callao una expedición naval que descubre las islas Galápagos.

11.1.21. *Descripciones del Callao antiguo*

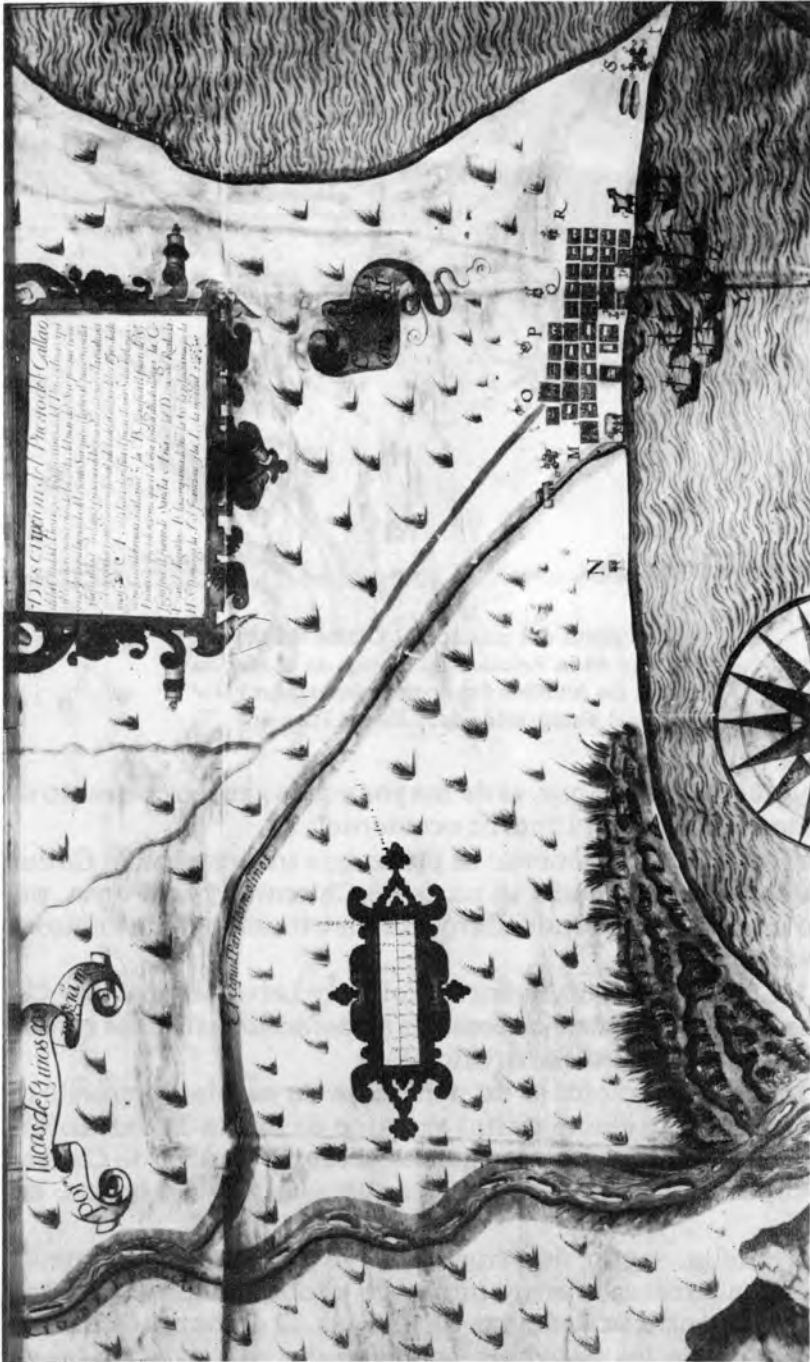
De 1615 a 1616, el sacerdote español Antonio Vázquez de Espinoza, que visitó algunos pueblos del Perú, describe el Callao así: "El puerto del Callao de Lima, dista de la ciudad dos leguas de tierra llana y seca porque en aquellas partes nunca llueve. La población del puerto está a la derigua del agua Norte/Sur con la misma costa. El terruño y playa donde está fundado es cascajo suelto o guijas menudas con que se lastran todos los navíos del Mar del Sur. El lugar está sujeto a ruinarsse por los temblores por causa del cascajo, y así para que los edificios de las casas tengan alguna fortaleza se le hacen grandes cimientos".

"El puerto es bueno, hondable y seguro, así de broma, porque no hay en él, porque con estar solo 12º de la equinoccial es el agua de la mar tan fría, que con ella enfrían la bebida".

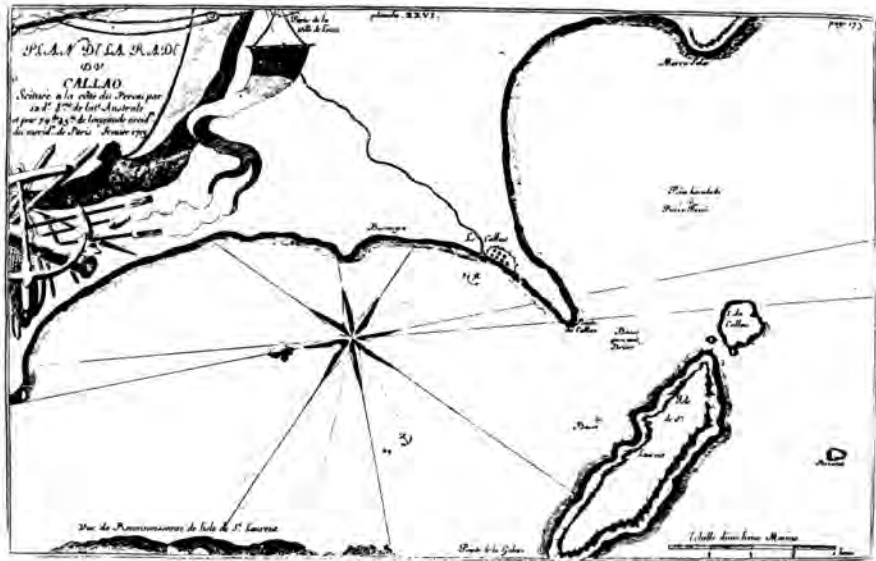
El famoso padre jesuita Cobo, se expresa del Callao con los siguientes conceptos: "en suma este puerto es el emporio y como centro de todo el reino y de él a la circunsferencia las líneas, salen las naves para todas partes y vuelven de viaje a parar y hacer tiempo en él".

El escritor conocido como *Judío Anónimo*, se refiere al Callao de este modo: "Está el puerto del Callao a dos leguas de Lima, tiene vecindad de hasta seiscientas casas de negros e indios. Los navíos grandes que vienen de la parte del Sur para entrar en el Callao, dan vuelta por detrás de la isla de Lobos (San Lorenzo) porque en ella hay muchos lobos marinos".

Otro cronista de la época describe el Callao así: "Dos leguas de la Ciudad de Lima al poniente yace el famoso puerto del Callao, plaza de Armas y llave del Reyno Peruano, a quien sirve de boca por donde comunica sus grandes tesoros a España y por su mano a todo el orbe.



La bahía del Callao en 1631.
(Archivo Fotográfico del I.E.H.M.P.).



Otra carta del puerto del Callao en 1713, tomado de la *Relation du voyage de la Mer du Sud...*, de Amedée François Frézier. (Archivo Fotográfico del I.E.H.M.P.).

Es el puerto más capaz, el de mayor y más grueso comercio de las costas del Sur en el índico occidente”.

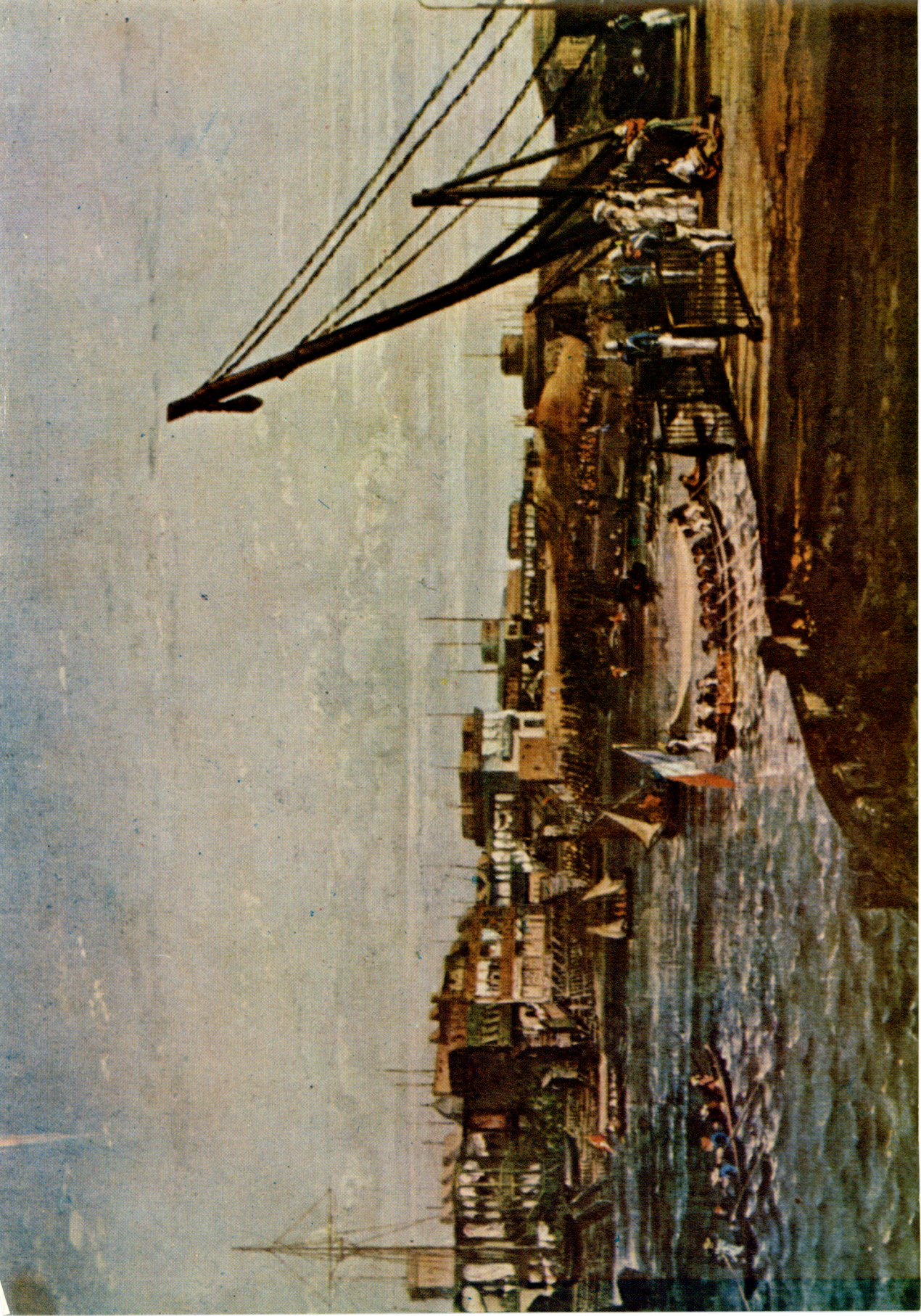
En el año 1631, de acuerdo al plano que insertamos, el Callao estaba concentrado hacia la parte de Chucuito y La Punta, pudiendo apreciarse el fondeadero y la distribución de las manzanas de la ciudad.

En 1641, el virrey don Pedro de Toledo y Leiva amuralla el Callao, con lo cual el puerto además de su defensa natural se refuerza con defensas militares artificiales.

En 1697, se menciona la existencia de un excelente muelle de piedra construido con material extraído de la isla de San Lorenzo y grandes bloques pertenecientes al fuerte Huarco de Cañete, que ocupaba el sitio denominado “Puerta de la Marina del Callao”.

Este muelle, según descripción de la época, era pintoresco pues estaba encerrado entre muros de adobes, piedra, ladrillo y cal, erigido contra la amenaza de las olas. El embarque de pasajeros, a o desde los galeones, se efectuaba según la categoría

El Callao en 1852, en donde se aprecia
la cabria del muelle y una embarcación de
un navío francés. Obra del pintor Ernest
Charton de Frouville.

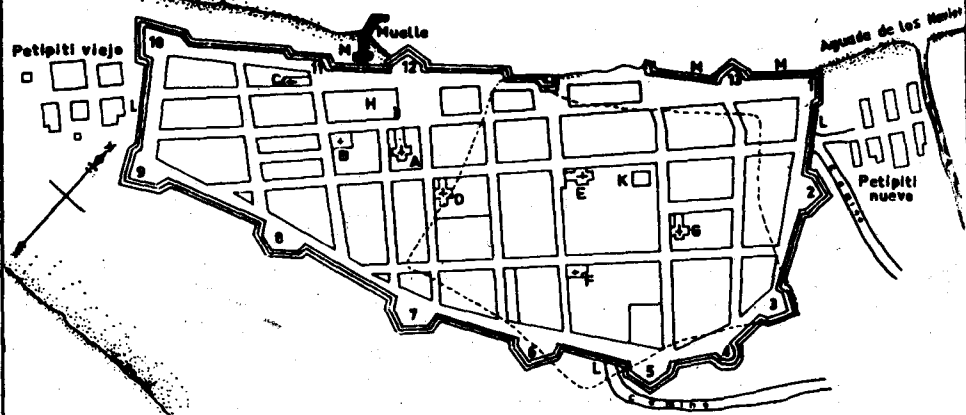


**Plano que comprende la costa desde el puerto
del Ancón hasta la punta de Chilca, en el Reino
del Perú. Por Dn. Andrés Baleato año de 1793.
(Archivo Fotográfico del I.E.H.M.P.).**

2A)

MUELLE DEL CALLAO

AÑO 1713



DESTRUIDA POR LA INUNDACION Y TERREMOTO ACAECIDOS EL 28 DE OCTUBRE DE 1746

IGLESIAS

- A... La Parroquia
- B... S. Agustin
- C... Los Jesuitas
- D... S^{to}. Domingo
- E... S. Francisco
- F... S. Juan de Dios
- G... La Merced

LUGARES NOTABLES

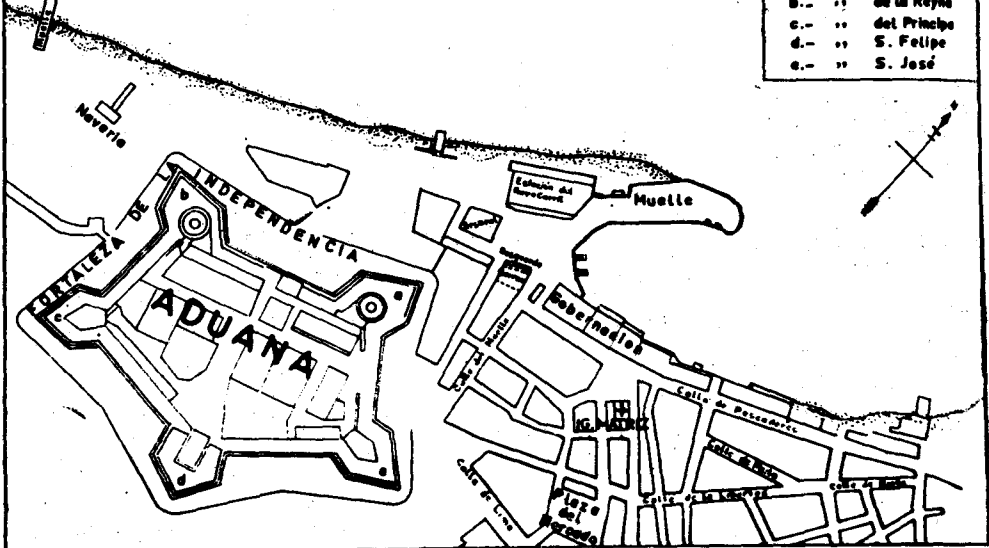
- H... Palacio del Virrey
- I... Cuerpo de Guardia
- K... La Administración
- L... Las tres puertas de tierra
- M... Las puertas del Puerto

NOMBRES DE LOS BALUARTE

- | | |
|--------------------------------|--------------------|
| 1... S. Miguel | 8... S. Felipe |
| 2... S. Ignacio | 9... S. Luis |
| 3... S ^a . Cruz | 10... S. Lorenzo |
| 4... S ^a . Catalina | 11... S. Francisco |
| 5... Santiago | 12... S. Pedro |
| 6... S. Juan Bautista | 13... S. Antonio |
| 7... S ^a . Domingo | |

MUELLE DEL CALLAO

AÑO 1855



BALUARTE DE LA FORTALEZA DE LA INDEPENDENCIA

- a... Baluarte del Rey
- b... " de la Reyna
- c... " del Principe
- d... " S. Felipe
- e... " S. José

Plano del puerto y muelle del Callao en 1713 y 1855.

social utilizando caballitos de totora, chalupas, falúas o balsas. La mercadería se descargaba en balsas. Su construcción fue ordenada por el virrey don Melchor Portocarrero Lazo de la Vega.

En el año 1713, conforme puede apreciarse en el plano que insertamos, el Callao tenía una conformación constituida por una muralla con trece fuertes. A un lado de la muralla estaba el cacerío Pitipiti Viejo, y cerca de la desembocadura del Rímac, el Pitipiti Nuevo. Había muelles, palacio del virrey y siete iglesias. Los navíos se aprovisionaban de agua de los manantiales ubicados al norte del puerto.

En el año 1732, el ingeniero francés Frézier en su obra *Relación del viaje a la Mar del Sur*, impresa en París, describe el Callao diciendo que: "contaba con doce manzanas dando frente a la bahía, rodeada por una alta muralla de adobe doble que servía de defensa de los posibles ataques de los piratas que continuamente recorrían el mar.

"Trece bastiones de cañones velaban la seguridad de la población y sólo tres puertas permitían el acceso a la población del Callao".

En el plano que también se inserta a esta monografía y que corresponde al año 1855, puede apreciarse otra conformación diferente de la de 1713 para el Callao, pues la muralla ha desaparecido y la defensa la constituye el castillo del Real Felipe o Fortaleza de la Independencia, convertido en aduana por el decreto del 7 de marzo de 1836, firmado por el Presidente de la República, general Orbegoso.

El muelle ha cambiado de lugar y se aprecia que está unido a la estación del ferrocarril.

En la pintura que mostramos, obra del pintor francés Ernest Charton de Trouville, se describe el embarque de personajes por la plataforma especial del muelle a una falúa de un buque de guerra francés surto en la bahía. Nótese la guardia militar a ambos lados de la pasarela, la falúa con pabellón francés, y al fondo los torreones de la Fortaleza de la Independencia.

Los cosmógrafos Jorge Juan y Antonio de Ulloa, en *Noticias secretas de América*, Londres 1726, hacen una interesante descripción del Callao, algunos de cuyos conceptos transcribimos a continuación:

"El puerto del Callao ha sido siempre el principal del Perú, así porque en él es donde estaba el Cuerpo de la Armada y Arsenales, y en donde están de continuo las naves de guerra, como por ser

EL PUERTO DEL CALLAO

también el puerto principal de América, a donde concurren con más frecuencia las naves mercantes.

La disposición de este puerto consiste en una rada bien grande a cuyo extremo austral se halla una isla que se extiende del Sudeste al Noroeste, casi dos leguas, llamada San Lorenzo, y forma el abrigo del puerto, resguardándola de los vientos de la parte del sur, que son los que de continuo reinan en él.

Los navíos dan fondo distante de la playa, en donde estaba formada la plaza, como cosa de un cuarto de legua, en seis o siete brazas de agua y buen fondo de arena y lama con tenero firme.

Por la parte del Oriente de la isla de San Lorenzo entre ésta y la Laja hay bastante canal de seis a ocho brazas de agua, pero es menester para entrar por él arrimarse siempre contra dicha isla de San Lorenzo y llevarle a distancia de un cable, hasta tener al oeste el Torreón, y entonces se debe gobernar al Este nordeste hasta apartarse de la misma punta de los Forzados, cosa de tres cables, porque de ella sale un bajo, que sólo tiene tres brazas de agua.

Este puerto se halla defendido por la plaza de armas del Callao, cuyas fortificaciones consisten en una muralla sencilla coronada de artillería, la cual cubre con sus fuegos todo el fondeadero, siendo así que en toda aquella costa desde el morro solar hasta el puerto de Ancón distancia de catorce leguas del Sur al Norte, hay ocho parajes en donde con la misma o mayor comodidad que en el Callao se puede desembarcar sin exponerse a pasar sus fuegos.

A vista de estos desembocaderos, y de la facilidad en que los enemigos se pueden dirigir a Lima de cualquiera de ellos siguiendo el camino real, queda demostrado que la fortaleza del Callao servía solamente para defender las naves que estaban fondeadas en el puerto y los almacenes de naves que habían en él, no para impedir a los enemigos el desembarco sin la posibilidad de pasar a Lima en derechura; y si no lo han ejecutado hasta ahora ha sido porque cuando lograron pasar aquel mar llevando consigo fuerzas suficientes para atreverse a Lima como sucedió en 1624, con la escuadra Holandesa bajo el mando de Hermite-Clerk, compuesta de once embarcaciones grandes con más de 1600 hombres de desembarco, no tienen noticia de los lugares propios para desembarcar fuera de la playa del Callao, y así sucedió, que después de haberse mantenido fondeado en la cabeza de la isla de San Lorenzo sin atreverse a presentar sus fuerzas contra las que

el Marquez de Guadalcazar había prevenido con presteza y acierto, se vio precisada toda la escuadra a volver a Amsterdam de donde había salido”.

11.1.22. *Terremotos en el Callao*

Tres terremotos ocurridos en 1586, 1687 y 1746 respectivamente causaron efectos catastróficos en el puerto del Callao. Veamos cómo don Rosendo Melo en su *Derrotero de la Costa del Perú* (1906) describe los terremotos de 1586 y 1687:

“En 1586 ocurrió un temblor en el Callao en circunstancias que el Virrey Conde Villar Don Pardo se ocupaba de despachar una armada. El virrey casi fue arrollado por las grandes olas de casi catorce brazas de altura que embistieron al pueblo hasta muchos metros tierra adentro.

El 20 de octubre de 1687 hubo dos fuertes temblores y las consiguientes grandes olas. Se sufrieron estragos en muchos lugares especialmente en el Callao, Cañete, Pisco y Chancay. Este temblor produjo una depresión hacia Punta Mar Bravo del Callao, cuya extremidad occidental quedó separada del Continente y convertida en el banco Camotal que las cartas inglesas llaman de Ballena y los antiguos Laja. En la ciudad hubo más de quinientas víctimas”.

Don Aurelio García y García, capitán de navío y comandante de la fragata *Independencia* en 1870, describe el terremoto del 28 de octubre de 1746 en su *Derrotero de la Costa del Perú*, del siguiente modo:

“A las 10 y 30, se derribaron multitud de casas, edificios públicos y templos de la Capital, ocurriendo media hora después que la mar se retiró de su lecho ordinario en la tranquila bahía del Callao e hinchando luego con extraordinaria rapidez viniendo del NO se desbordó sobre la población situada entonces más hacia La Punta sepultándola por completo y arrebatando en su destructora invasión las vidas de sus moradores y las fábricas de todo género hasta una distancia de media milla al interior, los cuatro buques mayores surtos en la bahía, perdiendo presa sus anclas, fueron arrojados por encima del presidio, a varar a más de un tiro de cañón de distancia, a la parte del SE dos de ellos, y otro quedó dentro de la plaza y el cuarto a un lado cargado de trigo que sirvió muy eficazmente. Uno de los primeros fue la fragata de guerra española “San Fermín” del porte de 30 cañones. Este fu-

EL PUERTO DEL CALLAO

rioso golpe de mar, acabó de arrancar y barrió hasta los cimientos, las murallas, casas y templos donde apenas quedaban algunas señas de los pavimentos de ladrillos.

Suspendió fuera de las murallas la artillería de a veinticuatro que estaban en batería y arrojó dentro de alguna parte esparciendo toda la demás de varios calibres a mucha distancia de aquel plano. Los sobrevivientes sólo llegaron a treinta, pereciendo según los cálculos prudenciales hasta cincó mil”.

Otra versión de la época, narra el terremoto de 1746 del siguiente modo:

“Grande fue el daño que causó el temblor, pues fue mayor el derivado de la inundación. La ola que la produjo avanzó hinchada, con apariencia de enorme montaña, según la frase de las gentes de mar que la vieron venir. Había fondeadas en la bahía del Callao, diez y nueve naves diversas y ninguna de ellas consiguió escapar. La fuerza de las olas volteó algunas, otras chocando entre sí se destrozaron y las mayores levantadas con sus amarras colgadas fueron echadas a tierra, pasando sobre la ciudad y torres de las iglesias hasta un kilómetro y más de la playa”.

11.1.23. El terremoto de 1746, el navío San Fermín y la imagen del Señor del Mar

La siguiente narración de don Néstor Gambetta, distinguido chalaco, explica la acción del terremoto de 1746 y la veneración de la imagen del Señor del Mar; dice así: “El 28 de octubre de 1746 las Iglesias celebraban alborozadas la festividad de los Santos Apóstoles Simón y Judas Tadeo, cuando a las 10 y 30 de la noche sobrevino la catástrofe. Apenas tres minutos fueron suficientes para destruir la obra paciente de 200 años. No quedó en el Callao una sola casa que no estuviese llena de escombros. Muchas de las paredes que resistieron el impacto de la fuerza del mar e ímpetu del tremendo movimiento de tierra, se derrumbaron del todo ante la fuerza del mar, que en sucesivas oleadas hechas montañas, quisieron demostrar ‘que en un tiempo hubo aquí una hermosa ciudad’. Amaneció; de los 23 buques que existían en la bahía, 19 se hundieron en el sitio.

El Bergantín de Guerra “San Fermín” fue varado más allá del centro de la población en la esquina del mercado, conocida por la Cruz Blanca, el “Michelot” de Don Juan Baquinao en el corazón de la ciudad. Amaneció: Padres anhelantes, madres enloqueci-

das, niños extraviados, enfermos, mutilados, sin rumbo, sin remedios, sin hogar, un cementerio de muertos, insepultos, desfigurados, abandonados a la intemperie. De los 8,000 habitantes que tenía el Callao, apenas 200 chalacos quedaron con vida. Una tormenta de desgracia había enlutado al Callao por todos los tiempos. Los esposos Casavilca, hallaron poco después de la catástrofe, cerca de Bellavista en un potrero que bordeaba un arroyuelo, la bendita imagen del Señor al que los trabajadores (imagen arrastrada por las olas de una iglesia) del puerto lo aclamaron como Señor del Mar, su Patrón y Protector. Más tarde con la desaparición del Gremio de Playeros que rendía culto desde entonces al Señor del Mar, se fundó la Sociedad de Cargadores y Sahumadores del Señor del Mar en el año 1875 por un grupo de respetables chalacos: Señores José María Larraín, Mariano C. Sevilla, Miguel Santulise, Gregorio Grados, K. Freundt, S. Chapel y Gregorio N. del Real y otros”.

11.1.24. Bellavista y el Real Felipe

Ante la catástrofe de 1746, y a fin de evitar otra tragedia semejante, el virrey del Perú, José Manso de Velazco, Conde de Superunda, dispone que la nueva ciudad del puerto se construya alejada del mar.

Por decreto del 20 de enero de 1747, se señala el sitio para la construcción de la nueva ciudad, con bodegas y otros servicios, en las tierras altas de la hacienda Aguilar. Es así como nace la ciudad de Bellavista.

Sin embargo, ante la aparición de corsarios y piratas que atacaban las diferentes rutas marítimas del tráfico español entre sus colonias y la metrópoli, el mismo virrey ordena la construcción de una fortaleza inexpugnable, acorde a los conceptos y adelantos de la época en dichos aspectos: el castillo del Real Felipe.

El plan de reconstrucción del Callao fue encomendado al ingeniero francés Luis Godín, quien consideró dos obras fundamentales: la fortaleza y un puerto. De este modo el Callao renacía como un baluarte de defensa de los intereses políticos del virreinato, y a la vez como punto de enlace comercial. El 1º de agosto de 1747 se colocó la primera piedra de la fortaleza, la que al terminarse su construcción constituyó el castillo del Real Felipe.

Esta fortaleza en su centro tenía todas las oficinas necesarias como: casas de oficiales, cuarteles de soldados, almacenes y una

EL PUERTO DEL CALLAO

maestranza para la construcción de cureñas. En la ciudadela se colocaron 188 cañones de bronce y 124 de fierro desenterrados de las ruinas y sacados de la fragata de guerra *San Fermín* de 30 cañones, que fue arrojada por el mar al S.E. de la ciudad, así como 10,000 balas de cañón y 18 anclas de todo tamaño. Los torreones, casamatas y cuarteles se terminaron 26 años después, es decir en 1773.

No obstante la prohibición de construir en las vecindades del puerto, circunstancias derivadas del trabajo originaron la construcción de pequeñas casas y viviendas que albergaban a los que laboraban en el puerto.

11.1.25. Los ataques de corsarios y piratas al Callao

El Callao, como muchos otros puertos de las colonias españolas en América, tuvo que hacer frente a la acción de piratas y corsarios que trataron de obstruir su tráfico comercial. Así, el 13 de febrero de 1579 atacó al Callao el corsario inglés Francisco Drake, sembrando el terror pero sin lograr desembarcar. Las defensas del puerto lo mantuvieron invulnerable. Otros más siguen a Drake: Cavendish, Hawkins, Jacques L'Hermite Clerk, Mahon, Walter Raleigh, Oliver Du Noort y Spilberguen.

En 1615 arribó a Cerro Azul una flota holandesa al mando de Jorge Spilberguen, compuesta de cinco buques: *Gran Sol*, *Luna*, *Venatorio*, *Eolo* y *Amsterdam*. El virrey del Perú, marqués de Montesclaros, envió en su persecución cuatro navíos al mando de don Rodrigo de Mendoza y quien tenía a sus órdenes al almirante Pulgar, que entabló combate frente a Cerro Azul con los holandeses, quienes los derrotaron, hundiendo la nave *Almirante* y capturando el *Patacho*. El resto de la flota española, constituida por las naves *Capitana* y *Gobierno*, consiguió escapar llegando al Callao perseguida por Spilberguen, quien ingresó con su flota hasta el fondeadero de las naves mercantes, entre las cuales se habían refugiado los españoles. Las baterías del puerto impidieron que Spilberguen consumara su obra, retirándose a San Lorenzo, donde reparó sus averías y después de ocho días abandonó las aguas del Pacífico.

En 1624, el Callao es atacado por el holandés Jacques L'Hermite Clerk con 12 buques, 274 cañones y 1,637 tripulantes. La flota de L'Hermite estuvo a punto de conquistar el Perú derrocando el poder español establecido. Sin embargo, una epidemia de disen-

tería declarada en la tripulación arrasó con gran parte de ellos incluyendo a su almirante. Este fue sepultado en la isla de San Lorenzo y las naves holandesas, después de permanecer un largo período alejadas de su patria, emprenden el regreso, derrotadas por la enfermedad y la inexpugnabilidad del puerto del Callao. Una vez más, la fortaleza del Real Felipe cumple su cometido de defender el puerto, haciéndolo inexpugnable.

11.1.26. La primera academia marítima de América

En 1657, el conde de Alba de Liste establece en el Callao la primera academia marítima de América bajo la dirección del matemático limeño Ruiz Lozano, la que sin embargo tuvo corta vida.

11.2. EL PUERTO DURANTE LA COLONIA

11.2.1. Primeras actividades, tráficos marítimos existentes, movimiento de naves

Fundada Lima el 18 de enero de 1535, la capital de las nuevas posesiones españolas tenía que ser enlazada con la metrópoli y otros lugares, estableciéndose la necesaria comunicación por el mar.

Como la bahía del Callao reuniera condiciones geográficas naturales favorables, debido a su fácil acceso, su abrigo a la vera de la isla de San Lorenzo, sus aguas tranquilas con profundidades adecuadas, buen tenedero y su facilidad para las aguadas, el Callao se convierte en el puerto principal de la colonia desde la conquista y durante todo el virreinato, para la exportación de los productos del valle del Rímac, los metales extraídos de la cordillera central, y los tesoros confiscados a los templos y palacios de los nativos, y para recibir los productos, pasajeros y pertrechos provenientes de España. El Callao, después de Portobello y Panamá, era el centro de concentración comercial más intenso en el ámbito colonial de España en Sudamérica.

El Callao, durante la colonia, es el punto de convergencia de dos importantes tráficos: el de cabotaje y el internacional o extraterritorial. El primero se realizaba entre los puertos del litoral peruano con fines de enlace y aprovisionamiento de víveres y artículos manufacturados. El segundo se efectuaba con la metrópoli, México, Centro América, Santa Fe y Chile.

Los veleros que realizaban el tráfico internacional llegaban o iban al istmo de Panamá, donde se efectuaban trasbordos, o arri-

baban de la parte del sur de la América, provenientes del cabo de Hornos o Valparaíso.

El cabotaje se efectuaba mediante embarcaciones tipo goletas y bergantines de pequeño tonelaje, algunos de los cuales no eran sino simples almacenes flotantes cuyos armadores iban de puerto en puerto recibiendo o cambiando mercaderías.

Estas naves demoraban meses en su travesía del Callao a Tumbes y viceversa, lo que motivaba que los pasajeros, importadores de carga, y aun algunos virreyes, tan luego como llegaban a Paita o a algún otro puerto intermedio, continuaban su viaje al punto de destino a lomo de mula.

El comercio con Chile se efectuaba a los puertos de Valparaíso, Concepción y Coquimbo. Se exportaba azúcar proveniente de Chíncha y Cañete; arroz, miel, piedras de sal, zapatos pintados para mujeres, estaño, tabaco y otros artículos. Se importaba: trigo, charqui, sebo en bruto, cobre, cáñamo, vinos, nueces, orejones, quesos, mantequilla, romanas, canarios y alpiste.

El comercio con el Reino de Santa Fe se efectuaba a través de Guayaquil y Panamá. De Guayaquil se enviaba al Callao: cacao, madera, suelas, muebles, sombreros de jipijapa, café, cascarilla, pita y otros productos. A Panamá se enviaban productos del Perú, y de ahí se remitían otros provenientes de la metrópoli.

Con México y Centro América se comerciaba añil, palo del Brasil, cedro, alquitrán, cacao, petates y otros productos.

El comercio con la metrópoli consistía en un intercambio de productos bajo el severo control de la Casa de Contratación de Sevilla, aparte de las fabulosas riquezas minerales en bruto o trabajadas, que los españoles remitían a la corona.

Entre 1615 y 1618 el movimiento de naves entradas y salidas por el puerto del Callao varió entre 169/170 en 1615, y 203/216 en 1618.

En el año 1600 había registradas en el Callao alrededor de 250 naves, cien de las cuales efectuaban el tráfico del cabotaje, residiendo sus armadores en Lima.

Los cargamentos de las naves provenientes del tráfico internacional se aprecian en la siguiente información correspondiente al año 1725:

- Fragata "Nuestra Señora del Puerto" procedente de Panamá y Chérrepe, con cargamento de tabaco de Cartagena, pita, cajones con rosarios, escritorios, tabaco en polvo, libros, mangles de Panamá, cedro, combillos de fierro, arroz, jabón y frijoles.

- Fragata “San Francisco de Asís” de Valparaíso con cargamento de sebo, brea, trigo, jarcias, zurrónes de anís, cominos, almendras, yerba mate, nueces, azafrán, orégano, guindas e hilo.
- Fragata “Jesús María” de Coquimbo, con: 305 barras de cobre, 882 libras labradas de cobre y 2010 fanegas de trigo.
- Fragata “Nuestra Señora del Carmen” procedencia Panamá, con: tabaco, arroz, vidrios, clavazón, palos de Huayacán, palo de Brasil, 30 negros bozales, cedro, caoba, mangle, jarcia de henequén, dos negros, dos negras y cuatro muleques”.

Los productos básicos de exportación eran entre otros: la plata y el azogue, provenientes: el primero de las minas de Potosí y el otro de Huancavelica. Los puertos de Arica e Ilo, junto con el del Callao constituían los centros del movimiento de estos productos, que luego en forma de lingotes eran exportados por el Callao a la metrópoli.

Toda nave que arribaba a la zona del océano Pacífico colindante con Sudamérica recalaba en el Callao. A la entrada y salida de las naves un funcionario fiscal procedía a inspeccionar la nave. Sin embargo, entre 1770 y 1820 se acentúa el contrabando y se tienen que dictar estrictas medidas para contrarrestarlo, tal como la prohibición de que ningún buque puede recalcar en algún puerto intermedio entre Panamá y Callao, salvo caso de emergencia.

Del artículo *Formación de la Armada Independiente del Perú* de nuestro ilustre y recordado historiador naval capitán de navío Julio J. Elías, transcribimos algunos interesantes puntos referentes al Callao.

“Asimismo anotemos el progreso del Callao, donde en 1630 existen cien naves, efectuando el tráfico de cabotaje, residiendo sus armadores en Lima. Entonces, a nadie puede extrañar que el Conde de Alba de Liste estableciera en 1657 una Academia Náutica, la primera en América, bajo la dirección del matemático limeño Ruiz Lozano, la cual tuvo corta vida.

“En el Gobierno de Amat el arribo de naves procedentes de la Metrópoli fue más frecuente; citaremos el caso de las fragatas “Rosalía”, “Septentrión” y “Astuto”, las cuales llegaron con tropas al Callao en 1770, quedando la primera de las nombradas en nuestras aguas, mientras las otras dos antes de salir para España con el tesoro, sufrieron el motín de sus tripulaciones, realizando

el Virrey una sangrienta justicia, habiéndose desembarcado la dotación de las naves, reemplázanla con gente enganchada en el Callao.

“El Virrey de Taboada vió llegar la famosa expedición de Maspina con las corbetas “Descubierta” y “Atrevida”, cuando fueron levantadas las cartas de varios tramos de nuestra costa.

“Por su parte Gil como buen marino, obedeció a la preocupación de cuanto se relacionó con los asuntos de su profesión, por ejemplo: determinó las tarifas de los trabajadores marítimos y otras disposiciones importantes al respecto; puso en vigencia las nuevas Ordenanzas Generales de la Armada y creó el Apostadero del Callao, adjudicándole dos buques pedidos por Gil: el “Peruano” y el “Limeño” arribados de España por el Cabo con miras de servir como guardacostas.....”.

11.2.2. El establecimiento del libre comercio y sus efectos sobre la importancia del Callao

Por razones de su cercanía a Lima, la capital del virreinato, su posición geográfica y condiciones naturales favorables como puerto, así como por razones del centralismo existente, el Callao constituyó durante algún tiempo el centro del comercio colonial. Existía de hecho una centralización monopolista de este comercio a través de Lima y su puerto el Callao. Hasta 1774 hubo una prohibición que impedía el comercio libre y recíproco entre los virreinos del Perú, Nueva España, Nueva Granada, e inclusive con la Capitanía General de Guatemala.

En ese año se expidió una Cédula Real que abolía dicha disposición, disponiendo la apertura de otros puertos además del Callao para efectuar el comercio. En 1779, se expide la cédula de Libre Comercio, que al fijar once puertos en la metrópoli; y Guayaquil, Arica, Concepción y Valparaíso en las colonias, prácticamente anula la situación preferencial y de privilegio del Callao. Como consecuencia de esto, Valparaíso y otros puertos chilenos compitieron con el Callao al tomar ellos directamente el tráfico de la metrópoli, vía el cabo de Hornos.

Otro aspecto que afectó igualmente la importancia del Callao fue la competencia de Buenos Aires en el tráfico y comercio con Potosí. En efecto, Potosí estaba ligado al virreinato del Perú en muchos aspectos, pero los artículos que llegaban vía Buenos Aires/Córdoва competían ventajosamente con los que provenían de Lima.

Por otra parte había una corriente inversa consistente en la sacada clandestina de plata que bajaba hacia Buenos Aires, en lugar de dirigirse a Lima.

11.3. EL PUERTO DEL CALLAO DESDE LA INDEPENDENCIA HASTA COMIENZO DEL SIGLO XX

11.3.1. La actividad comercial y naviera y otras actividades

Durante la etapa de la emancipación, debido a las acciones de guerra que se realizan, el comercio del Perú resulta afectado seriamente y la actividad del puerto del Callao declina apreciablemente. Sin embargo, el puerto del Callao continuó ejerciendo la primacía sobre los demás puertos del litoral en cuanto a movimiento de carga, así como a entrada y salida de naves.

En ciertos períodos históricos de la república comprendidos entre los años 1821 y 1900 puede apreciarse cierta declinación en el movimiento portuario. Como consecuencia de la guerra de la independencia y de las luchas internas que posteriormente se realizaron en el territorio nacional, hacia el año 1834, el abatimiento económico era tal, que en el Callao sólo había una lancha de alquiler para el movimiento de carga en la bahía, el que sólo se realizaba por medio de lanchas.

En 1832, aparte de los problemas internos que afectaban al comercio existía una fuerte competencia y rivalidad entre los puertos de Valparaíso y el Callao, lo que dio lugar a que el Gobierno peruano dictase medidas de carácter proteccionista en favor del Callao. Esto originó reacciones de protesta en Chile y una declaración del Gobernador de Valparaíso Dn. Diego Portales proponiendo: "...irse sobre el Perú con un ejército". En 1837, Santa Cruz declara al Callao junto con Arica, Cobija y Paita, puertos libres.

En 1839 el movimiento marítimo del Callao pone en evidencia un notable aumento con 49 naves ingresadas y 32 salidas.

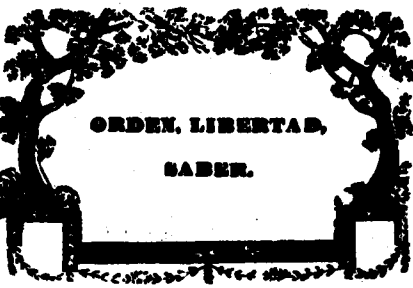
La siguiente información, tomada del diario *El Comercio* de Lima el sábado 4 de mayo de 1839, da una idea de cómo era el movimiento portuario en el puerto del Callao en esa época:

- "Abril 20 Goleta Ecuatoriana "Caupolicán" de 19 toneladas, Capitán Santibáñez, de Huarney en 6 días, cargamento leña consignado a M. Mendiola.
- " 21 Goleta Ecuatoriana "Diana" de 119 toneladas, Capitán Malarín, de California en 70 días, cargamento sebos consignado a su Capitán.

Reservados los derechos en esta Capital a nombre del Sr. Don Bartolomé de J. y en la Buena Vista calle de la Merced. Se vende al por mayor y al por menor. Se suscribe en el lugar que figura en el N.º 89. Suscripción y su pago en adelante.

Precio.

Suscripción al mes... 3 pesos.
Suscripción anual... 30 real.



Los señores que desean suscribirse en el extranjero, deben remitir a la imprenta el importe de los gastos de envío de los ejemplares, así como el costo de los sellos de correo para cada uno de ellos. Se envían los ejemplares por primera vez y sus sucesivos por las costas de envío.
Se avisará que para el envío de los ejemplares, se deben pagar los sellos de correo y los sellos de envío particular. Las remisiones de ejemplares a países extranjeros, deben ser pagadas por el remitente y recibidas por el destinatario.

EL COMERCIO.

DIARIO COMERCIAL, POLITICO Y LITERARIO.

NUM. 1.

Lima, Sábado 4 de Mayo de 1899.

(Número 1)



MARITIMA.

PUERTO DEL CALLAO.

PUERTO DEL CALLAO.
ESTRANJERAS.
El 20.-Goleta Francesa *Capitán*, con 10 toneladas, capitán Santibañez, de Huancayo en lastre, cargamento lana, consignado a M. Mena y Cia.
El 21.-Goleta Francesa *Diana*, de 110 toneladas, capitán Bustos, de Pisco, con 4 días, cargamento agave, destino a Valdivia, Ica y Mollendo.
El 22.-Goleta Mexicana *Leona*, de 100 toneladas, capitán Malaret, de California, de 20 días, cargamento café, consignado a su dueño.
El 23.-Barra Italiana Americana *Marcelo*, de 80 toneladas, capitán De Wijk, de la carga de salitre, cargamento aceite, consignado a T. Torres.
El 24.-Bergantín Centro Americano *San José*, de 80 toneladas, capitán Valverde, de Pisco, de 10 días, cargamento algodón, consignado a su dueño.
El 25.-Barra Francesa *Asunción*, de 110 toneladas, capitán Fleury, de Ilay, en 4 días, cargamento algodón, consignado a su dueño.
El 26.-Goleta Ecuatoriana *Virgo*, de 170 toneladas, capitán Acuña, de Guayaquil y Puyo, cargamento agave.
El 27.-Lancha Nacional *Aguila*, de 2 toneladas, capitán Lambert, de Huacho, cargamento algodón, consignado a Barón y Smith.
El 28.-Goleta Nacional *San Antonio*, de 82 toneladas, capitán Robinet, de Ilay, en 4 días, cargamento harina, consignado a García y Calmet.
El 29.-Goleta Nacional *Fortuna*, de 21 toneladas, capitán González, de Huacho, cargamento aguardiente.
El 30.-Goleta Ecuatoriana *Guayaguayubé*, de 85 toneladas, capitán M. Silva, de Huacho y Pisco, cargamento agave, consignado a Juan Torres.
El 31.-Goleta de guerra inglesa *Basilio*, capitán MacFarland, de Guayaquil y Huancayo.
El 32.-Goleta de guerra chilena *Concepción*, capitán Delgado, de Valparaiso.
El 33.-Bergantín Barbo *Asturias*, de 95 toneladas, de la carga en Guila, cargamento maderas, consignado a su dueño.
El 34.-Bergantín Ingles *Carolina*, de 61 toneladas, capitán W. Hill, de Casma en 4 días, cargamento algodón, consignado a Olaya.
El 35.-Goleta Grandiosa *Jorge Antonio*, de 82 toneladas, capitán Robinet, de Ilay, en 4 días, cargamento harina, consignado a García y Calmet.
El 36.-Goleta Inglesa *Pilar*, de 62 toneladas, capitán Duncan, de Huancayo, en 6 días, cargamento algodón, consignado a T. Yumpu.
El 37.-Goleta Inglesa *Araruta*, de 124 toneladas, capitán Godey, de Valparaiso, en 11 días, cargamento trigo, consignado a su dueño.
NALIDAR.
El 1.-Goleta Ecuatoriana *V. de J. J. J. J.*, capitán Barón, de Huancayo.
El 2.-Goleta Nacional *J. J. J. J.*, capitán Viera, de Ilay, en 4 días, consignado a T. Yumpu, Huacho y Casma.
El 3.-Goleta Nacional *Fortuna*, capitán González, cargamento algodón, consignado a su dueño.

El 10.-Barra Inglesa *Ingles*, capitán Nuffel, cargamento efectos de Europa, con destino a Centro América.
El 11.-Barra Francesa *Mejicanos*, capitán Aquino Mayre, cargamento cañerías y lana, con destino a Guayaquil.
El 12.-Goleta Nacional *Presidente*, capitán Chacón, cargamento efectos, con destino a Pisco.
El 13.-Barra Francesa *Roma*, capitán Br. en lastre, con destino a Huancayo.
El 14.-Barra Francesa *Niños*, capitán Durillo, con 4 días, con destino a Huancayo.
El 15.-Barra Inglesa *Ubu*, capitán Uruy, cargamento algodón, con destino a Casapaya.
El 16.-Goleta Americana *Puerto*, capitán J. J. J. J., en lastre, con destino a Talcahuano y Valparaiso.
El 17.-Bergantín Ecuatoriano *Virgo*, capitán Grau, cargamento algodón, con destino a Guayaquil.
El 18.-Goleta Nacional *Fortuna*, capitán González, en lastre, con destino a Pisco.
El 19.-Goleta Nacional *Coyuntura*, capitán Cantillan, en lastre, con destino a Pisco.
El 20.-Goleta de guerra Inglesa *Basilio*, capitán MacFarland, con destino a Casapaya y Valparaiso.
El 21.-Goleta de guerra Americana *Palomá*, capitán M. K. K. K.
El 22.-Fragata Nacional *Emilia*, capitán Amalá, en lastre, con destino a Casma.
El 23.-Goleta Ecuatoriana *Guayaguayubé*, capitán Mifflin, cargamento agave, con destino a Huancayo y Huancayo.
El 24.-Goleta Nacional *María Francisca*, capitán J. J. J. J., en lastre, con destino a Huancayo.
El 25.-Goleta Inglesa *Virgo*, capitán Hill, en lastre, con destino a Ilay.
May 1.-Goleta Nacional *Leona*, capitán Simón, cargamento maderas, con destino a Cerro Azul.
El 2.-Goleta Nacional *Cedón*, capitán Rocha, cargamento maderas, con destino a Pisco.
El 3.-Bergantín Ingles *Alfonso*, capitán Inam, en lastre, con destino a Valparaiso.

LOS EDITORES.

Mercado habrán que decir para recomendar una publicación periódica cuyo objeto principal es el Comercio, si no nos dirigimos a los individuos de una profesión ilustrada que conoce de inmediato bien la necesidad de un diario que les presente los datos del estado de los puertos y plazas comerciales a que se extienden sus relaciones, o a quienes por sus conocimientos en el mundo de comercio que vivimos comunican las sucesos con la rapidez que exigen las operaciones, es un servicio importante no solo para el Comercio sino también para la clase consumidora; nos apresuramos a llevar al vacío que han dejado voluntariamente los periódicos que nos han abandonado.
En el terreno de la política no podríamos mantenernos por mucho tiempo, concurridos de nuestra ineficiencia lo cedemos voluntariamente a los que se desempeñan la difícil tarea de ilustrar la opinión pública. Contendra este diario todos los decretos del Gobierno, las decisiones de los tribunales y principalmente las del Consejo de las Entradas y Salidas de los buques, el estado de los establecimientos de beneficencia, policía, teatro y cuanto pueda contribuir a la utilidad e instrucción de nuestros lectores.

Si alguna vez se detiene en las grandes gubernativas que tengan relación con comercio exterior a las leyes de los países que se trate. La ley sería pública la designado el comercio de mercancías los gobiernos ilustrados que ha felices a sus gobernados, afianzando en el principio se han generalizado entre nosotros siendo la estadística el que en esta época, y buscaríamos los cosas más exactas de la política, los estados de rentas y consumos de Chile, Perú y Ecuador, como un medio serio de hacer el país y a nosotros a algunos que el comercio con datos ciertos sobre el particular.
En la distancia a que estamos situados respecto de la Europa, nos es casi imposible estar con regularidad tantas producciones a propósito como las que diariamente aumentan aquellas personas que dedicados como estos a no perder un momento para proporcionar los datos sobre hacer interese nuestro por la política que dentro de pocos meses habrán venido muchos de las dificultades que hoy nos rodean, y en otros momentos el precio creciente de aquellas mercancías y en lo tiene la atención en Europa, ocupando a los que prefieren las que tengan relación con los países.
Nuestras columnas estarán desde ahora abiertas para colocar en ellas cuanto pueda servir a los Gobiernos Americanos, procurando a la vez los principios de su política con ellas a las naciones, para evitar de que sean los abusos de fuerza, perjudicial no solo a la América, sino también al resto del comercio extranjero por las interrupciones imprevisibles de sus mercados. Los recientes sucesos de México y Buenos Aires manifiestan bien claro a todo lo que quedamos expuestas si no establecemos de una vez el comercio libre de ser tratados por los que hacen con nosotros el comercio arripado. Ningún perjuicio puede ser inferido en asunto de tanta trascendencia e interés en la zona de poco interesado por la libertad comercial.
Bosquejamos nuestro plan no está más que el que será mejorado y perfeccionado según se oiga que merezca.

AVISOS.

LA Paudería de Santa Clara se sub-arrenda con los útiles necesarios que la necesitan con su dueño D. Benigno Lozano.
Al público.
EL contrato de recolección de Pesticidas de esta ciudad, tiene una sola oferta, la cual es de los señores que pretenden hacer un negocio pueden acercarse al Prelado de dicha ciudad.
Caso de homicidio.
LA Dirección de ella pone en noticia de los señores de partes de que pueden en el presente en el caso, para su conocimiento y la seguridad de que están sujetos a las disposiciones de la ley, a las que se refieren las leyes de esta ciudad.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

- Abril Barca Ballenera Americana "Marcela" de 120 toneladas, Capitán Dowick, de la pesca de ballenas, cargamento aceite consignado a T. Leona.
- " 23 Bergantín Centro Americano "Joucal Moral" de 228 toneladas, Capitán Valverde, de Paita en 16 días, cargamento medicamentos consignado a Canevaro.
 - " 24 Barca Francesa "Amanda" de 119 toneladas, Capitán Fleury, de Islay en 5 días, carga madera consignada a su Capitán.
 - " 25 Bergantín Ecuatoriano "Veloz" de 170 toneladas, capitán Acuarony, de Guayaquil y Paita, cargamento azúcar.
 - " 25 Lancha Nacional "Aguila" de 2 toneladas, Capitán Liembert, de Huacho, cargamento sal consignado a Barton y Smith.
 - " 26 Bergantín "Atlas" de 160 toneladas, Capitán Mann, de Huacho, cargamento sal y dinero, consignado a García y Calmet.
 - " 26 Goleta Nacional "Fortuna" de 21 toneladas, Capitán Gonzales, de Huacho, cargamento aguardiente.
 - " 26 Goleta Ecuatoriana "Guayaquileña" de 85 toneladas, de Huacho y Pisco, cargamento aguardiente consignado a Juan.
 - " 27 Queche de guerra inglés "Basilisco", capitán Mac Donald, de Guayaquil y Huanchaco.
 - " 28 Goleta de Guerra Chilena "Colocolo" de Valparaíso.
- Mayo 1º Bergantín Sardo "Azardoso" de 25 toneladas, de la costa en 6 días, cargamento maderas, consignatario se ignora.
- " 1º Bergantín inglés "Carolina" de 91 toneladas, Capitán Wolff, de Casma en 4 días, cargamento leña consignado a O'Brien.
 - " 2 Goleta Granadina "Joven Antonio" de 82 toneladas, Capitán Rodinet, de Islay en 5 días, cargamento harina consignado a García y Calmet.
 - " 2 Goleta Inglesa "Floral" de 52 toneladas, Capitán Duncan, de Huanchaco en 6 días, cargamento arroz consignado a T. Yump.

EL PUERTO DEL CALLAO

- „ 3 Goleta Inglesa “Aventurero” de 158 toneladas, Capitán Corbet, de Valparaíso en 11 días, cargamento trigo consignado a su Capitán”.

En 1862 el movimiento de naves por el Callao fue el siguiente:

Peruanas	372
Norteamericanas	278
Británicas	277
Francesas	91
Chilenas	85
Hamburguesas	31
Italianas	18
Suecas	12
Españolas	10
Danesas	9
Bremen	8
Belgas	4
Rusas	4
Noruegas	2
Prusianas	3
Ecuador	1

De 1870 a 1879 arribaron 9,367 naves, o sea casi mil anuales, alcanzando en 1874, 1,494 naves. En el año 1870 se tuvo el siguiente movimiento:

Ingresaron	:	1,844 buques con 1'226,046 toneladas de registro.
Salieron	:	1809 buques con 1'221,040 toneladas de registro.
Pasajeros	:	El número de pasajeros entrados y salidos fue de 38,559 y 32,485 respectivamente.
Colonos Ingresados	:	7,544 asiáticos.
Movimiento de Marineros	:	Desembarcados : 2,744 Embarcados : 2,190”.

Es evidente que este apreciable aumento en el año 1870 se debió a los contratos de consignación de guano. En este comercio, que influyó notablemente en la actividad portuaria, se incluyen

las naves de la Marina Mercante Nacional que en esa época procedían de Hong Kong trayendo chinos; de Chile con trigo; y de Ecuador, Colombia y América Central, con madera y otros artículos. Además, existía una línea regular de bandera inglesa que con catorce naves operaba entre Panamá y Chile, con escalas en puertos peruanos a razón de cuatro escalas por mes. Este tráfico tenía conexión con el que efectuaba la misma línea entre Colón y Southampton.

Para tener una idea de la clasificación de las naves en lo que respecta a tipo y nacionalidad, se da a continuación una información de la época referente al movimiento portuario del Callao durante el mes de julio de 1871.

Llegadas : Vapores 87 – Fragatas 80 – Barcos 89 – Bergantines 3 – Goletas 28 – Paquebotes 7; haciendo un total de 189 naves.

Su clasificación por banderas es como sigue: Inglesas 57 – Nacionales 36 – Norteamericanas 14 – Centro Americanas 8 – Francesas 7 – Noruegas 5 – Italianas 4 – Suecas 4 – Chilenas 2 – Alemanas 1 – Colombianas 1.

Salidas : Vapores 35 – Fragatas 33 – Barcos 26 – Bergantines 5 – Goletas 17 – Paquebotes 8; totalizando 124.

La clasificación por banderas es como sigue: Inglesas 59 – Nacionales 28 – Norteamericanas 8 – Francesas 7 – Italianas 6 – Alemanas 5 – Centro Americanas 5 – Suecas 2 – Rusas 1 – Belgas 1.

Como consecuencia de la guerra con Chile, el movimiento portuario del Callao disminuye apreciablemente, y sólo comienza a recuperarse lentamente en los años posteriores a la finalización de la misma. Así, el movimiento portuario del Callao varía entre 1878 a 1900 del siguiente modo:

1878	345,678 Tn.
1879	347,000 Tn.
1880	82,439 Tn.
1881	147,085 Tn.

EL PUERTO DEL CALLAO

1882	195,897	Tn.
1883	176,274	Tn.
1887	217,000	Tn.
1890	311,700	Tn.
1897	301,816	Tn.
1900	339,500	Tn.

11.3.2. El Callao, puerto de depósito

En el año 1832, el Gobierno consideró necesario establecer para beneficio del comercio un puerto de depósito. Fue declarado en este sentido el puerto del Callao, expidiéndose el siguiente decreto:

“El Ciudadano Agustín Gamarra, Gran Mariscal de los Ejércitos Nacionales y Presidente de la República;

CONSIDERANDO:

Lo más adecuado para lograr prosperidad en el Comercio, es la erección de un puerto de depósito;

DECRETA:

Art. 1º.— Desde el 1º de Marzo de 1832, el puerto del Callao queda erigido en puerto de depósito.

Art. 2º.— Por el artículo precedente todas las mercaderías podrán depositarse, siempre que se introduzcan por mar.

Art. 3º.— Las mercaderías podrán permanecer por dos años”.

11.3.3. De cómo el Real Felipe fue desarmado y convertido en aduana principal

El decreto que se transcribe a continuación explica los fundamentos que se tuvieron, a consecuencia de los acontecimientos políticos en el Perú de la época, para desarmar el Real Felipe y convertirlo en aduana. Dice así:

“El Ciudadano Luis José de Orbegoso, General de División de los Ejércitos Nacionales, Benemérito a la Patria en grado heroico y eminente; condecorado con la Medalla de la Ocupación del Callao, Presidente Provisional de la República;





Castillo del Real Felipe, que por Decreto del 7 de marzo de 1836 fue desarmado y convertido en aduana principal. (Archivo Servicio Aerofotográfico Nacional).

CONSIDERANDO:

- I. Que el desarmar la plaza del Callao es una medida de vital importancia para consolidar la paz;
- II. Que ninguna utilidad produce la existencia de esa plaza en estado de guerra, al paso que al Erario le cuesta muchas sumas para su sostén y pago de empleados y guarnición;
- III. Que esta plaza es un continuo azar a la tranquilidad pública, siendo el asilo con que cuentan los criminales para llevar a cabo sus proyectos revolucionarios, como lo ha acreditado la experiencia en los motines de 24 de Febrero de 1824, 1º de Enero y 23 de Febrero de 1835;
- IV. Que en el día el puerto del Callao es el único de depósito y es indispensable restituir al comercio la confianza necesaria a fin de que sus especulaciones giren con seguridad, y no esté expuesto a una revolución destructora de sus propiedades;
- V. Que es importante dar a las fortalezas del Callao aplicaciones de que reporte al Estado conocidas ventajas; usando de las facultades extraordinarias de que me hallo investido;

DECRETO:

Art. 1º.— Desde el día 10 del corriente se empezará a desarmar la plaza del Callao.

Art. 2º.— Los cañones con sus cureñas se remitirán a todos los puertos de la República para que se pongan baterías que miren al mar.

Art. 3º.— Todos los útiles de guerra y de maestranza se trasladarán al cuartel de artillería de esta Capital.

Art. 4º.— Los puentes levadizos de las dos puertas de la Fortaleza de la Independencia se harán sólidos.

Art. 5º.— Se quitará la estacada que existe en el glacis de dicha Fortaleza.

Art. 6º.— La Fortaleza de la Independencia se destina para Aduana Principal, debiendo trasladarse a ella sus empleados luego que esté expedita.

Art. 7º.— Se abrirá una tercera puerta grande en medio de la cortina que mira al mar, con un camino de hierro hasta el muelle, por la que se introducirán las mercaderías a la Aduana, debiendo salir las de consumo por la principal que ahora existe.

EL PUERTO DEL CALLAO

Art. 8º.— El Fuerte del Sol que también se desarmará y consolidará su puente, se destina para cuartel de la Brigada de Marina.

Art. 9º.— Se refaccionará el presidio de la Isla San Lorenzo, donde sufrirán sus condenas los condenados a esta pena, haciéndose útiles a la sociedad con su trabajo.

Art. 10º.— Se conservará y reforzará la batería del arsenal para contestar los saludos y para seguridad del puerto.

Art. 11º.— La Brigada de Marina dará las guardias necesarias a la Aduana, muelle, arsenal, y demás dependencias del Callao, a cuyo fin se pondrá en la fuerza de trescientas plazas.

Art. 12º.— El General Comandante del Departamento queda encargado de dar el más exacto cumplimiento a cuanto se prescribe en este decreto.

El Ministro de Estado Secretario General lo mandará imprimir, y lo comunicará a quienes corresponda.

Dado en la Casa del Supremo Gobierno en Lima a 7 de Marzo de 1836 Luis José de Orbegoso — P.O. de S.E. — Mariano de Sierra.”

11.3.4. Llegada del primer barco a vapor al Callao y establecimiento de líneas regulares

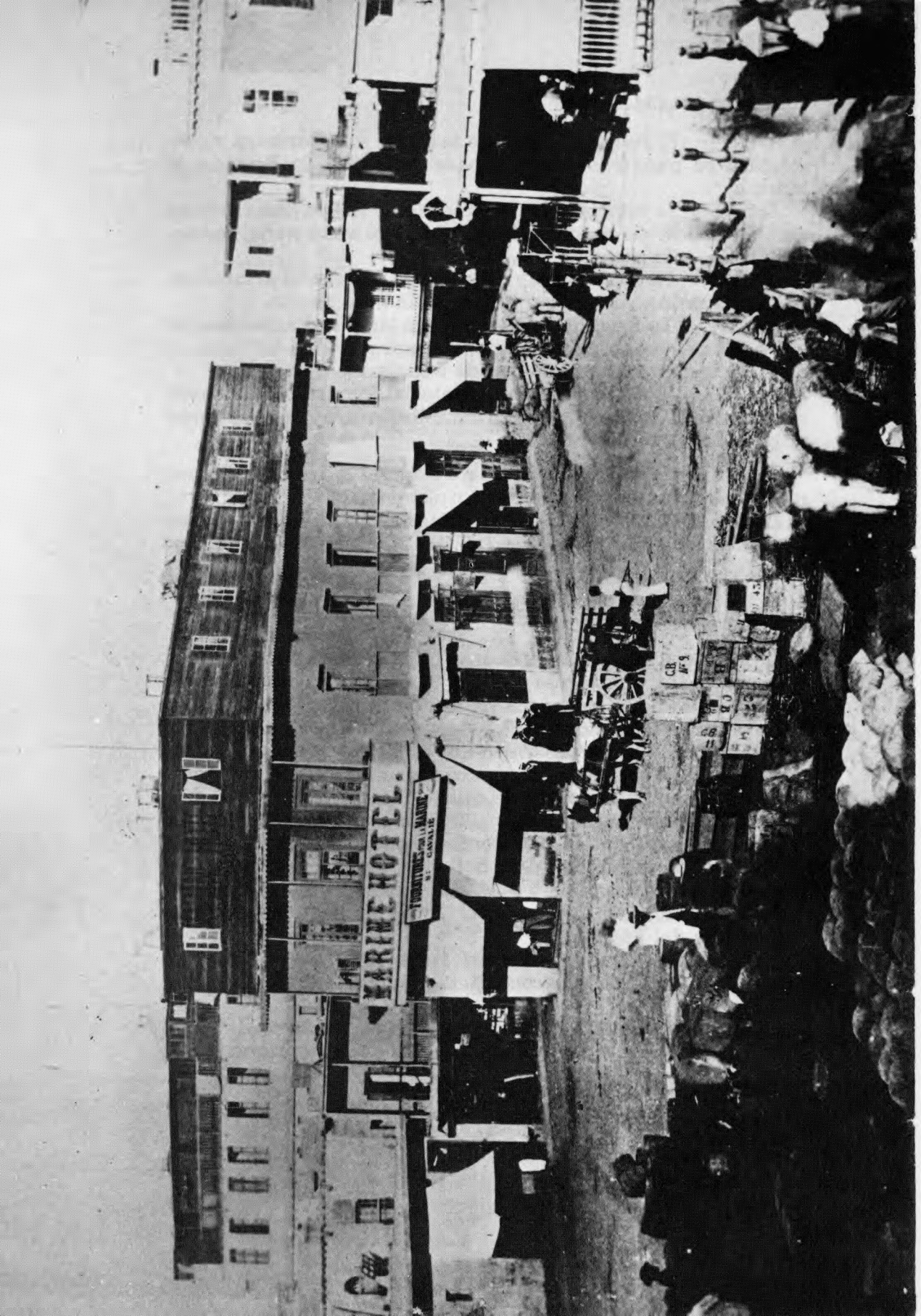
En 1840, el Callao presencia un acontecimiento singular en la historia del transporte marítimo, la llegada de un barco a vapor de propiedad de la compañía inglesa *The Pacific Steam Navigation Company*, llamado *Perú* de 700 toneladas de registro. Las narraciones de la época describen que la animación en el puerto fue general, celebrándose dicho acontecimiento con embanderamiento general y repique de campanas.

En 1872, la compañía alemana *Kosmos* inicia sus primeros viajes, entre Europa y el Callao, con la llegada de su nave *Karnac*.

En Abril de este mismo año, noticias llegadas de Londres hacen saber que en Inglaterra se estaban construyendo 14 vapores para el servicio entre Liverpool y el Callao por parte de la compañía inglesa del Pacífico.

Se llamarían *Corcovado, Cerro de Pasco, Potosí, Puno, Santa, Illimani, Cotopaxi, Tacora, Aconcagua, Santiago, Trujillo, Ilo, Islay, y Oroya*.

El año de 1873, la compañía chilena Sud-Americana de Vapores, inicia su servicio con la llegada al Callao de su primer buque *Copiapó*.



MARNE HOTEL.

FOODSTUFFS AND LIQUORS
ST. CASSAIRE

S. C. & CO.

CB
No 1

CB
No 1

CB
No 1

CB
No 1

EL PUERTO DEL CALLAO

11.3.5. Enlace del puerto por vía férrea y telegráfica

El 5 de abril de 1851 se inauguró el primer ferrocarril de Sud-América entre el Callao y Lima, marcando este acontecimiento el primer enlace rápido y económico acorde con los progresos de la época, entre el puerto y su principal área de servicio.

Posteriormente esta línea férrea fue extendida hasta la Oroya y Cerro de Pasco para traer al puerto los productos mineros de la región central del Perú.

En abril de 1872, se firmó un contrato entre el Gobierno y don Enrique Meiggs para el tendido de una línea telegráfica del Callao a la Oroya, con alambre N° 8 y postes de fierro galvanizado, instalando oficinas en las estaciones del ferrocarril.

11.3.6. Llegada de culíes al puerto del Callao

Este vergonzoso tráfico, pero común en la época, de introducir mercadería humana proveniente del continente asiático, fue realizado principalmente con ingreso por el Callao.

Así, en octubre de 1871, llegó al Callao la fragata *Rosalía*, con el capitán G. García, procedente de Macao, trayendo 450 culíes.

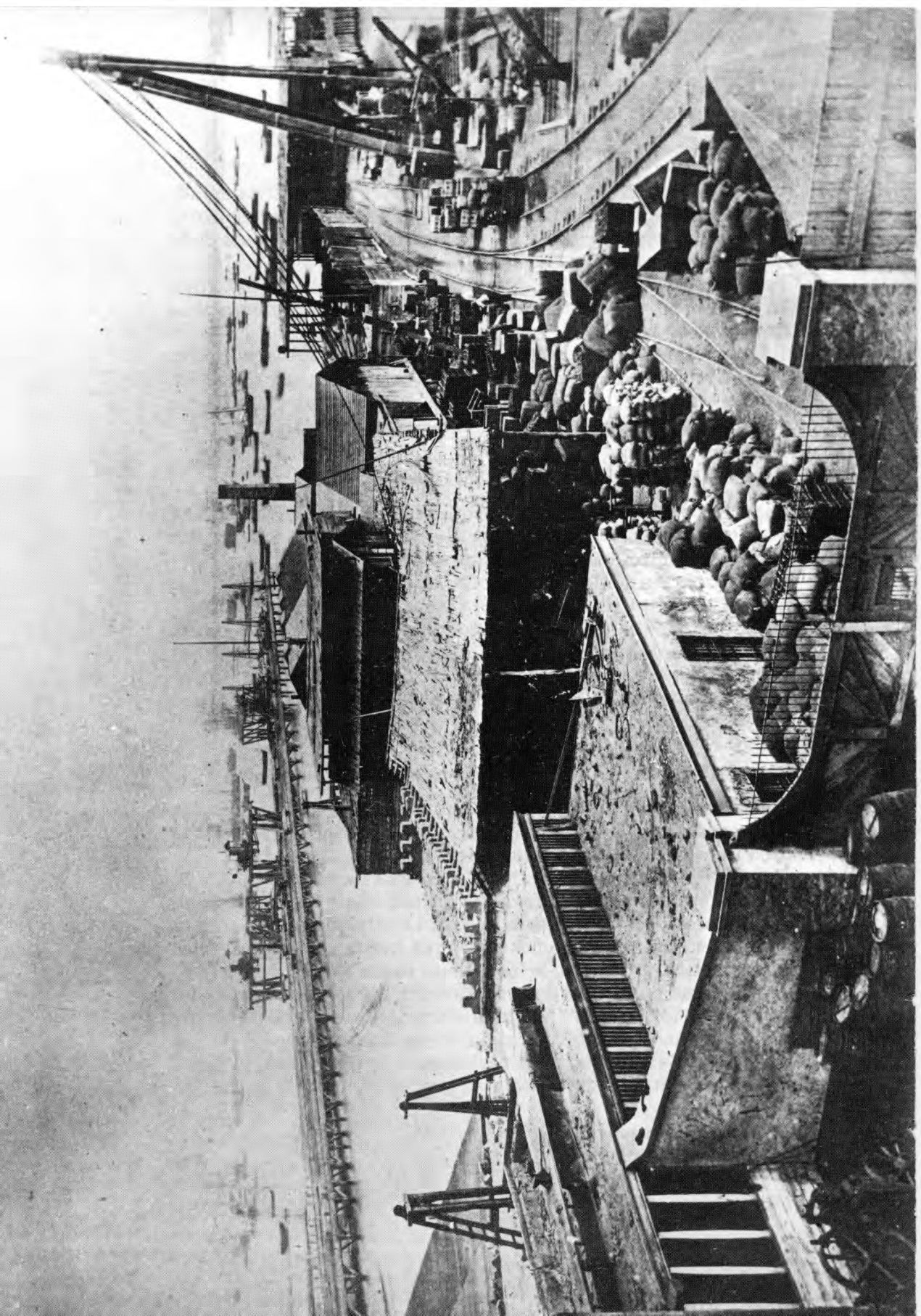
El 26 de abril de 1872, la barca portuguesa *Cecilia*, consignada a la Compañía Marítima de Lima, arribó al Callao trayendo 362 culíes. De los 370 que embarcó en Macao dicen los partes de la nave: "Siete murieron en el viaje de muerte natural y el restante se arrojó al agua".

11.3.7. El origen de una importante firma naviera y comercial

Cabe mencionar que en el Callao tuvo su origen la importante firma naviera y comercial *W.R. Grace*, de larga vinculación con el tráfico marítimo y otras actividades comerciales del Perú.

En 1850 llegó al Callao un joven irlandés llamado William R. Grace que se empleó en la firma contratadora de barcos de John Bryce llegando a ser socio de la misma. La misión de Grace era la de tener siempre a sus órdenes un buque frente a una de las islas guaneras para proveerlo, a los que de todas partes del mundo viajaban a las costas peruanas en relación con el comercio del guano. Posteriormente *W.R. Grace* se trasladó al estado de Maine en EE.UU., donde entabló negociaciones con armadores de esa zona, y de ahí comenzaron a realizarse sus proyectos de fletar buques más grandes destinados al guano.

Callao, uno de los lugares
aledaños al puerto en 1890.
(Archivo Fotográfico ENAPU).



EL PUERTO DEL CALLAO

Al retirarse Bryce de la firma, William R. Grace tuvo a su cargo íntegramente la dirección del negocio. Su hermano Michael Grace quedó al frente de las oficinas del Callao, y él se trasladó en 1862 a Nueva York. Desde entonces fueron establecidos los negocios que giran con dicho nombre.

En 1873 y 1875 comenzaron a viajar los veleros gemelos *W.R. Grace* y *M.P. Grace* haciendo el servicio entre Nueva York, Callao, San Francisco e intermedios empleando la ruta del cabo de Hornos, con un recorrido que duraba aproximadamente cien días.

Fue en el Callao y en un negocio marítimo de nuestro puerto, donde se originó la Compañía *W.R. Grace*, a la cual perteneció la ex *Grace Line*, de grata recordación en la historia naviera de nuestro primer puerto.

11.3.8. La actividad del puerto con el muelle y dársena

Al construirse el muelle y dársena del Callao, las facilidades operacionales de las naves mejoraron, ya que los veleros y otras naves de la primera etapa del vapor acoderaban a sus muelles.

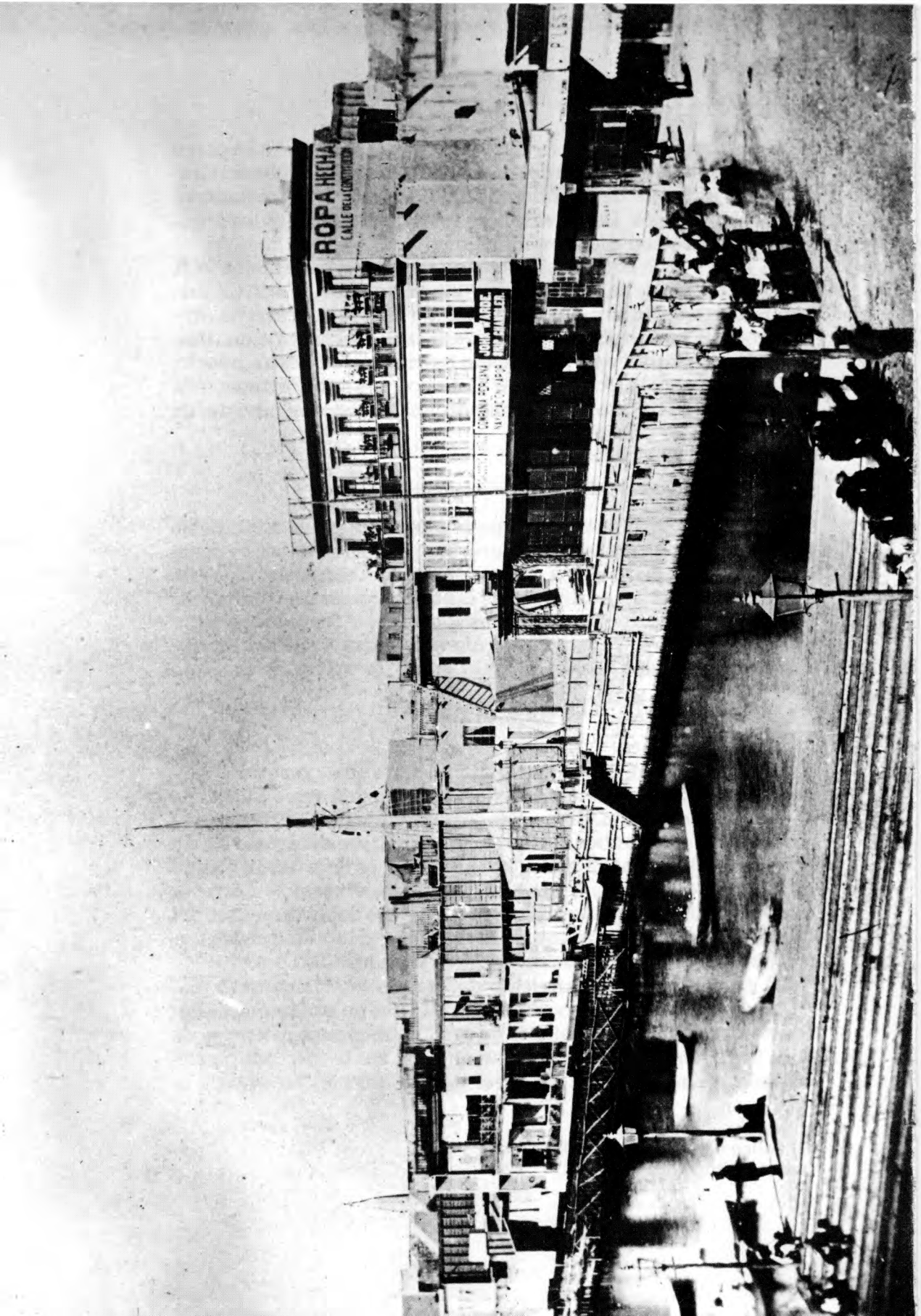
Para apreciar la naturaleza de las operaciones que se realizaban en el Callao, mediante las instalaciones y facilidades de su muelle y dársena, transcribimos algunos párrafos de la descripción que hace don Rosendo Melo en su *Derrotero de la Costa del Perú*.

Dice así:

“El Callao es puerto de bastante importancia comercial, hoy más por sus plazas inmediatas de consumo, que como puerto de depósito; no obstante las facilidades especiales que se brindan al almacenaje de la mercadería, almacenaje libre dentro de cierto plazo y que luego paga bodegaje, pero muy equitativo. El Callao no surte ya las plazas del litoral, casi todas en relación directa con los centros de producción; pero tiene los departamentos del centro y tiene Lima que consume sola tal vez la mitad o dos tercios de la mercadería que se importa por el Callao.

La dársena goza el privilegio del tráfico internacional.

De un promedio de varios años resulta que en la dársena se hace anualmente un movimiento de 371,713 toneladas métricas; de ellas 84,729 representan exportación y 216,984 la mercadería importada. Hemos podido reunir el movimiento en un año de la



ROPA HUIHA
CALLE DELA CONFESION

COMPAÑIA DE ALICADO
CALLE DELA CONFESION

EL PUERTO DEL CALLAO

mercadería de cabotaje que se moviliza por la explanada, hacia el muelle de fleteros y es evidente que ella representa más que la mitad de la suma total que queda consignada. Estimando sólo la mitad resultaría un movimiento anual de 557,569 TM.

Para estimar la magnitud comercial del movimiento indicado, en lo relativo a importación puede servir de pauta, la suma deducida, por derechos de aduana en los últimos seis años, cuyo promedio tomado de la fuente más auténtica, da la suma de 563,130 Lib. Est. al año.

El valor de la mercadería importada ha sido:

1902	Lib. Est.	2.264,650'902
1903	" "	2.615,313'684
1904	" "	2.688,524'271

En los mismos años la exportación ha sido:

1902	Lib. Est.	851,187'871
1903	" "	874,937'808
1904	" "	873,501'756

Sería fatigoso e inconducente el detalle de la mercadería importada; pero puede resultar útil saber cuáles son los principales artículos que salen por el Callao: algodón, azúcar, café, cocaína, cueros, granos, huesos y astas, legumbres, metales, tejidos de algodón, etc.

En materia de impuestos las naves deben pagar el impuesto de hospital y el fondeo semestral, otro que pudiera llamarse también de fondeo, semestral también, establecido como subvención a la dársena y el del faro; en todo cosa de cuarenta centavos por tonelada.

Los veleros reciben en la misma dársena el lastre que necesitan, lastre de guija o callao, sin inconveniente para el enjunque. Las lanchas lo traen al costado y la dársena tiene pescantes a vapor a flote, con los que se hace el trasbordo rápida y cómodamente.

Casi a la puerta de la dársena están las estaciones principales de ferrocarriles a vapor y la del eléctrico, que comunican el puerto con Lima y La Punta.

Las oficinas marítimas están situadas en el edificio moderno llamado "Cuartel del Arsenal", el mismo que en su fachada ocupan las oficinas de Correo y Telégrafo, independientes una de otra y en otro extremo un cómodo cuartel.

Vista de frente del puerto
del Callao en el año 1855,
mostrando un desembarcadero.
(Archivo Fotográfico ENAPU).

La Aduana ocupa la ex-ciudadela, marcada por los torreones indicados y tiene delante de su fachada principal un hermoso parque, que a la vez queda delante de la casa municipal.

Dentro de la evolución natural del transporte marítimo, el número actual de los veleros que visitan el puerto es mucho menor al que antes lo visitaba; pero en cambio el número de vapores y su capacidad aumentan siempre y a la vez que los vapores llamados de itinerario fijo y que le hacen visitas casi periódicas, hay grandes trasatlánticos, de diferentes compañías, que suelen traer en un viaje y poner en tierra en pocos días la carga de varios veleros, cuyas operaciones son, por lo general, menos rápidas.

El sitio que debe elegirse para fondear depende del objeto del arribo y la naturaleza de la nave; los vapores más a barlovento, los buques veleros delante de la dársena. Si sólo se trata de tomar órdenes, debe fondearse a barlovento; si entre la carga a bordo hay explosivos es necesario fondear a lo menos una milla a sota-vento. Al arribo al puerto los vapores deben mantenerse hacia el N.W. en tanto que reciben la visita de sanidad. Como el braceaje no es de consideración, los vapores esperan esa visita fondeados, indicando su reciente arribo con una bandera nacional en el trinquete".

11.3.9. La fundación del club social The Club

El 31 de julio de 1867 se funda en el Callao el más antiguo club social existente hasta la fecha: *The Club*. Durante la ocupación en 1881, este club recibió el privilegio de acuñar su propia moneda, la que circuló durante la guerra con Chile.

11.3.10. Actividad militar del puerto

El puerto del Callao, en razón de su importancia comercial y estratégica, fue escenario de muchas acciones militares que se libraron en sus aguas, a las cuales vamos a referirnos en forma general.

El 16 de enero de 1816, los cañones del Real Felipe disparan contra las naves argentinas *Hércules* y *Halen* que al mando de los almirantes Brown y Bouchard incursionaban en aguas del Perú en misión de libertad.

EL PUERTO DEL CALLAO

El 29 de Octubre de 1820, la escuadra patriota al mando del almirante Tomás Cochrane pasa frente al Callao sin incursionar en él, pero trasladando de Pisco a Huaura al ejército libertador.

El 5 de Noviembre de 1820 se lleva a cabo en la bahía del Callao, la captura, por parte de elementos patriotas, de la fragata española *Esmeralda*.

El 19 de setiembre de 1821, el general don José de La Mar capitula ante las fuerzas patriotas que comandaba el general Las Heras, entregando el Real Felipe.

El 21 de octubre de 1821, San Martín expidió en el Callao el primer decreto creando la Marina de Guerra Nacional.

El 5 de febrero de 1824, una sublevación en el Real Felipe al mando del sargento Dámaso Moyano entrega la fortaleza al coronel español José Ramón Rodil. Es digno de anotar en esta deplorable acción, la heroica actitud del centinela Antonio Ruiz "Falucho", que cayó fulminado por las balas de los traidores al cumplir con su deber y negarse a arriar la bandera de la libertad.

El 7 de octubre de 1826, se libró el primer combate naval en aguas del Callao entre las naves patriotas del almirante Martín Jorge Guise y las españolas al mando del capitán de navío Roque Guruceta, cuyo resultado fue la retirada de la escuadra realista a su refugio de San Lorenzo fustigada por los cañones del Real Felipe.

El 22 de enero de 1826 se produce la segunda capitulación del Real Felipe después del sitio que efectuara el general venezolano Bartolomé Salom. A partir de esta fecha todo el Callao queda bajo el control de la república.

11.3.11. Los tumultos en el Callao y Lima previos al 2 de Mayo de 1866

El historiador Jorge Basadre, en su obra *Historia de la República del Perú*, narra los acontecimientos que tuvieron lugar en el Callao, como espontánea reacción del pueblo peruano contra las pretensiones españolas de dominación y conquista en 1866. Transcribimos literalmente dicha narración:

"El domingo 5 de Febrero, pocos días después de la firma del tratado, bajaron a tierra en el Callao, Pareja, que fue a visitar al Prefecto, General José Miguel Medina, los oficiales y guardias marinas españoles francos de servicios y algunos condestables, sargentos, contramaestres, individuos de maestranza, fogoneros, jóvenes aprendices navales y músicos: ciento cincuenta y cuatro hombres en total.

Alrededor de noventa se dirigieron a Lima y los sesenticuatro restantes se dispersaron en los diversos barrios del Callao.

En este puerto, un marinero pidió agua a un muchacho que fumaba un cigarrillo. El muchacho huyó y el marinero le echó una piedra haciéndole caer. Los testigos de la escena atacaron con piedras y palos a éste y a otros tripulantes españoles que pasaban por allí.

Todo esto no era inusitado. Ya el 29, día siguiente de la firma del tratado, se oyeron en las calles gritos aislados. En el desembarco los marinos habían recibido manifestaciones hostiles del populacho y tuvieron que defenderse o refugiarse donde pudieron. Partidas de gendarmes fueron enviadas con el fin de protegerlos y conducirlos a la Prefectura; pero ellos, creyendo que se trataba de apresarlos, se resistieron a ir. Los botes enviados de los barcos para recogerlos fueron recibidos a pedradas. Hubo gente en el Callao que esperó con intenciones siniestras a los marinos que habían ido a Lima, pero no regresaron para embarcarse ese día. A las seis de la tarde, cuando el desorden parecía aplacado en el Callao, el Cabo de Mar de la fragata *Resolución*, Esteban Fradera, fue perseguido por una turba cuando se dirigía a la chaza principal con el objeto de embarcarse. Rechazado por los fleteros que se negaron a admitirlo en sus botes, trató de abrirse paso por en medio de sus perseguidores y, después de haber muerto a uno y herido a otro, fue víctima de las pedradas de la multitud. El tumulto creció entonces. Hubo asaltos a algunas tiendas y casas de españoles. Los coches de los trenes a Lima recibieron daños y la turba intentó arrancar los rieles del ferrocarril.

En las calles y plazas de Lima brotaron ese mismo día desórdenes similares. La multitud hizo demostraciones hostiles a las tropas que salieron a preservar el orden. En las inmediaciones del Hotel Morin se produjo un choque muriendo dos personas y quedando heridas varias más. Los marinos españoles llegados esa tarde a la capital, hallaron amparo en las Legaciones de Francia y Bolivia”.

11.3.12. El Combate del 2 de Mayo del Callao

El 25 de abril de 1866 llegó al Callao una escuadra española al mando del almirante Méndez Núñez y ancló frente a la isla de San Lorenzo, notificando a las autoridades que bombardearían el puerto el día 1º de mayo, cambiándolo luego para el día 2 del

EL PUERTO DEL CALLAO

mismo mes. A las 12 horas del día 2, la escuadra española abrió el fuego contra las defensas del puerto manteniéndolo hasta las 5 de la tarde del mismo día. No obstante la intensidad del fuego español, las baterías del puerto no dejaron de contestar frustrando la acción y obligando a los buques españoles a retirarse a la isla de San Lorenzo, con considerables pérdidas materiales y de vidas. Después de permanecer en la isla algunos días la escuadra española se retiró con sus barcos rumbo a España y la independencia y soberanía del Perú quedaron selladas. La acción en la torre de La Merced del Real Felipe cobró la valiosa vida del Secretario de Guerra del Perú don José Gálvez.

Cabe mencionar igualmente lo referente al llamado "cañón del pueblo". Dos días antes del combate, habían quedado sin instalar dos cañones de manufactura inglesa Blackey. Uno de estos cañones fue instalado en tiempo récord bajo la dirección del ciudadano norteamericano Jorge Rumrill y con la ayuda de trabajadores voluntarios que vinieron de Lima y del Callao en número de aproximadamente diez mil.

11.3.13. El Callao, Provincia Litoral

El 20 de agosto de 1836, el Gobierno, considerando: "que es obligación del Gobierno proteger del modo más efectivo y eficaz los intereses del Comercio, colocándolos bajo la acción inmediata de una Autoridad que pueda tomar con prontitud las medidas necesarias a su seguridad", decreta la creación de la Provincia Litoral del Callao, bajo el Gobierno del mariscal Andrés de Santa Cruz.

11.3.14. El tráfico de cabotaje al inicio de la República

Por esta época, los veleros que salían del Callao demoraban cinco días en llegar a Pisco, dieciocho a Islay y veintidós a Valparaíso, cuatro a Huanchaco, seis a Paita y treinta a Panamá.

11.3.15. El viaje alrededor del mundo de la fragata Amazonas

El 25 de octubre de 1856, el Callao es punto de partida del histórico viaje de la fragata *Amazonas* que al mando del capitán de navío don José Boterín da la vuelta al mundo regresando al Callao el 24 de marzo de 1858.

11.3.16. El Callao, Provincia Constitucional

El 22 de abril de 1857, después del fracaso del general Vivanco de tomar el Callao, la Convención Nacional le otorgó el título de





Vista panorámica del puerto del Callao en donde se aprecia la ciudad y el movimiento marítimo de la época. (Reproducido de *La Superintendencia General de Aduanas*, 1914).

“Provincia Constitucional”, porque Castilla enarboló la bandera de la constitucionalidad en contra de la acción reaccionaria del general Vivanco.

11.3.17. Las bravezas del mar en el Callao

Las bravezas del mar en el Callao, periódicas y frecuentes en ciertas épocas del año, se describieron años atrás con mucho detalle. Al respecto, transcribimos lo que el diario *El Comercio* de Lima informaba en sus ediciones de los días 24 y 25 de enero de 1872:

“Callao – Corresponsal de “El Comercio” telegrafía: El mar continúa agitado. Debe atribuirse eso al plenilunio que empieza esta noche a las once. La calle América está completamente inundada, así como la Alameda y la calle Constitución. La gente utiliza canoas. Los baños de la Oroya en la calle Manco Capac, fueron destruidos por las aguas. Muchos edificios han sufrido daños. No se pueden calcular las pérdidas. Al costado del muelle, el oleaje rompió una lancha que descargaba mercaderías. El balanceo de los buques es tan fuerte, que apenas puede sostenerse en pie la tripulación”. “El mar muy embravecido invadió el muelle de Chucuito y la estación del tren de Lima”.

11.4. EL CALLAO DURANTE EL SIGLO XX

11.4.1. Consideraciones generales

En los capítulos anteriores hemos descrito las diferentes etapas del Callao desde los asentamientos indígenas del Pitipiti Viejo y el Pitipiti Nuevo que vieron el ingreso de los conquistadores ávidos de establecerse en estas nuevas tierras, hasta el Callao del muelle y dársena, con su romanticismo histórico y portuario. Centro de convergencia de todos los tráficós marítimos de los primeros años del virreinato, con apogeo y declinación, pero siempre importante. Arrasado por terremotos y maremotos, atacado por piratas y corsarios, renace y resiste siempre como baluarte de potencial comercial y militar. Su bahía de aguas tranquilas al abrigo de la isla de San Lorenzo ofrece inmejorable tenedero a todas las naves que en son de paz y de comercio llegan a él, pero su fuerte, el Real Felipe, con la magnitud de su poder y el alcance de sus cañones rechazó y lo mantuvo inexpugnable de cuantos

EL PUERTO DEL CALLAO

osaron atacarlo. Baluarte de la libertad y de la constitución, en la ciudad se escribieron páginas de acciones de valor y heroísmo, una de las cuales, la del Dos de Mayo de 1866, tuvo el privilegio de rechazar para siempre las pretensiones del colonialismo en América. Hemos leído de los bergantines, goletas, corbetas y fragatas, hasta los navíos de vapor que provenientes o con destino a casi todas las regiones de la tierra, llegaban o salían del Callao, transfiriendo mercancías y pasajeros utilizando desde los muelles más originales y rudimentarios, hasta el muelle y dársena concebido y proyectado para elevar la categoría portuaria del Callao. Así pues, siempre el Callao siguió su curso paralelo y dependiente de la actividad histórica, política y comercial del Perú.

Al comenzar el siglo XX, todavía el Perú estaba sufriendo los efectos de la crisis económica resultante de la guerra con Chile. Sin embargo, existían tráficos marítimos regulares que mantenían un comercio de importación y exportación con: Inglaterra, Francia, Estados Unidos, Alemania, Chile, China, Dinamarca y Ecuador.

El Callao, continúa siendo en virtud de su cercanía a Lima, el primer puerto de la república. Su área de influencia, en virtud de la red ferrocarrilera y de caminos que la enlaza, va aumentando progresivamente incluyendo no sólo zonas del departamento de Lima, sino de los de Junín, Huánuco, Ayacucho y Huancavelica.

El Callao por muchas décadas del presente siglo ha mantenido la particular situación de operar porcentajes de carga hasta 75 % del valor total monetario de todas las importaciones del país y entre 50 a 60 % del valor total de todo el comercio exterior del Perú.

Un factor importante por considerar en la actividad del puerto del Callao consistió en la explotación y desarrollo de la actividad minera en la región andina de la zona central, principalmente Oroya y Cerro de Pasco, que determinó para la salida de los minerales y transporte de los elementos y productos necesarios, la construcción del ferrocarril central del Perú que enlaza el Callao con Lima, Chosica, Tamboraque, Casapalca, Morococha, Oroya, Cerro de Pasco y Huancayo. Posteriormente Huancayo/Huancavelica aumentó el enlace. La red de caminos desarrollada como enlace hacia la zona central, y la Panamericana de norte a sur, han contribuido a dotar al Callao de una red de

comunicaciones para el transporte de los productos transferidos en el puerto.

Debido a la gran variedad de actividades que se han venido desarrollando en toda la zona de influencia o tributaria del Callao, los productos transferidos en el puerto del Callao han variado no sólo en clase sino en cantidad.

A comienzos del siglo pueden citarse entre los productos de importación los siguientes: artículos manufacturados, material ferrocarrilero, productos alimenticios envasados, maquinaria, fierro y planchas, productos químicos, tejidos y algunos otros; y entre los de exportación: minerales, algodón, café y cacao.

La gama de productos de cabotaje era muy variada, destacando principalmente el azúcar, arroz, vinos y aguardientes, carbón, frutas, productos alimenticios, sal y otros.

Posteriormente la gama de productos de importación se ha incrementado con: automóviles, camiones, tractores y repuestos, petróleo y derivados, lubricantes, maquinarias y repuestos, madera, trigo, productos alimenticios, acero y fierro, productos químicos y derivados, carga general.

Los productos de exportación característicos son: concentrados, metales, baritina, algodón, lana, cueros y pieles, productos alimenticios, productos agrícolas, harina de pescado, aceite de pescado y carga general.

En la parte de estadística del movimiento portuario del Callao puede apreciarse interesantes datos referentes a la evolución y desarrollo de este movimiento, habiendo llegado a movilizarse en el año 1977 un tonelaje total de 5'697,711, de las cuales: 1'841,830 toneladas son de carga seca de exportación, 1'975,445 toneladas de carga seca de importación, 149,038 toneladas de cabotaje, 28,327 toneladas de trasbordo y 1'703,069 toneladas de carga líquida.

Las perspectivas futuras del puerto del Callao siguen siendo promisorias en lo que respecta al movimiento de carga, ya que el desarrollo del área de servicio del mismo sigue aumentando con la consiguiente repercusión en su comercio. Sin embargo, en vista de los adelantos tecnológicos que ha experimentado el transporte marítimo en las últimas décadas de este siglo con la unitización, conteinerización, etc., sus instalaciones y sistemas de operación deberán adecuarse a esta tecnología a fin de cumplir con sus funciones de servicio eficiente al comercio.

EL PUERTO DEL CALLAO

11.5. LOS MUELLES DEL CALLAO

11.5.1. *Los primeros muelles*

En 1654 siendo virrey el conde de la Monclova se construye un pequeño muelle de rocas. En 1693 había en el Callao algunos pequeños muelles que se utilizaban para las operaciones de embarque y descarga de las naves que normalmente tomaban fondeadero al Este Noroeste de La Punta de Galera en San Lorenzo.

En 1694 había ya un muelle digno de considerarse como tal ubicado en el sitio denominado "Puerto de la Marina del Callao" y que había sido construido con material extraído de la isla de San Lorenzo y grandes bloques traídos desde Cañete del fuerte Huarco.

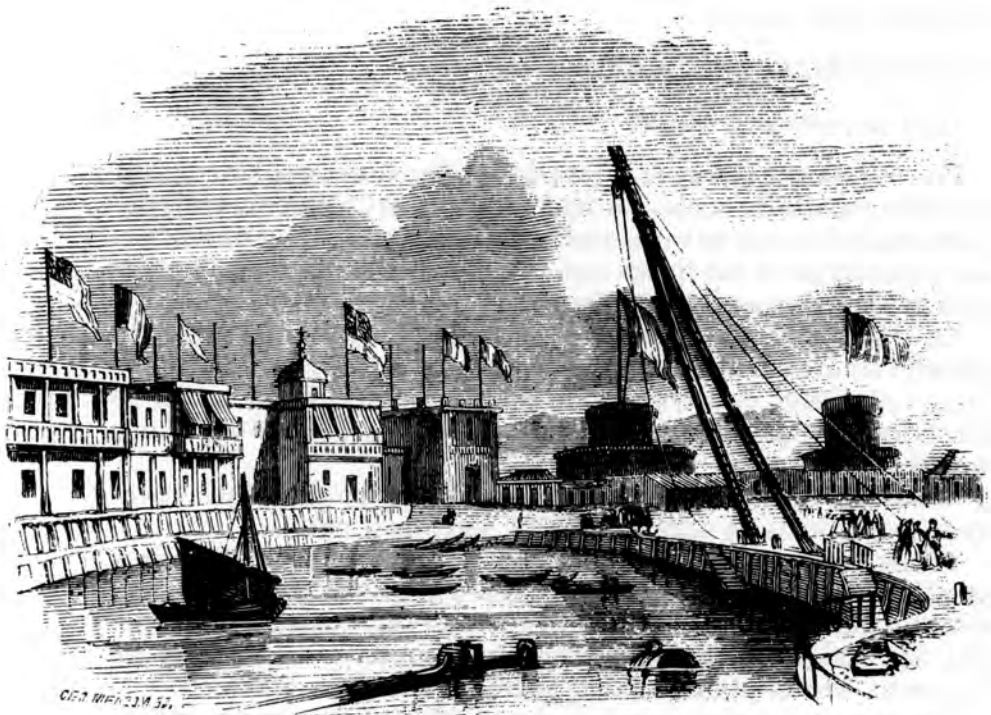
El muelle tenía una conformación original, pues estaba encerrado por muros de adobes, piedra, ladrillo y cal.

Todas las operaciones de embarque y desembarque de carga y pasajeros se efectuaban por este muelle, el que colindaba y tenía acceso a las murallas por medio de un camino y una puerta especial. Su ubicación quedaba aproximadamente a la altura de Chucuito. Ver el plano anexo "Muelle del Callao 1713".

Este muelle fue parcialmente destruido por el maremoto del 28 de octubre de 1746. Durante el período del virrey conde de Superunda se le reparó, y tanto él como sus sucesores dispusieron la construcción de otros muellecitos en las riberas del puerto.

En 1746, el virrey José Manso de Velasco ideó construir el puerto del Callao en Bellavista, siendo de la misma opinión del ingeniero francés Luis Godín. En dicho proyecto se contemplaba un canal desde la orilla del mar hasta la chacara, y el transporte de las mercaderías se realizaría por medio de lanchas a nivel del mar. Este proyecto fue sin embargo abandonado, y como dato curioso, a comienzos del siglo XX fue presentado al Concejo Provincial del Callao como proyecto del ingeniero inglés Higham Pacoell.

El 1º de agosto de 1747, se inició la construcción de un muelle con piedras transportadas de la isla de San Lorenzo. La primera estacada de este muelle se clavó en presencia del virrey José Manso de Velasco y quedó terminado mes y medio después. Este muelle fue construido de estacadas, dejando en el centro un rectángulo vacío que se rellenó con piedras, quedando inútil poco tiempo después, debido a que la corriente del mar acumuló gran cantidad de arena y de piedra a su alrededor formando una



El Callao visto del cabezo del muelle (1848). "*Four Years in the Pacific, in Her Majesty's Ship Collingwood, from 1844, to 1848*", by Lieut. The Hon. Fred Walpole, R.N. Second Edition, in two volumes.— Vol. II, London: Richard Bentley, publisher in Ordinary to Her Majesty.— 1850.

EL PUERTO DEL CALLAO

playa. No obstante esta situación, se construyeron oficinas para el resguardo y guarda mayor, así como almacenes y estacadas, todo lo que costó 22,484 pesos.

Entre 1776 a 1780, durante el gobierno del virrey marqués de Guirior, se proyectó la construcción de otro muelle, barracas, almacenes y oficinas reales, para seguridad del tráfico de los navios y el embarque y desembarque de las personas y mercaderías.

Después de 4 años de consultas sobre la forma, condiciones y costos del muelle, se resolvió construir solamente un muelle provisional en forma de martillo cuya prolongación se consultó a Su Majestad y fue autorizada por la Real Orden del 12 de mayo de 1783.

Este muelle, después de construido, quedó en seco al retirarse el mar. Para evitar futuros casos similares, se acordó que los muelles se construyeran sobre pilotes para que el mar pudiera pasar libremente bajo ellos.

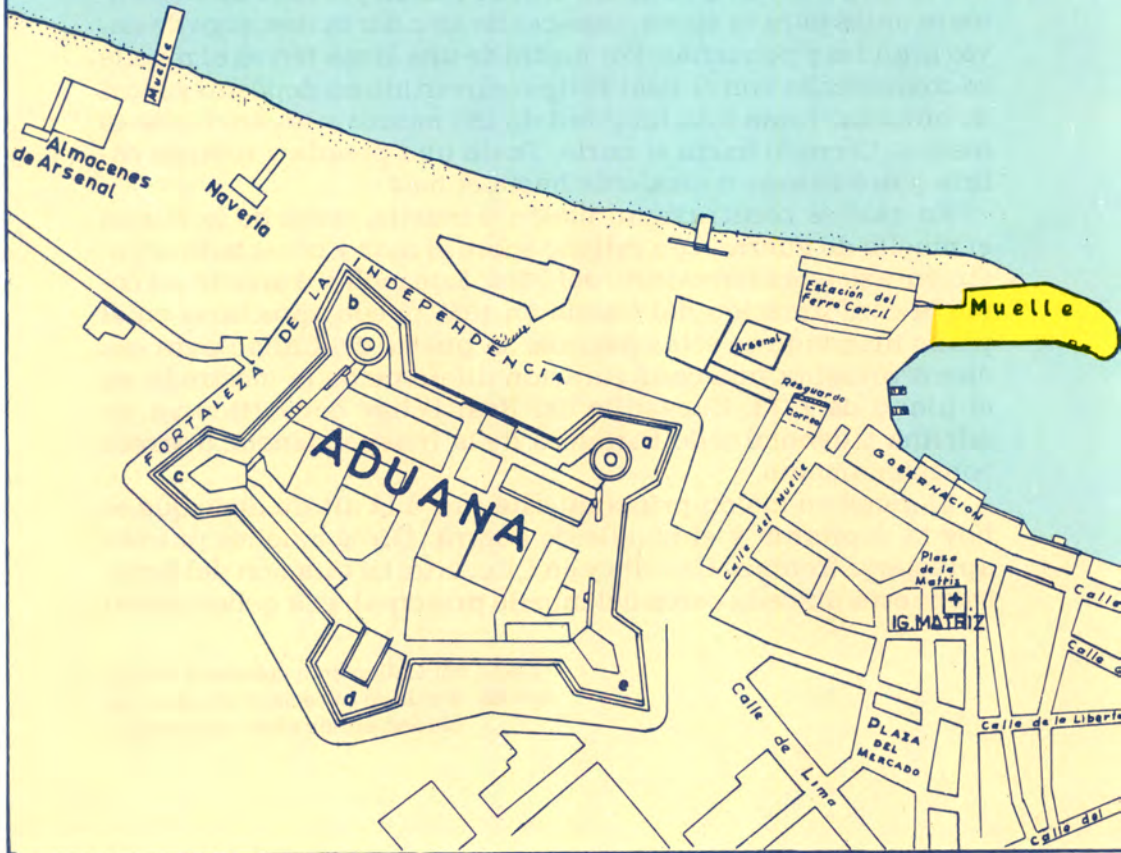
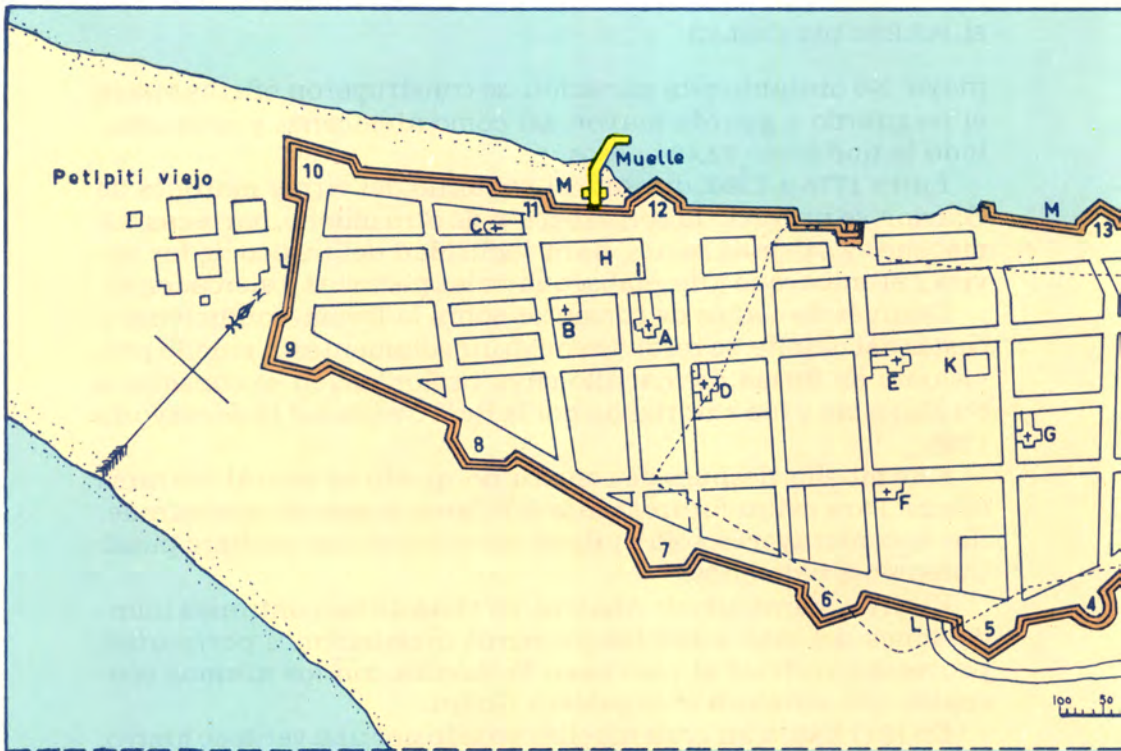
El virrey Fernando de Abascal, en vista de las continuas inundaciones del mar sobre las primeras instalaciones portuarias, proyecta construir el puerto en Bellavista con los mismos conceptos que señalara el ingeniero Godín.

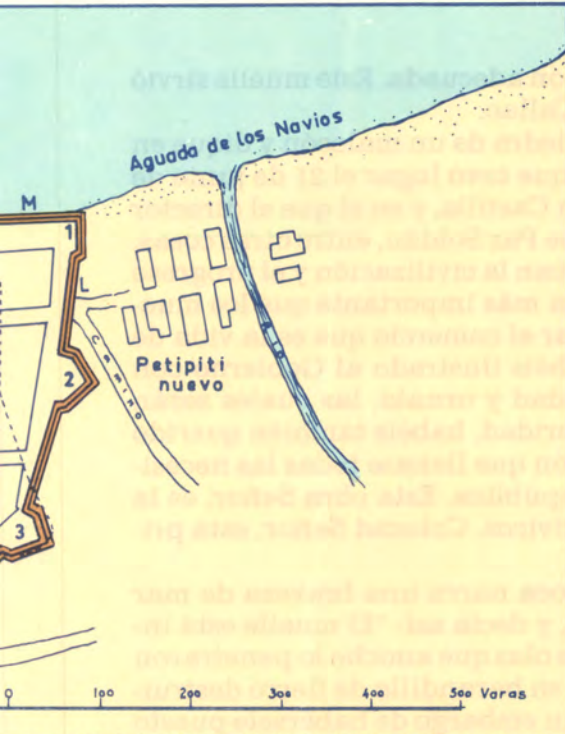
En 1847 había un gran muelle cercado por una verja de hierro. Tenía un puesto de policía. El muelle estaba provisto de elementos acordes para la época, capaces de atender la descarga de naves grandes y pequeñas. Por medio de una línea férrea el muelle se comunicaba con el Real Felipe convertido en depósito y local de aduana. Tenía una longitud de 180 metros y un ancho de 40 metros. Cerrado hacia el norte. Tenía una pesada y robusta cubierta y dos chazas o escaleras hacia el mar.

En 1855 se construye un molón o muelle, cerca de lo que es el muelle de guerra, con relleno sobre el mar y conectado al incipiente sistema ferroviario del Perú. Este molón o muelle así como la conformación del Callao en 1855 puede apreciarse en el plano insertado en estas páginas. El puerto del Callao para esa época presenta una configuración diferente de la mostrada en el plano de 1713. El castillo del Real Felipe convertido ya en aduana y denominado Fortaleza de la Independencia, aparece conspicuamente.

El muelle o molón principal está casi a la altura de lo que es hoy la capitania y el muelle de guerra. Otros muelles pueden apreciarse frente al Castillo y en Chucuito. La estación del ferrocarril está ubicada cerca del muelle principal, y la gobernación

Plano del Callao en 3 colores y en dos épocas, donde se aprecia el muelle y la ciudad en los años 1713 y 1855. ▷





MUELLE DEL CALLAO



AÑO 1713

Escala: Indicada

DESTRUIDA POR LA INUNDACION Y TERREMOTO
ACAECIDOS EL 28 DE OCTUBRE DE 1746

IGLESIAS

- A.-La Parroquia
- B.-S. Agustin
- C Los Jesuitas
- D Sto.Domingo
- E S. Francisco
- F S. Juan de Dios
- G La Merced

LUGARES NOTABLES

- H.-Palacio del Virrey
- I.-Cuerpo de Guardia
- K.-La Administraci3n
- L.- Las tres puertas de tierra
- M.-Las puertas del Puerto

NOMBRES DE LOS BALUARTE

- | | |
|---------------------|------------------|
| 1. S. Miguel | 8. S. Felipe |
| 2. S. Ignacio | 9. S. Luis |
| 3. Sa. Cruz | 10. S. Lorenzo |
| 4. Sa. Catalina | 11. S. Francisco |
| 5. Santiago | 12. S. Pedro |
| 6. S. Juan Bautista | 13. S. Antonio |
| 7. Sta. Dominga | |

MUELLE DEL CALLAO

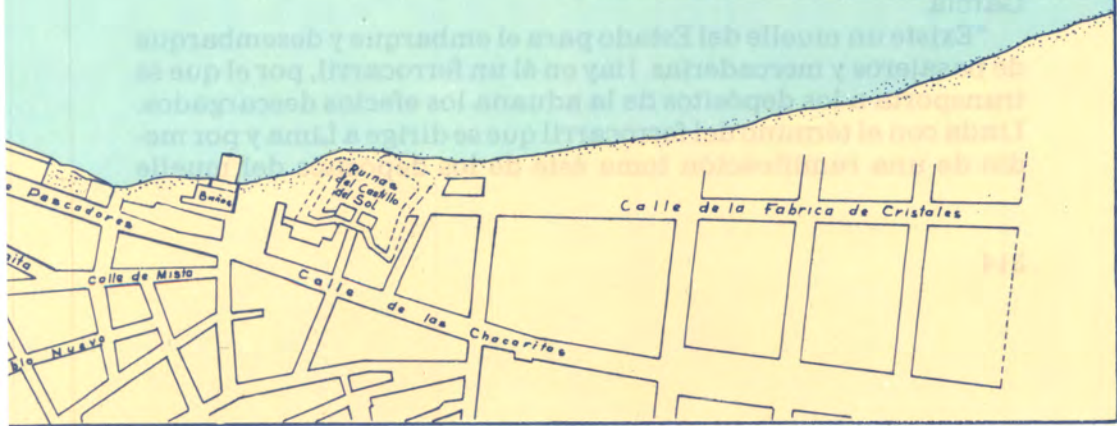


AÑO 1855

Escala 1:6,000 VARAS

BALUARTE DE LA FORTALEZA DE LA INDEPENDENCIA

- | | |
|---------------------|----------------------|
| a..Baluarte del Rey | d..Baluarte S.Felipe |
| b.. " de la Reyna | e.. " S. José |
| c.. " del Principe | |



y el resguardo ocupan una posición adecuada. Este muelle sirvió por muchos años al puerto del Callao.

En 1862 se colocó la primera piedra de un malecón y dique en el puerto, asistiendo a este acto, que tuvo lugar el 21 de junio de 1862, el jefe de Estado don Ramón Castilla, y en el que el director de Obras Públicas, Mariano Felipe Paz Soldán, entre otras cosas, expresó: "Las obras públicas marcan la civilización y el progreso de un País, y entre éstas, ninguna más importante que los muelles y diques destinados a facilitar el comercio que es la vida de las naciones. Vos Señor, que habéis ilustrado al Gobierno con tantas obras de reconocida utilidad y ornato, las cuales serán nuestro mayor timbre en la posteridad, habéis también querido decretar la de este dique y malecón que llenase todas las necesidades del primer puerto de la República. Esta obra Señor, es la mejor hoja de vuestros laureles cívicos. Colocad Señor, esta primera piedra".

En 1864, una crónica de la época narra una braveza de mar que afectó al muelle de entonces, y decía así: "El muelle está intransitable a causa de las muchas olas que anoche lo penetraron dejándose multitud de piedras, y su barandilla de fierro destruida en gran parte desde su base, sin embargo de habersele puesto mucha tablazón y trancas".

En 1865, en cumplimiento de una ley del Congreso, y con el fin de satisfacer las necesidades del movimiento del tráfico marítimo del Callao, se inició la construcción de un muelle recto, bajo la dirección del Ing. A. Prentice.

La construcción de este muelle que era parcialmente de piedra y de fierro en el cabezo, fue considerada insuficiente, sin embargo su construcción proseguía en 1867. En ese año se presentó al Gobierno don Ventura Sánchez, solicitando concesión para construir y explotar un sistema de dársena y anexos en el Callao.

Posteriormente el Sr. Sánchez retiró la propuesta.

Transcribimos a continuación una descripción de los muelles existentes en el Callao, aproximadamente por el año 1869, tomada del *Derrotero de la Costa del Perú* de don Aurelio García y García.

"Existe un muelle del Estado para el embarque y desembarque de pasajeros y mercaderías. Hay en él un ferrocarril, por el que se transporta a los depósitos de la aduana los efectos descargados. Linda con el término del ferrocarril que se dirige a Lima y por medio de una ramificación toma éste de los depósitos del muelle

todas las mercancías que allí se despachan sin entrar en los almacenes de la aduana. Al extremo del muelle o chaza de afuera, hay cañerías con llave destinadas a que se haga la aguada para los buques surtos en el puerto. Esta operación se ejecuta comúnmente en lanchas que se llenan por medio de mangueras, pero no se impide sin embargo, hacerla con embarcaciones del buque que la necesite, a pesar de ser más cómodo y económico recibirla a bordo, por las lanchas provistas de bombas, empleadas en este tráfico.

Se ha decretado y concedido a una compañía particular la construcción de un muelle-dársena y malecón, tomando por base los trabajos hace tiempo principados por el Gobierno. Atendidas las proporciones y trazo del plano que se ha aprobado, y la obra que con arreglo a él se está ejecutando, tendremos a la conclusión, satisfecha una de las más urgentes necesidades del pronto seguro tráfico comercial.

Otro muelle del Estado, llamado Chucuito, está hacia el medio de la costa del S. y ha sido destinado exclusivamente para el desembarque de trigos y harinas. De él parte un ferrocarril, por el que se verifica el transporte a los depósitos construídos en el inmediato pueblo de Bellavista.

Hay además sobre la misma costa, los muelles de la Compañía del Dique, de la antigua empresa de nieve y los de la Compañía Británica de Vapores, que sirven estos últimos también como para la descarga. Tienen a sus inmediaciones los almacenes de depósito, casas habitaciones, factorías y otros establecimientos de las empresas respectivas.

Un nuevo muelle construído en el seno E. de la bahía, es el punto de partida del gran ferrocarril trasandino que en la actualidad se construye y cuyos trabajos marchan con gran rapidez, habiendo recorrido ya un convoy el 31 de Julio último, la extensión de nueve millas sobre la ribera y lecho izquierdo del Rimac. El próximo y antiguo Castillo del Sol es el punto señalado para la estación principal. Obra tan importante, que por primera vez en la América del Sur va a poner en inmediata y fácil comunicación la sierra con el mar, trae indudablemente nuevos y abundantes elementos de progreso a esta floreciente ciudad”.

11.5.2. *El muelle y dársena del Callao*

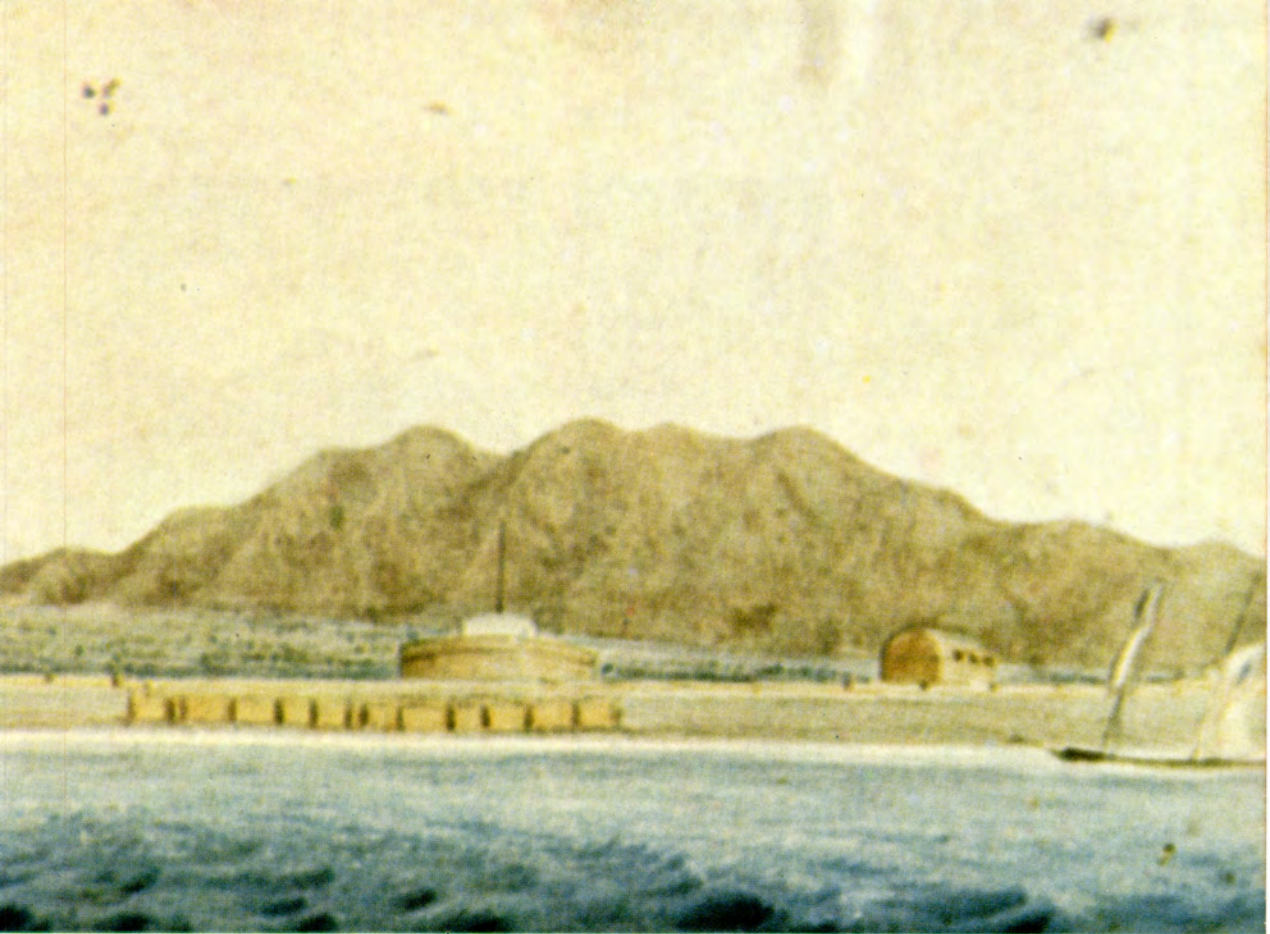
En 1868, la firma *Templeman Bergmann y Compañía*, solicitó la concesión para construir y explotar un sistema de dársena y



El muelle y dársena del Callao
en su etapa de construcción en 1869.
(Archivo Fotográfico ENAPU).

Vista de antiguas fortificaciones del
puerto del Callao.
(Archivo Fotográfico del I.E.H.M.P.).

Vista del muelle de guerra y dársena del Callao,
hacia 1908, mostrando diversos tipos de naves de
la época, fondeadas o acoderadas.









The Port of
CALLAO.
in the SOUTH SEA; with the
Adjacent Islands, Rocks & Coasts
to Windward and Leeward,
and the
Soundings in Fathoms:
Drawn by Order of
HIS CATHOLIC MAJESTY.

A Scale of 6000 Toises.
 0 1000 2000 3000 4000 5000 6000
10000 Spanish Fathoms.
 0 1000 2000 3000 4000 5000 6000

Un antiguo portulano del puerto del Callao que muestra la isla de San Lorenzo, El Frontón y otros accidentes rocosos, así como las áreas inmediatas por el año 1780.

Autor: Thomas Jefferys (1710-1771) famoso cartógrafo inglés.

anexos. El Gobierno designó a una comisión técnica, conformada por los ingenieros Hohagen y Ayllón, los que aprobaron en general las condiciones del proyecto. En 1869 el Gobierno decidió llevar a cabo la ejecución del proyecto Templeman Bergmann, pero convocando a licitación pública. A la licitación sólo se presentó como único postor la mencionada firma, adjudicándole el Gobierno la ejecución de dicha obra por Resolución Suprema de 1869.

Firmado el contrato en agosto de 1869, se estipulaba en una de sus cláusulas la entrega a *Templeman Bergmann* del muelle fiscal en construcción, incluyendo los materiales y útiles adquiridos para su ejecución.

11.5.3. El contrato de construcción del muelle y dársena

A continuación se transcribe algunos artículos del contrato de construcción del muelle y dársena del Callao, elevado a escritura pública en Lima, el 16 de agosto de 1869, y que es copia del texto insertado en el *Diccionario de la Legislación Peruana* por Francisco García Calderón.

“1ª. El Supremo Gobierno concede a la casa Templeman y Bergmann y Cía. de esta Capital el derecho de construir por su cuenta y costo, un Muelle-Dársena y Malecón accesorio en el puerto del Callao, debiendo la casa concesionaria, sujetarse en la construcción estrictamente a lo demarcado en el plano que presentó al Supremo Gobierno, y que rubricado por el que suscribe, quedará agregado a la presente escritura, y a lo puntualizado desde la cláusula 2ª. hasta la 17ª. inclusive de las bases establecidas por el Supremo Gobierno y que textualmente dicen: La Dársena o Dique se compondrá de un espacio abrigado de todo movimiento de mar, al cual entrarán los buques por una sola apertura de 30 m. de ancho y descargarán al lado de los muros sólidos que formarán el perímetro del dique. Los muros serán construídos con hormigón de cemento romano y cal hidráulica, y tendrán 25 metros de anchura, o sea 30 varas, en la parte superior, de modo que las mercancías tengan un espacio suficiente para ser cómodamente depositadas, mientras se hace la carga o descarga de los buques, y pasen los efectos a los carros de las dos líneas férreas que correrán sobre toda la extensión de dichos muros. La línea interior de la Dársena, en la cual atracarán los buques para su carga o descarga, tendrá una longitud de 820 metros. En la parte

exterior del Dique, por una posición abrigada, podrán también los buques atracar a los costados de los muros en extensión de 339 metros, lo que dará para toda la Dársena un total de 1,159 metros de línea corrida, para que atraquen los buques. La comunicación entre la Dársena y tierra será idéntica a la del Muelle que se está ahora construyendo. Esta parte de la obra se compondrá de un puente establecido sobre estacas de fierro, semejante al muelle de Pisco. La longitud de esta parte de la obra será 100 metros, término medio, y su anchura igual a la de los muros que forman la Dársena. El Muelle se colocará al oeste del muelle antiguo, en el sitio elegido para el Muelle proyectado. Se escoge esta posición porque facilita la comunicación de los ferrocarriles de la Dársena con los almacenes de la Aduana, con la estación del ferrocarril de Lima, y con los almacenes que se han de construir sobre el terraplén de la Dársena vieja; así es que en esta parte de la obra no se introducirá modificación alguna en el proyecto del Muelle que se está construyendo. Además de las dobles líneas férreas de ferrocarril que circundan sobre los muros del dique, y de las treinta y dos tornamesas o placas giratorias, anexas a las líneas férreas, se construirán diez y seis estacadas de fierro para abrigo de las mercaderías, colocadas sobre columnas de fierro dulce, y con las dimensiones que se señalan en el plano. Los pescantes de mano o vapor, fijos o transportables, tendrán la fuerza suficiente para el servicio, y habrá el número de ellos que sea necesario para atender a la carga y descarga del mayor número de buques que pueda recibir el Dique y Muelle.

4^a. El Supremo Gobierno cede, a justa tasación verificada por peritos nombrados por ambas partes contratantes, y un tercero dirimente en caso de discordia, la obra actual del nuevo Muelle con todas las herramientas, útiles y aparatos adquiridos para ella, cuyo precio le será abonado en el plazo de diez años, después de terminada la obra, en dividendos iguales que se fijarán en la respectiva escritura.

6^a. La casa concesionaria adquiere el derecho de explotar la obra por sesenta años contados desde su terminación, de los cuales en los diez primeros gozará de privilegio exclusivo. Mas al expirar aquel plazo, toda la obra, almacén, oficina, útiles, etc., entrarán a poder del Estado sin costo, gravamen, ni diligencia, de ninguna especie.

Dicha obra se comenzará, cuando más tarde, seis meses después de firmado el contrato, terminando a los cuatro años de su

EL PUERTO DEL CALLAO

fecha; y se ejecutará de manera que puedan comenzar a atracar buques al Muelle, terminado el primer año.

9ª. Los buques de guerra nacionales o extranjeros harán uso del Muelle-Dársena y sus accesorios, sin ningún gravamen de ninguna especie. De igual derecho gozarán los artículos de propiedad del Estado que se embarque o desembarquen.

10ª. El remolque, atraque, embarque o desembarque de mercaderías, etc., será hecho por la casa concesionaria y a su costo, hasta colocar los artículos en los barcos o sobre los carros. Las demás operaciones serán hechas por la Aduana.

13ª. El Supremo Gobierno se reserva el derecho de comprar toda la obra o parte de ella a justa tasación, verificada en la fecha de compra; la cual podrá tener lugar terminado los diez años de privilegio, y será hecha con un dos por ciento de rebaja por cada año que transcurriere hasta el fenecimiento del contrato.

16ª. Dicha casa concesionaria renuncia formal y terminantemente a toda intervención diplomática en las relaciones con el Estado por causa de este contrato, sometiéndose entera y exclusivamente a las leyes y tribunales del país.

27ª. La casa concesionaria no podrá transferir este contrato sin previo consentimiento del Gobierno”.

11.5.4. Comentarios al Contrato y ejecución de la obra

El contrato firmado en agosto de 1869, estipulaba entre otras cosas que: la casa concesionaria adquiere el derecho de explotar la obra por sesenta años contados desde su terminación, de los cuales en los diez primeros gozará de privilegio exclusivo. Así mismo la casa concesionaria tendría durante el plazo de la explotación de la obra, el derecho de cobrar a toda nave mercante mayor de diez toneladas, que fondease en el puerto del Callao, una prima de doce centavos de sol por tonelada de registro, en compensación al derecho de uso del muelle y dársena para embarcar su rancho y tener comunicación con tierra. Igualmente quedaba establecido que el Gobierno tenía el derecho de comprar toda la obra o parte de ella a justa tasación, terminados los diez años de privilegio.

En términos generales, el contrato reunía todos los lineamientos requeridos para formalizar el compromiso de ejecución de la obra, pero adoleció de algunos errores, principalmente el de que no obstante la importancia de la obra, el Gobierno no designó

una junta de control, que verificase el avance de la misma y el cumplimiento del contrato, lo que originó problemas posteriores. Así, en 1874, la firma constructora solicitó al Gobierno la aprobación de ciertas modificaciones al proyecto, las que fueron aprobadas en mayo de 1876 con substanciales modificaciones al proyecto original, e incluyendo la construcción de una obra adicional denominada "muelle o dársena de guerra".

La ejecución de la obra se inició en 1869 y en 1872 la Empresa del Muelle y Dársena, informaba según noticia publicada en el diario *El Comercio*, que: "tiene listo un muelle con su respectivo pescante de vapor en reemplazo del antiguo. El reemplazo se efectuará pasado mañana. Este muelle permite el tránsito entre la bahía y el muelle antiguo. La Empresa comunica que tiene expedita una vía férrea para transportar a la Aduana las mercaderías desembarcadas".

Después de transcurrida una larga etapa, desde la firma del contrato en 1869, las obras quedaron terminadas en 1875. En marzo de 1875, el Gobierno expidió el siguiente decreto, disponiendo poner en servicio el muelle y dársena y aprobando el reglamento del mismo.

"Decreto Supremo

Lima, Marzo 31 de 1875

Visto este expediente con el Reglamento que se acompaña para el servicio del Muelle de Dársena del Puerto del Callao, se dispone que se abra la Dársena al servicio público, y apruébese dicho Reglamento en cuanto no se oponga al contrato de concesión de la obra, quedando en suspenso por ahora el cumplimiento de los artículos objetados por el Prefecto y el Administrador de la Aduana del Callao; y con condición de que el Gobierno se reserve el derecho de hacer la revisión del expresado Reglamento y que en todo lo relativo al servicio del Muelle-Dársena se sujetará la Empresa a las leyes del País, Reglamento de Comercio y de Puerto y a las autoridades encargadas de su vigilancia, así como a las disposiciones generales que puedan ser aplicadas a este servicio; se dispone igualmente que se ponga en rigor la tarifa aprobada por Resolución Suprema de 21 de Octubre de 1869, que se publicará con la expresada tarifa para conocimiento del Comercio.

Comuníquese, regístrese y publíquese.

Rúbrica de S.E.

ELGUERA".

EL PUERTO DEL CALLAO

El 19 de julio de 1877, entraron a la dársena los primeros vapores de acuerdo a un contrato celebrado por la Empresa y la Compañía Inglesa de Vapores.

Entre 1877 y 1887, la propiedad del muelle y dársena del Callao, sufrió varias alteraciones por traspasos parciales sucesivos hasta quedar como propietario único, la firma *Dreyfus Hnos. Y Cia.*; la que finalmente traspasó sus derechos a la firma también francesa: *Societe Generale de Paris*.

Es interesante anotar, cómo los intereses políticos y particulares reaccionan ante las obras o proyectos necesarios para el progreso o modernización de alguna actividad vital en el país. Al firmarse el contrato de construcción del muelle dársena del Callao, en la Cámara de Diputados, un representante se expresó del siguiente modo:

“El establecimiento del Muelle Dársena del Callao, va a causar trastornos en todas las clases industriales del Puerto; va a producir perturbación en la marcha regular de los negocios mercantiles, en suma la ruina de las familias que se alimentan con el movimiento marítimo del Puerto. Todos tienen que quedar sin trabajo, desde que las operaciones de carga y descarga de mercaderías van a centralizarse en el Muelle Dársena”.

11.5.5. Nombramiento de una Comisión para estudiar el Contrato

En octubre de 1886, habiendo surgido dificultades con la firma explotadora del muelle y dársena, el Gobierno nombró una Comisión para: “estudiar los antecedentes y todas las cuestiones referentes, principales o conexas con ellas, a la entrada de buques a la dársena, al embarque, desembarque y trasbordo de carga, depósito de toda clase de mercaderías, a los derechos que puedan y deban pagarse por los interesados navieros; verá y discutirá con el representante del Muelle y Dársena, las modificaciones o concesiones que puedan hacerse, las combinaciones que sea posible verificar, cumplirá la exactitud de datos, sea relativo a productos de la Dársena o a su valor actual, ejercerá en general todas las facultades y verificará todas las operaciones que sean necesarias para el mejor y fiel desempeño del mandato que se le confía, a fin de adquirir pleno conocimiento de todo y presentar sus trabajos al Gobierno con la mayor claridad, emitiendo un juicio detenido sobre cada una de las operaciones o combinaciones”.

El 29 de enero de 1887, la Comisión emitía un extenso informe, consignando en él los resultados de su gestión. Parte de los comentarios de la Comisión contenidos en el informe se transcriben a continuación:

“Sensible es para los infrascritos, Excmo. Señor, que no haya obtenido la Comisión el éxito satisfactorio, que se propuso con laudable mira el Supremo Gobierno, al ser designados con el objeto de procurar un arreglo, que conciliando los intereses de la mencionada Empresa con las necesidades y justas exigencias del Comercio, permitiese la celebración de un nuevo contrato, en que fuesen consultados ambos extremos.

Por nuestra parte creemos que no hemos omitido esfuerzo alguno para conseguir el fin propuesto, y que hemos llegado al límite de las concesiones, que consideramos equitativas para alcanzarlo. Pero nuestras gestiones han escollado en la negativa de la Empresa, que teniendo sólo en mira la importancia de los capitales invertidos en la obra y los derechos concedidos por el contrato anulado, cuya vigencia pretende sostener, no se allana a celebrar uno nuevo que reduzca los provechos que obtenía con el desahuciado, y que modifique los privilegios en él otorgados con notable perjuicio del Comercio.

Inútil es pues abrigar la esperanza de arribar a un arreglo, en el cual sin lesionar de una manera excesiva los intereses del comercio, sea posible proporcionar con la deficiencia de nuestro movimiento marítimo y mercantil, un producto que corresponda a un capital de 63'000,000 de francos (fr. 63'000,000) que representa para la Empresa la obra del Muelle y Dársena.

No hay otra disyuntiva posible: o el comercio de la República debe continuar soportando un gravamen ruinoso, para dar un mezquino producto a tan enorme capital, o la Empresa, aceptando que ha hecho mal negocio, reduce sus pretensiones a una escala proporcionada con los intereses que sirve.

La obra del Muelle y Dársena, desgraciadamente concebida para un puerto cuyas condiciones marítimas no lo exigen, defectuosamente ejecutada, lo que explica en gran parte su inmenso costo y con una dispendiosa administración, que cercena notablemente sus utilidades, no puede absolutamente sostenerse como negocio lucrativo, no ya con los escasos rendimientos, que nuestras reducidas transacciones comerciales de hoy puedan ofrecerle; pero ni aun en un porvenir lejano, suponiendo que el decadente tráfico mercantil del día, consistiese más o menos en

trescientas cincuenta mil toneladas (ts. 350,000) de carga anuales, llegasen con el mejoramiento de la situación del país, a la cifra de quinientas o seiscientas mil toneladas, como en pasados y más felices tiempos, no habría conseguido la Empresa con tarifas aceptables sino un miserable interés, muy inferior del que obtienen empresas semejantes en Europa y EE.UU. de Norte América.

Esta es la causa fundamental que ha impedido, antes de ahora, e impedirá siempre arribar a un arreglo equitativo, mientras la mencionada Empresa pretenda alcanzar rendimientos, en proporción con los capitales invertidos, que lo estarían muy acertadamente en Hamburgo, Liverpool o El Havre, pero de ninguna manera en el país en que están radicados.

La construcción del Muelle y Dársena del Callao fue emprendida no por necesidades apremiantes sino como uno de los negocios de aquel tiempo, en que se despertó la fiebre de las obras públicas, y está lejos de corresponder al objeto con que se construyen las obras de esta clase. Los planos primitivos fueron defectuosos y mal concebidos y hubo necesidad de variarlos más de una vez, incurriéndose en gastos imprevistos numerosos y considerables. Antes de acometer la obra, la Empresa debió haber estudiado a fondo el asunto. Hoy sufre en parte las consecuencias de su falta de previsión, y otros errores que han gravado la obra con gastos innecesarios, que en manera alguna deben recargar su valor. Además de lo dicho añadiremos, que el Muelle y Dársena no facilita el trabajo de movilidad en el puerto, que antes se hacía por medio de lanchas con mayor rapidéz y más barato; pudiendo la vigilancia para la seguridad del Fisco ser en dos o tres Muelles tan fácil como lo es en la actualidad.

El segundo punto a que se hace referencia en el Decreto Supremo, que creó la Comisión del Muelle y Dársena, es relativo a la compra de dicho establecimiento por el Estado. Después de un detenido examen de las condiciones propuestas a este efecto por la Empresa, la Comisión no sólo no aconseja dicha compra, sino que abiertamente se opone a ella, por las razones expuestas a continuación.

El precio del rescate asignado por la Empresa para la adquisición de sus establecimientos por el Estado es de 63 millones de francos, y condición para verificar el rescate, exige el interés del 16% anual, sobre esa cantidad y la amortización respectiva.

Sin entrar en el estudio de las medidas financieras, que con tal objeto pudieran adoptarse, recordaremos solamente que,

según aconseja la Empresa, debía crearse un derecho adicional de 10% sobre todas las internaciones que se efectúan del extranjero por las Aduanas de la República, del cual la mitad se destina para la Empresa, y la otra para amortizar preferentemente los billetes de responsabilidad fiscal. La administración del Muelle y Dársena correría a cargo de la Sociedad General hasta completarse la amortización de los 63 millones de francos y el pago de sus intereses; debiendo el sobrante de los derechos que el Muelle y Dársena percibe por sus propios trabajos, una vez cubiertos todos sus gastos, acumularse al fondo proveniente del 10% adicional.

Como se ve por lo expuesto, la Empresa lo que propone es conservar como garantía la administración del Muelle y Dársena, percibiendo líquido, y sin riesgo alguno el 6% sobre 63 millones de francos, esto es 3'780,000 francos, como interés anual y además como amortización, la suma que se estipulare. Para asegurarle estas entradas netas deben gravarse las internaciones, que por todos los puertos de la República se efectúen, y éstos por número de años indeterminado; siendo también evidente que, en caso de no poderse abonar íntegramente los intereses y la amortización, la diferencia no cubierta irá a aumentar lo adeudado por el Fisco, lo que se comprueba con la contestación a la propuesta idéntica hecha por el señor Bryce, durante su Ministerio, en la cual la Empresa indica que sólo con un 12% se podría alcanzar este resultado, lo que consta de documentos oficiales comunicados a la Comisión.

Basta lo dicho para hacer ver cuán exageradas e inaceptables son las proposiciones hechas, por la Gerencia del Muelle y Dársena a nombre de la Sociedad General. Juzgando inútil discutir más ampliamente esas proposiciones, entraremos en algunas consideraciones generales, respecto al rescate del Muelle y Dársena por el Estado.

No siendo aceptable en concepto de la Comisión, la compra del Muelle y Dársena por el Supremo Gobierno, quedaba por estudiar el proyecto de tarifas que debían servir de base a un nuevo contrato.

Encargado este trabajo a la Sub-Comisión antes indicada, se pidió al señor Gerente que presentase el respectivo proyecto. Habiéndolo verificado, según puede verse en el anexo N° 1, la Comisión lo creyó de todo punto inaceptable, pues, además de estar indebidamente clasificadas las mercaderías, la tarifa es tan

gravosa como la del anulado contrato de 1885, no habiéndose hecho más que descargar unos pocos artículos, para recargar otros.

Mas, al analizar los cargos que la Empresa ha formulado contra el Gobierno, lógico y justo es recordar también los que éste tiene derecho de formular contra aquélla, que son los siguientes:

- 1º.— El que proviene de la no construcción de la oficina o edificio del Resguardo, a tenor de lo pactado en el primitivo contrato.
- 2º.— La responsabilidad de S. 400,000 por no haber terminado la obra del Muelle y Dársena en el plazo estipulado.
- 3º.— Los doscientos noventa y cuatro mil ochocientos un sol noventa y dos centavos (S. 294,801.92), valor del nuevo muelle fiscal, según la escritura de 6 de Diciembre de 1869, fecha en que fue entregado de conformidad con la base 4ª.; y además los intereses legales.
Este cargo con sus intereses subsiste mientras no se compruebe por la Empresa haber entregado su importe en las arcas fiscales.
- 4º.— Existe además contra la Empresa la responsabilidad por la falta de aplicación de timbres a diversos contratos, cargo efectivo que debidamente depurado y liquidado representará sin duda una suma de consideración.
- 5º.— Además de las responsabilidades enunciadas hay que tomar en cuenta el mayor beneficio de 9 y 15% que ha estado percibiendo desde el primitivo contrato en razón de cobrar por el sistema de medida y peso españoles, el mismo precio correspondiente al sistema métrico decimal, faltando así a lo estipulado en la cláusula 25a. del contrato de 16 de Agosto de 1869, según la cual, en el precio de tarifa de la medida y peso españoles debía hacerse la deducción correspondiente a la diferencia que existe entre ellos y la medida y peso métrico decimales.

Resultado de todo lo expuesto anteriormente es: que no es conveniente la adquisición del Muelle y Dársena por el Supremo Gobierno, en las condiciones propuestas por la Empresa y que han sido estériles los esfuerzos hechos por la Comisión, para arribar a un arreglo con ella, que sirva de base a la celebración de un nuevo contrato, la Comisión antes de concluir considera de su deber manifestar a V.E., que no sería causa de menoscabo para

los intereses fiscales, si V.E. en su alta sabiduría juzgase conveniente permitir la construcción de uno o dos muelles, en sitio apropiado, que se presentase a su fácil inspección.

En el caso de que el Supremo Gobierno adoptase esta solución podría conceder a la Empresa del Muelle y Dársena la propiedad de la obra construída por un número mayor de años que el estipulado, en el contrato primitivo, a semejanza de lo hecho con otras empresas de igual naturaleza en Europa, como por ejemplo, con las grandes líneas férreas de Francia; especialmente si lleva a cabo la construcción de los almacenes a que estaba obligado por el aludido contrato.

Lima, Enero 29 de 1887

Excmo. Señor

L. Phflucker y Rico — R. Rossel — E. Habich — José Quiñones —
Edmundo Dugnnen — S.V. ISACSON^o.

11.5.6. Comentarios al Informe

De la lectura de los párrafos anteriormente mencionados del Informe, puede apreciarse claramente que la Comisión formuló graves cargos, tales como el de "ejecución defectuosa", "alto costo" y "dispendiosa administración". Así mismo estableció que las propuestas hechas por la gerencia del muelle y dársena para la venta del mismo al Gobierno, eran exageradas e inaceptables.

No obstante todo lo anterior, posteriores negociaciones entre el Gobierno y la administración francesa del muelle y dársena, condujeron a la firma de un nuevo contrato, en mayo de 1887, cuyos puntos principales se transcriben a continuación:

"Vistos los documentos presentados por la Sociedad General, avocindada en París, calle de Provence, por los que consta la transferencia que los señores Dreyfus Hermanos y Compañía le han hecho de los derechos que tenían sobre el Muelle y Dársena del Callao; apruébese dicha transferencia y, en su consecuencia, reconócese a la antedicha Sociedad como concesionaria de la obra denominada "Muelle-Dársena y Malecón del Callao.

Vista, igualmente, la propuesta presentada por don Federico Berthelot, representante de la expresada Sociedad General de París y Gerente del Muelle y Dársena del Callao por la que ofrece hacer algunas modificaciones al anulado contrato de 11 de Abril de 1885; y el poder y la carta oficial que acompaña.

Visto el informe de la Comisión Especial nombrada por el Supremo Gobierno para procurar un arreglo con la expresada Sociedad, y todos los antecedentes que obran en este expediente, y considerando además:

- 1º.— Que el Gobierno no puede aceptar modificaciones de un contrato que fue declarado nulo y sin valor ni efecto alguno por la resolución legislativa de 25 de Octubre de 1886; y
- 2º.— Que es conveniente a los intereses del comercio y del Fisco terminar las cuestiones relativas a la mencionada Empresa del Muelle y Dársena, haciendo uso de la autorización otorgada al Poder Ejecutivo por la ley de 25 de Octubre de 1886, y con el voto unánime del Consejo de Ministros:

Procédase a celebrar el siguiente contrato, en la forma y condiciones siguientes:

Art. 1º.— Los sesenta años de concesión otorgados por el Supremo Gobierno en la Escritura Pública celebrada el 16 de Agosto de 1869, en la Escribanía de don Claudio José Suárez, Notario Público de Lima, principiarán a contarse del diez y nueve de Julio de 1877, en cuya fecha entraron los vapores a la Dársena, según contrato celebrado por la Empresa con la Compañía Inglesa el 10 de Julio de 1877 y de los certificados expedidos por el Superintendente de la Aduana del Callao, de 5 de Setiembre del año último citado, y por el Capitán del mismo puerto, en 25 de Agosto del propio año;

Art. 2º.— La Sociedad General, desde la fecha del presente contrato gozará del privilegio exclusivo durante veinticinco años, para el embarque y desembarque de toda clase de mercaderías, por el puerto del Callao, en embarcaciones de más de veinte toneladas de registro. Los trasbordos que se efectúen fuera de la Dársena, son libres; pero después de haber atracado un buque a sus muros, no podrá practicar el trasborso de sus mercaderías fuera de ella, debiendo la operación en este caso, efectuarse por la Empresa con sus propios elementos;

Art. 16º.— Durante la concesión, los dos tercios, por lo menos de los empleados de la Empresa, serán peruanos;

Art. 18º.— El Gobierno se compromete, durante todo el tiempo que gozará el Muelle-Dársena de privilegio exclusivo y absoluto, a mantener vigente el decreto de 31 de Octubre de 1877, por el cual se declaran suprimidos todos los muelles y varaderos particulares en el puerto del Callao;

Art. 19º.— La Empresa se obliga a construir, dentro de tres años, contados desde la fecha de la ratificación de este contrato, salvo casos fortuitos o de fuerza mayor, notorios y reconocidos, sobre los terrenos de su propiedad particular, conocidos bajo el nombre de “Terrenos de reclamación ganados sobre el mar”, veinticinco almacenes o más, si el área lo permite, para depósitos generales, de una superficie de quinientos metros cada uno, y a edificar a su costo, sobre dichos terrenos, y en el mismo término de tres años, oficinas para la Aduana y Resguardo. Los planos de detalles de los almacenes y oficinas enunciadas, serán sometidos a la aprobación del Congreso, previo el examen del Consejo de Obras Públicas, antes del 31 de Diciembre del presente año;

Art. 25º.— Si vencido el término de los veinticinco años del privilegio a que se refiere el contrato, no estuviera la Empresa totalmente reembolsada de los capitales a que se refiere el artículo anterior y sus respectivos intereses, el Supremo Gobierno se compromete a mantener en vigencia el presente contrato, por el tiempo que fuere absolutamente necesario para la cancelación de dichos créditos, o a decretar de acuerdo con la Sociedad General, cualquier otro medio de realizarlo, que asegure a ésta el reembolso de sus capitales en un plazo que no podrá pasar de diez años;

Art. 26º.— Para seguridad del pago de los derechos que tenga que satisfacer el comercio a los agentes del Muelle-Dársena y a los Almacenes Generales, la Aduana del Callao no admitirá ningún manifiesto al por menor sin el respectivo visto bueno de la Empresa;

Art. 29º.— La Empresa queda expresamente obligada a no hacer a ninguna compañía, ni casa comercial, rebaja de tarifas, ni en general concesión alguna, que las ponga, respecto de las demás, en condiciones más favorables;

Art. 30º.— El presente contrato caducará precisamente el 19 de Julio de 1937, siempre que no se presenten los casos de prórroga estipulados en el artículo 3º del presente contrato, pasando de esta fecha, a ser propiedad del Estado, quien entrará de facto en posesión del Muelle Dársena y de los Almacenes Generales con todo su material y útiles, sin desembolso de ninguna especie. El Gobierno se reserva el derecho de adquirir la propiedad absoluta del Muelle Dársena y de los Almacenes Generales, con todo su material y útiles, en cualquier tiempo, abonando a la Empresa el precio de tasación, con el descuento de dos por ciento sobre cada año de los que hubiesen transcurrido desde la fecha del presente contrato;

Art. 31º.— La Sociedad General, establecida en la calle de Provençe N° 56, París, renuncia a su propio fuero, domicilio y vecindad, y se somete a las leyes y tribunales del Perú, sobre la inteligencia y efectos de este contrato y lo que en él se relacione; pudiendo ser demandado el Representante de la Empresa, que debe tener su domicilio en Lima o en el Callao sin necesidad de citación personal al representante de la Empresa en París”.

11.5.7. Comentarios al Contrato de 1887

Según el artículo 2º del contrato de 1887, la compañía explotadora del muelle y dársena del Callao, tenía concedida la exclusividad absoluta por 25 años, para realizar todas las operaciones de embarque y desembarque de toda clase de mercaderías por el puerto del Callao en embarcaciones de más de 20 toneladas de registro, y para el trasbordo de las que ya hubieran atracado a sus muros.

Por otro lado, en el artículo 30º del mismo contrato se estipulaba que el mismo caducaría el 19 de julio de 1937, es decir cincuenta años después de la firma, pasando el muelle y dársena y almacenes, a propiedad del Estado. Es conveniente hacer notar que no obstante que el artículo 19º del contrato de 1887, establecía que la empresa: “se obliga a construir, dentro de tres años contados desde la fecha de ratificación de este contrato, salvo casos fortuitos o de fuerza mayor, veinticinco almacenes o más, si el área lo permite, para depósitos generales, de una superficie de 500 metros cada uno, y a edificar a su costo, sobre dichos terrenos, oficinas para la Aduana y Resguardo”, estos almacenes nunca fueron construidos.

Ciertas críticas, como la que se transcribe, fueron expresadas con referencia al contrato del muelle y dársena.

Se transcribe a continuación, la mención que hace a este hecho, el historiador Jorge Basadre en su obra *Historia de la República del Perú*. Dice así:

“José María Quimper denunció en 1887 en su folleto “Ocho meses de Gobierno”, la timidez de la cancillería peruana ante las potencias extranjeras para dejar a medio hacer o sin llevar a la práctica medidas de alta importancia para el porvenir del país.

Una de ellas fue, según él, la anulación por el Congreso de las concesiones hechas por el régimen de Iglesias a la Sociedad General respecto del Muelle y Dársena del Callao. “Bastó (fueron

las palabras de Químper) que un ministro extranjero dijese algunas palabras en tono de amenaza para que la ley quedase desvirtuada por una autorización sui generis”.

11.5.8. La terminación de la explotación del muelle y dársena

Con fecha 14 de junio de 1912, el Gobierno declaró terminado el privilegio de veinticinco años otorgado a la Empresa del Muelle y Dársena del Callao en el artículo 2º del contrato del 5 de mayo de 1887.

En 1929, el Gobierno decide adquirir el muelle y dársena del Callao, para lo cual se firma un contrato con fecha 13 de marzo de 1929, con la *Société Generale de Paris*, por lo cual ésta última vende al Gobierno y éste compra, todos los derechos de la *Société* derivados del contrato aprobado por Resolución Legislativa promulgado el 31 de octubre de 1887, relativo a la concesión de la explotación del puerto del Callao, abarcando la venta de la dársena propiamente dicha y su equipo fijo, el transporte marítimo y terrestre, conforme al inventario practicado.

El Gobierno abonaría a la *Société* al contado como precio total de los derechos y bienes que adquiere la cantidad de cuatrocientas veinticinco mil libras peruanas o su equivalente al cambio del día en U.S. dólares, por medio de letras a la vista sobre Nueva York.

Casi simultáneamente con la compra del muelle y dársena del Callao, el Gobierno encargó a la compañía norteamericana *Frederick Snare Corporation* la administración de dicho muelle y dársena, mediante un contrato firmado el 22 de marzo de 1929 y por una duración de tres años.

Para poder financiar el pago de las obligaciones económicas derivadas de la compra del muelle y dársena a la *Société Generale*, y constituir un fondo de explotación del mismo muelle, el Gobierno suscribió el 14 de enero de 1930, un contrato con *Cerro de Pasco Corporation*, mediante el cual esta última proporcionaba al Gobierno del Perú, dos millones de dólares americanos, de los cuales 1'700,000.00 dólares serían para el pago de expropiación, y los U.S. 300,000.00 dólares restantes para ser entregados a la *Frederick Snare Corporation* para la adquisición de nuevo equipo o mejora de la dársena, y para capital de trabajo.

Quedó pues en 1929, terminada la explotación de las instalaciones portuarias del Callao a cargo de la *Société Generale de*



Vista del muelle y dársena del Callao en 1881.
(Archivo Fotográfico ENAPU).

París, y se transfirió la administración de las mismas a otra compañía también extranjera, la *Frederick Snare Corporation*, que como veremos más adelante tuvo a su cargo la ejecución de las obras del Terminal Marítimo del Callao, llamado originalmente "Terminal Leguía".

11.5.9. Comentarios a la actividad del muelle y dársena del Callao

Es evidente que la ejecución de la obra del muelle y dársena del Callao constituyó para la época una obra de vital importancia y necesaria para el desarrollo de las actividades navieras del Perú. Por espacio de cincuenta y nueve años, estos muelles prestaron servicios al transporte marítimo generado por el comercio de la principal área socioeconómica del Perú. Primero cobijó a los típicos veleros de la época, luego a los vapores, y cuando las características de éstos hicieron imposible acoderarlos a sus muelles, tuvo que volverse a las operaciones de carga y descarga en bahía.

Su particular conformación le daba un aspecto singular. El muelle y dársena fue el punto focal de una actividad inolvidable para el Callao. En el interior de la dársena había dos zonas llamadas: Puerto Grande y Puerto Chico o interior, y para arribar a este último había una farola en el cabezo del muro que resguardaba dicha zona y con luz roja. La parte de tierra de Puerto Chico constituía una zona muy especial, pues aparte de la actividad que se desplazaba en el muelle de fleteros, por donde se embarcaban y desembarcaban los pasajeros, corría paralela la línea del ferrocarril central del Perú. También en ella estaban el club Regatas Unión, Longo Club, varadero Milne, Baños de la Salud, Asociación de Empleados Marítimos del Callao, y otros. La dársena se unía a tierra mediante un puente de fierro que a un lado tenía a Puerto Chico y al otro el muelle de guerra. Esta zona de Puerto Chico y el puente fue rellenada con el fango extraído de las inmediaciones durante el proceso de dragado que hubo de realizarse al llevarse a cabo la obra del terminal marítimo.

La vista general del muelle y dársena era la de un paralelogramo y los buques atracaban al muelle principal de 308 metros de largo, ubicado en la parte oeste, terminando en una prolongación de aproximadamente 65 metros más angosta en cuyo extremo había una especie de torreón con farola que se elevaba 13,5 pies sobre el nivel del mar.



Callao. Muelle dársena
en el año 1929.



Una vista de Puerto Chico y la original chaza de fleteros que servía en el muelle y dársena del Callao para movilizaciones de pasajeros. (Archivo Fotográfico del I.E.H.M.P.).

El muro central o este medía 286 metros y en una de sus partes había otro muelle de forma de “U”, parte del cual existió hasta 1970 en que fue demolido.

Otro muelle de importante actividad en la dársena era el llamado muelle de fierro, paralelo a los dos muelles anteriormente mencionados, piloteado y de 150 metros de largo y 25 metros de ancho. En el cabezo de este muelle había una grúa estacionaria de apreciable capacidad de levante para la época.

El tráfico de carga de cabotaje se hacía por la *Explanada* que queda al frente del muro de tierra, otro lugar abrigado, que aprovechaban para sus operaciones y hasta como fondeadero las embarcaciones de escaso porte.

De esta explanada sale un muelle de madera, que llamaban “chaza de fleteros”, donde amarraban las innumerables lanchas dedicadas al tráfico de pasajeros.

Normalmente los botes de pasajeros o con equipaje pasaban por debajo del puente, que existía entre el borde de tierra y el

EL PUERTO DEL CALLAO

muelle E. (central), con lo que evitaban la larga vuelta de toda la dársena en cada salida a la bahía.

Las naves fondeaban delante de la dársena; pero los vapores más a barlovento. El puerto ofrecía el peligro de los cascos hundidos, cuyos restos podían hacer presa al ancla, obligándola a abandonarla. Los obstáculos de este género, de mayor peligro, quedaban muy próximos a tierra. Dos cascos peligrosos, hundidos pero balizados eran los restos del monitor *Atahualpa* y el de *Talismán*.

El muelle dársena en su mayor parte fue construido empleando aproximadamente 34,000 bloques de concreto de 10 toneladas cada uno. Para soportar los muros de la dársena hubo necesidad de hacer una zanja en el fondo del mar de 4.5 metros que se relleno con piedra y cascajo.

Toda la extensión del muelle y dársena era aproximadamente de 210,288 metros cuadrados y tenía capacidad para 25 ó 30 buques de la época. La profundidad media de la dársena era de 4 a 4.75 brazas. Tenía líneas férreas que corrían sobre la dársena y enlazaban con las líneas del ferrocarril central. También había pescantes de vapor que se desplazaban por los muelles montados sobre estructuras de madera y carriles. En algunos lugares existían carboneras para el suministro del carbón a los pescantes y en una parte del muelle había un pozo que proveía el agua. Como datos estadísticos del movimiento de carga por el muelle y dársena se dan los siguientes:

Año	—	TM	movilizadas
Año 1878	—	345,678	TM
Año 1879	—	347,678	TM
Año 1880	—	82,439	TM
Año 1881	—	147,085	TM
Año 1882	—	195,897	TM
Año 1883	—	176,274	TM
Año 1887	—	217,000	TM
Año 1890	—	311,700	TM
Año 1897	—	301,816	TM
Año 1900	—	339,500	TM
Año 1910	—	418,000	TM
Año 1911	—	570,000	TM

El valor del movimiento aduanero en 1877 alcanzó 4'684,075.46 pesos y en 1890 su valor fue de 3'934,510.02 pesos.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

En lo referente al equipo que disponía el muelle y dársena del Callao, se da el siguiente:

- 24 pescantes rodantes de 1.5 a 3.0 tons.
- 2 pescantes flotantes de 5 tons.
- 15 pescantes automóviles de 24 tons.
- 60 lanchones de 65 tons. c/u.
- 2 remolcadores de 120/140 tons.
- 4 remolcadores de 45/90 tons.
- 200 carros de plataforma de 10 tons.
- 7 locomotoras

El trabajo de movilización de carga lo efectuaba un grupo de trabajadores denominados "jornaleros" del muelle y dársena. A este grupo de trabajadores le tocó el privilegio de conseguir por primera vez en el Perú el reconocimiento por el Gobierno mediante el Decreto Supremo del 10 enero de 1913, el derecho a la jornada de ocho horas. Los detalles de estas acciones y su culminación con el reconocimiento de las 8 horas, se explican más adelante.

En 1894 hubo una paralización de las labores en el muelle y dársena originada por una huelga de los trabajadores del mismo.

Transcribimos a continuación la narración de esta huelga, tal como la refiere el historiador Jorge Basadre, en su obra *Historia de la República del Perú*, dice así:

"Los trabajadores empleados en la carga y descarga del Muelle y Dársena del Callao se declararon en huelga en el mes de Agosto de 1894. Las mercaderías, al no poder ser embarcadas en el Callao, fueron llevadas de nuevo por los vapores al Sur y al Norte con el correspondiente gravamen por este flete innecesario y los riesgos de su extravío o deterioro por no estar ya cubierta por el seguro. Los importadores acudieron entonces al medio de verificar la descarga por su propia cuenta en lanchas en los muros de la dársena. Mas esta empresa no consintió en dicha operación sin previo abono de los derechos que hubieran debido corresponder si ella lo verificase, resultando para el comercio la situación casi inverosímil de tener que pagar dos veces por una misma operación por causas que en nada dependían de su voluntad.

El Congreso puso fin al conflicto accediendo a las pretensiones de los huelguistas que consistían en el pago de 2 soles por

tonelada de mercaderías generales, 2.20 soles por la de madera y 2.40 por la de carbón. Pero este recargo no lo sufrió la Empresa del Muelle y Dársena sino el comercio, pues ella fue autorizada a percibir 30 centavos en vez de 20 por cada tonelada de carga que trajeran los buques, además de los derechos de desembarque, con el objeto de resarcirle el aumento de los jornales. (Ley 12 de Octubre de 1894, anulada después de la revolución de 1895)".

11.5.10. La jornada de las ocho horas y los jornaleros del muelle y dársena del Callao

Constituye un interesante capítulo en la historia portuaria del Perú, recordar las jornadas que tuvieron lugar en el Callao, protagonizadas por los componentes del gremio de jornaleros del muelle y dársena del Callao, de diciembre de 1912 a enero de 1913, reclamando el derecho a la reglamentación de la jornada de trabajo de ocho horas.

Como antecedente es conveniente citar que el 11 de noviembre de 1887, en la ciudad de Chicago de Estados Unidos, cuatro ciudadanos: el periodista Albert Parsons, el artesano Augusto Spies y los tipógrafos Adolfo Fischer y George Engels fueron ahorcados, acusados de participar en actos de sedición durante los históricos acontecimientos en favor de la fijación de la jornada de las ocho horas en ese país.

Cada primero de mayo en el Día Universal del Trabajo, los trabajadores de todo el mundo libre recuerdan a estos hombres inmolados por la defensa de sus ideales y de su clase, junto a otros cuatro, como: "Los Mártires de Chicago".

Siete años después de su ejecución, al revisarse el célebre proceso llevado a cabo con la parcialidad más grande que pueda concebirse contra los derechos humanos, la misma justicia del país que los condenó, los declaró inocentes.

La conquista laboral por las ocho horas, obtenida en 1884, cuando el Parlamento de Estados Unidos votó leyes para establecer la jornada diaria de ocho horas de trabajo, y el sacrificio de los Mártires de Chicago en noviembre de 1887, tuvo profundas repercusiones en el elemento laboral del Perú. Sin embargo puede decirse que sólo en 1911 se expidió la Ley de Indemnizaciones por Accidentes de Trabajo, la primera ley laboral que se dio en el Perú.

No obstante, los trabajadores estaban desamparados contra los riesgos por enfermedad, despedida intempestiva sin retribu-

ción de derechos adquiridos, y no existía jornada fija de trabajo, pues ella variaba entre 10, 16 o 18 horas, a criterio del patrono.

Se atribuye a la Federación de Panaderos Estrella del Perú, el primer reclamo por la fijación o reconocimiento de la jornada de ocho horas de trabajo.

Sin embargo, corresponde reconocer a los trabajadores del puerto del Callao, llamados jornaleros del muelle y dársena, el privilegio de haber realizado acciones efectivas para conseguir el reconocimiento del derecho a la jornada de las ocho horas.

A continuación describimos brevemente los acontecimientos que tuvieron lugar en el Callao, entre diciembre de 1912 a enero de 1913 protagonizados por los mencionados jornaleros.

El 8 de diciembre de 1912, los jornaleros del muelle y dársena del Callao convocaron a una reunión a las sociedades obreras de Lima y Callao a efectuarse en el Teatro Municipal, con el fin de tratar sobre la solidaridad de la clase trabajadora del Perú, y otros asuntos relacionados con el mejoramiento de las condiciones laborales del proletariado.

El 5 de enero de 1913, los jornaleros del muelle y dársena del Callao presentaron a la administración del muelle y dársena y a las agencias representativas de las compañías de vapores, un memorial y una circular firmada por Fernando Vera como presidente y José Ganoza como secretario.

En este memorial se incluían una serie de reclamos y peticiones entre los que destacaban: aumento de salarios, establecimiento de la jornada de ocho horas, adopción de medidas de protección y seguridad para los trabajadores, pago por tonelaje, y otros; todo lo cual había sido aprobado en la asamblea realizada en el local de la Unión de Jornaleros del Callao el día 4 de enero.

La circular daba un plazo de huelga de 24 horas contadas a partir de las 08.00 horas del día 6, venciendo a la misma hora del día 7. Estudiado el memorial por los representantes de la administración del muelle y dársena, así como por los navieros, éstos presentaron a los jornaleros una contrapropuesta, la que no fue aceptada. En consecuencia, el día 7 de enero de 1913 iniciaron la huelga con la paralización de las actividades portuarias en el Callao. Los trabajadores se ubicaron en piquetes alrededor del muelle y dársena en forma pacífica, mientras las instalaciones portuarias eran protegidas por soldados del grupo de artillería de costa con sede en el Callao.

EL PUERTO DEL CALLAO

Los jornaleros constituyeron un comité ejecutivo de huelga integrado por:

Fernando Vera	Presidente
Juan Castillo	1er. Vicepresidente
César Miranda	2do. Vicepresidente
José Ganoza	Secretario
José Robles	Sec. Auxiliar
Alberto Vela	Sec. Auxiliar
Francisco Silva	Sec. Auxiliar
Emiliano Aguirre	Tesorero
José Abanto	Vocal
Cosme Cortez	Vocal
Andrés Valle	Vocal
Primitivo Campos	Vocal

Este comité de huelga estableció su cuartel general en un local que les facilitó un vecino del Callao de apellido Marsano, en la calle de Apurímac.

El día 8 tuvo lugar en la Prefectura del Callao una reunión entre los representantes de los huelguistas y los señores: Poinssotte por la administración del muelle y dársena, Mulanovich por la Compañía Peruana de Vapores y Bocklund por la Compañía Sud-Americana de Vapores.

Como resultado de esta reunión, quedó descartado el pago por tonelada, pidiendo los representantes de los jornaleros la aceptación de un aumento general de 10% sobre los salarios existentes, el establecimiento de la jornada de 8 horas y la discusión posterior de los puntos restantes del pliego de reclamos.

Sin embargo, no habiéndose llegado a ningún acuerdo favorable para la solución de la huelga, el día 9 un grupo representativo de los agentes navieros, y otro de los jornaleros, se entrevistaron separadamente con el Sr. Presidente de la República Sr. Billinghurst. El señor Presidente les manifestó a los jornaleros lo siguiente:

“Momentos antes he tenido una entrevista con los representantes de las Compañías Navieras, quienes me han manifestado que se les concediese un plazo prudencial para estudiar el aumento solicitado del 10% al salario, pues antes de concederlo, era necesario que se compulsaran todos los diversos intereses de las Compañías de Vapores y del Dársena”.

El jefe de Estado manifestó asimismo, que el problema planteado en el Callao no le tomaba de sorpresa, sino que al contrario, desde el primer día de su Gobierno había estado estudiando el asunto a fin de encontrarle solución. Les recomendó que aceptasen el aplazamiento propuesto por los navieros firmando un acta. Finalmente les manifestó, que él velaba siempre por el interés del pueblo; que la suerte de ellos le preocupaba grandemente, siendo esta razón que le obligaba a adelantar obras de interés público, como la de unir la isla San Lorenzo con La Punta, en la que encontrarían trabajo los obreros excedentes de la dársena. *“Que él como Mandatario, como Magistrado, respetando los intereses del Comercio, del Capital, y atendiendo a las crecientes exigencias de la vida en el Callao, obrando dentro de la esfera de las atribuciones que le confieren los reglamentos vigentes, decretaría la jornada de ocho horas para los trabajadores del Dársena”.*

Después de esta declaración del Presidente Billighurst, los representantes de los jornaleros en número de diez, manifestaron sus puntos de vista y expresaron que la respuesta final tenía que ser consultada en asamblea a todos los jornaleros.

El día 10 tuvo lugar una reunión de los representantes de las compañías navieras en la Prefectura del Callao, en donde después de cambiar ideas con el Prefecto, acordaron aceptar el aumento de los salarios en un 10 %, y el establecimiento de la jornada de ocho horas, siempre y cuando el Gobierno lo autorizara oficialmente.

El Prefecto del departamento se trasladó a Lima a comunicar al Presidente de la República la decisión de los navieros, y el Subprefecto, al local de los jornaleros donde éstos recibieron la noticia con grandes aclamaciones de júbilo, manifestando el Sr. Vera su agradecimiento y reconocimiento a la solución dada, ofreciendo que la huelga sería suspendida reanudándose las labores portuarias el día 11.

Ese mismo día el Gobierno expidió el siguiente Decreto Supremo, estableciendo la jornada de ocho horas, por primera vez en el Perú.

“Decreto Supremo

Lima, 10 de Enero de 1913

Vista la petición formulada por los jornaleros del Muelle y Dársena del Callao; y encontrándose justificadas las razones que expone; se resuelve:

EL PUERTO DEL CALLAO

Desde la fecha, la descarga en el Muelle y Dársena y en la Bahía del Callao tendrá lugar durante todos los días útiles del año, desde las 07.00 A.M., hasta las 11.00 A.M., y desde la 1 P.M., hasta las 5 P.M., derogándose en esta parte el artículo 41 del Reglamento aprobado por Resolución Suprema de 31 de Marzo de 1875.

Regístrese, comuníquese, publíquese y archívese.

Rúbrica de S.E.

MALDONADO”.

El histórico decreto transcrito anteriormente tiene una importancia trascendental en la historia de las conquistas laborales de los trabajadores del Perú, y constituye un mérito y un galardón para los trabajadores portuarios el reconocer que hayan sido sus antecesores, los Jornaleros del Muelle y Dársena del Callao, los que en inteligente, pacífica y coordinada acción consiguieron este justo derecho laboral, de profundo sentido humano, por el cual mucha sangre se regó en el mundo.

El día 11 de enero se firmó entre los representantes de los navieros y de los jornaleros el siguiente convenio:

“Los suscritos en representación por una parte, de las Compañías de Vapores y de la Empresa del Muelle y Dársena de este Puerto; y por la otra, de los jornaleros en huelga al servicio de aquéllas;

ACUERDAN:

- 1º El aumento del diez por ciento sobre los jornales que se pagan actualmente.
- 2º La aplicación de las ocho horas de trabajo fijadas en el Decreto Supremo de hoy, modificadorio del artículo 41 del Reglamento del Muelle y Dársena.
- 3º El nombramiento de una Comisión presidida por el Prefecto Sr. Carlos A. Velarde, y compuesta de tres representantes por cada una de las partes, para que, contemplando los puntos 2º. al 11º, inclusive, de las primitivas peticiones de los jornaleros, y lo que al respecto expusieron las Empresas en su contrapropuesta, formulen un proyecto de reglamento de trabajo para la carga y descarga, que a la brevedad posible será sometido a la aprobación del Gobierno; y
- 4º La inmediata reanudación de los trabajos suspendidos con motivo de la huelga.

Y firman para constancia por triplicado en el despacho prefectural.

Callao, Enero 10 de 1913

Adición.— Los jornaleros se comprometen a verificar la labor en forma razonable, a juicio de las empresas, durante las ocho horas, que serán ocho horas efectivas de trabajo, ya sea a bordo o en la Dársena.

Las empresas se obligan a atender en forma equitativa y justa los accidentes que ocurran.

Los jornaleros tienen su derecho expedito para llamar la atención de quien corresponda, respecto del peligro que ofrezca el mal estado en que pudieran encontrarse los estrobos a fin de que sean revisados.

Firman por:

Pacific Steam Navigation Co.	J W. Peet
Por la Dársena	P. Poinssotte
Por Duncan Fox	R.J. Banker
Por Graham Rowe	Luis A. Rey
Por Kosmos	E. Kraus
Por C.S.A.V.	J. Cerveros
Por C P V	M. Mulanovich
Por Grace y Cía.	S. Emerson

Por el Gremio de Jornaleros:

F.Vera	J. Castillo
J. Ganoza	J. Robles
A. Vela	F. Silva
E. Aguirre	J. Abanto
C. Cortez	P. Campos
A. Valle".	

Concluye de este modo, la narración fiel a la verdad, de los acontecimientos que tuvieron lugar en el primer puerto de la República entre diciembre de 1912 y enero de 1913, protagonizados por los trabajadores portuarios de esa época, denominados Jornaleros del Muelle y Dársena, que culminó con la dación de un Decreto Supremo reconociéndoles a estos trabajadores, el derecho a la jornada de ocho horas, lo que a su vez constituyó el primer reconocimiento a este derecho laboral en el Perú.

11.5.11. Apología del muelle y dársena del Callao

No puede cerrarse el capítulo del muelle y dársena del Callao, sin un elogio a su valor como obra portuaria iniciada y realizada en épocas difíciles para la Nación, y que aun con sus errores y problemas, que no eran de exclusividad de esta obra, sirvió por muchos años a la actividad marítima del Callao con relativa eficiencia y seguridad para el comercio.

También hay que mencionar la parte romántica o sentimental de este muelle y dársena, símbolo del portuario chalaco, y de cuya actividad dependía en gran parte la vida en el Callao. Aquí transcribimos algunos párrafos escritos con el cariño y la nostalgia de ese desaparecido señor y militar, coronel de nuestro Ejército Néstor Gambeta, ellos son: "¡Muelle y Dársena! Apenas le miran de soslayo, si lo miran, quienes ya no lo necesitan porque está pobre y se está encorvando a pesar de su esfuerzo en demostrar que es firme y recio como en sus mejores tiempos.

El Dársena, que en su propia carne está sintiendo el estrépito de su desplome, menos ruidoso que el de las torres más altas que se derrumban más pronto, lo conoció todo y sabe muchos secretos, nadie escapó de caminar por sobre los contornos rugosos y astillados de la garita adentro, nadie tampoco logrará desplazarlo en el recuerdo, porque fue un ejemplo y una lección para quienes deseen conocer las vibraciones del alma chalaca.

En el Dársena hubo un movimiento desconcertante por la cantidad de vapores que atracaban en la superficie abrigada de sus cuarenta y tantos miles de metros, antes de que se abriera el Canal de Panamá que nos trajo "Jeta".

La mayoría de los vapores, cuando los muros estaban llenos entraban solamente a descargar a la laguna. El nombramiento de los jornaleros (hoy estibadores), se hacía por los capataces en las plataformas de la calle More, quienes a su vez se veían en apuros por las exigencias de los más guapos. Ganaban dos soles sesenta al día, y sesenta centavos por horas extraordinarias.

Los empleados ganaban cuatro soles diarios, comprendiendo a los de oficina de controlación. Como consecuencia de la peste bubónica, allá por el año 1904, que asoló a la población, se paralizaron las actividades, cerrándose a su vez el puerto, mientras se efectuaba la descarga por Ancón. El espigón de los buques de vela se veía repleto de mástiles que esperaban por semanas su turno para atracar. De aquí salieron los famosos "Pilotines" y era el

centro de los gavieros que ganaban 80 soles mensuales. Aquellos tiempos fueron muy bravos.

Los jornaleros emprendieron resueltas campañas por la realización de un ideal que no iba a redundar en un bienestar sindical propiamente para ellos, sino para todos los trabajadores que los sucedieran en lo venidero.

Por estas campañas, de las ocho horas, murieron Florencio Aliaga y Antonio Alarcón, y a poco tiempo también falleció el batallador Fernando Vera”.

11.5.12. Los estudios y proyectos de obras portuarias para el Callao realizados en 1914 por el ingeniero holandés J. Kraus

En el año 1913, el Gobierno del Presidente del Perú don Guillermo Billinghurst, estuvo interesado en realizar obras de expansión portuaria en el Callao, que reemplazaran a las antiguas instalaciones del muelle y dársena, que con el progreso y avance en el diseño de las naves, resultaban inadecuadas para permitir el atraque y operación de las que llegaban al Callao.

Por esta razón, el Callao debía modernizarse con instalaciones adecuadas y acordes al avance de la tecnología portuaria que permitieran el acceso y operación de las naves en el presente y en el futuro.

Con este fin, con fecha 14 de junio de 1913, el Gobierno firmó un contrato con el ingeniero holandés J. Kraus con el objeto de: “estudiar y proyectar la unión de La Punta con la Isla de San Lorenzo, y las obras de puerto anexas”.

Al terminarse dicho estudio, el ingeniero Kraus, elevó al Gobierno el informe que a continuación transcribimos, adjuntando a su vez el contenido del interesante y valioso proyecto de obras portuarias para el Callao.

Dice así la nota de remisión del proyecto:

“La Haya, 28 de Setiembre de 1914

Señor Ministro:

En cumplimiento del contrato, celebrado con U.S. con fecha 14 de Junio de 1913 para estudiar y proyectar la unión de La Punta con la Isla de San Lorenzo y las obras de puerto anexas, tengo el honor de remitirle el informe respectivo con sus planos originales, comprendiendo, fuera del objeto determinado en ese contra-

EL PUERTO DEL CALLAO

to, un estudio completo de las condiciones del puerto del Callao y un proyecto de dársena más cercano al actual centro de comercio.

Al presentar al señor Ministro esta Memoria creo mi deber hacer una ligera reseña de la manera como se han realizado los trabajos.

Habiéndose contratado en Holanda el personal que iba a colaborar conmigo, al Capitán de Navío retirado de la Armada Real Holandesa, señor Enrique T. Hoven, junto con el ingeniero civil señor Juan Goedhart, se embarcaron para el Callao el 26 de Agosto de 1913, con el encargo de principiar desde luego los estudios preliminares, como son el levantamiento de los planos, los sondeos de profundidad y geológicos, etc., para cuyo objeto habían llevado los instrumentos y el material a propósito.

A mi llegada al Callao, a principios de Octubre, en compañía del ingeniero civil señor Cornelio Tellegen, estos trabajos estaban ya bastante avanzados, habiéndose instalado en La Punta la oficina de la Comisión.

A fines de Diciembre, la Comisión se aumentó por la llegada del ingeniero del Cuerpo Real del Watestaat señor Gerardo J. Van Den Broek.

Habiéndose estipulado en el contrato, que el Supremo Gobierno pondría a la disposición de la Comisión a mi cargo las embarcaciones y material necesario, se obtuvo de la Dirección de la Armada, fuera del personal de marineros, el uso de una lancha a vapor, una balandra y algunas otras embarcaciones, y de la Empresa del Muelle y Dársena una balsa y facilidades de remolque, suministradas, igualmente, por encargo del Gobierno.

El servicio de las lanchas y demás material, puesto a disposición de la Comisión, ha presentado a menudo serios inconvenientes, pues, a pesar del buen deseo de todos, no siempre era posible conseguir el personal y material necesarios con la oportunidad debida, dando esto lugar a continuas demoras y entorpecimientos en el trabajo.

Debo dejar constancia, mientras tanto, del decidido empeño que para el buen éxito de nuestra labor ha demostrado el Supremo Gobierno de la República, y de una manera especial S.E. el Presidente don Guillermo E. Billinghurst y el Ministro de Fomento don Fermín Málaga Santolalla, como además numerosos funcionarios y empleados públicos y otros particulares, comprometiéndome así altamente mi gratitud.

Hago especial mención del Jefe de la Armada Contralmirante don M. Melitón Carvajal y del Capitán de Navío don Augusto R. Pimentel, cuya entusiasta cooperación no desmayó un momento. No menos reconozco los buenos servicios del Capitán de Fragata don Germán Stiglich, del Capitán de Fragata don Guillermo Martínez y de los Guardiamarinas señores J. Félix Barandiarán, Eduardo Figueroa y Mariano H. Melgar, que fueron adscritos expresamente a la Comisión y prestaron su importante ayuda en los diversos trabajos y observaciones en la bahía.

Además debo dejar constancia de la buena acogida que desde el principio tuvo la Comisión de parte del Administrador General de Aduanas don J. Adolfo Reyes, a quien se debe valiosas indicaciones, informaciones de todo género, como también gran parte de datos estadísticos, en cuya acumulación el Secretario don Ernesto A. Courrejolles y el Jefe de la Sección Estadística de aquella oficina, don Eduardo Marisca, han prestado su apreciable concurso.

Por fin, el señor Ministro de Fomento me manifestó el deseo de que se incorporara a la Comisión a tres ingenieros peruanos para que practicaran en los diversos trabajos junto con el personal traído de Holanda, y habiendo aceptado gustoso este ofrecimiento, el Ministro nombró a los ingenieros señores Alberto Alexander, Carlos Basadre G. y Enrique Trujillo, habiendo sido muy eficaces los servicios que cada uno de ellos ha prestado en las diferentes secciones de los trabajos.

Cuando habían terminado los trabajos hidrográficos, cuya dirección inmediata tenía a su cargo el Capitán de Navío señor Hoven, éste regresó a su patria a fines de Enero, siguiéndolo yo a mediados de Febrero, cuando la totalidad de los estudios estaban tan avanzados que ya no era esencial mi presencia. Quedó entonces al frente de la Comisión en el Callao el señor Van Den Broek.

A mediados de Marzo, cuando ya se habían acumulado todos los datos necesarios, los ingenieros señores Van Den Broek, Goedhart y Tellegen se dirigieron a Holanda acompañados por el ingeniero señor Basadre, a quien contraté para trabajar con nosotros en la oficina de La Haya, en la confección de los planos y en la redacción de los informes en lengua castellana.

Con este personal de ingenieros, que luego se reforzó con otro de dibujantes, se continuaba el estudio económico del puerto, ya preparado, en gran parte, en la misma localidad por el ingeniero

EL PUERTO DEL CALLAO

señor Alexander, estimándose que éste debía ser la base cierta de que debíamos partir para fijar ideas acerca de los servicios que presta y puede prestar el puerto del Callao, y para saber de esta manera cual sería la cantidad prudente que pudiese gastarse en la construcción de sus obras de mejoramiento.

Enseguida, se pasó a hacer el estudio técnico, reclamado, donde había lugar, los servicios de personas ajenas a la oficina, como para el examen detenido de los materiales de construcción, traídos del Perú, y para el proyectado de detalles especiales.

Reunidos, así, todos los datos que podrían influir sobre la solución del problema, se comenzó la confección de los proyectos que permitieron fijar definitivamente nuestras ideas, tanto respecto a la obra de la unión de La Punta con la Isla de San Lorenzo y su puerto anexo, como respecto a un proyecto de dársena en el mismo Callao.

Anexos a la presente nota U.S. encontrará los siguientes documentos:

1. La Memoria técnica explicativa, tanto del proyecto de la unión de La Punta con la Isla de San Lorenzo y su puerto anexo, como del proyecto de dársena en el Callao.
2. Veinte y cinco carteras que contienen los anexos, enumerados "A" hasta "Z".
3. Un rollo que contiene 18 hojas con planos, perfiles y detalles de las obras.

A fin de limitar en lo posible los gastos de impresión, la publicación se ha reducido a la de la Memoria explicativa y a la reproducción, a menor escala, de los planos principales de los proyectos, sin insertar los anexos y planos de detalle.

Aprovecho esta ocasión, Señor Ministro, para expresar mi reconocimiento al Supremo Gobierno de la República por la confianza en mí depositada, esperando que encontrará en los proyectos que someto a su elevado criterio, la solución que deseaba para construir las obras de mejoramiento del puerto del Callao.

Con los sentimientos de mayor consideración soy de U.S.

Señor Ministro,

Muy Atto, y S.S.

(fdo.) J. KRAUS".

11.5.13. Detalles del proyecto Kraus

Este valioso estudio y proyecto para obras portuarias en el Callao fue presentado dividido en cinco partes, cada una de las cuales comprende lo siguiente:

Primera parte:

- a) Condiciones generales y accesorios del puerto
- b) Descripción de los alrededores de la bahía del Callao

Segunda parte:

- a) Descripción del movimiento comercial y marítimo del puerto del Callao.
- b) Gastos y gravámenes en el puerto del Callao
- c) Límite racional del capital que se puede invertir en el mejoramiento del puerto.

Tercera parte:

Esta parte comprendía el estudio técnico de los distintos factores que influyen en la construcción de un puerto, a saber: sus condiciones topográficas e hidrográficas, la meteorología del lugar, sus peculiaridades geológicas u otras especiales. En esta parte se incluye datos referentes a:

- a) Meteorología
- b) Mareas
- c) Corrientes
- d) Olas
- e) Trabajo topográfico
- f) Sondaje de escandallo
- g) Examen geológico del subsuelo de la bahía y del boquerón
- h) Investigación por los materiales de construcción.

Cuarta parte:

- a) Condiciones técnicas de los puertos y su aplicación al Callao.
- b) Ubicación de las obras

Quinta parte:

- a) Proyecto de unión de La Punta con la isla de San Lorenzo y su puerto anexo.
- b) Proyecto de dársena en el Callao

EL PUERTO DEL CALLAO

- c) Malecones
- d) Instalaciones accesorias
- e) Diques de carena
- f) Costo de las obras
- g) Conclusión

De la lectura del contenido de cada una de las partes del proyecto Kraus, se puede observar que en el se incluyen los detalles y estudios de todos aquellos elementos que se deben considerar para planear la construcción de facilidades portuarias. No se omite en el proyecto nada que pueda ser vital o factor importante para la obra.

11.5.14. Descripción de los proyectos para las obras en el Callao

Específicamente los proyectos que presentó el ingeniero Kraus a consideración del Gobierno para obras portuarias en el Callao, consistieron de:

- a) Proyecto de unión de La Punta con la isla de San Lorenzo y su puerto anexo.
- b) Proyecto de dársena en el Callao.

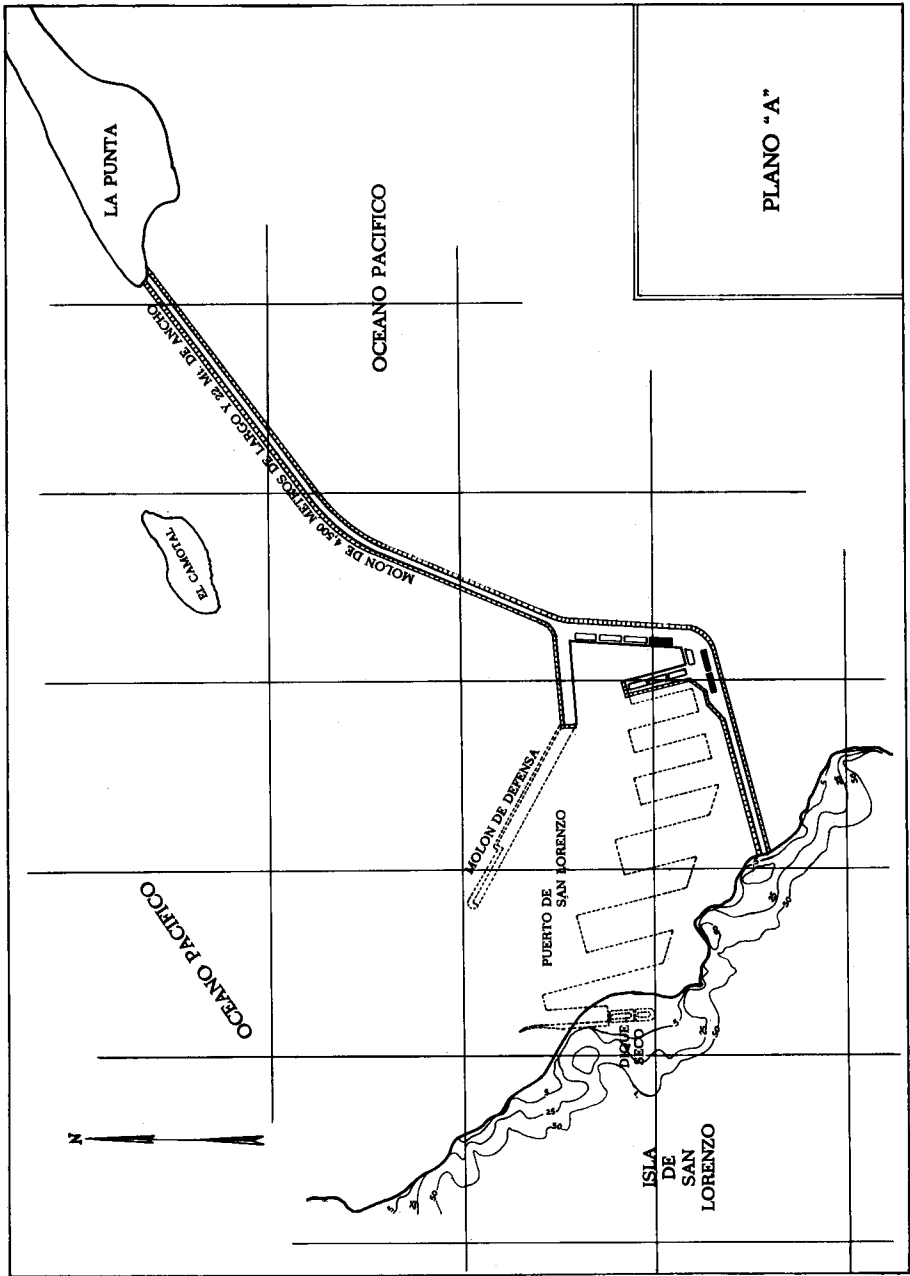
El proyecto de unión de La Punta con la isla de San Lorenzo consistía en unir estos dos puntos, comenzando de La Punta, con un molo de un largo total de 4,500 metros, descansando sobre el fondo de cascajo y arena, con un ancho de 22 metros y una altura de 3 metros, sobre la mayor bajamar. Sobre el molo se iban a instalar dos líneas férreas para el tránsito de las mercaderías, dos líneas de tranvías para el transporte de pasajeros, y una calzada y vereda.

Además de unirse La Punta con San Lorenzo, se incluía el proyecto de un puerto en este último lugar, ubicándolo en el sitio donde el molo de unión llega a la isla, construyendo molos perpendiculares, uno de los cuales, el de protección, sale del punto donde el molo de unión intercepta la curva de 9 metros.

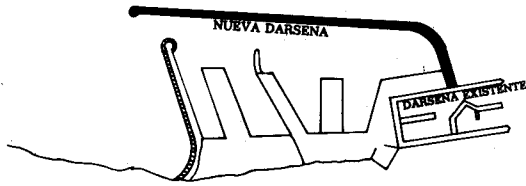
En el plano "A" que se anexa, puede apreciarse el trazado del proyecto de unión de La Punta con San Lorenzo y su puerto anexo, así como la ubicación del dique seco en la isla.

El segundo proyecto, o sea el de construir una nueva dársena en la zona del Callao, cercana a la ya existente, fue presentado con tres alternativas que eran:

Alternativa "A": Consistía en mejorar la dársena existente construyendo un molo que salía de la parte media



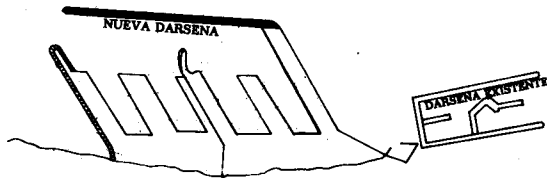
Proyecto Kraus de unión de
 La Punta con la isla de San Lorenzo y
 su puerto anexo, setiembre de 1914.



ALTERNATIVA "A"



ALTERNATIVA "B"



ALTERNATIVA "C"

PLANO "B"

Proyecto Kraus de la nueva
dársena en el puerto del Callao,
setiembre de 1914.

del muro exterior de la dársena, y otro de la parte del puerto ubicada en las inmediaciones de Chucuito. Esta alternativa se muestra en el plano "B".

Alternativa "B": Consistía en construir dos molos, uno saliendo del extremo sur de la actual dársena y el otro saliendo del mismo lugar al mencionado en la alternativa "A", es decir a la altura de Chucuito. Esta alternativa se muestra al igual que la "A" en el plano "B".

Alternativa "C": La alternativa "C" consistía en construir una nueva dársena completamente independiente de la dársena actual ubicándola al sur de ésta, y dejando sin afectar el muelle de guerra. El trazado de esta alternativa se muestra en el plano "C".

De las tres alternativas, se consideraba la más adecuada la "C", por ser completamente independiente de las obras existentes, pero ubicándola un poco más desplazada hacia La Punta por razones de mejor calidad del suelo y costo de la obra.

11.5.15. Valor de las obras proyectadas

Después de mencionar una serie de consideraciones de orden económico, el informe Kraus establece los siguientes costos para las obras:

- A.— El proyecto de obras de unión de La Punta con la isla de San Lorenzo, se estimaba en S/. 15'500,000.00 de los cuales más de la tercera parte se invertirían en el molo de unión, y el resto en el puerto anexo.
En este presupuesto no se incluía el costo del dique seco de carena en San Lorenzo.
- B.— El proyecto de obras para la nueva dársena en el Callao, se estimaba en S/. 7'500,000.00.

11.5.16. Recomendaciones finales acerca de los dos proyectos

El informe, después de considerar que el límite del capital máximo a invertir no debía exceder de S/. 12'000,000.00, estimaba que la ejecución de la obra de unión de La Punta con San Lorenzo y su puerto anexo, cuyo valor era de S/. 15'000,000.00, sólo sería justificable por razones de defensa nacional.

EL PUERTO DEL CALLAO

En cambio, el mismo informe recomendaba la ejecución de las obras de la nueva dársena en la zona del Callao, por estar debajo del límite económico tolerable, es decir S/. 7'500,000.00, que era S/. 4'500,000.00 menor que este límite.

Terminaba el informe con la siguiente recomendación: "De acuerdo con lo dicho al concluir el N° 27: Cuanto mayor sea la diferencia entre la suma de S/. 12'000,000.00 y la requerida para la realización de obras que satisfagan las necesidades existentes, tanto mayor razón habría para llevarlas a cabo sin demora en provecho del comercio y de la navegación del Callao y en provecho de toda la zona servida por el puerto. Puede afirmarse que una suma aún mayor que estos cuatro y medio millones, representa el beneficio capitalizado que se puede esperar al ejecutar las obras de una nueva dársena en el Callao. Hay pues, la conveniencia evidente de acometer cuanto antes la construcción de aquellas obras, para remediar los tropiezos que actualmente sufren el comercio y la navegación, y para colocar el puerto del Callao en condiciones de poder aprovechar convenientemente del próximo desarrollo del tráfico en la costa del Pacífico".

11.5.17. Comentarios al proyecto Kraus

Es evidente que el proyecto Kraus constituyó para su época, año 1914, una verdadera pieza de diseño portuario, tanto por la amplitud y fundamentación de sus concepciones, como por lo práctico y razonable de sus soluciones. De haberse ejecutado en esa época cualquiera de los dos proyectos, el de la unión de La Punta con San Lorenzo, o el de la nueva dársena en el Callao, o ambos juntos, el Callao hubiese tenido el privilegio de contar con un excelente conjunto de facilidades portuarias desde antes de 1920, y se hubiera evitado la congestión de instalaciones y facilidades concentradas dentro del área del actual terminal marítimo, diseñado y ejecutado por la *Frederick Snare Corporation*.

11.6. EL TERMINAL MARITIMO DEL CALLAO

11.6.1. Antecedentes de las obras

Es evidente que la construcción de las obras del muelle y dársena del Callao constituyeron las primeras facilidades portuarias de envergadura realizadas en el Perú. Sin embargo, a medi-



Un aspecto que muestra cómo quedaba
la carga en los lanchones, en la época
del lanchonaje en el Callao.
(Archivo Fotográfico del I.E.H.M.P).

da que las naves empleadas en el transporte marítimo se hacían más complejas, requiriendo mayores profundidades al costado de los muelles y zonas de acceso, el muelle y dársena resultó inadecuado para recibirlas y permitir su operación. Por otro lado, estos muelles carecían de almacenes y patios adecuados para depositar la carga, realizándose largos recorridos desde los almacenes ubicados en el Castillo del Real Felipe hasta los muelles y viceversa, con las consiguientes demoras, pérdidas y daños a las mercaderías.

En vista de la imposibilidad de poder amarrar a los muelles las modernas naves que ya arribaban al Callao, se tuvo que recurrir al empleo del sistema de lanchonaje, con la consiguiente complicación de la doble operación. Las naves fondeaban en la rada exterior del puerto, y la carga era transportada del muelle al buque, y viceversa. Se hacía pues necesario planear facilidades más modernas y adecuadas al progreso de las naves, al volumen de las mercaderías movilizadas, y a las perspectivas y desarrollo comercial del área tributaria del puerto del Callao. Es

EL PUERTO DEL CALLAO

conveniente mencionar que con una gran visión para el futuro desarrollo portuario del Callao, en noviembre de 1908 el Congreso expidió una ley facultando al Poder Ejecutivo a expropiar la zona de terrenos comprendidos entre el punto conocido por el "Aromito" y el muelle "Gallinar" en el puerto del Callao. Estipulaba además dicha ley, que: "los terrenos que abarcan dicha zona no podrán ser aplicados sino a la construcción de muelles y obras que contribuyan a facilitar al tráfico marítimo y el desarrollo del Comercio".

11.6.2. Planeamiento y contrato de ejecución de las obras

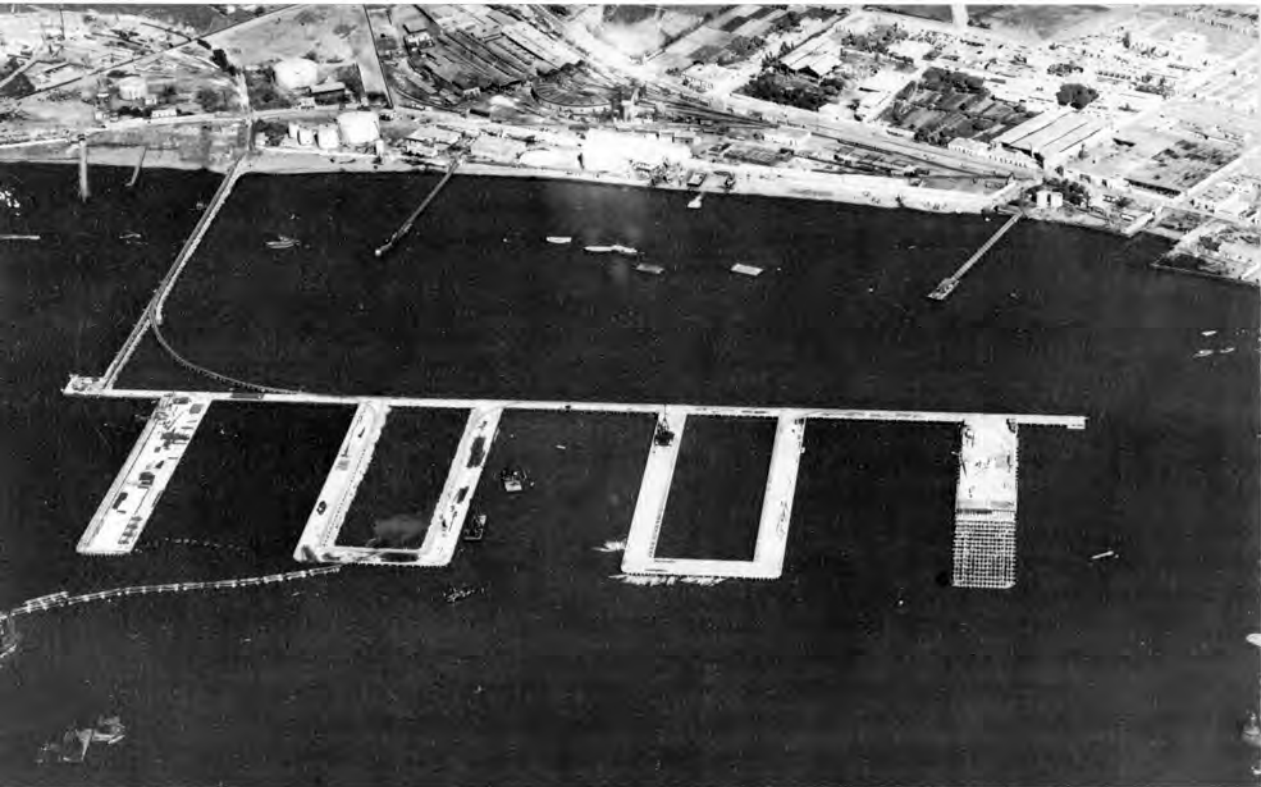
En febrero de 1928, el Congreso aprobó la Ley N° 6050, autorizando al Poder Ejecutivo a construir en el puerto del Callao una nueva dársena y muelle con capacidad y eficiencia semejantes a las del proyecto y estudio mandados practicar por el Supremo Gobierno. Igualmente autorizaba la construcción de un dique seco para buques, con el tonelaje máximo, que puedan pasar por el canal de Panamá.

Tomando como base el proyecto y planos que el Gobierno mandó ejecutar para la construcción de las obras portuarias en el Callao, se solicitaron propuestas para la ejecución de dichas obras a dos firmas de Estados Unidos: *The Frederick Snare Corporation* y *The Foundation Company*. Estas dos firmas presentaron sus propuestas para la ejecución de dichas obras como sigue:

- 1.— *The Foundation Company* U.S.\$ 5'178,492.00
- 2.— *The Frederick Snare Corp.* U.S.\$ 6'500,000.00

Sin embargo, *The Frederick Snare Corp.* rebajó el monto de su propuesta en U.S.\$ 1'213,700.00 quedando en U.S.\$ 5'286,300.

Sometidas a consideración del Gobierno ambas propuestas, el 2 de febrero de 1928 se expidió una Resolución Suprema aceptando la propuesta de *Frederick Snare Corporation*, siempre que el monto de la misma se redujera al valor del de *The Foundation Company*, es decir a U.S. \$ 5'178,492.00. Esto fue aceptado por *Frederick Snare*, y el 10 de febrero de 1928, se suscribió entre el representante del Gobierno peruano y el de la *Snare* el contrato respectivo para la ejecución de la obra.



Vista de la construcción del terminal marítimo del Callao mostrando los muelles 1, 2, 3 y 4; los antiguos muelles y la zona que fue rellenada. (Archivo Fotográfico del I.E.H.M.P.).

11.6.3. Contrato de construcción de las obras portuarias del Callao

El siguiente es el texto del contrato firmado con *Frederick Snare Corporation* para la ejecución de las obras:

“CONTRATO QUE CONVIENEN EN CELEBRAR, en la fecha, Febrero 10 de 1928, la República del Perú, denominada en adelante, la República, de una parte, y de la otra la *Frederick Snare Corporation*, Compañía organizada y existente en conformidad con las leyes del Estado de Nueva York, Estados Unidos de América, con domicilio comercial en la calle de Liberty N° 114, de la ciudad de Nueva York, que se denominará en adelante el Contratista.

POR CUANTO, la República desea emprender la construcción de nuevas obras portuarias en el puerto del Callao, y desea que el Contratista ejecute los trabajos y proporcione los materiales que se necesitan; y

POR CUANTO, para conveniencia recíproca, la República ha dispuesto, o está por disponer, que *J. & W. Seligman & Co.* de la

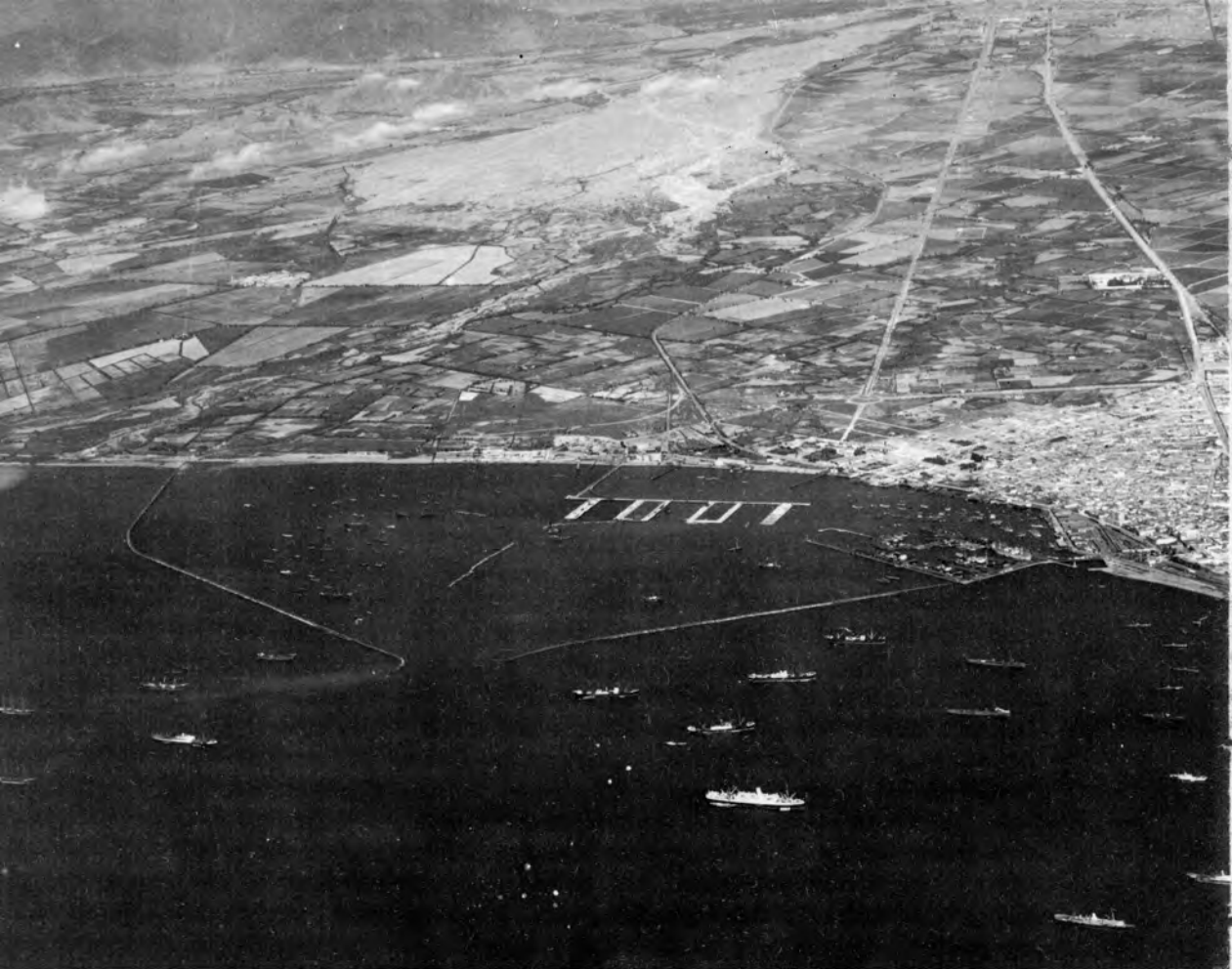
EL PUERTO DEL CALLAO

ciudad de Nueva York, que se denominarán en adelante los Banqueros, efectúen los pagos al Contratista, que más adelante se consignan:

En consecuencia, a mérito de lo expuesto y de la entrega de un dólar, que cada una de las partes hace a la otra, del cual se otorga recibo por el presente, se ha hecho pacto y convenido mutuamente en lo siguiente:

I.— **Extensión de las obras.**— El Contratista conviene en proporcionar, entregar e instalar todos los materiales, y en ejecutar toda la labor necesaria para la construcción y conclusión de un nuevo terminal marítimo en el puerto del Callao, en el Perú, que entregará a la República en buenas condiciones y que se designará bajo el nombre de "Terminal Leguía", consistente en cuatro muelles de concreto, completos con los almacenes que se indica en los planos aprobados, un frontón de concreto en el lado de tierra de dichos muelles y almacenes situados en el terreno rellenado, atrás del frontón, y dos rompeolas, todo substancialmente como queda de manifiesto en los dibujos anexos firmados y según se detalla en las especificaciones adjuntas, cuyos planos y especificaciones, por el hecho de esta referencia, quedan incorporados y forman parte del presente contrato; y efectuará el dragado necesario hasta 1'200,000 m. cub. en el área marcada "dragada" en dichos planos, y también proporcionará e instalará la línea férrea que conecte el terminal con el ferrocarril existente, hasta la longitud de 6,100 m.l. incluyendo las líneas colocadas en los espigones y malecón; y también ejecutará cualquier otro trabajo diverso que esté específicamente requerido por dichos planos y especificaciones, cuyas obras en su totalidad deben ejecutarse como está explicado y detallado en dichos planos y especificaciones.

Es entendido y convenido que las obras comprendidas en el presente contrato incluyen el aporte y colocación en el rompeolas de seiscientos cincuenta mil (650,000) metros cúbicos de piedra quebrada, según está detallado en dichos planos. Esta cantidad de material queda, por el presente, provisionalmente convenida entre la República y el Contratista como la cantidad requerida para completar la totalidad de rompeolas según está detallado en dichos planos. Por causa de la imposibilidad de calcular tal cantidad de antemano, con la absoluta exactitud, las partes contratantes



Otra vista de la construcción del terminal marítimo del Callao con los muelles 1, 2, 3 y 4 y el rompeolas construido pero sin el relleno intermedio. (Archivo Fotográfico del I.E.H.M.P.).

convienen en que si fuera posible aumentar o disminuir la cantidad de piedra arriba mencionada, el Contratista lo hará mediante orden escrita del Ministerio de Hacienda de la República del Perú, que se denominará más adelante el **MINISTRO DE HACIENDA**, y el precio del contrato, estipulado más adelante, se arreglará correspondientemente, de acuerdo con lo dispuesto en la cláusula 3ª. del presente contrato.

Queda entendido y convenido que toda la maquinaria y equipo de construcción, herramientas y materiales empleados en las obras estipuladas, quedarán de propiedad del Contratista.

- II.— Precio del Contrato.— El Contratista conviene en ejecutar las obras detalladas en la cláusula 1ª. del presente contrato, por una suma global de cinco millones ciento setentiocho mil cuatrocientos noventidós dólares, (\$ 5'178,492.00), pagadera en moneda de oro de los Estados Unidos de América del actual tipo de peso y ley, cuya suma puede ser aumentada o disminuída, de acuerdo con la cláusula III a. de este mismo contrato.
- III.— Alteraciones.— Es entendido y convenido que el Contratista ejecutará todos los cambios en las obras, y todo el trabajo adicional, que sea necesario, en conformidad con la lista de precios unitarios anexa, para cuyo objeto los planos y especificaciones podrán modificarse de tiempo en tiempo, por medio de un convenio o convenios escritos, entre el Ministerio de Hacienda y el Contratista, pero en ningún caso se efectuarán alteraciones en el trabajo, sin la autorización por escrito del Ministro de Hacienda. Si tales alteraciones aumentaran o disminuyeran el costo de la obra, el precio del contrato será aumentado o disminuído mediante convenio escrito entre el Ministro de Hacienda y el Contratista, o su representante debidamente autorizado. Si las alteraciones trajeran consigo trabajo adicional, el convenio proveerá la base de la remuneración adicional al Contratista por la ejecución del mismo, y, asimismo, el modo y época en las cuales las entregas parciales de tal remuneración serán abonadas al Contratista. Dicha remuneración por obras extraordinarias que se venga en abonar al Contratista, será calculada en conformidad con los precios unitarios cuya lista constituye un anexo de este contrato, o

el costo efectivo que importe al Contratista el trabajo adicional involucrado, más una comisión de diez por ciento (10%) para cubrir la remuneración del Contratista y gastos de mantenimiento de la oficina en Nueva York. La expresión "costo", incluirá todo trabajo sobre el terreno, materiales, instalación, gastos de campo, seguro y todos los demás gastos de cualquier naturaleza, requeridos en relación con dicho trabajo extra, con la excepción de que no se establecerá compensación para el gasto de la Oficina en Nueva York del Contratista, fuera de dicha comisión. El Contratista no quedará obligado a trabajar o ejecutar cualquier trabajo extra, de acuerdo con el presente contrato, a menos que los fondos para el pago del mismo estén depositados en aquella época en manos de los Banqueros mencionados anteriormente.

En caso de verificarse un convenio, de acuerdo con lo que se ha estipulado en la cláusula 1ª, para aumentar o disminuir el volumen de la piedra por colocarse en el rompeolas, queda convenido que se efectuará un arreglo correspondiente del precio del contrato, basado en un precio unitario de dos dólares y quince centavos de dólar (\$ 2.15) por metro cúbico medida de volumen, según la definición de la cláusula 47 del Pliego de Condiciones.

Cuando se trate de exceso de dragado, regirán los precios unitarios de la lista anexa.

IV.— La República conviene en abonar al Contratista el precio pactado en este contrato, en la forma siguiente:

- a) Dentro de cinco días después de haber sido firmado este contrato por ambas partes, la República abonará o mandará que se abone al Contratista, en la ciudad de Nueva York, la suma de seiscientos mil dólares (\$ 600,000.00) cuya suma convienen ambas partes contratantes en considerar como el pago inicial, a que subsiguientemente se hace referencia.
- b) La República conviene en abonar o mandar que se abone al Contratista, en la ciudad de Nueva York, el saldo del precio del contrato en partidas mensuales, pagaderas el primer día de cada mes, como sigue:

Comenzando el primer día del mes siguiente al pago inicial, ciento ochenticinco mil dólares (\$ 185,000.—)

cada mes hasta completar doce de dichos pagos mensuales. Cien mil dólares (\$ 100,000.00) mensuales, durante los veintitres meses siguientes. Ocho mil trescientos cincuentiseis dólares (\$ 8,356.00) cada mes subsiguiente hasta pagar el precio total del contrato.

- c) Queda convenido que estos pagos podrán adelantarse o retardarse de acuerdo con el estado de adelanto o retardo de las obras estipuladas según la tabla que detalle el inciso (e) de esta misma cláusula.
- d) Seis meses después del pago inicial estipulado, y a intervalos de seis meses subsiguientemente, el estado de adelanto o retardo de las obras será determinado por medio de un convenio entre el Ministro de Hacienda y el representante del Contratista, y los pagos mensuales por los seis meses subsiguientes se adelantarán o retardarán correlativamente. En caso de desacuerdo entre el Ministro de Hacienda y el representante del Contratista, el Presidente de la República del Perú revisará los hechos y emitirá su fallo definitivo y obligatorio. Mientras dicte su fallo el Presidente continuarán verificándose los pagos, de acuerdo con la tabla mencionada anteriormente.
- e) Tabla de avance de las obras, que comenzará a regir a partir de la fecha de la aprobación de los planos y las especificaciones.

Al terminar los primeros seis meses: Estarán comprados y embarcados la maquinaria de construcción y los materiales necesarios para el avance normal de la obra; establecido el campamento de construcción; terminado el ferrocarril hasta la cantera; entrados los materiales para la armazón de los puentes provisionales para la ejecución de los rompeolas y las obras de éstos comenzadas; y entrados o en camino, los materiales para el frontón.

Al terminar los primeros doce meses: Ciento cincuenta mil metros cúbicos de piedra deberán haber sido depositados en rompeolas; se habrá empezado la construcción del frente; deberá haber sido entregado el cincuenta por ciento (50%) de los materiales para los muelles, y empezada la construcción de los pilares de concreto.

Al terminar los primeros dieciocho meses: Trescientos mil metros cúbicos de piedra se habrán depositado en el rompeolas Norte; deberá estar terminada la mitad del frontón; el dragaje y relleno empezados; y la construcción de los muelles comenzada.

Al terminar los primeros veinticuatro meses: El rompeolas Norte estará terminado; el frontón igualmente terminado; concluidos dos muelles (sin cobertizos) con enrielladura; y cuatrocientos mil metros cúbicos de dragaje extraídos.

Al terminar los primeros treinta meses: Ciento cincuenta mil metros cúbicos de piedra, se habrán depositado en el rompeolas Sur; setecientos mil metros cúbicos de dragaje extraídos; y listo el cobertizo de uno de los muelles.

Al terminar los primeros treintiseis meses: Los dos rompeolas estarán concluidos; se habrá dragado un millón (1'000,000), de metros cúbicos; y se habrá concluido la construcción de tres muelles.

Al terminar los primeros cuarentidos meses: Se hallará toda la obra terminada.

Es entendido y convenido que al tiempo de firmarse este contrato la República tendrá en depósito, en poder de los Banqueros, en Nueva York, la suma de dos millones ochocientos veinte mil dólares (2'820,000.00) en moneda de los Estados Unidos, destinada exclusivamente a la obras portuarias en el Callao, de acuerdo con lo que se establece en este contrato, y queda convenido que antes del 1° de Octubre de 1928 o en esa fecha, la República hará un arreglo para atender a que se deposite el 1° de Enero de 1929, en poder de los Banqueros, una suma por lo menos de un millón doscientos mil dólares (S/. 1'200,000,00), para hacer frente a los pagos que determina este contrato durante los siguientes doce meses, y que antes del 1° de Octubre de 1929 o en esa fecha, la República atenderá a que se deposite el 1° de Enero de 1930, en poder de los Banqueros en la ciudad de Nueva York, las sumas adicionales en moneda de los Estados Unidos, que sean bastantes para completar el saldo de los pagos que hayan de hacerse según este contrato; y conforme al cual todas esas sumas se aplicarán exclu-

sivamente para atender a esos pagos. Todos estos arreglos serán puestos en conocimiento del Contratista oportunamente.

- V.— Aprobación de detalles.— Todos los detalles necesarios para la debida ejecución del trabajo proyectado, pero que no figuren en los planos o que no fueren mencionados en las especificaciones, estarán en armonía con el plan general según queda evidenciado en los planos, y sujetos a la aprobación del Ministerio de Hacienda.

Después de presentados dichos detalles por el Contratista, se concederá un mes para la aprobación o para las correcciones que crea necesario hacer el Ministro de Hacienda. Si nada resolviera dentro del plazo indicado, se entenderá que dichos detalles son aceptados y aprobados.

- VI.— Inspección.— El Contratista otorgará a la República amplias facilidades para inspeccionar los materiales y métodos relacionados con las obras estipuladas en este contrato. Todos los materiales serán inspeccionados en el punto de origen, siendo esta inspección definitiva. El Contratista dará a la República o sus representantes, amplio aviso con relación a todos los materiales pedidos, de modo que pueda disponer la inspección adecuada con la debida anticipación.

La República conviene en mantener el ingeniero de que hace mención en la cláusula primera en el lugar de las obras, con los auxiliares que sean necesarios que deberán estar listos, en todo momento, para decidir respecto de cualquier cuestión que pueda surgir en relación con el avance del trabajo u otros asuntos. Dicho ingeniero será responsable de la inspección de todos los materiales entregados, de origen local, y de todo el trabajo ejecutado en relación con la construcción del Terminal proyectado. Si el ingeniero en referencia hiciera objeciones respecto a cualquier método o modo de ejecutar las obras, el contratista conviene en arreglo en el acto, de acuerdo con los mejores sistemas. Dicha inspección representa la aceptación de las obras, según vayan progresando.

- VII. Comienzo y conclusión de las obras.— El contratista conviene en comenzar el embarque de la instalación necesaria, materiales y abastecimientos, de acuerdo con lo que establece la cláusula IV, y en todo caso, al comenzar el

trabajo activo de construcción en el Callao, dentro de cuatro (4) meses, a partir de la fecha del contrato.

La fecha de aprobación por la República de los planos y especificaciones será considerada para todos los fines de este contrato y para los cálculos respectivos como la fecha del contrato, pero para comodidad en la referencia puede mencionarse e identificarse el contrato por la fecha que aparece en su primera página.

El contratista conviene en completar y entregar a la República dentro de dos años y medio de la fecha del contrato, el frontón completo, dos muelles con enrielladura y el rompeolas Norte. El contratista conviene, además, en completar toda la obra estipulada y entregar a la República el Terminal completo, listo para su funcionamiento dentro de cuatro años de la fecha del contrato.

Es entendido y convenido que el uso por la República, o por otra entidad con su autorización, de cualquier parte de las obras portuarias por ejecutarse, constituirán aceptación por la República de esa parte de las obras, salvo el caso de que al hacerse uso de dicha parte de las obras antes de la aceptación total y final se notaran en ella defectos de construcción, en cuyo caso éstos deberán ser remediados por el Contratista.

La República concederá al Contratista una prórroga razonable de tiempo para la conclusión de las obras, por motivo de demora, proveniente de alteración de planos o de cualquier trabajo adicional o extraordinario, o también por motivo de cualquier demora que pueda experimentar el Contratista por causa de guerra, motines, revoluciones, insurrecciones, incendios, huelgas, huracanes, terremotos, maremotos, accidentes u otras causas fuera de su control, y por motivo de cualquiera omisión de la República en dar acceso y uso del sitio, o en hacer o mandar hacer los pagos estipulados en la cláusula del presente contrato o en cumplir prontamente con otras estipulaciones del mismo. Dentro de noventa días después de la ocurrencia y terminación de cualquier causa de demora arriba mencionadas se efectuará un convenio escrito entre el Contratista y el Ministro de Hacienda, fijando el término de la prórroga del plazo, a la cual tenga derecho el Contratista por tal motivo. A falta de tal convenio, el asunto del término de dicha

prórroga del plazo será, a petición de cualquiera de las partes, sometido a arbitraje según queda especificado más adelante.

Para calcular el estado de adelanto o demora de la obra, de acuerdo con lo establecido en la cláusula IV a., los rompeolas se considerarán concluidos. Respecto al rompeolas Norte, cuando el Contratista haya depositado en el mismo trescientos cincuenta mil (350,000) metros cúbicos de piedra, y, con respecto al rompeolas Sur, cuando el Contratista haya depositado en el mismo trescientos mil (300,000) metros cúbicos de piedra o en caso de no ser necesario este volumen de piedra, cuando se haya completado las secciones dadas en los planos aprobados.

- VIII.— Exención de formalidades legales e impuestos.— Después de haberse legalizado este contrato, se considerará al Contratista como habiendo cumplido con todas las leyes de la República del Perú, con respecto a corporaciones extranjeras que negocian o tratan de negociar con el Perú. No se le podrá exigir la presentación de documentos de cualquier clase, o el pago de impuestos o derechos de cualquier especie, para autorizarle a efectuar los negocios a que se contrae el presente contrato, ni estará obligado al pago de impuestos de clase alguna, con respecto a este contrato, o a cualquier certificado o documento referente al mismo, o sobre cualquier trabajo o material incluido en este contrato, o sobre las utilidades del mismo, en caso de haberlas, o cualquier otra construcción directa o indirectamente que se relacione, o que tenga origen en este contrato. La República indemnizará al Contratista contra toda responsabilidad o pérdida de cualquier especie, motivada por la omisión del Contratista en cumplir con cualquier ley, o presentar cualquier documento o abonar cualquier impuesto.
- IX.— Exención de gravámenes sobre materiales importados, etc. Con el objeto de facilitar la ejecución de las obras proyectadas al Contratista le será permitido importar a la República del Perú, libres de todo derecho aduanero y consular, impuesto de muellaje que pueda establecerse y otras contribuciones gubernativas, toda la maquinaria y materiales de cualquier especie, que se necesite directa o indirectamente en relación con las obras. Dicha libre importación estará sujeta a las formalidades prescritas por la ley.

X.— Importación de obreros.— En la ejecución de las obras, el Contratista conviene en emplear, hasta donde considere que sea razonablemente factible, ciudadanos y obreros de la República del Perú, siendo entendido, sin embargo, que hasta donde sea necesario el Contratista podrá importar ingenieros u obreros expertos, familiarizados con la clase de trabajo proyectado. La República conviene en que, como los empleados del Contratista serán empleados temporales, contratados sólo por el plazo del presente contrato, el Contratista y todos sus empleados en el Perú, sea en la oficina u obras exteriores del contrato, estarán excluidos de los derechos acordados por la Ley N° 4916, que sustituye al artículo 296 del Código de Comercio de la República del Perú.

XI.— Protección al Contratista.— La República conviene en que, sin gravamen para el Contratista le proporcionará toda protección en la ejecución de las obras, en el sitio, destacando una fuerza adecuada, de gendarmería o policía para tal objeto.

La República indemnizará al Contratista en caso de guerra, motines, insurrecciones u otras causas semejantes, que puedan ocasionar daño o perjuicio al Contratista o a sus empleados o a las construcciones temporales o definitivas, instalación o equipo del Contratista, o que demore la conclusión o aceptación de la obra que debe efectuar el Contratista, de acuerdo con el presente contrato.

XII.— Garantía.— Frederick Snare Corporation garantizará con todos sus bienes habidos y por haber el fiel cumplimiento de este contrato.

En el caso de que la República no dé cumplimiento a cualquiera de las estipulaciones y obligaciones que ha asumido el Contratista ejercitará el derecho a su elección de suspender los trabajos, o de poner término al Contrato. En tal caso la República se obliga a indemnizar el importe de todos los gastos en que haya incurrido derivados de la suspensión o término de los trabajos, y de todas las pérdidas que como consecuencia puede sufrir.

XIII.— Aceptación final y pago final.— A la terminación de la obra total estipulada en el presente contrato y al recibir el pago final el Contratista entregará a la República una acta de liberación, debidamente legalizada de todos los

reclamos y demandas contra la República por el Contratista, por motivo del presente contrato y entregará o remitirá por correo un original duplicado de dicha acta de liberación a los Banqueros en la ciudad de Nueva York. Después de la entrega de dicha acta de liberación, el Contratista no tendrá obligación ni derecho alguno, de acuerdo con el presente contrato, ni con respecto al trabajo, material o construcciones a que se refiere, o que en el mismo se mencionan.

XIV.— Seguro.— Durante el desarrollo de las obras, el Contratista asegurará a su costo contra incendio en favor conjunto de la República y del Contratista todas las obras de superestructura y también toda la instalación, madera, armazones u otras construcciones temporales, sujetas a riesgo de incendio. No se le exigirá asegurar la estructura de concreto de los muelles, frontones o los rompeolas.

El Contratista no ha incluido en el presente contrato costos de seguro por motivo de huracán, terremoto, maremoto u otros actos de la naturaleza, o daños ocasionados por guerra, revolución o motines, y queda entendido y convenido que los perjuicios resultantes de cualquiera o todas aquellas causas, serán por cuenta de la República y el costo de las reparaciones o reposiciones que haya que efectuar por aquel motivo será cubierto por órdenes de trabajo suplementario, de acuerdo con la cláusula III a., del contrato. El Contratista tomará un seguro, también a su costo, por cuenta conjunta de la República y de sí mismo contra pérdidas y responsabilidades derivadas de la ejecución de las obras, causadas a obreros y al público, en el transcurso de los plazos de la ejecución de las mismas obras. En caso de así desearlo, el Contratista puede asumir plena responsabilidad en vez de dicho seguro, en cuyo caso se obliga a asumir todos los reclamos por motivos de pérdidas, accidentes o responsabilidades que resulten contra la República.

XV.— Arbitraje.— En caso de suscitarse cualquier diferencia entre la República y el Contratista con referencia al significado del presente contrato o a la ejecución de cualquier parte del trabajo que debe llevarse a cabo, o a cualquier otro asunto relacionado con el mismo o cualquier cuestión que surja sobre el particular o cualquier prórroga del plazo,

solicitado por el Contratista, los asuntos en discusión serán sometidos a arbitraje. Con tal objeto, un Tribunal de tres árbitros será nombrado, uno por la República y uno por el Contratista y los dos elegirán un tercero. Dicho tribunal de arbitraje, al ser nombrado, escuchará y decidirá todos los asuntos en discusión y presentará sus consideraciones y fallo, por escrito, dentro de cinco (5) días después de haber terminado las audiencias. La República y el Contratista convienen en acatar el resultado de cualquier fallo emitido por dicho tribunal de arbitraje y en cumplirlo inmediatamente.

XVI.— Expropiación y arreglos especiales.— La República conviene en que tomará las medidas que sean necesarias para dar al Contratista, sin demora o gasto para dicho Contratista, el derecho de penetrar y emplear los terrenos encima y debajo del agua, según sea necesario para ejecutar las obras estipuladas en el presente contrato para lo cual deberá dar aviso anticipado de sesenta (60) días al Ministerio de Hacienda.

El costo de la expropiación de terrenos y otras propiedades deberá ser abonado por la República y en ninguna forma debe incluirse en los pagos que deban ser efectuados por cuenta del Contratista o al Contratista, de acuerdo con el presente contrato.

La República conviene en hacer todos los arreglos necesarios que permita al Contratista condicionar las conexiones ferroviarias permanentes o temporales y hacer el trabajo aquí estipulado sin demora, gasto o responsabilidades.

La República también conviene en proporcionar al Contratista sin gravamen, el uso de la cantera conocida bajo el nombre de "Cerro de la Regla" y la servidumbre de paso para que el Contratista conecte esta cantera por vía férrea con las armazones que el Contratista debe construir encima de las áreas que han de ser cubiertas por los nuevos rompeolas. La República otorga al Contratista el privilegio de utilizar sin gravamen, toda la arena y el cascajo que necesite en calidad de materiales para hacer concreto, y que desee extraer del Río Rímac, para los fines del presente contrato, o de la parte de la playa que ha de ser protegida contra el mar por los rompeolas proyectados.

XVII.— Manejo del Terminal concluído.— El Contratista conviene en recomendar a la República, sin gravamen o utilidad para el Contratista, un gerente experto, para ayudar a la República en el funcionamiento del Terminal cuando esté concluído, y además, en ayudar a la República en la redacción de los reglamentos que la República considere aparentes para la satisfactoria labor del Terminal.

XVIII.— Poder.— La República reconoce por el presente la validez del poder que autoriza al representante del Contratista para contratar en su nombre, el que ha sido debidamente legalizado y traducido al castellano y conviene en considerarle como suficiente y válido para todos los fines de este contrato y su ejecución y cumplimiento.

El presente contrato se extenderá en dos ejemplares, uno para la República, y el otro para el Contratista, y en él se insertará la ley que se expida autorizando su cancelación, y la resolución suprema que ordene el otorgamiento de la respectiva escritura pública.

Hecho y firmado en Lima, a los diez días del mes de Febrero de mil novecientos veintiocho.

Fco. Quirós Vega,

Director General de Hacienda.

Frederick Snare Corporation.

Fdo.— *RANDALL CREMER*.

11.6.4. Ampliación del Contrato — Aprobación de nuevas obras

Con fecha 23 de marzo de 1928, y teniendo en consideración un informe del ingeniero Alfredo Mendiola, inspector técnico de las Obras Portuarias del Callao, el Gobierno aprobó la ejecución de obras adicionales ascendentes a U.S.\$ 1'619,578.00, y considerando una deducción por cambio de ubicación de los almacenes ascendente a U.S.\$ 418,000.00, el contrato primitivo del 10 de febrero quedó en U.S.\$ 6'379,570.00.

En mayo de 1930, nuevas obras adicionales fueron aprobadas ascendentes a U.S.\$ 1'772,000.00, que incluían: cercos, equipos, maquinaria operativa y otros.

11.6.5. *La terminación de las obras y contratos de financiación*

Al producirse el cambio de Gobierno en agosto de 1930, las obras en ejecución en el puerto del Callao sufrieron algún retardo hasta que una comisión del Congreso Constituyente en 1932, informó al Congreso que: "dichas obras portuarias vienen a llenar una necesidad nacional, la de ampliación de la capacidad portuaria del Callao, etc. etc., y por consiguiente opinaban por que el Gobierno aprobara los contratos firmados con *Frederick Snare Corporation* y celebrara nuevo contrato para terminación de dichas obras".

En julio de 1932 se expidió la Ley 7557, ratificada por el Ejecutivo, aprobando la continuación de las obras del terminal marítimo del Callao.

El 17 de enero de 1934, se firmó un contrato entre el Gobierno del Perú representado por el ministro de Fomento don Héctor Boza y la *Frederick Snare Corp.* representada por don G.P. Seeley, para la terminación de las obras portuarias del Callao, de acuerdo a las Leyes 7557 y 7803.

En las diferentes cláusulas del contrato se reconocía y fijaba la magnitud de las obras ejecutadas y por realizar respectivamente, el valor de las mismas y todas las obligaciones y detalles necesarios para la finalización de la ejecución de las obras portuarias. Se estableció igualmente que el valor total reconocido y precio del contrato ascendía a U.S.\$ 7'416,335.23, habiendo abonado la República U.S.\$ 6'717,468.81, quedando un saldo por abonar a la *Frederick Snare Corporation* de U.S.\$ 699,166.42. Se estipulaba el valor del dólar al cambio de 5.60 soles por dólar.

Finalmente otra cláusula establecía que: "Una vez terminadas las construcciones en las obras, la *Snare Corp.* dará aviso a la República, quien procederá a recibirlas oficialmente en toda conformidad con las especificaciones, planos y contratos vigentes. Sin embargo, esta recepción no será definitiva en lo que se refiere a las cargas dinámicas producidas por los barcos y el funcionamiento del equipo del terminal hasta doce meses después de la terminación de las obras".

Para financiar la terminación de las obras portuarias se firmó otro contrato entre: el Gobierno, la *Cerro de Pasco Corporation* y la *Snare Corp.* Estipulaba este contrato entre otras cosas lo siguiente:

- "a) Que el Gobierno adeudaba a la *Cerro Corp.* por razón del contrato del 30 de marzo de 1929, U.S.\$ 1'628,000.00.

EL PUERTO DEL CALLAO

- b) Que el Gobierno había firmado un contrato con la Snare Corp., comprometiéndose a pagarle U.S.\$ 699,166.42 para la terminación de las obras portuarias.
- c) Que la Cerro entregaría inmediatamente a la Snare la cantidad de U.S.\$ 150,000.00, y el Gobierno reconocía que la Snare adelantaba U.S.\$ 549,166.42.
- d) Que el Gobierno se obligaba a pagar a la Cerro U.S.\$ 1'778,000.00 más los intereses hasta la fecha; y a la Snare, U.S.\$ 549,166.42.
- e) Que el Terminal Marítimo del Callao, seguirá administrado por la Frederick Snare Corp. reteniendo todos los ingresos que su movimiento origina, hasta que el Gobierno pague totalmente las sumas adeudadas a Cerro y Snare reconocidas en el Contrato, pudiendo el Gobierno, hacer uso del derecho de recibir y tomar posesión del Terminal Marítimo y de su Administración previo pago al contado de las cantidades que se adeudase a esa fecha.
- f) Que la Snare cobrará para cubrir el monto de la deuda, además de los ingresos por concepto de los servicios del Terminal Marítimo, el valor de los impuestos de Muellaje y Tonelaje.
- g) Que una Comisión Portuaria conformada por cinco miembros: uno designado por la Cámara de Comercio de Lima, uno por la Corporación, uno por la Snare y dos por el Gobierno del Perú, actuarían con poderes para inspeccionar las operaciones en el Terminal Marítimo y la fiscalización de los ingresos y egresos del mismo".

11.6.6. Iniciación de los servicios del terminal marítimo

Con fecha 23 de octubre de 1934 se expidió la siguiente Resolución Suprema disponiendo poner en servicio los nuevos muelles y almacenes del terminal marítimo del Callao:

"Lima, 23 de Octubre de 1934

Visto el oficio Letra F. N° 16 del Ministerio de Fomento y Obras Públicas, referentes a la terminación de las Obras Portuarias del Callao;



Terminal marítimo del Callao.
Vista del muelle Nº 1 en 1936, mostrando
la atención a un buque de carga, correo
y pasajeros de la época, perteneciente
a la Compañía Peruana de Vapores.
(Archivo Fotográfico ENAPU).

Vista de la parte oeste de la bahía del Callao,
mostrando la plaza Grau y al fondo la isla de
San Lorenzo.

Vista de la puerta principal de acceso al
Terminal Marítimo del Callao, mostrando parte
de las instalaciones.





Vista de la plaza Grau del Callao, el local de la Capitanía del Puerto y al fondo, la isla de San Lorenzo.

Vista de parte de las instalaciones del Terminal Marítimo del Callao en el que se puede apreciar los silos para granos.

EL PUERTO DEL CALLAO

SE RESUELVE:

- 1.— Autorízase a la Frederick Snare Corporation, Administradores del Terminal Marítimo del Callao, para poner en servicio los nuevos Muelles y Almacenes, debiendo realizarse posteriormente la inauguración oficial.
- 2.— Autorízase igualmente a la referida administración para poner en vigencia los impuestos de Muellaje y Tonelaje, y de dos por ciento (2%) sobre el valor de los pasajes, establecidos por la Resolución Legislativa N° 7802.

Comuníquese, registrese y publíquese.

Rúbrica del Presidente de la República.

ROCA”.

Fue pues en octubre del año 1934 en que el moderno y amplio terminal marítimo del Callao entró en funcionamiento, constituyendo un paso trascendental en materia portuaria efectuada por el Gobierno del Perú en los comienzos del siglo XX, y una adecuada obra de ingeniería portuaria, de acuerdo a las técnicas de la época, realizada en el Callao en substitución del muelle y dársena.

El primer buque mercante que atracó al terminal marítimo del Callao para realizar operaciones de carga y descarga fue el *Vogtland*, capitán S. Vicrot, de la Compañía Alemana de Vapores.

No obstante que el terminal marítimo del Callao fue puesto en servicio en octubre de 1934, su inauguración oficial se realizó el 15 de enero de 1935, por el Presidente de la República general Oscar R. Benavides.

11.6.7. La conformación del terminal marítimo y sus servicios en 1934

La conformación de las facilidades del terminal marítimo del Callao en 1934 era la siguiente:

Una poza de aguas tranquilas de aproximadamente 1 milla cuadrada, protegida por dos rompeolas de rocas, uno al lado norte con una extensión de 2,714.6 metros, y otro al lado sur con 1,088.8 metros de largo. El ancho de la boca de entrada del rompeolas de 150 m. Dos boyas luminosas y sonoras ubicadas a 1,000 metros de los extremos del rompeolas, constituyen el inicio del



El terminal marítimo del Callao
cuando fue inaugurado en 1934. (Archivo
Fotográfico ENAPU).

EL PUERTO DEL CALLAO

canal de entrada al terminal. El canal de entrada fue dragado para permitir el ingreso de naves de hasta 35 pies.

Las facilidades de atraque para naves eran:

- a) Un muelle de 1,350 pies de largo, que se extiende desde el extremo del dársena, hacia el norte, con capacidad de atraque para tres naves.
- b) Un muelle de 1,920 pies de largo, que sigue a continuación del anterior y avanza hacia el norte, y del cual sobresalen perpendicularmente cuatro espigones; el espigón N° 1 con 80 metros de ancho y 183 m. de largo; espigones 2 y 3 con 86 m. de ancho y 183 m. de largo, y el espigón N° 4 con 30 m. de ancho y 183 m. de largo.

En cada uno de los espigones 2 y 3 se construyeron dos almacenes con estructura de acero y concreto, techados con planchas corrugadas de asbesto. Cada almacén encierra un área de 5,400 metros cuadrados, con 180 m. de largo y 30 m. de ancho.

Además, colindantes a los muelles, se disponía de amplias áreas de terrenos, cruzadas por pistas y red ferrocarrilera, que enlazaban el terminal con las vías de comunicación al área de servicio del puerto.

Esta fue la conformación a grandes rasgos, del moderno terminal portuario puesto en servicio en 1934, y que a criterio de algunos pesimistas, significaba: "Una obra de excesiva magnitud para las necesidades del Comercio del Perú".

11.6.8. Tonelaje movilizado el año 1934 por el puerto del Callao

Durante el año 1934, el tonelaje de carga movilizado por el puerto del Callao fue de 507,644 toneladas métricas, elevándose a 799,414 toneladas métricas en 1935.

Los ingresos de aduana correspondientes a 1934 ascendieron a S/. 21'934,744.82

11.6.9. La Estación Naval del Callao

Como la Marina de Guerra en aquellos años sólo contaba con base de reparaciones establecida en la Base Naval de San Lorenzo, y requiriéndose otra facilidad similar en el área portuaria, el Gobierno expidió un Decreto Supremo disponiendo que el

espigón oeste del antiguo muelle y dársena del Callao fuera entregado bajo inventario al Ministerio de Marina para el servicio de las naves y embarcaciones de la escuadra. En este espigón la Marina estableció la Estación Naval del Callao, la cual por algún tiempo sirvió de base de reparaciones de los buques de la escuadra, hasta que se inauguró el Dique y Base Naval del Callao.

11.6.10. Reglamentaciones y disposiciones laborales para el terminal marítimo

Con el fin de establecer las normas y tarifas para las operaciones del nuevo terminal marítimo del Callao, la *Frederick Snare Corporation* preparó un proyecto de Reglamento y Tarifas el que fue aprobado por Resolución Suprema del 18 de octubre de 1934.

Con respecto a los gremios que laboraban hasta entonces en el puerto del Callao, el Gobierno tuvo que expedir algunas Resoluciones Supremas estableciendo el nuevo régimen laboral que se seguirá en el futuro. Un resumen de dichas disposiciones son las siguientes:

Estibadores.— Resolución Suprema de fecha 23 de octubre de 1934, disponiendo que al inaugurarse las obras portuarias del Callao, las compañías de vapores y el terminal marítimo, continuarían utilizando en forma exclusiva los servicios de los estibadores matriculados en la Capitanía del Puerto.

Por otra parte y mediante otra Resolución Suprema, se estableció que la Capitanía del Puerto del Callao, procedería a estudiar la matrícula de estibadores con el fin de determinar el personal que se encuentra comprendido entre los 70 y 81 años de edad, y por consiguiente incapacitados para las faenas portuarias.

A este personal que se jubilaría se le concedería como pensión mensual la suma de S/. 75.00, que es el 50 por ciento del haber que perciben en la actualidad.

Fleteros.— Hasta la inauguración del terminal marítimo del Callao, en 1934 existían en el puerto un cierto número de lanchas que se ocupaban en el transporte de equipajes y pasajeros entre tierra y las naves. Al procederse al atraque de las naves en los muelles, el personal que operaba las lanchas, quedaba en situación precaria por lo que el Gobierno expidió una Resolución Suprema, estableciendo en el terminal marítimo del Callao, la

EL PUERTO DEL CALLAO

exclusiva para el transporte de equipaje en favor del gremio de fleteros.

Guardianes.— Se dispuso que las entidades que requieran los servicios de guardianes debían contratarlos dentro del personal inscrito en la Capitanía de Puerto del Callao.

Tarjadores.— Se dispuso que el personal de tarjadores que requiera el terminal marítimo para las operaciones de tarja debía ser escogido entre el personal existente de trabajadores del puerto.

11.6.11. Entrega del terminal marítimo del Callao a la administración del Estado

En marzo de 1938 habiéndose solucionado los problemas de carácter financiero originados por las deudas contraídas con la *Snare* y la *Cerro Corporation*, el Gobierno decidió que la administración del Estado, tomara a su cargo la administración del terminal marítimo y al efecto expidió la siguiente Resolución Suprema:

“Lima, 14 de Marzo de 1938

Siendo conveniente que la Entidad encargada de la administración de las nuevas obras portuarias del Callao las reciba del constructor bajo inventario valorado y con las formalidades de Ley, toda vez que dichas obras fueron ya aceptadas por las dependencias técnicas al Gobierno;

SE RESUELVE:

Reciba la Administración del Terminal Marítimo del Callao, de la firma Frederick Snare Corp., las nuevas obras portuarias del Callao, levantándose el acta notarial de entrega, con sujeción al inventario valorado que efectuó el inspector técnico del Gobierno, Ing. Ricardo A. Cox y Valle Riestra y dése cuenta.

Comuníquese y Regístrese.

Rúbrica del Presidente de la República.

ROCA”.

EXPLICACION

IGLESIAS Y CONVENTOS

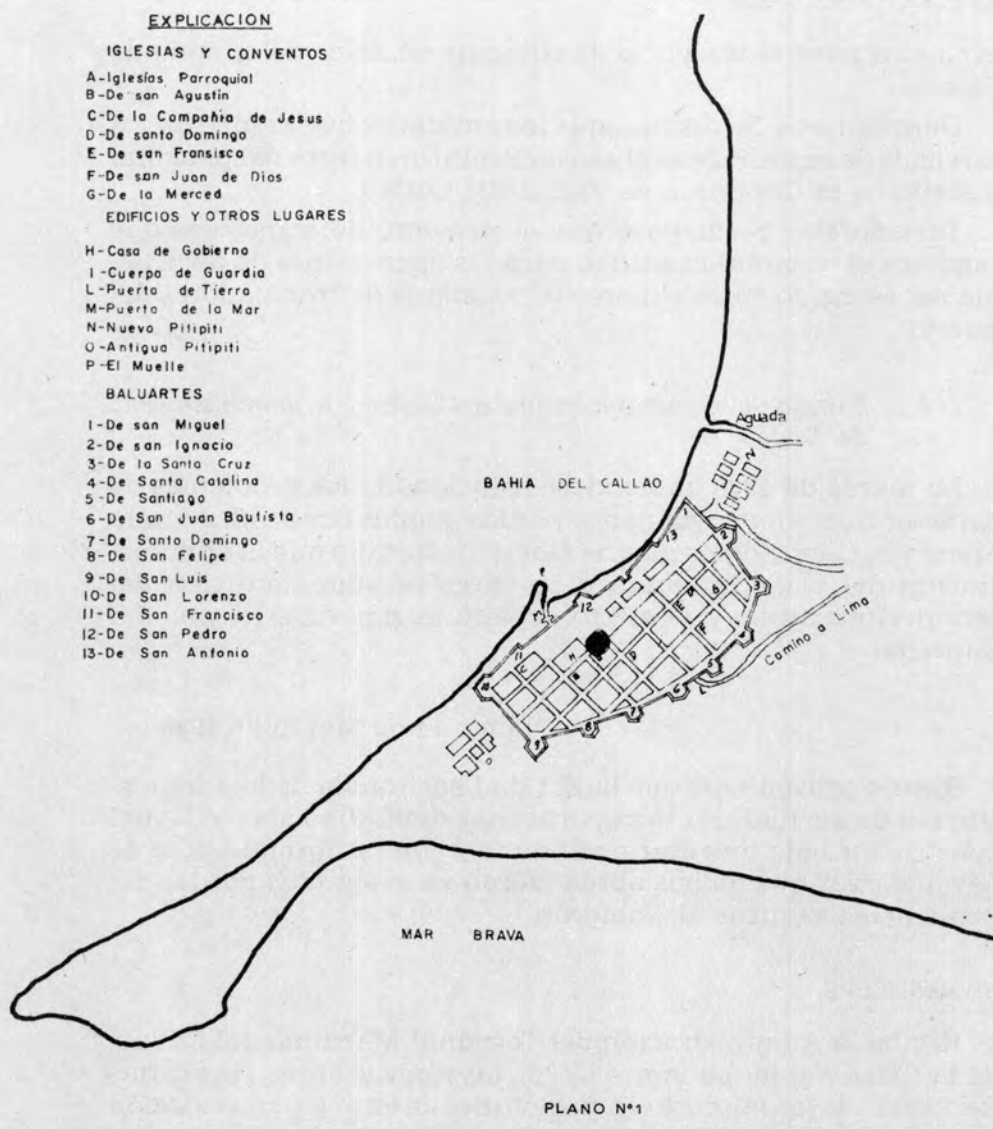
- A-Iglesias Parroquial
- B-De san Agustin
- C-De la Compañia de Jesus
- D-De santo Domingo
- E-De san Francisco
- F-De san Juan de Dios
- G-De la Merced

EDIFICIOS Y OTROS LUGARES

- H-Casa de Gobierno
- I-Cuerpo de Guardia
- L-Puerta de Tierra
- M-Puerta de la Mar
- N-Nuevo Piritipi
- O-Antigua Piritipi
- P-El Muelle

BALUARTE

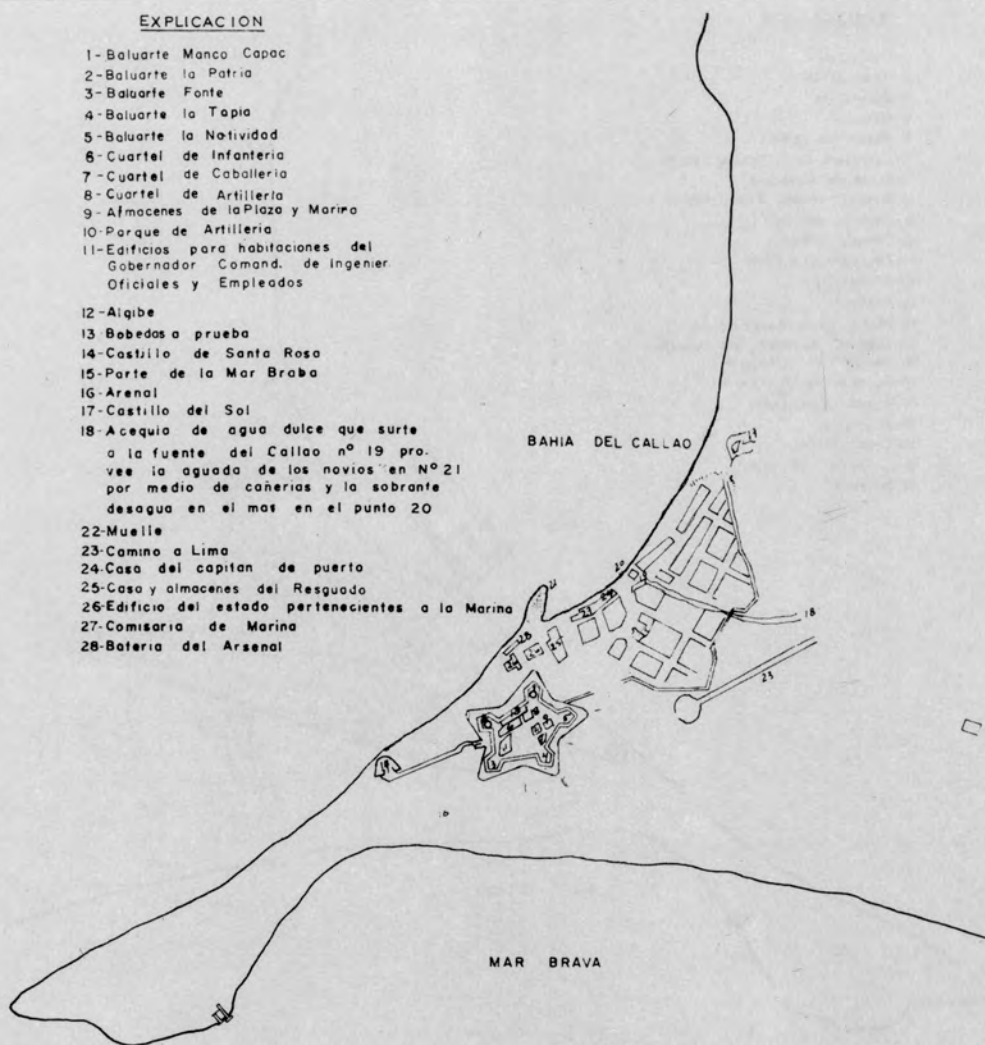
- 1-De san Miguel
- 2-De san Ignacio
- 3-De la Santa Cruz
- 4-De Santa Catalina
- 5-De Santiago
- 6-De San Juan Bautista
- 7-De Santo Domingo
- 8-De San Felipe
- 9-De San Luis
- 10-De San Lorenzo
- 11-De San Francisco
- 12-De San Pedro
- 13-De San Antonio



Evolución del puerto del Callao. Su conformación en 1746.

EXPLICACION

- 1-Baluarto Manco Capac
- 2-Baluarto la Patria
- 3-Baluarto Fonte
- 4-Baluarto la Tapia
- 5-Baluarto la Natividad
- 6-Cuartel de Infanteria
- 7-Cuartel de Caballeria
- 8-Cuartel de Artilleria
- 9-Almacenes de la Plaza y Marina
- 10-Parque de Artilleria
- 11-Edificios para habitaciones del
Gobernador Comand. de Ingenier.
Oficiales y Empleados
- 12-Aiqibe
- 13-Bobedo a prueba
- 14-Castillo de Santa Rosa
- 15-Parte de la Mar Brava
- 16-Arenal
- 17-Castillo del Sol
- 18-Acequia de agua dulce que surte
a la fuente del Callao n° 19 pro.
vee la aguada de los navios en N° 21
por medio de cañerias y la sobrante
desagua en el mar en el punto 20
- 22-Muelle
- 23-Camino a Lima
- 24-Casa del capitan de puerto
- 25-Casa y almacenes del Resguardo
- 26-Edificio del estado pertenecientes a la Marina
- 27-Comisaria de Marina
- 28-Bateria del Arsenal

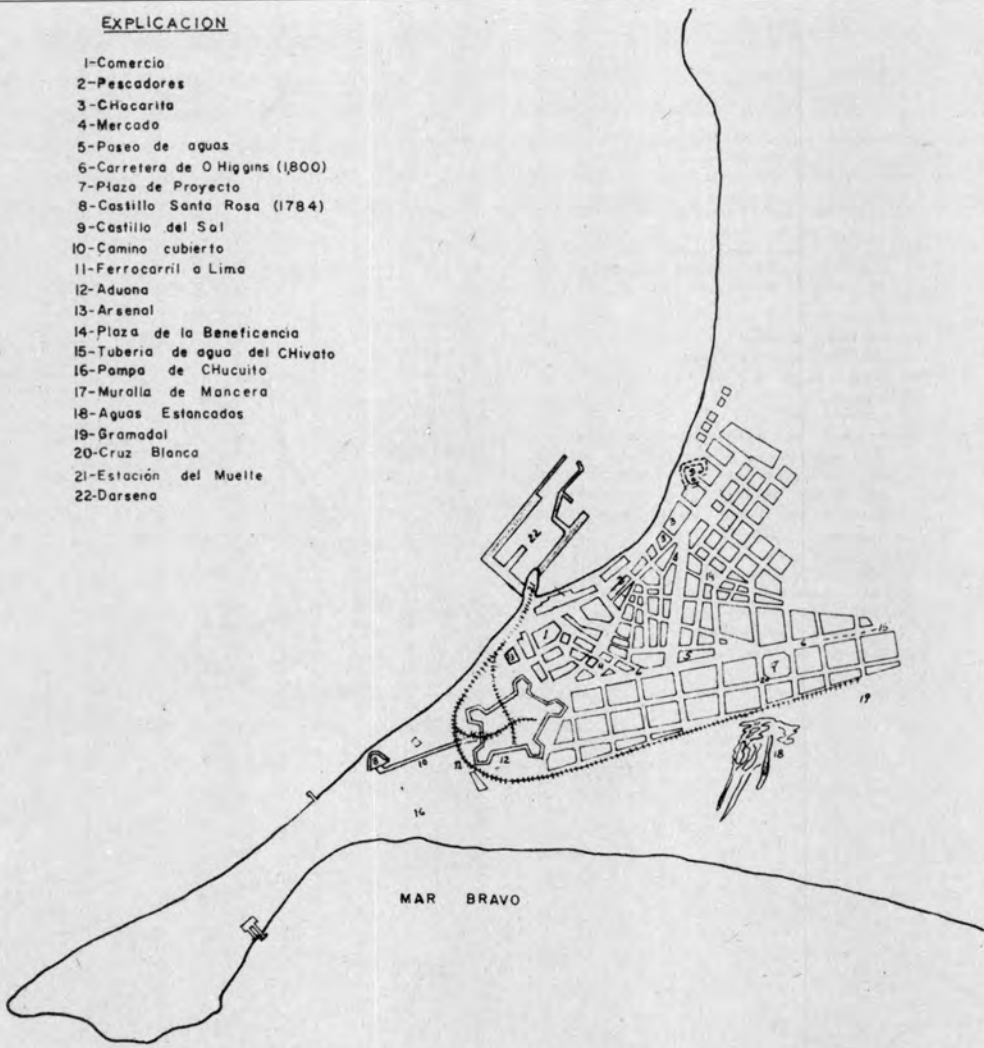


PLANO N° 2

Evolución del puerto
del Callao. Su conformación
en 1826.

EXPLICACION

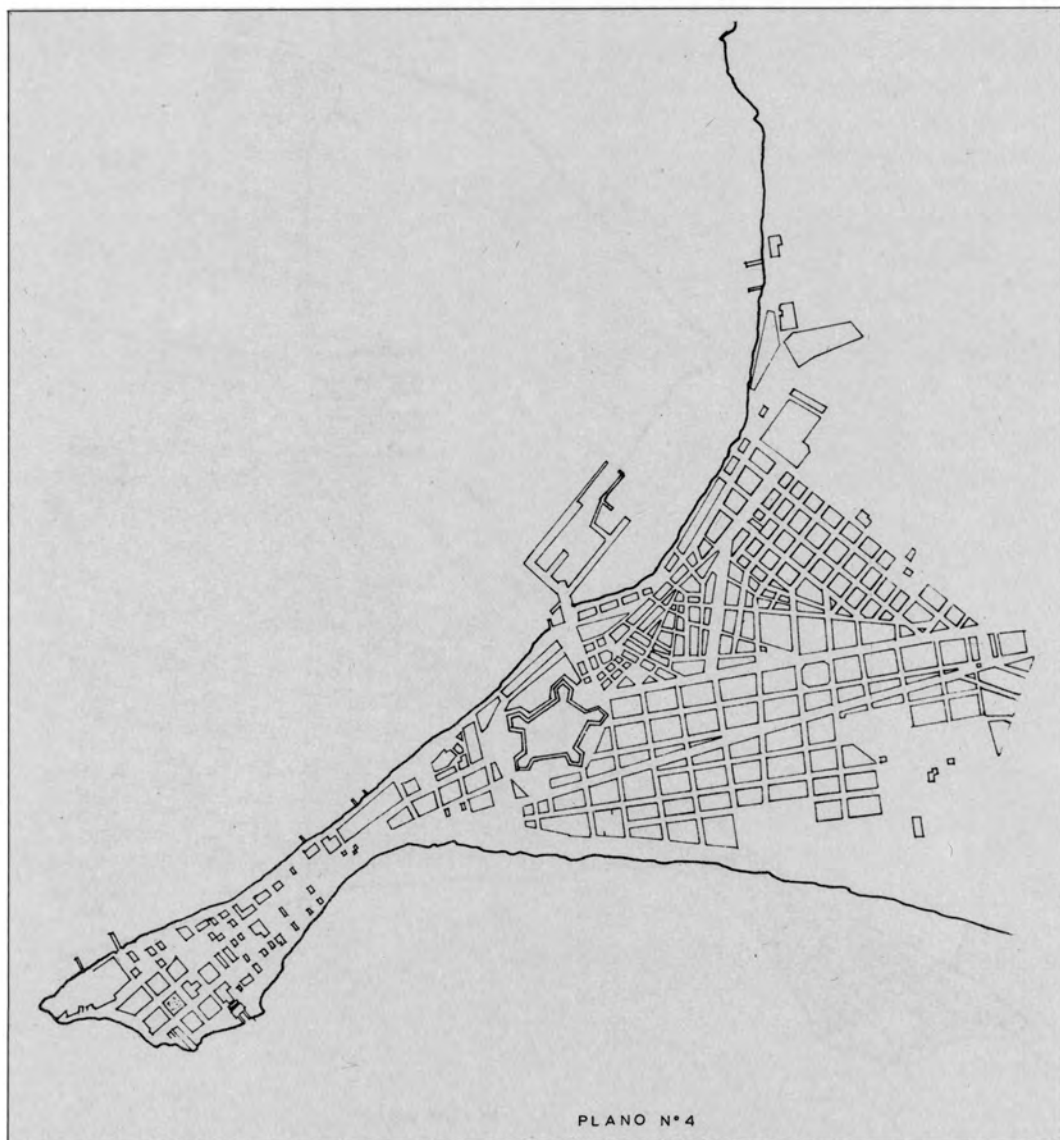
- 1-Comercio
- 2-Pescadores
- 3-CHacarita
- 4-Mercado
- 5-Paseo de aguas
- 6-Carretera de O Higgins (1800)
- 7-Plaza de Proyecto
- 8-Castillo Santa Rosa (1784)
- 9-Castillo del Sol
- 10-Camino cubierto
- 11-Ferrocarril a Lima
- 12-Aduana
- 13-Arsenal
- 14-Plaza de la Beneficencia
- 15-Tuberia de agua del Chivato
- 16-Pampa de CHucuito
- 17-Muralla de Mancera
- 18-Aguas Estancadas
- 19-Gramadal
- 20-Cruz Blanca
- 21-Estación del Muelle
- 22-Darsena



MAR BRAVO

PLANO N°3

Evolución del puerto del Callao. Su información en 1876.



Evolución del puerto
del Callao. Su conformación
en 1927.



Evolución del puerto
del Callao. Su conformación
en 1934.

EL PUERTO DEL CALLAO

11.6.12. Comentarios a la obra

Las obras ejecutadas para el terminal marítimo del Callao, fueron planeadas con una verdadera visión del futuro desarrollo de las necesidades del área de servicio del puerto, principalmente de Lima y la región central del Perú. Hasta el año 1967 en que entraron en servicio los muelles de minerales y petróleo, los muelles del terminal marítimo del Callao y la adaptación del muelle oeste del dársena ejecutado en 1963, resolvieron todo el problema del tráfico marítimo y comercial del área de servicio. Todavía los muelles e instalaciones originales del terminal marítimo del Callao tienen muchas posibilidades de uso en los años futuros. Es por eso que merecen un valioso y justo reconocimiento a aquellos que planearon y materializaron la ejecución de esta importante obra portuaria del Perú.

11.6.13. Ampliaciones y otras obras ejecutadas en el terminal marítimo del Callao, posteriores a 1934

Al terminarse y ponerse en operación el terminal marítimo del Callao en el año 1934, el tonelaje de carga movilizada ascendía a 507,644 toneladas métricas. Algunos criticaron la obra considerándola excesivamente grande para el comercio, sin pensar en el futuro. En 1951, el aumento del movimiento marítimo del Callao en naves y carga había ascendido a cifras apreciables, y las facilidades existentes, así como los procedimientos operativos, resultaban deficientes. En 1951, el tonelaje movilizad por el terminal ascendía a 2'300,000 toneladas. En 1981, el tonelaje total de carga seca y líquida por el terminal marítimo del Callao alcanzó la cifra de 6'708,767 toneladas métricas.

En 1952 el Gobierno del general Manuel Odría, teniendo en consideración la necesidad de efectuar un cambio trascendental, que incluyera la organización, sistema de operación, ampliación y el mejoramiento de la infraestructura del puerto del Callao, adaptándolo todo ello a los últimos adelantos en la materia, expidió el Decreto Supremo del 26 de mayo de 1952, convertido posteriormente en Ley N° 12353, creando la Autoridad Portuaria del Callao, "como un organismo que gozará de personería jurídica y tendrá a su cargo la Dirección y Administración del terminal marítimo y del antiguo muelle y dársena del Callao, las operaciones marítimas y comerciales y el movimiento y





Vista aérea del Callao, donde se aprecia la amplitud de las instalaciones y el área que ocupa. (Archivo Servicio Aerofotográfico Nacional).

almacenaje dentro del puerto, la operación, mantenimiento, reglamentación y desarrollo conjunto de las facilidades y servicios portuarios en el área del puerto del Callao, con las facultades y jurisdicción que son otorgadas a la Autoridad Portuaria por el presente Decreto”.

Puede considerarse que en materia de organización, la creación de una Autoridad Portuaria en el Callao significaba la aplicación por primera vez en el Perú del sistema portuario más avanzado y difundido a nivel mundial en materia de organización portuaria y su acción, desde su creación en 1952 hasta 1969, significó una verdadera transformación como podrá apreciarse en la relación de obras que se ejecutaron en dicho período que a continuación se indica:

- a) Reestructuración de la organización del puerto adaptándola a la de un sistema autónomo portuario que ofreciera al usuario servicios eficientes, seguros y económicos, propendiendo a facilitar el desarrollo comercial del área de servicio del puerto y aplicando la tecnología y métodos adecuados a los avances tecnológicos del transporte.
- b) Obtención de dos préstamos del Banco de Fomento y Desarrollo, pagaderos con los propios ingresos de la Autoridad Portuaria del Callao para ejecutar las obras de modernización y desarrollo de las operaciones e infraestructuras del puerto del Callao.
- c) Selección y redistribución del personal del terminal marítimo del Callao, capacitándolo con cursos especiales para atender eficientemente las operaciones del puerto sobre la base del sistema de unitización de la carga y clasificación y ordenamiento de la recepción, almacenaje y entrega de la misma, reduciendo el tiempo del volteo de las naves.
- d) Instalación de dos equipos de absorción neumática para la descarga de graneles de buques a silos con capacidad de absorción de 300 toneladas/hora.
- e) Establecimiento de un cuerpo ad-hoc de seguridad portuaria así como protección de planta.
- f) Construcción de silos para el almacenamiento de granos conformados por 16 silos con capacidad total de 23,000 toneladas.
- g) Construcción de almacenes, anexos y zonas pavimentadas y cercadas para el almacenamiento de carga.
- h) Construcción de un muelle ad-hoc para las operaciones de embarque de minerales a granel y descarga de carga general,

EL PUERTO DEL CALLAO

construido en una zona ganada al mar con relleno y con una superficie de aproximadamente 80,000 metros cuadrados.

- i) Instalación de equipos de fajas móviles para el embarque a granel de minerales.
- j) Construcción de un muelle para la descarga de combustibles líquidos en una zona adecuada que aleje el peligro que existió en el terminal cuando esta operación se realizaba en uno de los antiguos muelles del terminal. Este nuevo muelle tiene capacidad para atender dos buques de 50,000 DWT simultáneamente.
- k) Construcción de un muelle de 324 metros de largo por 45 de ancho con tres amarraderos para las operaciones de embarque de harina de pescado, en la zona del antiguo muelle de dársena.
- l) Adquisición de una draga de arrastre y succión, y establecimiento por primera vez del sistema de dragado en el Callao, bajo el control de la Autoridad Portuaria.
- m) Construcción del edificio administrativo, ampliación de otros locales y expropiación de áreas colindantes al terminal para futura expansión.
- n) Establecimiento del sistema de computación en las operaciones de facturación, contabilidad, personal, etc.
- ñ) Adquisición de equipos: montacargas, tractores, locomotoras, vagonetas; para la movilización de la carga y remolcadores para las operaciones de atraque.
- o) Construcción de viviendas para los servidores y otras obras de bienestar.

Durante el período de administración a cargo de la Autoridad Portuaria, la economía del sistema permitió desarrollar todo lo anteriormente indicado con los propios ingresos, cumpliendo con el pago de la deuda al Banco de Desarrollo y, en algunos períodos, revirtiendo al Estado el exceso de utilidades.

El 16 de diciembre de 1969, el Gobierno Revolucionario de la Fuerza Armada creó por Decreto Ley la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU-Perú), como un organismo público descentralizado del sector Transportes y Comunicaciones, para administrar, operar y mantener los terminales y muelles fiscales de la República.

Esta nueva organización asumió el control y dirección de todos los terminales y muelles de la república, poniendo en ejecución una serie de medidas y acciones tendientes a unificar el

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

sistema operativo, mejorar su infraestructura y elevar el grado de eficiencia y rendimiento de los puertos del Perú.

Para este fin, se realizó lo siguiente específicamente en el puerto del Callao:

- a) Establecimiento del sistema de turnos en el trabajo en reemplazo del sistema de trabajo por horas extras, con el consiguiente beneficio de un mejor rendimiento operativo y económico.
- b) Cuadratura del muelle de minerales, añadiendo dos amaraderos más al terminal marítimo.
- c) Adquisición de una nueva torre de absorción de granos de 350 toneladas/hora, e instalada en adición a las existentes, elevando la capacidad de absorción a 650 toneladas/hora.
- d) Construcción de cuatro silos adicionales a los existentes para el almacenamiento de granos.
- e) Adquisición de la draga de arrastre y succión, *Marinero Rivas*.
- f) Establecimiento en cooperación con el Gobierno de Holanda de una oficina de Estudios Hidrográficos de ayuda a los puertos.
- g) Establecimiento de un moderno Instituto de Instrucción Portuaria, el INFOCAP.
- h) Establecimiento de centros de recreación y bienestar para el personal de servidores.
- i) Expropiación de áreas adyacentes al puerto para futuras expansiones y preparación de planes de desarrollo.
- j) Preparación y ejecución de un plan de adaptación de una área adecuada del puerto para utilizarla como patio de contenedores.
- k) Establecimiento de un nuevo plan de seguridad y protección del puerto con la cooperación de la Guardia Civil.
- l) Modernización del sistema de balanzas con equipo electrónico.

De la lectura resumen de las más importantes obras realizadas en el terminal marítimo del Callao hasta el año 1984, puede apreciarse que las administraciones respectivas en etapas sucesivas han desarrollado la infraestructura, organización y métodos de trabajo, adecuándolos a los requerimientos del transporte y en beneficio del comercio del área de servicio a la que sirve el puerto.

El avance tecnológico del transporte marítimo, la descentralización del país y otros factores estratégicos, tendrán que consi-



El muelle de minerales al iniciar sus operaciones en 1968. Se dejó sin cuadrar la parte frente al dique y gradas de construcción del SIMA, hasta comprobarse que no constituía peligro para el lanzamiento de naves. (Archivo Fotográfico ENAPU).





El muelle de minerales con la conformación final rectangular. (Archivo Servicio Aerofotográfico Nacional).

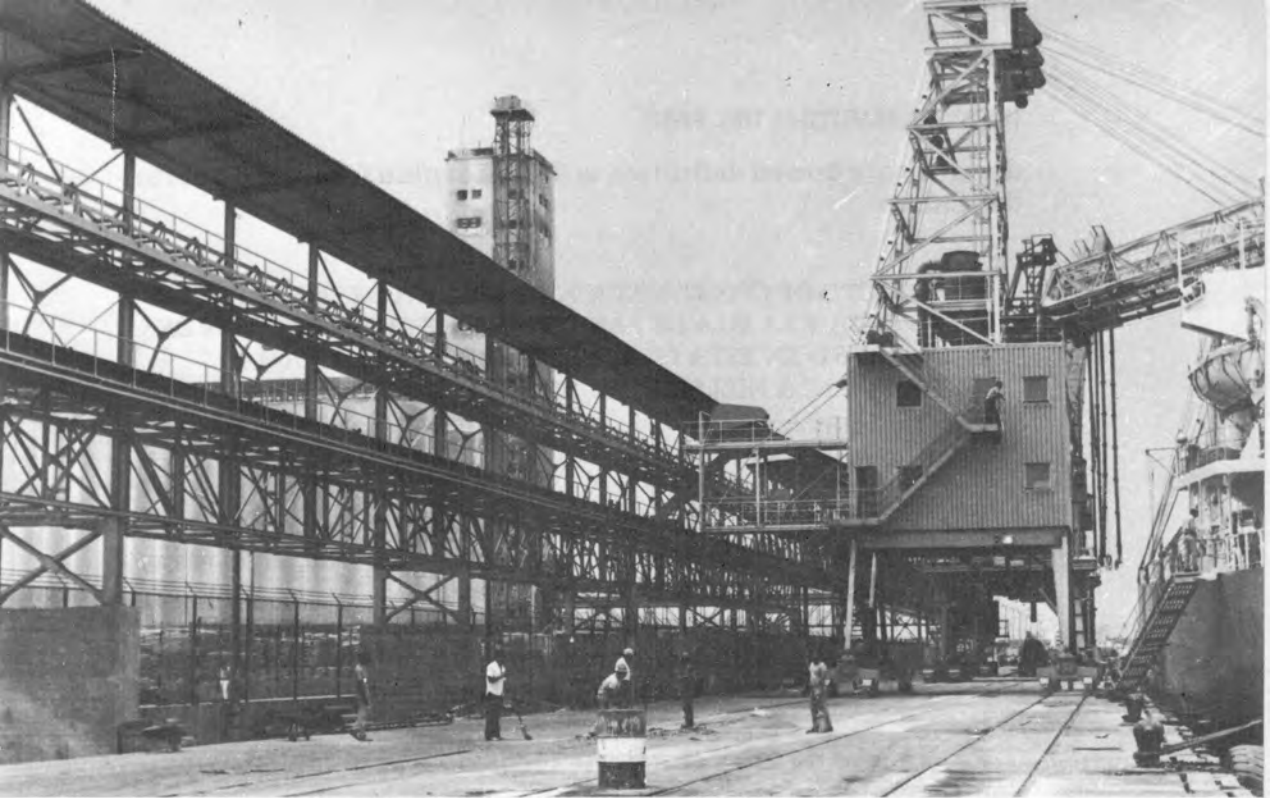




Vista de la adaptación de una parte del antiguo muelle y dársena para el atraque de naves, efectuada en 1963. (Archivo Servicio Aerofotográfico Nacional).



El muelle de petróleo
al iniciar sus operaciones en 1968.
(Archivo Fotográfico ENAPU).



Terminal marítimo del Callao.
Vista panorámica de una de las torres
absorbentes de granos. (Archivo
Fotográfico ENAPU).

derarse para que en definitiva se decida el plan futuro del puerto del Callao.

11.7. PROYECTO DE CONSTRUCCION DE UNA VIA DE UNION ENTRE LA PUNTA Y LA ISLA DE SAN LORENZO, Y CONSTRUCCION DE UN PUERTO EN ESTA ISLA PRESENTADO POR LA FIRMA CHRISTIANI & NIELSEN 1960-1961

11.7.1. Antecedentes

Por Resoluciones Ministeriales N° EM-187 de fecha 27 de enero de 1958 y N° EM-418 de 21 de febrero de 1959, el Ministerio de Marina autorizó a la firma *Christiani & Nielsen*, Ingenieros Contratistas, para realizar por su propia cuenta y riesgo los estudios pertinentes a una posible unión de La Punta con la isla de San Lorenzo y la consiguiente utilización de la isla.

En octubre de 1960, el reporte técnico de la unión La Punta-San Lorenzo, fue entregado al Ministerio de Marina.

El mencionado proyecto consistía fundamentalmente en lo siguiente:

- a) Construcción de un molón de una longitud aproximada a 2 kilómetros, saliendo de La Punta, luego un puente de aproximadamente 1.8 kilómetros de largo en prolongación del molón para llegar a la isla de San Lorenzo.
Esta obra se estimaba en un costo de *260 millones de soles*.
- b) Trabajos de relleno, nivelación, construcción de carreteras e instalaciones técnicas, estimadas a un costo de *155 millones de soles*.
- c) Construcción de un puerto pesquero en la isla de San Lorenzo, adonde se trasladarían todas las instalaciones e industrias conexas a la fabricación de harina de pescado existentes en el Callao. Se estimaba para esta obra, un costo de *30 millones de soles*.
- d) Construcción de un muelle de 400 metros de largo destinado al movimiento de carga general a un costo de *45 millones de soles*.



11.7.2. *La Ley Nº 13962 y la Resolución Suprema Nº 141-DAP*

Con fecha 30 de enero de 1962, el Poder Ejecutivo promulgó la Ley Nº 13962 que declaraba de necesidad y utilidad pública la construcción de una vía de unión entre la isla de San Lorenzo y el distrito de La Punta de la Provincia Constitucional del Callao, la de un puerto comercial y pesquero en la misma isla, y la habilitación de su superficie para fines industriales, mercantiles y urbanísticos.

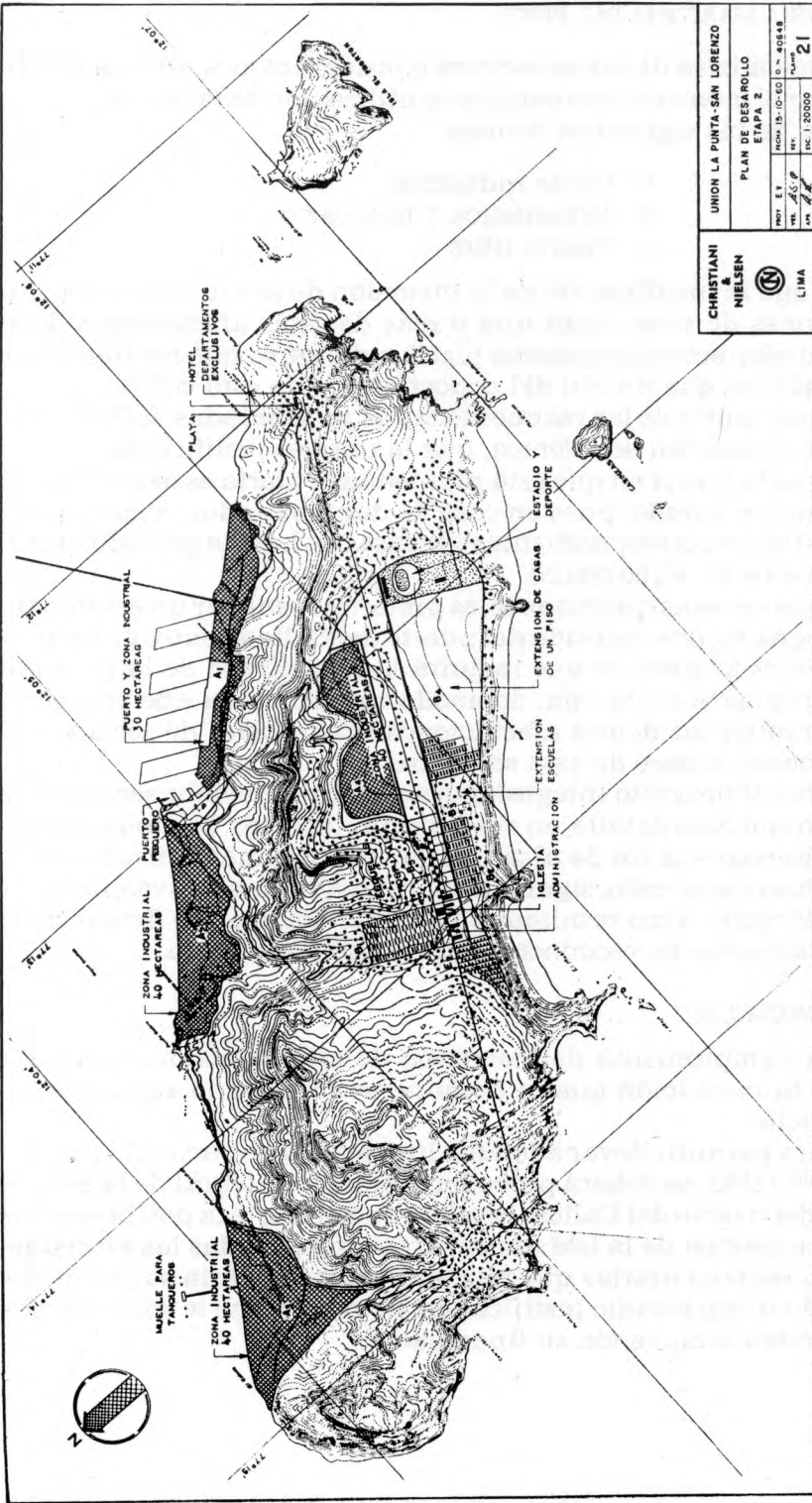
Posteriormente, con fecha 12 de febrero de 1962, el Gobierno expidió la Resolución Suprema Nº 141 nombrando una comisión compuesta por tres representantes del Ministerio de Hacienda y Comercio; dos por el Ministerio de Marina; tres por el Ministerio de Fomento y Obras Públicas; y una de la Junta de Obras Públicas del Callao, para que en el plazo máximo de 30 días procedieran a revisar el estudio del anteproyecto propuesto por la firma *Christiani & Nielsen*, Ingenieros Contratistas, para la unión de La Punta y la isla de San Lorenzo.

11.7.3. *Informe de la Comisión*

La comisión nombrada, después de un estudio bastante amplio del anteproyecto de *Christiani & Nielsen*, emitió su informe, en el cual después del análisis técnico respectivo del anteproyecto, llegó a las siguientes conclusiones:

- a) Que el ofrecimiento original de la firma *Christiani & Nielsen* de complementar su reporte técnico con un estudio económico preliminar, ha sido sustituido por una propuesta de realizar éste, en forma más completa, cobrando su valor.
- b) Que hay positivas razones para establecer que, por el momento, parece preferible ampliar el puerto del Callao hacia Chucuito, conservando su unidad, en vez de dividirlo en dos fracciones tan alejadas como serían el actual terminal y su extensión en San Lorenzo, lo cual dentro de este aspecto postergaría uno de los fundamentos del proyecto presentado.
- c) Que la instalación de la industria de harina de pescado con su respectivo puerto especializado, ha sido específicamente desaconsejado por la firma *Sogreah*, eliminándose así otro aspecto de la utilización de la isla planteado por los proponentes.





UNION LA PUNTA-SAN LORENZO
 PLAN DE DESARROLLO
 ETAPA 2

CHRISTIANI
 &
 NIELSEN
 LIMA

NOVA S. Y. NOVA S. 15-10-2001 O. N. 40548
 MAP. 15-10-2001
 ESC. 1:20000

21

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

- d) Que a base de las anteriores consideraciones, sólo se puede por el momento contemplar la utilización de la isla bajo alguna de las siguientes formas:
1. Otras industrias
 2. Urbanística y balneario
 3. Puerto libre

y que la justificación de la inversión de por lo menos 260 millones de soles, para una o más de estas afectaciones debe quedar económicamente justificada, salvo que medien otras razones que no son del conocimiento de esta comisión.

- e) Que aparte de las razones técnicas ya señaladas, falta la fundamentación económica, que la obra es justificable.
- f) Que la forma en que está planteada la oferta es desventajosa para el Estado, pues en caso de dar resultados negativos los estudios correspondientes a la fase I, se habría gastado inútilmente S/. 4'100,000.00.
- g) Que en estas condiciones, es preferible realizar un estudio integral de la expansión del puerto del Callao dentro de los próximos 30 años, el que incluirá la posibilidad de la solución propuesta en la isla, debiendo esta solución además, comprender las demás afectaciones susceptibles de ser aprovechadas a base de esta solución.
- h) Que el proyecto integral que así se formula debe ser estudiado con todo detalle, en sus aspectos técnicos, económicos y financieros, a fin de alcanzar la solución más conveniente.
- i) Que este estudio, siguiendo normas administrativas, debe ser otorgado como resultado de una licitación entre firmas especializadas de reconocida capacidad y solvencia.

SUGERENCIAS:

En cumplimiento del cometido de esta comisión, puntualizada la resolución que la nombra, se formula la siguiente sugerencia:

Para permitir llevar adelante lo previsto en el artículo 1º, de la Ley Nº 13962, se deberá proceder al estudio integral de la expansión del puerto del Callao, involucrando en éste la posibilidad de incorporación de la isla de San Lorenzo con todas las afectaciones complementarias que puedan resultar de esta solución, debiendo dicho estudio justificar económicamente la solución que proponga incluyendo su financiación.

EL PUERTO DEL CALLAO

11.7.4. Comentarios

Hasta aquí la descripción sintetizada del anteproyecto que presentó a consideración del Gobierno del Perú la firma dinamarquesa *Christiani & Nielsen* para unir La Punta con la isla de San Lorenzo, y la construcción en esta isla de un puerto pesquero, puerto comercial, zona industrial, viviendas, etc.; así como el informe que emitió sobre el anteproyecto la Comisión Técnica nombrada por el Gobierno.

La idea de conectar La Punta con la isla de San Lorenzo no era nueva en el año 1958, cuando se formuló el comentado anteproyecto, pues en el año 1914, el ingeniero holandés J. Kraus confeccionó un trabajo relativo a esta unión, el cual está contenido en su publicación: *Proyecto de Mejoramiento del Puerto del Callao*.

En ese trabajo el ingeniero Kraus discutía las ventajas y desventajas de construir un nuevo puerto en la zona del Callao, acompañado con otro similar en la isla de San Lorenzo unida a La Punta por un molón de comunicación.

El ingeniero Kraus llegó a la conclusión de que era más económica la construcción de nuevas facilidades portuarias en la zona del Callao, que en San Lorenzo. Esta conclusión parece que fue la que predominó en aquella época para no considerar el proyecto de la isla de San Lorenzo, y ejecutar el plan del terminal marítimo del Callao algunos años después, aunque no se siguieron los lineamientos o diseño del proyecto Kraus.

En conclusión, es conveniente recalcar que el anteproyecto de la firma *Christiani & Nielsen*, de haberse aprobado y ejecutado, no habría sido la más adecuada y técnica solución a los problemas portuarios de la zona del Callao, ni a los de la industria pesquera, conforme lo certifican acontecimientos que han afectado en uno u otro modo al movimiento portuario del Perú y a la industria pesquera, lo que ha conducido a resolverlos a base de consideraciones más efectivas, técnicas o de acuerdo a estudios más profundos de la realidad nacional.

11.8. EL PROYECTO PARA LA CONSTRUCCION DE UN PUERTO EN LA ZONA DEL CALLAO DENOMINADA "OQUENDO"

11.8.1. Antecedentes

En marzo de 1965 se concluyó un proyecto para construir un puerto en las inmediaciones del fundo Oquendo en el Callao,

ejecutado por la firma de ingenieros consultores *Livesey-Henderson* de Londres por encargo de la compañía Victoria Agrícola e Industrial S.A., propietarios de dicho fundo.

Con fecha 10 de enero de 1966, por Resolución Ministerial Nº 6 del Ministerio de Hacienda y Comercio, se designó una Comisión Técnica Mixta, con el objeto de adaptar las características del puerto de Oquendo a las necesidades reales de la industria pesquera y el comercio de los productos marinos, de modo de complementar las funciones y servicios del puerto del Callao, y no duplicar esfuerzos y funciones que ésta realiza.

Teniendo en consideración las recomendaciones de la Comisión Técnica Mixta, la firma *Livesey-Henderson* modificó sustancialmente el proyecto original, limitándolo en amplitud, y poniendo énfasis en el sector pesquero y todos sus servicios conexos.

11.8.2. *El Proyecto*

En resumen, el proyecto consistió en: una rada interior, con todos los servicios para la flota pesquera del Callao; y una instalación compuesta de faja transportadora y tubería que se internaría en el mar una longitud de 1,200 metros para el embarque de harina y aceite de pescado.

En la rada interior y dispuestos alrededor de ésta, se construirían las siguientes instalaciones y servicios:

- a) Cuatro muelles y espigones para el acoderamiento permanente y simultáneo de 300 bolicheras.
- b) Un muelle de reparaciones para el acabado de embarcaciones nuevas y la reparación de otras, cuando no es necesario sacar las embarcaciones del agua.
- c) Un muelle y terminal para pescado fresco y congelado.
- d) Un muelle para absorbentes de las fábricas de harina de pescado que se puedan instalar en Oquendo.
- e) Un muelle para carga y descarga de redes y abastecimiento pesado.
- f) Espacio para la instalación de servicentros marinos.
- g) Zonas reservadas para la instalación de astilleros, varaderos, talleres de servicios y conexos.
- h) Zonas reservadas para oficinas de rada y almacenes de redes de los armadores.

EL PUERTO DEL CALLAO

- i) Zonas reservadas para fábricas de harina de pescado y otras industrias derivadas de la pesca.
- j) Zonas reservadas para restaurantes, albergues, estacionamiento y comercio en general.

Las instalaciones para el embarque de harina de pescado, estarían proyectadas para ejecutar eventualmente los embarques a granel, con la correspondiente economía de envases, fletes y tiempo de carga.

La obra se estimaba que costaría alrededor de S/. 505'200,000.00, incluyendo la compra de 125 hectáreas de terreno por un valor de S/. 62.5 millones, obras civiles por un valor de S/. 420.7 millones y equipos por valor de S/. 22 millones.

La inversión requería la obtención de un crédito de S/520 millones, avalados por el Estado a un plazo de 16 años contados desde la iniciación del proyecto, y con un interés de 8 % anual.

Se crearía además la Empresa Puerto de Oquendo S.A., una entidad de derecho privado, la que operaría el puerto como un negocio cualquiera durante el tiempo que dure la financiación, y a su vencimiento y cancelación entregaría el puerto al Gobierno, libre de todo costo.

No obstante constituir este proyecto un plan bastante adecuado para ayudar a las operaciones portuarias relativas a la industria pesquera establecida en el Callao, no pudo materializarse en ninguna forma, quedando el mencionado proyecto en el papel.

11.9 UNA INSTALACION PRECURSORA

11.9.1. *El absorbente del molino Excelsior*

Como un dato interesante de iniciativa y aporte de un distinguido industrial del Callao, el Sr. Eugenio Cogorno, mencionamos la instalación que efectuó en 1932 de una tubería absorbente que unía el muelle de cabotaje del Callao con los silos del molino Excelsior, ubicados en el jirón Manco Cápac del Callao, para descargar de las naves el trigo importado.

Esta instalación, operó 20 años antes de que la Autoridad Portuaria del Callao instalara y pusiese en funcionamiento los equipos absorbentes de descarga de trigo en el terminal marítimo.

La operación de este equipo del molino Excelsior fue autorizada por Resolución Suprema del 3 de Octubre de 1932.

Capítulo XII

12. ISLAY

12.1. UBICACION Y CARACTERISTICAS GEOGRAFICAS

La bahía de Islay se encuentra ubicada inmediatamente al sur de la bahía de Matarani. Hacia la parte sur oeste de la caleta y a unos 1,300 metros de la costa hay tres islotes de color blanco, rodeados de aguas profundas llamados "islotes Alvizuri". Estos islotes junto con la isla Wilson forman el pasaje Islay que es profundo, limpio y con 300 metros de ancho y profundidades hasta de 19 brazas.

Por el lado sur, la caleta remata en la punta de Islay que la protege, la cual es baja, rocallosa y de color oscuro.

La bahía tiene excelentes condiciones hidrográficas, y desde épocas muy lejanas constituyó un abrigo y un buen punto de recalada para las naves que servían a la región del sur del Perú.

En la punta de Islay hay instalado un faro automático de destellos blancos, teniendo la altura de la luz 214 pies sobre el nivel del mar y una visibilidad de 21 millas.

12.2. CONSIDERACIONES HISTORICAS

Aunque los cronistas de la conquista, y especialmente Cieza de León, no mencionan a Islay, las favorables condiciones de la rada permitieron que los naturales de los parajes aledaños a dicho lugar lo utilizaran para su acceso al mar, desde tiempos anteriores a la conquista. Con motivo de haberse inhabilitado el

puerto de Arequipa: Chule, en el año 1600 por cenizas procedentes de erupciones volcánicas cercanas, el entonces virrey del Perú marqués de Guadalcázar, dispone la habilitación de los puertos de Quilca, Aranta y Aylay (Islay). Esto sucedió en el año 1623.

En 1826, Islay con una población de aproximadamente doscientos habitantes es declarado puerto mayor. En 1830 se da fuerza de ley a la creación del puerto mayor de Islay. La ciudad era pequeña, de aspecto rudimentario y en su perfil costero golpeaba un oleaje fuerte.

En setiembre de 1833 arriba al puerto de Islay la nave *Leonidas* a bordo de la cual viajaba doña Flora Tristán, quien efectúa una interesante descripción de su llegada y estadía en el puerto, así como de su viaje a través del desierto de La Joya y su posterior regreso al puerto y reembarque, titulado: *Peregrinaciones de una paria*.

También en 1834, Islay es usado para escapar huyendo de Arequipa rumbo al Callao, por la llamada: "La Mariscala", doña Francisca Zubiaga de Gamarra.

En 1837, la expedición contra la Confederación Perú-Boliviana de Manuel Blanco Encalada llegó a Islay con el fin de entrevistarse con los jefes peruanos contrarios a la Confederación, retirándose después en vista de la falta de agua para aprovisionamiento. En las vecindades de Islay perdió una de sus naves.

El 12 de enero de 1838 nuevamente arribó a Islay una expedición chilena al mando del inglés Robert Simpson, con el plan de sorprender a los buques peruanos fondeados. Las tres naves peruanas salieron del puerto y tomaron altura, llegando a imponerse a las cinco naves chilenas después de un largo y nutrido cañoneo. El jefe de la escuadrilla chilena trató de justificar su derrota alegando que las naves peruanas estaban al lado de barlovento.

En 1840, habiéndose establecido la línea inglesa de vapores *The Pacific Steam Navigation Company*, arriba a Islay el primer buque de esta compañía, *El Perú*, procedente de Europa, vía cabo de Hornos/Magallanes, y con destino al Callao.

En el año 1848 arriba a Islay el capitán inglés Fitz Roy explorando toda la zona inmediata y describiéndola en su *Derrotero de la Costa del Perú*. Decía Fitz Roy: "El espacio para fondear en el interior de los islotes es muy limitado y el agua es muy profunda. La compañía P.S.N.C. posee una boya apostada en alrededor de 30 brazas".

ISLAY

Entre 1852 y 1853 se construye un muelle de bases de fierro y plataforma de madera, ubicado en la parte sur. En 1857 se creó la provincia de Islay por resolución del Poder Ejecutivo. Sin embargo, sólo en diciembre de 1862 se dio la ley dando condición de provincia del departamento de Arequipa a Islay.

Cabe mencionar que en una determinada época de nuestra agitada vida política, Islay fue instituido como Gobierno Litoral de Islay, al suprimirse de la organización política y territorial del Perú el departamento de Arequipa.

Esto aconteció en 1858, cuando el libertador Ramón Castilla, Presidente Provisorio de la República y general en jefe de sus Ejércitos, decretó el 12 de marzo de 1858 lo siguiente, entre otros párrafos del decreto:

“CONSIDERANDO:

Que la capital del Departamento de Arequipa ha dado repetidas y muy nocivas pruebas de su poder, empleándolo en conjuraciones armadas contra el orden público, y arrastrando en sus funestas inclinaciones a las otras Provincias que componen el Departamento...

DECRETA:

1º.— Queda suprimido en la organización política y territorial de la República, el Departamento de Arequipa... 2º.— Queda abolida la Corte Superior de Justicia y reducida la magistratura a los Jueces señalados por la Ley para las Provincias... 3º.— Erija-se en Gobierno Litoral el Puerto de Islay, anexándose a su jurisdicción territorial los Distritos de: Valle del Tambo, Provincia del Cercado de Arequipa, Quilca y de la Provincia de Camaná”.

Sin embargo, debido a la mediación del Consejo de Ministros, Castilla aceptó que se dejara sin efecto el anterior decreto y otro de fecha 14 de marzo del mismo año, restableciéndose el departamento de Arequipa con su capital Arequipa, al estado y demarcación que tenía antes de la expedición de los mencionados decretos, quedando los distritos de Tambo y Quilca agregados al puerto de Islay.

El movimiento de buques por el puerto de Islay entre los años 1840 y 1844 fue de 100 con un tonelaje de 25,000 TN, en 1845 fue de 39 naves con un tonelaje de 11,000 TN, y en 1846 fue de 149 buques con un tonelaje de 38,236 TN.

Antonio Raimondi describe ampliamente en su obra *El Perú* cómo era Islay en 1863. Dice así: “El Puerto de Islay consiste de

una ensenada abrigada por una punta que entra a la mar. El puerto es muy pequeño y algo difícil para la arribada, a causa de grandes peñascos e islotes situados casi a su entrada. Islay no tiene playa y por todas partes la roca está cortada a pico formando una barrera elevada contra la que chocan las olas del mar. Hasta hace pocos años el desembarcadero era muy difícil y peligroso, porque no había muelle y para subir y bajar existía una móvil y bamboleante escalera de sogas que estaba apoyada a una peña vertical ...

Como Islay no produce nada, es preciso traerlo todo de afuera, lo que encarece la vida.

La importancia de Islay se deriva de ser el puerto por donde se introducen y exportan todos los productos que se consumen o producen en los departamentos de Arequipa y Cuzco ...”.

De todas las descripciones anteriores de Islay, puede apreciarse la importancia que adquirió este pequeño pero abrigado puerto del sur del Perú, en diferentes circunstancias y épocas de nuestra vida republicana. Sin embargo, la escasez de agua lo hacía presentar como un lugar árido y carente de vegetación y condiciones sanitarias deplorables. Por otra parte la población de Islay en cuatro oportunidades sufrió de pestes; dos de fiebre amarilla en los años de 1854 y 1869, una de tipo exantématico en 1836, y otra de viruela en 1841. En todas estas ocasiones la población de Islay sufrió graves bajas.

En el año 1858, un terremoto afectó seriamente la zona del puerto de Islay y entonces se recurrió a utilizar la caleta vecina de Mollendo en su reemplazo.

Antes de ocuparnos de otros detalles que determinaron el cierre de Islay como puerto, resulta interesante insertar literalmente las descripciones que hacen de este puerto dos distinguidos pioneros de los *Derroteros de la Costa del Perú*: don Aurelio García y García en 1870, y don Rosendo Melo en 1906.

Dice así don Aurelio García y García:

“PUERTO DE ISLAY

“Se distingue de todos los demás del Perú por su configuración especial. Esta la constituye una gran poza rodeada de barrancos oscuros, de piedras cortadas casi a pique. Son elevados y no dejan playa ninguna en casi todo el contorno.

El fondo es de piedra muy acantilado. A medio cable de tierra se encuentran de once a trece brazas de agua y va en aumento hasta veinte y cinco y treinta a la mitad del puerto. Separándose

ISLAY

tres cables de tierra no se encuentra fondo en menos de treinta y cuarenta brazas de agua. Conviene en consecuencia, ir tan cerca de la costa del S. como se pueda, de ese modo se estará además próximo al muelle, situado hacia esa parte y se podrá acoderar el buque si se quiere sobre las mismas piedras.

El muelle es de hierro en esqueleto, con plataforma de madera y se halla construído sobre unos islotes y la orilla. Desde este punto comienza en plano inclinado una cuesta pendiente de cerca de trescientos pies de extensión, por la que corre un ferrocarril con máquina fija de vapor para el desembarco de mercaderías a la aduana. En su término por la parte de tierra se ve este edificio; y allí principia la población.

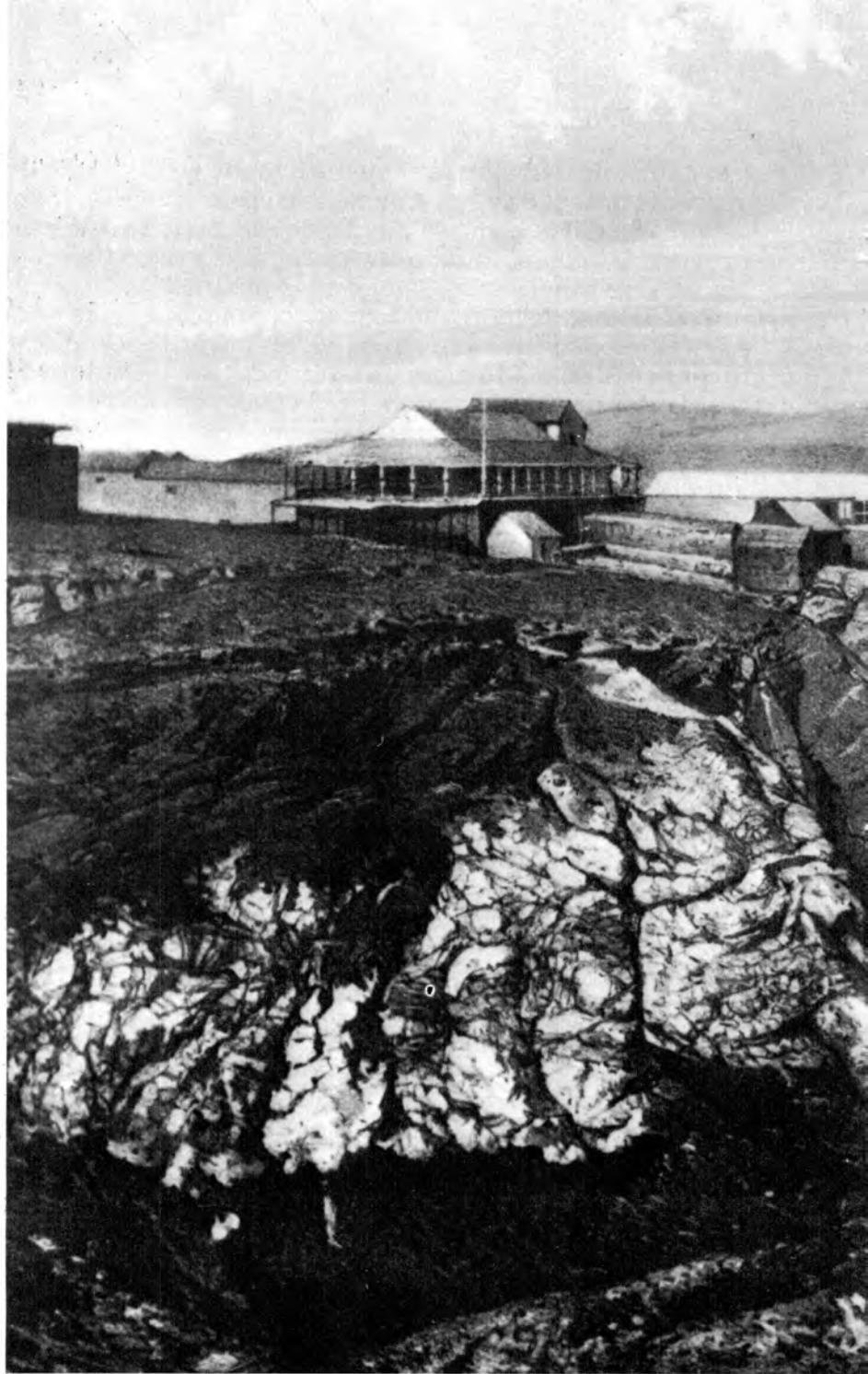
De la pequeña punta del baluarte que está al medio de la costa del S. se desprende una laja sobre la que bate el mar continuamente.

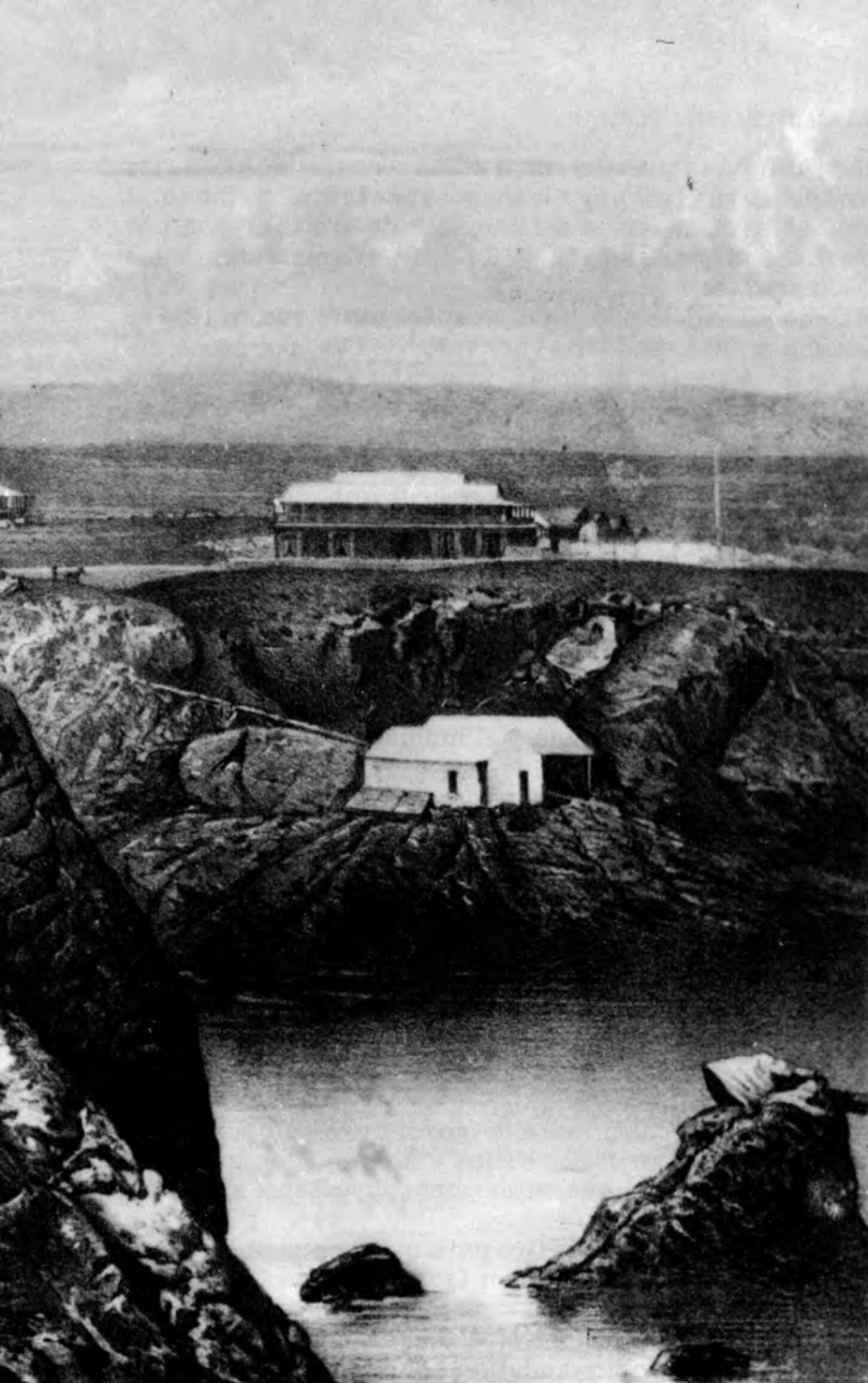
Islay es el cuarto puerto mayor del Perú, viniendo por el S. y el principal del departamento de Arequipa. Por él súrtense también en gran parte, los departamentos de Cuzco y Puno. Se hacen fuertes importaciones de mercaderías extranjeras y productos nacionales para el consumo de esos departamentos; y se exporta grandes cantidades de lana y otros productos del país. La población está abastecida de víveres, aunque los frescos no son en mucha abundancia ni muy variados. La aguada se hace en el mismo muelle por una cañería de fierro que llega hasta él. Suelen experimentarse bravezas de mar que hacen molesto el desembarco (...).

Dice así don Rosendo Melo:

“PUERTO DE ISLAY

“El lado de la cala Matarani que corre al E. concluye en un islote frente al cual cambia al S. la dirección de la costa y pasado otro islote, llamado La Fuente, se forma una abra hacia el E. y ahí se veían bajo los restos de un muelle de columnas clavadas en la peñolería de la costa, con plataforma de madera, arriba la población y en los 91 o más de cuesta intermedia; el mecanismo funicular a vapor medio del cual se elevaba al pueblo, situado en la meseta, con rápido declive al muelle, la mercadería en transporte. La rada o desembarcadero de Islay quedaba comprendida entre el islote al extremo S. de Matarani, que en las cartas inglesas se llama Brennan y el islote Roca Plana, especie de baliza destinada a orientar sobre la mejor situación para fondear; abra o desembarcadero encerrado entre barrancos cortados a pique y de





Vista del puerto de Islay
(Archivo Fotográfico del I.E.H.M.P.).

aguas tan profundas que muy cerca de las rocas aisladas o de los barrancos de tierra firme hay a lo menos siete brazas de fondo, el que a tres cables de distancia del muelle es de 36 o 38 brazas, por cuya causa los vapores, en vez de fondear, se amarraban a las boyas permanentes.

Islay como puerto de Arequipa prosperó tanto que en 1858 se importaron por ahí mercaderías por valor de 1'297,000 pesos, exportándose S/. 2'308,000 en lanas, minerales y otros productos del país. Diez años después sufría con las convulsiones sísmicas de Agosto y luego cedió el puesto a Mollendo. Hoy no se hacen operaciones ahí, salvo las de pesca.

Al S. de Roca Plana sigue la costa cosa de una milla y delante de su centro hay al W. numerosas piedras con canal franco entre ellas y los islotes de más afuera. Fue sin duda el Capitán Bloomfield, mucho tiempo al servicio de la P.S.N.C. el primero en aventurarse por ese canal, que lleva su nombre y al que entraba en sus viajes de S. a N. haciendo rumbo N. 10° 40'E. que adoptaba al proyectar Roca Plana con la isleta Brennan.

En viaje de N. a S. bastaría ir en demanda del islote La Fuente orientándose por él, Roca Plana y el muelle o las casas".

12.3. *EL CIERRE DE ISLAY COMO PUERTO Y SU SUBSTITUCION POR MOLLENDO*

En el año 1860, el Congreso expidió la siguiente ley:

"El Congreso de la República del Perú: Considerando de gran importancia para el proyecto de los Departamentos del Sur, la construcción de un camino de hierro entre el puerto de Islay y la ciudad de Arequipa; y teniendo noticias de que existe en el Ministerio de Gobierno una propuesta con tal objeto;

DECRETA:

El Poder Ejecutivo celebrará a la mayor brevedad posible, la contrata para el ferrocarril entre Islay y Arequipa, en los términos y bajo las condiciones que estime más conveniente a los intereses del país.

Comuníquese al Poder Ejecutivo para que disponga lo conveniente a su cumplimiento. Dado en Lima a dos de Octubre de 1860".

La propuesta que se menciona en el decreto citado se refería a la que había presentado un ciudadano chileno Juan Barros, al

ISLAY

Gobierno peruano para realizar una inversión de diez millones de pesos con garantía del seis por ciento para efectuar la construcción de un ferrocarril entre Islay y Arequipa.

Teniéndose en cuenta la importancia de este ferrocarril, también en 1860 el Gobierno nombró una comisión integrada por los ingenieros Federico Blume y don Manuel Mariano Echegaray para que practicasen un nuevo reconocimiento de los terrenos comprendidos entre el puerto de Islay y la ciudad de Arequipa para determinar la línea: "en que debe establecerse un ferrocarril entre ambos puntos". El 25 de enero de 1862, la Comisión Blume-Echegaray presentó su informe. Entre las principales conclusiones del citado informe pueden mencionarse las siguientes:

"Que era más conveniente substituir al puerto de Islay por uno en Mejía, debido a que se ahorraban 25-1/2 kilómetros de línea, se podía formar una ciudad cómoda y con agua y tenerse cerca las provisiones necesarias provenientes de Ensenada y del Valle del Tambo". Otra ventaja que señalaban era: "Que no habría o haya tercianas en el nuevo puerto". Sin embargo, también anotaban las desventajas de Mejía: "es un trecho de costa abierta y sin el menor abrigo, y además eternamente expuesto a los avances del río Tambo, que carga mucha arena, fango y materiales de toda clase en tiempo de arenadas"; que las anclas se pierden en la loma de Punta Mejía, y no es improbable que se atraquen a veces en árboles que provienen del río; que hay fuertes tumbos o reventazones de olas que no permiten el desembarco de botes ni de lanchas".

No obstante el mismo informe señalaba como atenuantes a los inconvenientes que: "Ni el puerto de Iquique, de Arica, de Islay, ni del Callao tienen abrigo de la parte del Norte y el de Arica e Iquique muy poco de la parte Sur. Otro tanto ocurre con el de Valparaíso, donde anualmente se pierden buques".

El Gobierno en base al informe anterior expidió un decreto el 26 de febrero de 1882, instando a todas las personas que quisieran a tomar acciones en la empresa de dicho ferrocarril, garantizándoles el 6% de sus capitales. Posteriormente el Congreso autorizó para extender hasta el 7% la garantía mencionada. La convocatoria no tuvo éxito.

El 12 de junio de 1863, el gobierno del general Juan Antonio Pezet expidió un decreto por el que concedía a don Patricio Gibson y a don José Pickering la opción de construir y explotar un ferrocarril entre Arequipa y cualquier punto de la costa de Islay





Vista panorámica de la bahía de Islay, islas
Alvizuri y el puerto de Matarani. (Archivo
Servicio Aerofotográfico Nacional).

a Mejía, garantizando un interés de 7% anual en quince años sobre el capital de S/. 8'138,491.00.

No obstante, estudios posteriores llevaron al Gobierno a considerar que la obra del ferrocarril importaría la suma de quince millones de soles, por lo que el Congreso dio una nueva ley: "Autorizando al Poder Ejecutivo para garantizar el interés del 7% sobre el capital que se invierta en la construcción de un ferrocarril entre la caleta de Mejía y la ciudad de Arequipa, no pudiendo extenderse esta garantía sino hasta la cantidad de quince millones de soles".

En virtud de esta ley, el 10 de diciembre de 1864 se concedió a Gibson y Pickering, por 99 años, con privilegio exclusivo en los primeros 25, la construcción y explotación del ferrocarril entre Arequipa y Mejía. Sin embargo, por el Decreto del 18 de enero de 1867, el Gobierno declaró insubsistente el contrato y quedó en posesión de su derecho para proceder a realizar la obra como mejor conviniera a los intereses del país.

Hasta esta fecha, como podrá apreciarse, la construcción de este importante ferrocarril estaba sólo en la letra. Nada efectivo se había conseguido, hasta que el 31 de marzo de 1868, el ciudadano norteamericano Enrique Meiggs, que ya había realizado en Chile varias obras ferrocarrileras, se presenta al Gobierno ofreciendo realizar la obra bajo las condiciones que se estimasen más convenientes a los intereses fiscales y en un plazo no mayor de tres años contados a partir de los cuarenta días de firmada la correspondiente escritura. El Gobierno del Perú no vaciló en otorgarle el contrato de ejecución del ferrocarril a don Enrique Meiggs, el cual fue firmado con fecha 4 de mayo de 1868.

Meiggs inició los trabajos de construcción inmediatamente, habilitando para recibir todo el material necesario para la obra a Mollendo. De este modo, a medida que avanzaba la obra del ferrocarril, Mollendo iba adquiriendo mayor actividad que Islay.

En marzo de 1870, una comisión inspectora de los trabajos emite un informe que no llega a determinar cuál debe ser en definitiva el terminal del ferrocarril. Sin embargo, el ingeniero Alejandro Prentice comentando dicho informe dice lo siguiente: "En resumen, el que suscribe considera que, para un puerto, Mollendo es mucho mejor que Mejía; mas cree que, temprano o tarde, Islay ha de ser el término de la costa de los ferrocarriles de Puno y Arequipa".

El Gobierno no tomó ninguna acción para fijar el terminal del ferrocarril a pesar del anterior informe, y el 24 de diciembre de

ISLAY

1870 la línea férrea quedó terminada entre Arequipa y Mollendo, siendo inaugurada por el Presidente coronel José Balta, el 1º de enero de 1871.

De este modo, la particular decisión o conveniencia del constructor Enrique Meiggs, de utilizar Mollendo como punto terminal, puede decirse que determinó la resurrección o nacimiento de Mollendo como puerto principal del sur del Perú, y el abandono de Islay como tal.

Al respecto es interesante transcribir en esta parte las expresiones vertidas por don Rosendo Melo en su *Derrotero de la Costa del Perú*, referente al abandono de Islay como puerto y su substitución por Mollendo. Dice así:

“El cambio del puerto de Islay por el de Mollendo es uno de los testimonios más gráficos de la facilidad o desenfado con que suelen posponerse en el Perú los intereses colectivos o los de quienes pueden desviarlos en su provecho personal. Convino a algún gamonal propietario en el Valle del Tambo que la línea férrea de la Costa a Arequipa pasara lo más cerca posible de dicho valle, y se sacrificó una población de más de cinco mil habitantes, instalación cuantiosa, magnífico puerto, abrigo tranquilo, para ir a establecerlo en un peñascal de playa bravía, si bien con carácter provisorio que apenas mantiene unos 43 años un lugar de tráfico destinado a pregonar a todas horas el audaz egoísmo o supina ignorancia de éstos y la tolerancia cretina o indiferencia mutua de aquéllos”.

Es evidente que las condiciones naturales de Islay eran muy favorables para mantener las operaciones portuarias, y que las expresiones de don Rosendo Melo reflejan la reacción del especialista en materia costera, ante la substitución de la facilidad natural por otra abierta o artificial.

De todos modos, el hecho es que Islay posteriormente dejó de funcionar como puerto, siendo substituido por Mollendo.

Prácticamente el Decreto Supremo, expedido en Arequipa el 6 de enero de 1871, por el Presidente de la República don José Balta, aunque establecía en su parte considerativa: la necesidad de hacer estudios detenidos y examinar maduramente las condiciones de los puertos de Islay, Mollendo y Mejía, para deducir cuál de éstos debe ser el terminal del ferrocarril de esta ciudad a la costa; en la parte resolutive declara al puerto de Mollendo como término provisional del referido ferrocarril.

De este modo, esta disposición fijando a Mollendo como terminal de la línea del ferrocarril de Arequipa a la costa, históricamente determinó el cancelamiento de la actividad portuaria de Islay.

A continuación se transcribe el texto del mencionado decreto:

“Arequipa, Enero 6 de 1871

TENIENDO EN CONSIDERACION:

- 1º Que es necesidad hacer estudios detenidos y examinar, maduramente, las condiciones de los puertos de Islay, Mollendo y Mejía, para decidir cuál de éstos debe ser el término actual de la línea férrea, es urgente dotarle de los edificios necesarios para el depósito de mercaderías, y mejor servicio de ferrocarril; se resuelve:
 - 1º Practíquense por el Ministerio de Hacienda y Comercio, los estudios convenientes para conocer cuál de los puertos de Islay, Mollendo y Mejía deba ser en definitiva el término del ferrocarril; y
 - 2º Autorízase al Empresario constructor, Don Enrique Meiggs, para que, en el expresado puerto de Mollendo, por medio de un ingeniero de su confianza, designe los locales, haga los trazos respectivos y proceda a la colocación de las estaciones, ramadas y demás depósitos que por su contrata está obligado a proporcionar.

Comuníquese, publíquese y regístrese.

Rúbrica de S.E. — *PIEROLA*”.

El 6 de enero del mismo año (1871), otro decreto establece definitivamente la clausura del puerto de Islay:

“Arequipa, 6 de Enero de 1871

TENIENDO EN CONSIDERACION:

- 1º Que declarado por decreto de la fecha, el puerto de Mollendo, término provisional del ferrocarril de Arequipa a la Costa, es necesario dictar las órdenes convenientes para proporcionar las mayores facilidades al Comercio y garantías a los intereses fiscales;
- 2º Que careciendo en la actualidad Mollendo de las comodidades y elementos necesarios para el depósito, custodia y despacho de las mercaderías, es indispensable acordar las

ISLAY

medidas que tiendan a salvar estos inconvenientes; se resuelve:

- 1º Concédase el plazo improrrogable de cuatro meses a contar desde el 15 de Febrero próximo en que estará abierto al tráfico la línea férrea de Mollendo a esta ciudad, para el despacho de todas las mercaderías actualmente existentes en los almacenes de Aduana de Islay; abonándose por los interesados, el valor de los derechos que causare el despacho;
- 2º Queda clausurado el puerto de Islay para la importación de mercaderías, debiendo por consiguiente arribar los buques al puerto de Mollendo;
- 3º Las mercaderías que se importen de la fecha en adelante, por el puerto de Mollendo, serán conducidas, directamente con las precauciones convenientes, a esta ciudad, en donde se practicará su despacho, de conformidad con los reglamentos vigentes, por los empleados que para ese efecto se nombren. Designase como local para la Aduana de esta ciudad, el edificio conocido por "Los Ejercicios";
- 4º Tan luego como se hubiera verificado el despacho de todas las mercaderías existentes en los Almacenes de Islay, se constituirá el personal de la Aduana expresada en esta ciudad previa orden del Ministro de Hacienda, debiendo en el día, trasladarse el resguardo al puerto de Mollendo con sólo la permanencia en Islay, de un teniente y dos inspectores para la vigilancia de esta costa; y
- 5º Las medidas acordadas por la presente resolución, tienen el carácter de provisionales, hasta tanto se acuerde la fijación definitiva del término del ferrocarril.

Comuníquese y regístrese.

Rúbrica de S.E.

PIEROLA".

12.4. COMBATE NAVAL DE ISLAY EN ENERO DE 1838

Un acontecimiento histórico que tuvo lugar en enero de 1838, fue el combate naval de Islay, entre fuerzas navales chilenas y peruanas, con motivo de reanudarse las hostilidades contra Santa Cruz y la Confederación Peruano-Boliviana.

Transcribimos el artículo escrito por don José Carlos Martín y publicado en el diario *El Comercio* de Lima, referente a dicho suceso:

“En el pueblo de Paucarpata fue suscrito el tratado de su nombre en noviembre de 1837 que puso fin a la primera expedición restauradora. Este convenio fue repudiado por el Gobierno de Chile, tres días después del regreso de las fuerzas que comandó el Vicealmirante Blanco Encalada, al que le inició proceso.

“Chile reanudó las hostilidades contra Santa Cruz y la Confederación Perú-Boliviana enviando una escuadrilla y para cumplir a su modo con los usos de la guerra, entregó una notificación de reapertura del conflicto al Capitán del puerto de Arica con un sobre rotulado al Ministro de Relaciones Exteriores del Perú.

“Aprovechando de ese ardid, contra el país desprevenido, siguieron los buques rumbo a Islay donde llegaron el 12 de enero de 1838. Puerto que servía para la introducción de las mercaderías que se consumían en los departamentos de Arequipa y Cusco, el que había sido reconocido por esa época en sus trabajos hidrográficos y cartas marinas del Capitán Fitz Roy, Islay se hallaba situado entre la caleta de Matarani, el mejor tenedero de la ensenada de Islay y la punta del mismo nombre. Era uno de los principales de la costa sur peruana, junto con Arica que era puerto de depósito. Ofrecía el aspecto de una gran fosa rodeada de barrancos y peñascos, cortados casi a pique, que no dejaban playa alguna en su base. Al noreste y muy cerca del muelle de Islay se hallaba el islote de la Fuente y los islotes de Alvizuri a la entrada del mismo.

“Ahí se dirigieron las naves chilenas al mando del inglés Roberto Simpson, con el plan acostumbrado, de apoderarse por sorpresa de los buques peruanos fondeados. Pero nuestros marinos habían adquirido la necesaria experiencia sobre la manera de hacer la guerra de los chilenos.

“Para equiparar fuerzas, tres naves peruanas y cinco chilenas, los nuestros salieron del puerto y tomaron altura, llegando a imponerse después de un largo y nutrido cañoneo, gracias a la decisión de los jefes peruanos como Juan José Panizo, Domingo Valle Riestra y Miguel Zaldívar.

“La Escuadra Chilena, compuesta entonces de barcos asaltados en plena paz, fracasó en su habitual empresa. Simpson trató de justificar su derrota, de que no obtuvo la victoria porque el Perú era dueño del barlovento, o sea el lado favorable del viento”.

“Este combate señaló una vez más la importancia que tiene el dominio del mar y que las operaciones marítimas abren las campañas en el Perú, y efectivamente, este encuentro retrasó la partida de la segunda expedición restauradora y obligó a perfeccionar sus precauciones”.

ISLAY

12.5 COMENTARIOS

Como podrá apreciarse de la lectura de todos los acontecimientos transcurridos en el puerto de Islay a través de sus doscientos ocho años de existencia, las pestes, terremotos, factores de insalubridad y falta de agua y abastecimientos, desmejoraron las condiciones de puerto natural que ofrecía la bahía de Islay. Pero fue factor determinante de su abandono, la construcción del ferrocarril de Arequipa a la costa.

Sin embargo, a pesar de las circunstancias mencionadas anteriormente y conforme lo describen los cronistas y navegantes de la época, Islay en el siglo pasado tuvo una actividad comercial bastante importante como puerto principal de Arequipa y de salida de otros puertos de la región interior del sur del Perú, caracterizándose sus cargas de exportación en lanas de alpaca y oveja, así como de vicuña y llama procedentes de Bolivia, cuyo destino eran los puertos de Liverpool, El Havre, Hamburgo y Boston.

Así pues terminó su misión extinguiéndose en el abandono y quedando hasta hoy envuelto en el silencio de sus ruinas, el puerto que en una era romántica y bravía de nuestra historia, viera pasar por su suelo a Flora Tristán, Raimondi y Fitz Roy; a la vendida mariscala doña Francisca Zubiaga; al joven y derrotado general Felipe Santiago Salaverry; al jefe de la Confederación Peruano-Boliviana general Santa Cruz y a los generales de las revoluciones del Perú: La Fuente, Morán, Vivanco y Prado.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

BIBLIOGRAFIA:

Derrotero de la Costa del Perú – Hidro – 304 – 1967

Derrotero de la Costa del Perú – Rosendo Melo

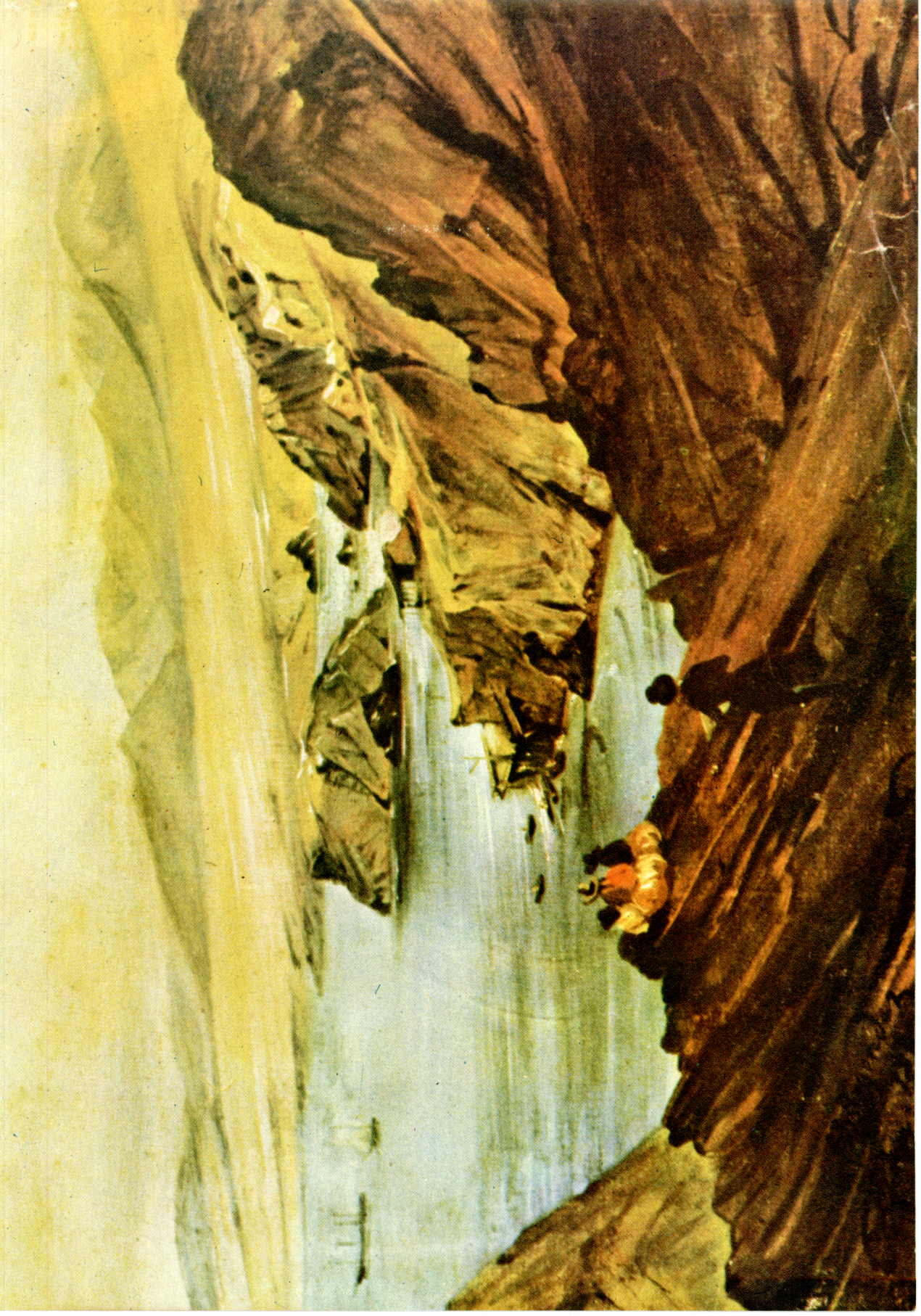
Legislación de Muelles y Obras Portuarias – R. Huapaya – 1938

El Perú – Antonio Raimondi

Ensayo Monográfico sobre Mollendo y la Provincia de Islay – Manuel de Torres Muñoz – 1971.

Sinopsis Histórica de Islay y Mollendo – Dr. M. Francisco Velarde H. – 1970

Combate Naval de Islay – José Carlos Martín – Enero 1978.





**Puerto de Islay. Diciembre de 1842.
Pintura de Juan Mauricio Rugendas.**

Plano de la Intendencia de Arequipa, hecho de orden del Exmo. Señor Virrey Fr. Dn. Francisco Gil y Lemos, año de 1792. Por Dn. Andrés Baleato. (Archivo Fotográfico del I.E.H.M.P.).

Capítulo XIII

13. MOLLENDO

13.1. DESCRIPCIÓN GEOGRÁFICA

El puerto de Mollendo se encuentra ubicado a unas 4 millas hacia el oriente de la punta de Islay, sobre un perfil barrancoso con pequeños abruptos entrantes y salientes.

Las condiciones de este puerto siempre fueron bastante inadecuadas para prestar abrigo, protección a las naves y a sus operaciones, debido a lo abierto del lugar, y a los efectos del mar de leva y del viento reinante con fuerte rompiente que ataca a los acantilados rocosos. Sin embargo por ser bueno el tenedero, no ofrecía peligro a las naves, pero sí a las operaciones de carga y descarga que a veces quedaban paralizadas hasta por tres días.

El fondeadero para las naves es relativamente incómodo con sus 25 brazas de agua, y las bravezadas de mar se presentan con más frecuencia entre los meses de julio a setiembre.

13.2. ANTECEDENTES HISTÓRICOS Y RAZÓN DEL ESTABLECIMIENTO DE MOLLENDO COMO PUERTO

Mucho antes de que se estableciera una salida marítima definitiva para la importante región del sur del Perú, principalmente Arequipa, se habían utilizado distintas caletas en el litoral de lo que hoy es el departamento de Arequipa.

Comenzando desde la época de la conquista, y prosiguiendo luego a las de la colonia y finalmente de la república, vamos a





Vista aerofotográfica del puerto
de Mollendo incluyendo la ciudad.
(Archivo Servicio Aerofotográfico Nacional).

citar diferentes narraciones y opiniones respecto a Chuli, Mollendo original, y el Mollendo de esta monografía.

Cieza de León, escritor español que recorrió la costa del Perú en 1547, dice así en sus Crónicas:

“Otras tres leguas más adelante está otra isleta, muy cerca de la tierra firme, y a sotavento della surgen las naos, porque también las envían deste a la ciudad de Arequipa, al cual nombran “Chuli”, que es más adelante de Quilca doce leguas; está en diez y siete grados y medio largos, más adelante deste río, sale a la mar una punta más que toda la tierra una legua, y están sobre ella tres farallones”.

En 1546, la Intendencia de Arequipa oficializa a Chuli como puerto. Diez años después el Cabildo de Arequipa lo declara puerto mayor. En el año 1600; Chuli se inhabilita por cenizas provenientes de erupciones volcánicas, y el virrey marqués de Guadalcázar, habilita en 1623 los puertos de Quilca, Aranta e Islay.

El Dean Valdivia, muy conocedor de los lugares y de los sucesos de Arequipa, dice: “El Puerto de Chuli, que sirvió en los primeros años para el Comercio del Mar, fue el curato de toda la costa. Por haberse cegado con la mucha arena se dispersaron los indios a las caletas vecinas”.

Dn. Juan Domingo Zamácola en sus *Apunte para la Historia de Arequipa*, señala en 1804 que Mollendo es un puerto de la Intendencia de Arequipa.

Fitz Roy, en su *Derrotero de la Costa del Perú* (1848) dice de Mollendo: “Esta caleta está 16 millas más al W (refiere la distancia a la Punta Mejía), y es la que antiguamente sirvió de puerto a Arequipa: pero hoy está tan alterado su fondo, que sólo es capaz para un bote o para embarcaciones pequeñas; por esto se le ha abandonado, siendo la bahía de Islay la que recibe los buques que conducen géneros al mercado de Arequipa”.

El sabio Raimondi dice: “que aunque el Deán no menciona Mollendo, ni Fitz Roy ni García y García a Chuli, se necesita poca perspicacia para no ver con toda claridad que el puerto de Chuli, es el mismo Mollendo”.

Ahora bien, cabe aquí mencionar que el 5 de marzo de 1837, por decreto expedido por el protector Santa Cruz, se abrió al comercio las caletas de: Vitor, Sama, Ilo, Yerbabuena, Cocotea, Mollendo y Quilca. Igualmente por Decreto Supremo del 6 de enero de 1871, se declara Mollendo nuevo puerto mayor del sur. En 1866 se fundó en Mollendo la primera agencia

MOLLENDO

aduanera, la casa Daulsberg Ostolaza, filial de la misma firma establecida en Arica.

Con respecto a la ubicación o coincidencia que pudiera haber entre el puerto de Chuli o el Mollendo de 1837, con el Mollendo de 1871 que se fija como terminal del ferrocarril de Arequipa a la costa, don Rosendo Melo en su *Derrotero de la Costa del Perú* emite estos comentarios:

“El Mollendo de 1837, estaba en donde se ha establecido desde 1869, o sea al E. del islote Ponce.

El Chuli del Deán Valdivia era la ensenadita con playa de arena al E. del islote Ponce, delante de Pampas Yermas, lejos de toda manifestación de vida, falto hasta de agua; o delante de la quebradita de Chili, o frente a la punta Bombón, casi a la boca del fértil valle de Tambo y en el arranque del viejo camino a Arequipa, por la Joya y Vitor.

“Raimondi no ha querido notar que el Deán Valdivia ha mencionado Chuli sólo incidentalmente y en absoluto ajeno a la posibilidad de que pudiera resultar provecho de la información, y Fitz Roy se limitó a decir que el Mollendo que estuvo al servicio del comercio de Arequipa antes de Islay, situado a tal distancia de punta Mejía, estaba opilado en 1837, y resulta como Fitz Roy dijo: El Mollendo antiguo está opilado; y a pesar de la poca perspicacia que según Raimondi precisaba para convencerse de que el Mollendo antiguo fue el mismo Chuli, nada tiene que hacer un puerto con otro, aunque tenga de común la forma de su desaparición; apilados los dos en épocas distintas, pero por causa semejante: el material que arrastran los aluviones de las quebradas vecinas y los de río Tambo.

“Desde luego llamaba la atención que un puerto tuviera profundidades de quince a veinte brazas a tres cables de la playa, y de seis o siete entre las piedras que obstaculizan la atracada del muelle.

“La explicación, sin embargo, era bien sencilla; el Mollendo que restableció el capricho u otra causa en 1869, no es ni Chuli ni el Mollendo que indica Fitz Roy, es otro atracadero en el barranco, elegido entre un rodal de piedras por quienes no tenían más objeto que satisfacer una consigna; los que concluidos su trabajo y liados los bártulos, volverían al suelo de origen.

“Con frecuencias comprobadas y antiguos mapas españoles está probado que la tornamesa de los ferrocarriles a Arequipa, Puno y Cuzco, está situada en el sitio que han ocupado fragatas

fondeadas y que el terreno que ocupa esa estación fue el antiguo Mollendo, que también se llamó Caleta Vieja.

“La Isla Ponce en vez de hallarse entre la caleta y el río, quedaba al lado de Islay y el Mollendo de hoy fue antes, probablemente, Chiguas.

“Las aludidas referencias impusieron nuevas investigaciones al autor de este borrón, que al fin encontró dos mapas españoles de principios del siglo XIX; el uno era de la Real Academia Náutica de Lima y el otro del Capitán Zamora; los dos describiendo de N. a S. llenaban el corto tramo de Islay al E. así: Chiguas, Isla Ponce, Mollendo.

“El otro plano dice, después de Islay; Sorda, Agua Libre, Chigua, Isla Ponce, Mollendo o Caleta Vieja. La Isla Ponce quedaba entre Mollendo a Islay. Hoy hace el extremo S. del puerto”.

Respetamos las opiniones que anteriormente se han mencionado y admitimos que el puerto de Mollendo, al que se refiere el Decreto Supremo de 1871, no es el mismo que el Chuli, o el Mollendo Antiguo de 1837, y continuaremos la descripción del Mollendo, término del ferrocarril de Arequipa a la costa.

13.3. EL FERROCARRIL DE AREQUIPA A LA COSTA Y EL PUERTO DE MOLLENDO

En octubre de 1860, durante la administración del Presidente Castilla, por ley se autorizó la construcción de un ferrocarril de Arequipa a la costa.

En febrero de 1861, don Federico Blume y Manuel Mariano Echegaray efectuaron exploraciones sobre el terreno para la realización de esta obra.

El informe emitido por ellos recomendaba que el ferrocarril ayudara al fomento de los valles de Vitor y Tambo y que se construyera un terminal en la caleta de Mejía.

El director de obras públicas del Gobierno, don Mariano Felipe Paz Soldán, a su vez emitía el 26 de febrero de 1862 opinión favorable al informe mencionado.

En los debates habidos en la legislatura de 1864 sobre este ferrocarril, se habló de terminarlo en Mejía, aunque también se mencionó Islay dentro del plan de esta línea.

Sin embargo al considerarse que por ser Mejía un lugar abierto inaparente para operaciones portuarias se escogió a Mollendo como término provisional del ferrocarril, ordenándose levantar

MOLLENDO

los planos para una ciudad, cerrándose por Decreto de 6 de enero de 1871, el puerto de Islay.

El 4 de mayo de 1866, firmaron el contrato para la construcción del ferrocarril de Mejía a Arequipa Dn. Enrique Meiggs y Dn. Manuel de los Ríos, este último en representación del Gobierno.

En este mismo año la construcción del ferrocarril se inicia en tres sectores: en las proximidades de Arequipa el 28 de mayo, en las pampas de Islay en junio, y en Mollendo el 17 de julio. En este día, Meiggs y sus hombres acampan en las proximidades de la caleta de Mollendo.

El 28 de diciembre de 1870 llega a Mollendo a bordo del *Chalaco*, el Presidente de la República Dn. José Balta, continuando a Arequipa después de tres días para inaugurar el ferrocarril el 1° de enero de 1871. Era ministro de Hacienda Dn. Nicolás de Piérola, quien acompañó al Presidente en este trascendental acto.

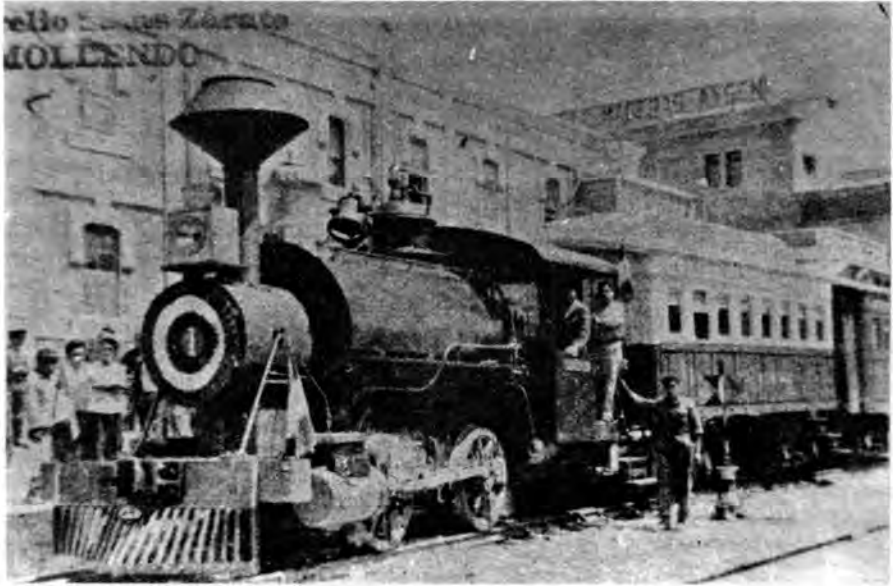
El 6 de enero de 1871, en Arequipa se firmó el Decreto Supremo que a continuación se transcribe, declarando el puerto de Mollendo término provisional del ferrocarril de Arequipa y clausurando el puerto de Islay.

El decreto mencionado es el siguiente:

“Arequipa, enero 6 de 1871

TENIENDO EN CONSIDERACION:

- 1°.— Que declarado por el decreto de la fecha, el puerto de Mollendo término provisional del ferrocarril de Arequipa a la Costa, es necesario dictar las órdenes convenientes para proporcionar las mayores facilidades al comercio, y garantías a los intereses Fiscales:
- 2°.— Que careciendo, en la actualidad, Mollendo, de las comodidades y elementos necesarios para el depósito, custodia y despacho de las mercaderías, es indispensable acordar las medidas que tiendan a salvar estos inconvenientes; se resuelve:
 - 1.— Concédase el plazo improrrogable de cuatro meses, a contar desde el 15 de febrero próximo, en que estará abierta al tráfico la línea férrea de Mollendo a esta ciudad, para el despacho de todas las mercaderías actualmente existentes en los Almacenes de Aduana de Islay, abonándose por los interesados, el valor de los derechos que causare el despacho;



El sábado 30 de diciembre de 1870, partió de la estación del ferrocarril de Mollendo *El Conquistador*, con el número uno fue quien encabezó el convoy de seis máquinas de la caravana oficial.

- 2.— Queda clausurado el puerto de Islay para la importación de mercadería; debiendo por consiguiente, arribar los buques al puerto de Mollendo;
- 3.— Las mercaderías que se importen de la fecha en adelante por el puerto de Mollendo, serán conducidas, directamente con las precauciones convenientes a esta ciudad, en donde se practicará su despacho, de conformidad con los reglamentos vigentes, por los empleados que para ese efecto, se nombren. Designese como local para la Aduana en esta ciudad, el Edificio conocido por "Los Ejercicios".
- 4.— Tan luego como se hubiera verificado el despacho de todas las mercaderías existentes en los Almacenes de Islay, se constituirá el personal de Aduana expresada en esta ciudad previa orden del Ministro de Hacienda debiendo, en el día, trasladarse el resguardo al puerto de Mollendo,

MOLLENDO

con sólo la permanencia, en Islay de un teniente y dos inspectores, para la vigilancia de esa costa.

- 5.— Las medidas acordadas, por la presente resolución, tienen el carácter de provisionales, hasta tanto se acuerde la fijación definitiva del término del ferrocarril.

Comuníquese, publíquese y regístrese.

Rúbrica de S.E.

PIEROLA”.

13.4. LAS OBRAS PORTUARIAS EJECUTADAS EN MOLLENDO PARA HABILITAR EL PUERTO

Expedido el Decreto Supremo de enero de 1871, quedaba pendiente la construcción de las facilidades portuarias respectivas.

Es interesante anotar, que en el diario *El Comercio* de Lima, en febrero de 1871, se daba la siguiente noticia:

“Pronto llegará el muelle de Mollendo el 13 de Enero se embarcó el muelle construido en Europa. Viene por vía Magallanes. Se ha hecho la obra por cuenta de Don Enrique Meigss e importa la suma de Lp. 1632.00 puesto en Playa”.

En realidad se trataba de un pequeño muelle que el contratista de la obra del ferrocarril de Arequipa a la costa encargara de Europa.

Es igualmente conveniente anotar, que en una zona desierta aledaña al futuro puerto de Mollendo, se estableció el desembarcadero para los materiales del ferrocarril de Arequipa a Mejía. Los comerciantes, empleados y obreros relacionados con él, desarrollaron la población con casas de madera y zinc, siendo la más notable la del jefe de los trabajos de la línea, un norteamericano que a pesar del terreno salitroso, logró aclimatar algunas plantas. La población llegó a 2,000 habitantes en su etapa inicial, pero el número de ellos disminuyó al alejarse del puerto, los trabajos de la vasta obra a cargo de Meiggs.

El 27 de noviembre de 1895, el Congreso dio una ley autorizando al Poder Ejecutivo para que en remate o fuera de él se llevara a cabo la construcción de un muelle y rompeolas en el puerto de Mollendo, ley que fue promulgada por el Ejecutivo en setiembre de 1896.

Posteriormente, el Congreso dio otra ley modificando la anterior y fijando en ella las obligaciones del contratista, la que fue promulgada por el Ejecutivo el 7 de enero de 1902.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

Por contratos de fecha 11 de enero de 1905, 20 de junio de 1907 y 21 de marzo de 1908, el Gobierno otorgó la ejecución de las obras del puerto de Mollendo a *The Peruvian Corporation Limited*, bajo los siguientes lineamientos generales:

- A.— Construir y terminar a su costo y riesgo obras y facilidades portuarias necesarias para hacer un servicio de embarque y descarga de 1500 tons. de 1000 Kls, en doce horas de trabajo diarios.
- B.— Terminar el dique de abrigo o rompeolas en toda la longitud establecida.
- C.— Completar la extensión necesaria del malecón para el servicio de las 1500 tons. diarias para cuyo efecto se construirá un muelle de lado interior del rompeolas.
- D.— Retirar hacia el morro que forma la isla Ponce, la estacada de rieles construida por la *Peruvian Corporation* a inmediaciones del varadero de lanchas.
- E.— Limpiar el canal o poza de desembarco.
- F.— La explotación del muelle se hará con sujeción a la tarifa actual.

Se transcribe a continuación el texto de las leyes mencionadas, así como el contrato definitivo firmado entre el Gobierno y la *Peruvian Corporation* para la ejecución de las obras portuarias de Mollendo, en ampliación del antiguo y pequeño muelle establecido inicialmente.

“Ley del 5 de Setiembre 1896

GUILLERMO E. BILLINGHURST

PRESIDENTE DEL CONGRESO

POR CUANTO:

El Congreso de la República:

Ha dado la ley siguiente:

Art. 1º.— Autorízase al Poder Ejecutivo para contratar ad referendum, en remate o fuera de él, la construcción de un muelle y rompeolas en el puerto de Mollendo.



Vista del puerto de Mollendo
cuando operaba.

Art. 2º.— El Ejecutivo cuidará de fijar las condiciones técnicas y económicas que, previos los correspondientes estudios definitivos, aseguren la eficacia y la seguridad de la obra.

Art. 3º.— Celebrado el contrato, el supremo Gobierno nombrará un ingeniero inspector que vigile la ejecución de los trabajos, cuidando especialmente de que se cumplan con fidelidad sus condiciones técnicas.

Art. 4º.— Aféctase al pago del contrato que se celebre, el rendimiento del impuesto de muellaje e izaje que se cobra en el puerto de Mollendo; ya sea en su totalidad o en la proporción que determine el Poder Ejecutivo al fijar el número de años de la concesión y demás condiciones del contrato.

Art. 5º.— El Ejecutivo presentará a la próxima Legislatura, para su aprobación, el contrato que celebre en cumplimiento de la presente ley.

Comuníquese al Poder Ejecutivo para que disponga lo necesario a su cumplimiento.

Dada en la Sala de Sesiones del Congreso, en Lima, a 27 de noviembre de 1895.

Manuel P. Olaechea, Presidente del Senado.

Eduardo L. de Romaña, Primer Vicepresidente de la Cámara de Diputados.

Víctor Eguiguren, Senador Secretario.

Ramón Bocángel, Pro-Secretario Diputado.

Excmo. Señor Presidente de la República.

Por tanto; y no habiendo sido promulgada oportunamente por el Ejecutivo, en observancia del artículo 71 de la Constitución, mando se imprima, publíquese, circule y comuníquese al Ministerio de Fomento, para que disponga lo necesario a su cumplimiento.

Sala, del Congreso, en Lima, a los cinco días del mes de setiembre de mil ochocientos noventa y seis.

GUILLERMO E. BILLINGHURST, Presidente del Congreso.

J. Emilio Luna, Secretario del Congreso.

Juan Julio del Castillo, Secretario del Congreso”.

“Ley de 7 de Enero de 1902

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

Por cuanto el Congreso ha dado la ley siguiente:

El Congreso de la República Peruana;

CONSIDERANDO:

Que para facilitar la construcción del rompeolas y muelle del puerto de Mollendo es necesario modificar la ley autoritativa de 5 de setiembre de 1896;

Ha dado la ley siguiente:

Art. 1º.— Autorízase al Poder Ejecutivo para contratar, en remate o fuera de él, con persona o Empresa de responsabilidad, la construcción de un muelle y rompeolas en el puerto de Mollendo, con sujeción a las bases siguientes:

Art. 2º.— Son obligaciones del contratista:

A.— Construir a su costo y riesgo en los plazos y demás condiciones que señale el Gobierno, un rompeolas en el expresado puerto.

MOLLENDO

- B.— Construir un muelle en el lugar señalado en los estudios del ingeniero Espinoza, o en otro que fuese más apropiado; pero en ningún caso en el mismo sitio ocupado por el que hoy existe.
- C.— Las obras de que tratan los dos incisos anteriores, serán ejecutadas con sujeción al estudio técnico y definitivo que el Gobierno apruebe.
- D.— El rompeolas y muelle serán dotados con todos los elementos que sean necesarios para satisfacer ampliamente el servicio de embarque y desembarque.
- E.— Conservar constantemente en buen estado, haciendo las reparaciones necesarias durante el tiempo del contrato, el rompeolas y muelle referidos.
- F.— Hacer el servicio del faro establecido en la isla y conservarlo en perfecto estado.

Art. 3º.— En compensación de las obligaciones que se imponen al contratista, podrá otorgarse a este las siguientes concesiones:

- A.— Cobrar como único impuesto, durante el tiempo de la explotación, y con arreglo a la tarifa hoy vigente, que en ningún caso podrá ser aumentada, el impuesto de izaje por el servicio que el muelle preste al embarque y desembarque de la carga.
- B.— El costo de las obras será fijado por el estudio definitivo que el Gobierno apruebe: pero en caso de que el valor presupuesto en dicho estudio exceda de cien mil libras no se reconocerá, para los efectos de la autorización de que trata el siguiente inciso, suma mayor que aquella;
- C.— El producto bruto del impuesto al izaje será aplicado en la forma siguiente:

Cincuenta por ciento para gastos generales de explotación, conservación, refacción, riesgos y utilidades; y Cincuenta por ciento para el servicio del cinco por ciento anual de interés y amortización del capital que, conforme al inciso anterior, se emplea en dichas obras.

La duración del contrato será sólo por el tiempo necesario para amortizar con el 50% ya fijado, el capital que, conforme a los incisos anteriores, reconozca el Gobierno como costo de las obras mencionadas.

Para reconocer con exactitud el producto bruto del muelle, el Gobierno determinará administrativamente la forma conveniente de establecer el control respectivo.

En el contrato que se celebre se estipulará claramente que aún en el caso de que por cualquier motivo, no bastase el 50% designado, a cubrir totalmente en el año, el servicio de intereses y amortización, la empresa se dará por pagada con el producto que se hubiera obtenido para tal objeto, cualquiera que fuese la suma recaudada y sin derecho a reclamar, en ningún tiempo, la diferencia que pudiera resultar.

- D.— Entrega al contratista, de los terrenos de libre disposición del Estado, que para el rompeolas y muelle fueren necesarios,
- E.— Exención de derechos de importación de los materiales necesarios a la construcción, reparación y servicio del rompeolas y muelle así como de todo otro impuesto, o gravamen fiscal, departamental o municipal.

Art. 4º.— El muelle, rompeolas, material de explotación y demás obras accesorias, serán reasumidos por el Gobierno y entregados a éste, en perfecto estado, por el contratista, amortizado que sea el costo reconocido oficialmente.

Art. 5º.— El Gobierno no estará sujeto a tarifa por el embarque o desembarque de su carga; limitándose al pago del gasto material en que se incurra.

Art. 6º.— El contratista deberá hacer expresa renuncia, en cuanto se refiere a su contrato, de toda intervención diplomática oficial u oficiosa, sometiéndose de manera absoluta al fallo de los Tribunales de la República.

Art. 7º.— Si el rompeolas se destruyese antes de amortizado el capital reconocido, la pérdida será para el contratista y de ninguna manera para el Gobierno.

Art. 8º.— El contratista no podrá obtener prórroga del tiempo de explotación del muelle ni hacer empréstito alguno al Gobierno, so pena de perder ipso facto todos sus derechos.

Comuníquese al Poder Ejecutivo para que disponga lo necesario a su cumplimiento.

Dada en la Sala de sesiones del Congreso, en Lima, a los 28 días del mes de diciembre de mil novecientos uno.

Manuel Candamo, Presidente del Senado.

MOLLENDO

Mariano H. Cornejo, Diputado Presidente.

M. Teófilo Luna, Senador Secretario.

José Oliva, Diputado Secretario.

Al Excmo. señor Presidente de la República.

Por tanto: mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

Dado en la Casa de Gobierno en Lima, a los siete días del mes de enero de mil novecientos dos.

EDUARDO L. ROMANA*.

13.5. CONTRATO DE EXPLOTACION DEL MUELLE Y ROMPEOLAS DE MOLLENDO

En Lima, reunidos en el Ministerio de Fomento, el señor doctor don Delfín Vidalón, ministro del ramo, y el señor don W.L. Morkill, representante de la *Peruvian Corporation Limited*, con el objeto de dar cumplimiento, a la cláusula 2a. del contrato de 20 de junio de 1907 y proceder a acordar el nuevo contrato para las obras de Mollendo, expuso el señor representante de la *Peruvian Corporation*, que la razón o motivo de la referida cláusula, fue la explicación que la *Peruvian Corporation* dio al Gobierno en ese entonces de que no podía llevarse a cabo el contrato de 11 de enero de 1905, no solamente porque el estudio hecho por los ingenieros que la *Peruvian Corporation* hizo expresamente venir para el examen de las obras, hacía necesario introducir en los estudios y planos primitivos que sirvieron de base al referido contrato, las modificaciones presentadas por la *Peruvian Corporation* a la Dirección de Obras Públicas, sino porque, en vista del desarrollo natural del tráfico, era conveniente y necesario aumentar la capacidad del puerto, reconstruyendo el muelle antiguo para continuar el servicio por él, todo lo cual ponía de manifiesto la imposibilidad de realizar las obras que se necesitaban bajo la base del 50 por ciento de las entradas brutas, que resultaba lesivo, para los gastos generales, de explotación, conservación, refacción, riesgos y equitativa utilidad, establecidos en el propio contrato de 11 de enero de 1905, siendo indispensable, en armonía con los estudios a que se ha hecho referencia, el 65 por ciento para los expresados gastos generales.

El señor ministro de Fomento expuso: que el contrato de 11 de enero de 1905 y por consiguiente la cláusula 8a., cuya modifica-

ción pedía la *Peruvian Corporation* se derivaba de ley especial de 7 de enero de 1902, la cual en el inciso C del artículo 3º fijó el 50 por ciento del producto bruto de las obras como base de participación de gastos generales de explotación, conservación, refacción, riesgos y utilidades para la empresa y el 50 por ciento para el servicio de intereses y amortización, y que por consiguiente, no podía accederse a los deseos manifestados por la *Peruvian Corporation*, sin obtener previamente la modificación de la ley por el Poder Legislativo; que el Gobierno por su parte no tendría inconveniente en someter el asunto al próximo Congreso, siempre que la *Peruvian Corporation* prestara toda facilidad al administrador de la aduana de Mollendo para cerciorarse de los gastos generales de explotación, conservación y refacción; que en cuanto al punto propuesto por el señor representante de la *Peruvian Corporation* relativo a la reconstrucción y conservación del muelle antiguo de Mollendo, creía evidente para la mayor amplitud en la capacidad del puerto la idea sugerida por el señor don W.L. Morkill de aprovechar el muelle, pero que también la ley citada, en la segunda parte del inciso B del artículo 2º, era contraria a la conservación del antiguo muelle y que, por consiguiente, también se necesitaba una resolución legislativa que modificase la parte pertinente de la ley citada; y que en cuanto a las modificaciones y aplicaciones de los planos primitivos no tenía inconveniente en aceptarlas, desde que la Dirección de Obras Públicas, había prestado su asentimiento; agregó el señor Ministro que para que no se paralizasen las obras del puerto de Mollendo, proponía al representante de la *Peruvian Corporation*, que mientras el Poder Legislativo se pronunciara sobre las cuestiones que el Gobierno le sometería, relativas a las obras de Mollendo, continúe la *Peruvian Corporation* la ejecución del rompeolas, de conformidad con las condiciones pactadas con el señor director de Obras Públicas que se estipulan a continuación.

El representante de la *Peruvian Corporation*, hizo presente que sentía mucho que no pudiese quedar definitivamente arreglada esta cuestión; pero que reconocía los fundamentos alegados por el señor ministro de Fomento y que por su parte aceptaba el temperamento propuesto. En consecuencia, sintetizando las ideas cambiadas en varias conferencias, acuerdan ambas partes lo siguiente:

“Art. 1º.— La *Peruvian Corporation*, se obliga a continuar y terminar a su costo y riesgo en el puerto de Mollendo, dentro del



El primer muelle que construyó don Enrique Meiggs en el año 1868.

plazo de 3 años, a partir de la fecha, las obras y trabajos que a continuación se expresan, dotándolas de las maquinarias, vías férreas y demás elementos necesarios para hacer un servicio total de embarque y desembarque diario, no menor de 1,500 toneladas de 1,000 kilos en doce horas de trabajo diario incluyéndose entre dichos elementos una cabria o maquinaria a vapor para izar hasta 25 toneladas.

- A.— Terminar el dique de abrigo o rompeolas en toda la longitud indicada en el plano adjunto que se ha formado bajo la base del estudio hecho por el ingeniero don Agustín Espinoza, en el año 1900, adoptando para el lado exterior el sistema de construcción que se indica en el memorial y planos de 29 de junio y 19 de agosto de 1907, que presentó la *Peruvian Corporation* al Gobierno; siendo entendido que las piedras para el muro de retén y escolleras que lo protegen, serán de buen granito extraídas de las canteras de Cahuintala o de otras canteras del mismo material y de calidad por lo menos igual. Tanto las escolleras como los blocks artificiales de concreto, serán de volumen suficiente para garan-

tizar su estabilidad y la del dique que protegen en las bravizas del mar que ocurren en Mollendo.

- B.— Completar la extensión necesaria de malecón para el servicio de las 1,500 toneladas diarias, para cuyo efecto se construirá un muelle del lado interior del rompeolas, entre su futuro cabezo y el muro o martillo en que termina el actual malecón construído por la *Peruvian Corporation* o sea en el sitio designado con las letras B.C. en el mencionado plano de la *Peruvian Corporation* de fecha 29 de junio.

La empresa contratante queda autorizada para reemplazar en la construcción de este muelle pilotes de concreto reforzado, provistos de sus respectivas defensas de madera.

- C.— Retirar hacia el morro que forma la isla de Ponce la estacada de rieles construída por la *Peruvian Corporation* a inmediación al varadero de lanchas, designada en dicho plano con las letras E.E., y sustituirla por otra estacada estrecha máxime de 30 centímetros de distancia de centro a centro, clavando los rieles sólidamente en la roca del fondo, bien ligados entre sí por largueros horizontales de rieles a un metro de distancia y grampas, comenzando estas ligazones bajo el nivel de baja mar, y conteniéndolas además, hacia tierra, con tirantes firmemente asegurados en el terreno sólido.
- D.— Limpiar el canal o poza de desembarcadero sacando toda la roca suelta y otros materiales que puedan impedir el libre tráfico de las lanchas, hasta darles la profundidad necesaria para seguridad de las embarcaciones y conservarla permanentemente en este estado, debiendo proceder a nuevo dragado siempre que el Capitán del puerto lo exija, siendo comprobada la necesidad.

Art. 2º.— Entre el personal técnico que emplee la *Peruvian Corporation*, para llevar a cabo los trabajos de construcción, habrá por lo menos un ingeniero civil peruano que se ocupará en los mismos trabajos prácticos que se llevan a cabo en el mar. Dichos trabajos serán inspeccionados durante su ejecución por el ingeniero o ingenieros que designe el Gobierno.

Art. 3º.— La *Peruvian Corporation* se obliga a hacer todas las obras pactadas con la solidez y estabilidad necesarias y a que los materiales que en ellas se empleen sean de la mejor calidad. Aunque la construcción de las obras se verificará con sujeción a lo

acordado, podrán hacerse las modificaciones de detalles que se consideren necesarias durante el curso de los trabajos y cuyas modificaciones deberán ser previamente aprobadas por el Supremo Gobierno, si las observaciones que se hagan demuestran la conveniencia de aceptarlas. La *Peruvian Corporation* mantendrá todas las obras como las maquinarias y elementos en perfecto estado de conservación, mientras dure el contrato de construcción y explotación de las obras ejecutadas conforme a ese convenio.

Art. 4º.— El Supremo Gobierno entregará a la *Peruvian Corporation* los terrenos de libre disposición del Estado que para el rompeolas y muelle fueren precisos y declarará que estas obras son de utilidad pública para los efectos de las expropiaciones a que hubiere lugar.

Art. 5º.— Reproduciendo lo establecido en el contrato del 10 de febrero de 1905, la *Peruvian Corporation* abonará al Supremo Gobierno, durante el período de la construcción, el cuarenta por ciento del producto bruto, dedicando el sesenta por ciento restante a los gastos generales a que se refiere la introducción de este convenio.

Art. 6º.— EL Supremo Gobierno, durante la construcción sólo pagará por el embarque de su carga el gasto material en que se incurra.

Art. 7º.— La explotación del muelle se hará, sin variaciones algunas, con sujeción a la tarifa actual.

Art. 8º.— Para conocer con exactitud el producto bruto del muelle, la *Peruvian Corporation* presentará mensualmente al administrador de la Aduana de Mollendo la razón de todas las entradas con las explicaciones, datos, y justificativos necesarios, a fin de que dicho administrador pueda confrontar la razón presentada con lo que arrojan los libros de la propia aduana, siendo obligación de la *Peruvian* justificar a satisfacción de la administración de la aduana, la completa exactitud de cada una de las partidas de que consta la expresada razón, sin perjuicio de que el Supremo Gobierno pueda dictar administrativamente la medida conveniente para establecer en cada caso el control respectivo.

Art. 9º.— El Gobierno reconocerá a la *Peruvian Corporation* por valor de todas las obras del rompeolas y del muelle nuevo una vez terminadas y por valor de los pescantes, maquinarias y demás elementos de explotación de que debe proveerse para hacer el servicio de las 1,500 toneladas diarias de carga a que se

refiere el artículo 1º, la suma de 100,000 libras esterlinas en vista de los planos y presupuestos presentados y de conformidad con el inciso B del artículo 3º, de la ley de 7 de enero de 1902, para cuyo servicio de interés al cinco por ciento y de amortización se aplicarán anualidades de Lp. 6,000 de conformidad con lo estipulado en la cláusula décima de este contrato.

Art. 10º.— Los productos que corresponden al Supremo Gobierno se entregarán mensualmente en el Tesoro, y una vez que las obras estén concluidas y que se sancione el contrato definitivo; autorizado que sea para ello el Gobierno, la *Peruvian Corporation* separará de los productos libres que corresponden al Gobierno, la suma de 500 libras mensuales destinadas al servicio de los intereses y amortizaciones para formar la anualidad de librar 6,000 del capital señalado en la cláusula anterior.

Art. 11º.— La *Peruvian Corporation* hará el servicio del faro actual y lo conservará en perfecto estado, percibiendo los derechos el Gobierno.

Art. 12º.— En garantía de la fiel ejecución del presente contrato continuará, hasta la terminación de las obras del rompeolas y muelle, el depósito de 240,000 soles que la *Peruvian Corporation* tiene hecho en bonos de la deuda interna.

Art. 13º.— Sin perjuicio de que no se interrumpan los trabajos por falta de autorización legislativa necesaria para modificar algunas disposiciones de la ley de 7 de enero de 1902, que impiden la celebración del pacto respectivo sobre la explotación del muelle y del rompeolas, el Supremo Gobierno solicitará del próximo Congreso las modificaciones indispensables en la citada ley.

Hecho y firmado en Lima por duplicado, el día 21 de marzo de 1908.

Delfín Vidalón,

Ministro de Fomento.

D.K.W. MORKILL".

13.6. DESCRIPCION DEL PUERTO DE MOLLENDO Y SUS FACILIDADES AL TERMINO DE LAS OBRAS

Terminadas las obras encomendadas a *The Peruvian Corporation*, el puerto de Mollendo quedó con una configuración especial que está descrita en forma muy interesante por don Rosendo Melo en su *Derrotero de la Costa del Perú*.



Maremoto que asoló el puerto en 1924.

Transcribimos a continuación dicha narración:

“El fondeadero de Mollendo actual es bueno aunque desabrigado pues está en la costa corrida. El fondo es de arena gruesa, con 12 a 22 brazas a 2 o 3 cables de tierra; hacia el SW., del promontorio, enfilando, al lado occidental de la isla con la cala, de la que son visibles el muelle y una cabria grande levantada en su primer tercio.

El muelle está al andar del barranco y escarvados cerca de su base, en el plano del muelle, los almacenes fiscales de depósito.

Dicho Muelle parte del ex-canalizo y mide 106.60 metros de largo por 20.60 m. de ancho, con material de madera y fierro, escala para pasajeros al cabezo, pescante y enrieados sobre la plataforma de madera, al nivel del pasaje a la estación del ferrocarril. El tráfico entre el fondeadero y el muelle se hace en botes y chalupas para pasajeros y lanchas para la carga.

Hay lanchones fondeados afuera para depositar la carga en casos de bravezas y boyas destinadas a los vapores llamados de itinerario fijo. No ocurre que el fondeadero quede solo, pues cuando menos hay siempre pequeños costaneros.

Este puerto fue creado en condiciones de provisional, por haberlo elegido el contratista del ferrocarril a Arequipa para

desembarcar el material ferroviario y dar principio a su obra. Como provisional se ha mantenido más de cuarenta años, pero en estos últimos se ha pensado dar a la cala, artificialmente, las condiciones que le faltan; ya que en cuanto al abrigo de los buques no hace falta tenerlas, como en muchos de los caprichosamente llamados puertos en el litoral.

Para aprovechar la cala, o si se quiere para hacerla, se convirtió la isla Ponce, próxima al barranco, en península o promontorio, convirtiendo en istmo el canalizo que separaba antes el islote del barranco, y que ahora une el fondo de ésta como abra con la playa de arena que sigue hacia el E., y al principio de la cual se halla la estación del ferrocarril; playa que se utiliza también como balneario.

Al N., cierra esa abra una sucesión de rocas, que las cartas inglesas designan con los nombres de rompiente interno y externo.

Al centro de esta barra o boca hay un peñasco denominado "el Toro", próximo a la más occidental de las piedras que destaca la ex-isla Ponce y que se denomina Vaca. En esa barra peñascosa levantan siempre las olas, pero de manera especial cuando hay braveza, y entonces se hace peligrosa la entrada a la cala, dentro de la cual también producen las olas; aumento de volumen y depresiones violentas y peligrosas.

Para mejorar las condiciones tanto en la barra de la cala como en su interior y aumentar a la vez el terreno destinado a manipulación de carga, se ha acometido la obra de volar el peñasco Toro, con lo que se ensancharía la boca para cruzar la barra peñascosa, y la de hacer un muro de rieles y roca desde el morro Ponce al cabezo Vaca, escollera que desvíe la corriente y evite el desenvolvimiento de las olas.

Para llenar los intersticios o claros entre estas rocas se taja la falda del ex-islote, proveyendo con ese material el que hace falta para el relleno, y labrando al utilizarlo una explanada aprovechable como muelle, con lo cual entrarán en uso ambas orillas al fondo de la cala. Deseoso de perfeccionar nuestras informaciones, las solicitamos de personas muy enteradas, las cuales se han expresado así:

La forma de esta caleta le dan la isla Ponce y unas rocas que demoran próximamente a 270° de ésta, separadas entre sí por pequeños intersticios o boquetes. A unos 120 m. de la última de éstas, llamada la Vaca, está situada la roca el Toro. Primitivamente velaba éste hasta 1 m. en las más bajas mareas, en forma de cono.

MOLLENDO

Sucedía entonces y en épocas de bravezas, que la onda elevada sobre el Toro se propagaba poco más o menos de W. a E. tendiendo a unirse con las producidas por las rompientes de la Vaca a medida que la braveza aumentaba, cerrándose en ocasiones la barra y haciendo peligroso todo tráfico.

De ahí la resolución que se tomó de volar el Toro, a cuyo efecto se le han aplicado polvorazos que, si bien han logrado trincar su forma hasta una profundidad de dos metros a lo sumo, y no verla ya por consiguiente. Permaneciendo la meseta submarina de la precitada roca sucede que, aun cuando en época de bonanza puede pasarse impunemente sobre ella en botes y aun chalupas, en cambio estando picada la mar el peligro es tanto o mayor que anteriormente, pues la onda inicial formada por mareas al montar la meseta origina otras ondas laterales, conocidas aquí con el nombre de caballetes del Toro, que toman precisamente de costado a las embarcaciones poniéndolas en riesgo de zozobrar, y a las lanchas cargadas les produce tan fuerte balanceo que las hace embarcar agua, averiando en consecuencia la mercadería. Subsiste pues, el peligro y como los trabajos del rompeolas son frágiles e inconsistentes, puede decirse de la obra que tendrá la duración de las flores, y que Mollendo seguirá siendo lo que siempre ha sido: un disparate, un puerto imposible.

Por avanzada que parezca esta opinión, es necesario fijarse que se funda en la fragilidad de la obra, de la cual habla con conocimiento completo por más de un concepto. Por lo demás, hemos satisfecho nuestro intento, que no es otro que darla como información más completa.

Las bravezas ocurren con más frecuencia en los meses de Junio a Setiembre, pero ya queda dicho: la acción de ellas en el fondo está reducida a un poco más de balance, el que atenúa la codera. Cuando ellas son muy fuertes se corta comunicación con tierra. La corriente tira al NW. es decir, desatracando a veces más de una milla, pero una por hora es lo normal.

Hay en Mollendo un faro encendido desde el primero de Febrero de 1899. Está en la cumbre de Ponce, un poco al W. del sitio de la antigua dirección.

Es luz fija, blanca, visible a 12 millas, en un sector de 143°, limitado por las puntas de Islay y Mejía. El aparato iluminante es dióptrico de sexto orden; está colocado sobre una columna cilíndrica de fierro, con zócalo cúbico de albañilería. Está todo pintado de blanco y se halla sobre un promontorio (ex-isla Ponce) al S.

del desembarcadero, con 7.8 m. de altura sobre su base. Al lado se encuentra la casa habitación de los guardianes, de forma rectangular y de color grisáceo.

Por el servicio del faro pagan los buques un impuesto que fomenta a la Beneficiencia Pública local; la atención de dicho faro hace parte de las obligaciones del concesionario del muelle.

El estado de éste no parece muy bueno, pero los trabajos que se hacen incluyen su refacción y el aprovechamiento de la calzada que se labra en la falda de Ponce al llevar material de relleno a la escollera, acelerará mucho el movimiento de carga que podrá hacerse cada día.

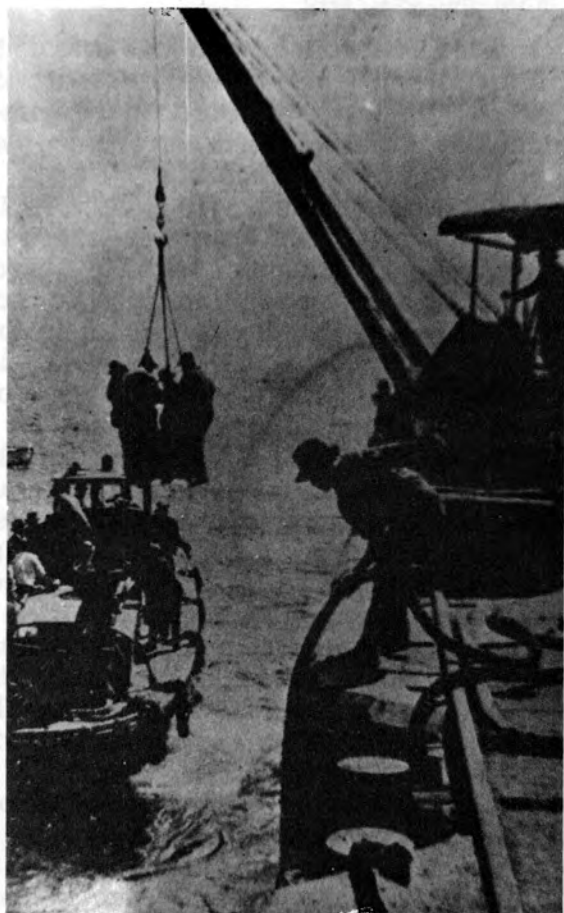
La parte del muelle que ocupan los almacenes destinados al depósito de la mercadería a nacionalizar, y que probablemente serán retirados a lugar más espacioso, dejará al lado del muelle actual más lugar disponible.

Es posible, sin embargo, que estos trabajos se abandonen si hace camino la idea de cambiar este puerto por el de Matarani o Nonatos, pues cualquiera de ellos vale más.

Las vías férreas que se prolongan de la que sale de este puerto aumentan cada vez más el tráfico. El ferrocarril que llegaba primitivamente sólo a Arequipa, la capital del departamento, le dio bastante vida. Arequipa, que por sí sola brinda al comercio consumo importante, es además centro de las operaciones mercantiles de sus provincias y aun de las de los otros dos departamentos australes: Cuzco y Puno, unidos con dicha ciudad por la prolongación de la línea de Mollendo hasta las capitales de ellos: Puno y Cuzco.

La navegación del lago Titicaca con sus cuatro magníficos vapores y muelles cómodos a los que aquellos atracan para sus operaciones de porteo, permiten llevar la carga de Mollendo a La Paz sin otro movimiento que el de carros de ferrocarril a bodegas de buque y de éstas a carros, con rapidez, seguridad y sin daño.

Además, la línea principal se ha enriquecido con dos ramales muy importantes: el uno de las haciendas Pampa Blanca y Chucarapi, en el valle de Tambo, al que atraviesa en su mayor parte hasta Quialaqui, entre Mejía y Ensenada, delante de la quebrada Chuli, es uno; el otro deriva de la estación Vitor y va al valle de igual nombre, de donde hay el proyecto de prolongarlo a Sotilo y Siguas; uniendo así dos valles valiosos a la línea matriz, lo que puede ser precursor de la línea de Vitor a Nonatos, al tratarse otra vez de irrigar las extensas y fértiles pampas de Islay o de buscar buen puerto.



En esta vista puede apreciarse la forma original como se realizaba el embarque y desembarque de pasajeros por Mollendo.

Para la recalada de Mollendo, en los viajes de N. a S. basta reconocer punta Cornejo y las 14 millas de escarpados negros, con 15 a 60 m. de altura, para determinar con toda precisión la punta Islay, franqueada la cual sólo resta correr cinco y media a seis millas al E., con el puerto a la vista.

Viniendo del S. debe reconocerse el valle de Tambo y Mejía, punta que: por ser rasa y cubierta de malezas es bien marcapable reconocida que será a 9 ó 18 millas según el estado de la atmósfera, se gobierna sobre el puerto indicado por sus construcciones, buques fondeados y otros indicios como el de concluir sobre el hoy promontorio Ponce, de rocas oscuras, la extensa y baja playa de arena, que principia casi sobre la boca del Tambo, cuya vegetación es otro indicio inequívoco.

La actividad en el puerto de Mollendo es notable. Lo visitan semanalmente cuatro vapores de itinerario regular y muchos extraordinarios, además de veleros transatlánticos.

Tiene agua que se trae por cañería desde Uchumayo, cable, telégrafo, teléfono, buenos hoteles, servicio público de beneficencia, prensa local y varias agencias importantes.

Incendios notables han destruido últimamente sus construcciones, lo que haría menos sensible el abandono de este puerto, si llegara a resolverse con el intento de mantener la competencia que le hará cuando el acarreo de mercadería a Bolivia se efectúe por el ferrocarril de Arica a La Paz.

Es bien sabido que el movimiento comercial por Mollendo es de doble naturaleza; propio el uno, que se refiere a los consumos de los tres departamentos antes nombrados y a sus exportaciones; y extraños el otro, que comprende los consumos de los departamentos del N. de Bolivia y la exportación de los mismos mediante el ferrocarril de Mollendo a Puno y la navegación del Lago. Esta segunda parte del movimiento es de excepcional importancia y susceptible de desaparecer supeditado por el ferrocarril de Arica a La Paz, si las ventajas de aquel puerto sobre Mollendo no se equilibran reemplazando este mal llamado puerto con otro de condiciones más tolerables, como Nonatos o Matarani.

Se exporta por Mollendo: oro en barras, en pepitas y en polvo, joyería, plata sellada, plata boliviana, y plata en chafalonía; lanas: de alpaca, oveja y vicuña; borato, cascarilla, cueros de res, y carnero; coca, goma, café, ratania, tártaro, cuernos, cerda, maíz, cocaína, plata en barras, cueros de cabra, cobre en barras y cobre viejo; colchas de vicuña, todo lo cual puede tener un valor estimativo de Lp. 300.000.00 anuales.

MOLLENDO

Grandes y muy trascendentales intereses públicos vinculados al porvenir de las líneas que se internan por Mollendo, resultan afectados con la expectativa de la línea competidora, la línea de Arica, y ellos no tienen aspecto exclusivamente económico”.

Aquí concluye la descripción del puerto de Mollendo consignada en el *Derrotero de la Costa del Perú*, de don Rosendo Melo, y en la cual explica claramente los problemas físicos del puerto y el temor de la competencia del puerto de Arica.

13.7. EL PROTOCOLO SOBRE REGLAMENTACION DEL TRAFICO A BOLIVIA POR MOLLENDO

Un protocolo firmado en Lima el 20 de agosto de 1885 reglamentó el servicio aduanero en Mollendo hasta el término del tratado vigente entre ambas naciones, para el libre tránsito de mercaderías destinadas a Bolivia y de los productos que de esa república se exporten como coca, café, lanas, cascarilla, cueros, hierbas medicinales, tabacos, cacao, minerales de plomo, cobre, plata, estaño, bismuto, pastas de plata y oro y otros artículos de producción de la misma nación.

Quedó acordado que el Perú nombraría un agente aduanero en el puerto boliviano del lago Titicaca denominado Puerto Pérez (Chililaya) y Bolivia un agente aduanero en Mollendo; este artículo fue reformado más tarde.

El protocolo detalló las atribuciones y las normas de procedimiento de estos agentes aduaneros.

Este protocolo fue aprobado y continuó vigente, no obstante la caída de Iglesias.

13.8. LA ACTIVIDAD DEL PUERTO DE MOLLENDO Y SU REEMPLAZO POR MATARANI

Como se ha podido apreciar de la lectura de los capítulos anteriores, Mollendo a pesar de su inadecuada conformación sirvió de puerto para la región del sur del Perú por un largo período de tiempo (1871-1952).

Las estadísticas de diferentes épocas indican un movimiento de carga como sigue:

AÑO	1919	1923	1928
IMPORTACION (PERU)	101,649 TM	60,796 TM	96,811
EXPORTACION (PERU)	14,482 TM	25,497 TM	32,742
BOLIVIA	25,033 TM	11,472 TM	21,209
	<hr/> 141,164 TM	<hr/> 97,765 TM	<hr/> 150,762 TM

Las exportaciones peruanas consistían en: lanas, pieles, azúcar, algodón y minerales. La carga proveniente de Bolivia era minerales. La carga de importación peruana consistía en maquinaria, automóviles y mercadería en general.

En 1914, el Gobierno encomendó al ingeniero holandés Kraus el trabajo de estudiar la situación de Mollendo y presentar soluciones al problema portuario.

El ingeniero Kraus presentó un informe con varias soluciones incluyendo la construcción de un puerto en Matarani, ninguna de las cuales fue ejecutada.

En 1930, la compañía *Frederick Snare Corporation* presentó al Supremo Gobierno un estudio sobre nuevo puerto en el sur del Perú, recomendando su construcción en Matarani.

El 4 de enero de 1938 se firmó un contrato entre el Gobierno y la *Frederick Snare Corporation* para la construcción de obras portuarias en Matarani.

En el año 1941 las obras del puerto de Matarani quedaron terminadas, pero no entraron en funcionamiento hasta 1952, en que Mollendo prácticamente dejó de ser el principal puerto del sur del Perú.

Es importante resaltar que a pesar de las dificultades naturales del puerto de Mollendo, su actividad en el período 1871/1952, como eslabón del transporte marítimo generado por el comercio del área de servicio del sur del Perú y Bolivia, fue efectiva, y a sus alrededores se desarrolló la ciudad de Mollendo, bella y activa en todas sus facetas, y con pobladores compenetrados del cariño hacia la patria y la región, puesto de manifiesto en todas las actividades del trabajo: en el mar, en el puerto y en la ciudad.

Aunque, su misión portuaria la ha tomado Matarani, Mollendo continúa siendo el centro de la actividad oficial y comercial del movimiento marítimo del sur del Perú.

Capítulo XIV

14. MATARANI

14.1. ANTECEDENTES SOBRE EL PUERTO DE MATARANI

La costa sur del Perú, entre San Juan e Ilo, no presenta bahías con amplitud suficiente para establecer puertos debidamente protegidos, amplios y adecuados para el transporte marítimo.

Sin embargo, los españoles, necesitando un puerto para Arequipa y la zona anteriormente mencionada, escogieron Islay, ubicado a poca distancia de Matarani, el cual prestó importantes servicios durante la colonia y los primeros años de la república.

Al describir el puerto de Mollendo, se mencionó que fue ubicado en ese lugar sin responder a las condiciones técnicas requeridas para ubicar un puerto, sino a circunstancias derivadas de la construcción del ferrocarril del sur del Perú dando como resultado que Mollendo fuera un puerto difícil para ofrecer permanentemente facilidades y servicios a las naves que recalaban para atender las necesidades del comercio de su área de servicio.

Fue por eso que a comienzos del siglo XX, el Gobierno se preocupó en diversas oportunidades de dar una solución al problema portuario de Arequipa, realizándose diversos estudios técnicos entre los cuales pueden mencionarse el del ingeniero Kraus en 1914, quien en su informe respectivo expresa que: "cuando el tonelaje movilizado por Mollendo llegue a 2000 Tons. por día, habrá evidente ventaja en cambiar el puerto a Matarani".

También asevera el mismo ingeniero Kraus que: "el puerto que pudiera construirse en Matarani sería infinitamente superior al de Mollendo tanto en su aspecto marítimo como comercial".

La compañía norteamericana *Frederick Snare Corporation*, en las conclusiones de su importante trabajo presentado al Gobierno en 1930 sobre la mejor ubicación de un puerto para el sur del Perú, se expresa del siguiente modo: "hay que llegar al convencimiento de que Matarani es el único lugar adecuado para la ejecución de obras tendientes a darle un puerto digno de su nombre al sur del Perú".

Mencionado todo lo anterior, no puedo dejar de insertar en esta monografía, la valiosa opinión que con respecto a las obras portuarias en el sur del Perú, tiene el ingeniero Ricardo Valencia M., cuya capacidad profesional y experiencia portuaria es indiscutible. Dice así el ingeniero Valencia en una carta personal al autor:

"La solución portuaria técnica, en 1930, para Arequipa, Cuzco, Puno y el norte de Bolivia era establecer la obra en la margen izquierda de la desembocadura del río Tambo, con abundantes áreas planas, en terrenos sedimentarios permitiendo el uso de pilotes para la estructura de los muelles, posibilidad de ganar terrenos al mar, con los trabajos de dragado requeridos, agua dulce a corta distancia; esta ubicación acortaba en 30 km. la distancia del puerto (Mollendo) a Arequipa, bastaban unos 5 km. de vía férrea para unir el puerto a la vía férrea; había roca abundante para rompeolas establecidos en profundidades moderadas, y el problema del abandono de la entonces pequeña población de Mollendo se podía resolver asignando a cada propietario un área equivalente en la zona plana no cultivada vecina al nuevo puerto.

Esta solución hubiera evitado: a) el establecimiento de un puerto cercado por farallones de roca de 50 y 60 metros de elevación en una caleta reducida, con profundidades mayores de 40 metros haciendo muy costosa su ampliación; b) la utilización de una estructura de celdas de tablestacas con relleno inerte, cuyo necesario reforzamiento ha costado recientemente la suma de 14 millones de dólares; c) la costosa construcción tardía de un ramal de unos 80 Kmts. de ferrocarril que recién funcionó 10 años después de terminada la construcción del puerto, a pesar de que los informes mensuales de los tres ingenieros peruanos inspectores de la obra terminaban constantemente con la frase: 'Es indis-

MATARANI

pensable iniciar cuando antes la construcción del ramal ferroviario La Joya-Matarani'; d) una mezquina dotación de agua dulce traída a Mollendo desde la irrigación del Tambo, bombeada a 70 mt. de altura y llevada por tubería hasta Matarani a 11 km. de distancia; e) el oneroso transporte del personal del puerto, que resta no menos de 40 minutos de labor diaria en el Puerto, por el trayecto Mollendo-Matarani.

Al conocer el proyecto Matarani, propuse y sostuve mi opinión por la solución Tambo y fuí reprendido por el Ministro de Fomento, porque tal opinión difundida podía dificultar las adelantadas gestiones del Gobierno para la financiación y ejecución de la solución Matarani".

14.2. LA CONCESION A M.A. MATHEWS PARA LA CONSTRUCCION DE UN MUELLE EN MATARANI

En 1920, un particular, el Sr. don M.A. Mathews, obtuvo del Gobierno del Perú una autorización para "estudiar y construir un puerto en la bahía de Matarani", el que no llegó a construirse quedando caduca la autorización.

"Muelle de Matarani concesión a M.A. Mathews para la construcción de un Muelle

Lima, 9 de Octubre de 1920

Vista la solicitud de Don M.A. Mathews, pidiendo concesión para estudiar y construir un puerto en la bahía de Matarani y cuyas obras comprende: la construcción de un muelle; la de un ferrocarril que una Matarani a Mollendo; dotación de agua potable al primero de los lugares citados y construcción del local de la Aduana, Capitanía y Resguardo, todo esto, con sus propios capitales;

CONSIDERANDO:

Que el puerto que se proyecta servirá para remediar en parte las dificultades que ofrece el de Mollendo para la carga y descarga de vapores a causa de la braveza del mar en dicha bahía y de la deficiencia de sus elementos de transporte;

SE RESUELVE:

Acordar a Don M.A. Mathews, concesión para la habilitación de un puerto en la bahía de Matarani, en los términos que aparecen más abajo:

- 1º El concesionario se obliga a construir, con sus propios capitales, un muelle de lanchas en la bahía de Matarani y un ferrocarril de vía normal entre este lugar y Mollendo, así como las obras que sean necesarias para dotar de agua potable a Matarani.
- 2º Igualmente se obliga a construir, a su costo, los edificios destinados a la Aduana, Capitanía y Resguardo.
- 3º Los estudios respectivos los presentará el concesionario a la revisión y aprobación del Gobierno, de la fecha en un año, salvo caso de fuerza mayor.
- 4º El concesionario depositará doscientas libras peruanas (Lp. 200.0.00) en garantía de la ejecución de los estudios que quedarán a beneficio del Gobierno, si no cumple con presentarlos dentro del año.
- 5º Una vez que sean aprobados los estudios, el concesionario empozará en la Caja de Depósitos y Consignaciones, tres mil libras peruanas oro (Lp. 3,000.0.00), como garantía para la ejecución del contrato, las que se le devolverán a la terminación de las obras.
- 6º El concesionario tendrá la explotación y la exclusiva del muelle por veinticinco años, al fin de los cuales pasará a ser propiedad del Estado, con todas sus dependencias y anexos considerados en el estudio referente a las obras que comprenden el muelle, sin remuneración de ninguna especie para el concesionario.
- 7º Así mismo, tendrá la explotación del ferrocarril por sesenta años y la exclusiva por veinticinco, al cabo de los cuales pasará también, a ser propiedad fiscal, en las mismas condiciones que en la cláusula anterior.
- 8º Igualmente, tendrá la explotación del agua potable por sesenta años y la exclusiva por veinticinco, al cabo de los cuales pasará también, a ser propiedad fiscal, en las mismas condiciones que las especificadas en la cláusula sexta.
- 9º El muelle, la implantación del agua potable en Matarani y el ferrocarril, quedarán terminados dentro de cuatro años a partir de la fecha en que los estudios hayan sido entregados

MATARANI

al Gobierno, salvo casos de fuerza mayor debidamente comprobados.

- 10° Por cada mes de demora en la conclusión de los trabajos de construcción después de los cuatro años, pagará el concesionario una multa de doscientas libras (Lp. 200.0.00)
- 11° Si transcurrieran dos años de la fecha de esta resolución, sin haber comenzado los trabajos, el concesionario pierde todo derecho a la concesión, inclusive el depósito de garantía a que se refiere la cláusula quinta.
- 12° Si transcurrieran dos años más, después de los cuatro concedidos para la conclusión de las obras, sin que el concesionario las hubiera terminado, perderá todo derecho a la concesión y lo ya hecho pasará a ser propiedad del Estado, sin gravamen para el fisco; salvo casos de fuerza mayor o fortuitos, debidamente comprobados.
- 13° El Gobierno cederá al concesionario los terrenos de propiedad del Estado, de libre disposición, ya sea en la ribera del mar u otras zonas para los fines de la concesión, esto es, para la construcción del ferrocarril, muelle, oficinas, depósitos, locales para empleados y terrenos necesarios para la implantación del agua.
- 14° El Gobierno igualmente, otorgará al concesionario todas las facilidades que requiere la expropiación de los terrenos particulares para los efectos arriba indicados.
- 15° El concesionario podrá aprovechar las aguas públicas de libre disposición que pudiera encontrar en las zonas circunvecinas a Matarani y Mollendo, para la implantación del servicio de agua en el primero de los lugares citados y para los usos relacionados con la construcción y explotación del muelle y ferrocarril materia de esta concesión.
- 16° El concesionario suministrará el agua a la población de Matarani, cobrando por este servicio la tarifa que fijará oportunamente el Gobierno de acuerdo con el concesionario.
- 17° Estarán exentos del pago de los derechos de Aduana los materiales de construcción y explotación, tanto para el muelle, como para el ferrocarril, en el modo y forma establecidos por las leyes de la materia.
- 18° Las tarifas las fijará el Gobierno sin que en ningún caso las del muelle sean inferiores a las vigentes en el Muelle de Mollendo, y las del ferrocarril, a las que rigen en el ferrocarril de Mollendo a Arequipa.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

- 19° La carga y pasajes por cuenta del Gobierno tendrán la rebaja del cincuenta por ciento de la tarifa que rija para el público.
- 20° Tendrán pase libre: el ingeniero inspector del Gobierno, autoridades políticas de los lugares que recorra el ferrocarril, agentes de policía rural y urbana uniformados, los empleados de correos con las valijas de correspondencia que conduzcan y los empleados de telégrafos.
- 21° Todas las obras a que se refiere esta concesión, se ejecutarán bajo la supervigilancia de la Dirección de Obras Públicas, la que estará representada por un ingeniero inspector nombrado por el Gobierno.
- 22° Tanto el muelle como el ferrocarril, antes de ser entregados al servicio público, serán objeto de una inspección especial practicada por uno o más ingenieros del Estado.
- 23° El concesionario tratará de tener en las obras, por lo menos, el cincuenta por ciento de ingenieros, mecánicos, empleados y operarios de nacionalidad peruana.
- 24° Esta concesión no podrá ser transferida sin la aprobación del Gobierno, otorgada por escrito.
- 25° El concesionario renuncia a toda reclamación por la vía diplomática y se somete a todas las cuestiones que se susciten con motivo de esta concesión, a las autoridades administrativas y en el caso de que fueran contenciosas, a las leyes y Tribunales de la República.

Regístrese y Comuníquese.

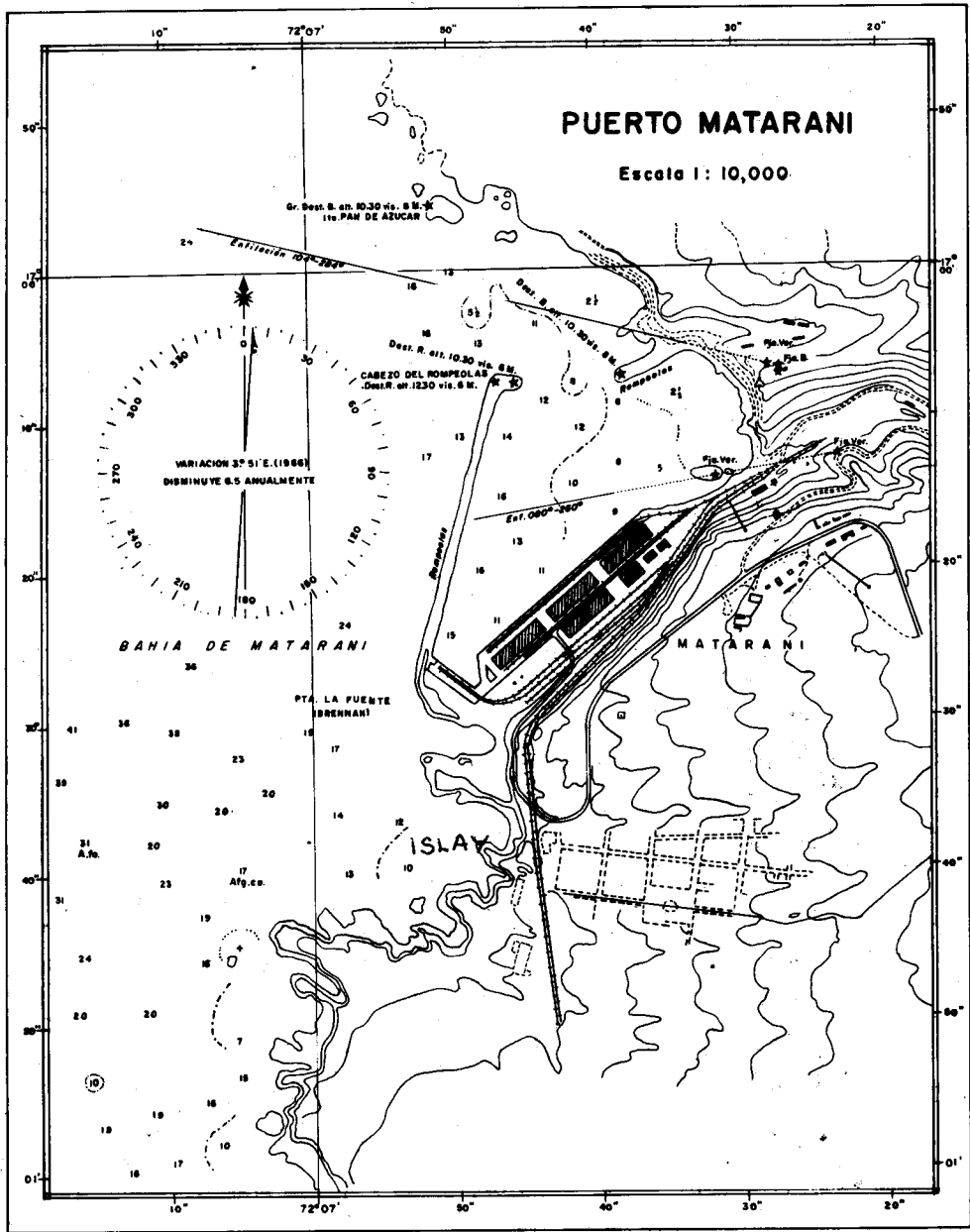
Rúbrica del Presidente de la República.

EGO AGUIRRE".

14.3. CONSTRUCCION DEL PUERTO DE MATARANI. — CONTRATO FIRMADO ENTRE EL GOBIERNO Y LA FREDERICK SNARE CORPORATION

Después de que los respectivos organismos técnicos del Gobierno analizaron los informes y estudios realizados para decidir la más conveniente ubicación del puerto que debía construirse en el litoral arequipeño en reemplazo del de Mollendo, el Gobierno decidió ubicarlo y ejecutar las obras respectivas en la bahía de Matarani.

Para el efecto, y teniendo en cuenta la propuesta y estudio realizado por la experimentada firma constructora de facilidades



Portulano del puerto de Matarani.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

portuarias, *Frederick Snare Corporation*, que ya había ejecutado obras similares en el Callao, el Gobierno, de acuerdo a lo dispuesto en la Ley N° 8574, acordó otorgar la ejecución de las obras portuarias de Matarani a dicha firma constructora, por un valor de quince millones setecientos veintiún mil veinte soles oro.

Resolución Suprema aprobando el Contrato de
Financiamiento de las Obras

“Lima, 4 de Enero de 1938

Visto el proyecto de contrato contenido en la minuta adjunta, relativo a la financiación de la construcción de obras portuarias en la caleta de Matarani;
De acuerdo con la Ley N° 8574;

SE RESUELVE:

Apruébase dicho contrato constante de ocho cláusulas celebrado entre el Director General de Hacienda en representación del Gobierno y la *Frederick Snare Corporation*, con intervención del Banco Central de Reserva del Perú, en el cual se estipula la forma de pago del importe total de la construcción de obras portuarias de Matarani, ascendente a la suma de QUINCE MILLONES SETECIENTOS VEINTIUN MIL NOVECIENTOS VEINTE SOLES ORO (S/. 15'721,920.00); autorizando al Director General de Hacienda para que en nombre del Gobierno suscriba la escritura pública respectiva.

Comuníquese y regístrese.

Rúbrica del Presidente de la República.

ROCA”.

14.4. CONFORMACION DEL PUERTO DE MATARANI AL TERMINARSE LAS OBRAS ENCOMENDADAS A THE FREDERICK SNARE CORPORATION

La conformación de este puerto se describe en el *Derrotero de la Costa del Perú* del Ministerio de Marina 1967, del siguiente modo:

“*Posición geográfica:* Lat. 17°00 S, Long. 72°06 W.

Fondeadero: El fondeadero se encuentra en la rada exterior y deben hacerlo entre la parte oriental del puerto, y el cabezo del

MATARANI

rompeolas occidental, en 20 brazas de agua. También puede fondearse hacia la parte occidental del rompeolas principal, con fondos de 20 a 36 brazas de agua a distancia prudencial y dejando libre el canal de acceso.

Hidrografía: La bahía de Matarani cuenta con abrigo natural pero ha sido reforzado por rompeolas; uno de ellos arranca del extremo sur del puerto, que salvando un islote intermedio lo ha convertido en La Punta La Fuente y luego siguiendo hacia el norte se empalmó con la roca que hace hoy de cabezo de este rompeolas. Esta defensa artificial está confeccionada por piedras de cantera. El otro rompeolas nace en la orilla norte del puerto y es de corta dimensión; los cabezos de ambas defensas artificiales constituyen la única entrada que tiene la rada interior o zona de atraque para buques.

La ensenada o rada interior comprende una superficie triangular de unas cien hectáreas, con flancos escarpados en todo su perímetro, exceptuando el lugar en cuyo vértice encuéntrase la quebrada de Matarani, que es la que proporciona el nombre que tiene el puerto. La rada interior con profundidades de 9 a 12 brazas de agua”.

Hasta aquí la descripción del puerto de Matarani tomada del *Derrotero de la Costa del Perú*, del Ministerio de Marina.

14.5. DESCRIPCIÓN DE LAS FACILIDADES PORTUARIAS EJECUTADAS EN MATARANI POR THE FREDERICK SNARE CORPORATION

Las obras contratadas y ejecutadas por la *Snare* en Matarani se describen brevemente a continuación:

Rompeolas.— Dos rompeolas de relleno de roca, con un ancho aproximado de cinco metros sobre el nivel medio de la marea baja.

Muelle marginal.— Un muelle marginal de una longitud de 450 metros, con un nivel de piso terminado a la cota 3 de 81 m. sobre el nivel medio de la marea baja.

Almacenes.— Cuatro almacenes de 27.13 metros por ciento veintiocho metros cada uno, ubicados paralelamente al perfil del muelle.

Edificios.— Edificios para la administración, aduana, resguardo, capitania.

Casas-habitación.— Tres casas-habitación para el administrador del terminal, aduana y capitán del puerto, respectivamente.





El puerto de Matarani con sus facilidades portuarias en junio de 1941. (Archivo Fotográfico del I.E.H.M.P.).

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

Planta eléctrica.— Instalación de dos unidades generadoras de energía eléctrica de 250 K.V.A. trifásica, 60 ciclos y 2400 voltios.

Sistema de agua.— Instalaciones para la recepción, circulación y almacenamiento de agua potable.

Líneas férreas.— Instalación de líneas férreas de vía normal.

Faros y boyas para la navegación.— Tres faros y una boya luminosa.

Equipo permanente.— Dos remolcadores, una grúa Diesel de 15 Ton. de capacidad de levante, dos balanzas, vagonetas y tractores de remolque (Ver ilustración págs. 460-461).

14.6. LA INICIACION DE LAS OPERACIONES PORTUARIAS EN MATARANI

Aunque las facilidades e instalaciones del puerto de Matarani ejecutadas por la *Frederick Snare Corporation*, tendientes a proveer un puerto adecuado para el tráfico del sur del Perú, quedaron terminadas en 1941, el puerto no pudo iniciar sus operaciones debido a que la línea férrea necesaria para conectarlo a la red ferrocarrilera del sur, no quedó terminada sino hasta 1951.

Durante este período, las instalaciones quedaron bajo el control de una guarnición del Ministerio de Marina.

A partir de 1952 el puerto de Matarani inició sus operaciones, trabajando sin embargo simultáneamente con Mollendo, hasta 1963 en que toda la carga de importación y exportación y cabotaje movilizadas por ambos puertos, pasó a ser exclusividad de Matarani, quedando sólo en Mollendo la descarga del petróleo por tubería.

El puerto de Matarani de este modo comenzó a desarrollar su actividad atendiendo no sólo el movimiento de carga para el sur del Perú, sino también para la república de Bolivia.

Sin tomar en consideración la descarga de petróleo, el movimiento de carga de 1954 a 1964 fue el siguiente:

EXPORTACIONES : 37,000 Tn. a 132,000 Tn.
(256% de aumento en 10 años)

IMPORTACIONES : 104,000 Tn. a 192,000 Tn.
(84% de aumento en 10 años)

CABOTAJE : 113,000 Tn. a 55,000 Tn.
(51% de disminución).

MATARANI

Teniendo en consideración la descarga de trigo y otros cereales por Matarani para el Perú y Bolivia, las facilidades del puerto fueron mejoradas con la instalación de una torre neumática para descargar granos con capacidad de descarga de 100 / 250 Tons. por hora, y se habilitó un almacén de los existentes como depósito de granos.

14.7. EL AREA DE INFLUENCIA DEL PUERTO DE MATARANI Y SUS PERSPECTIVAS

Matarani constituye, después del Callao, un puerto de trascendental importancia para el comercio de una gran parte del Perú y de la república de Bolivia.

El área de influencia del puerto de Matarani la determina principalmente la red ferrocarrilera del sur del Perú, que une Matarani y Mollendo con Arequipa, Juliaca (Dpto. de Puno), Puno y Cuzco.

Esta área de influencia incluye los departamentos de Arequipa, Puno, Cuzco, Apurímac y Madre de Dios. También parte de Bolivia.

La población total del área de influencia es aproximadamente 3'000,000 de habitantes, con un crecimiento anual estimado en 2.1 por ciento.

14.8. EL MOVIMIENTO DE LA CARGA Y SU DESTINO A TRAVES DEL PUERTO DE MATARANI. PRONOSTICOS PARA EL FUTURO

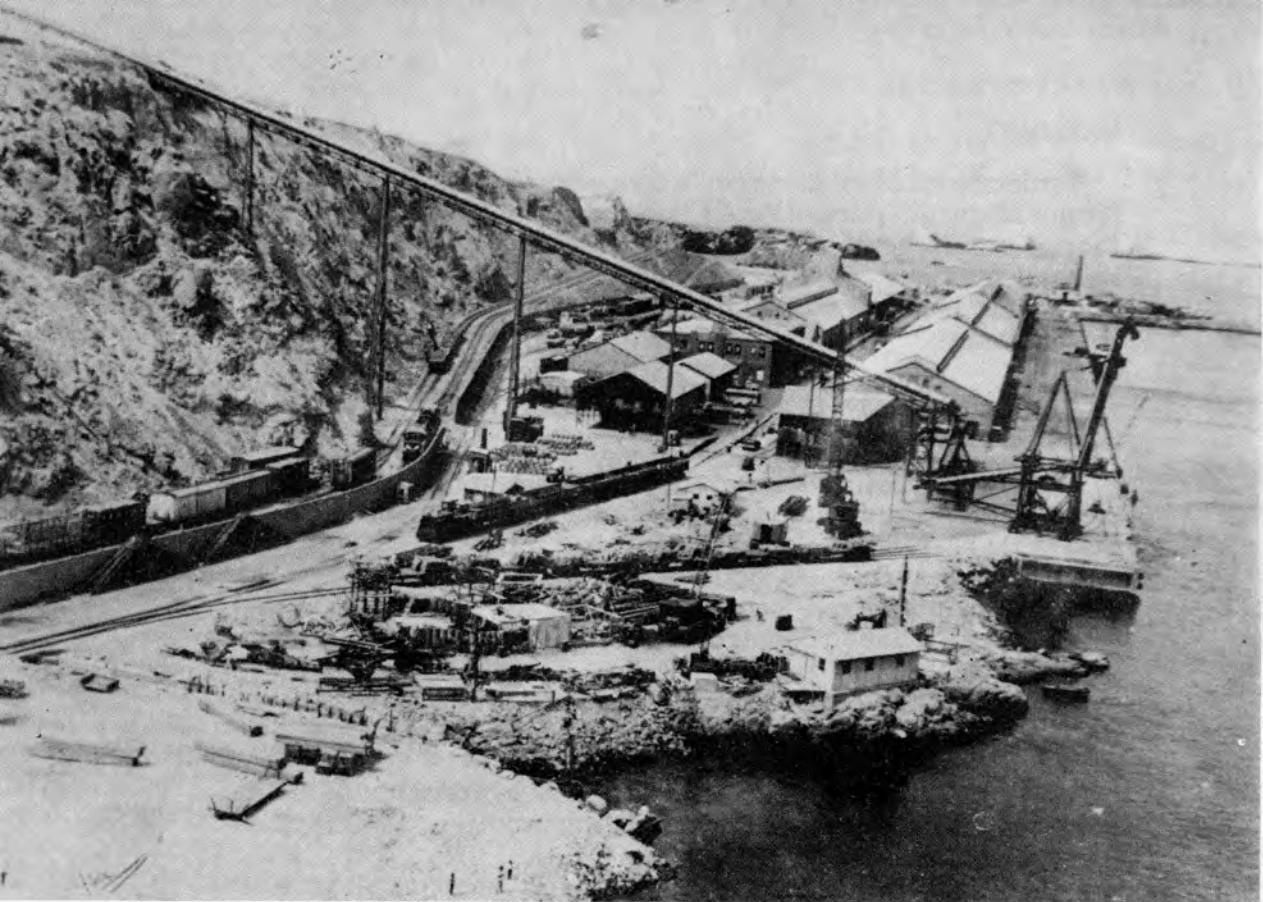
Después de haberse descrito el área de influencia, conviene mostrar algunos datos estadísticos y pronósticos considerados en estudios realizados sobre este puerto, tal como el del Plan del Transporte Nacional Puertos y Vías Navegables, realizado para el Instituto de Planificación en agosto de 1965 por la firma consultora *Parsons, Brickerhoff y Compañía*.

Dice así el informe:

"De las 248,000 toneladas de carga que llegaron al puerto de Matarani en 1964, 201,000 toneladas eran transportadas por el ferrocarril y 47,000 por camión.

De la carga trasladada por ferrocarril, 82,000 toneladas eran destinadas a Arequipa, 21,000 a Puno, 69,000 a Bolivia a través de Puno y el lago Titicaca, 20,000 al Cuzco y 9,000 a otros puntos.

El destino de la carga transportada por camión no se conoce, pero se cree que muy poca de la misma vaya más allá de Arequipa.



Faja transportadora e instalaciones en el terminal marítimo de Matarani, en 1968.

MATARANI

La carga de exportación alcanzó un total de 132,000 tons. en 1964, 24,000 de las cuales consistían de harina de pescado producida cerca del puerto. De las 105,000 restantes, minerales en su mayoría, 96,000 toneladas llegaron al puerto por ferrocarril; aproximadamente 51,000 se originaron en Bolivia, 7,000 en Puno, 15,000 en Juliaca, 9,000 en Tirapata, 5,000 en Cuzco y 9,000 en otras estaciones a lo largo del ferrocarril.

Bolivia tiene tres salidas principales al océano Pacífico para su comercio exterior: los puertos de Antofagasta y Arica en Chile y el de Matarani en el Perú. Estos tres puertos están unidos con Bolivia por ferrocarriles de diferentes longitudes, características y eficiencias. La distancia ferroviaria entre La Paz y Arica es de 457 kilómetros; entre La Paz y Antofagasta, 1,174 kilómetros; y entre La Paz y Matarani, 595 kilómetros, más unos 200 kilómetros sobre el lago Titicaca. Sin contar con la carga de cabotaje destinada a Bolivia, un 20 por ciento del volumen anual de las importaciones de Bolivia ha pasado por el puerto de Matarani, en los últimos diez años, con un mínimo del diez y un máximo del 30 por ciento. No hay señales de que el porcentaje del comercio de importación de Bolivia que pasa por Matarani, aumente en los próximos diez años. La influencia de cualquier mejora en el servicio del ferrocarril del sur, tal como reemplazar los vapores sobre el lago Titicaca por un servicio de camiones entre La Paz y Puno, sería compensada por el mejoramiento del servicio en el puerto de Arica, que está siendo transformado de un puerto de lanchonaje a uno de atraque directo. La participación de Matarani en la exportación de minerales de Bolivia ha aumentado constantemente de menos del uno por ciento en el año 1954 al 17 por ciento en 1963 y 30 por ciento en 1964. Esta reciente desviación en las exportaciones de minerales de los puertos chilenos al puerto de Matarani parece ser el resultado de dificultades entre Bolivia y Chile".

14.9. EL FUTURO DEL PUERTO DE MATARANI Y LAS POSIBILIDADES DE SU AMPLIACION

El puerto de Matarani ha tenido desde su inicio una importancia fundamental como elemento de enlace entre el transporte terrestre y el marítimo, contribuyendo al desarrollo del comercio de una gran parte del sur del Perú y de la vecina república de Bolivia. El futuro del puerto es de gran amplitud, debido al aumento del movimiento de productos hacia y desde el área de influencia

o servicio del puerto que se prevé en los próximos años. Así, en 1964, el movimiento de carga por el puerto alcanzó un total de 380,000 toneladas métricas, y de acuerdo a los estudios realizados por la firma *Parsons Brinckerhoff* para el año 1975, este tonelaje se preveía que llegaría a 560,000 TM. En el año 1971, el tonelaje total realizado ha sido de 452,311 TM, y en 1975 el tonelaje llegó efectivamente a 579,527 TM. En 1977 el tonelaje estuvo en 548,691 toneladas métricas. En 1984 el tonelaje alcanzó: 497,753 TM incluyendo la carga de Bolivia.

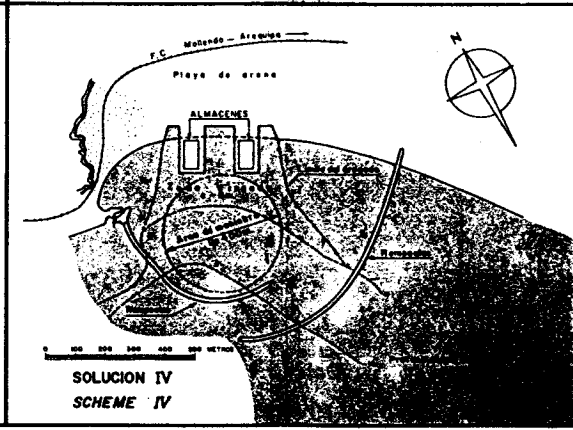
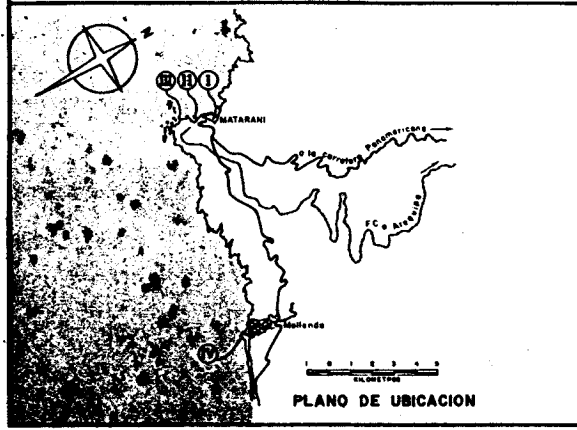
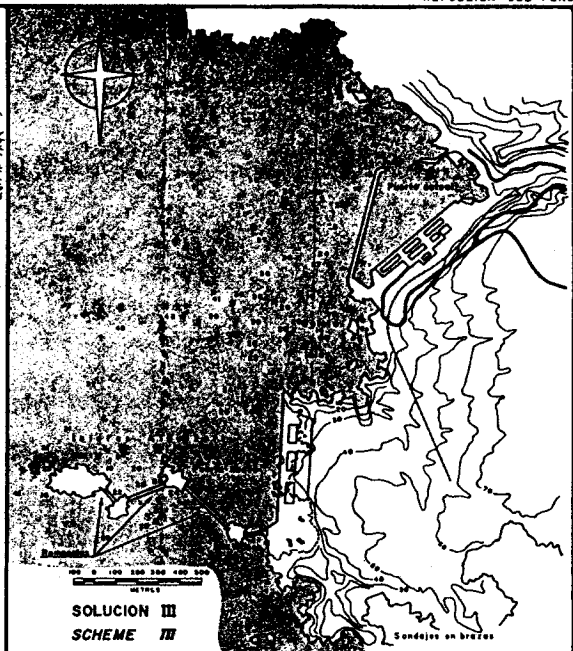
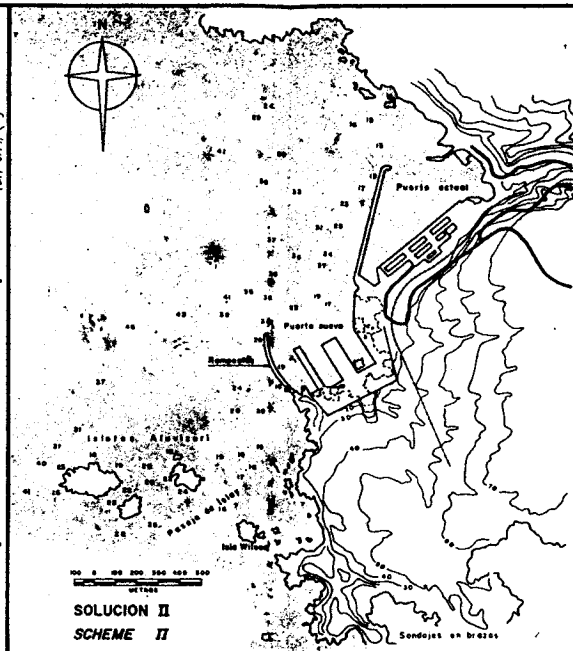
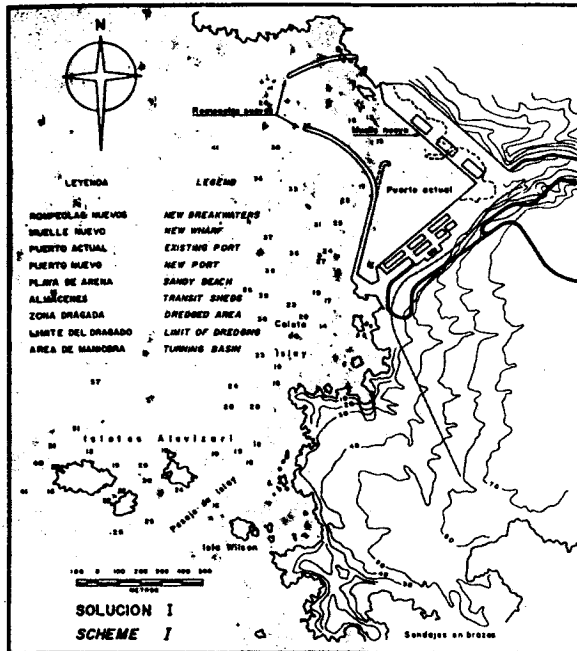
Por otra parte, debido a las circunstancias favorables de los factores que a continuación se indican, Matarani constituye un puerto de vital importancia en la actualidad y de grandes perspectivas.

- a) Es un puerto con capacidad de atraque directo para cuatro naves.
- b) Está en conexión directa por ferrocarril y carretera con zonas del interior densamente pobladas, con las regiones o áreas agrícolas del sur e irrigaciones proyectadas o en ejecución, así como centros mineros en pleno desarrollo.
- c) Puede estar en comunicación directa con el norte, al construirse la carretera Camaná-Matarani.
- d) Sirve de puerto, en competencia con Arica, a la república de Bolivia.
- e) La población del área de influencia es de cerca de 3'000,000 de habitantes en período de desarrollo.

Por todas las consideraciones anteriores, es conveniente referirse nuevamente a las recomendaciones efectuadas por la firma *Parsons Brinckerhoff* en su estudio sobre el Plan del Transporte Nacional, en la parte referente a Matarani, las cuales se transcriben a continuación.

Dice así el Informe:

“MATARANI.— Por los 450 metros lineales del muelle marginal en el puerto de Matarani pasan, en la actualidad, 380,000 toneladas métricas de carga por año, incluyendo 90,000 toneladas de minerales y 60,000 toneladas de trigo a granel. El puerto ha llegado a un punto en su desarrollo en que se hace necesaria la ampliación de las facilidades, a fin de evitar que aumentos adicionales en el tráfico produzcan congestión en el puerto. El programa de expansión para el puerto de Matarani consiste de tres etapas. La primera etapa es un programa inmediato para incremen-



PLAN DEL TRANSPORTE NACIONAL
PUERTO DE MATARANI
PORT OF MATARANI
PROGRAMA DE AMPLIACION
POSIBLES SOLUCIONES

EXPANSION PROGRAM
ALTERNATE SCHEMES

PARSONS, BRINCKERHOFF Y CIA. S.A.

Soluciones presentadas por la firma Parsons Brinckerhoff y Cia., para la ampliación del puerto de Matarani.

MATARANI

tar la capacidad del puerto actual. La segunda consiste de estudio de factibilidad y proyectos preliminares para la extensión del puerto en mayor escala; y la tercera etapa es el diseño final y la construcción de las obras para dicha extensión.

Como parte de la primera etapa, se está rellinando actualmente una bahía al sur del rompeolas, a fin de ensanchar el espacio abierto de almacenaje. También como parte de la primera etapa se está adquiriendo un equipo, tal como vagonetas de gran capacidad, elevadores de horquilla, camiones, tractores, una grúa y una serie de artículos de menor cuantía, y repuestos. Este equipo forma parte de un programa de adquisiciones para varios puertos, financiado por el *U.S. Export-Import Bank* con la suma de U.S.\$ 1'500,000. Además, se proyectan las siguientes obras dentro de la primera etapa:

1. Prolongar el muelle existente en 90 metros, lo que permitirá el atraque simultáneo de tres buques grandes de gran calado, o de dos buques grandes, más varios buques costeros más pequeños.
2. Quitar una roca —el “Bajo Burt”— en la entrada al puerto, que constituye un riesgo para la navegación.
3. Construir un nuevo muelle pesquero en la parte norte del puerto, para que los buques pesqueros ya no tengan que utilizar la parte sur del puerto.
4. Ejecutar varios proyectos menores, tales como pavimentos y cobertizos adicionales.

Una vez terminada la primera etapa, todo espacio disponible en la zona portuaria —tanto para almacenaje como para facilidades de atraque— habría sido utilizado. No obstante, se espera que para el año 1975 el movimiento de carga haya hecho necesario el desarrollo de facilidades portuarias adicionales, ya que se estima que para entonces el volumen de carga haya llegado a las 560,000 toneladas anuales (incluyendo 140,000 toneladas de minerales y 90,000 toneladas de trigo a granel).

Cualquier expansión en las facilidades de atraque, más allá de la primera etapa, obligatoriamente estaría ubicada fuera del rompeolas actual. La gran profundidad del agua cerca de la costa, la falta de protección natural y las severas condiciones del oleaje se añan para hacer imposible el pensar en un nuevo puerto o una ampliación del puerto actual, sin pensar también en un nuevo rompeolas. La profundidad del agua cerca de la costa hará la construcción de un rompeolas muy costoso.

Existen varias soluciones posibles, pero en la actualidad sólo pueden ser presentadas en forma esquemática, debido a la falta de datos sobre el subsuelo y la hidrografía, y porque —en virtud de las severas condiciones del oleaje— se recomienda hacer estudios sobre una maqueta. Estos factores tendrán su influencia al escoger la ubicación de los rompeolas y muelles, y al determinar los respectivos costos por cada solución. Una vez que cada solución haya sido evaluada desde este punto de vista, se podría hacer un estudio completo de factibilidad, que brindaría la solución final del problema.

A continuación, se discuten cuatro soluciones que se presentan también en la Figura X-4. La Solución II y la ubicación del rompeolas en la Solución III han sido propuestas por otros en informes sobre facilidades portuarias elevados al Ministerio de Hacienda y Comercio. Las Soluciones I y IV se desarrollaron en este estudio, y son presentadas aquí por primera vez.

La Solución I es una prolongación hacia el norte del puerto actual. Formaría tres nuevos atracaderos de 180 metros de longitud cada uno, a lo largo de un muelle marginal similar al muelle existente. El nuevo muelle estaría formado por una serie de células de tablestacado o de caissons de concreto, o posiblemente por una losa de concreto armado apoyada sobre pilotes. La zona portuaria estaría formada en parte por el piso de la cantera, que sería la fuente de la roca para el relleno y para el rompeolas. Un nuevo rompeolas se extendería en dirección noroeste y protegería el nuevo muelle. A fin de proveer espacio suficiente para el pasaje de los barcos, la punta norte del rompeolas existente sería demolida. Sería necesario también evitar la entrada al puerto de las olas que se reflejan desde los acantilados que se encuentran frente a la entrada al puerto. Estas olas presentan actualmente problemas a los buques amarrados al muelle durante "bravezas".

Por medio de un rompeolas corto, tal como se indica en la Figura Solución I, se podría impedir que las olas entren al puerto, o bien por medio de dispositivos especiales dispuestos a lo largo de la orilla, se podría destruir la energía de las olas incidentes y prevenir así la formación de las olas reflejadas.

La zona portuaria consistiría básicamente de tres almacenes de tránsito y áreas para almacenaje abierto. Esta solución requiere extensas excavaciones submarinas de roca, para demoler parte de los rompeolas existentes, para quitar la roca *Burt* que

forma el cabezo del rompeolas principal y para quitar, dentro del área del nuevo puerto, todas las rocas que están por encima de la curva batimétrica de los 11 metros.

La Solución I tendría la ventaja de ser una prolongación y continuación del puerto actual. Los servicios generales y las facilidades administrativas y de mantenimiento no tendrían que ser duplicadas sino sólo ensanchadas. La extensión de los servicios públicos sería relativamente simple y las carreteras y líneas ferroviarias actuales prestarían un servicio directo a la nueva zona portuaria. Otra ventaja sería la posibilidad de diseñar los rompeolas de forma tal, que brinden completa protección al puerto. La principal desventaja de este esquema es el confinamiento de la zona portuaria, producido por el alto frente de la roca formado por las paredes de la cantera que alcanzarían alturas de 60 metros. Otra desventaja de esta solución es la imposibilidad de seguir ampliando el puerto, en caso de que esto fuera necesario. El costo total de esta solución estaría en el orden de los U.S. \$ 30 millones.

La Solución II es una ampliación del puerto actual hacia el sur. Brindaría cuatro atracaderos en dos espigones ubicados en las aguas profundas de una ensenada, inmediatamente al sur del puerto existente. Los espigones se protegerían desde el sur por un rompeolas, pero estarían expuestos desde el noroeste. Una zona portuaria de cierta extensión podría crearse en el espacio entre el pie de los espigones y los altos acantilados de roca, si se utilizarían estos acantilados para la cantera que se necesitaría para la construcción del rompeolas. Los acantilados en esta zona son más bajos que en el puerto actual, y sería posible construir una carretera de acceso a la nueva zona portuaria, además del acceso que habría a través del área portuaria existente. Es una ventaja de la Solución II que el nuevo puerto sea una prolongación hacia el sur de las facilidades existentes, lo que significa que los servicios generales y las facilidades administrativas y de mantenimiento existentes podrían servir al nuevo puerto. Las líneas férreas podrían prolongarse fácilmente hacia la nueva zona. Esta solución tiene, no obstante, varias desventajas. Compare con la Solución I la desventaja de estar muy limitada en su extensión, aunque con la Solución II habría espacio para un total de cinco atracaderos, en comparación con los tres atracaderos de la Solución I, debido a la configuración del nuevo puerto, que sería una combinación de espigones con una zona portuaria

angosta y una distancia relativamente larga a las facilidades existentes. Habría la posibilidad de crear una zona portuaria adicional en la parte alta de los acantilados que es relativamente plana. Por otra parte, esto crearía el problema de hallar una solución para movilizar carga económicamente del muelle a la zona portuaria alta y viceversa.

En base a los datos existentes, es imposible juzgar la importancia del hecho que el nuevo puerto estaría abierto hacia el noroeste. Mientras la entrada amplia al puerto es, ciertamente, una ventaja para la navegación, y mientras la parte sur del nuevo puerto estaría bien protegida del oleaje, la parte norte podría estar expuesta a un oleaje considerable durante ciertos días del año. Este punto debe aclararse por medio de estudios en maquetas. A pesar de que el rompeolas es más corto que el de la Solución I, y a pesar de que no habría necesidad de un extenso trabajo de excavación submarina, los espigones en aguas profundas serían más costosos que el muelle marginal de la Solución I. Por consiguiente, el costo estimativo de las obras de la Solución II está en el orden de los U.S. \$ 30 millones.

En la Solución III se crearía un puerto con una extensión grande, al conectar las islas que se hallan al sur de las facilidades actuales con una serie de rompeolas. Puesto que el extremo oeste de la cadena de islas está a más de un kilómetro de la costa, por lo menos la parte sur del puerto estaría bien protegida del oleaje que viene del sur. Sólo luego de conocer las condiciones hidrográficas de la zona, se puede determinar por medio de diagramas de refracción y de estudios en maquetas hasta qué punto resultaría efectiva esta protección. Es muy posible que la protección llegue hasta el pie del rompeolas existente, lo que significaría que una orilla de casi un kilómetro de largo estaría disponible para el desarrollo portuario, conjuntamente con la cadena de islas del rompeolas situado al norte, que proveería otro kilómetro de longitud para la construcción de obras portuarias. Durante marejadas del oeste, que se presentan en algunos años durante pocos días, habría que interrumpir las operaciones en una parte de las facilidades portuarias construídas en este puerto. Si se construyera el rompeolas con rocas y se desarrollara la cantera correspondiente en forma adecuada, podría formarse una terraza a lo largo de la orilla, que serviría como conexión para el tráfico entre las nuevas facilidades y la zona portuaria actual. En la misma forma podrían crearse nuevas vías de acceso desde el inte-

rior. La principal ventaja de la Solución III la constituye la larga orilla disponible para programas de expansión que podrían satisfacer las necesidades portuarias de muchas décadas venideras. La construcción de facilidades portuarias a lo largo de esta orilla no resultaría más complicada que la de cualquiera de las otras soluciones, con excepción de la Solución IV. Ubicadas en el sitio indicado en la Figura X-4, las nuevas facilidades portuarias de la Solución III no estarían contiguas al puerto actual, pero tendrían la mejor ubicación con respecto a su protección contra el oleaje. La experiencia adquirida en este sitio, podría servir entonces como guía para las expansiones futuras. Como en las otras soluciones, el rompeolas sería la parte más costosa del proyecto. A pesar de que el rompeolas estaría en aguas muy profundas, éstas no serían más profundas que en las otras dos soluciones. Además, consistiría de varias partes individuales entre isla e isla, y cada una de estas partes no sería muy larga. Así explica el hecho de que cálculos estimativos preliminares indiquen un costo algo menor para la Solución III que para la Solución I o la Solución II. Con un muelle de tres atracaderos, almacenes de tránsito como los indicados en la Figura X-4 y facilidades generales comparables a las de la Solución I, el costo estaría en el orden de los US.\$ 26 millones.

Con la Solución IV, se trata de explorar la posibilidad de ubicar las nuevas facilidades portuarias en un sitio completamente distinto, pero siempre dentro del área general de Matarani-Mollendo. Inmediatamente al sudeste de Mollendo, se extiende una ancha y larga playa en dirección general noroeste al sudeste. Está expuesta al oleaje desde el sudeste sin ninguna protección natural. Detrás de la playa, el terreno es bastante escarpado, pero la playa misma parece haber sido formada por material bajado por el río Tambo. No hay sondajes ni existen datos sobre el subsuelo en esta zona, pero las condiciones topográficas parecen indicar que el fondo del mar tiene un declive relativamente suave, con roca a gran profundidad.

Teniendo en cuenta estas condiciones, la Solución IV fue preparada como se muestra en la Figura X-4. El puerto estaría ubicado inmediatamente al sudeste de Mollendo, consistiría de dos espigones con almacenes de tránsito, y estaría protegido por dos rompeolas con la entrada entre los dos abierta hacia el oeste, lo que ofrece fácil acceso para los barcos que entran al puerto y, a la vez, protección contra el oleaje. La forma de los rompeolas sería

determinada por la necesidad de prever un área de maniobras, con un diámetro de 400 metros, y por la necesidad de proporcionar amplio espacio para futuras expansiones. Para esta solución se requiere una cierta cantidad de dragado. Si se ubicaran los muelles más hacia tierra, el volumen por dragarse aumentaría, pero disminuiría la altura de los rompeolas. Si, por el contrario, los muelles se ubicaran más afuera, la cantidad de dragado sería menor, pero los rompeolas estarían en aguas más profundas. Sólo después que se haya cumplido con un programa completo de sondajes y perforaciones, y se conozca la topografía del fondo del mar y las condiciones del subsuelo, puede desarrollarse un plan que brinde la solución más económica. El acceso por tierra se efectuaría por el actual ferrocarril de Mollendo a Arequipa, y el ramal de carretera que va desde Mollendo —vía Matarani— a la carretera Panamericana. Las ventajas de la Solución IV consisten en la completa protección del puerto por los rompeolas, la posibilidad para ampliar fácilmente el puerto en el futuro, amplio espacio para zonas portuarias que pueden crearse por relleno hidráulico con el material proveniente de la operación de dragado, y la cercanía de la ciudad de Mollendo, donde viven en la actualidad la mayoría de los trabajadores portuarios de Matarani. La principal desventaja de la Solución IV es su distancia (aproximadamente 15 kilómetros por mar o por tierra) de las facilidades existentes en Matarani. Sería prácticamente un puerto completamente nuevo e independiente, incluyendo todos los servicios generales y administrativos, como también los servicios públicos. Otra desventaja sería que la carga no podría ser transferida a bajo precio entre las facilidades existentes y las nuevas. El costo estimativo para la Solución IV estaría en el orden de los U.S.\$ 26 millones, incluyendo dos muelles con dos atracaderos cada uno, con sus correspondientes instalaciones y edificios de la zona portuaria.

El puerto de Matarani ya está trabajando más allá de su capacidad eficiente. Con el programa inmediato se eliminará probablemente el número relativamente pequeño de horas-buque que se pierden anualmente, pero este número aumentaría otra vez a medida que el tráfico de buques por el puerto incrementa. Las tarifas cobradas por la Dirección de Administración Portuaria son muy similares a las que se cobran en otros puertos; por consiguiente, los costos para los usuarios también son similares. En cambio, la Dirección de Administración Portuaria está

MATARANI

perdiendo cerca de 8'000,000 de soles anualmente en la operación del puerto. Un análisis detallado de las operaciones seguramente daría como causa de esta pérdida la congestión del puerto con mercadería que no se moviliza con la rapidez requerida por el puerto. Esta congestión se hará peor a medida que aumente el volumen de carga y la pérdida anual también aumentaría. Las nuevas facilidades deben construirse de tal manera, que permita eliminar la congestión de la carga y reducir el costo de la operación del puerto a un nivel normal. En lo demás, las nuevas facilidades más bien eliminan nuevos aumentos en los costos que, sin ellas, serían inevitables. La determinación del monto actual de los beneficios económicos debería ser parte de los estudios que se harían de acuerdo con este Plan.

El futuro del comercio boliviano por el puerto de Matarani depende de varios factores cuyo desarrollo no puede pronosticarse, tales como su posición en la competencia con los puertos chilenos y desarrollo político. Para preparar el presente Plan, se ha estimado que en promedio el 25 % del volumen futuro de las importaciones y exportaciones de Bolivia pasará en los próximos 10 años por el puerto de Matarani.

Esto significaría unas 100,000 toneladas anuales de carga de importación, y 65,000 toneladas de carga de exportación en 1975. Resumiendo las proyecciones parciales arriba indicadas, el volumen de carga que pasaría por el puerto de Matarani en el año 1975 sería el siguiente:

Carga de importación destinada al país	:	190,000	TM.
Carga de exportación originada en el Perú	:	125,000	TM.
Carga recibida en cabotaje destinada al país	:	80,000	TM.
Carga de importación destinada a Bolivia	:	105,000	TM.
Carga de exportación originada de Bolivia	:	65,000	TM.
Total	:	<u>565,000</u>	<u>TM.</u>

Se estima que de este total, 140,000 TM. serían de minerales para exportación, y 90,000 TM. serían de trigo importado".

14.10. AMPLIACIONES Y MEJORAS REALIZADAS EN MATARANI EN EL PERIODO 1968-1970

Teniéndose en consideración la demanda de facilidades para embarque a granel de minerales procedentes de Bolivia y de otra

parte del área de servicio del puerto, se instaló una faja transportadora para mineral acoplada a una torre móvil en el muelle que permite el embarque de concentrados a un régimen de hasta 1,200 Tns. por hora.

Igualmente y a fin de contar con un muelle para las operaciones de embarque del mineral, se amplió la extensión del muelle marginal en 90.50 metros. Un muelle pesquero ha sido construido en la parte norte del puerto, el que presta importantes servicios a la actividad pesquera.

Se ha trabajado activamente en la eliminación del obstáculo llamado "Roca Burt" existente en el canal de entrada. También han sido pavimentadas y mejoradas áreas de almacenamiento de aproximadamente 8,600 m².

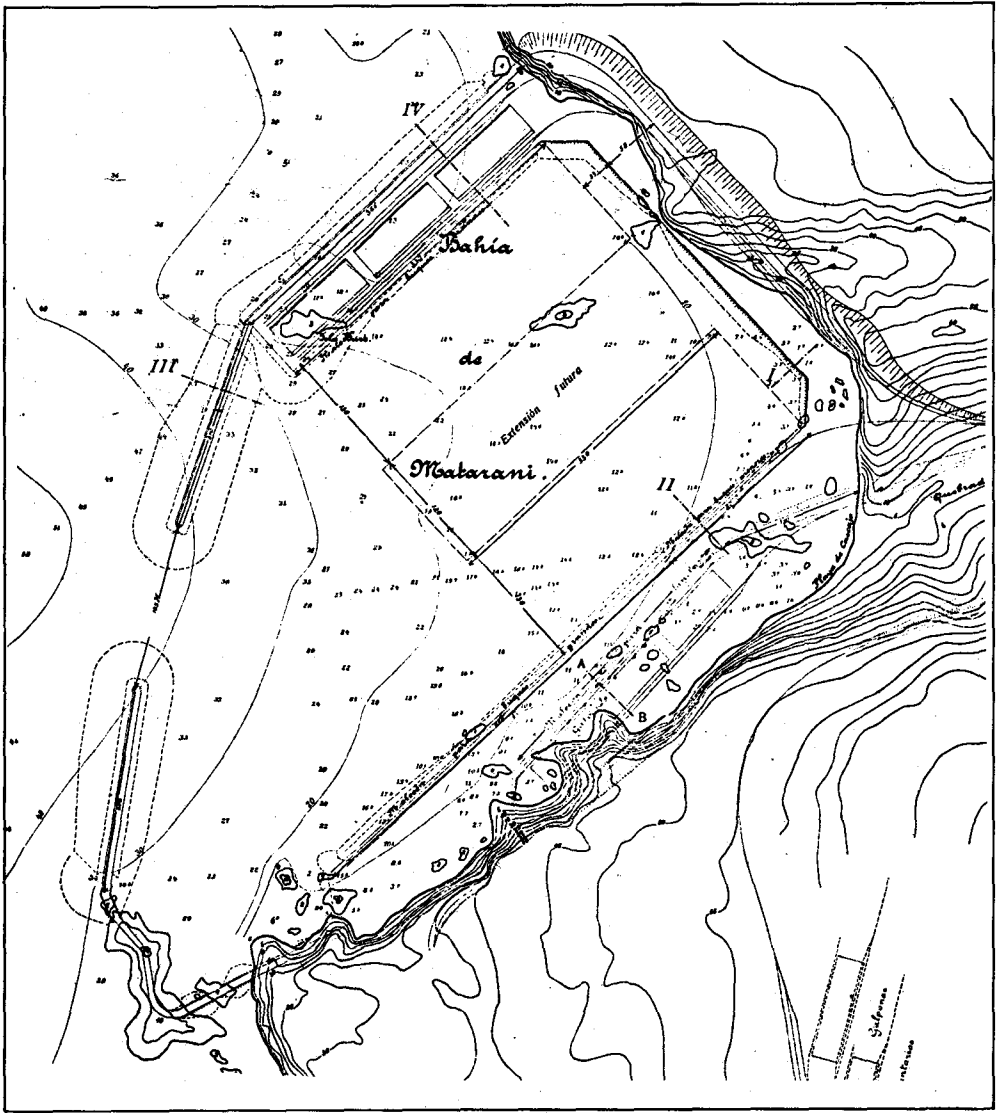
Además de todo lo anterior se tiene previsto y se ejecutan las siguientes obras complementarias:

- a) Terminación de la obra de relleno de la zona denominada "Playita", donde se ha ganado en el transcurso del año 1970, un área de 200 m². Al concluirse este trabajo se habrá adicionado un total de 3,000 m². para almacenamiento de carga. Posteriormente se instalará servicio de luz, agua, grifos contra incendio, etc.
- b) Terminación del relleno en la zona de "Bahía Sorda", con lo que se ganará una área adicional de 3,000 m². Ejecución en la misma zona de obras de defensa a todo lo largo. Compactación y asfaltado de una área de 2,000 m². con sus correspondientes instalaciones de agua, alumbrado y grifos contra incendio.
- c) Relleno de la bahía de "Islay", hacia el sur del terminal, con lo que se obtendrá una área adicional de 10,000 m².
- d) En el año 1982 se licitó la obra de reparación y reforzamiento de las estructuras de los muelles de Matarani que se encontraban en muy mal estado. La ejecución de la obra fue adjudicada a la firma inglesa *Winpey*, la que lleva a cabo dichos trabajos que se requerían con urgencia.

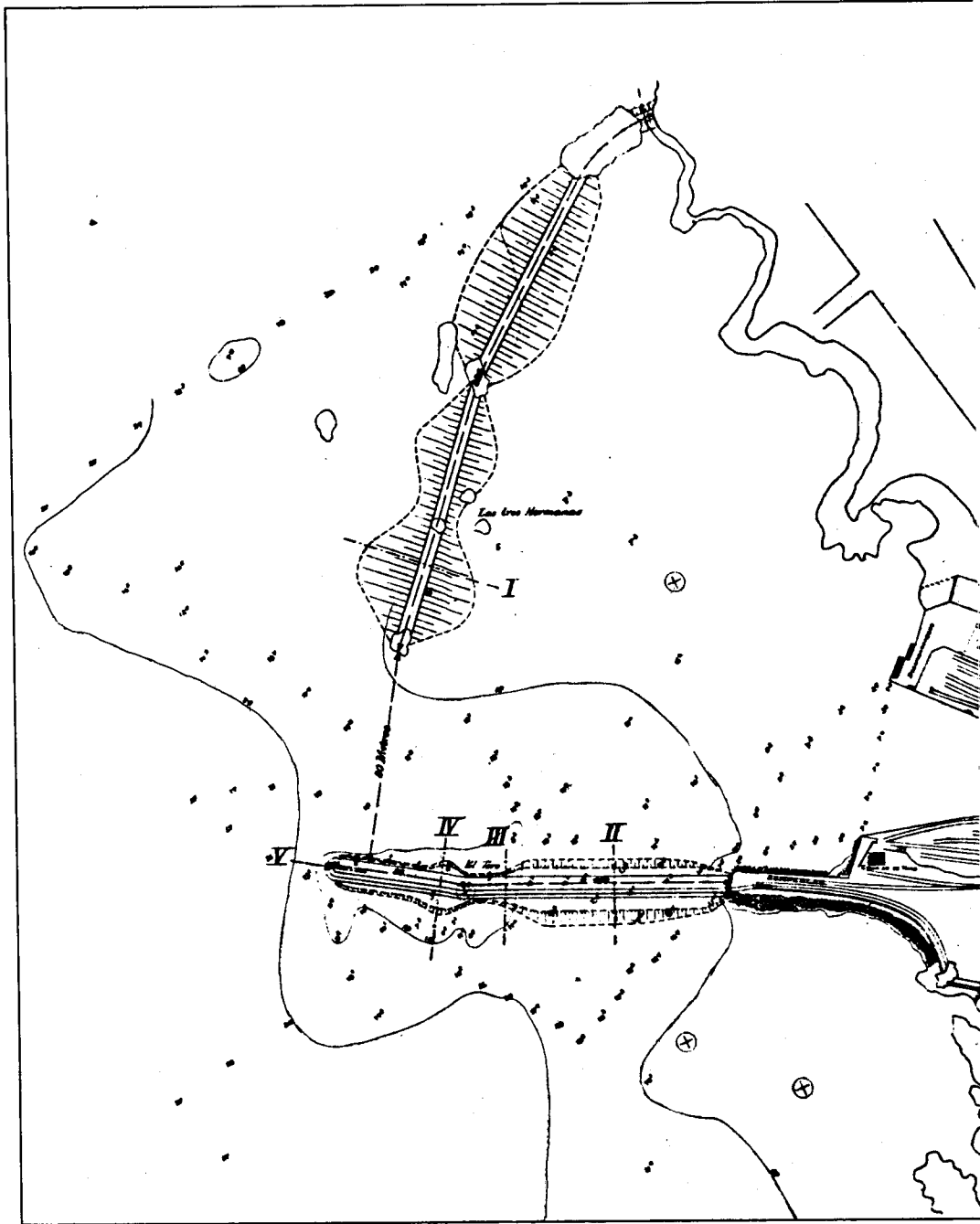
14.11. PROYECTOS PARA EL PUERTO TERMINAL DE LOS
FERROCARRILES DEL SUR MOLLENDO, MATARANI E ISLAY
REALIZADO POR EL INGENIERO J. KRAUS, AÑO 1914

Antecedentes

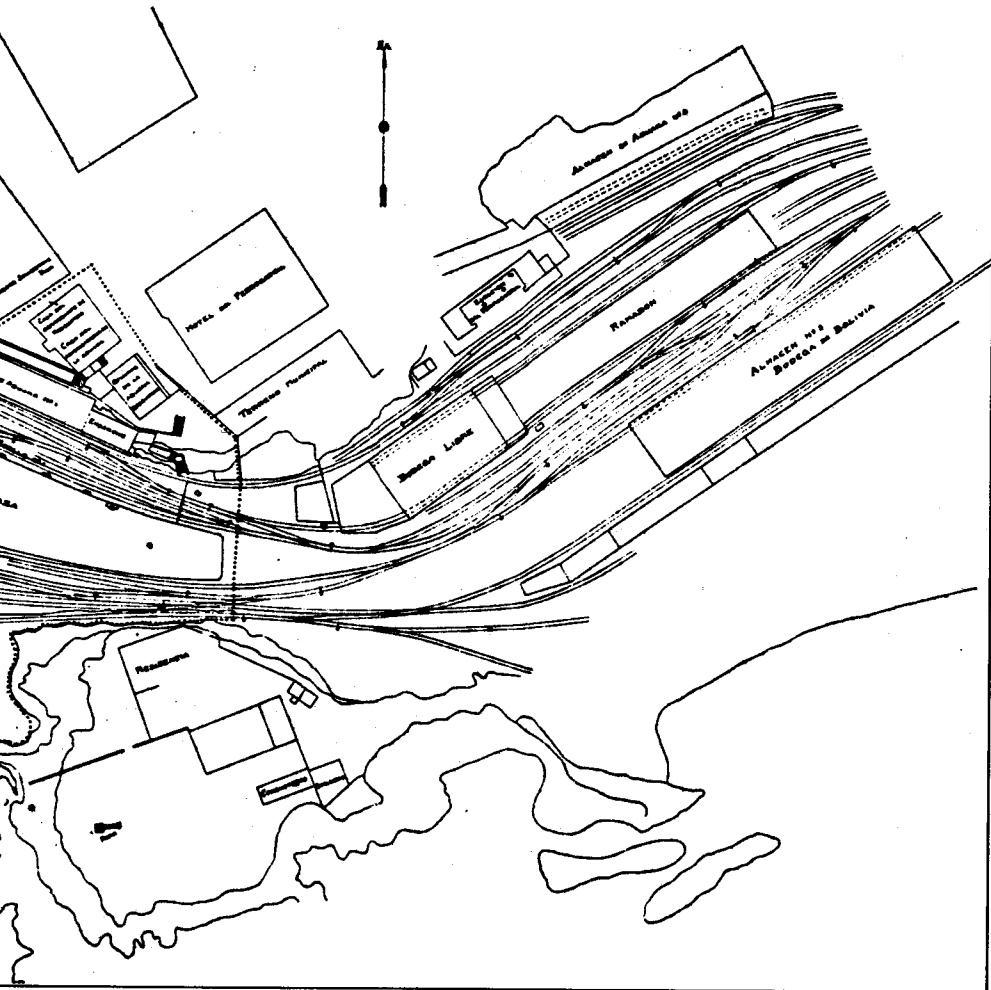
En el año 1913, en vista de los problemas y dificultades que presentaba el puerto de Mollendo al movimiento de carga y pasa-



Comisión Kraus: Puerto terminal de los Ferrocarriles del Sur.



ESCALA 1 : 2000.



Comisión Kraus: Mejoramiento del puerto para lanchas de Mollendo.

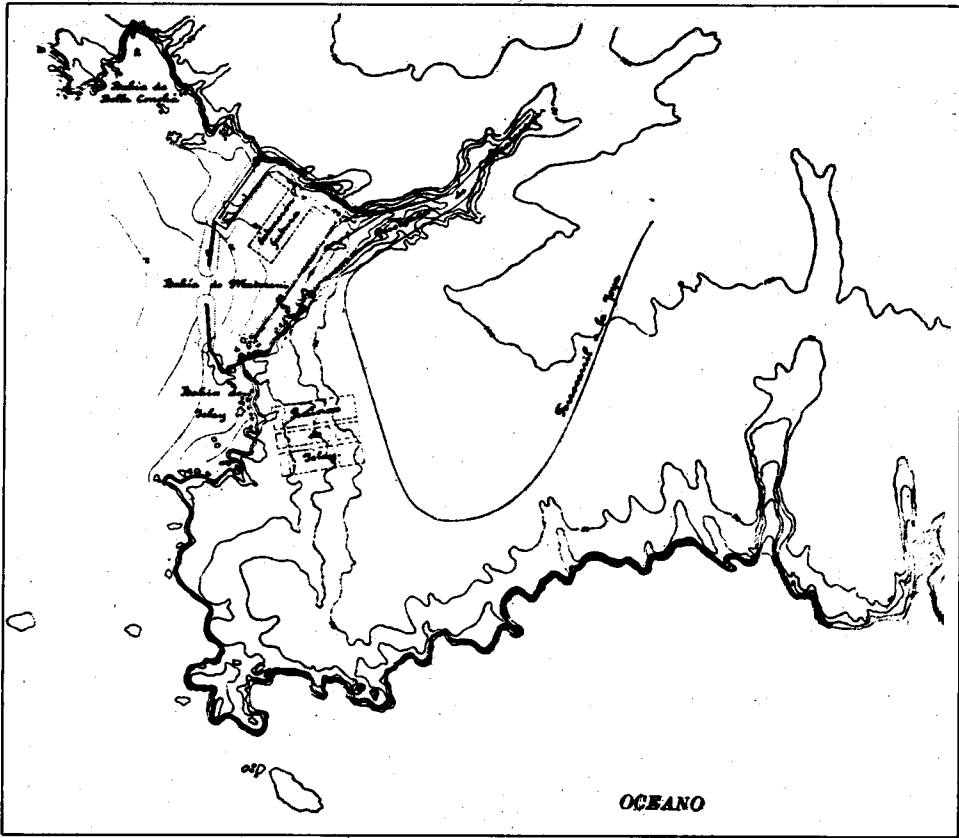
jeros provenientes del sur del Perú y de Bolivia, debido a las malas condiciones del puerto y su casi ninguna protección para las naves, el Gobierno contrató los servicios del ingeniero holandés J. Kraus para que realizara estudios referentes a las condiciones de Mollendo e Islay, e informar sobre la conveniencia de construir en ellos obras para su mejoramiento o habilitación.

Para cumplir esta misión, entre otras facilidades, se puso a disposición del ingeniero Kraus, el buque de guerra *Chalaco*, a órdenes del capitán de fragata don Germán Stiglich, y también tuvo importante participación, contratado por el ingeniero Kraus, el ingeniero peruano don Carlos Basadre.

El estudio e informe presentado por el ingeniero Kraus comprendía lo siguiente:

- a) Islay como puerto primitivo
- b) Mollendo como puerto provisional de los ferrocarriles del sur
- c) Proyecto de ferrocarril a Islay
- d) Proyecto de ferrocarril a Ilo
- e) Mejoramiento de Mollendo
- f) Red de líneas férreas servidas por Mollendo
- g) Estudios meteorológicos e hidrográficos
- h) Descripción del puerto de Mollendo – Condiciones del puerto
- i) Movimiento marítimo comercial de Mollendo – Tarifas
- j) Factores que pueden influir en el movimiento del puerto
- k) Competencia de los ferrocarriles de Arica y Antofagasta a La Paz
- l) Capitales económicamente invertibles en el mejoramiento del puerto
- m) Proyecto de mejoramiento del puerto para lanchas
- n) Proyecto de puerto para buques en Mollendo
- ñ) Costo de las obras de mejoramiento del puerto para lanchas
- o) Descripción general de Islay y Matarani
- p) Proyecto de puerto de lanchas en Matarani
- q) Proyecto de puerto para buques en Matarani
- r) Costo del puerto de buques
- s) Ilo – Condiciones del puerto
- t) Comparación entre Mollendo y Matarani como puntos terminales de los ferrocarriles del sur
- u) Conclusiones

A continuación sintetizamos algunos conceptos explicados en el informe:



Proyecto Kraus:
Islay-Matarani en 1914.

a) Islay como puerto primitivo

“Antes de principiar la construcción del ferrocarril del Sur, el puerto que servía al comercio de los Departamentos de Arequipa, Puno, Cuzco y a parte de Bolivia, era Islay.

Al contratar aquel ferrocarril, quedó indeciso cuál sería el punto de partida en la Costa. Podía elegirse Islay, o habilitarse otro puerto más cercano al Valle del Tambo”.

b) Mollendo como puerto provisional de los ferrocarriles del Sur

“Hay indicaciones para suponer que intereses particulares no han sido extraños a la elección del trazado por el valle del Tambo, y, como Mollendo era el punto más adecuado para el desembarque del material de construcción, resultó que, una vez llegado el ferrocarril a Arequipa, se le asignó a Mollendo como puerto terminal”.

c) Proyecto de ferrocarril a Islay

“Por resolución de Mayo de 1871, Islay fue fijado, de un modo definitivo, como término del ferrocarril, mandándose hacer los estudios de un ramal que, saliendo de Islay, se conectara directamente en La Joya con la línea ya construída, debiéndose abandonar, en vista de sus malas condiciones, la sección entre Mollendo y La Joya, obra que se calculó en S/. 5'000,000.00”.

d) Proyecto de ferrocarril a Ilo

“Quedando siempre pendiente la solución en uno u otro sentido y habiendo aumentado mientras tanto, la importancia del ferrocarril, no sólo para los Departamentos del Sur, sino también para Bolivia, se ha pensado también eliminar las dificultades, propias al puerto de Mollendo, por la construcción de un ferrocarril que, saliendo de La Joya u otro punto conveniente de la línea existente, llegara al puerto de Ilo”.

e) Mejoramiento de Mollendo

“Mientras se hablaba de la construcción de alguno de estos ramales, que debía suministrar otro puerto terminal al ferrocarril del Sur, se ha procurado mejorar el mismo puerto de Mollendo, gastando más de S/. 1'000,000.00 pero sin haber conseguido un resultado satisfactorio”.

f) Red de líneas férreas servidas por Mollendo

“La línea férrea que parte de Mollendo y que, como se ha visto en párrafos anteriores, motivó la habilitación de este puerto,

MATARANI

llega a Arequipa a 2301 metros sobre el nivel del mar después de recorrer 172 kilómetros. Esta línea se ha prolongado hasta Puno en 351 kilómetros. Desde Puno, se sigue con los vapores que hacen el tráfico del Lago hasta llegar al puerto boliviano de Guaqui, después de una navegación de 193 Km., continuando sobre 98 Km. de Línea férrea hasta La Paz, la Capital de Bolivia.

Desde Juliaca, estación entre Arequipa y Puno, se ha tendido una línea hasta el Cuzco, sobre una extensión de 337 kilómetros”.

g) Estudios meteorológicos e hidrográficos

“Existe un estudio del Ingeniero Agustín Espinoza sobre el puerto de Mollendo. Es un trabajo serio, del año 1900, que va acompañado de un plano de la bahía y que contiene muchos datos meteorológicos, hidrográficos y topográficos, lo que ha facilitado mucho nuestros estudios preliminares.

Sobre la meteorología hay un material abundante, recogido por el Harvard College que tiene un observatorio en Carmen Alto, cerca de Arequipa y que poseía una estación auxiliar en Mollendo”.

h) Descripción del puerto de Mollendo

“Los buques que llegan a Mollendo no encuentran abrigo alguno. Tienen que permanecer en una rada completamente expuesta a las marejadas, donde pueden anclar en un fondeadero, ni aun bien a propósito para su fondo rocoso, o amarrarse a boyas particulares que, en número de cuatro, se encuentran a unos 600 metros de distancia de la costa.

La manipulación de la carga y el tráfico de pasajeros han de efectuarse por lanchas y botes, que deben atravesar las rompientes, siempre existentes entre los peñones e islotes. La comunicación entre el buque y las embarcaciones es siempre penosa por el fuerte movimiento; muchas veces hay que trasbordar los pasajeros, izándolos en un barril o silla especial; y otras, hay que prescindir de toda comunicación”.

i) Movimiento comercial y marítimo de Mollendo

“Según la estadística oficial, el movimiento marítimo de Mollendo, correspondiente al año 1912, era de 1,012 buques con 1'326,000 toneladas de registro neto, contando las entradas y salidas. El movimiento comercial puede estimarse en 146,000 toneladas de 1000 kilos al año, de las cuales 126,000 corresponden a la importación y 20,000 toneladas a la exportación”.

j) Factores que pueden influir en el movimiento del puerto

“Los factores que pueden influir en el futuro, en el movimiento del puerto de Mollendo, son en parte desfavorables y en parte favorables a su desarrollo. Entre los primeros hay que señalar la competencia de otros puertos que pueden atraer el comercio de tránsito de Bolivia, a saber Arica y Antofagasta. Entre los factores favorables están la influencia que se dejará sentir por el desarrollo de nuevas explotaciones en las zonas de influencia del puerto en Bolivia y Perú”.

k) Competencia de los ferrocarriles de Arica y Antofagasta a La Paz

“Ya hemos visto que la línea recién construída entre Arica y La Paz, ha acaparado el transporte de los minerales de Corocoro, lo que es natural, pues sólo por la construcción de aquella línea y la de un ramal especial de 8 kilómetros esos minerales han podido tomar su incremento actual.

La línea de Antofagasta a La Paz no es probable que aumente su actual zona de influencia con perjuicio de Mollendo”.

l) Capitales económicamente invertibles en el mejoramiento del puerto

“Los capitales económicamente invertibles, para mejorar el puerto de lanchas se estiman de S/. 2'130,000.00 a S/. 7'620,000.00, para atender movimiento de carga entre 140,000 y 500,000 toneladas. En el caso de un puerto de buques para los mismos tonelajes, el capital máximo económicamente invertible sería de S/. 4'670,000 a S/. 16'670,000 respectivamente”.

m) Proyecto de mejoramiento del puerto para lanchas

“Consistía en construir dos rompeolas, prolongando el existente hasta la isla Toro, y construyendo uno nuevo de 240 metros uniendo los islotes que forman el Outer y el Inner Breakwater, lo que formaría una dársena más amplia y mejor protegida”.

n) Proyecto de puerto para buques en Mollendo

“Aunque una dársena de lanchas, ensanchada de una u otra manera podría satisfacer por su capacidad a las exigencias de un tráfico bastante crecido, siempre quedaría existente el inconveniente de tener que efectuar las manipulaciones de la carga entre los buques y lanchas en una rada sin abrigo. Esto obliga a buscar una solución más amplia del problema para eliminar también este último inconveniente.

MATARANI

Sin embargo, si se construye un rompeolas que, saliendo de la isla Ponce, siga la curva de 30 metros, y un segundo desde el punto saliente a unos 500 metros al suroeste de los islotes, que forman el Inner y Outer Breakwater, los dos encerrarían una superficie de más o menos 20 hectáreas. El recinto así formado no se podría ensanchar sin aumentar considerablemente el costo de la obra. Esta solución no es satisfactoria pues su costo, de S/. 13'000,000 sobrepasaría los límites racionales de gastos calculados, y la entrada a la rada o dársena formada sería difícil y peligrosa”.

ñ) Costo de las obras de mejoramiento del puerto de lanchas

“Las obras para el mejoramiento del puerto de lanchas, se estima en:

– Rompeolas pasando por el Toro	:	S/. 497,100.00
– Idem, pasando por el Inner y Outer Breakwater	:	S/. 359,500.00
		<hr/>
Total	:	S/. 856,600.00
Gastos Generales	:	S/. 393,400.00
		<hr/>
Costo Total	:	S/. 1'250,000.00
		<hr/> <hr/>

o) Descripción general de Matarani e Islay

“La bahía de Matarani encuentra un abrigo natural y eficaz contra los mares del Sur en el promontorio que termina en la punta de Islay, y sobre cuya planicie de suave pendiente, a una altura de 25 hasta 60 metros sobre el mar, están todavía las ruinas del antiguo pueblo de este nombre. Esta bahía ocupa una superficie triangular de unas 100 hectáreas.

La caleta de islay, situada como hemos visto al lado derecho de la entrada de la bahía de Matarani, ocupa una superficie de unas 7 hectáreas.

La caleta de Islay, a pesar de ser muy bien protegida, tiene apenas las dimensiones requeridas para abastecer el tráfico tal como se ha desarrollado en Mollendo. Así, cuando se piensa trasladar este tráfico a otra parte, es la bahía de Matarani la que más tendría que habilitarse”.

p) Proyecto de puerto de lanchas en Matarani

“Al lado Sur de la bahía de Matarani se ha proyectado un muelle para lanchas, cuyo trazado sigue la dirección principal de

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

la costa sobre un fondo que, siendo muy irregular, varía en su profundidad de 2.70 a 8 metros a pie de obra. El costo de esta obra se estima en S/. 600,000.00”.

q) *Proyecto de puerto para buques, en Matarani*

“Las obras proyectadas, mostradas en el plano adjunto, consisten en dos rompeolas, uno saliendo de la punta que separa la caleta de Islay de la bahía de Matarani propiamente dicha, encierra varios islotes y tiene un largo desarrollado de 425 metros, de los cuales casi 200 metros pasan por profundidades de 30 hasta 40 metros; otro que saliendo de un punto situado a 500 metros al noroeste de la quebrada, encierra, sobre un largo de 350 metros, entre dos peñascos, el islote Burt, prolongándose en seguida, todavía unos 200 metros en dirección sur, hasta llegar a la misma profundidad de 40 metros”.

r) *Costo del puerto de buques*

“El costo de este puerto para buques en Matarani, con capacidad para movilizar hasta 1'000,000 de toneladas métricas al año, asciende a S/. 8'500,000.00 ”.

s) *Ilo – Condiciones del puerto*

“Las condiciones del puerto de Ilo son muy satisfactorias, como hemos podido constatarlo, y por consiguiente, no es extraño que también se haya pensado en él para trasladar el punto terminal de los ferrocarriles del Sur. Este puerto tiene ya cierta importancia, con su ferrocarril hasta Moquegua, sirviendo los valles de Moquegua e Ilo. Poseen un muelle de fierro y no parece difícil ni costoso darle mayores facilidades. El inconveniente que se opone a esta idea es el alto costo de la obra, que importaría S/. 10'659,000.00”.

t) *Comparación entre las diversas alternativas*

“El informe Kraus termina explicando en un cuadro comparativo las ventajas y desventajas de las alternativas consideradas, o sea:

- 1º. Mejoramiento del puerto de lanchas para Mollendo;
- 2º. Habilitación de la bahía de Matarani para puerto de lanchas;

MATARANI

- 3º. **Habilitación de la bahía de Matarani para puerto de buques; y en base a estas comparaciones emiten las conclusiones”.**

u) Conclusiones

“De los cuadros y el gráfico se deduce:

- 1º. **Dado el actual tráfico, la inversión de S/. 1'150,000.00 en la construcción de nuevas obras de mejoramiento del puerto de Mollendo, sin ser todavía ventajosa, lo será por el crecimiento natural del tráfico dentro de pocos años;**
- 2º. **Dado el actual tráfico, la inversión de S/. 7'200,000.00 para habilitar Matarani como puerto de lanchas, construir el ferrocarril de Matarani a La Joya, el de Ensenada a Mollendo, y edificar la nueva ciudad de Islay, no sería ventajosa, puesto que produciría un déficit anual de S/. 87,000.00;**
- 3º. **Habilitación de Matarani como puerto de buques daría déficit hasta que el tráfico llegare a 300,000 toneladas. Con esta cifra la suma de S/. 15'100,000.00 que habría que invertir comienza a ser remunerativa, y al llegar el tráfico a 430,000 toneladas, su beneficio es mayor que el del puerto para lanchas”.**

Comentario

Con las conclusiones anteriores, termina el informe del ingeniero J. Kraus, sobre el proyecto para un puerto terminal de los ferrocarriles del sur, y que por su contenido constituyó un valioso estudio tendiente a resolver en aquel año, 1914, el problema de ineficiencia del puerto de Mollendo.

14.12. CONCLUSIONES

Puede establecerse que la construcción del puerto de Matarani en la caleta del mismo nombre, constituyó un acierto y que las facilidades y servicios que ha prestado durante todo el tiempo que ha operado han sido de una gran importancia para el mantenimiento del comercio de una gran parte del sur del Perú.

Las mejoras que se han introducido para ampliar las facilidades y las que se tienen proyectadas, son acertadas, y no debe de-

CARGA MOVILIZADA SECA Y LIQUIDA POR CLASE DE

Años 1960

*Empresa Nacional de Puertos
Centro de Procesamiento de Datos
Unidad de Estadística*

Años:	Carga seca														Total Descarga	
	Embarque					Total Embarque	Descarga									
	Minerales y Metales	Harina de Pescado	Café	Lana	Carga General		Trigo a Granel	Fertilizantes	Harina de Trigo	Leche en Polvo	Cemento	Vehículos Maquinarias y Otros	Hojalatas	Carga General		
1960	60,551	3,329	2,822	3,146	2,618	72,466	41,553	—	52,017	—	9,576	—	—	59,143	162,289	
1961	70,887	8,682	2,417	3,570	3,870	89,426	73,283	—	38,326	—	10,873	—	—	76,393	198,875	
1962	71,164	23,536	4,763	4,316	3,119	106,898	94,238	—	24,329	—	—	—	—	98,353	218,920	
1963	68,801	26,781	3,628	5,955	3,720	108,885	89,858	—	15,094	—	5,712	—	—	77,953	168,617	
1964	92,518	26,740	4,600	4,737	3,611	132,206	59,333	—	30,543	—	10,289	—	—	92,130	192,295	
1965	98,572	18,000	3,937	3,362	5,234	129,105	77,852	—	30,009	—	11,057	—	—	114,632	233,550	
1966	110,780	35,260	7,678	3,489	6,785	163,972	99,044	—	44,438	—	12,027	—	—	102,159	257,668	
1967	101,508	17,455	8,696	3,480	9,497	140,836	99,671	—	47,900	—	—	—	—	109,427	256,998	
1968	89,334	16,125	8,316	5,962	5,813	125,550	84,527	—	20,574	—	—	—	—	98,680	203,781	
1969	127,369	19,206	7,360	4,839	7,885	166,659	102,455	—	16,183	—	—	—	—	86,167	204,805	
1970	51,986	32,190	7,829	1,486	4,947	98,438	80,721	5,316	1,842	10,880	1,343	3,235	8,709	19,854	131,700	
1971	48,269	54,471	9,208	1,452	3,049	116,449	92,672	11,928	1,725	11,474	86	2,421	9,508	22,955	152,669	
1972	79,543	47,687	12,391	3,285	4,902	147,808	84,776	3,287	1,530	13,364	22	2,170	13,108	34,843	153,100	
Enero	6,235	2,855	2,610	420	933	13,053	10,478	1,245	522	1,351	—	—	239	—	4,863	18,698
Febrero	6,700	4,260	602	405	1,431	13,398	2,729	675	—	2,624	22	—	159	1,013	1,581	8,803
Marzo	4,687	3,960	578	251	203	9,679	7,116	250	273	3	—	—	141	1,442	1,287	10,512
Abril	8,447	5,850	372	660	201	15,530	9,299	—	23	2,510	—	—	103	1,375	2,882	16,192
Mayo	3,571	12,355	284	153	100	16,463	8,888	—	—	—	—	—	169	2,198	1,860	11,115
Junio	10,239	8,401	865	135	139	19,779	5,886	20	—	2,115	—	—	105	1,537	4,864	14,527
Julio	5,783	—	1,176	69	213	7,241	4,417	—	—	76	—	—	189	—	3,481	8,163
Agosto	7,792	4,991	1,265	212	37	14,297	6,584	1,097	252	1,115	—	—	222	1,107	4,205	14,582
Setiembre	7,214	572	1,089	154	257	9,286	10,529	—	—	—	—	—	91	1,364	3,999	15,983
Octubre	11,074	4,323	877	354	194	16,822	8,166	—	417	1,441	—	—	249	1,091	1,667	13,031
Noviembre	1,457	—	1,352	298	374	3,479	12,684	—	13	—	—	—	219	786	1,584	15,286
Diciembre	6,344	120	1,321	178	820	8,781	—	—	30	2,129	—	—	284	1,195	2,590	6,228

Fuente : Terminales Informantes
Elaboración : Centro de Procesamiento de Datos
Unidad de Estadística

OPERACION Y PRODUCTO EN TONELADAS DE PESO

- 1972

Terminal : Matarani

Cabotaje					Total	Trasbordo		Total	Total	Carga Liquida					Total
Arroz	Azúcar	Cemento	Guano	Carga General	Cabotaje	Carga General	Trasbordo	Trasbordo	Carga Sea	Total Embarque	Total Descarga	Total Cabotaje	Total Trasbordo	Total Carga Liquida	General
10,870	39,184	9,903	9,578	6,518	76,051	-	-	-	310,806	-	-	-	-	-	310,806
5,848	24,617	12,798	10,630	29,495	83,388	-	-	-	371,689	-	-	-	-	-	371,689
8,591	22,277	11,717	11,090	7,718	61,393	-	-	-	385,211	-	-	-	-	-	385,211
8,054	28,263	27,141	12,398	7,643	83,499	-	-	-	361,021	-	-	-	-	-	361,021
9,088	24,202	-	11,787	10,874	55,931	-	-	-	380,432	-	-	-	-	-	380,432
8,319	32,475	-	12,088	8,885	61,567	-	-	-	424,222	-	-	-	-	-	424,222
-	24,024	-	900	4,685	29,609	-	-	-	451,249	-	-	-	-	-	451,249
8,776	10,096	-	6,520	7,694	33,086	-	-	-	430,720	-	-	-	-	-	430,720
1,531	645	-	4,923	1,374	8,473	-	-	-	337,804	-	-	-	-	-	337,804
-	-	-	-	2,530	2,530	-	-	-	373,994	-	-	-	-	-	373,994
-	-	-	7,702	2,697	10,399	6,150	6,150	246,687	246,687	-	-	-	-	-	246,687
-	-	-	3,632	2,561	6,193	2,606	2,606	277,917	277,917	-	-	-	-	-	277,917
-	-	-	4,000	300	4,300	3,728	3,728	306,936	306,936	-	-	-	-	-	306,936
-	-	-	-	-	-	33	33	31,784	31,784	-	-	-	-	-	31,784
-	-	-	-	-	-	60	60	22,261	22,261	-	-	-	-	-	22,261
-	-	-	-	-	-	77	77	20,288	20,288	-	-	-	-	-	20,288
-	-	-	-	-	-	360	360	32,082	32,082	-	-	-	-	-	32,082
-	-	-	1,000	-	1,000	1,333	1,333	29,911	29,911	-	-	-	-	-	29,911
-	-	-	-	-	-	119	119	34,425	34,425	-	-	-	-	-	34,425
-	-	-	1,000	238	1,238	361	361	17,003	17,003	-	-	-	-	-	17,003
-	-	-	1,000	5	1,005	133	133	30,017	30,017	-	-	-	-	-	30,017
-	-	-	1,000	-	1,000	50	50	26,319	26,319	-	-	-	-	-	26,319
-	-	-	-	-	-	669	669	30,522	30,522	-	-	-	-	-	30,522
-	-	-	-	-	-	453	453	19,198	19,198	-	-	-	-	-	19,198
-	-	-	-	57	57	80	80	15,146	15,146	-	-	-	-	-	15,146

jarse de continuar el plan de ampliaciones a la mayor brevedad, teniendo en consideración el incremento del tonelaje a realizar por el puerto en el futuro, y las perspectivas del movimiento de carga procedente de y para Bolivia. Es indispensable que la habilitación del puerto de Ilo, enlazado a Bolivia por una carretera, sirva en el futuro de alivio a cualquier congestión que pudiera producirse en Matarani, lo cual no debería retrasar la consideración de ejecución de algunas de las ampliaciones recomendadas por la firma *Parsons Brinckerhoff*.

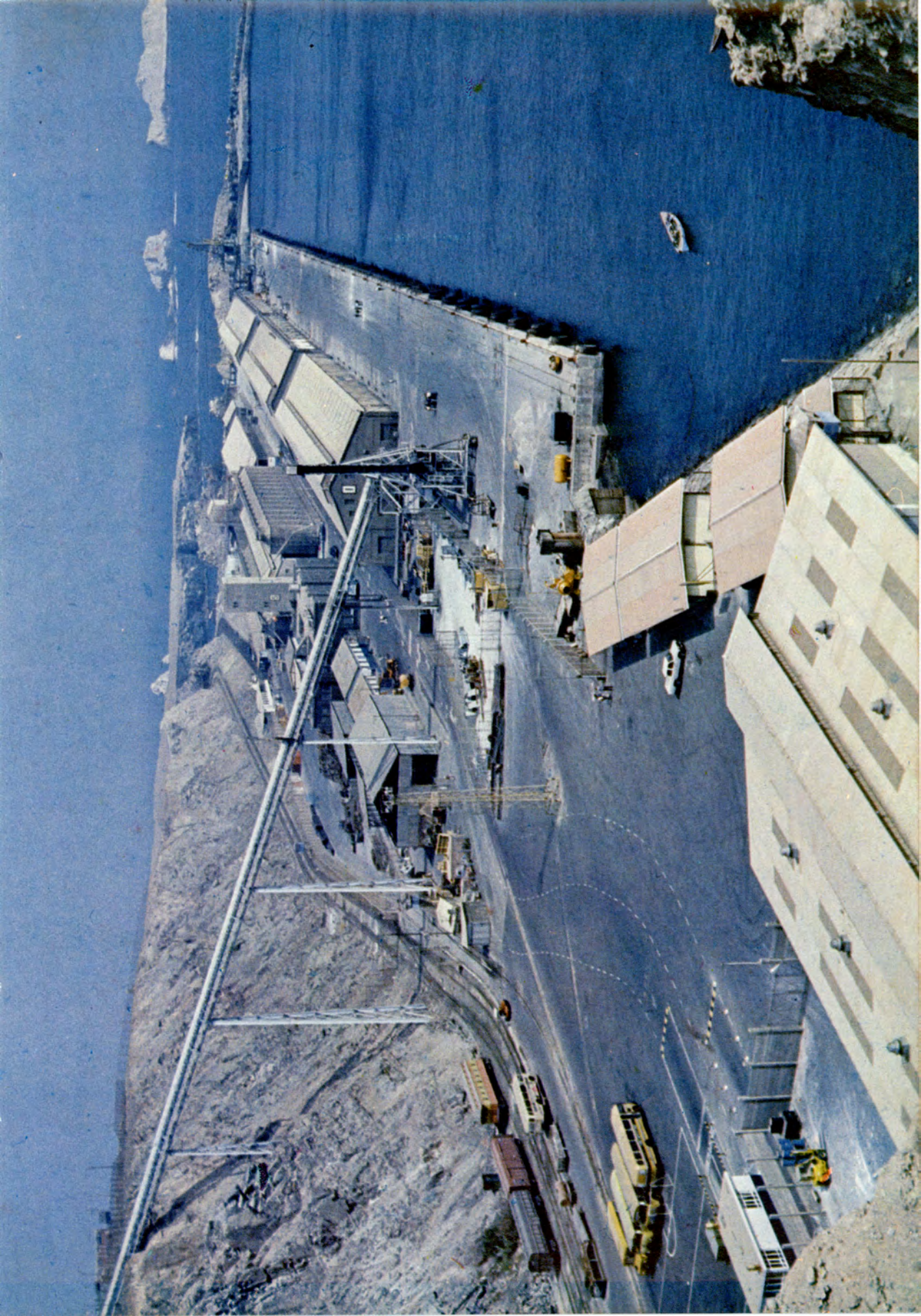
Igualmente se recomienda la consideración del Plan Piloto 1968-Matarani, realizado por la Oficina de Planeamiento y Urbanismo para la Dirección de Administración Portuaria que contiene un amplio y bien fundamentado estudio de:

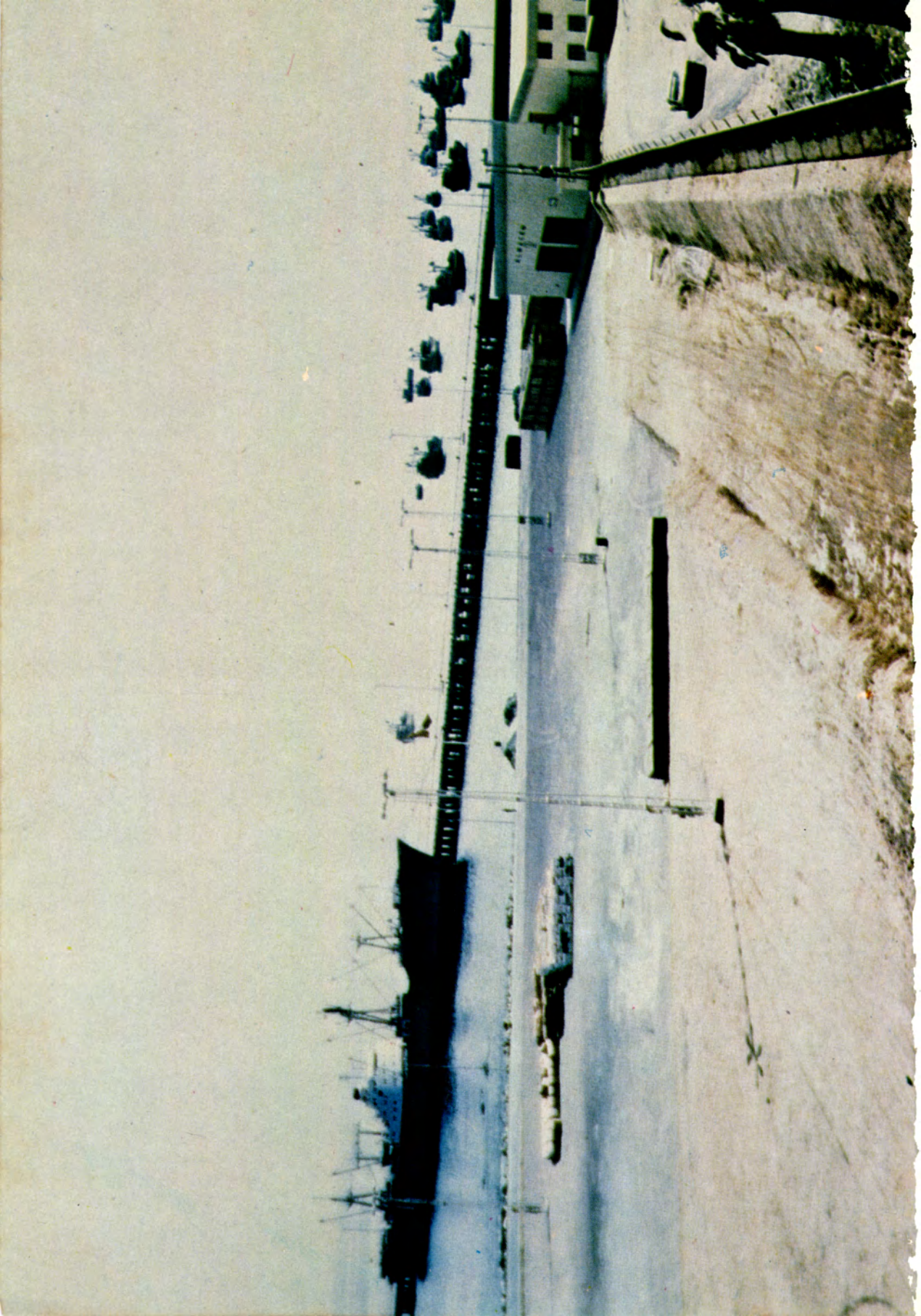
- a) Area de influencia del puerto;
- b) Análisis de las exportaciones;
- c) Análisis de las importaciones;
- d) Comercio de cabotaje.

Igualmente incluye posibilidades de asentamiento industrial, complejo Mollendo-Matarani, distribución de usos de suelo, esquema de prioridades, conclusiones y anexos.



Vista del Terminal Marítimo de Matarani
mostrando la amplitud de sus instalaciones,
inclusive la faja y torre para embarque de
minerales a granel.
(Archivo: Georg Wimpey International Ltd.).





Vista del Terminal Marítimo de Ilo con su
muelle para el servicio de las naves.
(Archivo: Georg Wimpey International Ltd.).

Capítulo XV

15. ILO

15.1. UBICACION GEOGRAFICA

La bahía donde está ubicado el puerto de Ilo, que es actualmente el puerto más austral del Perú, tiene las coordenadas siguientes: latitud 17°39'S y longitud 71°22'O y está situada entre la boca del río Ilo y punta de Coles con una extensión aproximada de 5.5. millas. Las aguas son bastante profundas y tranquilas. El fondeadero se encuentra entre 10 y 18 brazas. La constitución geológica del suelo de Ilo en toda su extensión es rocosa, del terciario y cuaternario.

Algunas partes son más antiguas y se encuentran en los acantilados.

El clima es benigno y permanece casi libre de variaciones durante todo el año.

15.2. REFERENCIAS HISTORICAS DEL PUERTO

Puede decirse que la presencia del ser humano en las inmediaciones o vecindades de Ilo se remonta a épocas tan lejanas como 9,000 a 10,000 años antes de Cristo (Toquepala). Fueron los uros provenientes del lago Titicaca los que se establecieron en las zonas aledañas a Ilo, dejando como muestras su cerámica con dibujos característicos del tótem en el borde de las vasijas.

Excavaciones realizadas en algunos lugares del puerto demuestran que los primeros habitantes de la región navegaban en

el océano usando canoas hechas de junco, algunas hasta con velas y balancín.

De acuerdo a las versiones del inca Garcilaso de la Vega, en el año 1250, el inca Yahuar Huaca emprendió la conquista de los territorios del valle del Tambo e Ilo, obligando a las tribus uriquillas, pobladores de la zona marítima de Ilo, a abandonar el lugar internándose en el interior. Los incas denominaron a la región *Pillu*, que en quechua significa guirnalda; en aimara la misma se llamaba *Sillu*.

Posteriormente el inca Wiracocha en su campaña contra los chancas bajó al litoral llegando a Ilo, rebautizándolo con el nombre de *Pacocha* (que significa: mar, laguna tranquila, quietud). A su vez ordenó que el lugar fuera poblado nuevamente con mitimaes aimaras, uros y puquines; reanudando las actividades de pesca, mineras y otras.

Cuando los conquistadores españoles desarrollaban sus actividades en el sur del territorio, un contratador llamado Micer Francisco pidió a Almagro el repartimiento de *Hillo*. Esta denominación varió después a Ilo. En 1539, este repartimiento, figurando todavía con el nombre de *Hillo*, es transferido de Micer Francisco a Juan Vallejos, y el navío de éste a poder del primero.

En enero de 1540, Francisco Pizarro otorgó en forma de encomienda la Gobernación de Nueva Toledo, comprendida entre el paralelo 14°S (sur de Chincha) al paralelo 25°31'S (río Paposo en Chile) a don Lucas Martínez Begazo, en la cual se incluía entre otros pueblos: *Hillo* (Ilo) y Chiribaya. En 1548, no obstante haberse suprimido las encomiendas, Ilo pasa en esa misma condición a poder de don Gerónimo de Villegas, quien toma posesión del pueblo el 21 de agosto del mismo año, poniéndole al pueblo el nombre de San Gerónimo y ubicándolo en la margen derecha del río.

Con motivo de iniciarse en 1541 la segunda expedición para la conquista de Chile, Ilo se convierte en lugar de entrada. En vista de las dificultades encontradas por los conquistadores en el territorio araucano, muchos españoles regresan y se establecen en sitios aledaños a Ilo, naciendo los caseríos de: Pacocha, Chuza, Carrizal, Miraflores, Pocoma, Alfaro, Platanal, San José, Higoshinto, Jilguerito, Los Molles, Agua Buena, Concepción y Hierba Buena.

Habiendo enviado el virrey auxilios a Chile con su hijo don García Hurtado de Mendoza, vinieron muchos nobles al sur, y

entre ellos se cuentan las familias: Rivera, Alai y Za (Alaiza), Valdivia, Hurtado de Mendoza, Vitores de Alvarado, Jimeno y Jiménez, Salgado, Coraledas, Alvarez, Oribe, Ororvias, Landaeta, Sánchez, Cornejo, Campos, Almeidas, Mendozas, Arias, Herrerás, Portocarreros, Vásquez y otros. Sólo se han considerado los nombres de los casados.

En la *Crónica* de Cieza de Leon, Ilo es mencionado a continuación del puerto de Arequipa, Chule, del siguiente modo: "mas adelante deste puerto está a dos leguas mas adelante deste rio sale a la mar una punta mas que toda la tierra una legua, y están sobre ella tres farallones. Al abrigo de este punto poco mas de una legua antes della, está un buen puerto que se llama Ilo, y por el sale a la mar un rio de agua muy buena, que tiene el mismo nombre del puerto, el cual está en dieciocho grados y un tercio".

En 1579, el corsario inglés Francisco Drake incursiona por las costas de Ilo, perseguido por Sarmiento de Gamboa, llegando a desembarcar cerca de Puerto Inglés, efectuando un cambio de víveres por telas con los naturales del lugar. Posteriormente se dice que los piratas llegaron a usar la caleta Negros como un punto de recalada y reparación de sus naves.

En la época del virrey Manuel Oms de Santa Pau, marqués de Castell dos Rius, otorga poder al francés Enrique Renaud y a un grupo de franceses para que funden el puerto y pueblo de Pacocha, así como que repueblen San Gerónimo de Ilo, que se encontraba abandonado por los naturales debido a pestes de difteria, disentería, tercianas y otras. Este virrey se interesó mucho por Ilo, y hasta permitió el comercio de contrabando por ese lugar, por lo que fue denunciado a la corte de España por los comerciantes de Lima. Por esta razón el virrey fué depuesto y quedó a vivir en Lima, hasta el 22 de abril de 1710 en que murió. Cuando gobernaba el virreinato del Perú el príncipe de Santo Buono don Carmine Nicolás Carracciolo, de ascendencia italiana, numerosos inmigrantes de origen italiano vinieron al Perú, y muchos de ellos o sus descendientes se establecieron en Ilo. El hermano del virrey, don Francesco Carracciolo desempeñaba en Ilo funciones de receptor y proveedor de naves. En 1711 se habilita la ensenada de Puerto Inglés vecina a Ilo.

Ilo, dadas las excelentes condiciones de su bahía, fue el puerto obligado de entrada y salida de los productos del valle de Moquegua, y de acuerdo a referencias muy antiguas: "A él llegaban navíos cargados de brea y otras cosas y mercancías y tabaco".





Ilo. Vista general del puerto. (Archivo Servicio Aerofotográfico Nacional).

También en Ilo y punta de Coles se explotó la riqueza del guano, las que entre 1790 y 1793 fueron entregadas al coronel Domingo Bustamante y al cura de Ilo para su conservación y rentas de la administración en uso de la localidad.

El pueblo de Ilo y la misma localidad en sí tuvieron actuaciones en las etapas de la preindependencia y en la emancipación. Así, en 1814, Ilo envió un grupo de hombres que cayó valerosamente en Matará, en apoyo del levantamiento de don Mateo García Pumacahua.

En 1822 se inició por Ilo la campaña a puertos intermedios, con 3500 hombres al mando del general Rudecindo Alvarado, que desafortunadamente fue derrotado en Torata y Moquegua.

Hasta 1868 la pequeña población de Ilo estaba establecida al pie del valle, en la desembocadura del río. A raíz del maremoto que se registró en el mes de agosto de ese año, todas las casas fueron destruidas, trasladándose los damnificados al lugar donde hoy es el puerto y que entonces se llamaba la caleta de Pacocha. Con el correr del tiempo el nombre de Pacocha fue extinguiéndose, dando paso al de Ilo que es el que predomina hasta hoy.

En la época del Presidente Balta y para rehabilitar la zona afectada por el terremoto, se construyó el ferrocarril de Ilo a Moquegua a un costo de 6 millones de soles, financiados por un empréstito otorgado por la firma *Dreyfus*.

En el año 1860 estalló el volcán Ubinas, destruyendo la agricultura de Ilo y afectando a la población.

El 13 de agosto de 1868 se produjo un violento terremoto y salida del mar que arrasó con el antiguo puerto de Ilo y zonas aledañas. Trascibimos una narración de este desastre efectuada por el residente ileño don Umberto Gherzi Mosquera: dice así:

“Eran las cinco de la tarde, el cielo lucía encapotado y la gente se preparaba para descansar. De pronto la tierra comenzó a temblar. La gente salió a las calles y cuando parecía que el movimiento sísmico había pasado, un violento terremoto estremeció Ilo.

Casi al instante, el mar se retiró, dejando “en seco” a varias pequeñas embarcaciones. A los pocos instantes se divisó una enorme ola que se abatió sobre el puerto, barriendo con todo lo que había a su paso.

El mar se salió por Calienta Negros (caleta al sur de Ilo, ahora Varadero Ilo SA) y por las zonas que ahora sirve de depósito de la empresa minera Southern Perú Copper Corporation.



Vista de la ciudad de Ilo.

Fueron momentos terribles, recuerda Gherzi Mosquera en su trabajo monográfico.

En la zona de Boca del Río, desembocadura del río Moquegua, donde ahora está el Hotel de Turistas, estaba fondeada una balandra. En la embarcación vivía la familia de Manuel Gambetta.

Cuando el mar se retiró, la balandra quedó sobre la arena, pero al poco momento una inmensa ola llegó atronadoramente y arrojó la embarcación un kilómetro tierra adentro, hasta la Hacienda Montalvo. Murieron la esposa e hija de Gambetta y tres marineros.

El gobierno del Presidente Balta acudió en pronta ayuda y ordenó que el pueblo de Ilo fuera trasladado a Pacocha, donde está ahora el puerto.

Para el reparto "de sitios" en la nueva ciudad, el gobierno nombró una comisión, que fue presidida por Bernardo Gherzi, quien "se adjudicó" la mejor manzana, ubicada frente al puerto a la salida del muelle (viejo muelle fiscal).

A Manuel Gambetta, italiano como Gherzi, se le adjudicó un sector preferencial, ahora ocupado por Gibson y Díaz, Agentes Navieros.



Glorieta que se encuentra cerca al antiguo muelle.

Los títulos originales de la mayor parte de propiedades de Ilo llevan la firma de Bernardo Gherzi.

Las familias Gherzi y Gambetta eran dueñas de barracas, bodegas de abarrotes, de firmas madereras y de balandras (pequeñas embarcaciones). Entre ellas, la rivalidad por los negocios era cosa de todos los días”.

En 1874, don Nicolás de Piérola al mando de una expedición revolucionaria armada en Chile, desembarcó del buque inglés *Talismán* en Pacocha, siendo derrotado en Arequipa.

Frente a Pacocha en 1876, tuvo lugar la acción naval entre el *Huáscar*, sublevado con Piérola a bordo, contra los buques ingleses *Shah* y *Amethyst*.

Durante la guerra con Chile, un ejército chileno de 14,000 hombres al mando del general Manuel Baquedano desembarcó en Ilo.

15.3. LAS PRIMERAS INSTALACIONES PORTUARIAS Y SU ACTIVIDAD COMERCIAL

Aunque con motivo de la expedición de Almagro el Viejo a Chile, tocaron en Ilo naves de los conquistadores. A partir de 1548

Gerónimo de Villegas establece el arribo regular de naves de la armada de Sarmiento de Gamboa y se hacen construcciones para reparaciones en Puerto Inglés.

En julio de 1707 Enrique Renaud funda Ilo con carácter de factoría y astillero para naves menores, al uso de recale y cambio de lastre venidas de España por el estrecho de Magallanes.

A fines del siglo diecinueve, durante el Gobierno del Presidente Balta, se dispuso la construcción de un muelle fiscal, el que se inició en el año 1872, habiéndose emitido con tal motivo una moneda recordatoria del acto, simbolizando el ferrocarril y el muelle.

El muelle construido era de pilotes de acero, estructura de acero y cubierta de madera con una extensión de 41.25 metros, y 15.79 metros de ancho. Durante la guerra con Chile, el invasor desmontó dos winches y dinamitó el muelle.

Igualmente en la época del mismo Gobierno del Presidente Balta y con el fin de rehabilitar la zona afectada por el terremoto, se construyó el ferrocarril de Ilo a Moquegua a un costo de 6 millones de soles financiados con un empréstito otorgado por la firma *Dreyfus*.

De esta manera el puerto de Ilo quedaba conectado al importante valle de Moquegua para facilitar su comercio, ya que desde la época de la colonia, Ilo fué el puerto obligado de entrada y salida de los productos de Moquegua y al que se referían apuntes de la época diciendo: "A él llegaban navíos cargados de brea y otras cosas y mercancías y tabaco".

En 1884 la firma norteamericana *Grace* se interesó en la construcción de un ferrocarril de Ilo a La Paz, el que desafortunadamente no se materializó, ya que de haberse construido dicho ferrocarril gran parte del comercio boliviano se hubiera desplazado por Ilo en competencia con Arica.

Don Rosendo Melo en su *Derrotero de la Costa del Perú*, 1906, dice así de Ilo:

"La importancia comercial de Ilo puede juzgarse por su movimiento de exportación de uno ó más años. En 1902 importó mercadería por valor de 3'009,376 y exportó 4'048,325. La exportación consistía en lo que sigue:

Algodón	3744	K.	764'736
Animales vivos	52	Cabezas	220'000
Cueros de res	30161	K.	917'799
" al pelo	10820	"	184'700

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

Cueros salados	7130	K	970'600
Raíces y cortezas	468	"	65'520
Frutos frescos	132622	"	674'527
Huesos y astas	1464	"	95'490
Mineral de cobre	36257	"	327'793
Piedras de íd.	27000	"	75'000
Barras de estaño	1656	"	132'500
Mineral de estaño	1880	"	—
Plata sellada boliviana	—	—	130'000
Vinos y licores	—	—	90'160

El muelle construido en la época de Balta siguió prestando importantes servicios al movimiento marítimo de Ilo”.

En octubre de 1914, el Gobierno sacó a licitación la administración del muelle y ferrocarril de Ilo, pero debido a que no se materializó ningún contrato con los postores, el Ministerio de Fomento encomendó la administración del muelle a un ingeniero. Posteriormente en diciembre de 1949 se inició la ampliación de dicho muelle, la que quedó terminada el 1º de junio de 1952 con una extensión adicional de 22.20 mts. y manteniendo el ancho original.

El muelle estaba unido por línea férrea a Moquegua y tenía un sistema de “cigüeña” para las operaciones de carga y descarga de lanchas. Después se instalaron dos grúas accionadas por motores diesel.

Este muelle sirvió por muchos años para atender a las naves que tocaban el puerto, cargando y descargando la mercadería a lanchones.

Los principales productos movilizadas por este muelle eran: conserva de atún, aceitunas, pescado de consumo, ganado, cemento, azúcar, madera, comestibles y otros.

15.4. LAS MODERNAS OBRAS PORTUARIAS DE ILO

En 1964, las instalaciones portuarias existentes en Ilo consistían del antiguo muelle fiscal construido el siglo pasado por el cual se movilizaba la carga de la región, principalmente harina de pescado mediante el sistema de lanchonaje, y el muelle de la *Southern Peru Corporation*, que movilizaba toda la carga de minerales procedentes de las minas de Toquepala.

Teniendo en consideración las perspectivas del futuro movimiento de carga por el antiguo muelle fiscal, que podía alcanzar

ILO

80,000 toneladas en 1975, el Gobierno mediante la intervención de la Dirección de Administración Portuaria del Ministerio de Hacienda y Comercio planeó y decidió ejecutar la construcción de un terminal portuario en Ilo, con muelle de atraque para naves, almacenes y otras facilidades, expidiendo el Decreto Supremo N° 318 H de 1967, por el cual se aprobaba el contrato de construcción entre el Gobierno y la firma inglesa *George Wimpey y Co.*

El texto del mencionado Decreto Supremo es el siguiente:

“Decreto Supremo N° 318-H

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

DECRETA:

- 1º. APRUEBASE la minuta de Contrato adjunta, constante de nueve cláusulas y las Condiciones Generales, que se insertarán en la Escritura Pública correspondiente, a celebrarse entre el Supremo Gobierno y la firma *George Wimpey & Co. Ltda.*, para la ejecución de las obras de Mejoramiento y Ampliación del Puerto de Ilo, a un costo de CIENTO DIEZ MILLONES TRESCIENTOS VENTISIETE MIL SEISCIENTOS VENTICINCO SOLES ORO 00/100 (S/. 110'327,625.00);
- 2º. APRUEBASE la Minuta de Contrato de Financiación adjunta, constante de venticuatro cláusulas y dos anexos que se instalarán en la Escritura Pública correspondiente, a celebrarse entre el Supremo Gobierno y la firma Británica *George Wimpey & Co. Ltda.*, sobre financiación de parte del costo a que se refiere el artículo anterior en su equivalente en libras esterlinas, hasta UN MILLON CATORCE MIL QUINIEN-TAS LIBRAS ESTERLINAS (1'014,500) del que UN MILLON CUATRO MIL TRESCIENTOS SESENTIOCHO LIBRAS (1'004,368) corresponde a inversión en la obra y DIEZ MIL CIENTO TREINTIDOS LIBRAS ESTERLINAS * (10,132) a gastos de financiación. El Gobierno aportará la suma de TREIN-TICINCO MILLONES 00 / 100 SOLES ORO (S/. 35'000,000.00);
- 3º. Sobre el capital mutuado de un MILLON CATORCE MIL QUINIEN-TAS LIBRAS ESTERLINAS (1'014,500) el Gobierno abonará el interés del 5.5 % anual al rebatir durante la ejecución de las obras y hasta la total cancelación del capital mutuado;
- 4º. Durante los venticuatro primeros meses, que se computarán a partir de la fecha del presente Decreto Supremo, sólo se

- abonará al Contratista los intereses que devenguen la parte del Capital financiado que haya sido utilizado al tipo de 5.5% al rebatir, debiéndose efectuar las amortizaciones a partir del primer día vigésimo quinto mes en armadas trimestrales, de acuerdo con lo previsto en la cláusula décima segunda y anexo dos del contrato de Financiación, que se aprueba por el presente Decreto Supremo, en las cuales se incluye tanto la amortización del capital como los intereses.
- 5º. AUTORIZASE al Director de Administración Portuaria para suscribir en representación del Gobierno, el Contrato de Obra que se aprueba por el Art. 1º., y, conjuntamente con el Director General de Hacienda, el Contrato de Financiación al que se refiere el Art. 2º., de este Decreto. El Banco de la Nación suscribirá los documentos representativos de la financiación en su calidad de Agente Financiero del Gobierno;
 - 6º. El egreso que origine el aporte del Gobierno, ascendente a la suma de TREINTICINCO MILLONES 00/100 SOLES ORO (S/. 35'000,000.00) se aplicará hasta CATORCE MILLONES 00/100 SOLES ORO (S/. 14'000,000.00) al Pliego 11 de Hacienda y Comercio; Sub-Pliego IV Administración de Puertos; Asignación Nº 17; Programa 1 Administración Portuaria; Unidad Ejecutora Dirección de Administración Portuaria; Partida Genérica 3.00 Obras por Contrata y Administración; Sub-Partida Nº 3.2.0. Obras; Partida Específica Nº 3.2.1 por Contrata, del Presupuesto Funcional de la República para el año 1967 y el saldo a las respectivas partidas del Presupuesto Funcional de la República para el año 1968.
 - 7º. Los servicios de amortización o intereses del crédito de la financiación serán atendidos con cargo a las partidas presupuestales que se consignen anualmente en los Presupuestos Funcionales de la República, Pliego de Hacienda y Comercio, hasta su total cancelación.
 - 8º. La presente operación de crédito se halla comprendida dentro de lo dispuesto en el Art. 57º de la Ley Nº 14816. Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los veintinueve días del mes de Diciembre de mil novecientos sesentisiete.

FERNANDO BELAUNDE TERRY

Tulio de Andrea

Ministro de Hacienda y Comercio".



Ilo. Muelle de ENAPU.
(Archivo Fotográfico ENAPU).

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

Las obras ejecutadas por la firma *Wimpey* en Ilo consistieron en lo siguiente:

- a) Un muelle de 300 metros de largo, con dos atracaderos principales para barcos de 20,000 toneladas, y otros dos, uno para buques de cabotaje de bajo tonelaje y otro para atender embarcaciones pesqueras.
La plataforma del muelle tiene 300 metros de largo por 27 metros de ancho. Los atracaderos principales miden 197 metros de largo y los secundarios 103 metros.
- b) Un almacén, techado de 1,600 m², sin columnas por el soporte del techo.
- c) Un edificio de dos pisos, para el funcionamiento de las oficinas administrativas sobre un área de 825 m².
- d) Un taller de mantenimiento con equipos adecuados sobre un área de 580 m².
- e) Una zona asfaltada de 18,000 m², para almacenamiento al aire libre.
- f) Pistas asfaltadas de comunicación interna, balanza para camiones, iluminación, sistema contra incendio, cerco del área portuaria.
- g) Las nuevas instalaciones del puerto de Ilo fueron inauguradas el 29 de mayo de 1970.

15.5. EL MUELLE DE LA SOUTHERN PERU CORPORATION EN ILO

La inmensa riqueza cuprífera concentrada en los yacimientos de Toquepala, Cujone y Quellaveco en el departamento de Moquegua, y la iniciación de su explotación por intermedio de la compañía norteamericana *Southern Peru Corporation* requirieron de la disponibilidad de un puerto y facilidades para el embarque del cobre extraído de los yacimientos y la descarga de la maquinaria y equipo para los trabajos.

El puerto de Ilo fue el escogido, y la *Southern* solicitó al Gobierno permiso para construir un muelle de atraque, ya que el muelle fiscal existente era para operar por el sistema de lanchonaje, lo que resultaba inadecuado para el volumen y calidad del movimiento portuario.

Con fecha 16 de junio de 1955, el Gobierno expidió la Resolución Suprema N° 16-DAP aprobando los planos y especificaciones técnicas de un muelle industrial a construirse en el puerto de Ilo.

ILO

Posteriormente mediante la R.S. N° 46-DAP de 24 de abril de 1956, se amplió la autorización aprobando ampliar la longitud del muelle en 50 metros.

El 28 de octubre de 1957, mediante la Resolución Ministerial N° 261-DAP se declaró expedito el muelle industrial cuya construcción se habría autorizado para uso de la *Southern*.

Desde esa fecha, funciona en el puerto de Ilo el muelle industrial, el que todavía no ha sido incorporado a la jurisdicción de la Empresa Nacional de Puertos.

Se transcriben a continuación las mencionadas resoluciones:

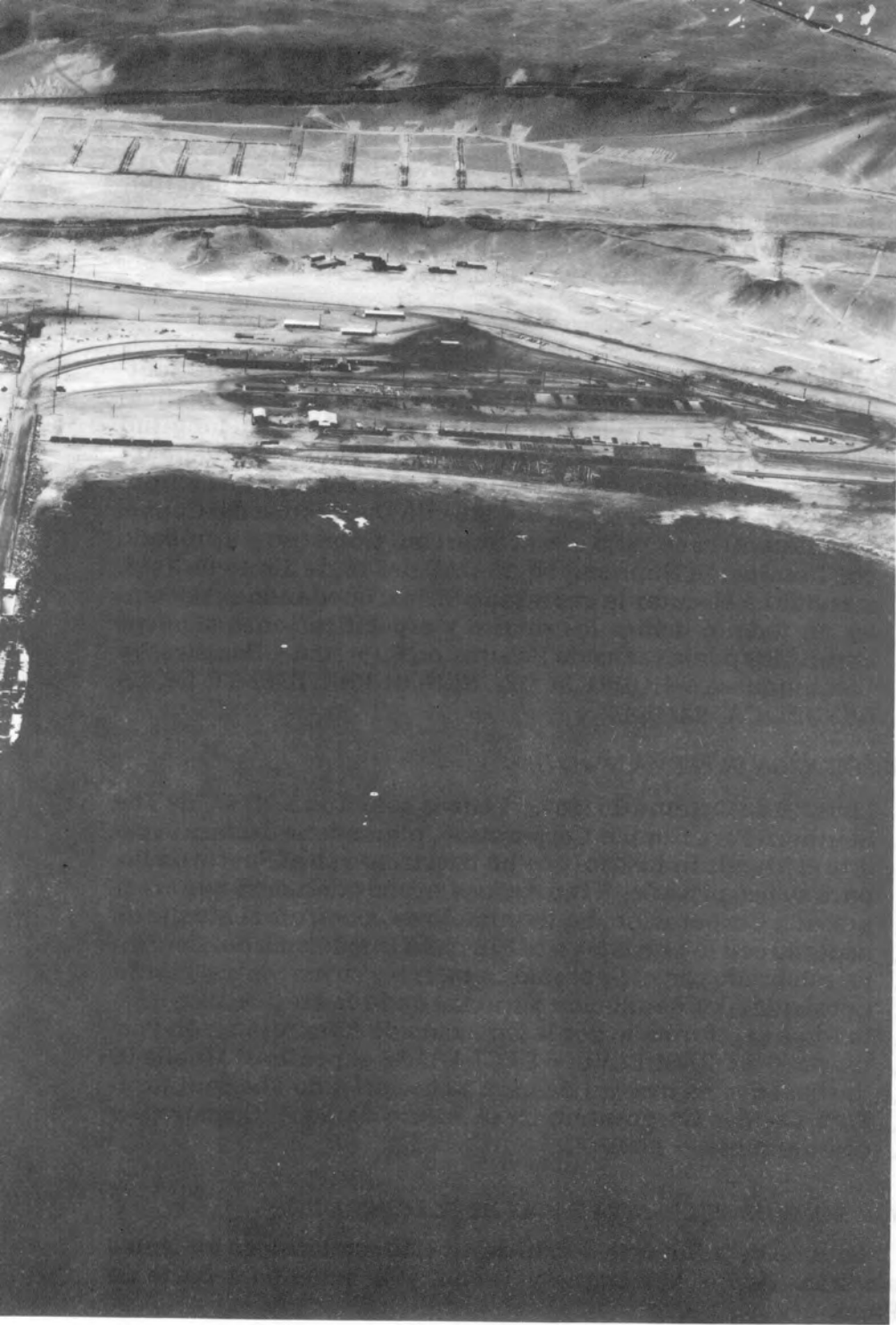
RESOLUCION SUPREMA N° 16-DAP

„ Lima, 16 de Junio de 1955. — Vista la solicitud letra B N° 334, de
„ la Southern Peru Corporation, pidiendo la aprobación de los
„ planos que acompaña para la construcción de un muelle indus-
„ trial en el puerto de Ilo, en cumplimiento de lo previsto en
„ la cláusula duodécima del contrato celebrado entre el Supre-
„ mo Gobierno y la firma recurrente, aprobado por Resolución
„ Suprema de 9 de Noviembre de 1954; De acuerdo con lo opina-
„ do por la Dirección de Administración Portuaria; y En armon-
„ nía con lo dispuesto en el Decreto Supremo de 2 de Abril de
„ 1943; — SE RESUELVE; — 1° APRUEBASE los planos adjuntos
„ que contienen las especificaciones técnicas para la construc-
„ ción de un muelle industrial en el puerto de Ilo, conforme a los
„ cuales y en cumplimiento de lo estipulado en la cláusula du-
„ décima del contrato referido, debe mandar ejecutar la expre-
„ sada firma por su propia cuenta y riesgo; — 2° La recurrente
„ queda obligada a remitir por escrito a la Dirección de Admi-
„ nistración Portuaria, la Memoria Descriptiva y Especificacio-
„ nes Técnicas, así como el Presupuesto detallado de las obras de
„ que se trata, tan pronto otorgue la buena-pro la citada firma a
„ la propuesta que en acto de licitación ha solicitado a diversas
„ firmas constructoras; — 3° La Dirección de Administración
„ Portuaria, queda obligada del cumplimiento a que se refiere el
„ inciso anterior. — Comuníquese y regístrese. — RUBRICA DEL
„ SEÑOR PRESIDENTE DE LA REPUBLICA. — *GUIMOYE*.

Se ha expedido la Resolución Suprema N° 46-DAP que sigue:

„ Lima, 24 de Abril de 1956. Vista la solicitud Letra B N° 14, de
„ la Southern Peru Copper Corporation, pidiendo aprobación
„ de las modificaciones introducidas en los planes y especifica-





Ilo. Muelle de la Southern. (Archivo Servicio
Aerofotográfico Nacional).

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

„ ciones técnicas aprobadas por Resolución Suprema N° 16-DAP
„ de 16 de Junio de 1955, para aumentar en 50 metros la longitud
„ del pedraplen de acceso, a fin de lograr mayor profundidad
„ del espigón de atraque; y De acuerdo con lo opinado por la Di-
„ rección de Administración Portuaria;

SE RESUELVE:

„ APRUEBASE los planos adjuntos, presentados por la Sout-
„ htern Peru Copper Corporation, que contienen las especifica-
„ ciones Técnicas para la ampliación en 50 metros de longitud
„ del pedraplen de acceso al espigón de atraque del Muelle in-
„ dustrial en el Puerto de Ilo, conforme a los cuales y en cumpli-
„ miento de lo estipulado, en la Cláusula Duodécima del Conve-
„ nio bilateral celebrado con el Supremo Gobierno y aprobado
„ por Resolución Suprema N° 16-DAP del 16 de Junio de 1955,
„ mandará a ejecutar la expresada Firma, quedando subsisten-
„ tes en todo lo demás los planos y especificaciones técnicas
„ aprobadas por la indicada Resolución Suprema.— Regístrese y
„ Comuníquese.— RUBRICA DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA
„ REPUBLICA. SALDIAS”.

RESOLUCION SUPREMA N° 261/DAP

„ Lima, 28 de Octubre de 1957.— Vista la solicitud S-N° 94” de The
„ Southern Peru Copper Corporation, pidiendo se declare expedi-
„ to el Muelle Industrial que ha construido en el Puerto de Ilo,
„ para su uso privado; — Teniéndose en consideración que la ex-
„ presada Corporación, ha terminado de construir el Muelle de
„ acuerdo con lo previsto en la Cláusula Duodécima del Contra-
„ to, celebrado con el Supremo Gobierno y cuyos planos fueron
„ aprobados por Resolución Suprema de 24 de abril de 1956 — Es-
„ tando a lo informado por la Dirección de Administración Por-
„ tuaria; — SE RESUELVE: — DECLARASE expedito el Muelle In-
„ dustrial que ha construido para su uso privado The Southern-
„ Peru Copper Corporation en el Puerto de Ilo. — Regístrese y
„ comuníquese. — PRADO”.

15.6. ZONA DE INFLUENCIA Y VIAS DE COMUNICACION

La zona de influencia actual del puerto comienza en las zonas aledañas de Ilo, Moquegua y Tacna, y se extiende a parte de Puno.

ILO

Cuando se construya la carretera al Desaguadero esta zona, se extenderá a Bolivia. Ilo es actualmente el puerto de salida de la producción de los centros mineros de Toquepala y Cuacone y de la industria pesquera establecida en el lugar.

Hay carreteras a Tacna y Moquegua, con enlace a la Panamericana y carreteras carrozables a Puno y otros lugares.

Hay una línea férrea de vía ancha que une Ilo con Toquepala. Hay también un campo de aterrizaje.

15.7. OTRAS INFORMACIONES DE ILO

El 4 de febrero de 1927, por una inexplicable negligencia y mala maniobra se varó y se perdió en la pedrera al sur del puerto el vapor *Huallaga* de la Compañía Peruana de Vapores, cuyo casco quedó enclavado en el lugar por muchos años.

En el año de 1925, se estableció en Ilo una fábrica para utilizar la pepa de algodón y olivo con el nombre de *Lever Pacocha*, que inició la fabricación de jabones que tuvieron amplia aceptación en el mercado nacional.

En el año 1954 se autorizó a la compañía norteamericana *Northern Peru Mining Smelting Company* para que realizara trabajos exploratorios y de asentamiento en los yacimientos cupríferos de Toquepala.

Esta medida atrajo gran número de ciudadanos a Ilo provenientes de Tacna, Moquegua, Mollendo y valle del Tambo ávidos de trabajo. Al iniciarse las operaciones de producción de las minas de Toquepala una nueva etapa de progreso importante para el país se inició, aunque el mejoramiento de Ilo en su aspecto urbano no refleja el auge económico de la zona.

También es importante mencionar el impacto del desarrollo de la actividad pesquera en Ilo que generó el establecimiento de fábricas de harina de pescado y otras conexas, así como una corriente migratoria proveniente de las zonas aledañas para dedicarse a laborar en las embarcaciones y fábricas de esta industria.

La población de Ilo en 1950 se estimaba en 3,000 habitantes; aumentó gradualmente hasta alcanzar en 1972 el número de 41,400 habitantes.

15.8. AGENCIAS NAVIERAS Y CAPITANES DE PUERTO

A principios del presente siglo ya funcionaban en Ilo agencias navieras de propiedad de Gherzi y Gambetta. Posteriormente a



Vista del local de la capitania de Ilo.

partir de 1908, se estableció la Agencia de Augusto Díaz, la que actualmente responde a la denominación: Gibson y Díaz Ilo S.A. También se estableció la Agencia Marítima Peruana que en 1948 tomó la razón comercial de Grace Ilo y que en 1964 se constituyó en Técnica Naviera y Portuaria (TECNAPO).

En 1949 también funcionaban la Agencia Valdéz y la Agencia de Rafael Vázquez.

Además de las agencias navieras: Gibson – Díaz y TECNAPO, también desarrolla actividades en Ilo, la Agencia Luis Labarthe, Agencia de Rafael Vázquez y Faenas Portuarias.

La relación de capitanes de puerto desde el año 1963 a 1974 es la siguiente:

- 1963 – Capitán Velezmoro
- 1964 – Manuel Vargas Rivero
- 1966 – César Orrego
- 1967 – Manuel Meneses
- 1968 – Guillermo Angulo
- 1969 – Julio Pacheco
- 1970 – Jorge O'Hara
- 1971 – Rodolfo Arévalo

ILO

- 1972 — Eduardo Reátegui
- 1973 — Pablo Torres Mendiola
- 1974 — Eduardo Shooobridge

15.9. INDUSTRIAS DE IMPORTANCIA EN ILO

En Ilo funciona una fundición de cobre de propiedad de la *Southern Corporation* que consiste en dos hornos de reverbero y cuatro convertidores que funden a una temperatura de 2,700° F, con una capacidad de fundición de 650 Tn. día y 144,000 toneladas anuales.

El cobre sale de la fundición en forma de planchas de cobre ampoloso de 700 libras de peso.

También funciona en Ilo una refinería de cobre de Minero Perú con capacidad de refinar 300,000 toneladas anuales.

Por otra parte, por cuenta de la empresa del Estado Indu Perú se está levantando a 8 kilómetros de Ilo la industria de laminados y extraídos de cobre y aleaciones con capacidad para 30,000 toneladas métricas.

Las perspectivas económicas y de trabajo de estas plantas de refinación y trabajo de laminados son de gran envergadura para el progreso de Ilo y del país.

15.10. LA INDUSTRIA PESQUERA

Condiciones muy especiales de las zonas del Pacífico inmediatas al litoral de Ilo hacen que la pesca de la anchoveta sea muy efectiva y más constante que en otras zonas del litoral peruano.

En Ilo hasta el año 1972 estaban establecidas y funcionando las siguientes fábricas de harina de pescado: Meilan, Huáscar, Coishco y Argos. En 1960 la producción alcanzó un total de 18,591 toneladas, en 1965: 66,452 Tn. en 1951: 144,526 Tn. y en 1972: 126,838 Tn.

15.11. TONELAJES MOVILIZADOS POR EL PUERTO

De datos estadísticos de la carga movilizada por el puerto de Ilo, desde 1960 hasta 1977 puede apreciarse que este tonelaje varió entre: 359,085 Tn. en 1960 a 891,590 Tn. en 1977. En estos tonelajes se incluye tanto lo movilizado por el muelle de ENAPU como el de *Southern*. Puede apreciarse también que el principal rubro de exportación lo constituye los minerales con un tonelaje de 272,181 toneladas de peso.

15.12. LAS PERSPECTIVAS Y EL FUTURO DEL PUERTO

Después de un largo retardo en la actividad portuaria de Ilo, el desarrollo de dos actividades importantes: la minería y la pesquería hicieron revivir el movimiento portuario. La explotación y desarrollo de los yacimientos cupríferos de Toquepala y Cuacone, y pronto Quellaveco aseguran las posibilidades futuras del puerto. Próximamente funcionará otra refinería que aumentará el desarrollo industrial de la zona. Sin embargo, una de las mayores posibilidades del puerto lo constituye la factibilidad de absorber una gran parte del comercio de Bolivia cuando la carretera Ilo-Desaguadero quede terminada y empalmada con el sector boliviano. Es esta sin duda alguna la mejor perspectiva del puerto de Ilo, en adición a las que se desarrollarán con motivo del progreso de toda la zona del área de servicio del puerto en el sector peruano.

Para esta futura expansión del movimiento portuario las facilidades del puerto deben mantenerse en perfectas condiciones de operación y organización.

Sin embargo, es de esperarse que se haya analizado y tomado las medidas del caso, para que la recepción por parte del Perú del muelle construido en Arica por Chile en cumplimiento del Tratado de 1929, no establezca una competencia innecesaria perjudicial al desarrollo de la actividad del puerto de Ilo, donde el Estado Peruano ha invertido en la construcción de adecuadas facilidades que requieren una mayor utilización en beneficio del comercio de una zona vital y estratégica del Perú.

15.13. TRABAJADORES MARITIMOS Y PORTUARIOS

La historia de los trabajadores del puerto es tan antigua como el puerto, comenzando con los lancheros, muellanos y playeros. En la actualidad hay dos grupos: el de ENAPU que labora en los almacenes y jurisdicción de la administración del puerto y los gremios marítimos constituidos por estibadores, tarjadores, maniobristas y guardianes, que dependen de la Comisión Controladora del Trabajo Marítimo y laboran en el muelle y en los buques.

BIBLIOGRAFIA:

Derrotero de la Costa del Perú. Hidro 304-1967

Legislación de Muelles y Obras Portuarias. R. Huapaya 1938

Derrotero de la Costa del Perú 1906. Rosendo Melo

Monografía del Puerto de Ilo. W.J. Alvarado

Información Capitanía del Puerto, Administración ENAPU Ilo.

Capítulo XVI

16. TUMBES – PUERTO PIZARRO

16.1. UBICACION GEOGRAFICA

Este puerto se encuentra situado en latitud 03°30'S y 80°23'O, entre las bocas de Santa Lucía y Jely, por donde desemboca al mar el río Tumbes.

Existe una barra que cierra la entrada del puerto y cuyo paso favorable en baja marea es de 4 pies. El fondeadero está a unas 3 millas de la costa, en 6 brazas de agua con fondo de arena.

16.2. ANTECEDENTES HISTORICOS

Aunque el establecimiento del puerto y el muelle en Puerto Pizarro data del año 1909/1910, la zona de Tumbes tuvo una importancia trascendental en la actividad marítima de los primitivos peruanos.

Así, a la llegada de los españoles en 1528, Tumbes era una gran ciudad a la que se denominó "Nueva Valencia de la Mar del Sur".

El cronista Cieza de León decía de Tumbes: "Este Valle de Tumbes, solía ser muy poblado y labrado, lleno de lindas y frescas acequias sacadas del río ...".

Los tumbesinos, caracterizados por sus habilidades marineiras y de comerciantes, hicieron historia con el encuentro de la balsa tumbesina, acontecido en el Mar del Sur, por el piloto Bartolomé Ruiz.

Según relatos de la época, el puerto de Tumbes estaba a veinticinco leguas del lugar denominado "San Miguel de Tangarara".

Por otro lado cabe mencionar, que vecina a la localidad de Tumbes, está la caleta de La Cruz, que fue el primer lugar en el Perú donde se realizó una operación portuaria propiamente dicha, pues fue en esta caleta donde en 1527 el conquistador Francisco Pizarro y sus acompañantes establecieron el primer contacto con los naturales del lugar, desembarcando gente y pertrechos, y realizando la primera misa al pie de una cruz de madera rústica.

Durante el siglo pasado, por la bahía de Tumbes se mantuvo una actividad de comercio con Guayaquil y con el Callao. Los productos exportados eran leña de algarrobo, maderas, hierba de orchilla, tabaco, cueros y cocos. Debido a la buena calidad de su agua en las cercanías de la desembocadura del río Tumbes, la bahía era frecuentada por gran número de naves balleneras que hacían aguada y se proveían de víveres.

Antes de establecerse la localidad de Puerto Pizarro como puerto, la bahía de Tumbes fue utilizada como fondeadero de naves para operaciones de embarque y descarga. Como las condiciones hidrográficas de la zona y desde luego el puerto, siempre fueron afectadas por la acción del río Tumbes, el fondeadero fue cambiado de lugar en varias ocasiones. Al respecto transcribimos a continuación la narración que hace don Rosendo Melo de la bahía de Tumbes en su *Derrotero de la Costa del Perú* escrito en 1906, antes de establecerse Puerto Pizarro. Dice así:

"Tumbes. — (Corrupción de Tumphis según Paz Soldán).

En los viajes N.—S. la primera bahía del litoral peruano que se encuentra es Tumbes. La isla ecuatoriana Santa Clara o Amortajada, la avaliza. No hay otra isla con la cual confundir ésta, tanto por su forma, que imaginan la de un cadáver gigantesco echado de espaldas, cuanto por ser la única árida en el golfo y ocupar en éste casi el centro. De noche arde en la cima de Santa Clara un faro de destellos, visible a más de veinte millas.

"Próximamente a E.S.E. de Santa Clara está el banco Payana y algo más al S. el Salto del Tumbes, Capón y la más austral de las islas Tembleque hacia el estero Juan Ventura y el puerto Noel o Zarumilla, caleta ocasional. Como se ve en el plano, de la boca del estero o brazo Salto del Tumbes, se extienden al andar de la costa y alineadas delante de ella las varias islas del grupo Tembleque, vestidas de manglares lo mismo que la tierra firme sobre la que se proyectan; dejando un canal intermedio que no se sos-



Puerto Pizarro. Vista del muelle y de la barra.
(Archivo Servicio Aerofotográfico Nacional).

pecha desde el mar, como no se sospechan las islas, en apariencia confundidas con la costa.

"El plano de arriba, impreso bajo la dirección de la oficina hidrográfica de Madrid, con elementos recogidos sobre el terreno por la expedición Malespina, 1792, permite ofrecer una forma gráfica, por más que en el curso de un siglo no hayan respetado sus cauces las aguas voluntariosas de ríos y esteros.

"El plano aludido, es más fielmente detallado que muchos dados a la estampa después y le hemos agregado breves alteraciones, efecto del curso de las aguas.

"En la época en que se levantó el original de ese plano, el surgidero marcado ahí con una ancla, quedaba dos millas al W. del actual; casi sobre el meridiano de la punta Malpelo, una milla o poco más al N.

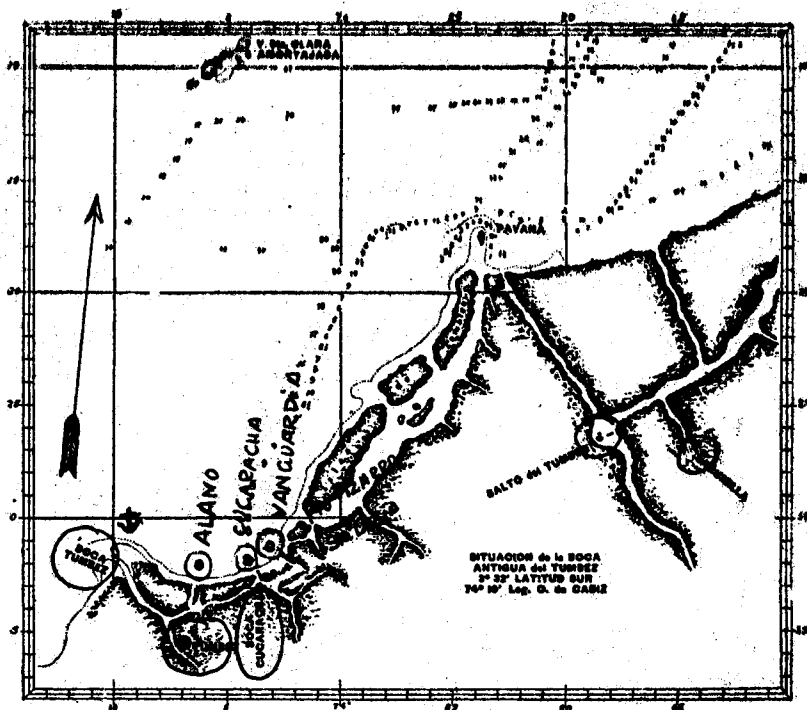
"El río salía donde se marca en el plano *Boca Tumbes*. Por uno de los caprichos comunes a las aguas corrientes, las del brazo Tumbes abandonaron su lecho, cargándose sobre el estero Cucaracha, por lo que resultó inutilizado el viejo cauce, llamado entonces Río Seco, se impuso la necesidad de cambiar el surgidero, para acercar éste a la nueva boca del Tumbes, refundida en el ya nombrado estero Cucaracha, cuya entrada al mar resultó ser la única vía de comunicación del río con el océano.

"Como puede verse en el plano, el fondeadero delante de la Boca Cucaracha, queda en el seno más entrante que deja la costa de la hermosa y quieta bahía al cambiar bruscamente la dirección S.S.W. que trae desde el bajo Payana, para salir al W. Queda en el mismo paralelo del ancla tres millas más al E. con cinco y media o seis brazas de agua y a una milla de la playa, fondo de arena.

"Es fondeadero abrigado, sin marejada, seguro; debiendo recordarse sólo que la diferencia entre baja y alta marea es de 2.74 m. Desde él se avista la luz del faro de Santa Clara.

"La acción de la marea es bastante sensible y a ella se aproan las naves cuando sólo soplan ventolinas.

"Puede fijarse la Boca Cucaracha buscando delante del campo montuoso la playa tendida de arena que sigue hacia Noel por más de dos millas especie de barra que va desde esta boca a la boca Vanguardia y que hace el lado N. del estero Santa Lucía. El estero de este nombre sale del estuario de la boca Cucaracha y va hasta Vanguardia paralelo a la playa y no lejos de ella. El aludido lado N. del estero Santa Lucía, que sale del estuario sobre la punta montuosa El Burro, deja delante, del lado del mar y en la



Plano de Tumbes
y de Puerto Pizarro.

mayor extensión de su curso, una faja de arena, que en baja-mar descubre más de un cable de playa.

“Además adentro de la Boca Cucaracha el agua extiende dejando bancos grandes de arena, con apariencias de pequeño lago; lo que contribuye a hacer fácil fijarla.

“Lo tendido y escaso de agua del estuario hacia la Boca Cucaracha, limita el tráfico a canales variables. El último usado sigue contra la margen occidental, en donde se ha construido un rancho rústico que no se ve del mar, como no se ven los pocos que en la isla Cucaracha tienen algunos matriculados y pescadores de toninas.

“En los últimos tiempos se ha excavado otra salida del Tumbes al mar, una milla al W. de la Boca Cucaracha, encargado a la acción de las mareas y a la corriente del río, la conclusión de esa vía, que sale por un terreno bautizado con el nombre de Alamo.

“En el planito anterior se marcan las bocas: Cucaracha que es la del centro; Vanguardia que queda al N.; y la actual del

Alamo, de Cucaracha milla y media hacia Malpelo, con las iniciales C.A.V.

“De estas tres bocas, Vanguardia, la de más al N., sólo se utiliza rara vez, ofrece peligros y es además la de la vía más larga; Cucaracha, la del centro, además de larga está reducida a un canal tortuoso; y Alamo, la más occidental, si bien es la de la vía más corta y profunda, en cambio su barra se agita mucho en las bravesas, lo que no ocurre en Cucaracha, que por lo menos en embarcaciones de poco calado es siempre la boca preferida.

“La barra del Cucaracha sólo se nota en casos de bravesas de mar, pues normalmente las aguas del río se confunden con las del océano sin ninguna agitación. La de Alamo es más honda, pero agitada (...).

“Mucho tiempo Tumbes fue visitado por balleneros, que hacían ahí aguada y provisiones frescas; y para dar a esos buques facilidades, se les autorizaba a desembarcar y vender hasta quinientos pesos de sus reservas de ropas y otras especies.

“El pueblo que es capital de la provincia, se halla seis millas agua arriba de la playa, distancia que se hace en embarcaciones menores. También entran cierta clase de balandras de vela cuadrada, que ahí llaman chatas y que alcanzan cuatro y más pies de calado; pero suelen esperar para sus remontadas la creciente, tanto porque ésta les presta ayuda a ganar camino, cuanto porque represando la creciente las aguas del río, aumentan éstas de volumen y por consiguiente se facilita su navegabilidad.

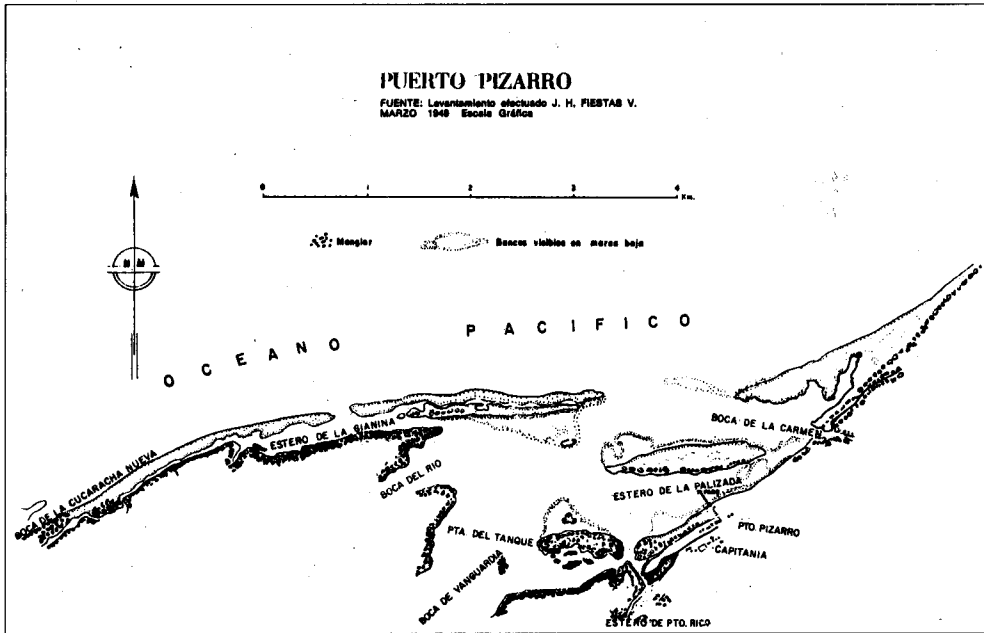
“Para hacer aguada es necesario tomarla agua arriba, a tres millas de la boca, en vaciante.

“Cuando se hace el viaje de la playa al pueblo a remo, puede tomarse cabalgadura a la media distancia, desembarcando en el bebedero o puerto Reyes, con lo que se ahorra tiempo y las molestias de una prolongada estadía en el bote”.

Como podrá apreciarse de la narración anterior, hasta 1906 no se menciona la existencia de Puerto Pizarro. Sin embargo, su establecimiento se explica en la siguiente versión tomada del volumen I de la *Historia Marítima del Perú*:

“El crecimiento del delta del Río Tumbes se realiza a partir de Punta Malpelo, donde en bajamar, asoman bajos de arena e islitas.

“El desarrollo actual va en dirección Este/Noreste siendo muy intenso en la región de Puerto Pizarro según se puede comprobar comparando mapas antiguos. En 1875, la Capitanía del Puerto estuvo ubicada sobre el estero Juan Ventura. Después de su



Puerto Pizarro. Levantamiento efectuado
 en 1949 por J.H. Fiestas.

embotellamiento se le trasladó en 1909, a la boca de Santa Lucía, denominándola Puerto Pizarro, entonces sobre el mar abierto, pero fue separado de la playa prontamente por una extensa isla de arena, estableciéndose el estero de la Palizada”.

16.3. CONSTRUCCION DE UN MUELLE EN PUERTO PIZARRO

En 1908, el Gobierno aprobó un contrato para el montaje y en- tablado de un muelle en Tumbes, indicando que la vigilancia y control de la obra la tuviera el ingeniero Mauro Valderrama, quien a su vez ejercía en esa época la dirección de los trabajos de construcción del ferrocarril de Tumbes al puerto.

En agosto de 1909, al trasladarse la capitanía a la Boca de Santa Lucía y habiendo quedado terminada en parte la construc- ción del muelle, se dispuso que la Compañía Nacional de Recau- dación administrase el muelle, denominándose *Puerto Pizarro* al lugar.

En julio de 1910, el Gobierno expidió una resolución indican- do que en vista de que el muelle aún no estaba totalmente termi- nado y expedito para operar, se disponía que su uso fuera volun-

tario, y que sólo se cobraría el muellaje a la carga que se embarcare o descargare por el muelle.

En junio de 1912, habiendo quedado terminada la construcción del muelle, el Gobierno dispuso que en adelante: "El embarque y descargue de carga en Tumbes se verificara sólo por el muelle del puerto, con sujeción a la tarifa de Chala".

Con fecha 13 de agosto de 1919, y en vista de ciertas dificultades habidas en la operación del muelle, el Gobierno expidió una resolución permitiendo que el embarque o desembarque de carga se efectuara por el muelle o por el río, pagándose en este segundo caso las tasas que rigen para el servicio del muelle.

El 22 de enero de 1922, el Gobierno dispuso que la administración del muelle de Puerto Pizarro fuese entregada a la Administración del Ferrocarril de Tumbes a Puerto Pizarro, cesando en ella la Compañía Recaudadora de Impuestos.

Aunque las actividades comerciales a través de los lugares aledaños al actual Puerto Pizarro, y luego en éste no fueron muy importantes, se indica a continuación algunos datos estadísticos de este puerto:

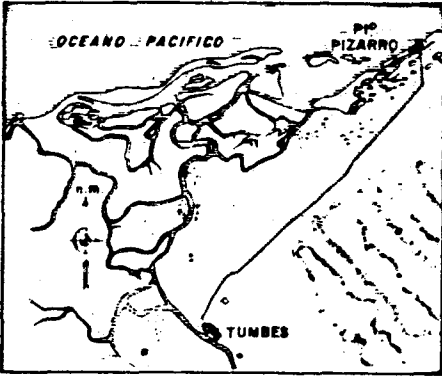
Año 1891: Cabotaje:	10 entradas, 10 salidas. Descarga 131 Ton. y 112 Ton. embarcadas <i>en buques a vapor</i> . 35 entradas, 10 salidas. Descarga 200 Ton. y 226 Ton. embarcadas <i>en buques a vela</i> .
Internacional	: 776 Ton. embarcadas y descargadas.
Año 1913	: Ingresaron 15 veleros y 20 vapores descargando 1,843 toneladas. Salieron 17 veleros y 20 vapores embarcando 9,170 toneladas de carga.
Año 1923	: Sólo se embarcaron 38 toneladas de cabotaje.

Los productos movilizados eran: carbón, tabaco, productos alimenticios, sombreros de paja, artículos manufacturados importados, animales en pie y tamarindo.

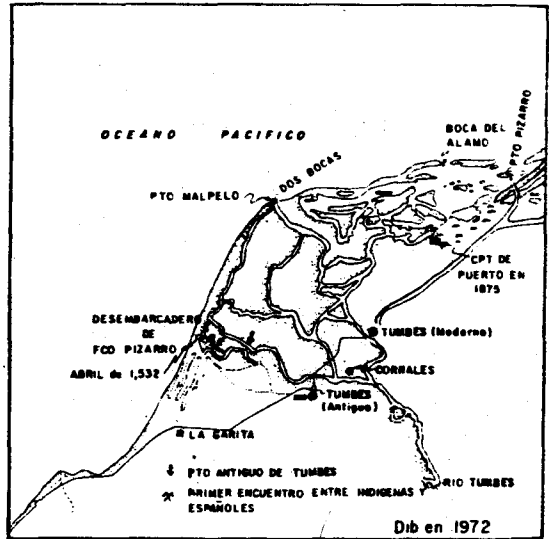
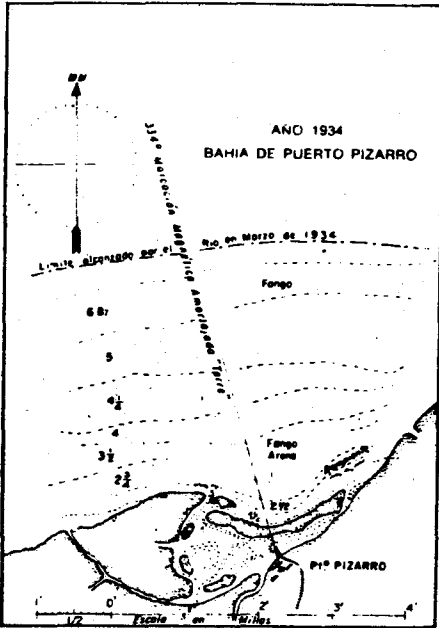
16.4. LA BARRA Y SUS EFECTOS ANULANDO EL MUELLE DE PUERTO PIZARRO

Es interesante considerar cómo el efecto del crecimiento del delta del río Tumbes afectó completamente la conformación de

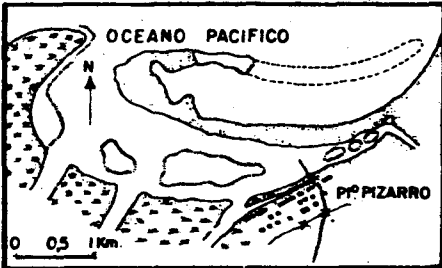
AÑO 1926



DESARROLLO DE LOS ESTEROS PUERTO PIZARRO



AÑO 1936



FUENTES DE INFORMACION

- año 1926 - Geología de CARLOS LISSON
- año 1934 - Historia y agonía de un Puerto por el C. DE C. A.P. VICTOR CORTEZ
- año 1936 - Geología der Meere und Binnengewässer

la zona costera donde se instaló el muelle de Puerto Pizarro dejándolo en seco y completamente inoperativo.

En 1926 el muelle estaba instalado sobre el mar, pero en 1934 la barra que se había formado frente a él, lo inutilizó quedando en seco.

En la actualidad el muelle de Puerto Pizarro se encuentra desarmado y el puerto cerrado.

16.5. ACTIVIDADES EN PUERTO PIZARRO

Durante los conflictos que ha tenido el Perú con nuestro vecino del norte, Puerto Pizarro sirvió de base de operaciones de patrulleras de nuestra Marina de Guerra en la zona de los esteros. En el conflicto del año 1941, se fundó la base de El Salto, la cual posteriormente fue ampliada y dotada de todos los elementos necesarios para servir de punto de avanzada de nuestra Marina de Guerra en la frontera norte.

Igualmente el antiguo local de la capitanía, hoy desaparecido, prestó importantes servicios a la Marina como centro de comunicaciones y de comando en varias oportunidades.

Puerto Pizarro estuvo unido a Tumbes por un ferrocarril de vía angosta, el cual dejó de funcionar al quedar inactivo el muelle.

16.6. EL FUTURO DE PUERTO PIZARRO

Por el momento, este puerto está clausurado debido a las circunstancias de la acción del río Tumbes así como a la carencia de actividad comercial de la zona, en lo que se refiere a importación y exportación. Sólo sirve como centro de actividad recreativa aprovechando las bellezas naturales de los esteros y con relativa actividad en lo referente a la cría de langostinos.

Sin embargo, con motivo de las fuertes lluvias caídas en la zona norte del país en 1983, que causó una situación de desastre, se requirió realizar operaciones de descarga de ayuda por el mar, lo que resultó difícil, originándose inclusive la varadura de un buque auxiliar de la Marina de Guerra, el *Paita*. Teniendo en consideración la necesidad de contar con un puerto para la zona, el Gobierno dispuso el estudio respectivo y se espera el resultado del mismo para construirlo.

Capítulo XVII

17. ZORRITOS

17.1. UBICACION GEOGRAFICA

El puerto de Zorritos se encuentra en latitud $03^{\circ}40'S$ y $80^{\circ}40'O$ y ocupa una entrante que hace la costa y que se extiende a 1.5 millas con dirección SE, entre las puntas Santa Rosa y Sechurita.

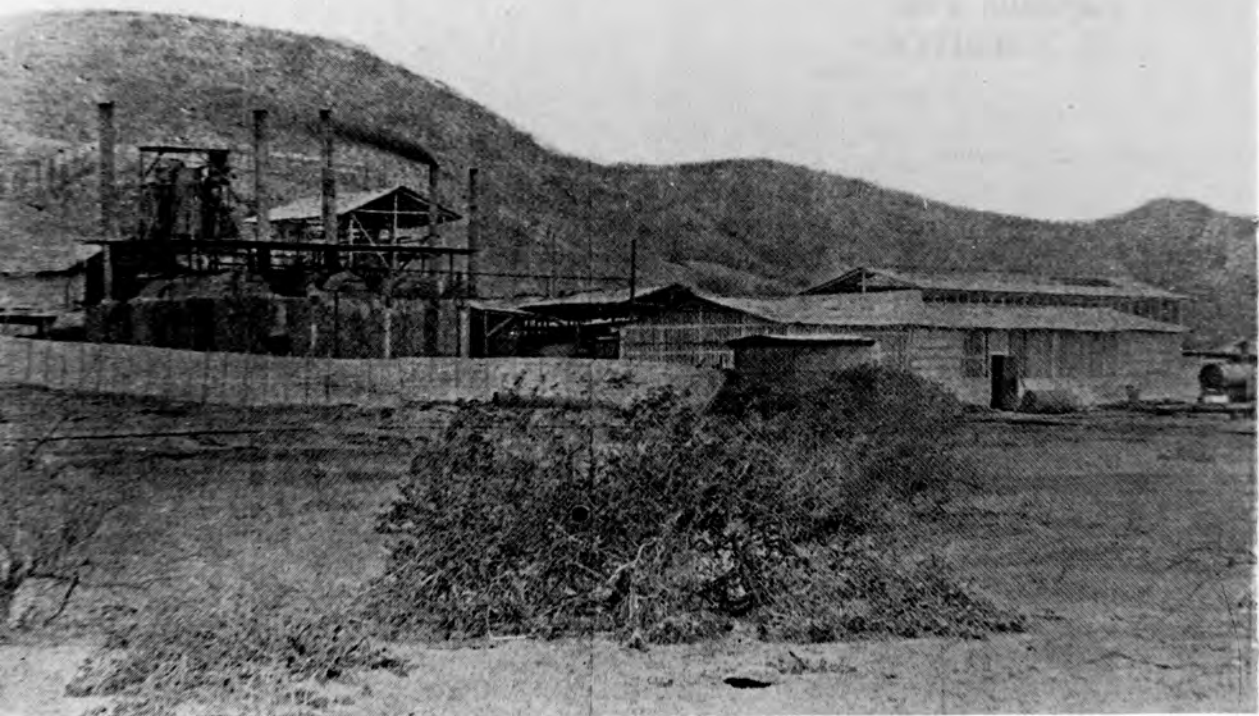
Este puerto no tiene otra protección natural que la que proviene de la conformación y orientación que tiene la costa desde Cabo Blanco.

17.2. ASPECTOS HISTORICOS

Este lugar denominado Zorritos fue parte de la hacienda Mán-cora que abarcaba los hoy llamados distritos de Zorritos y Casitas, parte del distrito de Corrales de la Provincia Litoral de Tumbes. En el año 1863 esta hacienda era de propiedad del señor Diego de Lama. Habiéndose encontrado en la zona mencionada indicios de afloramiento de petróleo, su propietario don Diego de Lama solicitó al Gobierno ayuda para efectuar las investigaciones necesarias.

El Gobierno designó al ingeniero A.E. Prentice, quien realizó perforaciones con equipos primitivos llegando hasta profundidades de 24 metros y encontrando capas petrolíferas.

Esto sucedió el 2 de noviembre de 1863. También se atribuye a la presencia de un zorro, que cruzó el campamento de los que perforaban este primer pozo, el nombre de "Zorritos", luego voca-



Vista de la refinería de Zorritos.
(Reproducido de *Lima Ilustrado* de 1898).

ZORRITOS

lizado "Zorritos" que finalmente fue el nombre que se dio a dicho campamento o lugar.

En el año 1871, un señor Smith compró parte de la hacienda Máncora, que incluía a Zorritos, continuando la extracción de petróleo mediante baldes, el cual era utilizado para la elaboración de kerosene industrial, tarea que se efectuaba mediante el empleo de grandes calderos calentados a leña. Después Smith trajo unos equipos para fabricar gasolina. Al morir éste, la hacienda la adquirió don Faustino Piaggio, por un monto de 1,800 libras esterlinas, quien dio impulso a la perforación de más pozos y su industrialización, estableciendo la negociación: Establecimiento Industrial del Petróleo Zorritos. No obstante haber muerto en 1924 don Faustino Piaggio, la negociación continuó explotando la zona hasta 1929, en que pasó a manos del Estado bajo el control de la Empresa Petrolera Fiscal. Corresponde pues a Zorritos el privilegio de que a poco tiempo de haberse iniciado el desarrollo de la industria petrolera en Estados Unidos de Norte América, en el sitio denominado *Copé* en Zorritos, se efectuaron perforaciones exploratorias, las que finalmente dieron resultados cuando el ingeniero Prentice las prosiguió en 1863, encontrando petróleo en cantidades comerciales.

En 1927, por Ley N° 5386 se creó el distrito de Contralmirante Villar teniendo como capital Zorritos, y el 25 de noviembre de 1942, la Ley N° 9767 elevó el distrito a la categoría de provincia, conservando su mismo nombre y capital conformada por dos distritos: Zorritos y Casitas.

17.3. LOS MUELLES EN ZORRITOS

La necesidad de embarcar los productos de la negociación Establecimiento Industrial del Petróleo de Zorritos hizo que don Faustino Piaggio construyera dos muelles en el lugar adecuado de la costa sin autorización del Gobierno, quien sin embargo autorizó su funcionamiento en 1905 con la siguiente resolución:

"Lima, 5 de Mayo de 1905

Vista la solicitud de don Faustino Piaggio, para que se le permita poner en explotación los dos muelles que ha construido en la Caleta de Zorritos para el uso exclusivo de la industria petrolera que tiene establecida en esa región;

CONSIDERANDO:

Que aunque esos dos muelles se han construido sin autorización previa del Gobierno, puede accederse a la solicitud del recurrente como protección a la industria nacional sin que este caso sirva de precedente para lo futuro;

SE RESUELVE:

Autorízase a don Faustino Piaggio para poner los dos muelles indicados en servicio exclusivo de la explotación del petróleo que tiene implantado en Zorritos.

Regístrese y comuníquese.

Rúbrica de S.E.

BALTA".

Uno de estos muelles, construido de fierro con 300 metros de longitud y ubicado hacia el SSO. de Punta Santa Rosa, ha sido utilizado y conservado en servicio para lanchas hasta la actualidad. El otro resultó inservible y desapareció por acción del mar y el tiempo. En el año 1941, este muelle prestó importantes servicios en las actividades de desembarco de tropas y material de guerra.

Don Rosendo Melo en su *Derrotero de la Costa del Perú* describe a Zorritos del siguiente modo:

"Zorritos".— El consúl avisa que se han fondeado a la parte S. de la caleta de Zorritos dos boyas pintadas de rojo, a proa y á popa respectivamente, del casco del vapor *Mineral*, naufragado en 3 1/8 brazas de agua, próximamente á dos y medio cables del cabezo del muelle y cuyos restos se cubren en pleamar.

Este aviso ha sufrido alteración en cuanto a la base de fondos que establece. El muelle a que se refiere se hundió en 1903, por efecto de un cataclismo submarino. Ahora hay ahí otro muelle, situado medio cable más al norte del anterior y que sale casi el doble que aquél.

El nuevo muelle, en uso desde febrero de este año 1905, mide cuatrocientos metros de largo, se alza cinco sobre la pleamar y en su cabezo hay tres brazas en la marea baja. Es de fierro con pescante a vapor en el cabezo y se ve desde lejos.

Puede decirse que Zorritos tiene dos muelles, el de tráfico y otro, que el dueño del establecimiento, señor Faustino G. Piaggio denomina *Codicia* y que se construyó al efecto de abrir, como se



Puerto de Zorritos.
(Provincia de Contralmirante Villar, Tumbes).
Vista del muelle y zona petrolera.
(Archivo Servicio Aerofotográfico Nacional).

abrió, un pozo a su extremo, como lo indica el castillo ahí levantado y puede verse en la reproducción.

De este pozo en el mar se ha extraído bastante petróleo.

También se ven los castillos que sirven para abrir pozos y achicar el petróleo, los grandes tanques cilíndricos, máquinas, talleres, bodegas, etc. que quedan en una lengua de arena entre los cerritos cónicos y el mar, como puede verse en la vista número dos y en la que sigue á la vuelta.

De noche arde siempre una luz fija en el muelle de tráfico y otra en la casa de administración, á cuatro metros de altura.

La caleta de Zorritos, cuyas construcciones se extienden de la punta de Santa Rosa á la quebrada de Peones, se aprovechó hace algunos años para el acopio y embarque de orchilla y perdió su utilidad ocasional con la desestimación de esa pelusa.

Después se averiguó que su subsuelo contenía petróleo y desde entonces fue adquiriendo la importancia comercial que hoy tiene.

Sin embargo, Zorritos no exporta. Las diez o doce mil toneladas de petróleo y treinta mil o más cajas de kerosene y demás derivados que extrae anualmente, se dedican al consumo nacional.

En cuanto á su fondeadero, los fondos indicados en el planito están bien tomados y fondeado al andar del muelle á dos y medio cables del cabezo se encuentra buen fondo de arena en cuatro brazas o un poco más.

En el plano se ven dos boyas: una á un cable al S. del cabezo del muelle nuevo y otra a casi dos cables de la prolongación del que existió: marcan los restos de dos vapores cisternas petroleros el *Ewo* y el *Mineral*, al que se refiere la nota acopiada antes, incendiados en esa caleta en épocas distintas.

La caleta de Zorritos no tiene otros estorbos que los mencionados buques hundidos, y algunas piedras próximas a tierra, delante de la quebrada de Peones, sobre las que revienta la mar".

17.4. ACTIVIDADES COMERCIALES DE ZORRITOS

Durante la época en que se inició la producción de productos derivados del petróleo, y las subsiguientes, la actividad portuaria de Zorritos dependió exclusivamente de estos productos en adición de otros que llegaban en el tráfico de cabotaje.

En 1913 el tonelaje descargado fue de 825 tons. y el embarcado 9,783, mediante 42 buques de los cuales algunos eran de vela. En

ZORRITOS

1923 los tonelajes de carga de importación y exportación movilizados por Zorritos fueron de 181 toneladas. En 1943 este tonelaje alcanzó 23,553 toneladas, y en 1953 sólo 514 toneladas. Posteriormente el tonelaje movilizado es nulo.

En la época en que estuvo bajo el control de la Empresa Petrolera Fiscal, se instaló en Zorritos una refinería, que funcionó hasta que la extracción del petróleo resultó exhausta, por lo que la refinería fué desarmada y trasladada a Iquitos.

Durante el conflicto con la república del Ecuador, en el año 1941, la actividad de Zorritos cobró mucha importancia debido al movimiento de tropas, víveres, pertrechos, etc. por su muelle.

Además, su bahía fue base de operaciones de algunas unidades de la escuadra destacadas a dicho sector.

Actualmente Zorritos sólo utiliza el muelle para actividades pesqueras, ya que cualquier otra, carece de importancia. Por RM N° 014-TC/Ac de 24 de setiembre de 1969 la Dirección de Transporte Acuático cedió en arrendamiento y administración a PETROPERU los muelles de Los Organos, Cabo Blanco, Negritos, Zorritos y Lobitos.

17.5. PERSPECTIVAS DE ZORRITOS

Como la razón del establecimiento de Zorritos se debió fundamentalmente a la explotación del petróleo, y habiéndose agotado las existencias que había en el subsuelo, la actividad del puerto en este aspecto es nula.

En cuanto a los otros productos agrícolas, agropecuarios o minerales de la región, al no producirse en forma comercial, lo poco que sale va a través de la carretera Panamericana a otros sitios. La única actividad que subsiste en este puerto es la pesca.

BIBLIOGRAFIA

Monografía distrito de Zorritos, por el profesor: J. Guillermo Roselló 1973

Derrotero de la Costa del Perú: Rosendo Melo 1906

Derrotero de la Costa del Perú: Hidro 304 - 407

ENAPU PERU.

Capítulo XVIII

18. TALARA

18.1. UBICACION GEOGRAFICA

Se encuentra situado en latitud $04^{\circ}34'S$ y $81^{\circ}17'O$, y ubicado entre las puntas de Macará y punta Rocallosa. La bahía tiene profundidades que varían entre 5.5. mts. y 55 mts. con fondo de arena. La amplitud de marea durante sicigias es de 1.6 metros, y el promedio 1.2 metros.

18.2. HISTORIA DEL PUERTO

La historia del puerto está íntimamente ligada a la del petróleo en el Perú que se comenzó a explorar y explotar en etapas sucesivas, a base del famoso contrato de La Brea y Pariñas.

Teniéndose en consideración las condiciones de la bahía de Talara y los resultados de las perforaciones realizadas por *The London Pacific Petroleum Co.*, en el año 1890 se consideró la necesidad de construir facilidades portuarias, para lo cual solicitó al Gobierno la autorización respectiva para construir un muelle en la bahía de Talara.

Posteriormente, cuando toda la zona que pertenecía a *The London Pacific Petroleum Co.* pasó a poder de la *International Petroleum Company*, esta última compañía solicitó al Gobierno autorización para construir otro muelle.

Las resoluciones respectivas referentes a los dos muelles se dan a continuación:

“Muelle de Talara

Se concede permiso a *The London Pacific Petroleum Co.* para la construcción y explotación del muelle.

Lima, 22 de Mayo de 1890

Vista la solicitud de la Casa Grace Brother y Compañía en representación de la sociedad “London Pacific Petroleum y Compañía”, pidiendo licencia para construir por su cuenta y costo, un muelle en la caleta de Talara para el servicio de la expresada Compañía sin privilegio ni concesión de ninguna especie, y por cuanto esta clase de concesiones, además de facilitar el movimiento del comercio, contribuye eficazmente al desarrollo de las industrias.

Concédese la licencia solicitada en la forma pedida y con las condiciones siguientes:

- 1ª. El muelle será de propiedad de la expresada sociedad o de quien sus derechos represente, pero conservándose el Gobierno, el derecho de hacer iguales concesiones cuando lo crea conveniente, sin que la sociedad pueda oponerse a la implantación de otros muelles en Talara.
- 2ª. Los concesionarios acuerdan al Gobierno el uso gratis del muelle para el servicio oficial en general.
- 3ª. La empresa se obliga a permitir el embarque y desembarque de pasajeros sin gravamen alguno.
- 4ª. La sociedad renuncia al derecho de ocurrir a la vía diplomática por cualesquiera cuestión que se suscitara sobre este muelle, las cuales serán resueltas por los Tribunales de la República.

Póngase esta resolución en conocimiento de la Casa solicitante para su aceptación lisa y llana.

Comuníquese, regístrese y publíquese.

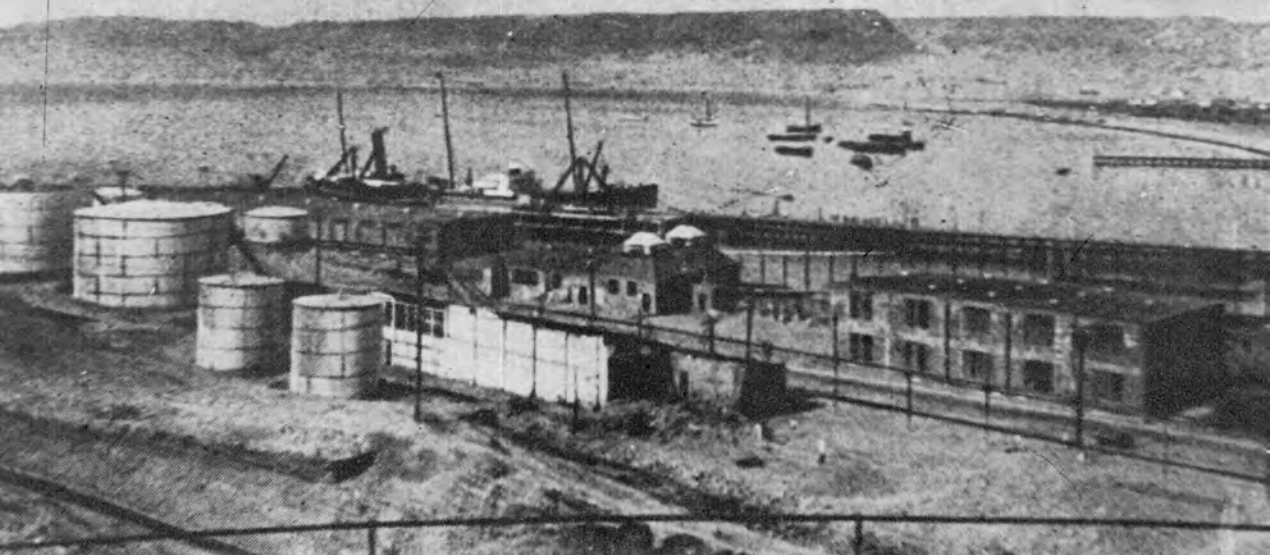
Rúbrica de S.E.

DELGADO (I)”.

Concesión a *The International Petroleum Company* para la construcción y la explotación de un muelle para atraque de vapores en Talara:



Vista de los campos petroleros de la
Brea y Pariñas. (Reproducido de *Manuel A.
Odría y el Progreso del Perú*).



El puerto petrolero de Talara. (Reproducido de *El Perú en el Primer Centenario de su Independencia*).



Otra vista del puerto con el crucero
Almirante Grau, acoderado al muelle.

“Lima, 29 de Setiembre de 1927

Vista la solicitud letra C. N° 344, sobre construcción de un muelle;

De conformidad con la Resolución Suprema de 22 de Junio último, expedida por el Ministerio de Fomento;

En uso de la autorización legislativa de 11 de Setiembre de 1897; y

Estando a lo resuelto en 7 de Agosto de 1912 y 18 de Mayo de 1921 sobre casos análogos;

SE RESUELVE:

- 1º. Concédase permiso a la “International Petroleum Company Limited”, para construir en el Puerto de Talara un nuevo muelle de conformidad con el proyecto y planos aprobados por el Ministerio de Obras Públicas.
- 2º. El expresado muelle será destinado al embarque y aprovisionamiento de petróleo y sus derivados, así como a la movilización de materiales y mercaderías pertenecientes a la expresada Compañía, exclusivamente.
- 3º. El tráfico del muelle se sujetará a los reglamentos de aduana y además de puertos y a los derechos de muellaje respectivo.

- 4º. Esta concesión durará por el termino de veinticinco años contándose desde la fecha en que el muelle sea declarado por la Dirección de Obras Públicas, expedito para el servicio y pasando después del término de la concesión, a poder de propiedad del Gobierno sin pago e indemnización de ninguna clase.
- 5º. Si durante esta concesión el gobierno constituyera una Compañía fiscalizada para la administración de los muelles de la República y por este motivo le fuera necesario adquirir el de Talara, la "International Petroleum Company Limited", lo entregará, previo abono del valor del muelle, con la rebaja del cinco por ciento (5%) por cada año de explotación a partir del sexto año.

Comuníquese y regístrese.

Rúbrica del Presidente de la República.

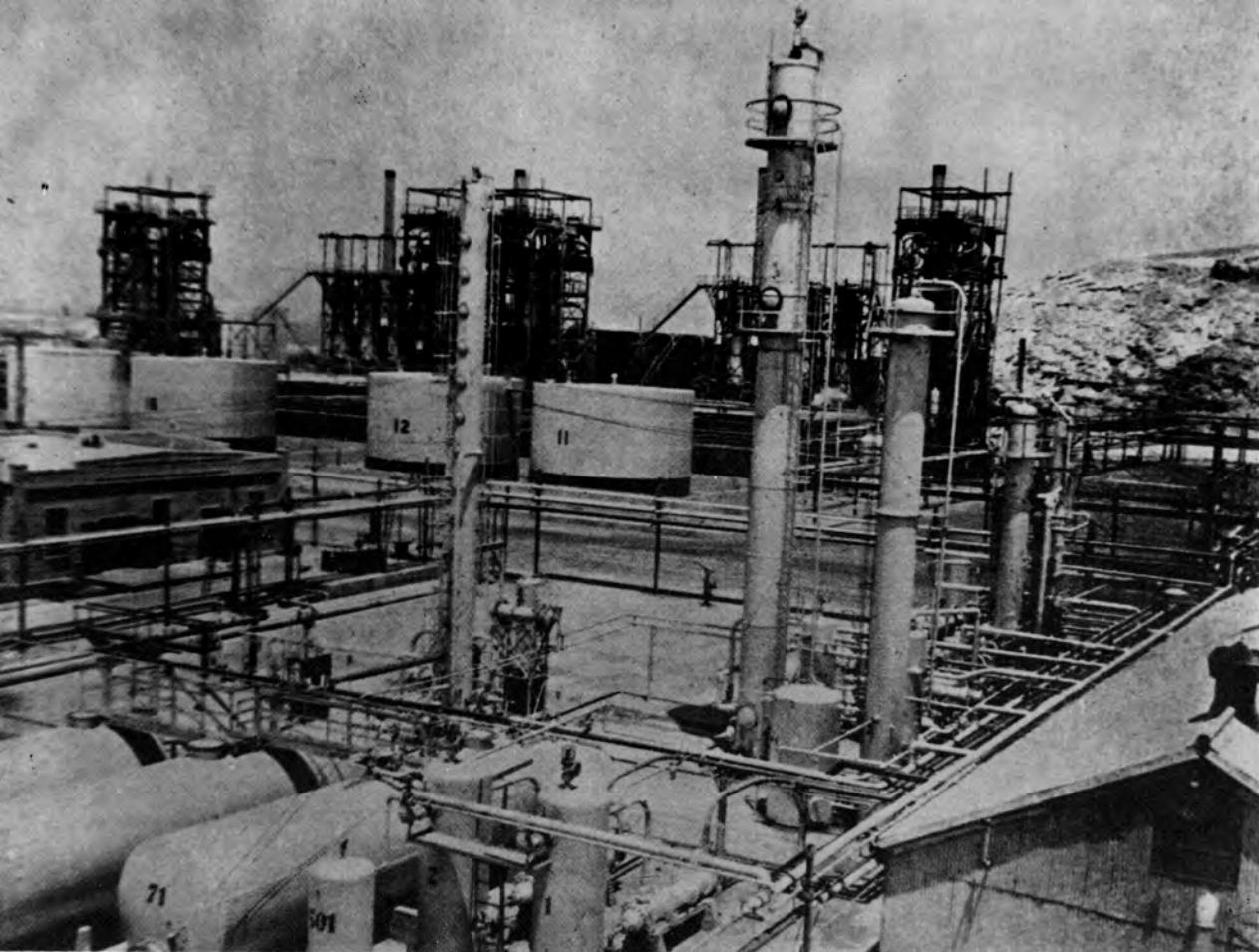
MASIAS".

18.3. DESCRIPCION DE LOS MUELLES

MUELLE N° 1.— Se encuentra ubicado al lado O. de la bahía y se extiende hacia el norte de la playa. Su longitud es de 250 metros y su ancho en el extremo del mar es de 7.62 mts. y 16 pies de altura sobre el nivel de las bajamares. Su construcción es de concreto reforzado en la mitad de su construcción y de pilotes de madera en la otra sección. Se le emplea para las operaciones de carga general. El muelle cuenta con dos vías de ferrocarril de trocha angosta. Buques hasta de 30 pies de calado pueden atracar a este muelle, que entró en funcionamiento en 1892.

MUELLE N° 2.— Este muelle está construido con pilotes de acero. La plataforma frontal o cabezo tiene una longitud de 53.34 metros por 6.10 de ancho, continuando hasta tierra en forma de L invertida con plataforma de 198.12 metros por 6 metros de ancho. La altura de este muelle es de 16 pies sobre el nivel medio de las bajamares. La profundidad mínima al lado del atraque de los buques en el cabezo es de 35 pies. Las operaciones de este muelle datan de 1928.

Este muelle se emplea para proveer combustible a cualquier buque de porte mayor y para el cargamento de productos inflamables a granel en los buques tanques.



Vista parcial de las instalaciones de la refinería de Talara. (Reproducido de Manuel A. Odría y el Progreso del Perú).



Otra vista del muelle principal.

Reproducimos a continuación la descripción que hace de Talara don Rosendo Melo en su *Derrotero de la Costa del Perú*, escrito en 1906:

"Talara

Talara tiene dos muelles: el de carga, a cuyo frente fondean las naves y que tiene 4 brazas en el cabezo y otro situado más al S. que avanza más afuera pero en menos agua y está destinado al bombeo del agua para condensar, a la distribución del agua para condensar, a la distribución del agua condensada y otros usos internos.

La cala Talara es puerto menor, habilitado para facilitar las operaciones del establecimiento industrial del mismo nombre, propiedad de la razón social *London & Pacific Petroleum Company Ltd.* a quienes representan en Lima los señores *Duncan Fox & Cía.*

Este establecimiento pudo llamarse también Negritos, como el primero organizado en esos yacimientos muchos años antes, o Pariñas, pues comprende en el litoral Malacas, Talara y Pariñas, lugares todos en la marina de la hacienda Pariñas; pero lleva el de la cala, alrededor de la cual se han establecido, la administra-

TALARA

ción, los talleres de destilación, envase, almacenaje, depósitos y elementos de embarque del petróleo y sus derivados.

No podemos decir de momento si hay o no hay petróleo en el subsuelo de Talara, ni aun si se ha hecho sondajes para averiguarlo; pero lo evidente es que el petróleo que ahora se manipula y embarca ahí, se extrae más al S. en Negritos, de donde se envía por tubos de fierro, en mucha parte visibles al andar de la playa, entre ambos puntos”.

18.4. EL MOVIMIENTO DE CARGA EN TALARA

El muelle N° 1 que es empleado para el movimiento de carga en general, movilizó en 1969, 10,559 Tn.; en 1970, 39,775 Tn.; en 1971, 23,370 Tn. y en 1972, 14,529 Tn. En 1977 este tonelaje alcanza a 20,275 Tn.

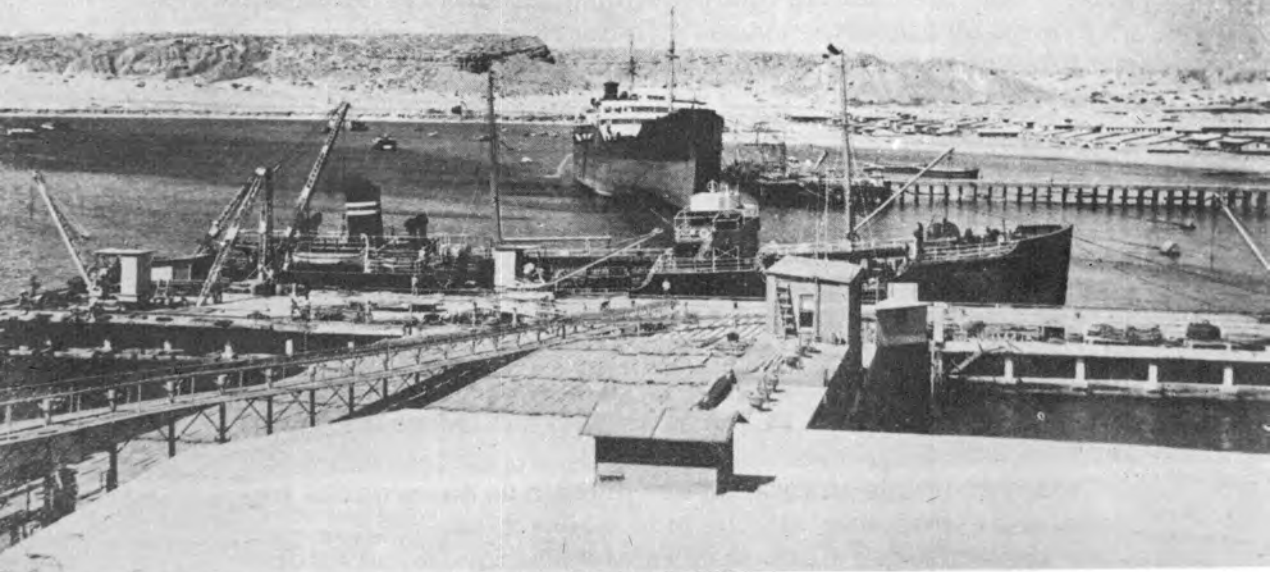
Por el muelle N° 2, que es para carga líquida, los tonelajes operados desde 1960 a 1977, varían entre 2'241,393 TM a 3'022,000 en 1977.

Talara ha tenido en 1984, un movimiento de naves de 524, nacionales y extranjeras, movilizandando 3'140,372 Tn.

Puede decirse que el puerto de Talara desde que inició sus operaciones a fines del siglo pasado, sirvió exclusivamente para el movimiento de los productos del petróleo y sus derivados, así como para la recepción de los innumerables productos necesarios para la industria petrolera. La instalación de la refinería y sus posteriores ampliaciones, dieron a Talara la importancia que actualmente tiene, como principal puerto petrolero del Perú. En 1968, todas las instalaciones del puerto pasaron a la Administración Portuaria del Perú, y al quedar constituida la Empresa Nacional de Puertos en 1970, los muelles pasaron a la jurisdicción de ENAPU.

18.5. LA CAPITANÍA DEL PUERTO

Se considera que la Capitanía del Puerto, aunque funcionó desde la iniciación de las actividades del puerto, a partir de 1922 se le organiza asegurándole un oficial de marina como capitán de puerto.



Vista del puerto de Talara. Se aprecian dos
naves atracadas recibiendo carga de
productos petroleros. (Reproducido de *Manuel
A. Odria y el Progreso del Perú*).



El muelle principal de Talara.

La siguiente es una relación de capitanes de puerto en Talara:

<i>Grado</i>	<i>Nombres</i>	<i>Período</i>
C. de C.	Pablo C. Ontaneda y Mesones	Año 1922 a Dic./23
C. de F.	Héctor Mercado	Ene./24 a Julio./24
C. de F.	Manuel D. Faura	Jul./24 a Jun./25
C. de C.	Jorge Gutiérrez M.	Jun./25 a Nov./25
C. de F.	Antonio Cantuarias P.	Nov./25 a Dic./27
C. de C.	Roque A. Saldías	Ene./28 a Oct./29
C. de F.	Gustavo O. Frías	Oct./29 a Ene./31
C. de C.	Alberto Arnillas A.	Ene./31 a May./31
C. de C.	Leonidas Rivadeneira	May./31 a Abr./32
C. de C.	Guillermo Thornberry	May./32 a Feb./34
C. de C.	Pedro Mazuré	Feb./34 a Dic./35
C. de F.	Raúl Delgado	Ene./36 a Oct./36
C. de F.	Germán Narváez	Nov./36 a Ago./39
C. de F.	Antonio Rodríguez R.	Ago./39 a Dic./41
C. de C.	José Rivera López Aliaga	Año 1942
C. de C.	Edmundo Guzmán Barrón	Ene./43 a Mar./45
C. de F.	Humberto Alfageme Chávarri	Mar./45 a Dic./46



El submarino R-1 en Talara.

<i>Grado</i>	<i>Nombres</i>	<i>Período</i>
C. de N.	Alfredo Catter Zambrano	Año 1947
C. de N.	Adán Badham Salazar	Ene. a Mar. 1948
C. de C.	José G. del Castillo A.	Abr. a Dic. 1948
C. de F.	Alfonso Pareja Marmanillo	Año 1949
C. de F.	Alberto Sánchez Carrión	Año 1950
C. de N.	Carlos Edwards Ugaz	Abr./51 a Abr./53
C. de N.	Carlos O'Hara Mac Pherson	May./53 a Mar./55
C. de N.	Juan Kruger Alzamora	Mar./55 a Dic./55
C. de F.	Enrique Carbonel Crespo	Ene./56 a Dic./57
C. de F.	Jorge Bellina E.	Año 1958
C. de F.	Rafael Díaz Zumaeta	Ene./59 a Dic./60
C. de N.	José G. del Castillo Arellano	Años 1961 y 1962
C. de N.	Natalio Sánchez Carvallo	Años 1963 y 1964
C. de N.	Enrique Ureña Argumedo	Año 1965
C. de N.	Jorge Villarroel del Castillo	Año 1966
C. de N.	Jaime Saavedra Pinon	Año 1967
C. de N.	Jaime Vásquez Bejares	Año 1968
C. de N.	Luis de la Barra Olivares	Años 1969 y 1970
C. de N.	Tomás Lázaro de Ortecho Díaz	Año 1971



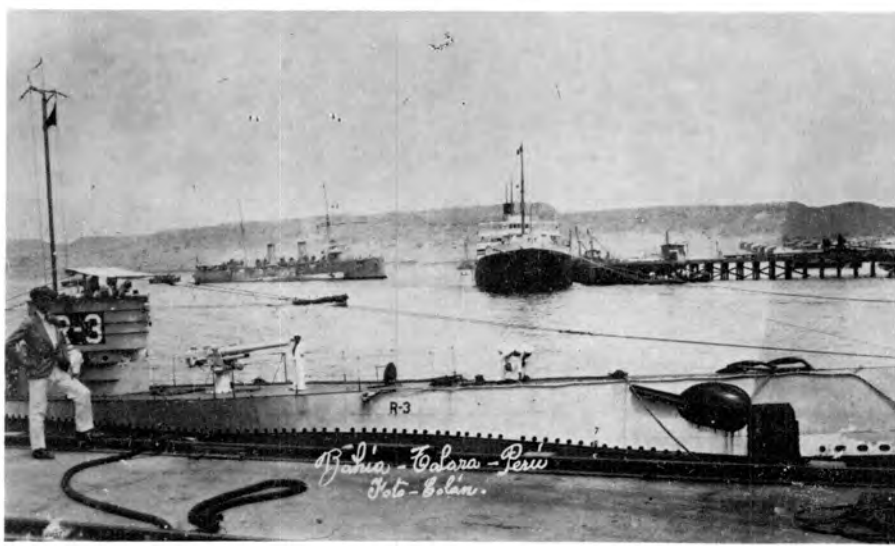
Un buque de la compañía ex-Grace,
atracado al muelle de Talara.

<i>Grado</i>	<i>Nombres</i>	<i>Período</i>
C. de N.	Julio Guinand Thorne	Año 1972
C. de N.	Fernando Burga Tello	Años 1973 y 1974

18.6. AGENCIAS DE VAPORES Y ADUANA

La más antigua agencia es la denominada "Petróleos del Perú, Operaciones en el NO" cuyas actividades corren paralelas a las de la IPC en Talara.

Otras agencias son: "Agencia Marítima y de Aduana Guillermo Seminario Guarderas", Agencia de Vapores "Talara Agencia", "Servicios Portuarios del Norte" y "Agencia Marítima Arce".



Vista de los muelles de Talara, mostrando al submarino R-3 y al crucero Almirante Grau.

Capítulo XIX

19. PAITA

19.1. CARACTERISTICAS DEL PUERTO

La bahía de Paita, donde está ubicado el puerto, es un seno formado por acción natural en el perfil de la costa peruana, que se extiende desde la desembocadura del río Chira hasta punta Telégrafo en una extensión aproximadamente de 9 millas. El perfil costero que inicialmente toma la dirección S.SE. hasta alcanzar el río Chira continúa por unas seis millas en esta misma dirección hasta alcanzar punta Colán, y de esa punta la configuración de la costa cambia al sur y luego hacia el O. hasta punta Telégrafo.

El puerto está ubicado en la parte sur de la bahía, entre las puntas Colán y Telégrafo abarcando una extensión aproximada de 3.5 millas de línea de costa. Sus coordenadas geográficas son: latitud $05^{\circ}02'S$ y longitud $81^{\circ}07'O$.

Paita puede considerarse como uno de los puertos mejor abrigados y amplios de todo el litoral peruano. Está protegido de los vientos predominantes del SE. y rodeado de cerros, teniendo además aguas tranquilas durante todo el año.

Don Rosendo Melo en su *Derrotero de la Costa del Perú*, dice así de Paita: "El de Payta es uno de los puertos mejor abrigados del Perú. Las aguas de la bahía son tan quietas que por mucho tiempo se ha hecho trasbordos de bordo a bordo, entre buques de mucho porte, fondeados en ella y abrigados uno a otro sin que ocurriera avería. Se encuentra buen fondo de arena y lodo, en

cinco a siete brazas, delante de la ciudad y a dos y medio cables de la playa”; y don Aurelio García y García en su *Derrotero de la Costa del Perú* describe la maniobra de vela así: “Los buques que se dirijan al puerto deben cargar sus velas altas, antes de doblar la Punta del Telégrafo, pues tanto en ella como frente a la ensenada Colorada, se experimentan muy fuertes rachas de viento. Es raro poder tomar el fondeadero de una sola bordada, pero como hay buen espacio para voltejear se llega a largar el ancla cómodamente”.

19.2. ANTECEDENTES HISTORICOS

El puerto de Paita es, sin duda alguna, uno de los puertos más antiguos del Perú. Es probable que dadas las excelentes condiciones de la bahía, ella haya sido usada por civilizaciones preinclicas, tal vez los mochicas. Por el año 1526, los españoles que habían desembarcado en Tumbes, exploraron la región de Paita y Piura.

En el año 1537, Francisco Pizarro bautizó a esta bahía con el nombre de: “San Francisco de la Buena Esperanza de Paita”. La etimología de la palabra “Paita”, se discute que puede provenir de los vocablos: pay, que quiere decir desierto, terreno árido; y ta, que es un acusativo. También otros consideran que proviene de la palabra indígena Tayta, que significa “padre”.

El escritor Cieza de León, en su famosa *Crónica del Perú* escrita en 1547, menciona a Paita del siguiente modo:

“La Costa de Tumbes para adelante es sin montañas, y si hay algunas sierras son peladas, llenas de rocas y peñas; lo demás todo es arenales, y salen a la mar pocos ríos. El puerto de Paita está de la Punta Pasadas ocho leguas, poco más: Paita es muy buen puerto, donde los Naos limpian y dan cebo; es la principal escala de todo el Perú y de todas las Naves que vienen a él”.

Como es fácil apreciar de las expresiones de este cronista, Paita constituyó desde el inicio de la actividad marítima del Perú en el virreinato, un lugar preferente y adecuado para la escala y operaciones de las naves que hacían el recorrido a lo largo del litoral peruano, en ruta hacia el norte o hacia el sur.

Paita era el punto obligado de recalada de toda nave que llegaba al litoral peruano proveniente de Panamá, y la mayoría de los pasajeros y carga de valor se desembarcaba y descargaba ahí, para luego seguir el viaje a Lima por tierra, evitando la travesía larga y a la vela por el mar.

Navegantes de los siglos XVIII y XIX, que recalaban en Paita, reportaban que era fácil y a cómodos precios obtener víveres frescos. También era obtenible carbón. Sin embargo, el suministro de agua era caro y difícil. El agua que podía proveerse era traída en acémilas del cercano río Chira, o en algunos casos de destilación. Siempre fue un problema característico de Paita las dificultades para la provisión de agua, no obstante los esfuerzos de diversos gobiernos. La fertilidad de los valles cercanos producían diversas clases de algodón, que constituía el principal producto de exportación al que seguían: cacao, chinchilla, corteza de quinua, cueros, brea y también los típicos sombreros de paja confeccionados a mano en la vecina ciudad de Catacaos.

También era característica singular de Paita la afluencia de buques balleneros de todas nacionalidades que recalaban en busca de avituallamiento y descanso.

La ciudad, no obstante la importancia del puerto, no adquirió un desarrollo urbano, ni presentable ni adecuado a condiciones de salubridad. Sus calles mal trazadas y pésimamente pavimentadas, con casas de adobe y caña, daban aspecto deplorable. Sólo algunas viviendas pertenecientes a cónsules y a la de la aduana, que tenían estructura de fierro construida en Inglaterra, resaltaban y contrastaban con el aspecto general de la ciudad, cuya población oscilaba entre 5,000 y 6,000 habitantes.

Paita fue visitado en muchas oportunidades por virreyes y gente de negocios, ya que desde sus orígenes progresó con holgura y bienestar por la circunstancia anteriormente mencionada de la recalada obligada de las naves.

Por eso también, Paita tiene en su tradición el haber sido atacada en varias oportunidades por piratas y corsarios. Así, en 1587, sir Thomas Cavendish atacó y desembarcó en el puerto de Paita, arrasando la ciudad y apoderándose de mercaderías y de cuanto de valioso había en ella. El éxodo de los porteños, originó el establecimiento de Piura en el lugar que actualmente ocupa.

En 1617, otro corsario, Jorge Spilberguen, decidió atacar a Paita intentando desembarcar en Colán, pero su proyecto fue desbaratado por doña Paula Piraldo Herrera de Andrade y Colmenaro, encomendera de Colán, quien movilizó a todos los indígenas disponibles ubicándolos en plan de defensa en los sitios más adecuados, rechazando y haciendo huir a los corsarios hacia las islas Filipinas.

En 1660, otro corsario inglés, Hawkins, ataca a Paita siendo rechazado. En 1720, Paita fue incendiado y saqueado por piratas

franceses al mando de Juan Clipperton, dejando la ciudad completamente en cenizas. En otra oportunidad el pirata inglés Shelboche con un grupo de 46 hombres desembarcó en Paita y al no obtener el pago de un cupo de 16,000 pesos, incendió el puerto.

En noviembre de 1741, a las diez de la noche, el pirata inglés Anson asaltó el puerto de Paita, cometiéndole toda clase de tropelías y, según la tradición, decapitó a la imagen de la Virgen de Nuestra Señora de las Mercedes, hoy Patrona de Armas del Perú y Gran Mariscala de nuestro Ejército.

El 4 de enero de 1821, Paita declaró su independencia siendo Comandante Militar de la Plaza, don Francisco de Frías y Adrianzen. El primer alcalde republicano fue un destacado vecino, emparentado con los Cárcamo, pariente de los Noel, y de Camilo Carrillo.

Paita tiene el privilegio de haber dado a la historia del Perú, figuras de patriotas y próceres. En los albores de la gesta libertadora, los marinos porteños Victoriano y Andrés Cárcamo se apoderaron de un navío español, el que fue entregado a la flota que comandaba lord Cochrane, constituyendo de este modo el primer buque de la Armada Peruana.

El gran almirante Miguel Grau se educa en la Escuela Náutica de Paita y a los diez años de edad inicia su actividad en el mar.

Los capitanes de navío Juan Noel y Camilo Carrillo, nacidos en Paita, dan a la historia naval del Perú páginas nobles y brillantes.

Durante el año 1870, el ingeniero Federico Blume, construye y realiza pruebas en Paita del primer submarino.

En Paita vivió y murió Manuela Sáenz, ligada a la vida del libertador Simón Bolívar.

El 30 de marzo de 1861, por ley fue creada la provincia de Paita.

En 1904, la peste bubónica azotó la población de Paita.

En Paita funcionó por muchos años la Escuela Náutica de Paita, de gran tradición en nuestra historia naval, pues en ella iniciaron sus primeras actividades distinguidas figuras y héroes de nuestra Marina de Guerra.

La actividad de Paita continuó con la misma importancia durante la república, y como describiremos más adelante, su importancia y actividad se mantiene hasta nuestros días, con grandes perspectivas para el futuro.

En el año 1859, Paita ya figuraba como puerto mayor de la república al lado de: Callao, Iquique, Arica, Islay, Huanchaco y San



Una vista del antiguo puerto de Paita.
(Archivo Fotográfico del I.E.H.M.P.).

José, con la prescripción de poder admitir buques extranjeros, amigos y neutrales, que concurrían a ellos a hacer el comercio.

En ese mismo año el valor de las exportaciones realizadas por Paita alcanzó un valor de 215.089 pesos, y entre carga exportada e importada se totalizó 739.931 kilos.

Por Ley del 29 de octubre de 1886, se estableció igualmente en Paita la Aduana Principal.

Paita ha venido sirviendo con toda efectividad al comercio marítimo, por la tranquilidad de sus aguas y su excelente abrigo desde muchos años, principalmente a las zonas agrícolas de Sullana y Piura a las cuales estuvo unida por ferrocarril y posteriormente por carretera.

En julio de 1838, Paita fue declarado puerto de depósito. El decreto respectivo es el siguiente:

“Ministerio de Hacienda

El Ciudadano Luis José de Orbegozo, Presidente de la República

CONSIDERANDO:

- I. Que el puerto de Paita ha estado en posición de servir de escala y de depósito al comercio que se hace de varios productos entre los Estados del Pacífico que se hallan situados al Norte de la Equinoccial y la República de Chile y otros países más lejanos;
- II. Que este tráfico declinaría enteramente sin ventaja alguna para el Estado, si continuasen en su fuerza y vigor las restricciones que impuso el Reglamento de Comercio al Puerto de Paita, a pesar de favorecerlo varias circunstancias que no concurren en otro alguno al Estado;
- III. Que es necesario precaver la ruina de la Benemérita Provincia de Piura, alentando el desarrollo de su riqueza y protegiendo la facilidad de sus cambios, con una medida que sostenga el comercio legítimo y reprima al mismo tiempo el clandestino y fraudulento;

DECRETO:

Art. 1º.— El puerto de Paita queda habilitado en adelante, y debe ser considerado como puerto de Depósito para todos los productos naturales y fabriles de Méjico, Centro-América, Nueva

PAITA

Granada y Ecuador; y será en él permitido el reembarque de los efectos susodichos, no para los puertos de la República, sino para el extranjero.

Art. 2º.— Queda así mismo habilitado el Puerto de Paita y se considerará como puerto de depósito para todos los productos naturales y fabriles de Europa, Asia y Africa, Estados Unidos de América, Islas Antillas, Brasil, República de Uruguay y Oceanía; permitiéndose el reembarco de los predichos productos para puertos extranjeros, y no en manera alguna para los del estado.

El Ministro de Estado del Despacho de Hacienda queda encargado del cumplimiento de este decreto, y de hacerlo publicar.

Dado en Lima en el Palacio del Supremo Gobierno, a 31 de Julio de 1838.— Luis José de Orbegozo — Por el señor Ministro — el Oficial Mayor — *MANUEL DEL RIO*".

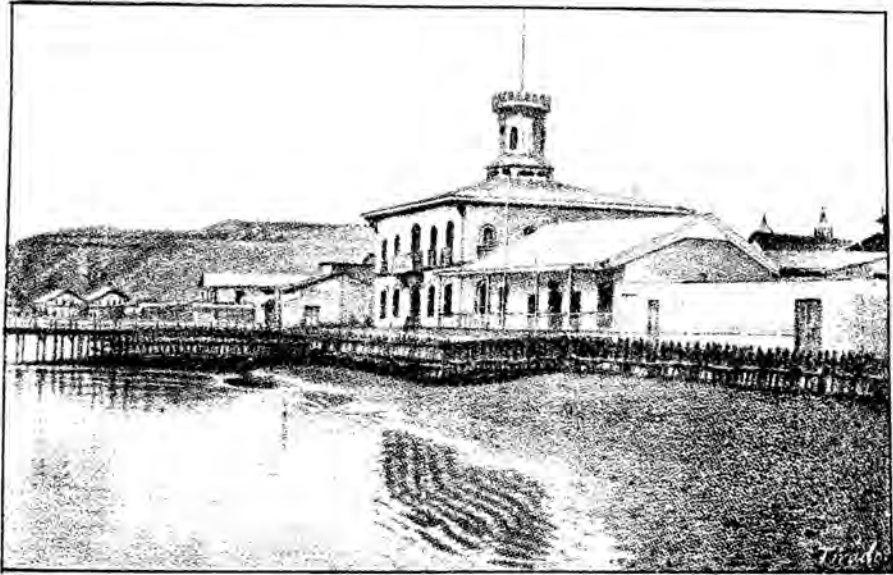
En 1851, por Decreto Supremo, se autoriza el trasbordo libre en Paita de los frutos peruanos que se exportan a otros países. Prácticamente, este Decreto Supremo establecía en Paita, un régimen de zona franca.

19.3. LAS INSTALACIONES PORTUARIAS EFECTUADAS EN PAITA

El primer muelle con facilidades operativas para el embarque y descarga de lanchones con mercaderías para y desde buques, fue uno de madera construido antes de 1880. Este muelle llamado "de madera", prestó importantes servicios pero resultó insuficiente para atender el movimiento del comercio marítimo por Paita, por lo que el Gobierno, con fecha 20 de setiembre de 1886, aceptó la propuesta de don Federico Blume, para la construcción con sus propios fondos y sin ningún gravamen para las rentas fiscales, de un muelle de fierro de acuerdo a planos y especificaciones presentadas. Cabe hacerse notar, que esta autorización estaba ligada a la construcción del ferrocarril de Paita a Piura, también asignada al mencionado señor Federico Blume.

En 1894, se aprobó la transferencia que efectuaba Blume a *The Peruvian Corporation* para la construcción del muelle de fierro, el que entró en servicio en 1890.

Con fecha 4 de julio de 1911, el Gobierno expidió una resolución disponiendo que la *Peruvian Corporation Limited* se encargase de administrar el "muelle de madera" de Paita conjuntamente con el de "fierro" que explotaban de acuerdo al contrato del 11 de enero de 1890.



La aduana de Paita.
(Reproducido de *El Perú Ilustrado* de 1891).

En una de las cláusulas de esta resolución se disponía que: “Fuera de esos dos muelles establecidos en Paita, el Gobierno no permitirá la construcción de otro u otros durante el período de vigencia del contrato”. Igualmente se disponía que: “quedaba prohibido el que pudiera hacerse servicio de carga y descarga por cualquier lugar de la bahía de Paita que no fuera uno de los dos muelles”.

En mayo de 1921, nuevamente el Gobierno prorrogó por diez años el contrato de arrendamiento del “muelle de madera” a *The Peruvian Corporation*.

En 1946 terminó la administración de estos muelles por parte de *The Peruvian Corporation* pasando a ser administrados por el Estado a través de la Dirección de Administración Portuaria.

El “muelle de madera”, reforzado con pilotes de concreto, y llamado también posteriormente “muelle de concreto”, tenía una longitud de 172 metros por 5.5 metros de ancho y 10 pies de profundidad en el cabezo. Poseía para su operación algunas grúas móviles de hasta 10 Tn. de capacidad.

El otro muelle de fierro, o “del ferrocarril”, tenía 153 metros de largo por 14 metros de ancho y 12 pies de agua en el cabezo. También estuvo dotado de grúas móviles.



Otra vista del puerto de Paita. (Reproducido de *El Perú en el Primer Centenario de su Independencia*).

19.4. LA ACTIVIDAD MARITIMA Y COMERCIAL DE PAITA

Paita siempre fue un puerto de gran importancia en el norte del Perú por el cual se ha realizado comercio de exportación, importación y cabotaje, para el departameto de Piura y lugares cercanos. En la época del auge de la pesca de ballenas, Paita era muy visitado por estos buques, que se aprovisionaban o efectuaban trasbordos del aceite. El tipo de carga movilizada por el puerto, se ha caracterizado principalmente por su naturaleza agrícola, fertilizantes y carga en general. El algodón y el arroz han sido los productos predominantes. En 1964, se movilizaron por Paita 76,000 toneladas métricas de carga de exportación, de las cuales 44,000 Tns. fueron de algodón.

De carga de importación se movilizaron 27,000 Tns. de las cuales 19,000 Tns. fueron de fertilizantes y carga en general.

El tráfico de cabotaje en el mismo año alcanzó la cifra de 28 mil toneladas, de las cuales 21 mil toneladas fueron de guano y 7 mil toneladas de arroz.

Existe una tubería para la descarga de petróleo y derivados, tendida a un cuarto de milla al este del muelle, disponiendo de cuatro boyas de amarre en los extremos de esa tubería que conecta a los depósitos de tierra y tiene una extensión de 650 metros.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

El siguiente cuadro da una idea del movimiento de carga por el puerto de Paita desde el año 1954:

AÑO	C. EXP.	C.IMP.	CABOTAJE	TOTAL
1954	35,000	12,000	40,000	87,000
1954	76,000	27,000	21,000	124,000
1971	49,961	42,384	54,920	147,265
1977	60,022	37,853	12,742	126,850

19.5. LAS NUEVAS OBRAS PORTUARIAS EJECUTADAS EN PAITA

Como podrá apreciarse por la lectura de la descripción hecha de los primeros muelles de Paita, hasta el año 1966 en este puerto sólo se contaba con dos muelles para operar lanchones por donde se realizaban las operaciones de embarque y descarga.

En 1963, la Dirección de Administración Portuaria del Ministerio de Hacienda, siguiendo el Plan de Desarrollo Portuario estructurado por esa dirección, concretó con la firma constructora inglesa *Wimpey S.A.*, la ejecución de un terminal marítimo en Paita.

Para realizar esta obra el Gobierno adquirió una extensión de terreno de propiedad de *The Peruvian Corporation*, en la que estaba comprendido el antiguo "muelle de fierro", y con una extensión de 57,400 m² incluyendo los antiguos almacenes, oficinas, líneas férreas, maestranza, etc.

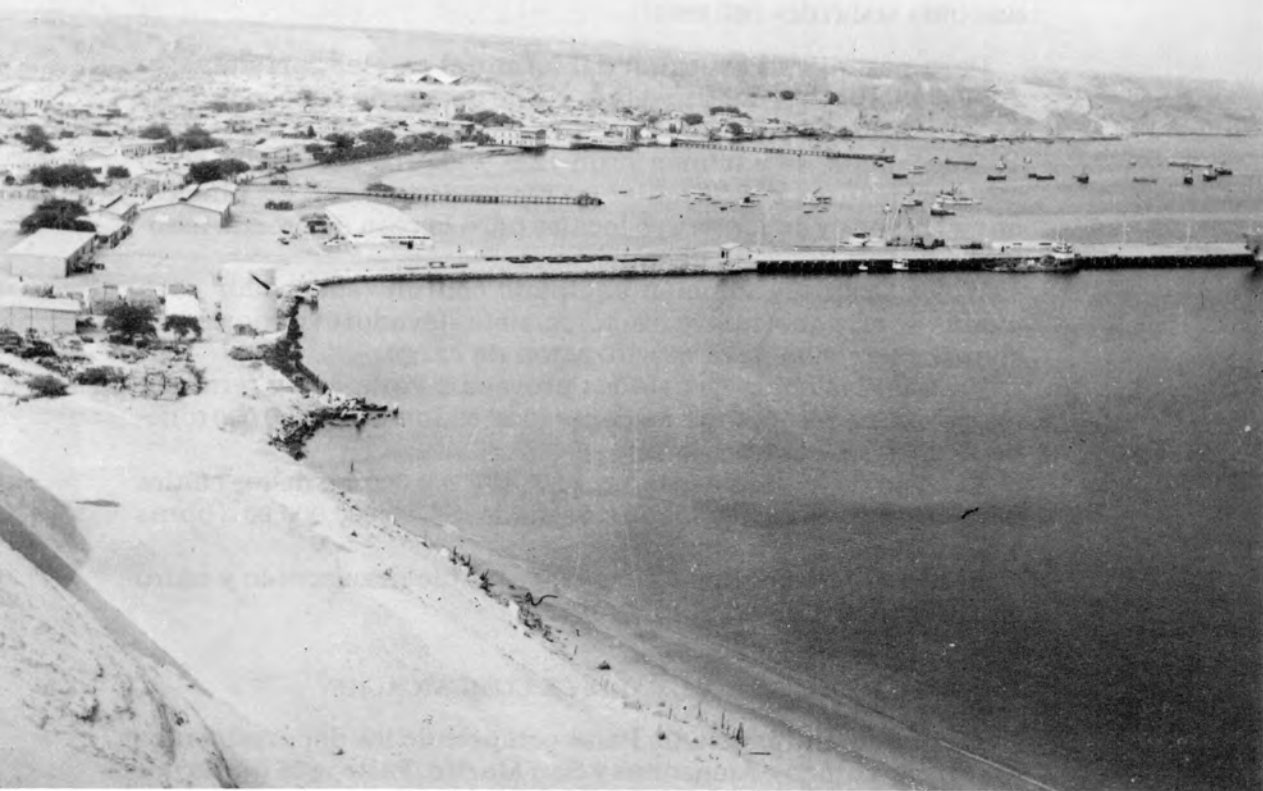
Igualmente, se hicieron reservas de terreno para futuras ampliaciones dentro del área portuaria incluyendo expropiaciones, así como en el tablazo de Paita, en una extensión aproximada de: 2'300,000 metros cuadrados.

En la zona de la bahía se efectuó dragado extrayéndose cerca de 500,000 metros cúbicos a fin de permitir mantener una profundidad en el canal de acceso e inmediaciones del nuevo muelle de 10.5 metros.

El nuevo espigón que fue construido para el atraque directo de naves, tiene 365 metros de largo por 36 metros de ancho permitiendo el acoderamiento de cuatro naves simultáneamente.

El espigón es de concreto armado sobre pilotes, provisto de defensas, bolardos, bitas y alumbrado.

Entre el espigón y la plataforma del terminal, se construyó un terraplén de unión con rocas y muros de contención en una extensión de 140 metros por 36 metros de ancho.



Paita. Los dos muelles antiguos y el nuevo.
(Archivo Fotográfico ENAPU).

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

Para permitir la conexión del terminal con las carreteras de acceso a Paita, se construyó una vía de acceso de 1,200 metros de doble sentido.

Igualmente, se pavimentaron 12,500 metros cuadrados en el interior del área del terminal, se reacondicionaron los almacenes y oficinas y se construyó locales para la casa de fuerza, mantenimiento y depósito de materiales.

El terminal fue también equipado con un remolcador para faenas de atraque, nueve tractores, siete elevadores y cuarenta y cuatro vagonetas para movilización de carga.

En total las obras ejecutadas proveen a Paita de un terminal marítimo moderno, con una capacidad estimada de 500,000 toneladas métricas al año.

El costo de la obra ascendió a S/. 109'700,000.00, de los cuales S/. 16'700,000.00 corresponde a dragado; S/. 80'000,000.00 a obras y S/. 13'000,000.00 a equipos.

El nuevo terminal marítimo de Paita fue inaugurado y entró en servicio el 8 de octubre de 1966.

19.6. AREA DE INFLUENCIA Y VIAS DE COMUNICACION

El área de influencia de Paita comprende los departamentos de: Piura, Tumbes, Amazonas y San Martín. Paita está unida por vía asfaltada a Piura, y desde este lugar el enlace continúa con la carretera Panamericana y otras vías de penetración al interior del país.

19.7. PERSPECTIVAS DEL PUERTO PARA EL FUTURO

Las perspectivas que tiene el puerto de Paita para el futuro son excelentes, debido al creciente desarrollo agrícola e industrial de las zonas de influencia a las que sirve. Se estima que las exportaciones de algodón seguirán aumentando año a año. Actualmente hay en funcionamiento plantas de congelamiento de pescado con grandes perspectivas si la pesca se efectúa con los elementos necesarios.

19.8. LA CAPITANIA DEL PUERTO

La siguiente reseña ha sido suministrada por la Capitanía del Puerto de Paita en 1974:

“Relación Histórica de la Capitanía de Paita

No se sabe con exactitud en qué año fue fundada la Capitanía de Paita, ni tampoco existen documentos de los cuales se puedan sacar los datos exactos sobre su fundación, ya que el archivo de la antigua sede de la Capitanía fue arrasado por un maremoto, no quedando absolutamente nada; pero algunas personas veteranas naturales de este puerto afirman que la Capitanía data desde hace aproximadamente 80 años.

Hasta 1960 funcionaba en el local de la Aduana de Paita, posteriormente en el año 1961, siendo Presidente de la República el Dr. Manuel Prado; Ministro de Marina el Vice-Almirante Guillermo Tirado; y Director General de Capitanías y Guardacostas el Contralmirante Pedro J. Gálvez, se construyó e inauguró el actual local que ocupa la Capitanía, teniendo como Capitán de Puerto ese año al Capitán de Corbeta Carlos Gonzáles Flores.

Este nuevo local fue construido con fondos “Construcciones de Locales de Capitanías” y con la ayuda económica de la Cámara de Comercio y Agricultura del Departamento de Piura; consta de dos plantas, la primera conforma las oficinas y la segunda es la residencia del Capitán de Puerto.

***NOMBRES DE LOS CAPITANES DE PUERTO
QUE SE HAN SUCEDIDO EN LA CAPITANIA DE PAITA***

- 1896 — Capitán de Navío José Saavedra (Dir. Esc. Náutica)
- 1906 — Capitán de Navío Ruperto Gutiérrez (Dir. Esc. Náutica)
- 1907 — Capitán de Navío Honorato Tizón (Dir. Esc. Náutica)
- 1908 — Capitán de Navío Eulogio Saldías (Dir. Esc. Náutica)
- 1909 — Capitán de Fragata Alejandro Sauri (Dir. Esc. Náutica)
- 1924 — Capitán de Fragata Héctor Mercado
Teniente Primero Eduardo de Habich (Ayde.)
- 1925 — Capitán de Fragata M. Pinto Basurco
Capitán de Fragata Nicolás Zavala Zavala
- 1929 — Capitán de Corbeta J.E. Besnard
- 1930 — Capitán de Corbeta Manuel Gonzáles Zúñiga P.
(24 Junio — 2 Febrero 1930)

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

- Capitán de Corbeta Enrique López Mindreau
(2 Febrero al 24 Setiembre 1930)
Capitán de Corbeta Alberto Arnillas Arana
(24 Setiembre al 1932)
- 1932 — Teniente Primero Alfredo I. Catter
1933 — Teniente Primero Víctor Aransáenz
(Mayo 2 a Octubre)
Capitán de Fragata Jorge J. Gutiérrez M.
(Octubre a 1934)
- 1935 — Capitán de Corbeta Carlos O'Hara
1936 — Práctico Oficial Roberto Campuzano J. (Acc.)
1937 — Capitán de Fragata Luis Colmenares A.
1939 — Capitán de Corbeta Roberto López Mindreau
1941 — Capitán de Fragata Alfredo Catter
1942 —
1943 — Práctico Oficial Ricardo Alcalde A.
1944 — Capitán de Fragata Héctor Barragán Copper
1945 a
1948 — Práctico Oficial Bernardino Heredia A. (Acc.)
1948 — Administrador de Aduana Guillermo Galup (Acc.)
1949 — Capitán de Corbeta Luis Montes Arias
1950 — Capitán de Fragata J.J. Elías Murguía
1951 — Capitán de Navío Carlos S. Edwards
1952 — Práctico Oficial Oscar Viñas Sthal
1953 — " " " " "
1954 a
1955 — Capitán de Fragata Ramiro Ramírez de Piérola
1956 — Capitán de Corbeta Mario Celi Coronado
1957 — Capitán de Corbeta Enrique López Mindreau (r)
1958 a
1961 — Capitán de Corbeta Carlos Gonzáles Flores (r)
1962 a
1964 — Teniente Primero Manuel Meneses Drinot (r)
1965 a
1966 — Teniente Segundo César Orrego Graner
1966 — Capitán de Corbeta Carlos Sáenz Balarezo
1967 — Capitán de Corbeta Manuel Váscones Vásquez
1968 — Capitán de Corbeta Gastón Távara Uzátegui
1969 — Capitán de Corbeta Jaime Navach Nápoli
1970 — Capitán de Corbeta Enrique Pereira Ríos
1970 — Capitán de Corbeta Guillermo Bazán Gonzales

PAITA

- 1971 — Capitán de Corbeta Isaac Rodríguez Boschi
- 1971 a
- 1972 — Capitán de Corbeta Luis Rivero Valdeavellano
- 1973 — Capitán de Corbeta Alberto Buonamicchi S.
- 1974 — Capitán de Corbeta Luis Burga-Cisneros Arévalo".

19.9. AGENCIAS DE ADUANA Y NAVIERAS DE PAITA

Las agencias más antiguas que han prestado servicios a las actividades navieras, portuarias y aduaneras en Paita son:

Agencia G. Artadi S.A., fundada en el año 1885, de propiedad del señor Gabino Artadi.

Agencia Julio Ginocchio y Co., fundada por el señor Carlos Ginocchio el 1º de julio de 1920.

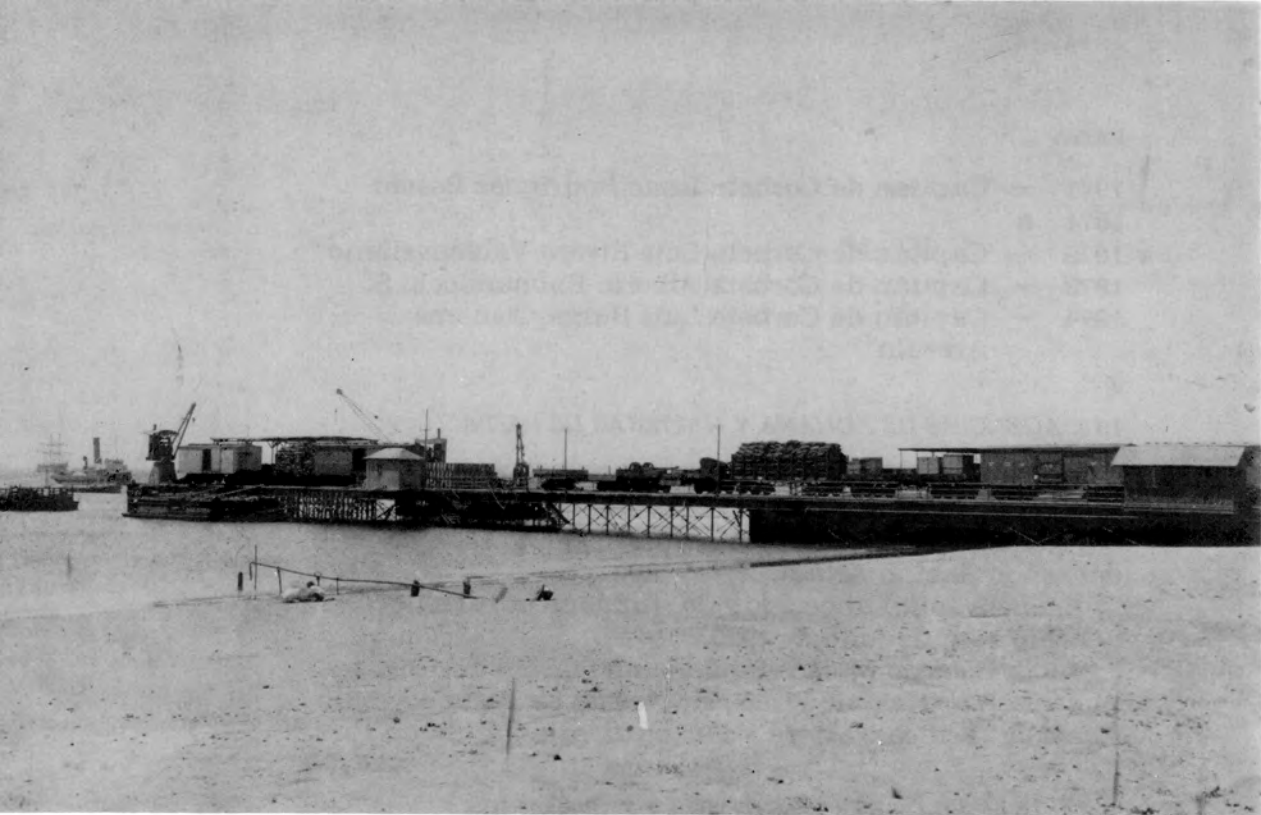
Agencia Ricardo Molero fundada en febrero de 1966.

Agencia Marítima de Pisco establecida en Paita en 1961.

Agencia Técnica Naviera y Portuaria establecida en 1972.

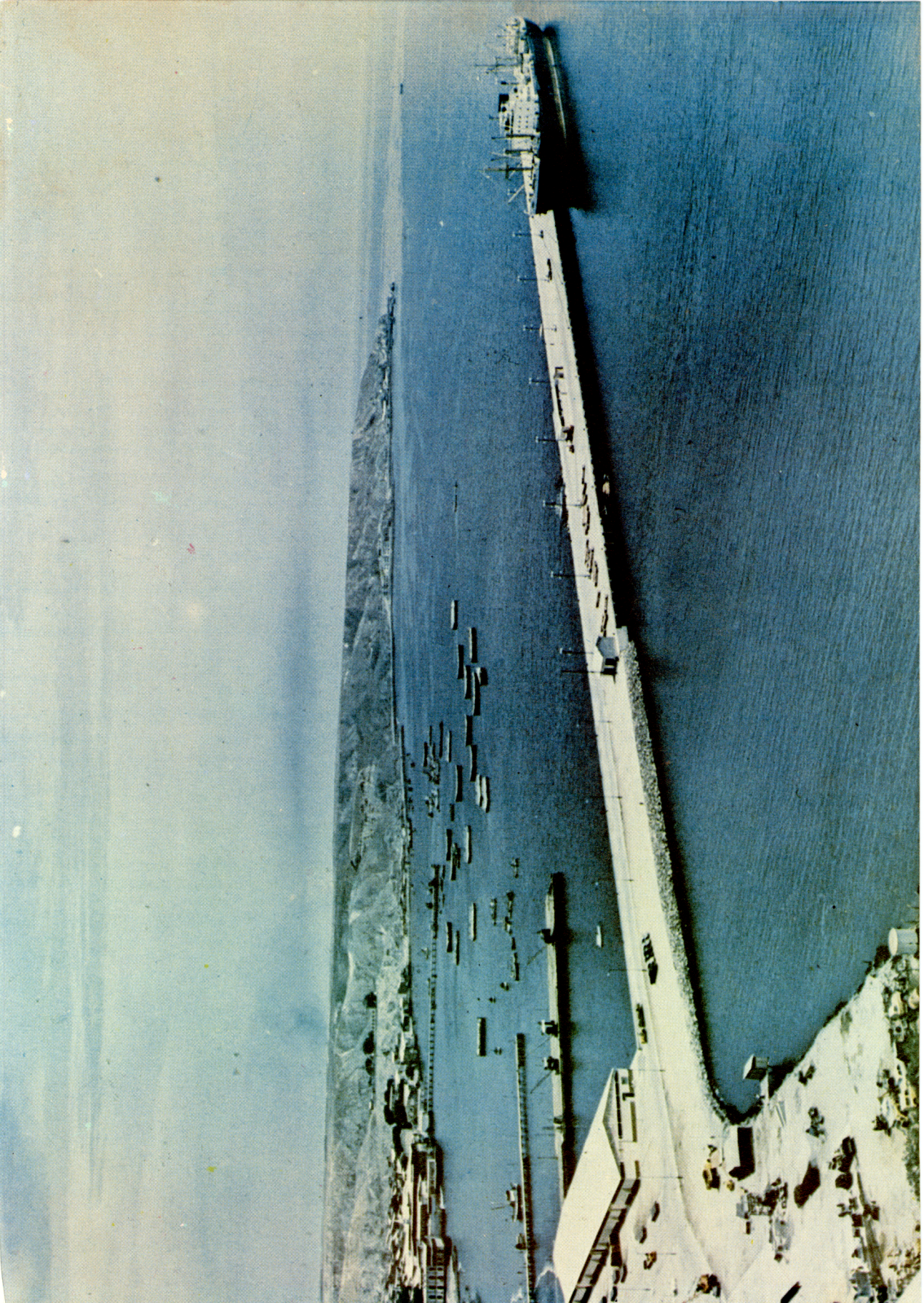
19.10. TRABAJADORES MARITIMOS Y PORTUARIOS

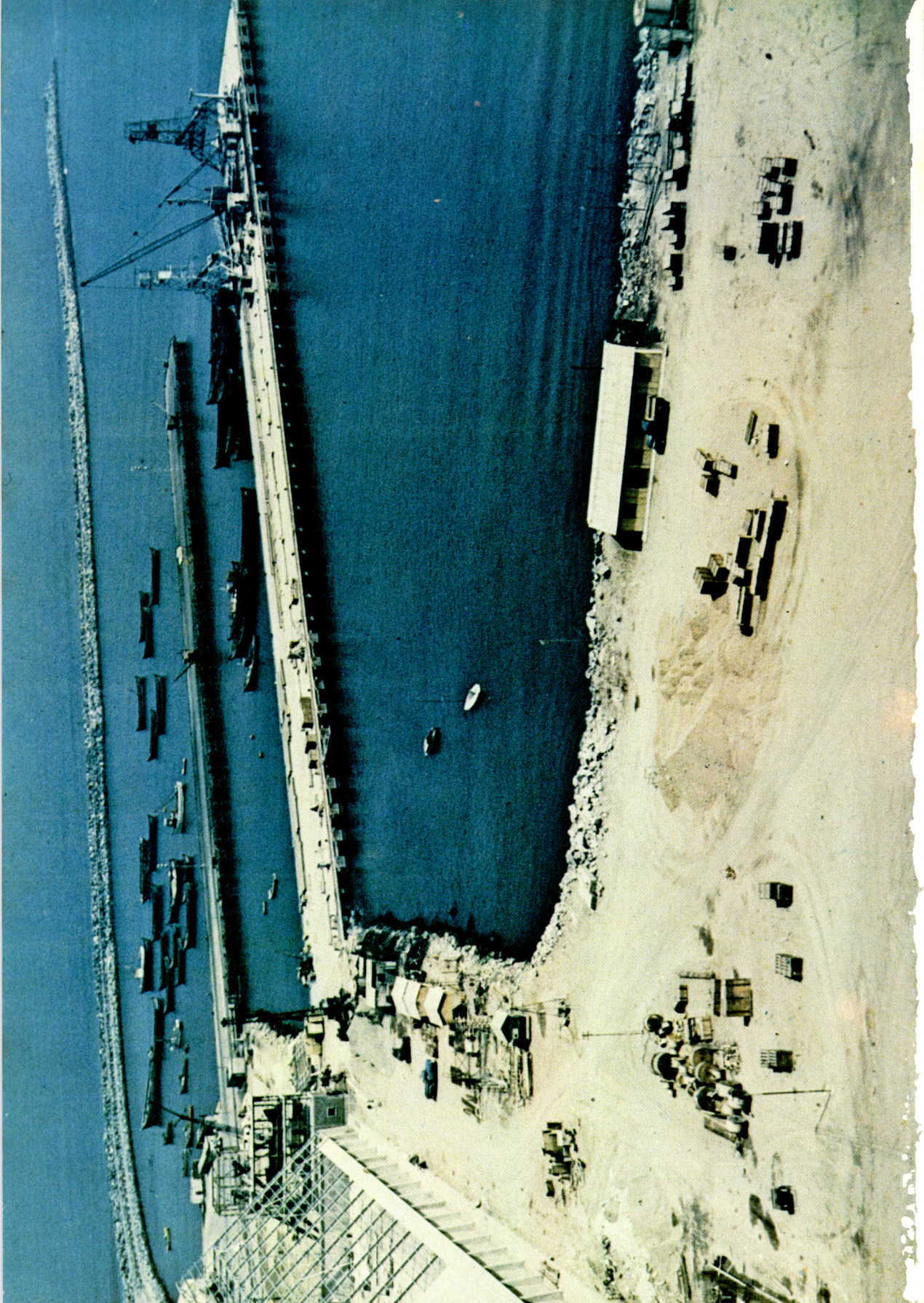
En el puerto de Paita al igual que en los otros terminales a cargo de ENAPU, el personal que opera las facilidades y la carga en el muelle pertenece a la empresa; y los gremios marítimos a cargo de la Comisión Controladora del Trabajo Marítimo son: estibadores, tarjadores y maniobristas que laboran a bordo de los buques y en el muelle.



Muelle de fierro de Paita
(Archivo Fotográfico del I.E.H.M.P.).

Vista de la bahía de Paita en el que
se puede apreciar el muelle de atraque del
Terminal Marítimo, los muelles antiguos y
parte de la ciudad.
(Archivo Georg Wimpey International Ltd.).





**El Terminal Marítimo de Salaverry, con sus dos
muelles de atraque y el rompeolas.
(Archivo: Georg Wimpey International Ltd.).**

Capítulo XX

20. SALAVERRY

20.1. UBICACION GEOGRAFICA DEL PUERTO

El puerto de Salaverry está ubicado en latitud 08°14'S y 78°59'O de longitud. Desde la playa de Las Delicias, la costa se presenta baja y con playa de arena, orientada en dirección este en una extensión de 6.5 millas, al término de la cual se forma un pequeño seno o entrante limitado por un cerro de poca altura conocido con el nombre de morro Carretas que constituye el extremo de la bahía.

Hasta antes de la construcción de las obras portuarias realizadas en 1960/1961 y consistentes entre otras obras, de un rompeolas y tres diques de contención, la bahía carecía de protección natural y artificial siendo muchas veces imposible realizar cualquier operación de carga cuando las condiciones del mar se alteraban.

20.2. ANTECEDENTES HISTORICOS DEL PUERTO DE SALAVERRY

En realidad Salaverry fue escogido como punto para establecimiento portuario al comienzo de la independencia, como veremos más adelante.

El cronista Cieza de León, en su crónica de 1547, describe la costa peruana en la zona desde Malabrigo (Puerto Chicama) hasta Guañape, del siguiente modo:

“De la isla primera se corre norueste hasta Malabrigo que es un puerto que solamente con bonanza pueden las naos tomar

puerto y lo que les conviene para su navegación. Diez leguas más adelante está el arrecife que dicen de Trujillo; es mal puerto y no tiene más abrigo que el que hacen las boyas de las anclas; algunas veces toman allí refresco las naos; dos leguas la tierra dentro está la ciudad de Trujillo, en ocho grados y un tercio”.

Como puede apreciarse, la ensenada al norte del cerro Carretas, que después ha constituido el puerto de Salaverry, no es mencionada en dichas crónicas.

Al proclamarse la independencia del suelo trujillano en diciembre de 1820, los habitantes de Trujillo, temerosos de una expedición por mar de las fuerzas del virrey, establecieron una cuidadosa vigilancia del litoral cercano a la ciudad, siendo uno de los lugares escogidos como atalaya, la cumbre del cerro Carretas, que dominaba la bahía denominada después Salaverry, estableciendo ahí una garita a cargo de los pobladores de la cercana villa de Moche, por lo que en reconocimiento a los importantes servicios que prestó a la causa de la independencia, se le bautizó como “Garita de Moche”.

Al terminarse la campaña de la independencia, es nombrado Gobernador de La Libertad el general don Juan Antonio Alvarez de Arenales.

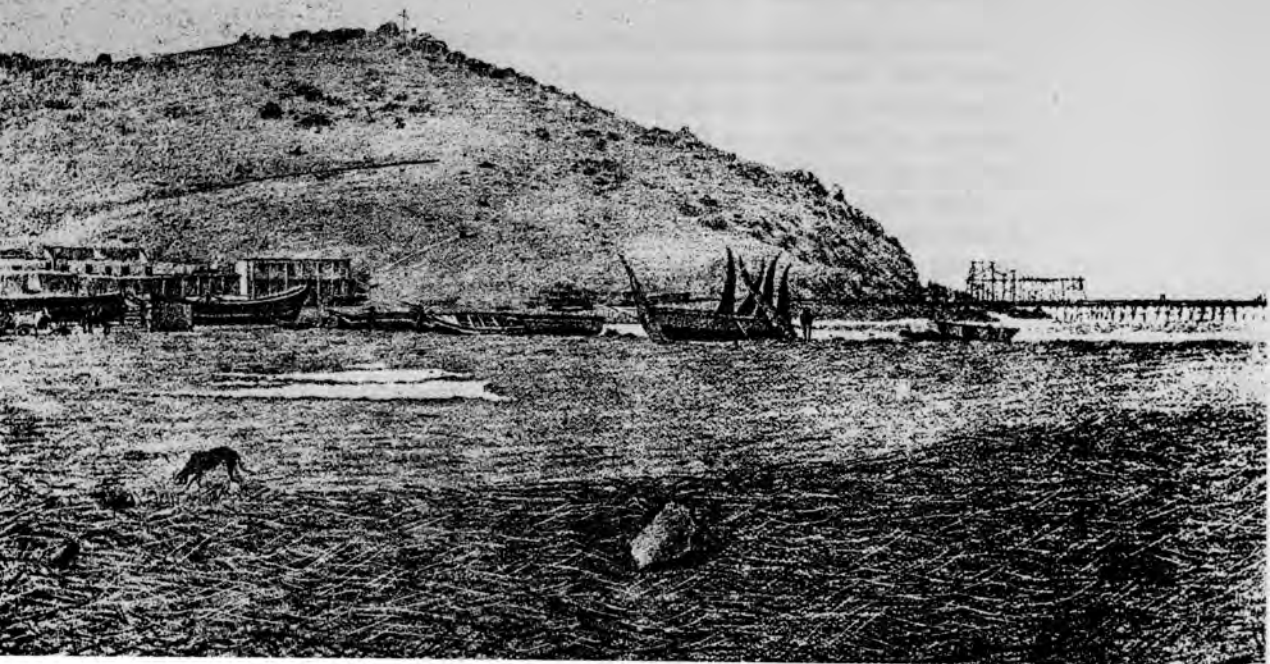
Este general inició personalmente un recorrido de todo el litoral vecino a Trujillo tratando de encontrar un lugar adecuado para establecer un puerto, inspeccionando la pequeña caleta de Huanchaco, a la que consideró inadecuada para tal propósito, en vista de que las operaciones de embarque y desembarque resultaban difíciles por lo agitado del mar.

Sin embargo, se escogió como lugar adecuado la ensenada ubicada al norte del sitio llamado “Garita de Moche” en el cerro Carretas.

Fue en este histórico lugar donde por primera vez se realizó la entusiasta empresa de construir un muelle de madera. Desafortunadamente, debido a la falta de materiales, la construcción del muelle tuvo que ser suspendida.

El general Alvarez de Arenales fue sucedido en el cargo por el general don Luis José de Orbegoso, quien acogió con todo entusiasmo el proyecto de su antecesor enviando al Gobierno un informe referente al puerto, del cual se transcribe algunos párrafos:

“Ya teníamos explorados estos puertos antes de determinarse a emprender la obra del Muelle en el de Moche. Yo fijé mi resolu-



El antiguo puerto de Salaverry.
(Reproducido de *El Perú Ilustrado* de 1888).

ción sobre las detenidas observaciones que había hecho el Sr. General Don Juan Antonio Alvarez de Arenales que mandaba este Departamento y puso en planta la construcción del muelle del puerto de Moche que fracasó por falta de estacada (1882)". En otro lugar del informe dice el mismo Orbegoso:

"Me resta hablar del puerto de la Garita de Moche, y sobre su fondeadero sólo puedo asegurar a Ud., que fue mandado reconocer por orden del General Arenales, y en la opinión general se le consideraba superior y preferencial a la bahía de la Garita de Moche, que a los de Guañape, Malabrigo y Huanchaco, puesto que prestaba seguridad a los buques que estuvieren fondeados.

"El Señor Coronel Jiménez que actualmente se halla en esta ciudad tuvo la bondad de asistir conmigo al reconocimiento que hizo del lugar donde debía hacerse el muelle; y este señor puede informar a S.E. el Supremo Consejo de Gobierno, acerca de su localidad y de las medidas que me aconsejó entonces lo más necesario...".

El informe anterior mereció el más amplio apoyo de parte del secretario general de Estado don José Faustino Sánchez Carrión, cuyas gestiones dieron por resultado que el Congreso Constituyente de 1823 aceptara la propuesta de Orbegoso y declarase puerto principal de La Libertad al de morro Carretas o Garita de Moche en lugar de Huanchaco, el cual fue cerrado según consta en el informe cursado con fecha 1º de noviembre de 1824 que dice así:

"República Peruana — Ministerio General — Chancay a 1º de Noviembre de 1824 — Al Señor Coronel Prefecto del Departamento de Trujillo:

Enterado su Excelencia el Libertador, de la exposición Us. de 1º de Octubre sobre la aplicación de los derechos de anclaje y tonelaje del puerto de Huanchaco para el establecimiento del Muelle del Puerto de Morro Carretas con presencia del acta celebrada por Uds. en la misma fecha, y teniendo en consideración que el Soberano Congreso Constituyente hizo esta declaratoria mandando en substitución al de Huanchaco el indicado puerto de Morro Carretas o por otro nombre de la Garita se ha servido ordenar; 1º.— Que de hecho queda establecido el mencionado Puerto de Morro Carretas o de la Garita, en lugar del de Huanchaco que desde luego quedará cerrado; 2º.— Que los derechos de anclaje y tonelaje se destine a la construcción del precisado Puerto; 3º.— El Prefecto del Departamento queda encargado de consultar todas



Vista de Salaverry, mostrando la ciudad
el muelle y el cerro Carretas. (Reproducido de
El Perú Ilustrado de 1888).

las seguridades conducentes a este objeto, y al arreglo de los intereses del Estado, haciendo que la Administración del Resguardo procure evitar con el mayor celo cualquier menoscabo o fraude al Estado de orden suprema le comunico a Ud., para los fines consiguientes.— Dios guarde a Ud.— José Sánchez Carrión”.

Para facilitar las posibilidades del nuevo puerto, el coronel Orbegoso, Prefecto del departamento, mandó abrir una acequia que condujera el agua desde el río Moche hasta el lugar donde se construía el muelle, lo que se logró en 1824, quedando desde esta fecha prácticamente establecido el “Puerto de La Libertad de Trujillo”, nombre con el que fue designado por el Congreso Constituyente de 1823.

Es conveniente anotar que los materiales que se emplearon en la construcción de este primer muelle fueron solicitados por el prefecto Orbegoso a la señora María Isabel Cavero, hacendada de San Ildefonso en el valle de Virú, quien gratuitamente proporcionó toda la existencia de madera de algarrobo que tenía en sus fundos.

La ejecución de los trabajos de construcción del muelle y otros de naturaleza portuaria fueron encomendados al coronel Marchad, que también tuvo a su cargo la construcción del canal para agua de Moche al puerto.

Conforme a datos registrados en el diario *El Imparcial* de 1870, se estableció que la construcción del muelle se inició en 1827, siendo suspendida a causa de la guerra con Colombia, ya que las exigencias de ésta no permitieron sostener la partida presupuestada correspondiente; también influyó en la paralización de esta obra, el cambio del general Orbegoso, que fue trasladado a otro comando.

En 1838, el gobierno de la Confederación Peruano-Boliviana, a instancias del mismo general Orbegoso, pretendió continuar la obra, pero las convulsiones políticas de ese entonces no permitieron la realización de ese propósito.

La empresa que con tanto brío acometieron los generales Alvarez de Arenales y Orbegoso, para construir el puerto en la Garita de Moche, quedó olvidada por más de 30 años, hasta que vino el Gobierno de don José Balta, el primer Gobierno que acometió obras de gran envergadura y que fue el que dio el Decreto Supremo definitivo de fundación del puerto de la Garita de Moche, hoy Salaverry.

SALAVERRY

20.3. LA INTERVENCION DEL CAPITAN DE NAVIO MIGUEL GRAU
SEMINARIO Y EL HUASCAR EN EL ESTUDIO DE FACTIBILIDAD
DEL PUERTO

A la labor decidida y perseverante de una asociación de ciudadanos patriotas y regionalistas titulada "Club Progresista de La Libertad", es que se debe principalmente que la fundación del nuevo puerto fuera una feliz realidad. A los 4 días de fundada dicha asociación (10 de enero de 1870), inició por su cuenta nuevos reconocimientos en la bahía de la Garita de Moche, y gracias a ello consiguió la intervención del Gobierno que envió, a los pocos días, al monitor *Huáscar* y a su comandante, en ese entonces capitán de navío, don Miguel Grau Seminario, quien con el asesoramiento de un ingeniero especialista, efectuó el reconocimiento técnico-científico de la ensenada de la Garita de Moche y estableció la factibilidad de la construcción de un puerto en dicho sitio.

Cabe pues al puerto de Salaverry el orgullo de que fuera el glorioso monitor *Huáscar* con su insigne comandante Miguel Grau, el primer barco a vapor y de guerra que anclara en su bahía.

Se da a continuación el texto del informe del capitán de navío don Miguel Grau Seminario, comandante del monitor *Huáscar*, referente al estudio técnico efectuado en la bahía de la Garita de Moche, hoy puerto de Salaverry:

"Comandante del *Huáscar*, al ancla, Callao, Febrero 2 de 1870

Sr. Ministro de Estado en el Despacho de Guerra y Marina.

S.M.

Tengo el honor de informar a Ud., en cumplimiento de las instrucciones recibidas en oficio del 24 pasado, del resultado de los estudios y trabajos hidrográficos que me fueron encomendados, acompañando al efecto un plano del Morro y Caleta de la "Garita", que se ha levantado con toda la exactitud posible, durante los seis días que he permanecido en ese puerto.

La Costa de este lugar se extiende al NO. 5°N. del compás, formando una ligera curva entrante, interrumpida únicamente por el Morro "Carretas" que se desprende de ella, avanzando hacia el mar 1,000 pies ingleses y se eleva a 300 pies sobre el nivel del mar. Dicho Morro, muy conspicuo por su color negruzco y además ser

muy baja la costa que se le une, tanto al sur como al norte, será un excelente punto de marcación para los buques que vayan en su demanda; está situada en la Latitud Sur de 8°14'25" y en Longitud 78°57'0" Oeste, del meridiano de Greenwich y sólo a la distancia de 10 millas al Sur de Huanchaco, forma con la Costa Norte la pequeña caletita de la "Garita" que no tiene mayormente abrigo.

La playa es muy baja y de arena fina, excepto la parte que circunvala el Morro, que está llena de gruesas piedras de granito, las mismas que, estando tan a la mano, pueden servir para la construcción de una especie de rompeolas de 300 a 400 pies de largo, lanzado en dirección de la puntilla más al N. del Morro; obra es esta que creo indispensable se construya, para hacer de la "Garita" un buen desembarcadero, dándole seguridad y abrigo de que carece hoy. Con esta mejora se conseguirá también mayor duración en el muelle que se haga paralelo al Morro y, en fin, mil otras ventajas. Por el plano se convencerá Ud., de la necesidad de dicha obra, máxime cuando juzgo que no será de gran costo, atendiendo a la abundancia de material que el mismo Morro proporcione.

La tasca o borra es más corta y mejor relativamente a la de Huanchaco y posee, a mi juicio, superiores condiciones que aquélla; la desigualdad de circunstancias debido al pequeño resguardo que da el Morro, pues cuando mucho se extenderá la reventazón en este tiempo, 1,100 a 1,300 pies de la orilla, proporcionando estas circunstancias, ventajas favorables en el embarque y desembarque de pasajeros, disminuyendo los riesgos considerablemente en la salida y en la entrada de las lanchas a la tasca.

Pero nunca será prudente por ahora, abordar esta playa en embarcaciones menores, sin correr riesgos, teniendo como tiene, mayor fondo este puerto; los buques anclarán mucho mas cerca que en Huanchaco, en ir y venir a bordo.

El varadero para las lanchas es bastante bueno, próximo al Morro. La mar boba que varía constantemente en esta costa es del SSO. pero juzgo que no arbola tanto como en Huanchaco; el surgidero o mejor dicho la mar y el viento como el de Huanchaco; pero tiene la ventaja sobre ése, de poder fondear más cerca de 3 a 4 cables de tierra en buen agarradero para las anclas.

Los vientos que aquí se experimentan generalmente son flojos del SE. y SSE. durante el día y se inclinan al E. después de media noche, lo que comúnmente se llama "Terral".



El muelle de Salaverry antes de su
terminación. (Reproducido de
El Perú Ilustrado de 1889).

La sonda desde muy afuera se conserva en 6 a 5 1/2 brazas de agua, formando un placer hasta muy cerca de la playa.

La calidad del fondo es buena, de arena fina mezclada con lodo y sólo a 200 pies de la punta se encuentra piedra.

Las observaciones generales que expongo en este informe se refieren únicamente a la presente estación porque es probable que en los meses de Mayo, Junio y Julio se experimente algunas bravesas de consideración, como sucede generalmente en esta costa del N. en los citados meses.

A pesar de que esta caleta no podría ser un buen puerto sin comprender en ella obras de alguna consideración, como hemos dicho antes, tiene estas ventajas que la hacen actualmente superior a Huanchaco. Para poder juzgar con acierto sobre la extensión que se le debe dar al muelle, además, trabajos que en él se emprendan, sería conveniente presenciar el estado de la mar en un día de gran braveza, para poder apreciar con mayor exactitud su verdadera fuerza y sitio de rompiente.

Por todos los medios he tratado de obtener de los indígenas de estas inmediaciones, datos seguros sobre el verdadero estado de la tasca en el invierno y hasta qué punto se interna el mar en las grandes mareas, pero nada cierto he podido averiguar, pues las noticias que nos dan, otras las contradicen, por ignorancia la mayor parte, sin haber conseguido de ninguno la verdad de lo que convenía indagar.

El establecimiento del puerto se verifica a las tres horas y la marea sube tres pies. En vista del plano que tengo el honor de remitirle, podría Ud., con más acierto, juzgar las ventajas o desventajas que este lugar puede proporcionar como puerto.

Es cuanto tengo que comunicar a Ud., en cumplimiento de mi deber.

Dios guarde a Ud.,

MIGUEL GRAU".

20.4. DENOMINACION DEL NOMBRE DEL PUERTO, Y DECRETO SUPREMO DECLARANDO PUERTO MAYOR CON EL NOMBRE DE SALAVERRY A LA CALETA "GARITA DE MOCHE"

El informe emitido por el comandante del *Huáscar*, don Miguel Grau, decidió al Presidente Balta a acceder al deseo de los trujillanos; y, para expedir el Decreto Supremo pertinente sólo

faltaba acordar el nombre que debía llevar el nuevo puerto, siendo el tema motivo de grandes discusiones y artículos periodísticos.

Unos opinaban que debía conservar el nombre que le dio el Congreso en 1825, esto es "Puerto de La Libertad de Trujillo"; otros, que debía llamársele "Arenales", en recuerdo del que tuvo la iniciativa de su fundación y construcción; y por último, quienes opinaban que debía llevar el nombre de "Orbegoso".

¿Cuál fue la razón para denominarlo "Salaverry"? para bautizarlo con este nombre, había un motivo histórico que se hizo valer y era el del combate que en las faldas de los cerros que dominan la bahía, sostuvieron el 19 de noviembre de 1833 las fuerzas revolucionarias del general don Felipe Santiago Salaverry con las del general Vidal, que obedecía al Gobierno del mariscal Gamarra; combate célebre por la bravura de que hizo gala una y otra parte.

El 14 de febrero de 1870, el Gobierno expidió un decreto disponiendo, en primer lugar, que el Ing. Sieber levantase un plano de la nueva ciudad de la "Garita de Moche", determinándose el ancho de 14 metros para sus calles; planificar un edificio para la aduana, el del muelle, y de un acueducto para dotar a la población de agua potable, y por último, ejecutar el estudio preliminar y definitivo para la construcción del ferrocarril de la "Garita de Moche" a Trujillo.

El día 9 de marzo de 1870 se expide un Decreto Supremo convirtiendo en puerto mayor la Garita de Moche.

El mencionado decreto dice así:

"JOSE BALTA, Presidente Constitucional de la República

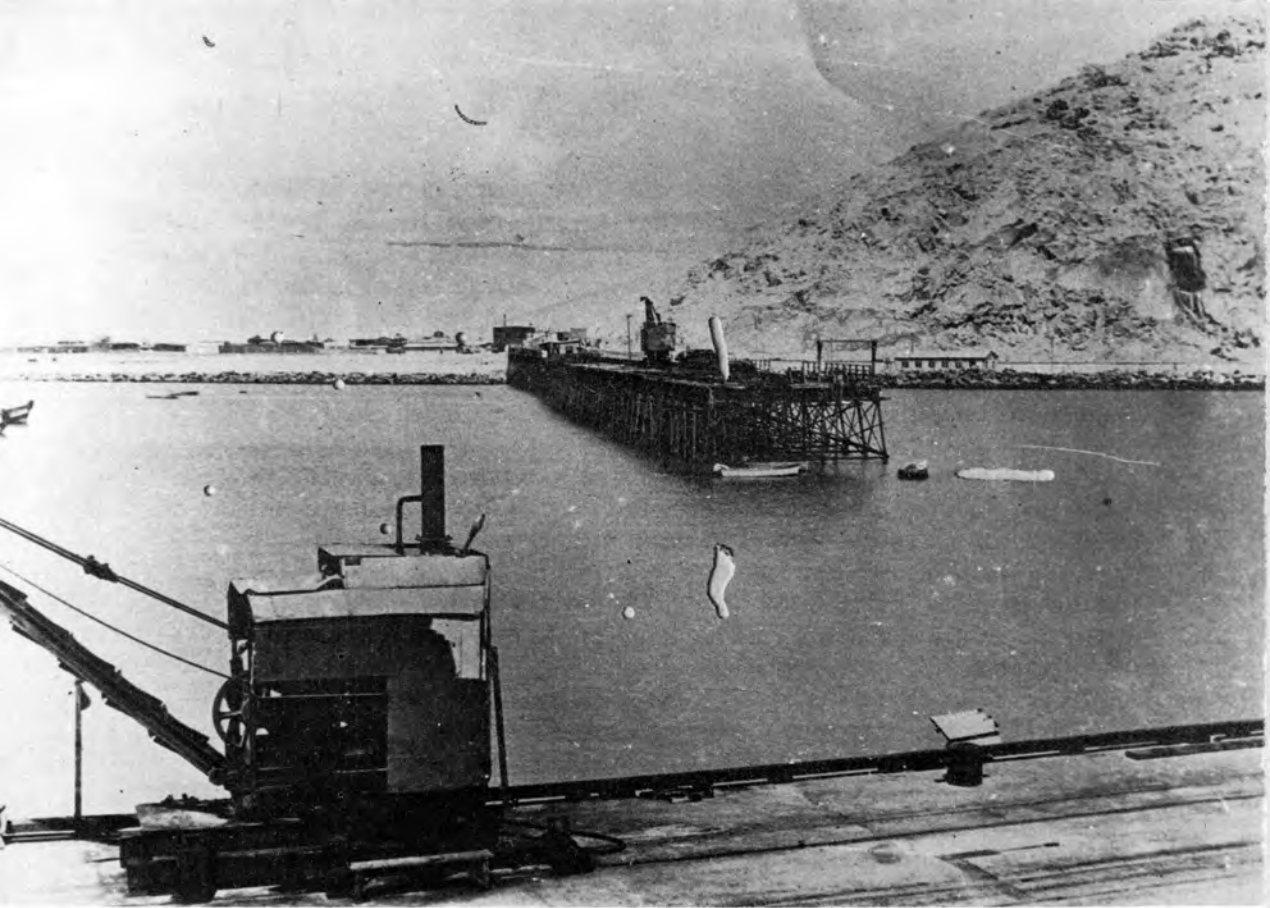
CONSIDERANDO:

Que el puerto de Huanchaco es del todo inoperante para el tráfico mercantil;

DECRETA:

Art. Primero.— La Caleta denominada "Garita de Moche" queda convertida en Puerto Mayor con el nombre de Puerto de "Salaverry", en reemplazo del de Huanchaco, que quedará por Resolución especial, reducido a la condición de Caleta:

Art. Segundo.— La Aduana del nuevo puerto será servida por los siguientes empleados: un Administrador, un Contador, un



Vista de parte del cerro Carretas y del antiguo muelle fiscal con parte del rompeolas, construido en 1959.

SALAVERRY

Vista, un Guarda Almacén, un Oficial Auxiliar, uno servirá en la Caleta de Guañape, otro en la de Malabrigo y el tercero en la de Chao; Un Portero, un Patrón y cuatro Marineros;

Art. Tercero.— El primero de Junio próximo, se trasladarán al nuevo puerto de Salaverry los empleados que actualmente sirven en la Aduana de Huanchaco y por Resolución especial se proveerá el servicio que en él debe hacerse desde el citado primero de Junio:

Art. Cuarto.— En Decreto separado y con vista del plano de la localidad y distribución de ella en lotes, que se hará por el Ministerio de Obras Públicas, se determinará las condiciones y el modo de adjudicación de las áreas de propiedad nacional que se soliciten para edificar.

El Ministro de Estado en el Despacho de Hacienda, queda encargado del cumplimiento de este Decreto y de hacerlo publicar y circular.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima a los nueve días del mes de Marzo de mil ochocientos setenta.

JOSE BALTA

Nicolás de Piérola”.

20.5. LAS PRIMERAS OBRAS PORTUARIAS EN SALAVERRY

Aunque el decreto expedido el 9 de marzo de 1870 disponía que las actividades portuarias que se efectuaban por Huanchaco fueran sustituidas por las de Salaverry declarado puerto mayor, agregando también que a partir del 1º de junio del mismo año la aduana de Huanchaco debía funcionar en Salaverry, ninguna de las dos disposiciones pudieron cumplirse en vista de que no había muelle ni comunicación adecuada en Salaverry.

Sólo en julio de 1874, al quedar inaugurado el ferrocarril de Salaverry a Trujillo, pudo clausurarse del todo Huanchaco, habiéndose sólo descargado por Salaverry entre 1870 y 1874, los implementos para el ferrocarril y el muelle.

En este mismo año de 1874, se inició la construcción de un muelle metálico, el que sólo pudo entrar en servicio en julio de 1889.

Este muelle infortunadamente debido a defectos en su construcción, poca profundidad de hincado de los pilotes, fue destruido por un temporal el año 1895, en que las olas dejaron las colum-

nas en el aire al lavar el fondo donde estaban hincadas, logrando voltear el muelle hacia la derecha en toda su extensión.

Sólo quedaron sin destruir los 45 metros de puente suspendido, entre tierra y el muelle, que tenía los pilotes o columnas mejor clavadas.

Esta única parte que quedó del primer muelle metálico fue habilitada por *The Peruvian Corporation* para servir eventualmente las operaciones de embarque y desembarque de carga, en los días en que la condición del mar lo permitiera.

En 1898, el Gobierno dispuso que la Dirección de Obras Públicas convocara por el término de 60 días, propuestas cerradas para la reconstrucción del muelle que tenía en arrendamiento *The Peruvian Corporation*.

Esta firma y otra, *Carlos A. Le Bihan*, ofertaron para la ejecución de la obra, obteniendo la adjudicación de la buena pro la firma *Le Bihan* por la suma de S/. 199,000.00.

Con fecha 20 de junio de 1899, el Gobierno dispuso la transferencia de la ejecución de la obra asignada a *Le Bihan* a una empresa denominada: "Empresa del Muelle de Salaverry", que fue la que concluyó la obra en 1903.

A continuación se transcribe la documentación oficial de dichos contratos:

"Muelle de Salaverry"

"Reconstrucción del Muelle

Lima, 15 de Marzo de 1898

TENIENDO EN CONSIDERACION:

Que hallándose expeditos los estudios definitivos de la reconstrucción del muelle de Salaverry y puéstose término al contrato de arrendamiento, es llegada la oportunidad de proceder a celebrar un contrato, para la ejecución de las obras;

SE RESUELVE:

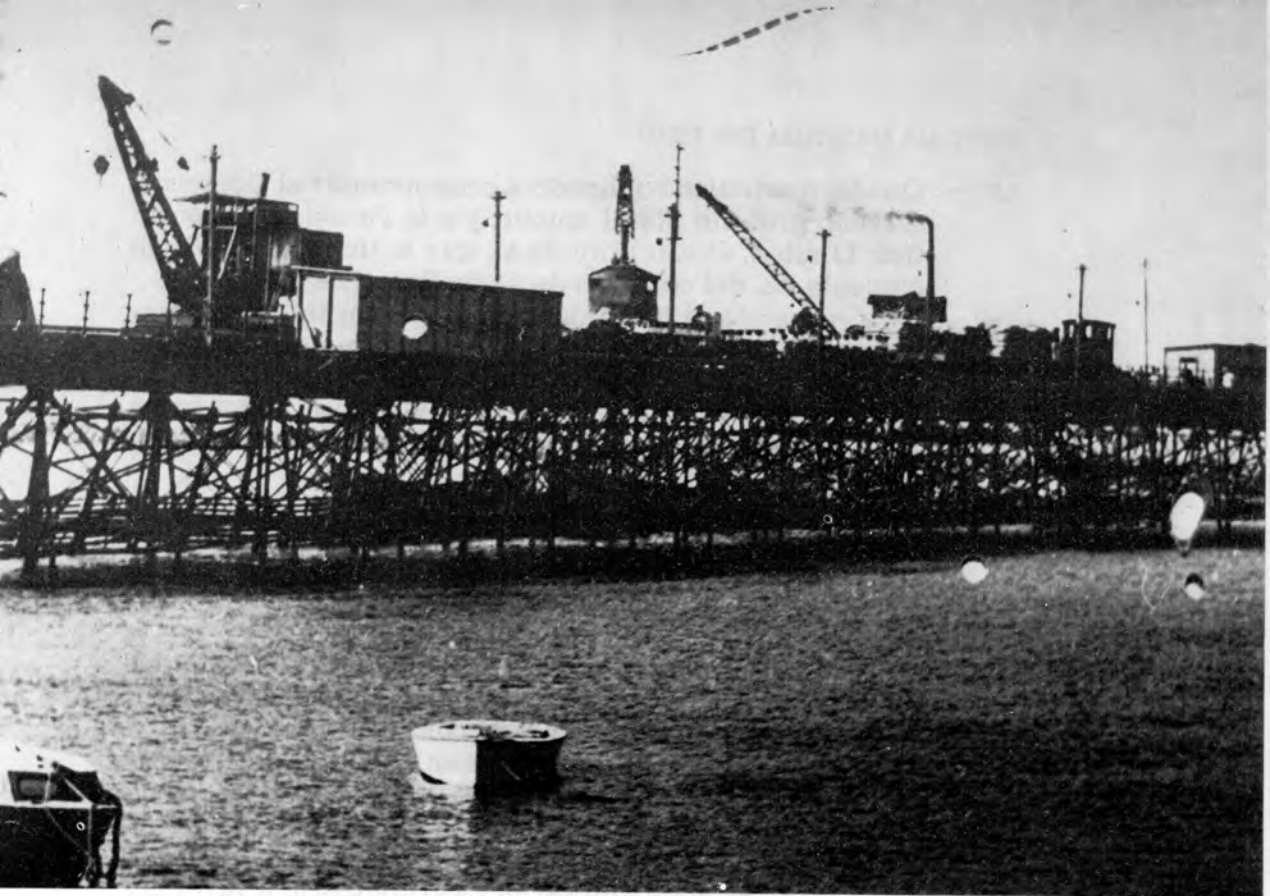
- 1º.— La Dirección de obras Públicas convocará por el término de sesenta días, y recibirá, propuestas cerradas, para la reconstrucción del indicado muelle, de conformidad con las condiciones que se determinan en los artículos siguientes.
- 2º.— Las obras que ejecutará el concesionario, comprenden, la prolongación de 252 metros más del muelle, sobre los 71

existentes; los trabajos que aumenten la solidez del puente, correspondiente a la 1a. sección, los demás que requiere la obra en general así como el suministro de los utensilios y material rodante, para el servicio de la carga; todo, de estricta conformidad con los estudios técnicos, especificaciones detalladas y presupuestos formulados por el ingeniero Don Agustín Espinoza, de 6 de setiembre último, y que constan: del plano de la bahía, informe técnico, presupuesto general de la obra, informe y presupuesto adicional del material rodante y otros.

- 3º.— Habiendo sido reconocido el derecho de la Peruvian Corporation para ser indemnizada de la suma que resulte a su favor, por los gastos que ha hecho para evitar la destrucción total del muelle valor de la amortización, que puede haber pendiente aún, del capital invertido en la obra, y los beneficios que debía reportar en el tiempo que faltaba el contrato de arrendamiento, al que se ha puesto término: es entendido, que dicha suma, que, en ningún caso, podrá ser mayor de treinta y cinco soles, estará obligado el concesionario a abonarla a la empresa indicada, tan luego como entre en posesión del muelle.
- 4º.— Los trabajos deberán principiarse cuando más tarde ocho meses después de firmada la escritura de contrato y estarán totalmente terminados, diez y seis meses después de esa fecha, o sea en un plazo de veinticuatro meses desde que se firme la escritura hasta la conclusión de la obra; salvo casos fortuitos o de fuerza mayor comprobados a juicio del Gobierno.
- 5º.— Por cada mes de demora en principiar y concluir la obra, el contratista sufrirá una multa de quinientos soles, y el Gobierno podrá declarar administrativamente rescindido el contrato, sin indemnización alguna, si la demora excediera en seis meses de los plazos señalados.
- 6º.— El Gobierno podrá vigilar la buena ejecución de los trabajos y la calidad de los materiales que se empleen.
- 7º.— Durante el tiempo de la construcción del muelle, estarán exentos de pago de derechos fiscales y municipales, los materiales que sean necesarios para su construcción y servicio.
- 8º.— Debiendo continuarse, como hasta ahora, la explotación de la parte del muelle existente, en cuanto lo permitan los tra-

bajos que en él han de ejecutarse, el concesionario seguirá proporcionando servicio a la carga y pasajeros con arreglo a la tarifa aprobada por Resolución de 5 de Noviembre de 1888.

- 9º.— Los proponentes, aceptarán sin modificación alguna, las condiciones precisadas por esta Resolución y se limitarán a fijar el precio por el cual se comprometen a ejecutar la obra y suministrar el material rodante y demás, para su servicio.
- 10º.— El concesionario reembolsará el capital que ha de invertir en la obra, explotando por su cuenta, durante veinticinco años, a partir de la fecha en que entre en posesión del contrato, con las restricciones contenidas en el artículo 12. Vencido este plazo, será entregado al Gobierno el muelle, con su material y accesorios, en el más perfecto estado de servicio, sin abono de ninguna clase, por la obra y su material, así como por el pago especificado en el artículo 3º de esta Resolución.
- 11º.— Una vez concluída definitivamente la obra del muelle, empezará a regir para su servicio, la tarifa aprobada por Resolución de 22 de Enero último.
- 12º.— El Gobierno se reserva expresamente la facultad de comprar sus derechos al concesionario, después de vencido el décimo año, pagándole el precio en que se pactase la construcción, con la rebaja de un 5 1/2 por ciento, por cada año a partir del sexto inclusive, de los veinticinco años del contrato. El desembolso a que se refiere el artículo 3º será acumulado al dicho precio.
- 13º.— Durante la explotación, el Gobierno no permitirá el establecimiento de otro muelle en Salaverry, y el concesionario tendrá el derecho de impedir que se efectúe embarque o desembarque por cualquier lugar que no sea el muelle, cuya explotación se le acuerda por este contrato.
- 14º.— El concesionario conservará el muelle en el más perfecto estado, pintándolo como mínimo cada dos años cuando menos, y ejecutando todas las obras de reparación que fuese menester hacer por desperfectos que pudiera sufrir la obra, así como el material de explotación; sin que en ningún caso, ni por ningún motivo, ni pretexto, exija por tal causa la menor modificación del contrato.



Vista del muelle de Salaverry
con sus grúas y equipos.

- 15º.— Quedará asimismo obligado a proporcionar al Gobierno, servicio gratuito por el muelle, y a la Peruvian Corporation Limited, el uso libre de él, que le tiene acordado la cláusula 6a. del contrato de 11 de Enero de 1890.
- 16º.— Para responder a las obligaciones que contrae el contratista consignará en la Caja Fiscal, la suma de cincuenta mil soles (50,000) en bonos de la deuda interna; la cual deberá constar en la escritura, devolviéndose dicha suma tan luego como se hayan ejecutado las obras especificadas.
- 17º.— Las cuestiones que surgiesen acerca del contrato, que no tuviesen carácter administrativo, serán sometidas a los tribunales de justicia.
- 18º.— El contrato podrá ser transferido con la aprobación del Gobierno.
- 19º.— Las propuestas que se presenten, estarán acompañadas de un certificado de depósito de la Caja Fiscal de Lima, por la suma de mil soles (S/. 1,000.00), que será devuelto a aquéllas cuyas propuestas no sean aceptadas. El correspondiente al del favorecido, se mantendrá como garantía de que firmará la escritura de contrato, en plazo que no exceda de diez días, a partir de la fecha en que se apruebe la propuesta, quedando en caso contrario a favor del Fisco.
- 20º.— El Gobierno no queda obligado a aceptar ninguna propuesta ni estimar como mejor la más baja en precio.
- 21º.— Todas las propuestas que se presenten dentro del plazo señalado, serán elevadas por la Dirección de Obras Públicas a conocimiento del Gobierno, tales como fuesen presentadas, y anotando en la cubierta en el número de orden, día y hora en que lo hubiesen sido.

Regístrese y comuníquese.

Rúbrica de S.E.”

“Aceptación de la propuesta de la Bihan para la Reconstrucción del Muelle”

“Lima, 28 de Junio de 1898

Apareciendo de las dos propuestas para la reconstrucción del muelle de Salaverry que el representante de la Peruvian Corpo-

SALAVERRY

ration Limited ofrece ejecutar la obra por la suma de doscientos setenta y dos mil doscientos cuarenta soles (S/. 272,240) y Don Carlos A. Le Bihan, por la de ciento noventa y nueve mil soles (S/. 199,000);

SE RESUELVE:

Aceptar esta última. En consecuencia, la Dirección de Obras Públicas procederá a formalizar el contrato, firmando la correspondiente escritura en representación del Gobierno.

Regístrese.

Rúbrica de S.E.”

“Aclaración del Contrato”

“Lima, 17 de Noviembre de 1898

Visto el recurso de Don Carlos Le Bihan, concesionario del muelle de Salaverry, por el que solicita se aclare el contrato de 5 de Marzo último, como sigue:

- A) Que los veinticinco años de la explotación del muelle, deben contarse desde que se encuentre totalmente reconstruída esa obra.
- B) Que se le entregue el material rodante y demás elementos de explotación existentes.
- C) Que, desde que entre en posesión del contrato, podrá cobrar los derechos de muellaje como lo hace el encargado de la administración de la parte del muelle que existe actualmente; y

CONSIDERANDO:

Que, el artículo 10 del contrato con Le Bihan establece con toda claridad, que los veinticinco años de la explotación, empezarán a contarse tan luego como el concesionario entre en posesión del muelle, lo cual tendrá lugar desde que se le haga formal entrega de la parte del muelle existente, que dicho concesionario va a explotar en provecho propio;

Que, al establecerse en el contrato la obligación del concesionario de suministrar una locomotora y demás materiales de explotación, dentro del plazo fijado para terminar la reconstrucción del muelle, se sobreentiende que mientras tal cosa tiene lugar, debe continuar en las mismas condiciones en que el anterior concesionario ha explotado la obra;

Que, aunque el artículo 8º del contrato fija con precisión que Le Bihan continuará proporcionando servicio a la carga y pasajeros por la parte del muelle existente con arreglo a la tarifa de 5 de Noviembre de 1888, en cuanto lo permitan los trabajos que en él han de ejecutarse, se puede atender el pedido que se formula, de que puede cobrar muellaje, como se hace en la actualidad, por la carga que se desembarca por la playa, en los días en que el estado del mar no permite ese servicio por el muelle, obligándose en tal caso, el concesionario, a entregar al Gobierno, como se hace en la actualidad y se hizo por el anterior arrendatario, el 25% de las entradas brutas de ese servicio de muelle y muellaje;

SE RESUELVE:

- 1º.— Que conforme al artículo 10 del contrato con Le Bihan, el tiempo de la explotación se empieza a contar desde que tome posesión del muelle, lo cual debe efectuarse desde luego.
- 2º.— Que el material de explotación que aparece del inventario de 3 de Julio de 1890, con excepción del que hubiera desaparecido por efecto de la destrucción de esa obra, y que está obligado a devolverlo al Gobierno, en su oportunidad, en el mismo estado en que lo reciba.
- 3º.— El concesionario podrá continuar cobrando el muellaje como se ha hecho hasta ahora, con arreglo a la tarifa de 8 de Noviembre de 1888, por la carga que embarque por playa, en los días en que las condiciones actuales del muelle y por el mal estado del mar no pueda hacer ese servicio; obligándose en cambio, a entregar al Gobierno el 25% del producto bruto que se obtenga del servicio del muelle y de muellaje, lo cual se hará mensualmente a la Dirección del Tesoro por conducto de la de Obras Públicas, acreditándose la efectividad de las entradas, por cuenta formulada por el concesionario, con intervención del Administrador de la Aduana y del Capitán del Puerto de Salaverry, que elevará a esta última Dirección, al mismo tiempo que la suma correspondiente.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

Rúbrica de S.E.”

SALAVERRY

“Transferencia del contrato de 4 de Agosto de 1898”

“Lima, 20 de Junio de 1899

Visto el anterior recurso de Don Ismael Aspíllaga, Presidente del Directorio de la Sociedad que se ha constituido en esta Capital, bajo la denominación “Empresa de Muelle de Salaverry” por el que manifiesta que Don Carlos Le Bihan, concesionario de la construcción de dicho muelle, ha transferido a esa sociedad el contrato de 4 de Agosto de 1898, sobre construcción y explotación de dicho muelle; cuyo recurso lo suscribe Le Bihan en señal de allanamiento, y lo cual se comprueba además, con el testimonio de escritura de transferencia de ese contrato y de constitución de dicha Sociedad;

Estando a lo determinado en la cláusula 18 del mencionado contrato, y a la declaración de los recurrentes, de que corre por cuenta de la Sociedad el depósito de cincuenta mil soles en bonos de deuda interna, y el pago de treinticinco mil soles a que se refiere la Resolución de 5 de Agosto último;

SE RESUELVE:

Reconocer a la “Empresa del Muelle de Salaverry”, como concesionaria del contrato de 4 de Agosto de 1898.

En consecuencia, la Dirección de Obras Públicas acordará lo conveniente para la entrega del muelle a la Empresa referida, previo pago a la “Peruvian Corporation Limited” de la suma de treinticinco (mil) soles, que se reconoce a favor de ésta por Resolución de la fecha ya indicada.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

Rúbrica de S.E.”

20.6. LAS OPERACIONES PORTUARIAS

POR EL PUERTO DE SALAVERRY HASTA 1948

El muelle inaugurado en 1903, continuó prestando importantes servicios a algunas localidades del departamento de La Libertad, pero debido a la circunstancia de que la rada no tenía ninguna defensa natural, las continuas bravesas del mar hacían difícil las operaciones de carga y descarga en el muelle.

En 1923, teniendo en consideración la importancia que estaba adquiriendo el movimiento marítimo comercial por el puerto de



Salaverry y su antiguo muelle.
(Archivo Fotográfico del I.E.H.M.P.).

SALAVERRY

Salaverry, se sugirió la construcción de un rompeolas de protección para el puerto, el que no fue estudiado ni considerado por las autoridades pertinentes.

Por esta razón, las operaciones de embarque y descarga de mercaderías por Salaverry continuaron efectuándose por el muelle de fierro existente, con las consiguientes demoras y problemas cuando las condiciones del mar se tornaban anormales.

20.7. LAS OBRAS DEL TERMINAL MARITIMO DE SALAVERRY

En el año 1948 la estructura del muelle de fierro de Salaverry se encontraba en condiciones muy precarias, que alarmaron seriamente a las autoridades y a los órganos representativos del comercio, la agricultura, minería e industrias, pues se temía que ocurriera su desplome y paralizara las actividades portuarias con graves repercusiones de orden social y económico para la región a la que servía el puerto, razones éstas que obligaron a considerar el problema portuario de Salaverry con toda prioridad.

Por otra parte, se advertía que el desarrollo económico y social del norte del Perú se encontraba frenado por causa de las deficiencias portuarias en toda la región, y el problema se hizo más sensible aún, por el creciente flujo de carga de importación desembarcada por el Callao y transportada por la carretera Panamericana a los principales departamentos del norte: La Libertad, Lambayeque, Piura, etc.

Estas condiciones y razones obligaron a contemplar, con el carácter de urgente, la solución del problema portuario de Salaverry a base de la construcción imprescindible de un rompeolas, a fin de crear adecuado abrigo al puerto.

Fue entonces que en 1950, a fin de resolver el problema en forma integral, se convocó a licitación para la ejecución de las obras portuarias de Salaverry dejando que las firmas interesadas presentaran sus propios proyectos. Las ofertas así recibidas tuvieron que ser declaradas desiertas por razones de orden "técnico"; pero, la razón en realidad, fue la falta de recursos suficientes.

En 1953, nuevamente se solicitaron propuestas para la construcción de un rompeolas de 604 metros de largo para la protección de un malecón para el acoderamiento de lanchas, recibándose ofertas que ascendían a alrededor de 23'000,000.00 de soles.

Estas también resultaron inoperantes por la misma razón, falta de recursos previstos para la financiación, ya que la Ley 9777 "Obras Portuarias en Salaverry" cuyas tasas fueron duplicadas posteriormente mediante la Ley 10811, solamente daba un rendimiento anual de 1'500,000.00 soles, el que agregado a los S/. 7'500,000.00 acumulados desde la dación de la Ley 9777, sumaban un monto total de S/. 9'000,000.00, cantidad ésta con la cual prácticamente era imposible llevar adelante esta obra.

A principios del año 1955, el Ministerio de Hacienda aceptó los servicios de la firma inglesa *George Wimpey &/Co. Ltd.*, para que estudiara el problema portuario de Salaverry, comisionando al director de Administración Portuaria para que acompañara al grupo de técnicos y economistas enviados por dicha firma, a fin que se constituyeran en Huanchaco, Salaverry y Guañape con el objeto de establecer, desde el punto de vista técnico-económico, las ventajas de estos puertos, resultando el puerto de Salaverry ser considerado el más ventajoso. Después de algunos meses, la mencionada firma presentó un presupuesto estimado para la ejecución de las obras de la primera etapa ascendente a S/. 115'000,000.00, pero se tropezó con el permanente inconveniente de no disponer de fondos pese a que la firma *Wimpey* se comprometía a financiarla dando un crédito de 6 a 7 años y un interés de 3% anual. En tales circunstancias, la Dirección de Administración Portuaria propuso al señor ministro del ramo la promulgación de los Decretos Supremos Nos. 70, 71 y 72, a los que se les dio posteriormente fuerza de ley bajo el N° 12533, los que permitieron recaudar en 1956, S/. 36'000,000.00 anuales continuando su ritmo ascendente hasta alcanzar la suma de S/. 80'000,000.00 anuales en 1963, rentas éstas que incrementaron con el Decreto Supremo N° 12 para alcanzar en 1964 más de S/. 100'000,000.00 que permitieron no sólo atender las importantes obras de Salaverry, sino también las del puerto fluvial de Iquitos, instalaciones mecánicas para la descarga de trigo de Matarani y la adquisición de equipos modernos para uso de estos terminales.

La primera etapa de las obras portuarias de Salaverry no fue licitada y se ejecutó por el sistema de administración al amparo de la facultad otorgada por la Ley N° 9777 y en razón de que la firma *George Wimpey* atendió a su financiación concediendo un plazo de 7 años para cancelar su importe con un interés de 5% al rebatir.

SALAVERRY

Las obras de la primera etapa originalmente comprendieron la construcción de un rompeolas y la de un malecón de atraque para lanchas, porque se pensó que el muelle de estructura de fierro estaba próximo a derrumbarse, pero al quedar terminado el rompeolas sur de 1,300 metros de longitud que creó un abrigo de 70 hectáreas de aguas tranquilas y aprovechables para las operaciones portuarias, se consideró en este momento la necesidad de realizar una inspección y calibrado de los pilotes del muelle de fierro, cuya recomendación fue de que éste podía mantenerse en servicio por algún tiempo ya que no estaba sometido a los continuos impactos de las aguas embravecidas en Salaverry. Por esta razón, el importe previsto para la construcción del muelle para acoderamiento de lanchas se utilizó para la construcción de los tres diques de contención de arena que están ubicados al norte, a fin de evitar en forma económica el arenamiento y sedimentación de materiales en la poza.

Además se ganaron al mar 40,000 m² de tierras de relleno donde se proyectaba la ubicación de instalaciones futuras.

Estas obras quedaron terminadas en 1959 a un costo de 107 millones de soles.

La segunda etapa tuvo para su iniciación varias alternativas de financiación, que demoraron un año debido a las gestiones que se hicieron ante el Banco Mundial, las que no tuvieron favorable acogida. En estas condiciones la misma firma *Wimpey* ofreció financiarla a un costo estimado de S/. 67'000,000.00.

Estas obras comprendieron:

- a) La construcción de un almacén cerrado para carga general con capacidad de 9,000 toneladas.
- b) La construcción de un espigón de 200 metros de largo por 25 metros de ancho para el atraque simultáneo de dos buques de alto calado.
- c) Instalación y construcción de vías de acceso.

Estas obras que se iniciaron a principios de 1960 quedaron terminadas a fines de 1961, a un costo de S/. 64'000,000.00.

La tercera etapa se ejecutó igualmente bajo el sistema de administración y con financiación por la firma *Wimpey*, de acuerdo con lo dispuesto en el Decreto Ley N° 14174 a un costo estimado de 123 millones de soles y que comprendieron:

- a) Construcción de un segundo espigón de 225 metros de largo por 30 metros de ancho para el acoderamiento simultáneo de





Salaverry. Vista del puerto y de las
playas de arena formadas, así como el molo
construido en el extremo del rompeolas.
(Archivo Servicio Aerofotográfico Nacional).

buques de alto calado. El ancho de 30 metros comparado con el de 25 metros del primer espigón, obedece al hecho de haberse previsto la instalación de columnas para el soporte de las estructuras metálicas elevadas y fajas transportadoras de azúcar a granel.

- b) Construcción de un almacén con capacidad para 60,000 toneladas de azúcar a granel. Originalmente se había previsto para 45,000 toneladas. El aumento a 60,000 toneladas obedeció al hecho de evitar la construcción de divisiones interiores para la separación del azúcar proveniente de las principales haciendas productoras, lo que hubiera motivado un mayor costo de instalaciones mecánicas y de operación.
- c) Instalaciones mecánicas para la recepción de azúcar a granel, pesaje, distribución y almacenamiento para las operaciones de embarque, instalación de extracción, pesaje, transporte hasta el costado del buque y su embarque dentro de las bodegas con una capacidad de 600 toneladas por hora, o sea de 10,000 toneladas en 24 horas "portuarias", contra 1,500 que era el promedio obtenido con los sistemas anteriores.

Es conveniente informar que para asegurar las instalaciones de recepción de azúcar a granel en el puerto, fue necesario definir previamente el sistema de transporte desde los centros de producción al puerto, ya sea por vía férrea o por carretera. Después de amplio debate en el que intervinieron el director y subdirector de Caminos, el director de Ferrocarriles, el asesor técnico de la Dirección, los productores, en unión con los representantes de la *Peruvian Corporation*, de las firmas ejecutoras de la tercera etapa, *Wimpey* y *Bhuler Hnos.*, se acordó recomendar el transporte por carretera. Este acuerdo fue aprobado. Estas obras quedaron terminadas en setiembre de 1964 y recibidas por una comisión técnica designada al efecto.

Dragado.— Los trabajos de dragado en el puerto de Salaverry se hicieron en dos etapas.

La primera etapa a cargo del Ministerio de Marina que se realizó en el año 1960, como trabajo preliminar a un costo de poco más de S/. 800,000.—

Para la segunda etapa se convocó a licitación internacional las obras de dragado otorgándose la buena pro a la firma *Batignolles*, la que inició la extracción del material a principios de 1963, terminándola en marzo de 1964, plazo en el que se extrajo más de 850,000 m³ de material de sedimentación y restos de

SALAVERRY

embarcaciones, así como pilotes y demás estructuras del muelle de fierro.

Estos trabajos ocasionaron un gasto de más de S/. 21'000,000.00.

Equipos mecánicos.— A fines de mayo de 1964 se obtuvo un préstamo de US \$ 1'500,000.00 del *Export Import Bank* de Washington, o sea aproximadamente S/. 40'000,000.00 para la compra de equipos flotantes y terrestres. De esta suma se invirtió en Salaverry más de 25 millones de soles en adquisiciones mediante licitación, dotándose de: grúas, tractores, elevadores de horquilla, payloaders, vagonetas, resortes de nylon, etc.

Igualmente, en el almacén de carga general se instalaron anaqueles de fierro para la adecuada estiba de la carga, su clasificación y selección, etc.

20.8. LAS ADMINISTRACIONES DEL PUERTO DE SALAVERRY

Al igual que gran parte de los muelles del litoral peruano, las actividades portuarias que se realizaban por ellos estuvieron bajo el control de diversas administraciones. En el caso de Salaverry, en un período estuvo a cargo de *The Peruvian Corporation*, luego de otra denominada "Empresa del Muelle de Salaverry" y después bajo la organización de la Dirección de Administración Portuaria del Ministerio de Hacienda.

Al terminarse la ejecución de las obras del terminal marítimo de Salaverry, se expidió la Ley N° 15588 del 1° de julio de 1965 creando la Administración Portuaria de Salaverry, la cual tuvo a su cargo el puerto hasta noviembre de 1968, en que se reintegró a la Dirección de Administración Portuaria, para finalmente en 1970, pasar a formar parte de la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU).

A continuación se transcriben las diferentes leyes y decretos expedidos para regular la Administración Portuaria de Salaverry:

"Ley N° 15588"

"EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

POR CUANTO:

El Congreso ha dado la ley siguiente:

El Congreso de la República Peruana:

Ha dado la ley siguiente:

Art. 1º.— Créase la Administración Portuaria de Salaverry, como Dependencia del Ministerio de Hacienda y Comercio, que tendrá a su cargo la dirección y administración del Terminal Marítimo de Salaverry, así como las operaciones marítimas y comerciales, el movimiento y almacenaje de carga dentro del puerto, la operación mantenimiento y desarrollo conjunto de las facilidades y servicios en el área del Puerto de Salaverry. La Administración Portuaria de Salaverry estará sujeta a las mismas normas legales que rigen la Autoridad Portuaria del Callao.

Art. 2º.— Al entregarse al servicio público el Terminal Marítimo del Puerto de Salaverry, los trabajadores que han laborado en dicho Puerto bajo la denominación de “estibadores, lancheros y muellanos”, quedarán agrupados en un solo gremio y se utilizarán sus servicios en forma exclusiva.

Art. 3º.— La Dirección de Administración Portuaria de Salaverry, abrirá un registro de los componentes del gremio único y utilizará los servicios de éste en los trabajos de embarque y desembarque, sujetándose a las disposiciones y condiciones de trabajo que rigen para los trabajadores del Puerto del Callao en igualdad de condiciones.

Art. 4º.— Las Agencias que han estado utilizando los servicios de los estibadores, lancheros y muellanos, cancelarán los beneficios sociales correspondientes a dichos trabajadores, hasta la fecha en que se declare en servicio público al Terminal Marítimo de Salaverry.

Art. 5º.— La Dirección de Administración Portuaria del Ministerio de Hacienda, continuará haciendo el servicio del Fondo de Jubilación, Seguro y demás beneficios que recabarán directamente de los embarcadores en la forma acostumbrada.

Art. 6º.— El haber que percibirán los trabajadores marítimos que integran el gremio único, no podrá ser inferior al haber percibido por las vacaciones del año 1964 abonadas en el año 1965, más la compensación por costo de vida que se regulará anualmente, y los recargos correspondientes que se abonan actualmente por dominicales, utilidades y 1º de Mayo. El trabajo de maniobras y viáticos se pagarán por separado, cuando dichos servicios sean necesarios.

Art. 7º.— Para los efectos del cálculo de la compensación por tiempo de servicios y jubilación, éstos se computarán conforme

SALAVERRY

al monto de lo percibido en las vacaciones del año 1964, más los aumentos que se acuerde en el futuro por convenios o dispositivos legales.

Comuníquese al Poder Ejecutivo para su promulgación.

Casa del Congreso, en Lima, a los doce días del mes de Abril de mil novecientos sesenticinco.

Ramiro Priale, Presidente del Senado.

Víctor Freundt Rosell, Presidente de la Cámara de Diputados.

Teodoro Balarezo Lizaraburo, Senador Secretario.

Washington Zúñiga Trelles, Diputado Secretario.

POR TANTO:

Mando se publique y cumpla.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los un día del mes de Julio de un mil novecientos sesenticinco.

FERNANDO BELAUNDE TERRY

Carlos Morales Machiavello".

"Decreto Supremo N° 245-H"

"EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

CONSIDERANDO:

Que por haberse dado término a las nuevas obras del Puerto de Salaverry, éste se convierte en un puerto con sistema de atraque directo o terminal en lugar del sistema de lanchonaje;

Que habiéndose expedido la Ley 15588 que constituye el Gremio Unico de Trabajadores Marítimos del Puerto de Salaverry, es conveniente dictar las disposiciones reglamentarias pertinentes;

Estando a lo opinado por la Comisión nombrada por Resolución Suprema N° 109 de 28 de Junio de 1965;

DECRETA:

1º. Constitúyase el Gremio Unico de Trabajadores Marítimos del Puerto de Salaverry, con los estibadores, lancheros y muellanos que laboran en ese lugar y que se encuentran aptos en la fecha, debiendo efectuarse en la Capitanía del

Puerto, tanto las inscripciones como las cancelaciones pertinentes.

- 2º. Las Agencias que hayan utilizado los servicios de los estibadores, lancheros y muellanos de Salaverry, empozarán dentro de los 30 días de la fecha en que se declare en servicio público el Terminal Marítimo del Puerto de Salaverry, en una entidad bancaria, a la orden de la Capitanía del Puerto de Salaverry, los beneficios sociales que correspondan a dichos trabajadores desde su ingreso al servicio hasta la fecha. En caso que las Agencias tengan que traspasar el negocio, deberán someterse a los trámites y disposiciones contenidas en el Decreto Supremo de 14 de Abril de mil novecientos cuarenti-siete y diecisiete de Diciembre de mil novecientos cincuenti-siete. Se procederá en igual forma en los casos de cierre o liquidación, bajo responsabilidad solidaria de los socios de la entidad o participantes del negocio que se trate.
- 3º. La Administración Portuaria de Salaverry utilizará a todos los trabajadores que componen el Gremio Unico en las labores de maniobra, estiba y desestiba de la carga, desde y hasta la bodega de los barcos y en cualquier otra labor que se requiera, de acuerdo con las normas del Reglamento de Trabajo y Tarifas de la referida Administración.
- 4º. La remuneración mensual de los trabajadores del Gremio Unico será igual al promedio vacacional que han ganado en el año 1964, abonado en 1965. También tendrán derecho a los beneficios correspondientes a Salario Dominical, 1º de Mayo, Utilidades y Viáticos, de acuerdo con las disposiciones pertinentes.
- 5º. La Dirección de Administración Portuaria del Ministerio de Hacienda y Comercio, por intermedio de la Administración Portuaria de Salaverry, cobrará a los usuarios de éste el importe de las remuneraciones que le corresponde abonar a los componentes del Gremio Unico, incluso las aportaciones destinadas al pago de las indemnizaciones por tiempo de servicios sobre la base del record acumulado para cada trabajador, así como los demás beneficios sociales, comprendiendo las contribuciones patronales al Seguro Obrero y al Fondo de Jubilación Obrera, e igualmente los gastos de administración. Los fondos correspondientes a indemnizaciones por tiempo de servicios serán depositados en la cuenta bancaria a que se refiere el Art. 2º del presente Decreto.

SALAVERRY

- 6º. La remuneración a que se refiere el Art. 4º, y que proviene del promedio vacacional determinado por el cómputo de jornales ordinarios y extraordinarios percibidos en 1964, cubrirá todas las labores que se efectúen en períodos ordinarios y extraordinarios en el Puerto de Salaverry.
- 7º. La compensación por costo de vida se regulará anualmente de acuerdo con lo establecido en las leyes y disposiciones vigentes.
- 8º. Las vacantes que se produzcan a partir de la inscripción del Gremio Unico, no serán cubiertas, salvo que mediara solicitud al respecto de la Administración Portuaria de Salaverry, debidamente justificada por el incremento del movimiento de carga general.
- 9º. El presente Decreto está refrendado por los Ministros de Hacienda y Comercio, Marina y Trabajo y Asuntos Indígenas.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los trece días del mes Julio de mil novecientos sesenticinco.

FERNANDO BELAUNDE TERRY

Carlos Morales Machiavello.

Florencio Teixeira Vela.

Frank Griffiths Escardó”.

“Decreto Supremo N° 246-H”

“EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

CONSIDERANDO:

Que la Ley 15588 crea la Administración Portuaria de Salaverry, la que tendrá a su cargo la dirección y administración del Terminal Marítimo de dicho Puerto;

Que es conveniente dictar las disposiciones pertinentes sobre la conformación y funciones de dicha Administración Portuaria; Estando a lo opinado por la Comisión nombrada por Resolución Suprema N° 109 de 28 de Junio de 1965;

DECRETA:

- 1º. La Administración Portuaria de Salaverry, tendrá un Directorio constituido por cinco miembros que serán los siguientes:

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

- a) La persona que designe el Ministro de Hacienda y Comercio en su representación, quien lo presidirá;
 - b) El Capitán de Puerto de Salaverry;
 - c) El Administrador del Terminal Marítimo del Puerto de Salaverry;
 - d) Un representante designado por la Cámara de Comercio, Agricultura, Minería e Industrias de La Libertad; y
 - e) Un representante designado por los Productores de Azúcar.
- 2º. Los representantes de la Cámara de Comercio y de los Productores de Azúcar, serán elegidos por un período de dos años, no pudiendo ser reelegidos sino después de transcurrido un período igual.
 - 3º. La Administración Portuaria queda facultada para disponer sobre su organización interna, procedimientos administrativos y de control, funciones de su personal, sistema de trabajo, movimiento y almacenaje de carga dentro del Terminal, operación, reglamentación y desarrollo de las actividades portuarias y demás aspectos concernientes al servicio portuario en el área del Terminal Marítimo de Salaverry.
 - 4º. La Administración Portuaria de Salaverry tendrá un Vice-Presidente que será elegido entre sus miembros por un período de dos años.
 - 5º. Para el cumplimiento de sus funciones, la Administración Portuaria de Salaverry tendrá autoridad para usar y asignar el uso, operar y mantener las instalaciones portuarias bajo su jurisdicción, comprendiendo los equipos terrestres, flotantes, ferroviarios y mecánicos o de manipuleo, herramientas, utensilios y aparejos para estibadores, espacios abiertos y cercados, para almacenaje, derechos de paso, construcciones, edificios, espigones, muelles y varadero; pudiendo poseer, retener, adquirir, construir, arrendar y/u operar, mantener y reparar propiedades muebles, fijar las tarifas y tasas y cobrar el importe de los servicios que preste, derivado de sus funciones.
 - 6º. La Administración Portuaria de Salaverry, podrá celebrar toda clase de contratos, pero requerirá de la autorización del Poder Ejecutivo para vender propiedades inmuebles, solicitar préstamos de dinero y afectar en garantías los bienes comprendidos en la administración que se le encomiende.

SALAVERRY

- 7º. La Administración Portuaria de Salaverry confeccionará su reglamento de trabajo y tarifas, el que deberá ser aprobado por el Ministerio de Hacienda y Comercio.**
- 8º. Antes del 15 de Marzo de cada año, la Administración Portuaria de Salaverry deberá presentar al Ministerio de Hacienda y Comercio, un informe detallado sobre sus actividades del año anterior, incluyendo el balance económico.**
- 9º. La Administración Portuaria de Salaverry no podrá eximir o rebajar a ninguna persona o entidad del pago de sus servicios.**
- 10º. El presupuesto administrativo de la Administración Portuaria de Salaverry, deberá ser remitido para su aprobación al Ministerio de Hacienda y Comercio cada año en las fechas establecidas por la Ley de Presupuesto General de la República, y su conformación se sujetará a las disposiciones contenidas en la Ley Orgánica del Presupuesto Funcional N° 14816.**
- 11º. Los fondos que recaude la Administración Portuaria de Salaverry por concepto de servicios que preste a los usuarios, se emplearán para cubrir todos los gastos que demande dicho Terminal en el ejercicio de sus funciones administrativas, operativas, mantenimiento y conservación de las facilidades e instalaciones portuarias; de los equipos flotantes y terrestres que tenga bajo su dominio, así como para atender los gastos que demande la ampliación de sus actuales instalaciones y nuevas obras en general.**
- 12º. La Administración Portuaria de Salaverry, llevará un Libro de Actas, donde constarán todos sus acuerdos, así como los demás libros y registros que sean necesarios, los cuales serán objeto de inspección y fiscalización en cualquier momento por la Contraloría General de la República o por el Ministerio de Hacienda y Comercio.**
- 13º. La Administración Portuaria de Salaverry otorgará a la Aduana de dicho Puerto, la colaboración necesaria para el control, reconocimiento y aforo de la carga que se desembarque y embarque, así como para el cumplimiento de las disposiciones contenidas en el Código de Procedimientos Aduaneros, no permitiendo el embarque de la carga ni la entrega de la descarga sin la previa autorización de la Administración de Aduana del Puerto de Salaverry.**

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

- 14°. El Directorio de la Administración Portuaria de Salaverry será responsable ante el Ministerio de Hacienda y Comercio del cumplimiento de sus obligaciones.
- 15°. El Directorio de la Administración Portuaria del Puerto de Salaverry deberá reunirse ordinariamente una vez por semana; y extraordinariamente cuando las necesidades del Terminal lo requieran o cuando lo soliciten por lo menos tres de sus miembros.
- 16°. Las funciones ejecutivas en el Terminal Marítimo de Salaverry serán realizadas por un Administrador con experiencia portuaria nombrado por Resolución Suprema del Ramo de Hacienda.
- 17°. Corresponde al Administrador de la Administración Portuaria de Salaverry la ejecución de los acuerdos y disposiciones del Directorio, teniendo facultades para dictar las medidas que se requieran para el desenvolvimiento de las operaciones del Terminal, salvo en aquellos asuntos que por su importancia requieran la consulta o aprobación del Directorio. Sin embargo, podrá adoptar, bajo su responsabilidad, medidas de carácter urgente, dando cuenta al Directorio en la primera oportunidad.
- 18°. La Administración Portuaria de Salaverry, en cuanto se refiere al Gremio Unico de Trabajadores Marítimos, procederá conforme a lo dispuesto en el D.S. N° 254-H de la fecha.

1ra. Disposición transitoria

Dentro de los 10 días de expedido el presente Decreto, las entidades a que se hace mención en el Artículo 1º, procederán a designar sus delegados y dentro de los tres días siguientes deberá instalarse la Administración Portuaria de Salaverry, de acuerdo con la citación que cursará el Presidente del Directorio.

2da. Disposición transitoria

En tanto se cumpla lo dispuesto en el Artículo 7º del presente Decreto, facúltase al Ministerio de Hacienda y Comercio para poner en vigencia el Reglamento de Trabajo y Tarifas elaborado por la Dirección de Administración Portuaria de dicho Ministerio.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los trece días del mes de Julio de mil novecientos sesenticinco.

FERNANDO BELAUNDE TERRY
Carlos Morales Machiavello".

SALAVERRY

Ministerio de Hacienda y Comercio

“Resolución Ministerial N° 1342-H”

Lima, 16 de Julio de 1965

Visto el informe N° 975-65 de la Dirección de Administración Portuaria, sobre aprobación del Reglamento de Trabajo y Tarifas del Terminal Marítimo de Salaverry;

CONSIDERANDO:

Que la Ley 15588 crea la Administración Portuaria de Salaverry como Dependencia del Ministerio del Ramo, la que tendrá a su cargo la dirección y administración del Terminal Marítimo de dicho Puerto, así como las operaciones marítimo-comerciales, el movimiento y almacenaje de la carga en la zona portuaria, la operación, mantenimiento, conservación, reparación y desarrollo conjunto de las facilidades y servicios a su cargo;

Que es conveniente facilitar a la Administración Portuaria de Salaverry, que recién se inicia, de un Reglamento de Trabajo y Tarifas que le permitan atender de inmediato las actividades señaladas en la citada Ley y Decretos Supremos Nos. 245-H y 246-H del 13 de Julio de 1965;

De acuerdo con lo expresado por la Dirección de Administración Portuaria en su citado Informe N° 975-65; y

En uso de la facultad contenida en la segunda disposición transitoria del Decreto Supremo N° 246-H mencionado;

SE RESUELVE:

Apruébase con el carácter provisional el Reglamento de Trabajo y Tarifas adjunto, preparado por la Dirección de Administración Portuaria, constante de seis (6) Títulos y ciento cincuenta y siete (157) Artículos, al cual la Administración Portuaria de Salaverry, sujetará sus procedimientos administrativos, económicos y operacionales, en tanto cumpla con lo dispuesto en el Art. 7° del Decreto Supremo N° 246-H del 13 de Julio de 1965.

Regístrese y comuníquese.

MORALES”.

“Ley N° 16164”

“EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

POR CUANTO:

El Congreso ha dado la Ley siguiente:

El Congreso de la República Peruana:

Ha dado la Ley siguiente:

Art. 1º.— El Directorio de la Administración Portuaria de Salaverry estará constituido por seis miembros, que serán los siguientes:

- a) La persona que designe el Ministerio de Hacienda y Comercio en su representación, quien lo presidirá;
- b) Un Delegado de la Corporación de Fomento Económico y Social del Departamento de La Libertad;
- c) El Capitán de Puerto de Salaverry;
- d) Un representante designado por la Cámara de Comercio, Agricultura, Minería e Industria de La Libertad;
- e) Un representante designado por los Productores de Azúcar; y
- f) El Administrador del Terminal Marítimo de Salaverry, quien actuará como Secretario, con voz pero sin voto.

Art. 2º.— La compensación por tiempo de servicios de los trabajadores marítimos del Puerto de Salaverry se computará sobre la base del haber percibido por vacaciones en el año 1964, haber básico que servirá para liquidar la totalidad de los años de servicios de los trabajadores y que se les entregará en el día en cancelación de sus compensaciones comprendidas entre la fecha de su ingreso al trabajo y la fecha en que se ha puesto en servicio público el Terminal Marítimo del Puerto de Salaverry.

Autorízase a la Autoridad Portuaria de Salaverry para que, con sus propios fondos, cubra la diferencia que pudiera presentarse entre la suma que están obligadas a empozar las Agencias para el abono de la compensación de tiempo de servicios de los trabajadores marítimos de Salaverry y la liquidación final de las compensaciones que se deben abonar de acuerdo con esta Ley.

Comuníquese al Poder Ejecutivo para su promulgación.

Casa del Congreso, en Lima, a los un día del mes de Junio de mil novecientos sesentiséis.

SALAVERRY

David Aguilar Cornejo, Presidente del Senado.

Enrique Rivero Vélez, Presidente de la Cámara de Diputados.

Manuel F. Burga Puelles, Senador Secretario.

Nicéforo Espinoza Llanos, Diputado Secretario.

Al señor Presidente Constitucional de la República;

POR TANTO:

Mando se publique y cumpla.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los diecisiete días del mes de Junio de mil novecientos sesentiseis.

FERNANDO BELAUNDE TERRY

Sandro Mariátegui”

“Decreto Supremo N° 380-H”

“EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

CONSIDERANDO:

Que la Ley 15588 crea la Administración Portuaria de Salaverry, la que tendrá a su cargo la dirección y administración del Terminal Marítimo de dicho Puerto;

Que la Ley 16164 establece la conformación del Directorio y el procedimiento a seguir en lo referente a la compensación por tiempo de servicios de los componentes del Gremio Unico;

Que es conveniente dictar las disposiciones necesarias para reglamentar las Leyes Nos. 15588 y 16164;

DECRETA:

1° El Directorio de la Administración Portuaria de Salaverry estará constituido por seis miembros, que serán los siguientes:

- a) La persona que designe el Ministerio de Hacienda y Comercio en su representación, quien lo presidirá;
- b) El Capitán de Puerto de Salaverry;
- c) Un representante designado por la Cámara de Comercio, Agricultura, Minería e Industrias de La Libertad;
- d) Un representante designado por los Productores de Azúcar;

- e) Un Delegado de la Corporación de Fomento Económico y Social del Departamento de La Libertad; y
 - f) El Administrador del Terminal Marítimo de Salaverry, quien actuará como Secretario, con voz pero sin voto.
- 2º La Administración Portuaria queda facultada para disponer sobre su organización interna, procedimientos administrativos y de control, funciones de su personal, sistema de trabajo, movimiento y almacenaje de carga dentro del Terminal, operación, reglamentación y desarrollo de las actividades portuarias, y demás aspectos concernientes al servicio portuario en el área del Terminal Marítimo de Salaverry.
 - 3º La Administración portuaria de Salaverry tendrá un Vice-Presidente que será elegido entre sus miembros por un período de dos años.
 - 4º Para el cumplimiento de sus funciones, la Administración Portuaria de Salaverry tendrá autoridad para usar y asignar el uso, operar y mantener las instalaciones portuarias bajo su jurisdicción, comprendiendo los equipos terrestres, flotantes, ferroviarios y mecánicos o de manipuleo, herramientas, utensilios y aparejos para estibadores, espacios abiertos y cercados para almacenaje, derechos de paso; construcciones, edificios, espigones, muelles y varadero; pudiendo poseer, retener, adquirir, construir, arrendar y/u operar, mantener y reparar propiedades muebles o inmuebles, fijar las tarifas y tasas y cobrar el importe de los servicios que preste, derivado de sus funciones.
 - 5º La Administración Portuaria de Salaverry podrá celebrar toda clase de contratos, pero requerirá de la autorización del Poder Ejecutivo para vender propiedades inmuebles, solicitar préstamos de dinero, afectar en garantía los bienes comprendidos en la Administración que se le encomiende.
 - 6º La Administración Portuaria de Salaverry confeccionará su reglamento de trabajo y tarifas, el que deberá ser aprobado por el Ministerio de Hacienda y Comercio.
 - 7º Antes del 15 de Marzo de cada año, la Administración Portuaria de Salaverry deberá presentar al Ministerio de Hacienda y Comercio, un informe detallado sobre sus actividades del año anterior, incluyendo el balance económico.

SALAVERRY

- 8° La Administración Portuaria de Salaverry no podrá eximir o rebajar a ninguna persona o entidad del pago de sus servicios.
- 9° El presupuesto administrativo de la Administración Portuaria de Salaverry, deberá ser remitido para su aprobación al Ministro de Hacienda y Comercio cada año en las fechas establecidas por la Ley de Presupuesto General de la República, y su conformación se sujetará a las disposiciones contenidas en la Ley Orgánica del Presupuesto Funcional N° 14816.
- 10° Los fondos que recaude la Administración Portuaria de Salaverry por concepto de servicios que preste a los usuarios, se emplearán para cubrir todos los gastos que demande dicho Terminal en el ejercicio de sus funciones administrativas, operativas, mantenimiento y conservación de las facilidades e instalaciones portuarias; de los equipos flotantes y terrestres que tengan bajo su dominio, así como para atender los gastos que demande la ampliación de sus actuales instalaciones y nuevas obras en general.
- 11° La Administración Portuaria de Salaverry llevará un libro de Actas, donde constarán sus acuerdos así como los demás libros y registros que sean necesarios, los cuales serán objeto de inspección y fiscalización en cualquier momento por la Contraloría General de la República o por el Ministerio de Hacienda y Comercio.
- 12° La Administración Portuaria de Salaverry otorgará a la Aduana de dicho Puerto la colaboración necesaria para el control, reconocimiento y aforo de la carga que se desembarque y embarque, así como para el cumplimiento de las disposiciones contenidas en el Código de Procedimientos Aduaneros, no permitiendo el embarque de la carga ni la entrega sin la previa autorización de la Administración de Aduana del Puerto de Salaverry.
- 13° El Directorio de la Administración Portuaria de Salaverry será responsable ante el Ministerio de Hacienda y Comercio del cumplimiento de sus obligaciones.
- 14° El Directorio de la Administración Portuaria del Puerto de Salaverry deberá reunirse ordinariamente una vez por semana y extraordinariamente cuando las necesidades del

Terminal lo requiera o cuando lo soliciten por lo menos tres de sus miembros.

- 15° Las funciones ejecutivas en el Terminal Marítimo de Salaverry, serán realizadas por un Administrador con experiencia portuaria nombrado por Resolución Suprema del Ramo de Hacienda.
- 16° Corresponde al Administrador de la Administración Portuaria de Salaverry la ejecución de los acuerdos y disposiciones del Directorio, teniendo facultades para dictar las medidas que se requieran para el desenvolvimiento de las operaciones del Terminal, salvo en aquellos asuntos que por su importancia requieran la consulta o aprobación del Directorio. Sin embargo, podrá adoptar, bajo su responsabilidad, medidas de carácter urgente, dando cuenta al Directorio en la primera oportunidad.
- 17° La Administración Portuaria de Salaverry, en cuanto se refiere a los trabajadores marítimos, procederá conforme a lo dispuesto en el Decreto Supremo N° 245-H de fecha 13 de Julio de 1965.
- 18° Derógase el Decreto Supremo N° 246-H de 13 de Julio de 1965.

1^{ra}. Disposición transitoria

La compensación por tiempo de servicios de los trabajadores marítimos del Puerto de Salaverry se computará sobre la base del haber percibido por vacaciones en el año de 1964 y de acuerdo a lo dispuesto por la Ley 13842.

2^{da}. Disposición transitoria

La Comisión Controladora del Trabajo Marítimo fijará la cantidad que están obligadas a empozar las Agencias para el abono de la compensación de tiempo de servicios de los trabajadores del Puerto de Salaverry; la liquidación final que le corresponde a cada trabajador marítimo, y la cantidad que la Administración Portuaria de Salaverry debe cubrir de acuerdo a lo dispuesto en el Artículo 2° de la Ley 16164.

3^{ra}. Disposición transitoria

El Banco de la Nación otorgará a la Administración Portuaria de Salaverry un préstamo igual a la cantidad requerida para cu-

SALAVERRY

brir la diferencia entre la obligación de las Agencias fijada por la Comisión Controladora del Trabajo Marítimo y la liquidación total por indemnizaciones de los trabajadores marítimos.

4^{ta}. Disposición transitoria

La Administración Portuaria de Salaverry cubrirá la obligación anual que contrae con el Banco de la Nación a base de los menores gastos que se produzcan en la Partida 115 de su Presupuesto "Jornales del Personal Obrero Eventual" y fijando las sumas complementarias en las partidas respectivas del mismo Presupuesto.

5^{ta}. Disposición transitoria

Las vacantes que se produzcan en el Gremio Unico no serán cubiertas hasta que el incremento del movimiento de carga general en el Puerto requiera permanentemente que los trabajadores marítimos realicen los 26 turnos mensuales que están obligados a cumplir, a fin de asegurar la economía indicada en la 4^{ta}. Disposición transitoria.

6^{ta}. Disposición transitoria

El pago de las indemnizaciones que corresponden a los trabajadores marítimos del Puerto de Salaverry, serán efectuadas por intermedio de la Capitanía del Puerto de Salaverry, de acuerdo a las disposiciones que emita la Comisión Controladora del Trabajo Marítimo.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los dieciocho días del mes de Noviembre de mil novecientos sesentiséis.

FERNANDO BELAUNDE TERRY

Sandro Mariátegui".

20.9. EL ARENAMIENTO DEL PUERTO DE SALAVERRY

El terminal marítimo de Salaverry fue construido en una zona del litoral peruano caracterizada por una playa abierta sin protección natural en la que existe un apreciable transporte de sedimentos de norte a sur. Se estima que el transporte anual de este sedimento es del orden de 1'000,000 de m³ al año. Debido a la falta de protección natural, se hizo necesario construir alguna protec-

ción artificial que permitiera efectuar en el puerto operaciones de embarque y descarga con naves atracadas a muelles, es decir con atraque directo.

Al construirse el rompeolas, inicialmente obstruyó el transporte del sedimento, originándose un arenamiento al sur del rompeolas y de erosión al norte. A partir del año 1964, la arena o sedimentación comenzó a rebasar el cabezo del rompeolas, ingresando al puerto. Este rebase, que al principio fue de pequeña magnitud, aumentó gradualmente arenando no sólo el área de maniobra del puerto sino las inmediaciones de los muelles y del canal de entrada, imposibilitando las operaciones de las naves.

En diferentes ocasiones se llevaron a cabo operaciones de dragado en el puerto, con la draga *Oficial de Mar Landa*; posteriormente con la draga *Marinero Rivas* y, en 1972, se realizó uno integral con una draga extranjera que sacó un total de 2'543,000 m³ a un costo de S/. 140'000,000.00

En el mes de marzo de 1967, el presidente del directorio de la Administración Portuaria de Salaverry invitó al experto en ingeniería portuaria y costera de la Universidad de Copenhague-Dinamarca, ingeniero H. Lundgren que estaba en Lima participando como conferencista en el séptimo período de sesiones del Centro de Adiestramiento y de Navegación de las Naciones Unidas, a que realizara una visita al puerto de Salaverry y examinara los trabajos e informes efectuados por la firma *George Wimpey*, proyectista y constructora del puerto, emitiendo su opinión. El ingeniero Lundgren aceptó la invitación y emitió un informe, alguno de cuyos puntos principales mencionamos a continuación:

- a) Tomar fotografías aéreas desde Uripe en el Sur hasta Las Delicias en el Norte, cubriendo toda la línea de la costa y toda el área portuaria en Salaverry. Las fotografías deben tomarse desde una elevación constante en dirección vertical.
- b) Comparar estas fotografías aéreas con fotografías similares (o mapas) anteriores a la construcción del puerto, con el fin de hacer un análisis, también sería posible predecir el desarrollo de la erosión al Norte del Puerto, y determinar así la duración permitida del período que la costa entre Salaverry y las Delicias puede ser privada del traslado desde el sur.
- c) Determinar de este análisis, y sin recurrir a prolongadas nuevas pruebas en modelo, la mejor ubicación y dirección de un brazo exterior S1 en el rompeolas; un brazo que puede

SALAVERRY

extenderse hasta la profundidad de 6 metros y que deberá prolongarse por 20 a 30 metros por año a fin de sostener las líneas de contorno que avanzan de la mejor manera posible.

- d) Comenzar la construcción del brazo S1 tan pronto sea posible, con el fin de reducir los costos de dragado en el futuro.
- e) Emitir una advertencia a los propietarios de tierras al Norte del Puerto para que se abstengan de construir casas en los terrenos que están expuestos a erosión”.

Con fecha 31 de enero de 1969, una comisión técnica presidida por el capitán de fragata (r) Miguel Flórez Nohesell e integrada por el capitán de corbeta (r) César Lezameta, el ingeniero Miguel Vásquez y el Sr. Jaime Teixeira, emitió un informe sobre el problema del arenamiento del puerto de Salaverry, haciéndose las siguientes recomendaciones:

- “1. Proceder de inmediato a un dragado de la zona interior del Puerto entre el rompeolas y los diques de contención, iniciándolo con prioridad en el canal de ingreso a los muelles. El dragado podría hacerse utilizando la draga de la Autoridad Portuaria del Callao, *Oficial de Mar Landa* o mediante un dragado internacional.
- 2. Proceder de inmediato a construir las defensas recomendadas por el Ingeniero Lundgren a fin de disminuir el ingreso de arena por el Sur.
- 3. Prolongar el rompeolas hasta la línea batimétrica de - 15 metros.
- 4. Adquirir una draga de arrastre y succión, con aditamento de corte, con cabeza de dragado y control automático de inmersión de la elinda y con una capacidad de bodega de 800 a 1,200 metros³”.

En 1973, siguiendo las recomendaciones del estudio Lundgren, se construyó en el cabezo del rompeolas un espigón de 130 metros de largo, con el fin de disminuir el ingreso de la arena al puerto.

En el gráfico anexo efectuado por ENAPU, dentro del llamado proyecto Controlamar, se puede apreciar con toda claridad el proceso de arenamiento del puerto en el período 1964 a 1980.

Como se ve, el espigón consigue disminuir el ingreso de la arena, pero el volumen acumulado en el puerto sigue en aumento,

estimándose que a fin de 1978 había acumulado alrededor de 3'000,000 de m³.

Ahora bien, la acumulación de la arena creando un banco en forma de abanico alrededor del cabezo del rompeolas producía a su vez una penetración intensiva de oleaje en la zona interna al puerto afectando las operaciones de las naves.

Teniéndose en consideración que a pesar de los esfuerzos realizados por las sucesivas administraciones a cargo del puerto de Salaverry, consistentes en dragados y construcción de espigón en el cabezo, el arenamiento del puerto de Salaverry continuaba en forma alarmante; en el año 1976 se decide analizar con mayor amplitud el comportamiento de los fenómenos físicos tales como: olas, mareas, variación del fondo, corriente, transportes de sedimentos, etc. en el puerto de Salaverry a fin de tomar las acciones más convenientes.

Con este fin, la Empresa Nacional de Puertos solicitó y obtuvo la suscripción de un convenio de cooperación técnica con el Gobierno de los Países Bajos.

Es así cómo se inician las labores del proyecto Controlamar, con la participación de personal técnico de ENAPU y el asesoramiento general de parte de: Rijkscuaterstaat. (Ministerio de Transportes y Obras Hidráulicas de Holanda), abarcando la instalación y mantenimiento de equipos de registro, las mediciones de campo, la elaboración y el análisis de los datos y, por otro lado, los cálculos específicos y el desarrollo de modelos relacionados a la interpretación de los fenómenos de la naturaleza y finalmente el planteamiento y análisis de las alternativas de solución.

Los resultados de este estudio denominado Controlamar, que puede considerarse como un valioso aporte técnico, se encuentran explicados en tres volúmenes que comprenden:

- Volumen I : Resumen de las Alternativas de Solución al Arenamiento y Penetración de olas al T.M. de Salaverry y comparación económica. (Marzo 1980).
- Volumen II : Informe de las Alternativas de Solución al Arenamiento y Penetración de Olas al T.M. de Salaverry.
Estudio Técnico y Económico de las siguientes alternativas:
Parte A: Solución al Arenamiento en Salaverry.

Parte B: Abandono de Salaverry.
(Marzo 1980).

Volumen III: Espigón Retenedor de Arena T.M. de Salaverry.
(Octubre 1980).

Resumiendo las conclusiones a que se llega en los volúmenes anteriormente mencionados, se especifica en lo referente a la solución del arenamiento de Salaverry lo siguiente:

- a) Que resultaba más conveniente no abandonar el puerto de Salaverry substituyéndolo por otro del litoral.
- b) Efectuar la construcción de un espigón de retención de la arena ubicándolo en la parte de quiebre del rompeolas.
- c) Efectuar un dragado integral a fin de extraer los 4'000,000 de m³ de arena existentes en el puerto.
- d) Optimizar la draga *Marinero Rivas* a fin de que se aumentara su rendimiento permitiendo el dragado periódico del puerto a fin de evitar el acumulamiento de la arena.

En 1980, el puerto de Salaverry, por acción de la acumulación de arena estimada en alrededor de 4'000,000 de m³, se encontraba bloqueado para toda operación en sus muelles. En estas circunstancias y teniendo en cuenta los estudios y recomendaciones del proyecto Contralamar, ENAPU tomó las siguientes acciones:

- a) Contrató el dragado del puerto con una compañía especializada holandesa para evacuar alrededor de 3'750,000 m³.
- b) Contrató igualmente a una firma especializada para la optimización de la draga *Marinero Rivas*.
- c) Licitó la ejecución del espigón de retención de arena.

Todas estas acciones se ejecutaron con los resultados siguientes:

- a) El dragado abrió nuevamente el puerto a las operaciones portuarias con profundidades promedio de 10 metros en el canal de acceso, maniobra y operativas.
- b) El nivel de rendimiento de la draga *Marinero Rivas* se elevó de un promedio de 290,000 m³ a 1'200,000 m³ al año.
- c) Se construyó el espigón retenedor de arena.

Al terminarse de escribir esta reseña, el puerto de Salaverry continúa operativo, esperándose que con la acción retenedora del espigón y el dragado de mantenimiento, la situación del arenamiento pueda estar bajo control por un largo período.

20.10. ACTIVIDAD COMERCIAL DEL PUERTO DE SALAVERRY
Y SU AREA DE INFLUENCIA

La actividad del puerto de Salaverry desde su origen ha dependido fundamentalmente de la exportación de azúcar. Posteriormente se han agregado minerales.

En 1913 el tonelaje de exportación asciende a 61,783 TM; el de importación 47,573 TM y cabotaje 18,990 TM, lo que hace un total de 128,346 TM.

En 1964, las exportaciones llegan a 175,000 TM, la importación 14,000 TM y el cabotaje 28,000 TM. Además se exportó 81,000 TM de melaza y se recibió 121,000 TM de petróleo, por lo que el tonelaje total en 1964 fue de 419,000 TM.

Analizando los cuadros estadísticos confeccionados por ENAPU, puede apreciarse que el tonelaje total movilizado por el puerto de Salaverry ha ido aumentando de año a año llegando en 1977 a 913,830 TM. En 1984 el tonelaje ha sido de 623,224 TM.

Teniendo en consideración el área de servicio del puerto, que se extiende a gran parte del departamento de La Libertad y algunas zonas de otros departamentos vecinos, así como al creciente desarrollo industrial de esta área, las perspectivas futuras de la actividad portuaria de Salaverry son positivas. Sin embargo, debe tenerse en cuenta el problema del arenamiento como un factor que puede afectar radicalmente al puerto de Salaverry si no se soluciona adecuadamente.

20.11. OTROS DATOS DE SALAVERRY

El sistema más original para operaciones de descarga en Salaverry era el denominado tasca o por andarivel, que consistía en llevar el lanchón con 20 a 30 toneladas de carga cerca a la playa, y mediante el uso de dos muertos (pilares), uno en tierra y otro en el mar, unidos por un andarivel con roldana deslizaban la carga del lanchón a la playa y viceversa. Esta operación la realizaba el grupo de trabajadores marítimos denominados playeros.

En el año 1905, naufragó la M/N *Cuzco* con un cargamento de madera para la casa *Grace*. El B/T *Orión* se incendió frente al puerto quedando varado en la playa a 2 km. del puerto. También el B/P *Amoros II* se incendió y se varó cerca al *Orión*.

SALAVERRY

20.12. AGENCIAS DEL PUERTO

La actividad de las agencias navieras que operarán en este puerto, pueden resumirse a las siguientes:

González Larrañaga Hnos.
Juan Dalmau S.A.
Salaverry Agencias
Grace y Cía.
Iturri Agente Marítimo
Muller y Cía.
Julio García Flores
Agencia Marítima Ferradas
Luis B. Galloso
Martínez Vargas S.A.
South Pacific Agencias S.A.
Nicanor Arteaga S.A.
Marítima Salaverry S.A.

BIBLIOGRAFIA:

- Compilación de Leyes y Resoluciones.*— Juan Angulo Puente Arnao
Historia de la fundación del Puerto de Salaverry.— Raúl E. Haya — 1922
Derrotero de la Costa del Perú.— Servicio Hidrográfico del Perú
Estudio Socio-económico y Educativo sobre el Estudiantado del Colegio Nacional Mixto "Miguel Grau" del Puerto de Salaverry.— Por Marcelo Américo Valdiviezo García — 1972.
Legislación de Muelles y Obras Portuarias.— R. Huapaya — 1938.

Capítulo XXI

21. CHIMBOTE

21.1. UBICACION GEOGRAFICA

El puerto de Chimbote se encuentra establecido en el lado NE de la bahía Ferrol en el departamento de Ancash, en latitud 09°05'S y longitud 78°37'O.

La bahía de Ferrol, donde se encuentra ubicado el puerto, es un accidente natural de la costa del Perú que ofrece un excelente abrigo a las naves, y tiene 6 millas de largo por 3 de ancho con fondo profundo y uniforme de fango y arena.

Los extremos norte y sur de la bahía tienen escarpados, uno de los cuales monte División al sur tiene 526 metros de altura. El lado este lo constituye una pampa baja de arena.

La bahía de Ferrol debido a su protección natural no es afectada por el mar, y los cambios de marea no se sienten en forma apreciable.

Las naves ingresan a la bahía por dos entradas: la del Paso del Norte que se encuentra situado entre la punta Chimbote y las Rocas Blancas (norte de la isla Blanca) tiene aproximadamente 200 metros de ancho y está libre de peligros, con profundidades del orden de 12 brazas de agua.

El otro acceso, más comúnmente usado, es el denominado Paso del Medio, que está situado entre el sur de la isla Blanca y la isla Ferrol del Norte con un ancho de 1.5 millas libre de peligros.

Existe también otro acceso a la bahía denominado Paso del Ferrol, que se forma entre la isla Ferrol del Norte y la isla Ferrol del





Chimbote. Una vista de la zona portuaria e industrial, en ella puede apreciarse el terminal marítimo que cuenta con un muelle de 980 metros de longitud, permitiendo el acoderamiento de barcos de 30 pies de calado. (Reproducido de *Manuel A. Odria y el Progreso del Perú*).

Medio, con 600 metros de ancho, de aguas profundas y libre de peligros.

21.2. ZONA DE INFLUENCIA Y VIAS DE COMUNICACION

El área de influencia de este puerto se extiende a casi todas las provincias del departamento de Ancash a las que está unido por carretera. La carretera Panamericana lo une a todas las otras regiones del Perú. Hasta el año 1970, Chimbote estuvo unido a Hualanca por una vía férrea que quedó fuera de servicio a consecuencia del terremoto en ese año. Hay aeropuerto en la vecindad del puerto.

21.3. ASPECTOS HISTORICOS DE CHIMBOTE

Las condiciones naturales de la bahía de Ferrol, y su cercanía al importante y fértil valle del Santa, hicieron que la zona cercana al actual Chimbote fuera poblada por civilizaciones que se establecieron 1600 a 2000 años antes de la llegada de los conquistadores españoles, constituyendo parte de un núcleo característico que pobló la zona comprendida de Chimbote a Trujillo y Pacasmayo, con cerámica de coloridos apreciables representando seres humanos y animales.

Al llegar los españoles al Perú, en algunas oportunidades recorrieron la bahía de Ferrol, y en 1547 el cronista español Pedro Cieza de León, en su *Crónica* dice así de Ferrol:

“Más adelante al Sur está el puerto de Santa, en el cual entran los navíos, y está junto a él un gran río y de muy sabrosa agua; la costa toda es sin montaña (como dije atrás), arenales y sierras peladas de grandes rocas piedras; está Santa en nueve grados. Más adelante a la parte del Sur, está un puerto cinco leguas de aquí, que ha por nombre “Ferrol”, muy seguro, mas no tiene agua ni leña”.

Sin embargo, antes de que Cieza de León recorriera y describiera el contorno de la costa y luego el interior de la bahía de Ferrol, las crónicas narran de la llegada de una carabela con tripulantes españoles extenuados, que ingresó por primera vez a esta hermosa bahía en busca de agua y alimentos, causando el asombro de los aborígenes residentes que nunca habían visto una embarcación de ese tamaño, ni seres humanos llevando vestimenta y armas desconocidas para ellos. Esto aconteció allá por el año

CHIMBOTE

1526, cuando esta carabela con los primeros conquistadores españoles arribó a Ferrol.

Otras narraciones describen que los primeros pobladores civilizados que arribaron a Ferrol para establecerse provenían de Huanchaco y Salaverry allá por el año 1700. Todos ellos se dedicaron primeramente a la pesca empleando los caballitos de totora tradicionales de las caletas de La Libertad, y posteriormente usando balsas de totora llamadas petates y en pequeñas embarcaciones o balandras, embarcaban carbón de palo a naves que tocaban el puerto con destino a otros puertos del litoral.

Estos primeros pobladores bautizaron el lugar con el nombre de "Chimbote", y se establecieron en un barrio que tuvo varias ubicaciones y al que bautizaron con el nombre de "Huanchaquito" en homenaje al lugar de origen de los primeros pobladores: Huanchaco en el departamento de La Libertad.

Los apellidos de estos primeros colonos que arribaron con sus familiares haciendo el recorrido por tierra desde el Norte eran: Beltrán, Mendoza, Morales, Arroyo y Torres.

Por considerarlo interesante insertamos aquí la descripción que a comienzos de este siglo hace de Chimbote don Rosendo Meo en su *Derrotero de la Costa del Perú*:

"CHIMBOTE

En la parte N.E. a orillas del mar se ve el pequeño puerto de Chimbote, se puede fondear frente a él, en cuatro brazas, a tres cables de tierra.

El pueblo de indígenas permanece ahí con el nombre especial de Huanchaquito, porque eran vecinos de Huanchaco los pescadores que venían antes, como vienen hoy, a la bahía del Ferrol a pescar para llevar su pesca a Trujillo; y sus descendientes hacen el mayor número de los que hasta hoy habitan ese pueblo, dedicados a la pesca y a los trabajos del puerto, del que son matriculados.

Bolívar, en recompensa de servicios prestados a su ejército, concedió a los huanchaqueños los terrenos inmediatos del valle, nutridos de algarrobales que ellos explotaron, haciéndose muchos embarques de carbón y leña. Hacia 1871 traspasaron sus derechos a Don Juan G. Meiggs, después de haber agotado los árboles. Hoy tiene unos 80 habitantes.

Otorgada la concesión a Don Enrique Meiggs para construir el ferrocarril a Recuay, se formó otra población a cosa de medio kilómetro, y es sin duda en esa época, que el pueblo indígena adoptó la denominación de Huanchaquito, quedando la otra, Chimbote, a la población nueva. Chimbote es hoy puerto menor, de tercera clase, de la provincia del Santa, departamento de Ancash, subordinado a la aduana del Callao.

Huanchaquito ha tenido siempre agua de pozos filtrantes, aunque salobre, pero al establecerse el nuevo Chimbote, a la vez que los rieles para el ferrocarril se tendieron tubos para traer agua del Santa tomándola de un canal de 53 kilómetros, en muchas partes restaurado de uno incaico, destinado a la irrigación del valle de Chimbote, con agua de aquel río. La cañería se prolongó hasta el cabezo del muelle, que se construyó también, y el pueblo y las naves tuvieron agua potable hasta 1880, año en que un huaico obstruyó el canal y por consecuencia, dejó inútil la cañería y aplazada la irrigación.

Desde esta fecha se trae el agua a Chimbote por ferrocarril, tomándola de un tanque situado al lado del río, 14 kms. lejos del puerto, y que sirvió en un principio sólo para proveer de agua a las locomotoras. Chimbote tendrá hoy 400 habitantes.

El primer muelle que se construyó estaba sobre pilotes de madera. Era corto, pero prestaba buenos servicios. Lo destruyó mucho la broma, rematándolo una braveza. El muelle actual se sustenta sobre pilotes de fierro y sale 150 m. de esa distancia, 120 m. con 6 m. de ancho y los 30 más salientes, que forman el cabezo, con doble ancho. En el cabezo hay un buen pescante para mover la carga.

Hay también una luz fija que se enciende todas las noches y se distingue a cinco y media millas, casi el doble de la distancia que hay del puerto al canal principal.

Hay también ahí un semáforo que sirve para transmitir órdenes a los matriculados, vecinos de Huanchaquito.

Hay número suficiente de lanchas para movilizar la mercadería, y en cuanto a los pasajeros, trafican en botes pequeños sin el menor peligro, salvo las bravezas que se hacen sentir por haberse establecido el fondeadero a sotavento, como se dice antes.

El ferrocarril llamado de Chimbote a Recuay, fue uno de los que emprendieron hacia 1870, con las más halagüeñas expectativas; y debía comunicar este puerto con Huaraz, la capital del departamento. Es de vía angosta y hace su mayor trayecto por la



Vista de la Agencia de Aduana y Casa
de Negocios "Nicolás A. Garatea", en Chimbote.
(Reproducido de *Cómo se engrandece el Perú*).

quebrada del Santa, desde Vinsos, a los 33 kms. continuando hasta Suchiman, 19 kms. más arriba, que fue el término por mucho tiempo. Hace viajes semanales con carga y pasajeros en conexión con el arribo de los vapores a Chimbote. Ultimamente la línea ha avanzado 8 kms. más hasta la hacienda de Tablones y se trabaja en prolongarlo de pronto a Capilla del Valle".

21.4. CONSTRUCCION DE LAS PRIMERAS FACILIDADES PORTUARIAS

Entre el año 1870 al 1874 se construyó en Chimbote el primer muelle, totalmente de madera, el que estuvo ubicado frente a lo que hoy es actualmente la plaza 28 de Julio. En el año 1898 se presentó una fuerte braveza de mar que irrumpió hasta la zona donde estaban ubicadas las primeras edificaciones, es decir lo que actualmente es malecón Grau, destruyendo totalmente el muelle.

Posteriormente el Gobierno otorgó en diciembre de 1899, concesión a don Víctor Pezet para la construcción de un muelle de fierro con sobreestructura de madera. En abril de 1900, el Gobierno acordó aprobar la transferencia del contrato de concesión de Pezet a una Compañía denominada: "Empresa del Muelle de Chimbote".

El 8 de julio de 1901, el Gobierno reconoció cumplidas las obligaciones de construcción del muelle de Chimbote y autorizó la entrada al servicio de dicho muelle.

Con fecha 9 de enero de 1918, el Gobierno dictó las disposiciones necesarias, y adquirió de la Empresa del Muelle de Chimbote dicha facilidad con el sueldo mensual de veinte libras (Lp. 20) y con la obligación de entregar al resguardo diariamente, una planilla pormenorizada de la recaudación habida, y mensualmente relación de ingresos con indicación de días y buques.

En enero de 1921, el Gobierno acordó entregar a *The Peruvian Corporation Ltda.*, por un período de diez años, la administración del muelle de Chimbote. El texto del citado convenio es el siguiente:

“Contrato de explotación y administración del Muelle de Chimbote

Entre los suscritos señores Heráclides Pérez, Director General de Hacienda, con autorización del Supremo Gobierno; y A. Samuel Cooper, en representación de la Peruvian Corporation Ltda., se ha celebrado el contrato siguiente:

- 1º. El Supremo Gobierno encarga a la Peruvian Corporation Ltda., la administración del Muelle de Chimbote, que le será entregada por el Administrador del mismo, Don Víctor Pezet Miró Quesada, con arreglo al inventario que se extenderá por cuadruplicado con intervención del Teniente de Resguardo de ese Puerto. Un ejemplar del inventario será remitido al Ministerio de Hacienda y los otros quedarán en poder, respectivamente, de la Peruvian Corporation, del Resguardo de Chimbote y del señor Pezet.
- 2º. El término del encargo es el de diez años forzosos para ambas partes, que comenzará a correr y contarse desde la fecha.
- 3º. La Peruvian Corporation Ltda., cobrará al público por el servicio del muelle, la tarifa aprobada por Resolución Suprema de 6 de Diciembre de 1918 para el Muelle de Pascamayo.
- 4º. La Peruvian Ltda., queda obligada por razón de este cargo, a hacer por su cuenta todos los gastos que demande la explotación y administración del Muelle, tomando para sí el (90 %) noventa por ciento de las entradas brutas del muelle y pagando al Gobierno el diez por ciento (10 %) de las entra-

das brutas del muelle hasta un total de dos mil libras (Lp. 2,000.00) al año; el quince por ciento (15 %) sobre el exceso de esta suma hasta cinco mil libras (Lp. 5,000.00), y el treinta por ciento (30 % sobre el exceso de cinco mil libras (Lp. 5,000.00), en caso de que las entradas brutas fuesen mayores de cinco mil libras.

Entiéndese por gastos de explotación todos los de orden personal o material que demande el embarque o desembarque de mercaderías.

- 5º. Todos los gastos de reparación, renovación, prolongación y mejoras del muelle, de su vía permanente y de su material fijo y rodante, serán de cuenta del Supremo Gobierno y no podrán hacerse sino por orden expresa suya con sujeción a los presupuestos aprobados por la Dirección de Obras Públicas, salvo que el Gobierno prefiriera hacerlos directamente sin intervención de la Peruvian Corporation Ltda.

Se conviene, sin embargo, que se debe dar comienzo inmediatamente a las reparaciones siguientes por cuenta del Gobierno y según presupuesto aprobado por la Dirección de Obras Públicas: Cambio de cinco columnas, cambio de treinta tirantes, colocación de ligazones y tirantes sumergidos, nivelación general de tableros, rasqueteo y pintura de toda la parte metálica, nueva farola de puerto.

Al pago de estas reparaciones aplicará la Peruvian Corporation semestralmente la parte proporcional de las entradas brutas que corresponden al Gobierno y si esta suma no bastase para cubrir los gastos de dichas reparaciones, la Peruvian Corporation queda facultada para hacerse pago con los fondos que sean del Gobierno en los otros muelles que administra.

Se entiende por renovaciones las siguientes: en el muelle, pintura, renovación de las piezas gastadas, tales como maderas, columnas, vigas y demás partes de la estructura; en la vía permanente, el costo de los rieles y de sus accesorios, así como los gastos de su colocación; y en el material fijo y rodante, el valor de los reemplazos o del aumento de la cantidad de locomotoras, carros, calderas y grúas.

Para los efectos de la estipulación anterior, el Capitán del Puerto pasará semestralmente a la Dirección de Obras Públicas un informe del estado del muelle y el Ministerio de Fomento mandará practicar las inspecciones técnicas que juzgue conveniente.

- 6°. El servicio del Muelle será gratuito para el material de guerra, equipo de tropa, provisiones para el ejército, su ganado y forraje que traslade o importe el Gobierno directamente por sí mismo y para su uso.
- 7°. La Peruvian Corporation Ltda., rendirá cuenta al Gobierno semestralmente de la recaudación habida, y le abonará la parte de las entradas brutas que corresponden a él conforme a la cláusula cuarta.
- 8°. La recaudación se hará por medio de facturas y recibos numerados y talonados, sellados con el sello de la Peruvian y suscritos por el cobrador.
- 9°. Las cuestiones que se susciten entre la Peruvian y los comerciantes sobre el cobro de muellaje serán resueltas por la Aduana; las que se promuevan entre la Peruvian y los jornaleros y otros serán resueltas por el Capitán del Puerto, y si no hubiese conciliación, por la Comandancia de los Tercios Navales.
- 10°. Toda mejora que voluntariamente introdujera la Peruvian Corporation en el Muelle, quedará a beneficio del Muelle, desde el mismo momento de su implantación, sin que el Supremo Gobierno tenga que abonarle ninguna suma por razón de ella.
- 11°. El Gobierno tendrá el derecho de fiscalizar el monto de las entradas brutas del Muelle, por intermedio del Resguardo de Chimbote o de la persona que al efecto nombre, quien visará semestralmente la cuenta de dichos productos que deberán presentarse al Supremo Gobierno según la cláusula 7a.
- 12°. La Peruvian Corporation efectuará en el Muelle, por cuenta del Gobierno, la prolongación y demás obras que haya menester el tráfico comercial del puerto de conformidad con las instrucciones, plano y presupuestos formulados por la Dirección de Obras Públicas. Si la Peruvian no acepta llevar a cabo las obras dentro de los presupuestos aprobados, el Gobierno las efectuará directamente por sí o mediante contrato especial con otras entidades.
- 13°. La Peruvian Corporation explotará el Muelle de Chimbote conforme a los reglamentos que actualmente rigen y a los que el Gobierno dicte en lo futuro; pero es convenido de que

CHIMBOTE

no podrá rebajarse la tarifa pactada en la cláusula tercera sino de acuerdo común entre el Gobierno y la Peruvian Corporation.

- 14°. Todos los materiales, maquinarias y demás elementos indispensables para la refección y explotación del muelle, serán introducidos libres de derechos fiscales, observándose las disposiciones al respecto vigentes y que se dicten en lo sucesivo.
- 15°. Si durante este contrato el Gobierno constituyera una Compañía fiscalizada para la administración de los muelles de la República y por este motivo le fuera necesario reasumir el de Chimbote con sus accesorios, la Peruvian los entregará previo abono de lo que adeude el Gobierno, por razón de este convenio.
- 16°. El presente convenio deberá ser aprobado por el Supremo Gobierno y una vez perfeccionado en esta forma, se elevará a Escritura Pública, concurriendo a ella en representación del Gobierno, el suscrito Director General de Hacienda.

Lima, Enero veinticinco de mil novecientos veintiuno.

Heráclides Pérez.

A.S. COOPER".

21.5. CHIMBOTE COMO PUERTO MAYOR

El 9 de diciembre de 1871, mediante Decreto Supremo, el Gobierno del Presidente José Balta, declaró a Chimbote puerto mayor. El texto del mencionado decreto es el siguiente:

"JOSE BALTA

PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPUBLICA

CONSIDERANDO:

Que el tráfico que se ha de establecer por el Puerto de Chimbote con motivo de la construcción de un ferrocarril entre ese puerto y la ciudad de Huaraz, exigen que se proporcione al comercio los medios necesarios para que ese tráfico se realice con facilidad y prontitud elevando el indicado Puerto a la clase de Mayor, conforme se ha estipulado en el Contrato de Construcción del Ferrocarril.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

Art. 1º.— Desde el 1º de Enero del año entrante de 1872 queda elevado a la Clase de Mayor el Puerto de Chimbote del Departamento de Ancash.

Art. 2º.— La Aduana que se establecerá en este Puerto, será servida por los empleados siguientes:

- 1 Administrador con haber anual de S/. 3,000.00
- 1 Contador con el de S/. 2,400.00
- 1 Oficial 1º con el de S/. 1,500.00
- 1 Oficial 2º con el de S/. 1,200.00
- 1 Vista con el de S/. 2,000.00
- 1 Guarda Almacenes con el de S/. 1,400.00
- 1 Comandante de Resguardo con el de S/. 1,800.00
- 1 Teniente del Resguardo con el de S/. 1,200.00
- 9 Inspectores c/u con el de S/. 1,800.00

El Ministro de Estado en el Despacho de Hacienda y Comercio queda encargado del cumplimiento de este Decreto y de hacerlo publicar y circular.

Dado en la Casa de Gobierno en Lima a los 9 días del mes de Diciembre de 1871.— *JOSE BALTA* — Felipe Masías”.

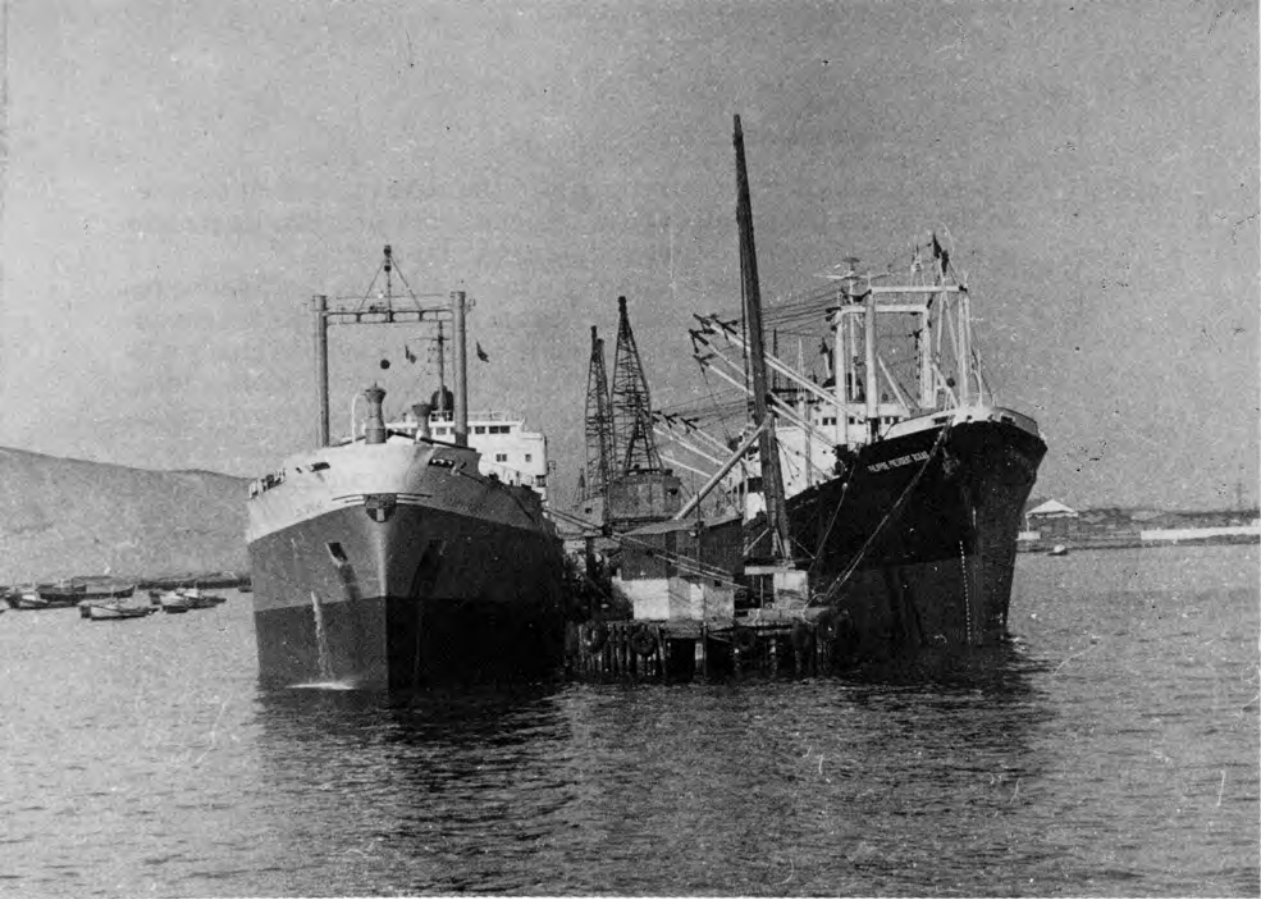
En 1898, al ser destruido por la braveza del mar el muelle existente, el Gobierno suspendió temporalmente a Chimbote su categoría de puerto mayor, la que fue restituida al terminarse la construcción del nuevo muelle de fierro en 1901.

21.6. CONSTRUCCION DE MUELLES PARA EL ATRAQUE DE NAVES

Al establecerse la Corporación Peruana del Santa con el objeto de explotar y comercializar los yacimientos de carbón existentes en el departamento de Ancash, se consideró la necesidad de construir un muelle para facilitar el atraque de naves en el puerto de Chimbote. Después de haberse realizado los estudios pertinentes, la construcción de dicho muelle se inició en 1945 a un costo de U.S.\$ 2'127, 113.00.

Este muelle consiste de un terraplén de relleno de roca que saliendo de la costa alcanza una extensión de 730 metros de largo, y se conecta con un muelle de concreto y pilotes de 185 metros de largo, permitiendo el atraque de dos naves al mismo tiempo.

La profundidad al costado de cada atracadero es de 30/31 pies. El muelle de concreto anteriormente indicado se denomina “Muelle Grande”. A unos 300 metros de la costa, sobresale del te-



Vista del muelle de Chimote
con dos naves en plena operación de
embarque (Archivo Fotográfico ENAPU).

rraplén y a unos 45 grados con el otro pequeño espigón de concreto denominado "Muelle Chico", el cual está provisto de cuatro grúas que permiten descargar o cargar lanchones.

Teniendo en consideración que hasta 1965 las facilidades resultaban insuficientes para atender el movimiento portuario desarrollado por Chimbote debido a la industria siderúrgica y a la actividad de las fábricas de harina de pescado establecidas, SOGESA planeó y construyó un nuevo espigón, aproximadamente paralelo al existente y al sur de éste. El costado norte ha sido preparado con defensas para permitir el atraque de naves. El lado sur del espigón tiene un encofrado de protección.

Sobre este espigón se ha instalado una grúa mecánica y faja transportadora para recibir y descargar naves con chatarra y otros productos de minerales de hierro.

21.7. EL MOVIMIENTO PORTUARIO DE CHIMBOTE

Chimbote es un puerto que ha experimentado un crecimiento muy característico en su actividad portuaria, debido específicamente al desarrollo de dos industrias de gran trascendencia para el Perú: la siderúrgica y la de harina de pescado.

En 1955 el volumen de carga movilizada por el puerto alcanzó la cifra de 50,000 toneladas. En 1964, diez años después, este volumen alcanzó 780,000 toneladas.

En 1970, el tonelaje fue de 964,277 toneladas y en 1971: 869,694. Este tonelaje se refiere a carga seca, a la cual hay que agregarle 371,529 toneladas de carga líquida en 1970 y 328,639 en 1971, lo que hace tonelajes totales de 1'335,806 Tn. en 1971. En 1972 el tonelaje total es de 1'112,454 TM.

En 1964 la estadística de la carga movilizada por el puerto era la siguiente:

Exportación:

Harina de pescado	556,000 TN
Aceite de pescado	45,000 TN
Antracita	14,500 TN
Minerales	14,500 TN
Otros	9,000 TN
Total Exportaciones:	639,000 TN.

CHIMBOTE

Importación:

Chatarra	17,000 TN
Maquinaria	12,000 TN
Coque	12,000 TN
Otros	26,000 TN
Total Importaciones	67,000 TN

Cabotaje:

Mineral de hierro (Recibido)	60,000 TN
Guano	9,000 TN
Otros	6,000 TN
	75,000 TN

De la estadística anterior se puede apreciar que el volumen total de la carga movilizada alcanzó en 1964 a 781,000 TN, sin incluir el petróleo que alcanzó a 222,000 TN y que los principales productos fueron: harina de pescado, aceite de pescado, mineral de hierro, chatarra, otros minerales y maquinaria.

A partir de 1972 el tonelaje movilizado por el puerto de Chimbote ha decrecido debido a la crisis habida por la disminución de la pesca de anchoveta en todo el litoral peruano. En 1984 el tonelaje fue de 609,824 TM.

21.8. EL DESARROLLO DE LA INDUSTRIA PESQUERA Y EL ESTABLECIMIENTO DE FABRICAS DE HARINA DE PESCADO EN CHIMBOTE

Hasta antes de que la industria pesquera en el Perú adquiriera el lugar mundial que ha enorgullecido a todos los peruanos, Chimbote era un puerto cuyas actividades y perspectivas futuras dependían de la actividad y desarrollo de la Corporación del Santa, y posteriormente de SOGESA y SIDER PERU, nombres que ha adoptado sucesivamente la industria del acero en Chimbote.

Sin embargo, al desarrollarse la pesca de la anchoveta y encontrarse además factores favorables para realizarla en la zona del litoral hasta Guañape, la bahía del Ferrol y otras cercanas fueron consideradas excelentes para establecer las instalaciones y fábricas de harina de pescado.

De todas, Chimbote ha sido la zona más adecuada y donde se ha producido la mayor concentración de fábricas y actividad de la industria pesquera, convirtiéndose Chimbote en un corto

período de tiempo, en el primer puerto pesquero del Perú y del mundo.

De acuerdo a las estadísticas, en el año 1957 Chimbote produjo y exportó 33,100 toneladas de harina de pescado y 586 toneladas de aceite de pescado y ballena. En 1964, la fabricación y exportación de harina de pescado se elevó a 556,000 toneladas y la de aceite a 26,966 toneladas. Es decir en ocho años la exportación de harina por Chimbote se elevó en 523,400 toneladas y el aceite en 26,380 toneladas.

Otro factor digno de mencionar en el desarrollo de Chimbote como consecuencia del auge de la industria pesquera del Perú, es el crecimiento de la población. Así, en 1940 la población de Chimbote era de 4,243 habitantes. En 1960, la población estimada de Chimbote era de 80,000 a 100,000 habitantes.

Las fábricas de harina de pescado están instaladas a lo largo del perfil de la costa de la bahía Ferrol, algunas cercanas a la planta siderúrgica, pero la mayor concentración de ellas está hacia el sur.

Los trabajadores marítimos de este puerto están agrupados en: estibadores, tarjadores, maniobristas y cosedores.

21.9. PERSPECTIVAS FUTURAS DE CHIMBOTE

Chimbote, debido a que cuenta con la industria siderúrgica, la pesquera, construcción de embarcaciones, y conexión a una importante zona agrícola del Perú, tiene grandes perspectivas de aumentar su desarrollo y progreso.

Se ha instalado y opera una dependencia del Servicio Industrial de la Marina del Callao, que cuenta con instalaciones, equipos y un dique flotante para atender a reparaciones de todo tipo de naves de alto bordo.

También se ha aprobado la construcción de una base naval en Chimbote, la que al ejecutarse y ponerse en operación constituirá un aporte vital para el progreso y desarrollo del puerto y zonas aledañas.

Capítulo XXII

22. ETEN

22.1. UBICACION GEOGRAFICA

El puerto de Eten se encuentra ubicado en un seno formado en el litoral peruano entre las puntas de Santa Rosa y el morro de Eten. La costa que bordea este seno es barrancosa de casi 20 metros de altura y sin que se aprecie playa en su contorno. El punto más conspicuo que marca el puerto de Eten es un morro, de 195 metros de altura, con un color blanquizo en su base y oscuro en su parte superior. La bahía provee fondeadero seguro a media milla de la playa, con 6 ó 7 brazas de fondo. Las coordenadas geográficas de Eten son: latitud 06°56'S y longitud 79°52'O.

22.2. ANTECEDENTES HISTORICOS

El lugar ocupado por la población de Eten corresponde al que fuera ocupado por gentes de ascendencia yunga que bautizaron el lugar con el nombre de *Eten* o *Actin*, cuyo significado en yunga es: "Vamos hasta donde amanezca". Los pobladores de este lugar hablaban la lengua yunga llamada muchic. Escritos de cronistas del siglo XVI, recogen versiones de antiguos pobladores, acerca de que: "... una embarcación llegó al litoral peruano y desembarcó en las playas de *Actin*, y que esta migración estaba compuesta por una pareja real, a quien acompañaba una avalancha de aventureros, llegados de tierras desconocidas, personaje llamado *Naymlap*, quien estableció sus dominios en *Llampayec*, que hoy llamamos Lambayeque, y que su dinastía duró varios siglos".

22.3. LA LEYENDA DE NAYMLAP

Existe en los pueblos de los valles del norte, desde Motupe, Jayanca, Lambayeque, Callama y Collique, una leyenda que trata de los orígenes de sus pobladores, llamada la de: "Naymlap, el rey que llega por mar en barca dorada".

La versi3n más divulgada de esta leyenda es la de Miguel Cabello de Balboa escrita entre 1576 y 1586. El resumen de la leyenda es el siguiente:

"Dicen los naturales de Lambayeque que en tiempos muy antiguos vino de la parte suprema de este Piru, con gran flota de balsas, un padre de campañas, hombre de mucho valor y calidad, llamado Naymlap. Traia muchas concubinas, más su mujer principal llamada Ceterni.

Naymlap desembarc3 en la boca del río Faquisllanga y penetr3 tierra adentro estableci3ndose en un lugar adecuado, donde fabricaron palacios en piedra verde a quien los llamaron *Yampallec*. Despu3s de muchos años de vida pacífica, muri3 Naymlap. Sus hijos, que eran muchos, hicieron creer a los vasallos que Naymlap por su misma virtud, había tomado alas y se había desaparecido. Muchos vasallos, entristecidos por la falta de su gran señor, abandonaron las tierras f3rtiles que ocupaban y se echaron a buscarlo por el mundo.

A Naymlap lo sucedi3 su hijo mayor *Cium*, y tras sucesivas sucesiones el poder lleg3 a *Fempellec*, quien fue el más desdichado, y que por cambiar de lugar el sitio fundado por Naymlap y el de la Huaca, produjo la ira divina cayendo sobre el pueblo un diluvio que arras3 todo, produciendo esterilidad y hambre".

Durante la colonia y en los años de la república, lo que hoy es el puerto de Eten era un poblado de indígenas que se dedicaban a la pesca y habitaban los alrededores de la playa utilizando viviendas rsticas de estera, cañas y barro.

22.4. EL MUELLE DE ETEN

Con fecha 9 de mayo de 1867, el Gobierno del Perú expidi3 una Resoluci3n Suprema estableciendo las bases para la construcci3n de un ferrocarril que uniera Chiclayo, Lambayeque y Eten, incluyendo entre las obras, la de un muelle en Eten.

Los siguientes artículos de la resoluci3n mencionada se refieren al muelle:

"Art. 123.— Se autoriza a la empresa para construir en el Puerto de Eten un muelle que facilite el tráfico de las personas y



Muelle del puerto de Eten, en junio de 1929.

mercaderías, quedando sujeto a la vigilancia y resguardo de la Aduana el servicio que por él se haga.

Art. 13º.— Los objetos pertenecientes al Gobierno, los sacos de la correspondencia y los equipajes del Ejército, no serán gravados con derecho alguno por el uso del Muelle.

Art. 14º.— La Empresa formulará las tarifas de fletes y pasajes por el ferrocarril, y de carga y descarga por el Muelle, comprometiéndose desde ahora a que los primeros no excederán en ningún caso de los costos actuales de dicho tráfico, y que el gravamen de las últimas será cuando más alto igual al del puerto de la República en que cuesta menos el muellaje”.

Con fecha 3 de Julio de 1867, se expide otra Resolución Suprema firmada por el entonces jefe supremo de la nación, coronel don Mariano Ignacio Prado, otorgando al Dr. José Antonio García y García el privilegio de ejecutar la obra del ferrocarril y del muelle, y explotarlos por 25 años.

Dice así la mencionada resolución:

“Lima, 3 de Julio de 1867

Visto este expediente y de conformidad con lo dictaminado por el Fiscal General, concédese al ciudadano Don José Antonio García, el privilegio que solicita de veinticinco años, para esta-

blecer y explotar de su cuenta, sin garantía de intereses, un ferrocarril....., acéptase la propuesta indicada con las modificaciones siguientes:

- 1º. Que el privilegio caducará si después de comenzada la obra pasan seis meses sin continuarla;
- 2º. Que el Estado no hará la concesión gratuita de los edificios de su propiedad, que la empresa solicite para el establecimiento de sus oficinas;
- 5º. Que la libertad de derechos solicitada por el Empresario en la base 10ª. de su presupuesto, se limitará sólo a los artículos indispensables para el establecimiento de la línea, pagándose después los que corresponden, según arancel, a todos los artículos que introduzcan para el servicio de ella;
- 7º. Que en cuanto a la construcción del Muelle de Eten, que propone el Empresario en la base décimo segunda de su propuesta, y a las condiciones establecidas a este respecto en la décimo tercia y décimo cuarta, *se establece que para la construcción de dicho muelle no hay privilegio exclusivo*, siendo la obligación de la Empresa, construir de su cuenta la garita en que debe establecerse el Resguardo, y someter con anticipación al conocimiento y aprobación del Gobierno las tarifas que en el servicio se establezcan.
- 9º. Que este privilegio no puede transferirse, sin previo conocimiento y consentimiento del Gobierno. Póngase este Decreto en conocimiento del interesado, a fin de que en caso de aceptar las modificaciones que en él se hacen a su propuesta, proceda la Tesorería General a extender las respectivas escrituras.

Comuníquese, regístrese y publíquese.

Rúbrica de S.E.

SAREDICA".

Otorgada la concesión anterior, los estudios, planos y presupuestos respectivos fueron realizados por el ingeniero don Alejandro Prentice que ya había actuado en la construcción de los ferrocarriles del sur del Perú. La construcción del ferrocarril y muelle de Eten se efectuó desde fecha posterior al 3 de julio de 1867 hasta el año 1874, y el tramo de Eten a Chiclayo fue inaugurado oficialmente el 17 de julio de 1871, concediéndose por otra Resolución Suprema de fecha 28 de marzo de 1874, la autoriza-

ción respectiva para que el ferrocarril y el muelle fueran entregados al servicio público. Dice así la citada resolución:

"Lima, 28 de Marzo de 1874

Visto este recurso del Director Gerente de la Empresa del Ferrocarril de Eten en que pide el respectivo permiso para cubrir definitivamente al tráfico público dicho ferrocarril y el muelle que le es anexo, y considerando que de los antecedentes agregados y especialmente del informe del Ingeniero Don Alfredo Duval, que por encargo del Gobierno reconoció esas obras, aparece que ellas se encuentran bien construídas, ofreciendo todas las seguridades posibles, lo mismo que los ramales de la línea, obras de arte y demás accesorios: accédase a la solicitud y en consecuencia se declara que queda autorizada la Empresa para abrir dicho ferrocarril y muelle al tráfico en los términos de la concesión de 3 de Julio de 1867.

Regístrese y comuníquese y dense al interesado las copias que necesite.

Rúbrica de S.E.

ROSAS".

El muelle que fue construido en virtud de la concesión anteriormente referida, consistía de una estructura de pilotes de fierro de 843 metros de largo desde la playa hasta el mar, teniendo en su extremo una profundidad de 15 pies de agua. A lo largo del muelle corría una línea de ferrocarril y estaba dotado de 3 grúas fijas de 2.5 Ton. y una de 18 Ton. Los lanchones se amarraban al costado del muelle, y mediante las grúas se embarcaba o descargaba las mercaderías de los mismos.

Es conveniente hacer notar, que con fecha 19 de octubre de 1867, el Sr. José Antonio García y García, a nombre de quien se otorgó la concesión del 3 de julio de 1867 para la construcción del ferrocarril y muelle de Eten, obtuvo del Gobierno autorización para transferir sus derechos de concesión, a una sociedad conformada por los señores Cortez y Althaus, Delgado e hijos, Tomás Lachambre y Cía. y Canevaro y Cía., la que posteriormente se denominó: "Empresa del Ferrocarril y Muelle de Eten". En 1967, ha pasado a poder de la comuna de este distrito, y a nuevos arrendatarios denominados "Transportes y Embarques del Norte S.A.". En 1975 el muelle pasó a poder de la Empresa Nacional de Puertos.

22.5. LAS ACTIVIDADES DEL PUERTO DE ETEN

El puerto de Eten fue establecido para prestar servicios a una importante área agrícola del Perú. Hasta nuestros días en que una braveza de mar ha destruido el muelle, la actividad portuaria de Eten ha sido continua, aunque con las altas y bajas en lo referente a toneladas como consecuencia de las circunstancias y problemas de la región a la que sirve el puerto.

En 1979 el Gobierno expidió un Decreto Ley disponiendo la reconstrucción del muelle de Eten por considerarlo de necesidad nacional. La obra se ha ejecutado y el muelle ha quedado en condiciones de relativa operatividad.

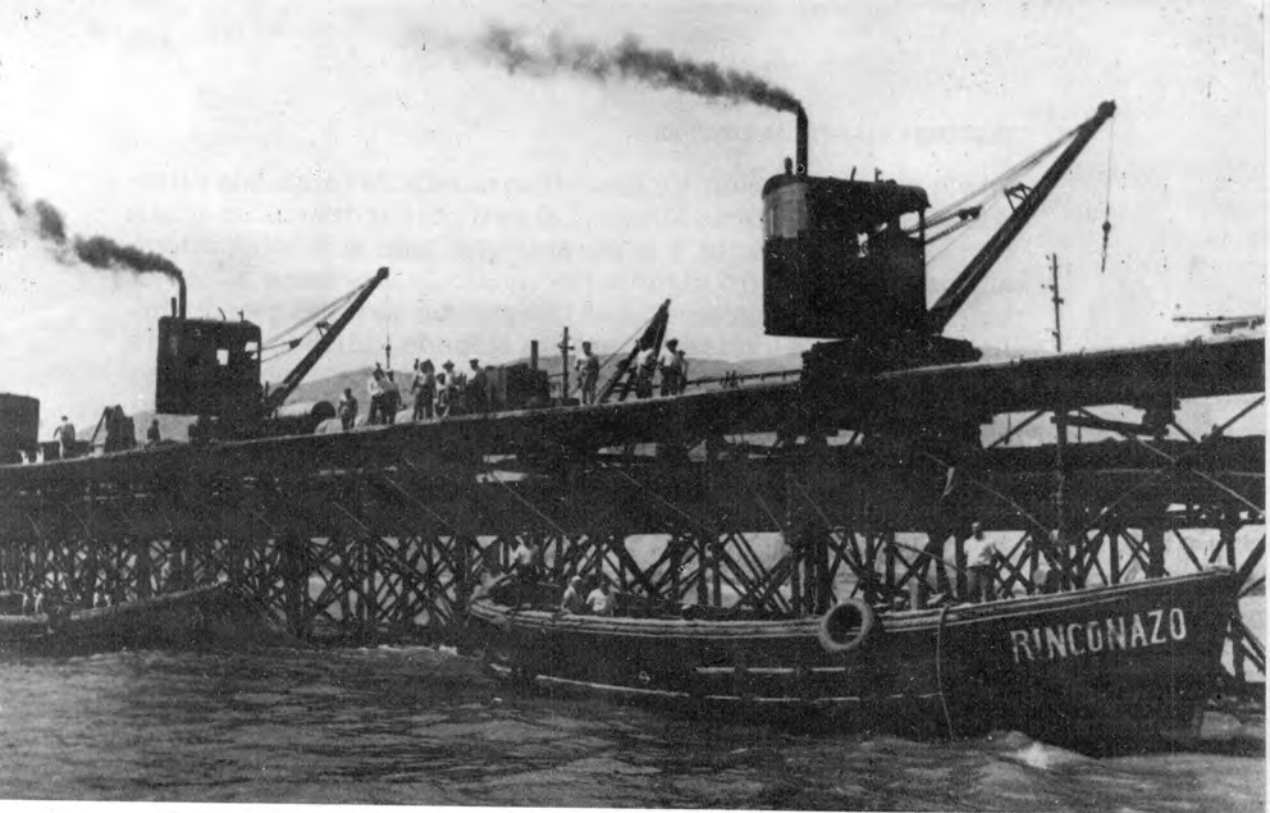
A continuación transcribimos literalmente dos descripciones del puerto de Eten efectuadas por los distinguidos autores de *Derroteros*, don Aurelio García en 1870 y don Rosendo Melo en 1906.

Dicen así:

"PUERTO DE ETEN

"Este se halla inmediatamente al N. o sotavento del morro descrito. Es limpio en toda su extensión y con un fondo desde cuatro y media a cinco brazas a cuatro cables de tierra, hasta seis y siete brazas a milla y media de distancia. En el fondeadero se carece de abrigo para resguardarse de la marejada del S.O. que causa a veces fuertes bravezadas, produciendo reventazón hasta dos y dos medio cables de la orilla. La costa que rodea el puerto es de barrancos escarpados y tan inmediatos al mar, que en muchos puntos no dejan casi playa. Se construye en la actualidad, por una sociedad anónima, un ferrocarril que partiendo de aquí se dirige al pueblo de su nombre y luego a Monsefú, Chiclayo, Lambayeque y Ferreñafe, que es el término de la línea principal en una extensión de veinte y ocho millas. Una ramificación que partiendo de Chiclayo va en dirección de Tumbán, se extenderá por siete millas más. Con tal motivo se ha abierto al tráfico este puerto, y los buques que a él se dirijan, deben fondear por ahora a una milla o milla y media de distancia de tierra, en siete a seis brazas de agua, fondo de casajo.

Se está mejor en el paraje cuando se tienen las siguientes marcaciones: Punta de Eten al S.E. 5° E., la iglesia al N.N.E. y el asta de bandera al N.E. 1/4 E. Así se conseguirá que las balsas a la vela de que hoy se valen principalmente para la descarga, puedan venir a bordo o ir a tierra con comodidad. Se halla también



Eten. Vista de las grúas del muelle en operación.

en vía de construcción, un magnífico muelle de columnas y ligazones de fierro, sistema Mitchell, el cual por sus dimensiones sale fuera de la rompiente, y como entonces todo el movimiento se efectuará sin peligro alguno, por medio de lanchas y botes, los buques podrán acercarse hasta tres cuartos de milla o media milla de la costa, adonde encontrarán el fondo indicado de cinco a cinco y media brazas. Es tenero seguro; con una buena ancla y cincuenta brazas de cadena no hay peligro alguno, sólo sí las molestias consiguientes a los fuertes balances producidos por la marejada boba.

Es indudable que este nuevo puerto ofrece grandes ventajas sobre los de Pimentel y San José de que hoy se sirven las provincias de Chiclayo y Lambayeque; siendo las principales, su mayor profundidad que permite fondear más cerca de tierra; la menor extensión de la tasca o rompiente, y el abrigo que dan al muelle que se construye tanto el morro como la puntita que se desprende de él. Por manera que a la conclusión de los trabajos actuales, que se espera sea antes de finalizar el año de 1871, quedarán cerrados de hecho los antiguos puertos, desde que nadie querrá exponer su persona e intereses a tan positivos riesgos.

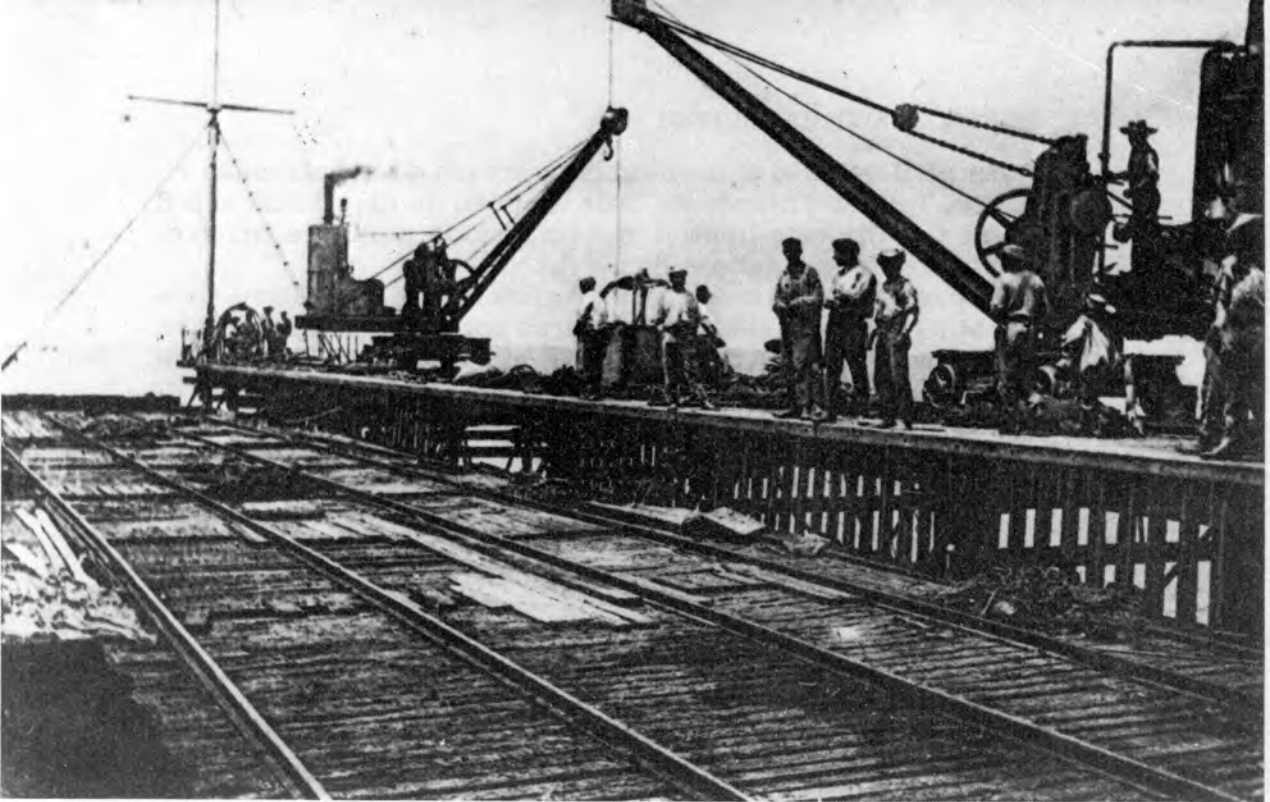
Principia a formarse un pueblo al que se da agua que llegará hasta el muelle. Como se establece contacto con lugares tan productores, se obtendrá aquí antes de poco, toda clase de provisiones. Una asta de bandera fijada sobre una pirámide blanca, sirve por ahora de guía durante el día a los que no conocen este paraje; en la noche se coloca un farol, en la misma asta”.

GARCIA Y GARCIA, Aurelio.— *Derrotero de la Costa del Perú*
Lima 1870 — Segunda edición.

“PUERTO DE ETEN (...)

“Eten es puerto mayor de segunda clase y hoy el único para importación al Departamento de Lambayeque, de mercadería afecta, la cual se debe despachar una vez en tierra. Es el puerto que ha reemplazado definitivamente a San José y Pimentel, últimamente eliminados de la lista de los puertos mayores.

De este puerto sale un ferrocarril con estaciones en Monsefú, Chiclayo, Lambayeque y Ferreñafe, que es su término, por el N. En Chiclayo se desprende de la misma línea un ramal de dicho



Puerto de Eten. Vista del muelle.

ferrocarril hacia el E. destinado al servicio de la haciendas Pomalca, Tumán, Pátapo, etc. Sale también de Eten hacia el S.E. hasta Cayaltí, otra línea férrea construída para el acarreo de productos de esta valiosa hacienda.

El puerto de Eten cuenta con un extenso muelle de fierro, sistema Mitchell, con 4 cables, 39 de largo por 5 brazas, 33 de ancho, sustentado sobre 459 columnas de 0 m. 10 a 0 m. 12 de diámetro, amarradas con ligazones diagonales. Este muelle sale al mar de un corte abierto en el barranco, por el que se comunica con la estación del ferrocarril; cuyo corte es el único paso al muelle, tanto para la mercadería como para pasajeros.

En Junio 2 de 1895, una fuerte braveza destruyó el cabezo de éste, botando las tres últimas hileras de columnas, el pescante, su motor mecánico, etc. Queda dicho que el fondo del mar aquí se ha levantado, con lo que la rompiente se extiende más afuera. En un principio ella, en su estado normal, sólo se extendía hasta la mitad del muelle; ahora con el más ligero movimiento del mar, rompe hacia el cabezo y no falta quien encuentre la explicación de la avería en alguna grieta abierta en el fondo, como efecto de sus transformaciones inexplicadas.

La empresa del ferrocarril, que es al mismo tiempo la del muelle, tuvo necesidad de hacer un fuerte gasto para restablecer el cabezo, levantando ahí la cubierta casi un metro, con lo que queda ahora a la altura de la plataforma de los carros, que llegan en un plano a que alcanzan las mares gruesas”.

MELO, Rosendo.— *Derrotero de la Costa del Perú*
Lima 1906.

El puerto de Eten está unido por una línea férrea de 43 Km. a Cayaltí. El pueblo de Eten queda a dos kilómetros del puerto y su actividad principal es el pilado del arroz.

Los principales productos que se han movilizadо por este puerto son: azúcar, abonos, pulpa de papel, urea y yute.

El área de influencia del puerto comprende las áreas inmediatas de Lambayeque, Ferreñafe y Chiclayo, y se extiende a los departamentos de Cajamarca, Amazonas y San Martín.

Aún no se puede precisar cuál será el futuro del puerto de Eten, puesto que ello dependerá fundamentalmente de la forma como se ejecuten los planes de desarrollo socioeconómico de la región del área de servicio del puerto, así como del Plan de Desarrollo Portuario del Perú.

Capítulo XXIII

23. PACASMAYO

23.1. UBICACION GEOGRAFICA

El puerto de Pacasmayo está situado aproximadamente a 3 millas de la desembocadura del río Jequetepeque en latitud 07°24'S y longitud 79°34'O. Por el lado sur sale la punta Pacasmayo que protege al puerto de la mar de leva procedente del sur, pero por tener poca altura no lo protege de los vientos del sur. El fondeadero del puerto es bueno y situado a 1 1/2 millas del muelle, con 5 a 7 brazas de profundidad y fondo de arena y fango.

23.2. HISTORIA

Pacasmayo fue abierto como puerto allá por el año 1775 durante el período del virrey Dn. Teodoro de la Croix, a fin de que pudiera embarcarse por él la producción de tabaco que provenía de la región de Jaén y Zaña.

Inicialmente este tabaco se almacenaba en Lambayeque, de donde era trasladado por vía terrestre a Lima para su posterior transporte al Callao a fin de embarcarlo en vapores que lo llevaban a Chile.

El alto costo de esta operación condujo al virrey de aquella época a buscar un puerto cercano a Lambayeque, escogiéndose Pacasmayo en razón de sus buenas condiciones de mar y fondeadero.

Por esta razón Pacasmayo se inició como puerto mayor, con un tráfico naviero a Chile, el que fue iniciado por un armador de la época, Dn. Juan Miguel Castañeda.



Pacasmayo. Vista de la ciudad y del muelle.
(Archivo Servicio Aerofotográfico Nacional).

El tabaco era transportado de Lambayeque a Pacasmayo donde se almacenaba hasta su embarque.

Cuando dejó de transportarse tabaco, el puerto fue reducido a categoría de puerto menor hasta diciembre de 1874, en que nuevamente fue elevado a categoría de puerto mayor.

Con fecha 7 de noviembre de 1864, se autorizó al Ejecutivo la contratación de la construcción de una línea férrea de Pacasmayo a Cajamarca. Sin embargo, sólo se construyó línea férrea de Guadalupe a Chilite.

23.3. *EL MUELLE*

Con el desarrollo agrícola de las regiones vecinas a Pacasmayo, el Gobierno del Perú consideró necesaria la construcción de un muelle, el que se inició en 1872 y fue entregado al servicio en 1878.

Inicialmente tenía este muelle un largo total de 773.83 metros, con un extremo o cabezo de aproximadamente 104 metros de largo por 33 metros de ancho. En 1918 una brava de mar destruyó 114 metros del muelle dejando toda esa parte inservible.

Hasta 1896 el muelle estuvo arrendado, y al terminarse el 7 de marzo del mismo año el contrato respectivo, el Gobierno autori-



Vista del muelle de Pacasmayo en toda su extensión. (Reproducido de *The old and the New Peru*, de M. Robinson).

zó a la Dirección de Obras Públicas para recibir propuestas cerradas para el arrendamiento y refacción del muelle.

En 1918, el director de Obras Públicas y el representante de *The Peruvian Corp. Ltda.*, firmaron un convenio por el cual *The Peruvian* se comprometía a ejecutar las reparaciones requeridas por el muelle de Pacasmayo y el Gobierno a su vez le entregaba la explotación de dicho muelle.

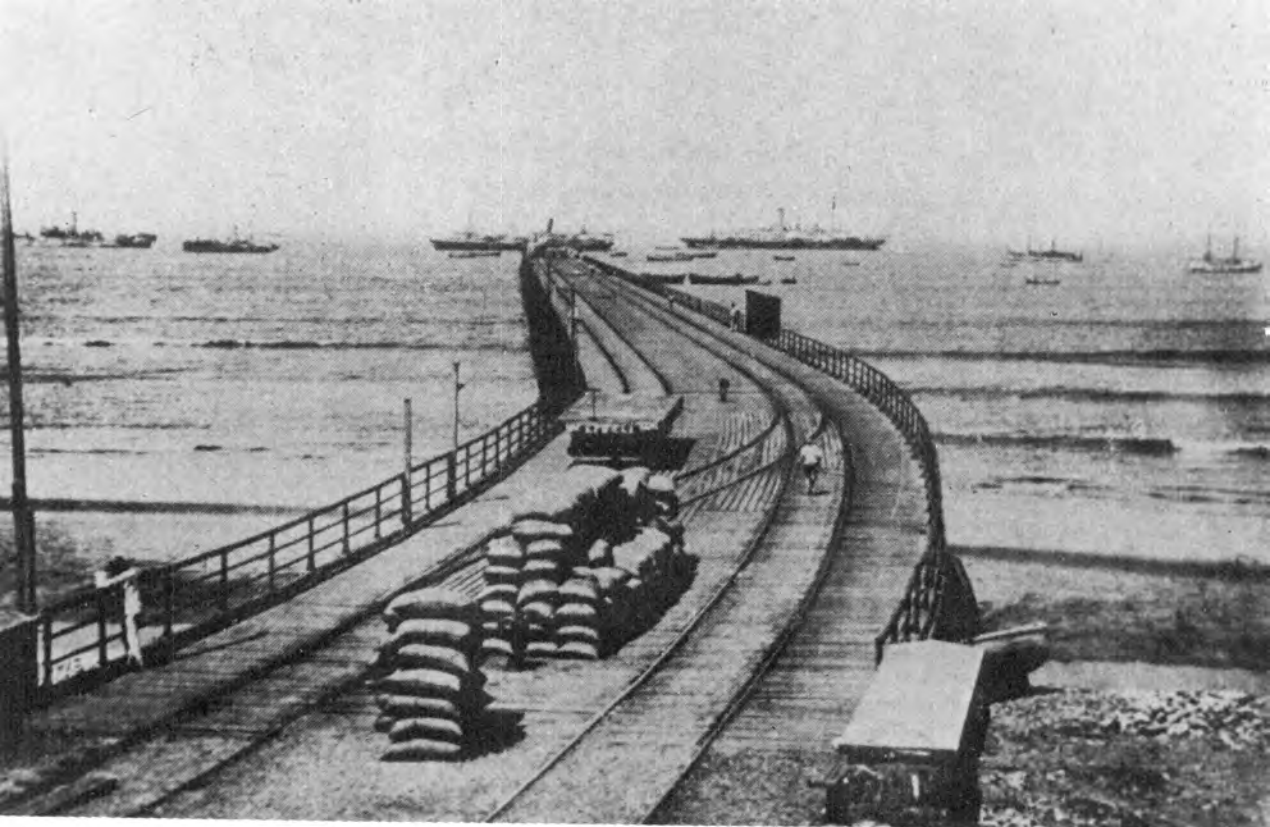
En dicho convenio se estipulaba también que *The Peruvian* no estaba obligada a emplear en el servicio del muelle a los gremios matriculados.

La administración del muelle por *The Peruvian* continuó hasta 1934 en que fue tomada por la Dirección de Administración Portuaria del Ministerio de Hacienda.

Debido al efecto del tiempo, y falta de adecuado mantenimiento la condición del muelle de Pacasmayo era muy precaria en el año 1970 en que pasó a ser parte de la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU).

23.4. MOVIMIENTO COMERCIAL DEL PUERTO

El movimiento de carga por el puerto a través del muelle existente ha consistido de exportaciones de minerales, arroz y even-



El muelle de Pacasmayo en plena operación de embarque. (Reproducido de *El Perú en el Primer Centenario de su Independencia*).

PACASMAYO

tualmente cemento en estos últimos tiempos. Durante los años comprendidos en el período 1955/1965 la exportación de mineral se ha mantenido con un promedio de 3,000 toneladas anuales. Los embarques de arroz para el cabotaje han fluctuado entre 20,000, 25,000, 9,000 y hasta 43,000 toneladas anuales.

El principal producto de ingreso por el puerto es el guano que alcanza un tonelaje de 7,000 a 8,000 toneladas anuales.

La estadística del movimiento de carga por el puerto de Pacasmayo es como sigue en toneladas métricas de peso:

	1958	1964	1967	1970	1971
Importación	—	6500	—	43,953	19,734
Exportación	—	32,000	—	43,662	6,992
Cabotaje	—	30,600	—	495	—
Total	75,694	69,900	52,098	49,110	26,676

Como podrá apreciarse, la tendencia del movimiento de carga es declinante, debido principalmente a las facilidades que ofrece el puerto de Salaverry que absorbe prácticamente todo el movimiento de carga de la región.

Sin embargo ante el desarrollo de las zonas inmediatas a Pacasmayo, especialmente teniendo en cuenta la futura explotación minera y el problema del puerto de Salaverry, puede considerarse posible el estudio de factibilidad de obras portuarias en Pacasmayo.

Capítulo XXIV

24. PUERTO CHICAMA

24.1. UBICACION GEOGRAFICA

El puerto de Chicama o Puerto Chicama, está ubicado en latitud 07°24'S y longitud 79°27'O, a 12 millas al SSE. de punta Puémac, en un seno amplio y bien definido abierto en la costa. Por el lado sur, hay una saliente que se interna en el mar aproximadamente 3 millas, llamada punta Malabrigo. El fondeadero se encuentra en 5 1/2 brazas de agua hacia el lado NO.

24.2. ANTECEDENTES HISTORICOS

Puerto Chicama fue conocido desde tiempo muy remoto con el nombre de "Malabrigo". Sin embargo, en 1915 la negociación Gildemeister y Co., propietaria de la hacienda Casa Grande, teniendo la intención de construir facilidades portuarias en esa zona, comenzó a denominar el puerto con el de Chicama, proveniente del nombre del río principal del valle azucarero.

24.3. FACILIDADES PORTUARIAS

En julio de 1915, la Negociación Gildemeister y Co. solicitó y obtuvo del Gobierno permiso para construir un muelle y explotarlo en el llamado puerto de Malabrigo.

En considerandos de la resolución de autorización, se establece que: "Gildemeister y Co. tendrá el derecho de propiedad y explotación perpetua del muelle que construyan, etc. etc".

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

Dice así la mencionada resolución:

“Muelle del Puerto de Chicama (antes Malabrigo)

Concesión a Gildemeister y Co. para la construcción del muelle.

Lima, 21 de Julio de 1915

Vista la solicitud letra G N° 68, en que los señores Gildemeister y Co., piden autorización para construir y explotar un muelle en el puerto de Malabrigo y una línea férrea de tracción mecánica entre dicho puerto y los linderos de la Hacienda “Casa Grande” en el valle de Chicama;

Siendo conveniente propender al desarrollo de esta importante región industrial;

En armonía con lo establecido en la Ley de 9 de Noviembre de 1893;

SE RESUELVE:

Autorízase a los señores Gildemeister y Co., para que construyan y exploten un muelle en el puerto de Malabrigo y un Ferrocarril de tracción mecánica, no mayor de un metro de ancho, entre dicho puerto y los linderos de la hacienda “Casa Grande” en el valle de Chicama en las condiciones siguientes:

- 1^a.— Gildemeister y Co., tendrán el derecho de propiedad y explotación perpetua del muelle que construyan debiendo hacer embarques y desembarques por cuenta propia y de particulares, con arreglo a las tarifas que someterán a la aprobación del Supremo Gobierno.
- 2^a.— Igualmente tendrán el derecho de propiedad y explotación perpetuas del Ferrocarril que construyan, debiendo así mismo hacerse el servicio de carga y pasajeros, por cuenta propia y de particulares, con arreglo a las tarifas que también someterán al Gobierno para su aprobación.
- 3^a.— Declárase la obra de utilidad pública para los efectos de la expropiación de terrenos del Estado y de particulares que fuese necesarios.
- 4^a.— Durante el período de construcción de las obras a que se refiere la cláusula 9^a., los concesionarios podrán introducir libres de derechos fiscales los materiales determinados en la ley de 9 de noviembre de 1893, en la cantidad precisa al objeto y previo permiso del Gobierno.

PUERTO CHICAMA

- 5ª.— Las construcciones del muelle y del ferrocarril se harán en las condiciones técnicas correspondientes, de manera que su explotación ofrezca toda clase de seguridades.
- 6ª.— El ferrocarril que se construya quedará sometido a las leyes y reglamentos de ferrocarriles, gozando, a la vez de los derechos y franquicias en ellos determinados.
- 7ª.— Los concesionarios tendrán el derecho de prolongar el ferrocarril de "Casa Grande" a Ascope.
- 8ª.— Es entendido que las concesiones que se hacen a Gilde-meister y Co. por esta resolución no le dan el derecho exclusivo en la construcción y explotación de muelles y ferrocarriles.
- 9ª.— Los estudios, planos y presupuestos referentes a la construcción del muelle y del ferrocarril, serán presentados al Ministerio de Fomento en el término máximo de tres años, después de la fecha de concesión y serán aprobados por el Gobierno antes de vencidos seis meses después de su presentación, siempre que reúnan las condiciones que se exijan.
- 10ª.— Las obras del muelle y del ferrocarril quedarán ejecutadas dentro del plazo de tres años después de aprobados los estudios y planos por el Supremo Gobierno.
- 11ª.— Esta concesión podrá transferirse con aprobación del Supremo Gobierno.

Comuníquese y regístrese.

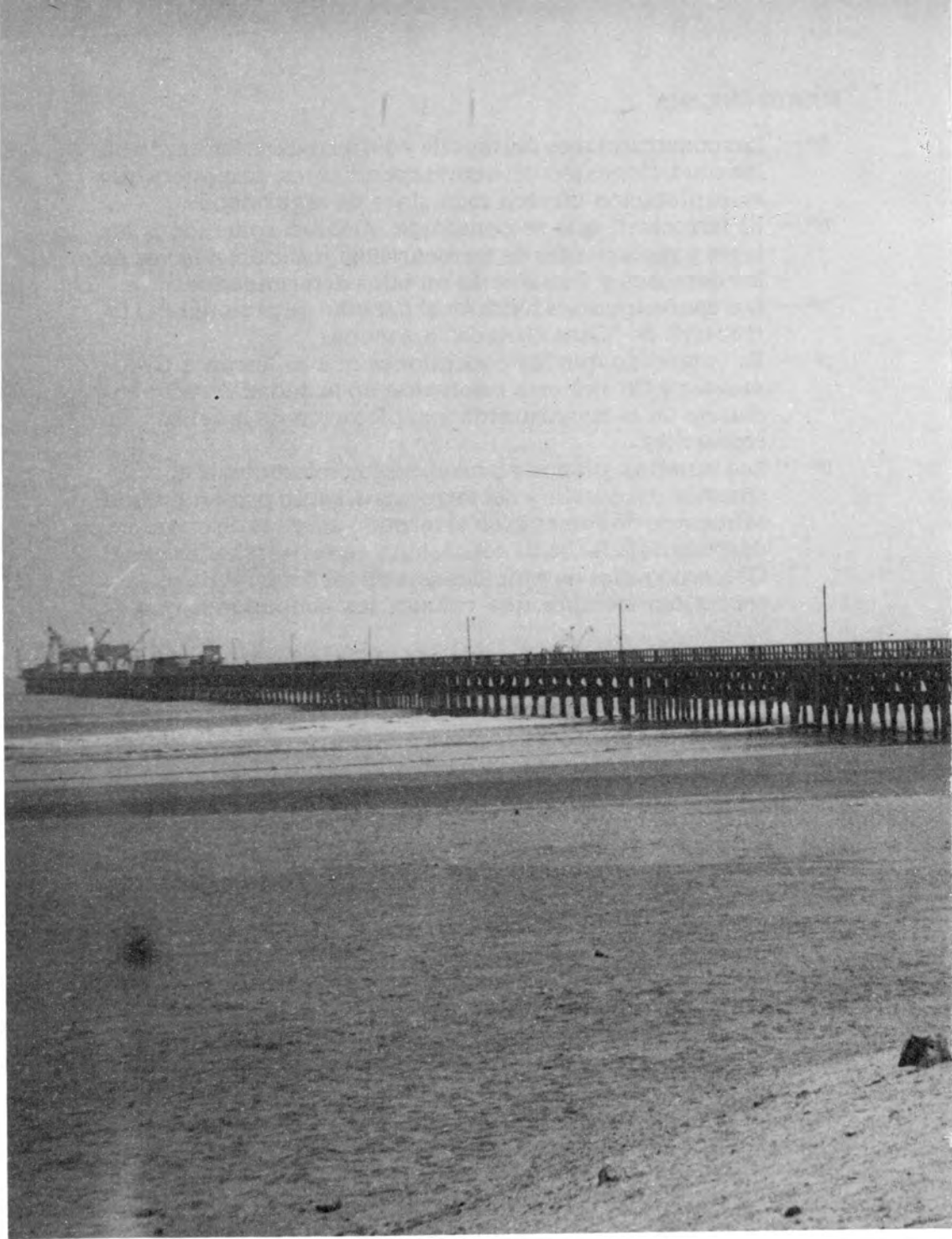
Rúbrica de S.E.

E. OYANGUREN".

En 1918 la resolución anterior fue modificada, transfiriendo a la "Empresa del Muelle y Ferrocarril del Valle de Chicama" la concesión otorgada a Gildemeister y Co. para construir y explotar el ferrocarril y muelle de Malabrigo.

En 1921, entró en funcionamiento el muelle, cuyas características son las siguientes: muelle de fierro y concreto de 823 metros de largo por 6 m. de ancho. Tiene instaladas 4 grúas, una de las cuales es de 20 toneladas de capacidad de levante. Fue el primer muelle de concreto armado construido en el Perú.

Este muelle fue utilizado para el embarque de la azúcar producida en el valle de Chicama, mediante el sistema de lanchones hacia las naves.





Vista del muelle de Puerto Chicama, cuya longitud es de 823 metros de largo. (Archivo Fotográfico ENAPU).

24.4. *EL MOVIMIENTO COMERCIAL DE PUERTO CHICAMA*

Este puerto siempre fue dedicado fundamentalmente a la exportación de azúcar proveniente del valle de Chicama. El tonelaje movilizado en 1960 fue de 148,289 toneladas de azúcar.

Al ponerse en funcionamiento las instalaciones de embarque de azúcar a granel por el puerto de Salaverry, gran parte de la producción del valle fue exportada por este último puerto.

Habiéndose instalado en 1966 una fábrica de harina de pescado, el puerto adquirió una nueva actividad, la de exportación de harina de pescado.

De los cuadros estadísticos de ENAPU se puede apreciar el movimiento de este puerto, notándose que de un tonelaje de 214,383 toneladas métricas movilizadas en 1962, ha bajado hasta 9,340 toneladas en 1977, debido al uso del puerto de Salaverry. Prácticamente desde 1968, la exportación por Puerto Chicama es principalmente de harina de pescado.

El puerto desde abril de 1970 está bajo control y operación de la Empresa Nacional de Puertos.

Capítulo XXV

25. HUANCHACO

25.1. UBICACION GEOGRAFICA

La caleta de Huanchaco está ubicada en latitud 08°05'S y longitud 79°07'O. Dice el *Derrotero de la costa del Perú* de la Dirección de Hidrografía:

“Desde la desembocadura del Río Chicama, la costa barrancosa sale un tanto formando una curva, descubriendo tierras bajas hacia el S. y al W. donde penetra el mar para labrar la caleta. La punta Huanchaco que sale hacia el W no le sirve de protección alguna.

La configuración de la topografía submarina es bastante tendida, ya que a 3 millas de la costa se encuentran fondos de 7 y 9 brazas, y son escasas las profundidades de 10 brazas, lo cual explica la fuerte mar boba”.

25.2. ANTECEDENTES HISTORICOS

La caleta de Huanchaco, tan antigua como muchas otras del Perú, fue usada por los naturales del lugar antes de la llegada de los españoles al Perú. Cieza de León la menciona diciendo: “está a diez leguas al Sur de Malabrigo”. Otros cronistas de la época describen el lugar diciendo: “Lugar adonde arriban algunas naves a proveerse de agua, aunque por ser una bahía sin abrigo natural ofrece muy poca protección a las mismas”.

Huanchaco se hizo famoso también desde antaño, por las pequeñas y típicas embarcaciones de totora usadas por los natura-

les, llamados "caballitos de totora", las cuales tenían tales condiciones marineras que no eran afectadas por el oleaje, y siempre eran utilizadas por un tripulante en sus faenas de pesca o desplazamiento hacia otras embarcaciones mayores.

Huanchaco tuvo una actividad portuaria muy importante durante la colonia por la naturaleza de los productos que se movilizaban a las zonas de Trujillo y otros. Al iniciarse la república, en el Reglamento de Comercio expedido por el generalísimo San Martín en setiembre de 1821, se establece a Huanchaco junto con el Callao "puertos de entrada libre para todo buque proveniente de Europa, Asia, Africa o América". En años sucesivos Huanchaco como puerto de salida del azúcar sigue siendo considerado como puerto mayor. Entre los productos que se exportaban figuraban arroz, algodón, cebada, chancaca, plata y otros.

Hasta 1874, Huanchaco fue prácticamente utilizado como puerto del departamento de La Libertad. El 9 de marzo de 1870, por Decreto Supremo expedido por el Presidente Balta, se dispuso que todas las actividades portuarias que se efectuaban por Huanchaco fueran sustituidas por el de Salaverry, que había sido declarado puerto mayor. También se dispuso que a partir del 1º de junio de 1870 la aduana de Huanchaco debía funcionar en Salaverry. Huanchaco quedó reducido a la condición de simple caleta. Sin embargo, recién en junio de 1874, al quedar inaugurado el ferrocarril de Salaverry a Trujillo, pudo clausurarse del todo Huanchaco, habiéndose sólo descargado por Salaverry entre 1870 y 1874 los implementos para el ferrocarril y el muelle.

La descripción que de Huanchaco se hace en los *Derroteros de la Costa del Perú* de don Aurelio García y García y don Rosendo Melo de 1870 y 1906 respectivamente, dan una clara versión de cómo era Huanchaco en la época de su mayor actividad, por lo que las trascribimos literalmente a continuación:

Dice así Dn. Rosendo Melo:

"CALETA DE HUANCHACO (...)

"Huanchaco fue puerto muy antiguo de Trujillo. Sirvió a la recalada de Aldana, el Jefe de la primera escuadra que avanzó Gasca al mar del S, sobre el rebelde Gonzalo Pizarro. De ahí salió Mora en auxilio de Aldana con víveres y nuevas, y ahí volvieron ambos jefes a desenvolverse en Trujillo los planes de Gasca y hechar las bases de la reacción realista, y que en seguida sobrevino.

HUANCHACO

En aquella lejana fecha se designaba á Huanchaco con la frase de El Arrecife, la misma que emplea Hurtado de Mendoza, en las proyecciones dibujadas en su derrotero. Sólo que éste menciona dos arrecifes en Huanchaco: uno alrededor de la punta de barlovento y otro al E.N.E. del pozo, al andar de la playa y no lejos de ella.

Hasta hace seis o siete lustros Huanchaco fue el puerto principal de Trujillo, capital del departamento de la Libertad; puerto mayor de segunda clase ó sea: de forzoso despacho para las mercaderías que por allí se importan. Han transcurrido próximamente treinta años desde que se retiró á este puerto tal categoría, para convertirlo en caleta habilitada, lo que hasta algún tiempo después resultaba mucho, pues el tráfico marítimo de la caleta casi no merecía mencionarse, por su excesiva pequeñez.

De lo que fue la importancia de Huanchaco como puerto mayor puede juzgarse por la magnitud de su exportación en los cuatro años que se indican en seguida:

1862 ----- S/. 567,900	1863 ----- S/. 750,558
1864 ----- " 797,749	1865 ----- " 920,400


Los artículos principales de exportación fueron: arroz, azúcar, algodón, lana, metales, café, cueros, granos, coca, etc. De su importancia presta idea el monto de ingresos por derechos de ese ramo cobrados en la Aduana los años que se indican, omitiendo líneas para mayor brevedad:

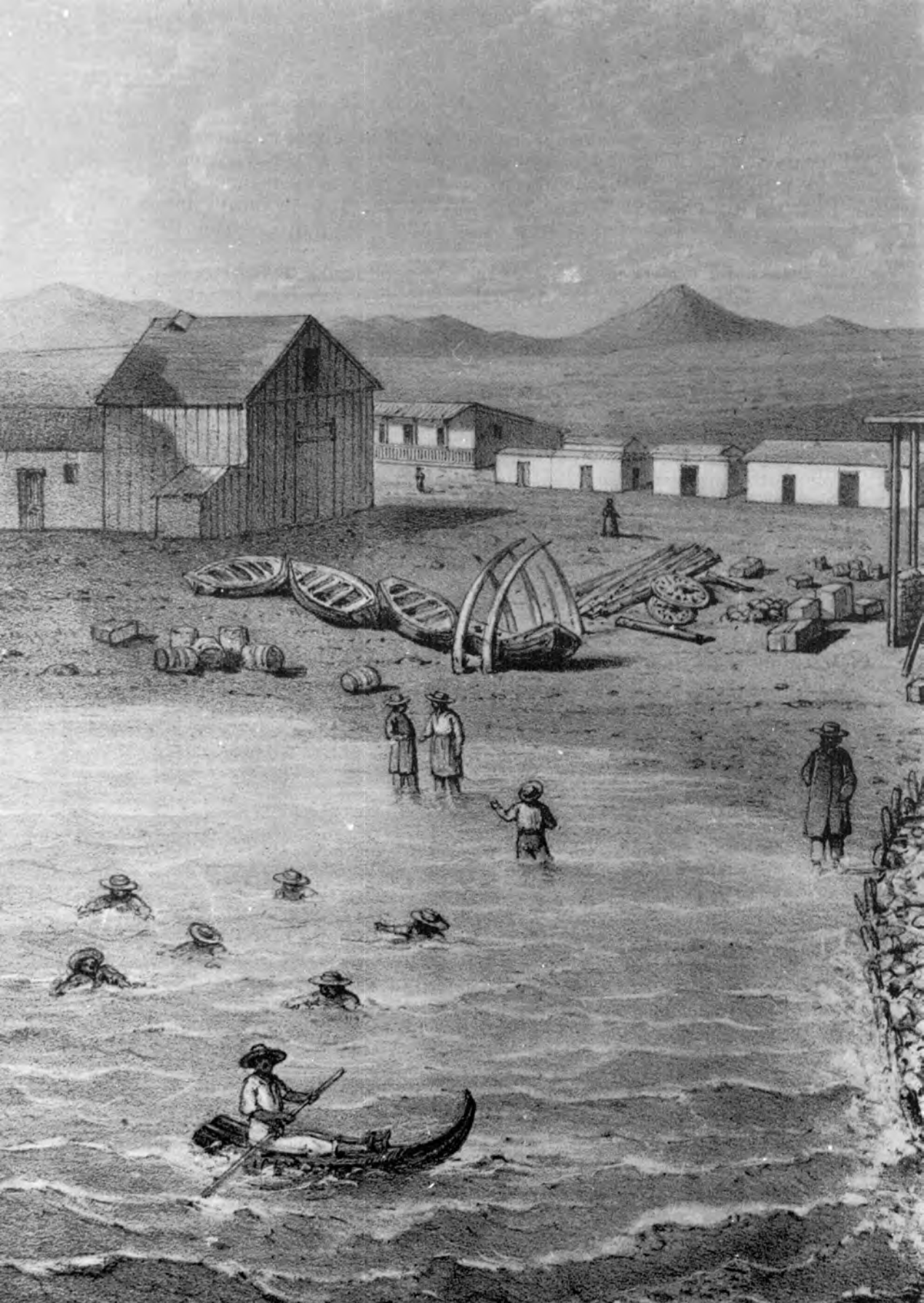
1848 ----- S/. 36,822	1849 ----- S/. 110,093
1853 ----- " 96,960	1860 ----- " 86,674
1866 ----- " 20,173	1873 ----- " 60,215

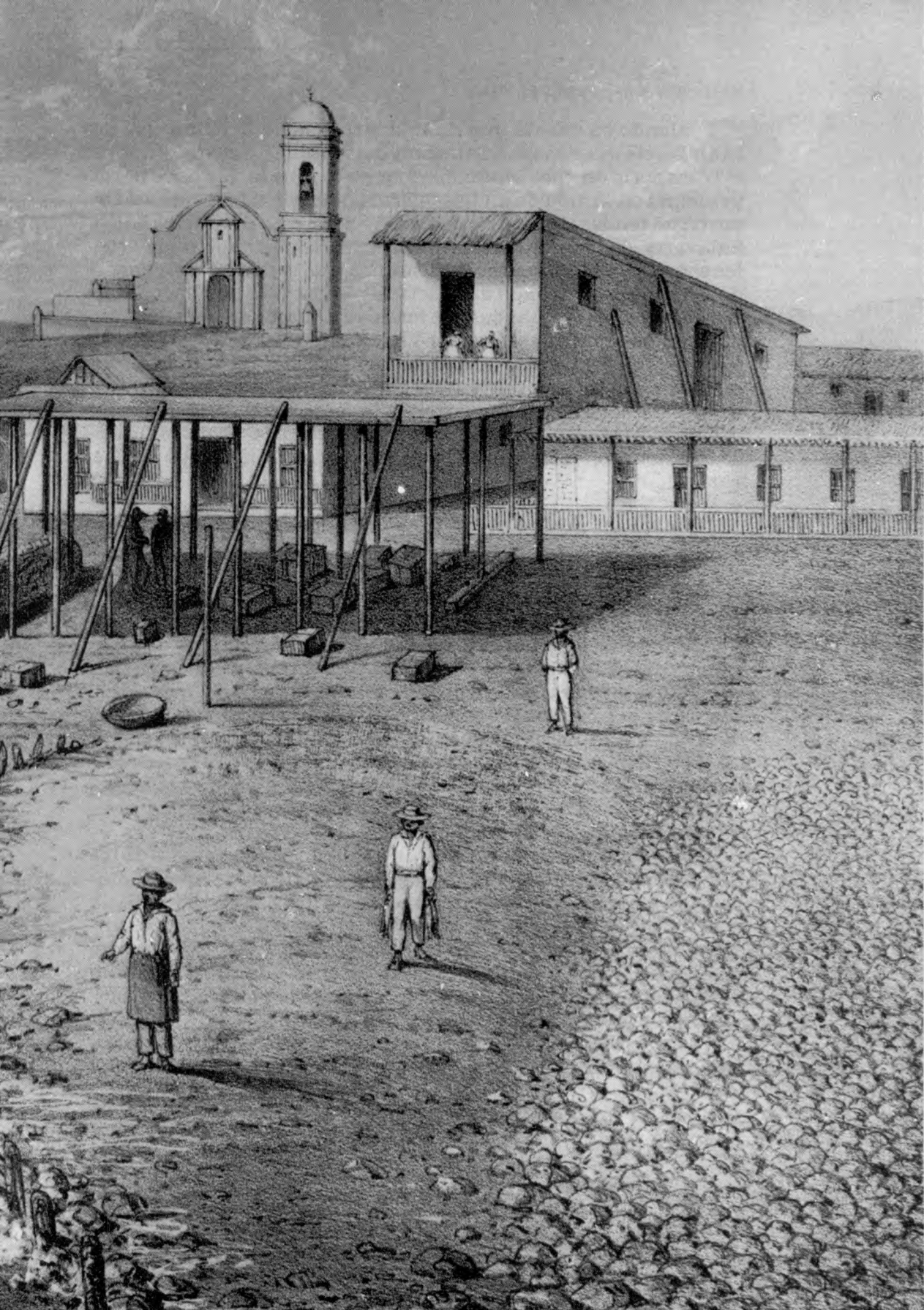
De lo que puede deducirse un promedio de ingreso de S/. 85,156 deducidos por derechos sobre tejidos y otras mercaderías de ultramar.

Ese tráfico pasó al puerto de Salaverry y la caleta habilitada quedó aparte, segregada de todo aprovechamiento mercantil.

Esperaba sin embargo a Huanchaco inopinado resurgimiento, en el que acaso fue parte principal el puerto de Salaverry. La exclusiva de tráfico parecía asegurada para este y de ahí la posibilidad de algunas severidades económicas y turnos de prelación, que hay el derecho de suponer porque los itinerarios comerciales no cambian sin causa.

Una vista del antiguo
puerto de Huanchaco. 
(Archivo Fotográfico del I.E.H.M.P.).





Teniendo en cuenta que Huanchaco queda á la mitad casi de la distancia que separa á Salaverry del valle de Chicama, y que es el transporte de tales productos y su embarque lo que hace parte principal en la vida de ambos puertos, se explica bien que así como bastó tender rieles para que se enviaran esos productos hasta Salaverry, en igualdad de circunstancias, es decir, tendiendo rieles sobre los 22 kilómetros de distancia que separan Huanchaco de Chiquitoy, la menor distancia favorecía á Huanchaco. Sólo quedaba por averiguar cual de los dos embarcaderos era más seguro y más económico: el señor Víctor Larco Herrera se adelantó a hacer el ensayo, acaso principalmente para tener bajo su dirección inmediata una parte muy importante de su negociación azucarera: el acarreo al puerto y el embarque de sus productos. El hacendado de Chiquitoy construyó el ferrocarril de su fundo á Huanchaco, mejorando los servicios de embarque de la caleta (...)

Dice así Dn. Aurelio García y García:

“PUERTO DE HUANCHACO

“Siguiendo desde el morro Carretas hacia el N. el curso de la costa, que en esta parte es casi N.O. 1/4 O. se encuentra á las doce y media millas, el puerto nombrado, que ofrece puntos de vista muy notables y fáciles de reconocer, aún para los que lo visiten por primera vez. Se halla este puerto en el intermedio que se forma, entre la playa baja que viene del S. y los barrancos de tierra acantilados, de regular altura y próximos al mar, que siguen para el N. Tiene mal fondeadero en siete á cinco brazas de agua de á una por milla de tierra; no disfruta de ningún abrigo para la marejada continua que se experimenta de través; y en las bravezas reventia el mar desde muy afuera.

La población está situada en un pequeño plano delante de los barrancos; sobre estos últimos se halla construída la Iglesia, pintada de blanco con una torre. La posición aislada de este edificio y la altura en que está, permiten verlo á gran distancia, convirtiéndolo en el mejor punto de marcación para dirigirse al puerto; pues la iglesia se distingue constantemente, aunque sucede con frecuencia que los cerros también notables, de que hablaremos, estan por nublados.

El mejor fondeadero se toma pasando á una milla de la puntita S. del puerto; se gobierna luego sobre una mancha ó boquerón

de tierra colorada, que hay en los barrancos de sotavento; se sigue conservando esa distancia hasta descubrir la luz á través de las claraboyas delanteras y posterior de la torre; y cuando principian estas á taparse; se da fondo, arriando por lo menos sesenta brazas de cadena y una buena ancla. En este lugar llamado el Pozo, se halla el buque lo mas seguro que es posible en el puerto que se va describiendo y tan cerca de tierra como es dado, sin exponerse á que rompa la mar. La reventazon se extiende á mayor distancia al lado de barlovento, a donde ademas se encuentran piedras sueltas que hacen perder anclas.

No es prudente, aún en los días de bonanza, desembarcar en los botes de abordó; deben esperarse siempre las lanchas de tierra; éstas vienen generalmente después de fondear un buque, tripuladas por nueve hombres prácticos en la tasca. Si se observase que no sale ninguna, apesar de ser la hora de visita; es señal de mal estado de la mar en la playa. No es raro por esta causa, verse incomunicado con la tierra uno ó dos días, particularmente en los meses de junio á setiembre. Se usan también por los indigenas del puerto, unas balsillas muy angostas, formadas de totora y que rematan en un pico suspendido hacia adelante; las llaman caballitos y se sirven de ellas para la pesca ó para ir a los buques con correspondencia ú otras comisiones cuando la mar se halla muy agitada. El individuo que maneja el caballito se coloca encima de él, sentado sobre los pies y le da movimiento con un doble canaleta de caña. En las bravezas se les ve atravesar la tasca sin ningún temor; y aunque son muchas veces arrebatados por las olas, vuelven a tomar su caballito con admirable prontitud, porque son excelentes nadadores y prácticos en la tasca.

El desembarque se hace varando las lanchas en la playa, cerca del edificio de la Aduana.

Por este puerto se han hecho hasta ahora importaciones directas de mercaderías extranjeras y fuertes exportaciones de arroz, algodón, cebada, chancaca, almidón y plata en barras; pero todo el movimiento de este lugar se traslada en la actualidad á Salaverry, que como se ha dicho antes, ha sido habilitado de puerto mayor en sustitución de él.

En el pueblo hay regulares casas que se ocupan en la estación de baños por las familias de Trujillo. Esta ciudad dista sólo seis millas de la capital del departamento de La Libertad y una de las más antiguas poblaciones del Perú, según queda ya referido. En ella se obtiene toda clase de recursos, menos artículos navales.

El agua es muy escasa y costosa en Huanchaco, tanto porque no siempre corre en el puerto, como por el fuerte gasto que origina su embarque. El lastre es igualmente muy costoso por esta última causa”.

25.3. FACILIDADES PORTUARIAS

La historia de las facilidades portuarias de Huanchaco se remonta al año 1892, cuando se expide una resolución aprobando la autorización dada por la Prefectura del departamento de La Libertad el 20 de julio de 1891 a la Agencia Saa y Compañía para la construcción de una plataforma en Huanchaco. Esta plataforma en realidad, era un muelle de fierro de 108 metros de longitud.

La mencionada resolución es la siguiente:

“Muelle de Huanchaco

Concesión para la construcción de una Plataforma en el Puerto de Huanchaco.

Lima, 19 de Julio de 1892

Visto este expediente relativo a la construcción de una plataforma de madera en el puerto de Huanchaco destinada a las operaciones de embarque de la Agencia Saa y Compañía y la reclamación de los agentes Ludowieg y Gottfried por la que se oponen a la construcción de aquella plataforma, en vista de creerse perjudicados con esa obra que autorizó el Prefecto del Departamento de La Libertad, por decreto de 20 de Julio de 1891; y Considerando:

Que aunque la autorización concedida por la Prefectura, no ha infringido despojo ni daño a ningún particular, solo es facultativo del Gobierno otorgarla; que la plataforma o embarcadero construído, se ha transformado en un verdadero muelle de fierro, y que si bien es cierto él está destinado al servicio particular de la Agencia Saa y Compañía, puede dificultar la construcción de un muelle fiscal, creando a la vez cuestiones enojosas entre los demás agentes del puerto, que en el presente caso es indispensable dictar medidas que conduzcan a dar facilidades al comercio, cautelando los intereses de éste y los del Fisco, así como a garantizar los capitales invertidos de la obra en que se trata; de conformidad con el informe de la Dirección de Obras Públicas y dictámen fiscal, que precede;

HUANCHACO

SE RESUELVE:

- 1º.— Apruébase con el carácter de provisional y destinada exclusivamente al uso particular, la plataforma construída en el puerto de Huanchaco a mérito del decreto prefectural de 20 de julio de 1891 y que la Agencia Sáa y Compañía ha convertido en un muelle de fierro de 108 metros de longitud, según aparece del croquis de fojas 9, sin que esta aprobación sirva de precedente para lo futuro.
- 2º.— La Dirección de Obras Públicas ordenará que se practiquen los estudios técnicos del caso para la construcción de un muelle de fierro en dicho puerto, teniendo en cuenta la obra actual de Sáa y Compañía, a fin de si ella reúne las condiciones necesarias de seguridad, solidez, y si el sitio en que se encuentra es el lugar más apropiado del puerto para la obra, se introduzcan en los estudios las mejoras que conduzcan al buen servicio en el que se proyecta y a las facilidades que exija el desarrollo del comercio en el puerto mencionado.
- 3º.— Una vez practicados aquellos estudios la misma dirección redactará bases de licitación para el arrendamiento y reconstrucción de dicho muelle, y en la subasta que se practique la preferencia por él tanto la Agencia de José M. Sáa y Compañía en vista de los capitales que ha invertido en el muelle actual; pero caso de que cualquiera otra persona obtuviera la buena pró, abonará a Sáa y Compañía, a justa tasación, el valor del muelle existente.
- 4º.— Los gastos que demanden los estudios referidos, se abonarán por la Tesorería General, con cargo a la partida suplementaria de extraordinarios de Gobierno, abierta por resolución de 18 de junio último.

Regístrese y comuníquese.

Rúbrica de S.E.

ELIAS".

Posteriormente en 1899, la empresa del muelle de Salaverry se quejó que debido a las operaciones de carga y descarga que se efectuaban por Huanchaco, la renta de ingresos de Salaverry se veía afectada, por lo que el Gobierno expidió una resolución disponiendo que toda la carga de importación que se desembarcara por Huanchaco con destino a Salaverry estaría afecta a la tarifa de este último muelle.

Decía así la resolución mencionada:

"La Carga de Importación que se desembarque por Huanchaco con destino a Salaverry esta afecta al pago de la tarifa de ese Muelle

Lima, 31 de agosto de 1899

Vista la queja elevada por la empresa del muelle de Salaverry, referente al menoscabo que sufre la renta de ese muelle, con los permisos que otorga la aduana del puerto del mismo nombre para que se desembarque por la caleta de Huanchaco, la carga de importación destinada a dicho puerto de Salaverry;

CONSIDERANDO:

Que si bien el Gobierno, no puede desprenderse de la facultad de acordar permiso, como el que motiva la queja, debe, en cambio, proveer lo que conduzca a que la mencionada empresa no sea perjudicada en sus derechos;

SE RESUELVE:

Que siempre que se dé permiso para desembarcar en la caleta de Huanchaco, carga de importación con destino al puerto de Salaverry, ella estará afecta al pago de servicio de muelle según tarifa, en favor de la empresa recurrente.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

Rúbrica de S.E.

ALMENARA BUTLER".

En 1902, el Sr. Víctor Larco Herrera compró a la Agencia Súa y Compañía el muelle y solicitó al Gobierno autorización para aumentar su longitud en 30 metros. El Gobierno autorizó dicha extensión con la siguiente resolución:

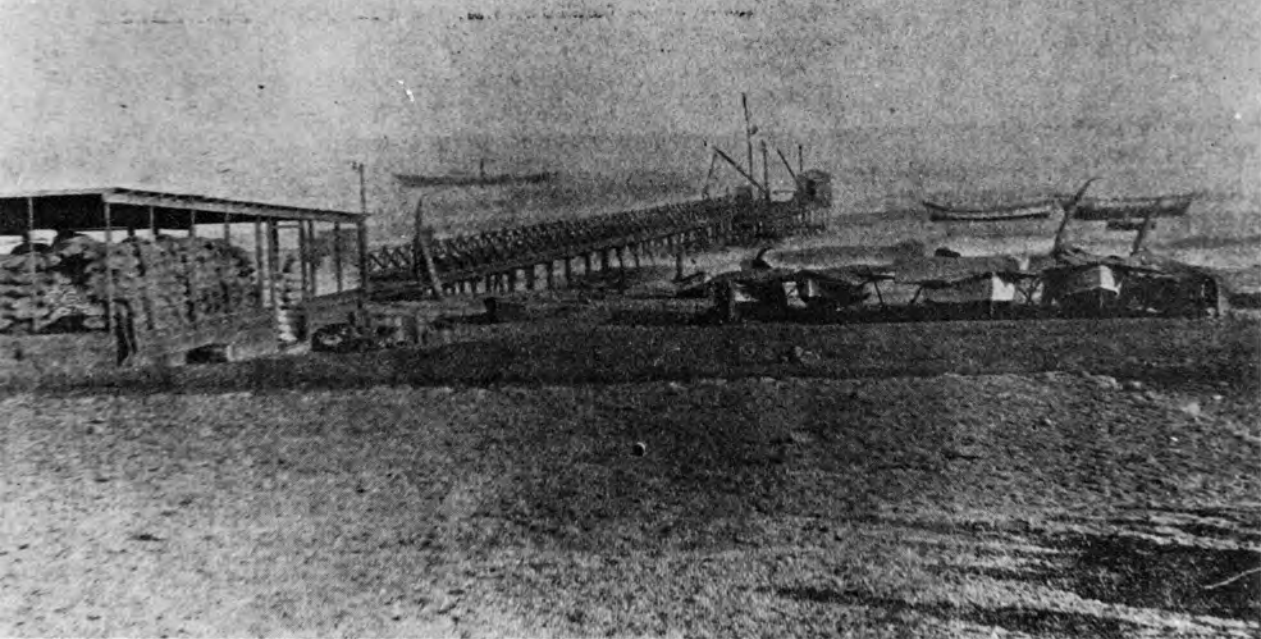
"Prolongación del Muelle de Huanchaco

Lima, 14 de marzo de 1902

Vista la solicitud de don Eulogio Cabada, en representación de don Víctor Larco Herrera, para que se le autorice la prolongación de treinta metros, el muelle de Huanchaco, que ha comprado, según lo acredita su anterior propietario don José M. Súa;

SE RESUELVE:

Acordar la autorización que se pide, en los mismos términos y demás condiciones puntualizadas por la resolución de 19 de



Playa y muelle de Huanchaco, cuando todavía
se embarcaban productos de exportación.
(Reproducido de *El Perú Ilustrado* de 1898).

Junio de 1892, que concedió permiso a Súa para la explotación de dicho muelle.

Regístrese, comuníquese.

Rúbrica de S.E.

LARRABURE Y UNANUE".

En Setiembre de 1902, don Víctor Larco Herrera, propietario de las haciendas: Chiquitoy, Chiclín, Roma y otras, solicita y obtiene del Gobierno, basado en la autorización que le dieron en 1897 para tender una línea de ferrocarril entre sus haciendas y Huanchaco, que se le permita embarcar y desembarcar mercaderías y productos de sus haciendas por el muelle de Huanchaco.

Dice así la resolución:

"La Negociación Larco Herrera puede embarcar y desembarcar las Mercaderías y Productos de sus Haciendas por el Muelle de Huanchaco

Lima, 12 de setiembre de 1902

Vista la solicitud de la Empresa del muelle de Salaverry, para que se declare que la exportación por el puerto de Huanchaco debe limitarse a los productos de las haciendas que en 1897 formaban la negociación Larco; y

CONSIDERANDO:

Que en junio 12 de 1892 se autorizó a la agencia "Súa y Compañía" del puerto de Huanchaco, para establecer un muelle de uso particular; y por resolución de 14 de marzo último se aceptó la transferencia en las mismas condiciones, a favor de don Víctor Larco Herrera;

Que en 29 de mayo de 1897 se otorgó al expresado Larco la autorización necesaria, para construir y explotar una línea férrea entre Huanchaco y el puerto nombrado de Tres Palos, para uso particular de las haciendas Chiquitoy, Chiclín y demás dependencias de la negociación Larco;

Que la resolución de 15 de marzo de 1898, artículo 13, estableció que la empresa del muelle de Salaverry tenía el derecho de impedir que se efectúe embarque o desembarque por cualquier lugar que no sea el muelle de Salaverry;

Que estando al texto de las disposiciones citadas y al propósito que las guió, Larco puede conducir y exportar por la línea de

HUANCHACO

Tres Palos y por el muelle de Huanchaco, todo lo que es de su negocio particular, porque cuando se concedió permiso para los productos de las haciendas Chiquitoy, Chiclin y otras, fue para todo lo que abarcara la dicha negociación, sin que al agregarse a ésta en la actualidad la hacienda Roma, puede modificarse esa concesión, restringiéndola a sólo lo que tenía en 1897; y

Que por lo tanto a lo único que tiene derecho la empresa recurrente es a que Larco limite el tráfico de mercaderías y productos por el muelle de Huanchaco, a los que corresponden a su negociación.

De conformidad con la vista fiscal del doctor Gálvez;

SE RESUELVE:

Que don Víctor Larco Herrera puede hacer embarcar y desembarcar por el muelle de Huanchaco, las mercaderías y productos correspondientes a su negociación, que comprenden las haciendas Chiquitoy, Chiclin y demás dependencias de dicha negociación, entre las cuales se halla el fundo Roma.

Comuníquese, regístrese y publíquese.

Rúbrica de S.E.

ELMORE".

En noviembre de 1902, en vista de que los representantes al Congreso nacional por el departamento de La Libertad, don Agustín G. Ganoza y Teodoro G. Otoya solicitaron que se hiciera extensivo a todas las empresas industriales y comerciales de La Libertad, el mismo privilegio que se había concedido en Huanchaco al Sr. Víctor Larco Herrera, se expidió una resolución fijando la carga que podía desembarcarse por Huanchaco.

Dice así la citada resolución:

"Carga que puede desembarcarse por Huanchaco

Lima, 21 de Noviembre de 1902

Visto el pedido de los Representantes a Congreso por el Departamento de La Libertad, don Agustín G. Ganoza y don Teodoro G. Otoya, para que se amplíe la resolución de 12 de setiembre último en el sentido de que las facilidades que ella otorga a don Víctor Larco Herrera, para el embarque y desembarque por el muelle de Huanchaco, de las mercaderías y productos correspondientes a la negociación Larco Herrera, se hagan extensivas a todas las

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

empresas industriales y comerciales que verifiquen dichas operaciones de embarque y desembarque por el puerto de Huanchaco con la sola excepción de las mercaderías afectas a derechos de aduana;

CONSIDERANDO:

Que tratándose de la exportación de mercaderías y productos no afectos a los derechos no mencionados, no hay inconveniente para que cualquiera persona o empresa pueda efectuar aquellas operaciones, como mejor convenga a sus intereses.

Que, por otra parte la ampliación solicitada no infringe las estipulaciones del 4 de agosto de 1898 celebrado con la empresa del muelle de Salaverry, por cuanto el puerto de ese nombre es distinto e independiente del de Huanchaco.

Estando a lo expuesto en el anterior dictamen fiscal;

SE RESUELVE:

Que por el puerto menor de Huanchaco se pueden embarcar y desembarcar las mercaderías y productos no afectos a impuesto de Aduana, en el modo y forma que más convenga a los interesados; reservándose el Gobierno acordar lo que convenga, en resguardo de los derechos del Estado, cuando llegue la oportunidad de establecer en Huanchaco un muelle fiscal.

Comuníquese, regístrese y publíquese.

Rúbrica de S.E.

MATTO".

"Adquisición por el Estado del Muelle de Huanchaco

Lima, 7 de diciembre de 1923

Visto el expediente seguido por don Víctor Larco Herrera, concesionario para la explotación de los Ferrocarriles de Tres Palos a Huanchaco y de Trujillo a Huanchaco, con el que propone compensar los derechos que corresponden al Estado en el primero de los indicados Ferrocarriles, con la cesión del segundo, de su exclusiva propiedad;

CONSIDERANDO:

Que conforme al inciso "B" del artículo 2º del contrato de 29 de mayo de 1897, el Ferrocarril de Tres Palos a Huanchaco, sólo

HUANCHACO

pasará a ser pertenencia del Estado a los 50 años de explotado por el Concesionario, cuyo plazo comenzó a regir en 3 de noviembre de 1898, fecha en la que entregó al tráfico dicha línea;

Que el Ferrocarril de Tres Palos a Huanchaco no presta servicio público de utilidad comprobada, pues sólo ha tenido por objeto el interés particular del concesionario para el servicio de sus industrias;

Que la línea de Trujillo a Huanchaco de propiedad de don Víctor Larco Herrera, contribuye al desarrollo de la zona que atraviesa, pues une la capital del departamento con un balneario, y facilita el transporte de pasajeros y carga;

Que de la valorización practicada por el ingeniero Inspector de los ferrocarriles de Trujillo resulta que están comprobados los derechos que sobre la primera línea corresponden al Gobierno, con la cesión de la segunda;

Que es conveniente a los intereses fiscales la propuesta de don Víctor Larco Herrera, y

Pudiendo accederse a dicha propuesta, según lo dictaminado por el señor Fiscal de la Nación doctor don Ernesto Araujo Alvarez;

SE RESUELVE:

Acéptase la propuesta de don Víctor Larco Herrera, pudiendo desde luego, hacer el uso que más le convenga del Ferrocarril de Tres Palos a Huanchaco; asumiendo el Estado desde ahora, la propiedad absoluta del Ferrocarril de Trujillo a Huanchaco, con todas sus dependencias, material fijo, rodante y demás servicios subordinados hoy a la concesión para el Ferrocarril mencionado, inclusive la del muelle a Huanchaco y anexos sin remuneración alguna para ninguna de las partes contratantes; quedando desde luego fenecidos los contratos relativos a estas dos líneas férreas, que los constituyen las supremas resoluciones de 29 de mayo de 1897 y 29 de mayo de 1908, respectivamente.

El Director de Obras Públicas procederá a celebrar la correspondiente escritura, en representación del Gobierno, y el Ministro de Fomento acordará oportunamente las disposiciones que deben adoptarse para la explotación por cuenta del Estado del Ferrocarril de Trujillo a Huanchaco.

Regístrese y comuníquese.

Rúbrica del Presidente de la República.

MEDINA."





Vista panorámica de Huanchaco y su muelle.
(Archivo Servicio Aerofotográfico Nacional).

25.4. HUANCHACO EN LA ACTUALIDAD

El que fuera por muchos años, durante la colonia y la república, puerto mayor de relativa gran actividad y movimiento, reemplazado desde 1874 por Salaverry, es hoy sólo una caleta pesquera, balneario y lugar adonde se puede apreciar todavía los famosos caballitos de totora.

Capítulo XXVI

26. CERRO AZUL

26.1. UBICACION GEOGRAFICA

Este puerto, que en una época tuvo una actividad importante debido al movimiento originado por la producción de los valles de Cañete y Lunahuaná se encuentra ubicado al sur del Callao, en la provincia de Cañete, en latitud 13°02'S y 76°29'O de longitud.

La parte de la bahía que encierra el fondeadero y el muelle, se encuentra establecido en un recodo que hace el cerro que lleva este mismo nombre y que se caracteriza por su color azulado y una punta conocida con el nombre de punta Fraile.

26.2. ANTECEDENTES HISTORICOS

Puede decirse que los antecedentes históricos de Cerro Azul se remontan a muchos años antes de la conquista y se relacionaba con el valle de Guarco o Cañete, de gran fama por la buena calidad de sus tierras, las muchas y buenas frutas que daba, así como por los edificios levantados a la vista del mar, que según dice Garcilaso: "fue mandado hacer por los generales del Inca que se habían distinguido en la guerra contra Chuquimanco, y que era una fortaleza pequeña de sitio, empero grande y maravillosa en la obra que la mar batía en ella".

La fortaleza estaba pintada de verde claro y vista desde el mar tenía un aspecto azulado.

Con el tiempo, la fortaleza ya en ruinas impresionaba a los marinos que llegaban con sus naves a su cercanía, y su aspecto

azulino hizo que nominaran al lugar con el nombre de Cerro Azul.

Era un puerto que embarcaba trigo y abundante pescado. Los restos de este fuerte todavía pueden apreciarse en la cumbre del cerro Centinela, que a manera de promontorio, cierra por el sur el puerto de Cerro Azul.

En muchas narraciones de la época de la conquista y la colonia, se describe y da renombre a la ciudad marítima de Guarco, por el gran número de sus habitantes, la prestancia urbana, y su significación política, destacando la fortaleza de Guarco, mitad fortaleza y mitad palacio, la que desgraciadamente fue casi destruida por los españoles para utilizar sus sillares en otras obras, entre las cuales puede mencionarse un muelle en el Callao.

Igualmente, da renombre a Cerro Azul históricamente lo que sucedió en 1615, cuando la bahía fue escenario de una de las tantas acciones que los españoles en el Perú libraron contra los piratas.

En esos tiempos, el pirata holandés Jorge Spielberguen, al mando de seis navíos, hizo su aparición en la costa del Perú después de haber estado en las de Brasil y Chile, con el propósito de apropiarse de cualquier riqueza en metales preciosos o joyas, habidas en tierra o en naves de la Corona de España.

En el Callao, este pirata fue esperado largo tiempo por una flota que había armado el virrey, marqués de Montesclaros, hasta que se recibió el aviso de que había aparecido en las costas de Cañete, al sur de Lima y se disponía a desembarcar.

Ante este aviso, la mencionada flota del virrey, que estaba al mando de su sobrino Dn. Rodrigo de Mendoza, enrumbó a Cerro Azul y justo frente a sus costas se realizó el encuentro de ambas flotas el 17 de julio de 1615. Después de un combate en el que ambas flotas perdieron naves y hombres, los piratas se dirigieron hacia el norte, refugiándose en la isla de San Lorenzo, donde repararon sus averías.

Las poblaciones de Lima y Callao esperaron armados, el ataque y desembarco de los hombres de este pirata. Sin embargo, éstos, después de hacer dos disparos, abandonaron su propósito y dejaron las costas del Perú rumbo al norte.

Ya en la república, Cerro Azul alcanzó cierta importancia debido al gran desarrollo de las haciendas azucareras, como la de Santa Bárbara, así como por el movimiento y producción de las islas guaneras aledañas.

CERRO AZUL

El puerto y la hacienda estaban conectados por una vía férrea. La buena maquinaria existente en la hacienda Santa Bárbara, y la producción de azúcar y algodón del valle, hicieron de Cerro Azul en un período de la época republicana un puerto de importancia, al que llegaban naves procedentes de varias partes del mundo.

En 1830, se expide el decreto que se transcribe habilitando provisionalmente Cerro Azul para el tráfico de cabotaje. Dice así el mencionado decreto:

“El ciudadano Agustín Gamarra gran mariscal de los ejércitos nacionales, Presidente de la República

CONSIDERANDO:

- 1º.— Que la agricultura y comercio del país en el abatimiento en que se encuentran necesitan de una especial protección y fomento.
- 2º.— Que estos ramos de industria se ven paralizados en el valle de Cañete por dificultad y carestía de transportes de sus frutos por tierra, y prohibición de poderlos extraer por mar.
- 3º.— Que estrechado el gobierno por estas razones á conceder frecuentes permisos para dicha extracción, bajo de la precaución de emplear guardas de esta capital á bordo de los buques, perjudica el buen orden y economía del resguardo, y ocasiona al mismo tiempo á las clases productoras considerables retardos y molestias;

DECRETA:

- 1º.— Se habilita provisionalmente el puerto de Cerro Azul para el comercio de cabotaje.
- 2º.— En consecuencia de esta medida, se establecerá en él una tenencia de administración de la aduana principal de Pisco con setecientos pesos de asignación, y dos guardas dependientes de ella con quinientos pesos cada uno.
- 3º.— El ministro de estado en el departamento de hacienda queda encargado del cumplimiento de este decreto.

Imprimase, publíquese y circúlese. Dado en la casa del supremo gobierno en Lima, a 21 de enero de 1830.—

— AGUSTIN GAMARRA.— P.O. de S.E.— José de Larrea y Loredó”.



Vista del puerto de Cerro Azul con su muelle
y almacén. (Reproducido de *The old and the
New Peru*, de M. Robinson).

CERRO AZUL

26.3. LAS INSTALACIONES PORTUARIAS DE CERRO AZUL

Ya en el año de 1875 existía un pequeño muelle de propiedad de Dn. Enrique Swayne por el que se realizaban las operaciones de carga y descarga que requería la zona de servicio del puerto de Cerro Azul.

El 19 de agosto de 1875, el Gobierno autorizó a Dn. Enrique Swayne a ensanchar el muelle que tenía en Cerro Azul, pudiendo emplear sus propios trabajadores o colonos en las operaciones del muelle, pero sólo para las operaciones relativas a ellas, "impidiendo que hagan competencia en lo demás del puerto a los trabajadores matriculados".

Posteriormente este muelle fue clausurado y reemplazado por un muelle de concreto armado construido por la Compañía del Muelle de Cerro Azul, de acuerdo a un contrato con el Gobierno, el que explotó hasta el año 1936, en que el Supremo Gobierno expidió una resolución adquiriendo dicho muelle para el Estado y entregándolo para su administración y operación al Departamento de los Muelles y Almacenes Fiscales del Ministerio de Hacienda y Comercio.

26.4. LA ACTIVIDAD PORTUARIA DE CERRO AZUL

Anteriormente ya se indicó que Cerro Azul fue habilitado como puerto para permitir la salida al mar de los productos del valle de Cañete, pero perdió en importancia cuando la carretera Panamericana fue construida permitiendo la salida de los productos del valle hacia Callao y Pisco.

El puerto siempre operó por el sistema del lanchonaje, utilizando el muelle de concreto, que en su extremo tenía una profundidad de 3 metros. La carga se trasladaba, hasta y desde el muelle en carros de ferrocarril, y desde ahí a los lanchones por medio de dos grúas instaladas en el muelle. La mayoría de la carga se depositaba en almacenes y espacios abiertos de propiedad privada.

De acuerdo a las estadísticas, el movimiento de carga por Cerro Azul estaba conformado en 1964 por: algodón 8,000 Tn., fertilizantes químicos 8,000 Tn., y 4,000 Tn. de guano.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

A continuación se indica el movimiento del puerto del año 1958 a 1971:

1958	9,451 Tn.
1967	11,750 Tn.
1969	13,453 Tn.
1970	3,329 Tn.
1971	1,429 Tn.

En el año 1859, Cerro Azul estaba clasificado como: "Caleta para la exportación de productos naturales e industriales del País, y para la internación con procedencia de Puertos Mayores, de efectos extranjeros libres de derechos por Ley, o de los que, gravados con derechos, los hubiesen pagado".

Posteriormente, Cerro Azul fue elevado a la categoría de puerto menor, y por ley del 29 de octubre de 1886, se estableció aduana de segunda clase en ese puerto.

En 1971, la Empresa Nacional de Puertos del Perú, teniendo en consideración el poco movimiento de carga por Cerro Azul, decidió clausurar las actividades portuarias de ese puerto.

A continuación se transcriben las diferentes resoluciones referentes a la construcción del muelle de Cerro Azul:

1.— "Se autoriza a don Enrique Swayne ensanchar su muelle en Cerro Azul:

Lima, 19 de agosto de 1875

Visto el expediente y teniendo en consideración que el puerto menor de Cerro Azul carece de un muelle fiscal que facilite las operaciones que se practiquen en él, que no pudiendo por ahora el Gobierno construir a su costa obra necesaria, no sería justo denegar la autorización que pide don Enrique Swayne para refaccionar ensanchado el que posee en dicho puerto y considerando también que esta clase de obras además de aumentar la riqueza nacional, contribuyen poderosamente al desarrollo de la industria; con lo expuesto por la Dirección de Rentas, concédese la autorización que don Enrique Swayne solicita para ensanchar su muelle de Cerro Azul bajo las condiciones siguientes:

1^a.— Los efectos que se desembarquen por él pagarán el impuesto de muellaje cuando el Estado posea muelle en ese puerto o crea conveniente hacer extensivo tal impuesto a los puertos menores de la República.

CERRO AZUL

- 2ª.— Tanto el muelle como los empleados y trabajadores estarán bajo la inmediata vigilancia de las autoridades del lugar, y los efectos que desembarquen por el primero, sujetos a los trámites prescritos por el Reglamento de Comercio.
- 3ª.— Queda autorizado el recurrente para emplear sus propios trabajadores o colonos, en las operaciones del muelle, pero solo para las operaciones relativas a ellas, impidiendo que hagan competencia en los demás del puerto a los trabajadores matriculados; y
- 4ª.— El Estado tendrá el derecho de usar gratuitamente del muelle para el embarque y desembarque de sus tropas, y mercaderías.

El Gobierno por su parte cuidará de disponer, al conceder autorizaciones de esta misma clase y para el mismo puerto, que las obras nuevas que pudieran realizarse se plantifiquen en los lugares en que no causen perjuicio a la del recurrente.

Regístrese y comuníquese a quienes corresponda.

Rúbrica de S.E.

ELGUERA".

- 2.— "Permiso a don Pablo Nosiglia para practicar estudios con el objeto de construir un muelle en Cerro Azul:

Lima, 26 de enero de 1917

Vista la solicitud de don Pablo Nosiglia, pidiendo permiso para practicar estudios en el puerto de Cerro Azul, a fin de construir un muelle o alguna otra obra, destinada a facilitar el tráfico marítimo por dicho puerto;

SE RESUELVE:

- 1º.— Acordar permiso a don Pablo Nosiglia, para practicar estudios en el puerto de Cerro Azul, con el fin de construir un muelle u otra obra portuaria; dichos estudios se presentarán dentro del plazo de un año, contando desde la fecha;
- 2º.— Para garantizar las obligaciones que adquiere Nosiglia por el artículo anterior, hará dentro del término de 15 días, contados desde la fecha de la presente resolución, un depósito de cincuenta libras peruanas (Lp. 50.0.00) en la Caja de

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

Depósitos y Consignaciones, el que perderá a favor del Fisco si no presenta los estudios dentro del plazo señalado.

Regístrese y comuníquese.

Rúbrica de S.E.

SOSA".

Capítulo XXVII

27. SAMANCO

27.1. UBICACION GEOGRAFICA

Contigua y al sur de la bahía del Ferrol se encuentra la amplia y bien protegida bahía de Samanco cuya posición geográfica es de $09^{\circ}12'S$ de latitud y $78^{\circ}30'O$ de longitud. La bahía tiene aproximadamente 6 millas de largo por 3.5 millas de ancho, con profundidades comprendidas entre 19 a 22 brazas a la entrada y 3 brazas de profundidad a unos 1,200 metros de la playa. Por el lado este, aproximadamente a una milla de la playa, se destaca prominentemente el cerro de Samanco de figura cónica y cuyo punto más alto es de 1,200 metros sobre el nivel del mar.

En la boca de la entrada se encuentra una isla llamada "Redonda", y en el interior de la bahía cerca a su parte central y aproximadamente media milla de tierra hay otro islote llamado "Pájaro".

27.2. ANTECEDENTES DEL PUERTO

El antiguo o viejo Samanco está ubicado en la extremidad austral de la bahía, abrigada por la punta del mismo nombre y por los cerros Campana y Tortuga y cerca de la desembocadura hacia el mar del río Nepeña o Huanbacho. Al borde del puerto, había una laguna que se llenaba de enero a abril, cuando el río aumentaba su caudal, abriendo después boca al mar. El nuevo Samanco, llamado también Besique, está ubicado más al norte y al lado este de la bahía.

27.3. ANTECEDENTES DE LOS PRIMEROS MUELLES

La primera autorización concedida por el Gobierno para la construcción de un muelle en Samanco fue expedida por Resolución Suprema el 19 de agosto de 1875 para el uso particular de la carga proveniente de los fundos ubicados en el valle de Nepeña.

En 1894, debido a fuertes corrientes que tuvieron su acción en esa fecha, parte de este muelle fue destruido, pero posteriormente se volvió a construir otro de mejores características y de mayor longitud que el primitivo. Este muelle era administrado por la firma *British Sugar* y tenía 120 metros de largo la armazón de madera y con un pescante. Debido a los efectos de un aluvión proveniente del valle de Nepeña, este muelle quedó en seco.

En 1896, el Gobierno adquirió de la testamentaría de don Enrique Swayne el muelle mencionado anteriormente, declarándose muelle fiscal. En la misma disposición se otorgaba a la mencionada testamentaria los derechos de explotación del muelle por el término de 10 años para operaciones de embarque y descarga de acuerdo a las tarifas aprobadas, y el libre uso del muelle para el servicio de la carga de las haciendas de propiedad de la testamentaria.

La testamentaria a su vez, se comprometía a devolver al Estado dentro de los 10 años, el citado muelle en perfectas condiciones.

En abril de 1921, el Gobierno encarga a la Sociedad Agrícola Nepeña Ltda., la administración del muelle de Samanco por 10 años.

En 1930, la Negociación Agrícola Nepeña solicitó y obtuvo del Gobierno para construir y explotar un nuevo muelle en el lugar denominado Besique, el que fue terminado de construir y puesto en operación en junio del mismo año. El muelle tiene una longitud de 320 mts. y 11.5 mts. de ancho.

Los términos del convenio para la construcción de este muelle se dan a continuación:

“Muelle de Besique

Concesión para la construcción del muelle

Entre los suscritos Francisco Quiróz Vega, Director General de Hacienda en representación del Gobierno y don Juan Luis Basombrío, en representación de la Sociedad Agrícola Nepeña Limitada, se ha convenido el contrato que sigue para la construcción y explotación del Muelle de Besique.

SAMANCO

PRIMERO.— El gobierno concede a la Sociedad Agrícola Nepeña Limitada, que en adelante se llamará la Sociedad, la construcción y explotación por treinta años del muelle de fierro que ésta se propone construir en la caleta de Besique y cuyo costo asciende a la cantidad de cuatrocientos setenta mil soles oro (S/. 470,000.00) de acuerdo con los planos y presupuestos a que se refiere la resolución suprema de 5 de abril del año 1929, expedida por el Ministerio de Fomento.

SEGUNDO.— Los treinta años de duración de este contrato correrán desde la fecha en que el muelle esté expedito para el servicio, según la declaración respectiva del Ministerio de Obras Públicas, teniéndose en cuenta que el Gobierno otorga a la Sociedad un plazo de seis meses, a partir de la fecha de la firma del presente contrato, para dar término a la construcción de la obra.

TERCERO.— El Gobierno se obliga durante el tiempo de la explotación a no conceder a persona o sociedad alguna, autorización para construir otro muelle, andarivel o embarcadero en la bahía de Samanco.

CUARTO.— La Sociedad concesionaria se obliga a cuidar de la buena conservación del muelle durante el tiempo de explotación pintando cada dos años la parte metálica con minium, azarcón u otra pintura de buena calidad y renovando en igual tiempo las otras pinturas para conservar el resto del material, con el objeto de que a la terminación de esta concesión, entregue el muelle al Gobierno en perfecto estado de conservación, salvo caso de destrucción de esa obra por fuerza mayor.

QUINTO.— La Sociedad tendrá libre uso del muelle para el embarque de los productos de sus haciendas del valle de Nepeña y para el desembarque de las mercaderías a ellas destinadas, debiendo hacer servicio público con arreglo a las tarifas que en la actualidad rigen en el muelle de Chimbote.

SEXTO.— El Servicio del muelle comprende el izaje de la carga de las embarcaciones que atraquen y el recorrido por ésta hasta su principio o viceversa.

SEPTIMO.— Las cuestiones que se susciten entre la Sociedad y los comerciantes sobre el cobro de muellaje, serán resueltas por la Aduana. Las que se promuevan entre la Sociedad y los jornaleros, serán resueltas por el Capitán del Puerto y si no hubiese conciliación, por la Dirección de Capitanías.

OCTAVO.— Toda mejora que voluntariamente introdujera la Sociedad quedará a beneficio del muelle, desde el momento

mismo de su implantación sin que el Gobierno tenga que abonarle ninguna suma por razón de ella.

NOVENO.— La Sociedad explotará el muelle conforme a los reglamentos que actualmente rigen y a los que el Gobierno dicte en lo futuro; pero es convenido que no podrá aumentarse la tarifa pactada en la cláusula quinta, sino de acuerdo común entre el Gobierno y la Sociedad.

DECIMO.— Todos los materiales y maquinarias y demás elementos indispensables para la conservación, construcción y refacción del muelle serán introducidos libres de derechos fiscales por veinticinco años observándose las disposiciones al respecto vigentes y que se dicten en lo sucesivo.

DECIMO PRIMERO.— El servicio del muelle será gratuito para el material de guerra, equipo de tropas, provisiones para el ejército, su ganado y forraje que traslade o importe el Gobierno por sí mismo y para su uso, sólo en la parte que la tarifa beneficie a la concesionaria; pero en lo que toca al jornal de los trabajadores, su importe será satisfecho por el Gobierno; gozarán de este privilegio la sal y el guano que se movilice por las respectivas compañías fiscalizadas que los administren.

DECIMO SEGUNDO.— La Sociedad suministrará mensualmente a la Dirección de Estadística del Ministerio de Hacienda y a la Sección respectiva del Ministerio de Fomento, el estado del movimiento en el muelle, tanto en lo que se refiere al servicio público como el propio de sus haciendas.

DECIMO TERCERO.— Si durante la vigencia de este contrato el Gobierno constituyera una compañía fiscalizada para la administración de todos los muelles de la República, y por este motivo le fuera necesario reasumir el de Besique con sus accesorios, la Sociedad le entregará previo abono del valor del muelle, con la rebaja de quince mil seiscientos sesentiséis soles oro sesentiséis centavos (S/. 15,666.66) por cada año de explotación que hubiese transcurrido a esa fecha.

DECIMO CUARTO.— La Sociedad concesionaria podrá transferir este contrato previa autorización del Gobierno.

DECIMO QUINTO.— Vencidos los treinta años del contrato a que se refiere la cláusula primera, la Sociedad entregará al Gobierno el Muelle con todos sus materiales, accesorios y dependencias, quien asumirá la propiedad de todas estas obras sin pago de indemnización de ninguna clase a la Sociedad concesionaria o a la que su derecho represente.



Antiguo muelle de Samanco que desapareció
por los efectos de un aluvión.
(Archivo Fotográfico del I.E.H.M.P.).

DICIMO SEXTO.— La Sociedad hace renuncia a toda intervención diplomática, sometiéndose a las leyes y tribunales de la República, en el caso que se presentaran dificultades en el cumplimiento de este contrato con el Gobierno.

DECIMO SEPTIMO.— El presente contrato será aprobado por el Gobierno y una vez perfeccionado en esa forma, se elevará a escritura pública ante el Notario respectivo.

Lima, 23 de junio de 1930

Francisco Quirós Vega,
Director de Hacienda.

J.L. BASOMBRIO".

27.4. MOVIMIENTO DE CARGA POR EL PUERTO

La actividad del puerto de Samanco en sus orígenes dependía de la salida de los productos que proceden del valle de Nepeña. Se embarcaba maíz, arroz, carbón y algunos minerales.





El antiguo Samanco, cerrado por el aluvión y la arena. (Archivo Fotográfico del I.E.H.M.P.).



Una vista de las inmediaciones del muelle de Samanco mostrando cargamentos de harina de pescado para embarque en la época de auge de este puerto.
(Archivo Fotográfico del I.E.H.M.P.).

Posteriormente y debido a la necesidad de la Negociación Agrícola Nepeña de proveer un puerto de salida para su producción de azúcar, se construyó en 1930 el muelle de Besique, por donde se efectuaba el embarque de este producto.

En algunas oportunidades también se descargó carga general en muy pequeñas cantidades. En 1964 y 1965 se exportó harina de pescado. A partir del año 1970, la actividad del puerto ha sido nula ya que los productos azucareros y otros han sido movilizadas a su destino por vía terrestre. Actualmente, el muelle lo utilizan embarcaciones menores en faenas de pesca de consumo.

Según datos estadísticos de los boletines de aduana, en 1891 por el antiguo puerto de Samanco hubo un movimiento de 84 buques a vapor y 14 de vela con una movilización de carga de 2,777 toneladas.

Capítulo XXVIII

28. PISCO

PUERTO "GENERAL SAN MARTIN"

28.1. UBICACION GEOGRAFICA

El puerto denominado Pisco, que prestó servicios a las zonas de su influencia en los departamentos de Ica, Huancavelica y otros, hasta 1970, está ubicado en el departamento de Ica, en latitud $13^{\circ}43'S$ y $76^{\circ}13'O$ de longitud.

La zona marítima portuaria de Pisco comprende 5 millas al sur de la desembocadura del río Pisco y ocupa el lado oriental de la bahía extendiéndose aproximadamente 4 kilómetros hacia tierra adentro.

El fondeadero usado por las naves estaba situado algo alejado de la playa debido a la conformación del fondo submarino, cuya característica principal es la de ser bastante tendida y de escasa profundidad, constituida por fango y arena.

28.2. ANTECEDENTES HISTORICOS

El puerto de Pisco es uno de los puertos más antiguos del litoral, y fue mencionado en la crónica de Cieza de León del siguiente modo:

"Digo pues, que saliendo las naos del puerto de la Ciudad de los Reyes, van corriendo al Sur hasta llegar al puerto de Sangalla, el cual es muy bueno, y al principio se tuvo por cierto que la Ciudad de los Reyes se fundara cerca de él; el cual está della treinta y cinco leguas y en catorce grados escasos de la equinocial a la parte del Sur.

Junto a este puerto de Sangalla, hay una isla que llaman de "Lobos Marinos". Toda la costa de aquí adelante es baja, aunque a algunas partes hay sierras de rocas peladas, y todo arenales muy espesos, en los cuales nunca jamás creo llovió ni ahora llueve, ni cae más de un pequeño rocío.

En cuanto al vocablo Pisco usado para denominar al puerto, Juan de Arona afirma que: "Pisco no puede ser más que la palabra indígena degenerada del quechua Pisko, y que en general significaba "pájaro", y por el nombre del puerto que exportaba un afamado aguardiente llamado "pisco". También el escritor e historiador Alberto Casavilca Escate, señala que es posible que la palabra en quechua *Piskochacaylla* haya sido utilizada para designar a esta región, y que los españoles de la conquista llamaban facilitando su pronunciación "Chakaylla" o Sangalla. El mismo escritor añade que en el tomo II de "Gobernadores del Perú" y "Cartas y Papeles" haciendo referencia a la delimitación de tierra entre Pizarro y Almagro se lee: "Puerto Sangalla 13.5 grados al sur del Cuzco". Otra cita: "se avecindaron en esta ciudad (Lima) los españoles que habían conservado la población de San Galla".

En las inmediaciones de Pisco, dieciocho kilómetros al sur, hay una serie de colinas cubiertas de arena rojiza, sin agua ni vegetación, donde hacen seis mil años se desarrolló y vivió una población de cultura extraordinaria para la época, célebre por sus mantos o piezas textiles de extraordinario colorido, estampados con figuras, denominada la cultura de Paracas.

En 1925, el sabio peruano Julio C. Tello convirtió a la península de Paracas en un centro de investigación arqueológica debido a sus descubrimientos.

Complementando las atracciones y el valor histórico de Paracas, es conveniente mencionar otro aspecto interesante de las zonas aledañas a Pisco, en lo que se refiere al "Candelabro de Paracas". En efecto, visto desde el mar hay unas figuras enigmáticas trazadas en los cerros de la bahía de Paracas y a las cuales se les atribuye diversos orígenes, y que se les conoce como: "El Candelabro" o "Tres Cruces".

Las hipótesis sobre su origen son las siguientes: según varios, las figuras que ofrecen los trazos, fueron un punto de referencia utilizado por los piratas para atacar a las naves españolas durante la colonia. Otros lo atribuyen a los colonizadores españoles que los trazaron a fin de alejar de la zona a los malos espíri-



El antiguo muelle de Pisco. (Reproducido de *The old and the New Peru*, de M. Robinson).

tus: se dice sobre el particular, que los antiguos peruanos sacrificaban mujeres para ofrecerlas al dios "Guano", que reinaba en las islas guaneras frente a Pisco. También se les atribuye un origen preínca representativo del árbol de la vida, y relacionadas también con las figuras existentes en las pampas de Nazca.

Toda la región de Pisco, la portuaria y la agrícola, desde tiempos muy remotos fue muy importante y activa.

El valle estaba ubicado en el señorío de Chuquimanco, y posteriormente durante el incanato fue conquistado por Pachacutec. El primer establecimiento de los españoles debió estar en los asientos del curaca Changalla en los que se detuvo don Nicolás de Rivera el Viejo. En efecto, consumada la conquista, Francisco Pizarro se estableció provisionalmente en Jauja, pero el clima y la distancia de la costa lo obligan a comisionar a don Nicolás de Rivera y Laredo, conocido por la historia como "El Viejo" para que buscara un sitio más adecuado donde fundar la capital de la Nueva Castilla o Gobernación del Virreinato. Llegó al valle El Cóndor en el camino a Humay a 30 Km. del mar. Allí encontró una población indígena a la que llamaban Sangallan y un rico valle cercano a un caudaloso río. Sin embargo, el conquistador decidió fundar la capital del virreinato en el valle del Rímac,

llamando a Nicolás de Rivera y a los que lo acompañaban para que participaran de la fundación española de Lima, de la que Rivera "El Viejo" fue su primer alcalde.

La población, que ostentó por un tiempo el nombre de "La Magdalena de Pisco", fue elevada a la categoría de villa el 23 de noviembre de 1640 por el virrey Dn. Pedro de Toledo y Leyva, marqués de Mancera, denominándosela villa de San Clemente de Mancera con jurisdicción sobre las pampas de Chincha y estableciéndose un cabildo.

Esta villa fue destruida por un terremoto el 19 de octubre de 1662 y saqueada por el pirata Edward Davis en 1686. En 1687 nuevamente fue afectada por un maremoto de graves proporciones. En 1689, a fin de evitar nuevas tragedias como las anteriores, se decidió su cambio de ubicación fijándola a una milla del mar y bautizándola con el nombre de "Villa de Nuestra Señora de la Concordia de Pisco".

Entre variados acontecimientos que se suscitaron en las inmediaciones de Pisco, es conveniente resaltar los siguientes:

Siendo virrey don García Hurtado de Mendoza, tiene conocimiento de la llegada a Paracas, procedente de las costas de Chile, de la flota del corsario Hawkins. Inmediatamente organiza una escuadra encomendándole el mando de la misma a su cuñado don Beltrán de Castro de la Cueva.

Dice una crónica de la época que esta flota se encontró en Paracas con la de Hawkins, trabándose un recio combate que fue interrumpido por las sombras de la noche y la violencia del viento llamado "paraca".

La flota española tuvo que regresar al Callao con dos de las cuatro naves que tenía, seriamente averiadas.

El 8 de setiembre de 1820, arribó a la bahía de Paracas la Expedición Libertadora comandada por el general Dn. José de San Martín, la que terminado el desembarco estableció su cuartel general en el local que hoy es la sede del Club Social Pisco, en la primera cuadra de la avenida San Martín.

Por esta razón de trascendental importancia histórica, el Congreso Nacional en 1832 lo denominó "Villa y Puerto de la Independencia", haciéndose de este modo extensivo tal calificativo al pueblo y población ribereña propiamente dicha.

Por igual motivo, el nuevo puerto construido en Punta Pejerrey fue denominado por el Gobierno en 1969, "Puerto General San Martín".

28.3. LA ACTIVIDAD COMERCIAL Y PORTUARIA DE PISCO

El puerto de Pisco, uno de los más antiguos del Perú, ha pasado por una serie de etapas muy importantes en su actividad comercial y portuaria. Durante la colonia, había un tráfico hacia el Callao y otro hacia Arica. Al Callao se enviaba aguardiente, vinagre, vinos, pasas y el afamado pisco. A Arica salía el azogue proveniente de las minas de Huancavelica. Posteriormente el comercio de Pisco fue extendiéndose a otros puertos de la costa, denominándosele "El Degolladero", por terminar ahí el tráfico costero.

También en una época Pisco constituyó el centro de un tráfico de contrabando realizado por marinos franceses que prácticamente tenían permiso del monarca español para poder comerciar con el continente americano. Con motivo de la guerra entre España y Francia surgida en 1719, la situación cambió y se pudieron adoptar severas medidas contra los que realizaban el contrabando.

En la época de la república, Pisco siguió desarrollándose debido a la actividad agrícola y comercial de su zona de influencia.

Se efectuaban apreciables exportaciones de: aguardientes de uva (pisco) en envases de barro cocido llamados botijas, azúcar de diferentes clases, vinos, algodón, frijoles, dátiles y otros productos. Proveniente de los departamentos de Huancavelica y Ayacucho se exportaba lanas de carnero y vicuña, metales preciosos y otros artículos.

En 1891 el número de naves de cabotaje que recalaron a Pisco llegó a 113, y 79 de comercio exterior.

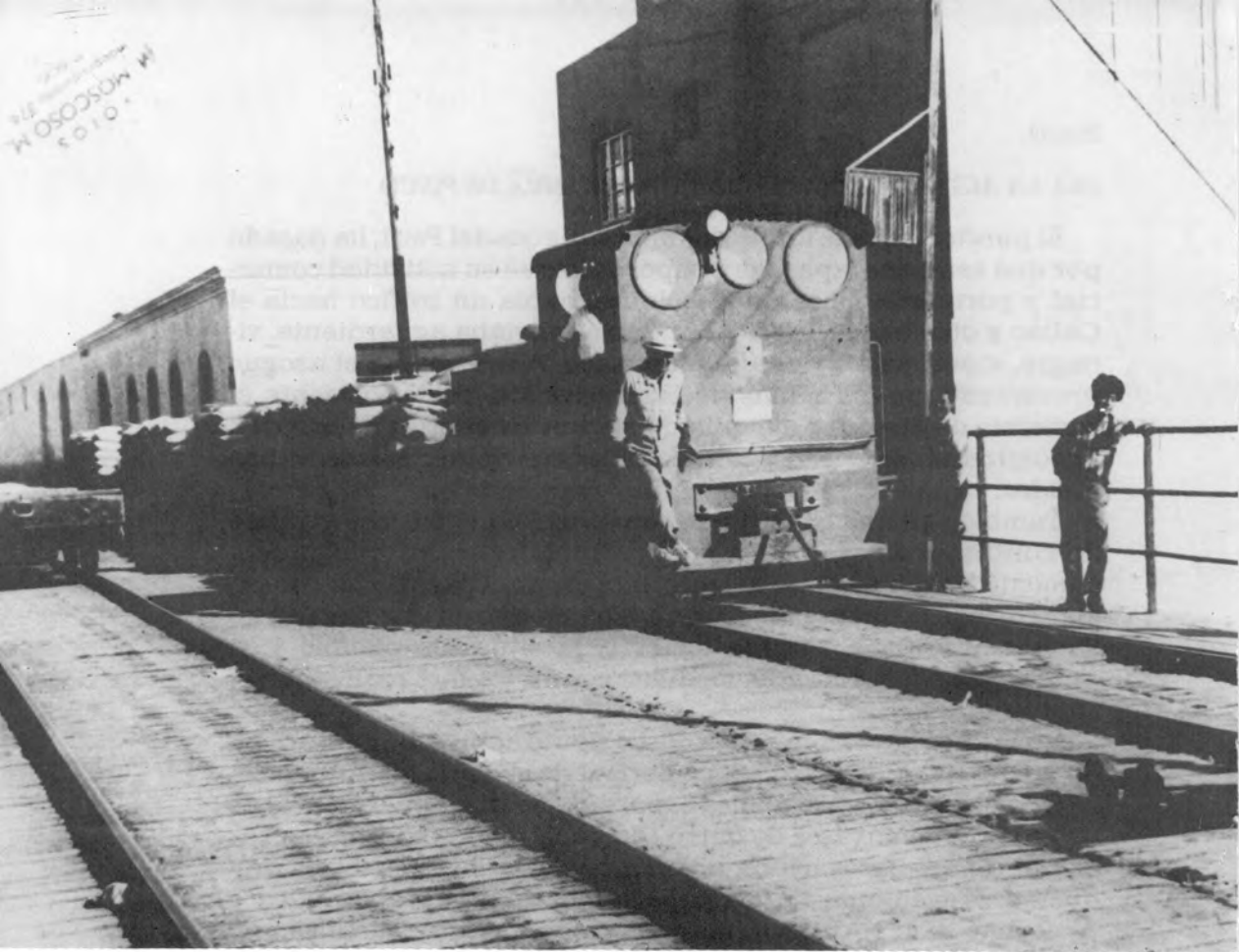
En 1913, Pisco movilizó 75,593 toneladas métricas de cabotaje y 24,303 toneladas métricas de comercio exterior.

Al quedar expedita la carretera Panamericana, el movimiento de cabotaje comenzó a declinar, al igual de lo que sucedió con los otros puertos del litoral. Sin embargo los tráficos de exportación e importación fueron aumentando como podrá apreciarse en los siguientes datos correspondientes a períodos diferentes:

Año 1933 Exp. 20,735 TM — Imp, 6,859 TM

Año 1954 Exp. 62,403 TM — Imp. 7,541 TM

La construcción de la carretera de Pisco a Castrovirreyna también facilitó la salida de los productos mineros del departamento de Huancavelica a través de Pisco.



Una locomotora halando carros con carga
para el muelle de Pisco.

Sin embargo, lo que más contribuyó al auge de las actividades portuarias de Pisco, fue el establecimiento y desarrollo de la industria de harina de pescado y otras conexas en la zona del puerto. Así, en el año 1960 la exportación de harina de pescado era de 2,110 TM; en 1964: 106,027 TM; en 1968: 471,049 TM; y en 1971: 520,254 TM; que fue su máximo, declinando posteriormente debido a la crisis que afectó a esta industria. Otros productos de exportación son: algodón, minerales, pasta de semilla de algodón, y en importación sulfato de amonio, urea y carga general.

28.4. FACILIDADES PORTUARIAS

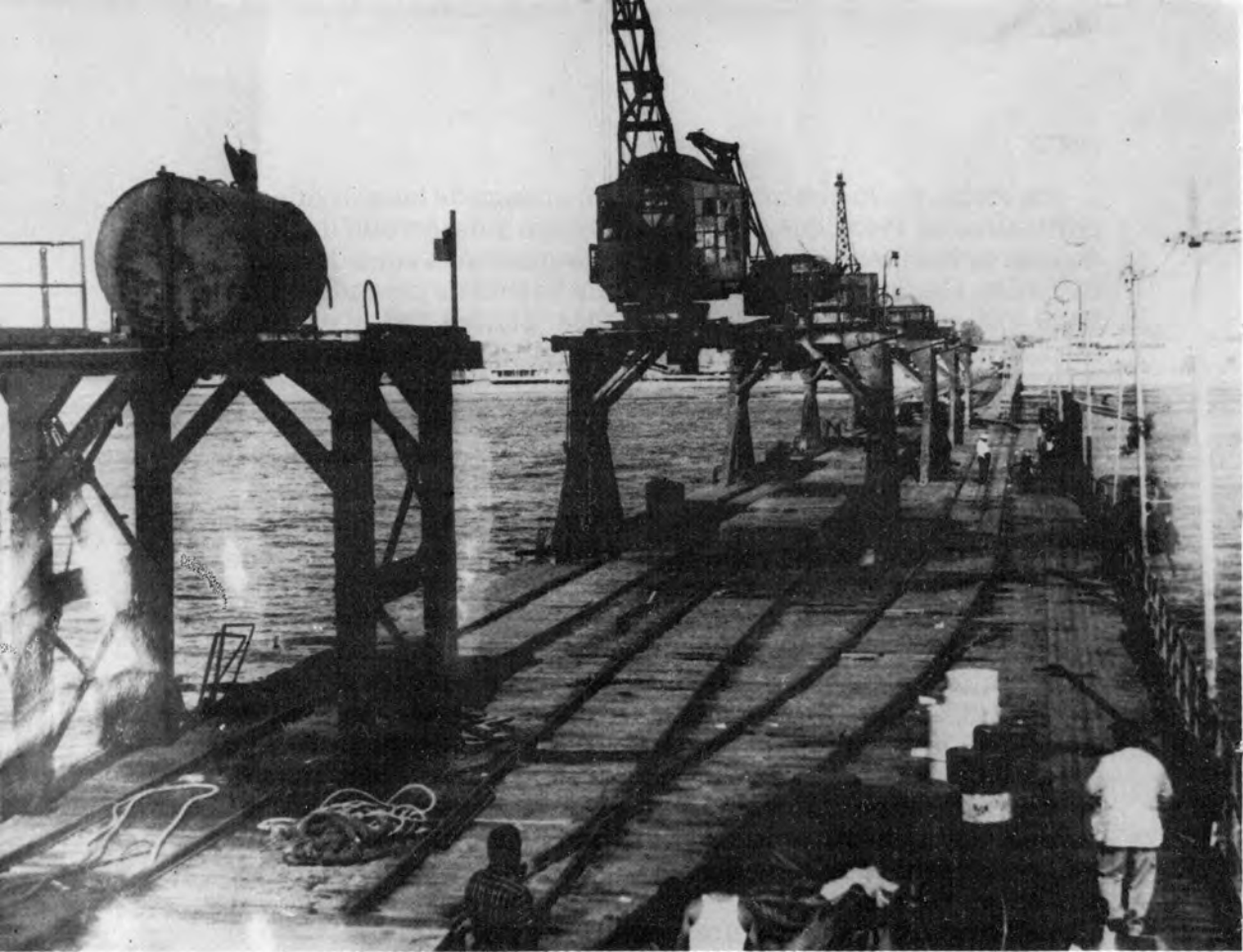
Por muchos años las operaciones de embarque y descarga de mercaderías se hacía por la playa varando las embarcaciones (lanchas) frente a las bodegas o almacenes de playa. Las lanchas quedaban aguantadas para las operaciones por medio de un andarivel que tenía un extremo fondeado y el otro firme en tierra.

En 1855, el Gobierno encargó a Dn. Guillermo Wheelwright la construcción de un muelle a un costo de 30,000 libras esterlinas y cuyas características debían ser la de "tornillo", con pilares de fierro. Su largo 700 varas y su ancho 11, sostenidos por 384 pilares, adquiriéndose los materiales en Inglaterra donde los señores Antonio Gibbs e hijos, que eran consignatarios del guano del Perú.

Al terminarse la construcción en 1859 y entrar al servicio el mencionado muelle, fue para su época un muelle de lanchonaje de primera clase. En la playa y a ambos lados del muelle se ubicaron los locales de la capitania y resguardo.

Por su longitud que rebasaba la zona de reventazón de las olas, el muelle de Pisco permitía realizar operaciones seguras en casi todas las épocas del año. Tenía escalas y pescantes y una torre con luz de señalización.

Este muelle fue entregado para su explotación a concesionarios. En el año 1900 el muelle se encontraba en muy mal estado y el ingeniero de Estado Dn. Felipe Arancibia de la Dirección de Obras Públicas emitió un informe en el que recomendaba "proceder con toda premura a la refacción del muelle, cuyo estado es amenazante". El Gobierno solicitó propuestas para la reparación y explotación del muelle, adjudicándola a la Empresa del Ferrocarril de Ica a Pisco en setiembre de 1900. El contrato respectivo fijaba un período de explotación por 25 años y la exclusividad del concesionario para el traslado de las cargas desde las



Una vista del antiguo muelle fiscal de Pisco.

PISCO

playas a las bodegas. En 1921 este contrato fue renovado, y en 1936 el Gobierno encomendó la administración del muelle al Departamento de Muelles y Almacenes Fiscales de la Caja de Depósitos y Consignaciones. Posteriormente el muelle pasó a ser administrado por la Dirección de Administración Portuaria del Ministerio de Hacienda.

El muelle de Pisco que tan valiosos servicios prestó a la actividad portuaria de ese puerto, fue puesto fuera de servicio en el año 1970 al inaugurarse y entrar en funcionamiento el terminal marítimo de Punta Pejerrey.

28.5. EL NUEVO PUERTO EN PUNTA PEJERREY

El puerto de Pisco, operando con el sistema de lanchonaje y empleando el antiguo muelle de fierro comenzó a ser insuficiente para poder movilizar con eficiencia necesaria el aumento del tonelaje de carga de la región a la que servía. Esto se acentuó aun más, con el desarrollo alcanzado por la actividad pesquera y el establecimiento de importantes fábricas de harina de pescado en las zonas aledañas a Pisco. Para conjurar las deficiencias, se autorizó a ciertas entidades privadas a construir y usar sus propias facilidades portuarias a través de las cuales podían embarcar sus productos.

Con el fin de solucionar las deficiencias de facilidades portuarias, y teniendo en cuenta las necesidades del futuro de la zona de influencia de Pisco, así como la congestión del Callao, la Dirección de Administración Portuaria del Ministerio de Hacienda y Comercio, preparó un plan técnico para la construcción de un moderno terminal marítimo en la zona de la bahía de Paracas, denominada Punta Pejerrey.

Esta punta es un pequeño y bajo depósito de grava que forma una saliente del terreno más alto y ondulado de la península de Paracas, y constituye la punta nordeste de la misma. La orilla forma esencialmente una línea recta de norte a sur, y la constituyen acantilados bajos y pequeños promontorios rocosos. Hay aguas profundas en esta zona y no hay indicios de sedimentación. El lugar está protegido de los vientos predominantes que soplan desde el sur, por las colinas de la península de Paracas. Hay un fuerte viento sur o sudoeste que se produce ocasionalmente en las tardes durante los meses de agosto y setiembre, denominado "paraca", que podría interferir con las operaciones del nuevo terminal,

tal como ocurría con el viejo puerto de Pisco, sin ser sin embargo, un factor predominante ni peligroso.

Con fecha 5 de noviembre de 1965 y mediante D.S. N° 443-H, el Gobierno del Presidente Fernando Belaúnde autorizó al Ministerio de Hacienda y Comercio a convocar a la precalificación de las firmas que se interesaran en la ejecución conjunta de las obras de construcción y dragado (etapas I y II) de las nuevas obras portuarias del terminal marítimo de Pisco, el que estará ubicado en Punta Pejerrey, de acuerdo a las instrucciones y demás documentos preparados al efecto por la firma *Livesey & Henderson*, de Londres.

Las obras a ejecutarse debían comprender:

- 1) Malecón de cuatro atracaderos, de estructura de concreto, con pilotes tubulares de acero, de aproximadamente 700 m. de largo.
- 2) Atracadero para embarcaciones menores (lanchas, remolcadores, etc.)
- 3) Excavaciones y rellenos
- 4) Luces de navegación
- 5) Zonas pavimentadas en el área del puerto, vías de acceso y circulación dentro del área portuaria.
- 6) Suministro de agua potable, incluyendo bombas, reservorios, y aproximadamente 13 kilómetros de tuberías plásticas
- 7) Servicio contra incendio
- 8) Red de desagües
- 9) Muros y cercos
- 10) Red eléctrica y alumbrado
- 11) Edificio para administración
- 12) Cinco edificios para almacenes de tránsito y de carga
- 13) Otros edificios para el puerto
- 14) Dragado (volumen aproximado 1'020,000 m³).

Se estableció como presupuesto base para la totalidad de las obras, la suma de S/. 270'772,000.00.

Dichas obras se financiarían con un préstamo solicitado al *International Bank for Reconstruction and Development* para cubrir el costo en moneda extranjera y los costos en moneda nacional, serían cubiertos por el Gobierno del Perú.

Con R.M. N° 1107 del 1.12.1965 fue designada la comisión de recepción de los documentos de las firmas que se presentarán a



Vista aérea del terminal marítimo General San Martín.
(Archivo Fotográfico ENAPU).

la pre-calificación, fijándose como fecha máxima de entrega de dichos documentos el día 6 del mismo mes. Dicha comisión fue presidida por el sub-director DAP, Ing. Enrique Romero e integrada por el asesor legal DAP, señor Víctor Ampuero y por ante el notario público de hacienda, Dr. Hugo Magill Diez Canseco.

Por la misma R.M. N° 1107 se designó la comisión técnica encargada de calificar los documentos de las firmas que se presentaran, la que estuvo presidida por el asesor técnico DAP, Ing. Ricardo Valencia e integrada por el sub-director DAP, Ing. Enrique Romero; asesor técnico DAP, Ing. René Guevara; el asesor legal DAP, Alcides Miranda y un representante de la firma consultora *Livesey & Henderson*.

Al acto de pre-calificación se presentaron 40 firmas, de las cuales 22 eran nacionales y 18 extranjeras. La comisión técnica, previo estudio, calificó favorablemente y con aprobación del *International Bank for Reconstruction and Development*, a las siguientes firmas:

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

- 1) *Koninklijke Naderlandsche Maatschappij Voor Havenwerken N.V. Amsterdam – C.*
- 2) *Consortio Joint Venture, Frederik Snare Corporation – Guillermo Payet S.A.*
- 3) *Hochtief A.G. – Essen – Alemania Consortio de Ingenieros Contratistas Generales.*
- 4) *Vianini Dragaggi Lavori Marittini S.A.*
- 5) *Raymond International Inc.*
- 6) *Impressit del Pacifico S.A. Asociados con Corporación de Ingeniería Civil S.A. y Castagnini Ingenieros S.A. del Perú.*
- 7) *Consortio de George Wimpey & Cia. Ltda. (Londres) y W.J. Spalding & E. Sabogal S.A. (Lima).*
- 8) *Cilloniz – Olazábal – Urquiaga S.A., Ingenieros Contratistas, Asociados con Phillip Holzman Aktiengesellschaft Frankfurt Am Main.*
- 9) *Fincosit*
- 10) *Grun & Bilfinger A.G. Asociada con Grun & Bilfinger; Interbeton N.V. y Empresas Constructoras Asociadas S.A.*
- 11) *Cia Francaise D'Entreprises*
- 12) *H.B. Zachry Company*
- 13) *Siemensbau Union*

Las 13 firmas anteriormente descritas, eran las únicas que podrían presentar sus propuestas a la licitación que se convocaría oportunamente, para la ejecución de las obras portuarias del terminal marítimo de Pisco, en Punta Pejerrey.

Posteriormente, en julio de 1966, se convocó a una licitación internacional para adjudicar la obra de construcción del puerto en Punta Pejerrey. La firma Impresit del Pacífico asociada a Corporación de Ingeniería Civil S.A. y Castagnini Ingenieros S.A. del Perú obtuvo la buena pro, expidiéndose la siguiente Resolución Ministerial N° 1166 – H:

“Lima, 9 de Setiembre de 1966

CONSIDERANDO:

Que la Comisión de Estudios designada por Resolución Ministerial N° 165 de 5 de Julio del año en curso, ha emitido su informe respecto de las propuestas presentadas en la Licitación Internacional N° 3 realizada el 7 del mismo mes para la ejecución de las obras de Construcción del Nuevo Puerto de Pisco en Punta Pejerrey (Etapas I y II); incluso Dragado (Etapas I y II), de acuerdo con

PISCO

la autorización expedida por Decreto Supremo N° 57-H de 1° de Marzo último y lo dispuesto por la Ley N° 15386;

Que la citada Comisión de Estudios, en las conclusiones de su informe de 1° de Agosto último, expresa que, en vista de las observaciones del Asesor Legal de la misma a los documentos presentados por la Impresit del Pacífico S.A., integrante del consorcio formado por ésta y las firmas Corporation de Ingeniería Civil S.A. y Castagnini Ingenieros S.A., sobre respaldo económico y técnico de la Imprese Italiane All'Estero, se veía precisada a recomendar la adjudicación de la buena-pró al siguiente postor preferencial George Wimpey & Company Limited y W.J. Spalding & E. Sabogal S.A.;

Que habiendo presentado la Impresit del Pacífico S.A. los documentos confirmatorios que, en opinión del Directorio General de Asesoría Legal, salvan las observaciones legales antedichas y teniendo en cuenta que la propuesta de Impresit del Pacífico S.A., Corporación de Ingeniería Civil S.A. y Castagnini Ingenieros S.A., es la más baja, procede adjudicarse a éstas la buena-pró de las obras de que se trata, en armonía con el Decreto Supremo N° 57-H de 1° de Marzo último, que aprueba las Bases de Licitación en las cuales se estipula que la buena-pró se otorgará a la propuesta más conveniente para los intereses del Estado;

Que las conclusiones de la citada Comisión, así como el informe emitido por el Director General de Asesoría Legal, de fecha 23 de Agosto último, han sido puestos en conocimiento del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento, el que ha expresado su opinión favorable mediante cable adjunto, transmitido por el señor Warren C. Baum, Director Asistente de dicha entidad;

SE RESUELVE:

Adjudicase la buena-pró a las firmas Impresit del Pacífico S.A., Corporación de Ingeniería Civil S.A. y Castagnini Ingenieros S.A. para la ejecución de las obras de Construcción del Nuevo Puerto de Pisco en Punta Pejerrey (Etapas I y II), incluso Dragado (Etapas I y II), por la suma total de DOSCIENTOS NOVENTINUEVE MILLONES, TRESCIENTOS CUARENTICINCO MIL, DOSCIENTOS TREINTICINCO SOLES ORO 00/100 (S/. 299'345,235.00).

Regístrese y Comuníquese.

MARIATEGUI*.



Embarque de harina de pescado a granel en
el terminal marítimo General San Martín.
(Archivo Fotográfico ENAPU).

28.6. CARACTERISTICAS GENERALES DEL PUERTO EN PUNTA PEJERREY

Muelle.— El muelle es de tipo marginal con una longitud de 700 metros paralelo al perfil de la costa. El ancho es de 20 metros. La plataforma es de concreto armado y está apoyada sobre 780 pilotes de acero de 18 pulgadas de diámetro.

Los pilotes tienen la particularidad de estar protegidos contra la corrosión mediante ánodos eléctricos que descargan al mar un voltaje ligeramente superior al que electrolíticamente el mar produce creando corrosión.

Bitas y Defensas.— El muelle cuenta con 32 bitas de amarre y está protegido por defensas tubulares de caucho de 17" de diámetro. La plataforma del muelle está a 3.20 mts. sobre el plano del nivel de bajamar de sicigias ordinarias.

Almacenes.— Existen tres almacenes de 3,060 metros cuadrados cada uno con una capacidad de carga normal de 10,000 tonela-

ladas por almacén. Además hay 30,000 metros cuadrados de zona de almacenaje abierta y asfaltada y 80,000 metros cuadrados sin asfaltar.

Equipos y maquinaria.— El puerto cuenta con remolcadores para el atraque y desatraque de las naves y suficiente equipo mecanizado, consistente en tractores para halar vagonetas, elevadores de horquilla, grúas, vagonetas, parihuelas, etc.

El moderno puerto construido en Punta Pejerrey fue denominado por el Gobierno: "General San Martín" y entró en funcionamiento el 14 de abril de 1970.

28.7. LOS TRABAJADORES PORTUARIOS DE PISCO

Ya se explicó anteriormente que las faenas de descarga y embarque se efectuaban al principio varando las embarcaciones (lanchas) frente a las bodegas o almacenes de playa. Las lanchas quedaban aguantadas por medio de andariveles. Ahora bien, resulta interesante transcribir la reglamentación de las tarifas en vigencia, allá por el año 1837, para abonar el trabajo de las cuadrillas de tasqueros, lancheros, arrumadores, guardianes, cargadores y demás del puerto de Pisco.

"Tasqueros (Efectuaban el trabajo en la playa)

Esta cuadrilla será compuesta de personas capaces de desempeñar el destino, y su número no bajará de veinte individuos que serán admitidos en ella, con previa aprobación del capitán de puerto; serán responsables a la mitad de averías en los aguardientes y demás caldos, y con respecto a los efectos, pagarán un cinco por ciento sobre el demérito que tengan, menos en casos extraordinarios como es el de mojarse en los hombros, o por picada de raya, puesto que en tales casos no hay responsabilidad.

Lancheros (Efectuaban el trabajo en las lanchas)

Estos ganarán tres reales cada uno en cada barcada de las lanchas grandes, que carguen de setenta a ochenta botijas de seis arrobas, y dos reales en las demás lanchas menores y de buques; los patrones ganarán en las primeras cuatro reales, y en las segundas tres reales. Las lanchas son responsables de la avería que resulte en ellas por entero, supuesto que cobran su flete; esta avería se pagará por mitad entre la lancha, y la otra mitad entre toda la gente que la tripula. Si aconteciese, como sucede continua-

mente, que al costado de la lancha se rompiese una botija y no pudiese esclarecerse si fueron los lancheros o tasqueros que hicieron la avería, en este caso de duda pagarán la mitad los tasqueros y la otra mitad la lancha y tripulación. El flete de las lanchas se cobrará a seis pesos por cada cien botijas, y con respecto a los piscos se regularán para este caso a cuatro por botija de seis arrobas.

Arrumadores (Trabajaban en las bodegas o almacenes)

Estos ganarán tres reales por cada cien botijas de arrumaje; los jornaleros que les acompañen ganarán ocho reales diarios, con atención a que cobran por entero su jornal, cuando sólo trabajan un corto tiempo, como sucede continuamente.

Guardianes (Trabajaban en la playa)

Los guardianes en playa son responsables a toda falta; ganando ocho reales diarios, y los cabeceadores ganarán cuatro reales cada uno por cada barcada de ochenta botijas, o por este número para mayor claridad; estos cuatro reales se cobrarán del mismo modo en la descarga por igual número de bultos; se entiende para estos casos el que es tercio en carga.

Cargadores de tierra (Transportaban la carga de playa a bodegas o almacenes)

Los individuos que se ocupen en ese trabajo no podrán verificarlo, sin estar provistos de un boleto del Capitán de Puerto, que afianzará de este modo su conducta, evitando al mismo tiempo la concurrencia de gente vaga. Concurrirán con los tasqueros por iguales partes a la saca de botijas a la era, siendo responsables unos y otros a la avería, por la mitad de su valor, que será garantizada por toda la cuadrilla. Por la saca de cada botija de aguariente se cobrará medio.

Por ídem de las botijas de cuatro y media arrobas de toda clase, tres octavos.

Por ídem de seis piscos ídem, un real.

La entrada o salida de todo otro artículo en bodega se regulará a la mitad que tenga de costo en la descarga o carga, sin que en éstos entren cabeceadores. Las conducciones de la playa al pueblo se pagarán a razón de uno y medio reales carga. Las botijas de caldo que éstos carguen para la playa deberán pagar su

PISCO

avería por entero, sea de la clase que fuese, pagándose de conducción dos reales por las de seis arrobas; uno y medio reales por las de cuatro y medio de toda clase; y un cuarto de real cada botija”.

Posteriormente, al construirse el muelle de Pisco, la conformación de los trabajadores del puerto varió, quedando del siguiente modo:

Estibadores, encargados de las labores de operación de estiba y desestiba en las bodegas de las naves; lancheros que efectuaban el trabajo en las lanchas; muellanos en el muelle; tarjadores, para el registro de la carga embarcada y descargada mediante la nota de tarja; y algunos grupos de trabajadores para el arrumaje o traslado de la carga a los almacenes fiscales.

Al inaugurarse el nuevo terminal marítimo General San Martín, nuevamente se expidió una disposición conformando los trabajadores marítimos a dos grupos: estibadores en número de 199 y tarjadores en 45. Las labores en el muelle y almacenes quedaban a cargo de personal de la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU).

28.8. EL FERROCARRIL DE PISCO A ICA

Siendo Ica la capital del departamento y el centro comercial más importante de la región dependiente del puerto de Pisco, fue enlazado en 1871 por un ferrocarril con Pisco el que funcionó hasta setiembre de 1955, en que paralizó su actividad debido a la impracticabilidad de poder competir con el tráfico de vehículos motorizados mediante la pista asfaltada construida entre Ica y Pisco, con enlace a la carretera Panamericana.

28.9. COMENTARIOS AL PUERTO DE PISCO, Y AL NUEVO TERMINAL GENERAL SAN MARTIN EN PUNTA PEJERREY

Una región de amplios recursos de todo orden como los que abarca las zonas de los departamentos de Ica, Huancavelica y Ayacucho, requería para su desarrollo socio-económico de puertos para mantener su comercio. Fue por esta razón que el puerto de Pisco adquirió importancia desde la época de la colonia, y sucesivamente de su condición de puerto menor llegó a la de puerto mayor pasando por diferentes etapas de crecimiento en la movilización de carga. El muelle de Pisco, diseñado y construido con

acierto, prestó valiosos servicios al tráfico marítimo por un largo período, pero al desarrollarse la industria pesquera y otras actividades de producción se requirió de la construcción de nuevas facilidades portuarias. Fue por esta razón, y en previsión de las necesidades portuarias futuras de la importante área de servicio que cubre el puerto, así como la ayuda al entonces congestionado puerto del Callao, que el Gobierno del Presidente Belaúnde a través de la Dirección de Administración Portuaria del Perú dispuso la construcción de nuevas facilidades en Punta Pejerrey. Puede decirse que las facilidades con que cuenta el puerto en Punta Pejerrey son las más adecuadas para el servicio del transporte marítimo actual y con amplias posibilidades para su adaptación a las técnicas de alta mecanización y unitización que se requiere en los servicios de los tráficos de contenedores, *Roll on/Roll off*, *Lash*, multipropósito y graneles. Puede decirse que General San Martín es un puerto en reserva, que debe ser considerado como el punto focal de un tráfico importante acorde al desarrollo industrial y comercial de la amplia zona de servicio a la que está enlazado.

Capítulo XXIX

29. SAN JUAN / SAN NICOLAS

29.1. ANTECEDENTES

El puerto de San Juan está en latitud 15°21'S y longitud 75°09'0 aproximadamente 70 km. al sur de Nazca. El puerto tiene protección natural constituida por la bahía de San Juan. Es un puerto de fácil acceso con profundidades variables entre 5 a 15 metros.

Fue considerado en derroteros y por opinión de navegantes un lugar seguro en la costa, aparente para cobijar naves y efectuar reparaciones, pero no era muy frecuentado en vista de carencia de agua y suministros.

El establecimiento de un puerto en este lugar se debe fundamentalmente a la necesidad que hubo de contar con facilidades portuarias que permitieran la exportación del mineral de hierro existente en las pampas de Marcona.

Estos yacimientos se encuentran en una planicie costera ancha y árida, a unos 500 kms. al sur de Lima con una elevación de 750 metros. Casi toda la pampa de Marcona está cubierta por arenas eólicas, dunas migratorias y gravas de mar.

La presencia de los yacimientos de hierro de Marcona se ha conocido por muchos años atrás. En 1870, Antonio Raimondi anunció públicamente su existencia. En la Feria Internacional de París del año 1900 se exhibió un mapa mostrando la ubicación de los yacimientos de Marcona.

En 1904 el Ing. Federico Fuchs descubrió varios afloramientos de hierro cuando prospectaba por cobre en el cerro Tunga. Poste-

riormente, Fuchs y Roberto Letts ampliaron sus trabajos de prospección en el área sin mayor éxito, pero sin embargo, un lugareño Justo Pastor los guió hasta ciertos afloramientos de mineral de hierro en el área de Marcona. Una comisión nombrada por el Gobierno y presidida por el Ing. José Balta, evaluó los recursos de hierro y carbón en el Perú y en el año 1925 el Gobierno declaró a Marcona reserva nacional.

Al crearse la Corporación Peruana del Santa en 1943, para industrializar ciertas áreas del Perú y establecer la industria siderúrgica, esta Corporación efectuó una exploración intensiva en el área de Marcona.

En 1952, el gobierno peruano, la Corporación Peruana del Santa y la *Utah Construction Company* llegaron a acuerdos mediante los cuales *Utah* continuaría el trabajo de exploración con la opción de explotar el área si se determinaban reservas con posibilidades económicas.

Durante este período de exploración, *Utah* estableció que el depósito tenía una reserva potencial desarrollable y ventajas muy favorables para su explotación.

En 1953, *Utah* y *Cyprus Mines* formaron una nueva compañía, la *Marcona Minery Company*, que se registró en el Perú el 6 de abril de 1953.

Mediante un contrato celebrado con la Corporación del Santa, Marcona obtuvo los derechos exclusivos de exploración y explotación de los yacimientos por 30 años, pagando a la corporación regalías por todo el mineral que se exportase. Las operaciones de exploración se iniciaron en 1953 y el primer embarque de mineral de hierro consistente en 10,850 toneladas se efectuó en el puerto de San Juan el 27 de abril del mismo año.

29.2. EL PUERTO Y LAS FACILIDADES PORTUARIAS

Como se dijo anteriormente, San Juan es un puerto natural, pero que no contaba con facilidades portuarias hasta que la *Utah* inició las operaciones de explotación del mineral de Hierro.

En el contrato suscrito entre la Corporación Peruana del Santa y *The Utah Construction Company* el 6 de febrero de 1952, se estipulaba lo siguiente:

“La Utah deberá construir un muelle en el puerto de San Juan, provincia de Nazca, Departamento de Ica, para el embarque de los minerales de Marcona.

Dicho muelle deberá ser capaz de ser utilizado para el acoderamiento de barcos de diez mil toneladas y para el movimiento de carga general. Es entendido que el movimiento de carga general sólo podrá efectuarse en la medida en que no interfiera con el embarque de mineral de hierro”.

En efecto, el muelle fue construido y estuvo siendo utilizado hasta que las instalaciones del puerto de San Nicolás sustituyeron a las de San Juan. El muelle tiene una longitud aprovechable de 220 metros con profundidades entre 10 a 6 brazas.

En el año 1969, el muelle fue transferido al Estado y actualmente depende del Ministerio de Marina.

El 26 de febrero de 1960 se llegó a un nuevo acuerdo con la Corporación Peruana del Santa, el que sirve de base para la construcción de una nueva planta de propiedad privada en la bahía de San Nicolás. Esta bahía reúne excelentes condiciones hidrográficas y siempre fue considerada como un lugar seguro y adecuado para efectuar operaciones portuarias. En algunas ocasiones se utilizó para efectuar ciertos embarques de productos de los lugares aledaños como carbón vegetal, cochinilla y algodón. En el contrato suscrito el 26 de febrero de 1960, en su cláusula 19 se establece que Marcona construirá las obras portuarias de San Nicolás y las operará a su propio costo. El 4 de julio del mismo año se inicia la construcción del complejo minero metalúrgico y del puerto de San Nicolás, consistente en un muelle de concreto pretensado, con instalaciones capaces de facilitar el embarque de un mínimo de 10 millones de toneladas de mineral de hierro al año y atraque de naves hasta de 45 pies de calado. El 13 de febrero de 1962 se efectúa el primer embarque en el puerto de San Nicolás

Las características del muelle de San Nicolás son las siguientes:

Longitud	:	320 mts.
Longitud del dolphin	:	54.86 m
Ancho del muelle	:	15.09 m
Altura (MLW)	:	4.57 m
Profundidad	:	21.34 m lado oeste 17.07 m lado este
Flujo de embarque del mineral	:	3,000 a 4,000 toneladas/hora
Máximo D W T	:	170,000

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

La población de San Juan es de aproximadamente 25,000 personas de las cuales 3,400 trabajan en el complejo minero.

Los embarques de mineral han tenido fluctuaciones apreciables así:

1956	2'690,634.192 TM
1960	4'071,043.928 "
1968	8'850,039.704 "
1969	9'338,651.376 "
1974	9'938,353.729 "
1984	4'217,561.000 "

Capítulo XXX

30. PIMENTEL

30.1. DATOS GENERALES

Este antiguo puerto del Perú está ubicado en latitud $06^{\circ}50'S$ y $79^{\circ}56'O$ de longitud. El origen de Pimentel no está definido exactamente y sólo puede establecerse que no es de origen milenario ni tampoco de la época de la conquista. Originalmente se llamó Caleta de Concepción de Chiclayo y también Salaverry. Se cree que posteriormente cambió de nombre al de Pimentel en razón de que un oficial de la Marina de Guerra del Perú, don Ricardo Pimentel, localizó al sur del puerto de San José de Lambayeque, un desembarcadero con mejores condiciones que las de aquel puerto lambayecano. Poco a poco, esta caleta fue habilitada para efectuar operaciones de cabotaje, embarcando por ella productos de la provincia de Chiclayo y reabriendo otros de los diversos puertos del litoral usando balsas que se cargaban en la playa con granos, chancaca, carbón, arroz, forrajes, etc.

Rosendo Melo en su *Derrotero de la costa del Perú* se refiere a Pimentel así: "De la hoy caleta olvidada de San José, sigue la costa al S $1/4$ SE, por seis millas de playa baja de arena terminando en un ligero saliente, más bajo todavía, delante del cual existe un placer de fondo escaso en el que se entretienen y gastan su fuerza las olas". "Un poco a sotaviento de ese placer, se estableció el puerto destinado a reemplazar a San José, bautizándolo con el nombre de Pimentel". A su vez, en el *Derrotero de la costa del Perú*, de don Aurelio García García, segunda edición 1870, se refie-



Pimentel. Vista panorámica del muelle y la ciudad.
(Archivo Servicio Aerofotográfico Nacional).

PIMENTEL

re al puerto de Pimentel del siguiente modo: "Siete y media millas hacia el Norte de Eten, se encuentra el puerto de este nombre. Presenta todos los inconvenientes de San José que está muy cerca y de que hablaremos luego". "Los Peligros e inconvenientes quedan apuntados, y que la experiencia ha hecho conocer a todos los que concurren al puerto, ha dado lugar a que el tráfico por él vaya en disminución, hasta el punto de ser hoy casi insignificante. Se carece de todo recurso, excepto de agua, que se consigue de una acequia muy inmediata que desemboca al mar. La naturaleza del fondo en este puerto, así como en el de San José, que es toda arena movediza, hacen imposible la construcción de muelles de fierro o madera, pues no existe base para asegurarlos y, como por otra parte la reventazón se extiende a gran distancia, habría necesidad de dar al muelle una longitud de una milla a fin de salvar esos peligros".

El terminal marítimo de Pimentel, junto con el de Eten, ha servido por muchos años a la región del departamento de Lambayeque y parte de los departamentos de Cajamarca, Amazonas y San Martín. El principal producto de exportación lo ha constituido el azúcar. Sin embargo, al igual que otros puertos del litoral, la carretera Panamericana ha influido notablemente en la declinación de su actividad.

30.2. CONSTRUCCION DEL MUELLE

En 1912, el Gobierno otorgó la concesión para construir un muelle para lanchas y un ferrocarril de 0.70 m en enterreriel entre Pimentel y el fundo Pomalca a la Sociedad Agrícola Pomalca Limitada. Con fecha 10 de agosto de 1915, el Gobierno autorizó a la Empresa del Ferrocarril y Muelle de Pimentel entregar al tráfico público el citado muelle, de una longitud de 556.60 metros y 45.50 metros de cabezo. En 1961, se amplió este muelle en 150 metros quedando en una longitud de 752 metros.

Este puerto está conectado por vía férrea y carretera a Chiclayo y es administrado por la Compañía del Ferrocarril y Muelle de Pimentel.

En 1984 se movilizó 2,507 TM de carga líquida y seca con un movimiento de 33 naves.

BIBLIOGRAFIA

Derrotero de la Costa del Perú – HIDRO 304 – Ministerio de Marina

Puertos del Perú – ENAPU – Julio 1973

Pimentel y su Monografía – Alejandro Araujo – 1960

Legislación de Muelles y Obras Portuarias – Roberto Huapaya Cano 1928.



Muelle de Pimentel con la vía férrea.
(Archivo Fotográfico del I.E.H.M.P.).

Capítulo XXXI

31. HUACHO

31.1 SU UBICACION Y ORIGEN

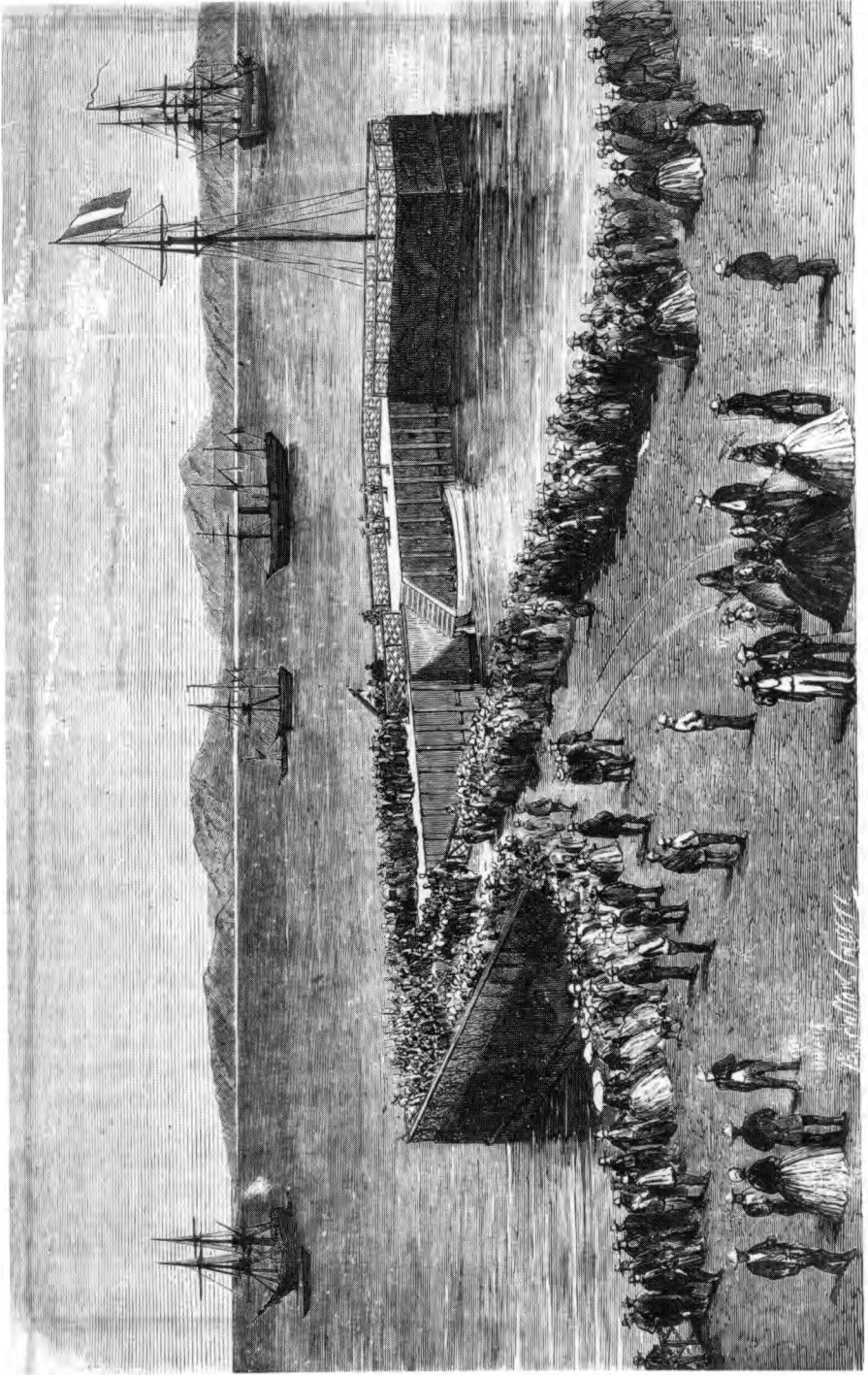
El puerto de Huacho está ubicado al norte del Callao en latitud 11°07'S y longitud 77°37'O.

Su origen data de muy antes de la conquista, como lugar habitado por indios procedentes de la zona del *hombre de Lauricocha*, dedicados a la pesca y a la agricultura. Desarrollaron las artes textil y cerámica, como evidencian los restos encontrados en las huacas. Hay varias teorías respecto al origen de la palabra "Guacho" o "Huacho". Una versión dice que proviene de dos palabras de origen quechua que son: *gua: anuzo* y *chus: peces*. Otra, indica que proviene también de la voz quechua *huachu*, que significa *camellón*. Con el tiempo, la "u" se ha convertido en "o" surgiendo la palabra *Huacho*.

De acuerdo a crónicas de la conquista, en 1535, Francisco Pizarro concedió el departamento de Guacho a un español apellidado Benítez y posteriormente, ya como encomendador, fue transferido al capitán Juan Bayón, y luego al correo de indias de apellido Carbajal. Posteriormente, en 1557, por las ordenanzas del virrey Toledo, los ayllus dispersos formaron la reducción de "Guacho", comenzando a pagar tributo.

En 1597, se fundó la villa Carrión de Velazco, actualmente Huaura, cuyo desarrollo fue mayor que el de Huacho.

Como puede apreciarse, el original nombre de "Guacho" se transformó en Huacho y en 1774, la aldea fue elevada a la categoría de pueblo.



HUACHO

Durante la campaña de la emancipación, Huacho tomó singular importancia tanto por su comercio como por la activa participación de sus hijos. El puerto fue escogido por San Martín para el desembarco de sus tropas al igual que la caleta de Végueta, operaciones que fueron efectuadas los días 10 y 11 de noviembre de 1820.

En 1823, se creó el distrito de Huacho, y por Ley del 4 de noviembre del mismo año, se incorporó al departamento de Lima. El 23 de enero de 1866, se estableció por Decreto Supremo la Villa de Huacho como capital de la provincia de Chancay.

31.2. MUELLES Y ACTIVIDADES

El primer muelle fue construido en el siglo pasado, de fierro y madera, sobre cuya plataforma había rieles, sobre los que se desplazaban unos carros muy rudimentarios que movilizaban la carga que era principalmente arroz, guano de islas, azúcar y menestras. El empuje de estos carros lo hacían los trabajadores. En el cabezo del muelle había un winche también accionado por fuerza humana capaz de levantar hasta 1,000 kilos.

En 1899, este muelle se encontraba bajo contrato de administración de don Enrique Trou y al finalizar el mismo el muelle se encontraba totalmente deteriorado.

A partir de 1899, se inició la construcción en el mismo lugar del primer muelle; uno de fierro sobre pilotes de acero, el que quedó bajo la administración de don José de Ausejo por un período de 25 años a partir de la fecha de su terminación el 1º de mayo de 1901. En 1905, Ausejo transfiere el muelle a don Miguel Botto. En 1917, el muelle y sus instalaciones se transfieren al Estado, en calidad de venta por doña Rosalía Zignago viuda de Botto por la suma de Lp 1,090.

Por Resolución Suprema del 25 de mayo de 1927, se encarga la administración del muelle al Ferrocarril NO del Perú, dependencia del Ministerio de Fomento. Por Ley 8040 del 12 de marzo de 1936, el muelle es transferido a la Caja de Depósitos y Consignaciones.

En 1936, la firma Spolding/Sabogal inicia la construcción a 20 metros al norte del antiguo muelle, otro de concreto con un puente de acceso de 101.5 m. de largo por 10.8 m. de ancho y un cabezo de 50.5 metros de largo por 10.8 m. de ancho. En 1940, este muelle pasó a ser administrado por la Dirección de Administración Portuaria.



El antiguo muelle de Huacho.
(Reproducido de *El Perú Ilustrado* de 1891).

HUACHO

En 1965, con el auge de la actividad pesquera, la Dirección de Administración Portuaria, dentro de su plan de desarrollo portuario, implementó al muelle de Huacho construyendo un nuevo cabezo como prolongación del antiguo, con una dimensión de 71 m. de largo por 16 de ancho. Todo el muelle se reforzó con pilotes, plataforma y vigas de cemento.

El terminal marítimo de Huacho sirve a un área de 10.176 km², con una población estimada de 350,000 habitantes. El auge de este puerto fue en los años de producción de harina de pescado. Así en 1968, la carga total movilizada fue de 164,766 TM; en 1969, 123,202 TM; en 1970, 157,249 TM; en 1971, 105,128 TM; en 1972 desciende a 71,159 TM; en 1973 es de 29,223 TM; y en 1976, 21,755 TM. Actualmente el movimiento de carga es muy reducido.

No podría cerrarse la narración referente al puerto de Huacho sin que nos refiriéramos a la anécdota que posiblemente originó el término: "de la cría de Huacho".

Se dice que habitaba en Huacho un señor Dionisio, apodado *el cigarrero* quien practicaba el llamado "platicambio" y que era como un banco de la época. Recibía en depósitos el dinero y artículos de valor de los huachanos cobrando una comisión, pues era el único que poseía caja fuerte en su establecimiento comercial donde expendía principalmente cigarrillos. Un buen día, *el cigarrero* no abrió la tienda pues se había marchado al extranjero con dinero, joyas y muchos artículos de valor de los huachanos. Desde entonces los limeños los llamaron: *los de la cría de Huacho* por su ingenuidad.

BIBLIOGRAFIA

Derrotero de la Costa del Perú – HIDRO 304 – Ministerio de Marina

Información Capitanía de Puertos – 1977

Puertos del Perú – ENAPU 1973

Informe Administración del Puerto de Huacho – 1977

Huacho en la Historia del Perú – Arnaldo José Arambulo.

Capítulo XXXII

32. CHANCA Y

32.1. UBICACION Y DATOS GENERALES

Este pequeño puerto tiene una ubicación geográfica de latitud $11^{\circ}35'S$ y longitud $77^{\circ}17'O$, ubicado al norte del Callao y distante 66 kms. de Lima.

El origen del nombre Chancay, de acuerdo a historiadores, podría estar relacionado con alguna agrupación chanca que pobló la región en época anterior al incanato, ya que el nombre de un fundo actual del valle, Chancayllo, significa ayllu/chanca.

Los primeros pobladores se remontan a 500/1300 años D.C., e integraron la cultura Huaura o Chancay cuya cerámica y trabajos textiles son admirables.

El valle de Chancay fue uno de los seis valles que comprendía el grupo Huaura, integrante del Tahuantinsuyo. Los restos de sus construcciones ponen de manifiesto la forma circular y cuadrangular de las mismas, empleando el barro.

La fundación de Chancay data de la colonia cuando era virrey el conde de Nieva, quien por cédula del 16 de noviembre de 1562 ordenaba la fundación de Chancay. Este virrey personalmente fijó el sitio donde debía establecerse el nuevo pueblo, en un lugar denominado Tambo Blanco, al que denominó *Villa de Arnedo*, en recuerdo de su tierra natal en España. También se expidió otra cédula nombrando al español don Luis de Flores, Justicia Mayor de la Provincia, delegándole poderes de fundador y poblador.

De un interesante y documentado trabajo del distinguido historiador Carlos A. Romero, ex director de la Biblioteca Nacional de Lima, se han tomado los anteriores datos y además lo que a continuación sigue.

Los primeros pobladores de la villa de Arnedo fueron: Luis de Flores, Francisca Briceño, Pedro Suárez, Pedro López de Moreno, Andrés Machuca, Juan de Valencia, Diego de Almaro Alarife, Alonso de Montes, Alonso de Galindo, Diego de Camacho, Luis de Luna, Luis Varand y Juan Bravo.

Después de fundarse la villa de Arnedo, la región sigue progresando durante el virreinato y adquiere notable importancia designándosele en 1569 asiento del corregidor de Chancay comprendiendo los pueblos de Pativilca, Barranca, Supe, Végueta, Huaura, Huacho, Ancallama, Ihuari, Sayán y Santiago de Maray.

En 1821, establecida la república al fijarse la demarcación territorial, la villa de Arnedo toma el nombre de distrito de Chancay y a su vez también se denomina Chancay a la provincia que se conocía como Corregimiento de Chancay.

En 1867, el Presidente Balta concede a don Modesto Basadre la construcción de un ferrocarril Lima-Chancay que debía continuar hasta Huacho y terminar en Chimbote. En diciembre de 1870 se inauguró el servicio Lima/Chancay del ferrocarril que siguió prestando importantes servicios hasta que cesó de funcionar en virtud de la competencia de la carretera Panamericana.

32.2. SUS MUELLES

Con fecha 23 de marzo de 1872, el Gobierno concede a don Ceferino Elguera, permiso para construir un ferrocarril de vía angosta y de moción a vapor desde su hacienda denominada Palpa al puerto de Chancay y también para construir un muelle en el puerto de Chancay para el embarque de los productos de su fundo. No existen datos exactos referentes a la fecha de terminación de la construcción, aunque se supone lo fue en un año y que se utilizó para el embarque de azúcar mediante un pescante y lanchas.

Con fecha 18 de mayo de 1906, el Gobierno autorizó que se entregue al servicio público el muelle de Chancay, aprobándose también la tarifa propuesta.



Un aspecto del litoral, donde se aprecia
Chancay y sus dos muelles.
(Archivo Servicio Aerofotográfico Nacional).

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

Con fecha 11 de febrero de 1938, el Gobierno dispuso la construcción de un muelle fiscal en Chancay, sobre pilotes de fierro y concreto en vista de que el que existía, de propiedad particular, estaba en mal estado. Este nuevo muelle entró en funcionamiento en 1941, cuando la movilización del algodón significaba aproximadamente 140 toneladas anuales. En 1962 se efectuaron ampliaciones al muelle, dejándolo en condiciones de atender el tráfico de exportación de la harina de pescado.

32.3. OTROS DATOS

Con fecha 13 de octubre de 1851 se eleva la categoría de Chancay a la de caleta habilitada y con fecha 8 de noviembre de 1968, Chancay fue elevado a la categoría de puerto mayor.

32.4. ACTIVIDADES DEL PUERTO DE CHANCAY

El valle de Chancay determinó la característica agrícola de la región a la que servía el puerto de Chancay y su producción de azúcar y alcohol, así como los demás productos agrícolas se embarcaban por el puerto de Chancay. En 1868 se instaló en la hacienda Pasamayo el primer frigorífico de Sudamérica, el mismo que posteriormente fué vendido a Uruguay. Más adelante el algodón también comienza a ser producto de exportación.

Durante el período del auge de la producción de harina de pescado en Chancay se instalan varias fábricas de harina de pescado y la actividad del puerto se incrementa notablemente.

Así, en el año 1960, el tonelaje de carga movilizado por el puerto de Chancay ascendía a 8,982 TM; en 1968, 14,417 TM; en 1962, 49,256 TM; en 1963, 95,051 TM; en 1964 a 92,908 TM; en 1966, 73,722 TM; en 1967, 97,963 TM; en 1968, 61,279 TM y en 1969, 51,964 TM.

En 1980 el tonelaje movilizado alcanzó 14,107 TM y en 1981, 8,453 TM. Podrá apreciarse cómo ha disminuido el tonelaje movilizado por el puerto debido a la paralización de las fábricas de harina de pescado en el área de Chancay.

32.5. EL HUNDIMIENTO DE LA COVADONGA

Durante la guerra con Chile, el 13 de setiembre de 1880, la nave chilena de guerra *Covadonga* de 600 toneladas, después de bombardear el indefenso puerto de Chancay, al retirarse notó la pre-

CHANCAJ

sencia de dos embarcaciones a corta distancia de tierra. Cumpliendo órdenes superiores las cañoneó hundiendo a la de mayor tamaño, no así a la otra que era una canoa elegante, pintada de blanco y con bronce relucientes. Luego, el comandante de la *Covadonga* envió un boté con el fin de inspeccionarla y al recibir el informe de que no había nada sospechoso, ordenó acercarla a la nave e izarla. Al efectuarse el izado de la embarcación, explotó una carga de dinamita hábilmente colocada, lo que a su vez produjo tal daño a la *Covadonga* que se hundió en tres minutos, salvándose algunos de sus tripulantes y ahogándose alrededor de 50.





Panorámica vista del puerto de Chancay en la época del auge de la harina de pescado. (Archivo Fotográfico del I.E.H.M.P.).

Capítulo XXXIII

33. SUPE

33.1. UBICACION Y DATOS GENERALES

El puerto de Supe tiene una posición geográfica de 10°48' sur de latitud y 77°45' de longitud oeste.

Desde el siglo pasado, hubo mucho movimiento por este puerto en virtud de la actividad agrícola de las regiones cercanas al puerto. La exportación consistía principalmente de azúcar ensacada, alcohol, algodón, pescado salado y melaza.

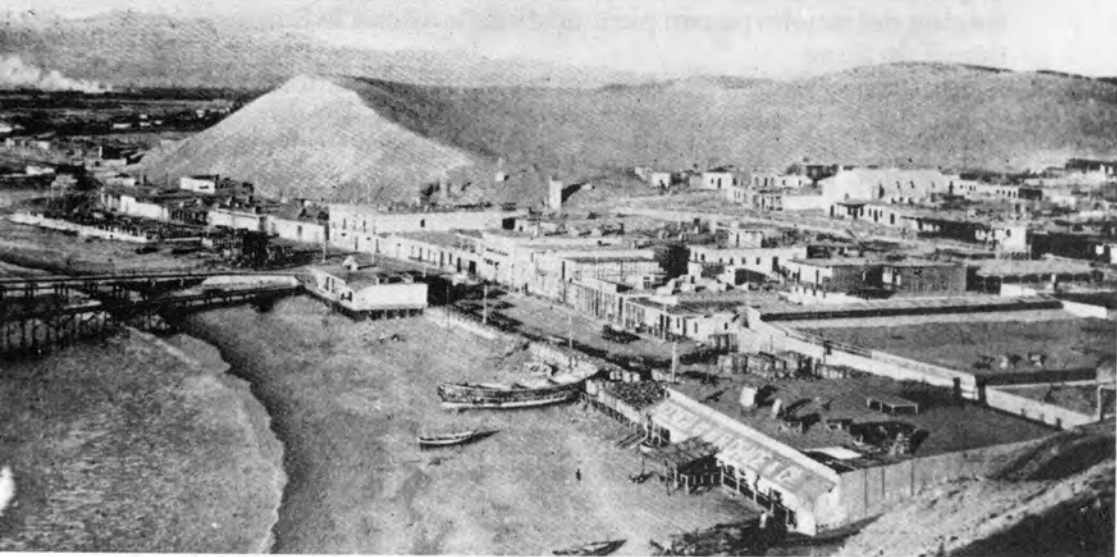
Se importaba: cemento, madera, maquinaria agrícola, mercadería y alimentos de utilidad general, locería, etc.

El puerto de Supe tenía grandes almacenes que abastecían toda clase de productos a los pueblos vecinos y las haciendas de mayor actividad entre otras eran Paramonga y San Nicolás.

33.2. FACILIDADES PORTUARIAS

Supe es una rada abierta con profundidades variables hasta 7 metros a 500 metros de la playa. La amplitud de marea es de 0.9 metros. El primer muelle fue construido aproximadamente en 1870 por el Estado y estaba situado a unos 50 metros hacia el sur del actual muelle, con pilotes de fierro para carritos empujados por fuerza humana. La carga que se embarcaba o recibía en el muelle se transportaba a las naves o de las naves en lanchones movidos a remo. Este muelle fue alquilado a don Alejo Bustelo y en 1906 el Gobierno canceló dicha concesión disponiendo que el





Vista panorámica del muelle y población
de Supe. (Reproducido de *Cómo se
engrandece el Perú*).

muelle fuera entregado por el citado Bustelo y con intervención del capitán del puerto al representante de la Compañía Nacional de Recaudación del muelle. En 1916, por otra resolución del Gobierno se rescinde el anterior contrato y se encarga a la Compañía Recaudadora de Impuestos la administración del muelle de Supe. En 1918 se aprueba otro contrato encargando la administración del muelle por un período de siete años a la Empresa Mercantil de Supe.

En 1921, el Gobierno aprueba los estudios y autoriza la construcción de un muelle de concreto armado en Supe de características similares a la del muelle de Malabrigo a la firma *Dunkelberg/Pellny*. En mayo de 1924 terminó la construcción del muelle y en diciembre del mismo año el Gobierno autoriza por contrato a la Compañía Administradora del Muelle de Supe su administración por un período de diez años. En 1935, habiéndose el Gobierno cancelado los préstamos que otorgaron las sociedades agrícolas San Nicolás y Paramonga para la construcción del muelle, asume la propiedad del mismo, cancela el contrato con la Compañía Administradora del Muelle de Supe y lo entrega para su administración en 1936, junto con otros muelles del Estado, a la Caja de Depósitos y Consignaciones.

El muelle tenía un puente de acceso de 143 metros de largo por 6.25 metros de ancho.

Posteriormente el Estado transfirió la administración de este muelle junto con otros a la Dirección de Administración Portuaria del Ministerio de Hacienda. En el año 1966, habiéndose establecido varias fábricas de harina de pescado en Supe y siendo necesario mejorar las facilidades para el embarque de este producto, el Gobierno dispuso la ampliación y reforzamiento del muelle, prolongándolo 71 metros con 16 metros de ancho.

33.3. LAS ACTIVIDADES DEL PUERTO

Como se dijo anteriormente, Supe tuvo una actividad portuaria en función de las necesidades de su área dependiente y de la exportación de productos agrícolas. Al igual que muchos otros pequeños puertos del litoral, al consolidarse el tráfico a través de la carretera Panamericana, de norte a sur de la costa, el movimiento portuario de Supe declinó notablemente. Sin embargo, en el período 1954/1958 se embarcaron minerales y concentrados de cobre, plomo y zinc. En 1960 se inició en Supe la actividad de

SUPE

pesca y producción de harina de pescado en gran escala que, al continuar en aumento, mantuvo al puerto en permanente actividad.

En diciembre de 1964, en vista del movimiento portuario Supe es elevado a la categoría de puerto mayor.

En 1965 la actividad de producción de harina de pescado en Supe había tenido un relativo auge, empleándose bolicheras de hasta 350 toneladas que descargaban la anchoveta a chatas, que a su vez transferían a las fábricas el pescado mediante absorbentes. El número de fábricas de pescado llegaba a 19.

Un varadero "Icorrepsa", construyó para la Agencia Ayulo 8 lanchones de fierro con capacidad de 840 toneladas. Las agencias existentes eran: Ayulo de Supe Ltda., Juan Dalmau, Eugenio Bauman, Servicios Portuarios de Supe, Marítima América, A. Farfán S.A., Grace/Supe, Faenas Portuarias, Euro Perú y otras más.

Como dato se indica que en 1959 entre carga líquida y seca se movilizó por el puerto 89,178 TM. En 1967, 438,379 TM; en 1976, 193,749 TM; y en 1981, 294,293 TM; de las cuales 79,200 TM; eran de carga seca.

Capítulo XXXIV

34. CASMA

34.1. UBICACION GEOGRAFICA Y ANTECEDENTES

Un puerto muy antiguo y al que Cieza de León menciona en su crónica así: "Seis leguas adelante está el puerto de Casma adonde también hay otro río y mucha leña, donde los navíos toman siempre refresco está a diez grados", es el de Casma. Su posición geográfica es 09°28' sur de latitud y 78°23' oeste de longitud.

Aproximadamente a dos kilómetros al NE. del puerto desemboca el río Casma que nace en los Andes en la cordillera Negra y que abastece de agua a la zona agrícola aledaña. El puerto está unido por un camino a la carretera Panamericana.

Las actividades portuarias de Casma son muy antiguas, siendo punto obligado de escala en el cabotaje durante la colonia y en la república. En 1686, Casma fue devastada por incursión del pirata Davis. Por Casma se exportaban productos provenientes de Huaráz y del valle de Casma, tales como textiles, carbón vegetal y otros. En 1865 el Congreso por ley estableció como puerto mayor a Casma.

34.2. EL MUELLE Y SUS ADMINISTRACIONES

Con fecha 17 de noviembre de 1896, el Gobierno convoca a propuestas para la construcción de un muelle en Casma y con fecha 10 de diciembre del mismo año se adjudica la construcción a D.M. Botto, por la suma de veinticuatro mil soles.

Terminada la construcción del muelle e iniciadas sus operaciones, prestó servicios bajo administración privada hasta el 26 de junio de 1918 en que el Gobierno compra a la Sra. Rosalía Zignago Vda. de Botto, el muelle, el winche, la línea férrea del muelle y cuatro carros para el mismo a justa tasación, fijándose esta en ochenta y dos libras, tres soles y cuarenta y un centavos.

El 25 de agosto de 1918, se dispone que el muelle sea entregado a la Compañía Salinera del Perú. El muelle prestó servicios movilizand o diversos productos tales como barras de plomo argentífero, madera, animales en pie, máquinas y otros productos.

Las operaciones se efectuaban embarcando los productos en lanchones y utilizando un gremio de operarios denominados lancheros.

En 1922, el Gobierno transfiere la administración del muelle a la Compañía Administradora del Muelle de Casma, sobre la base de pagar al Gobierno el 35 % de las entradas brutas del muelle. En 1932, el muelle se transfiere para su administración por conveniencia a los intereses del Estado, a la Superintendencia General de Aduanas.

Durante el período del auge de la producción de harina de pescado en el Perú, el puerto de Casma tuvo relativa actividad pero actualmente está inactivo.

34.3. OTROS DATOS

Cerca de una milla en línea recta con la costa, se destaca un farallón oscuro llamado la "Roca Negra". Emerge verticalmente hasta cinco o seis metros sobre el nivel del mar de fondo de 30 brazas, limpia y sin playa. En 1854, chocó contra ella y se hundió, la Fragata *Mercedes*, velero nacional que en las primeras horas de la noche salía de Casma remolcado por el vapor de la Armada Nacional *Rimac*. La *Mercedes* llevaba a bordo entre dotación y transporte de reclutas, unas ochocientas personas. Se dice que casi en la boca de la bahía de Casma faltó el remolque y antes de que la fragata pudiera lanzar sus velas o templar el remolque, el viento la lanzó sobre la roca destrozándola y hundiéndola. El capitán de la *Mercedes*, don Juan Noel se hundió con su nave, negándose a salvarse mientras quedase un ser humano a bordo, legando a la historia un ejemplo de valor y dignidad profesional.

Otro acontecimiento sucedido en Casma es el del combate de Casma, durante el período de la guerra que Chile realizó contra la Confederación Perú Boliviana.

CASMA

En efecto, Santa Cruz, que ostentaba el título de protector, al sentirse defraudado por nuevos ataques de Chile y no contando con elementos navales disponibles al momento, autorizó por Decreto Supremo del 17 de junio de 1837 el corso; y, con la ayuda de un grupo de franceses residentes en el Perú, armó en poco tiempo una escuadrilla naval dotada de oficiales franceses, tropas peruanas y marinería de diversos orígenes. La escuadrilla fue puesta al mando del marino francés Blanchet.

Encontrándose en Casma el 12 de enero de 1830 realizando faenas de aprovisionamiento de leña el grueso de la flotilla de Chile al mando del capitán de navío Roberto Simpson, la escuadrilla de Blanchet la atacó y cuando ya parecía haber logrado el propósito de capturarlos, fue muerto Blanchet, produciendo un desconcierto en los tripulantes y una retirada del puerto sin que la flotilla chilena persiguiera a las naves de Blanchet.

Capítulo XXXV

35. HUARMEY

35.1. UBICACION GEOGRAFICA Y ANTECEDENTES

Este puerto, integrante del grupo de puertos pertenecientes al departamento de Ancash, está situado en latitud 10°06' sur y longitud 78°10' oeste.

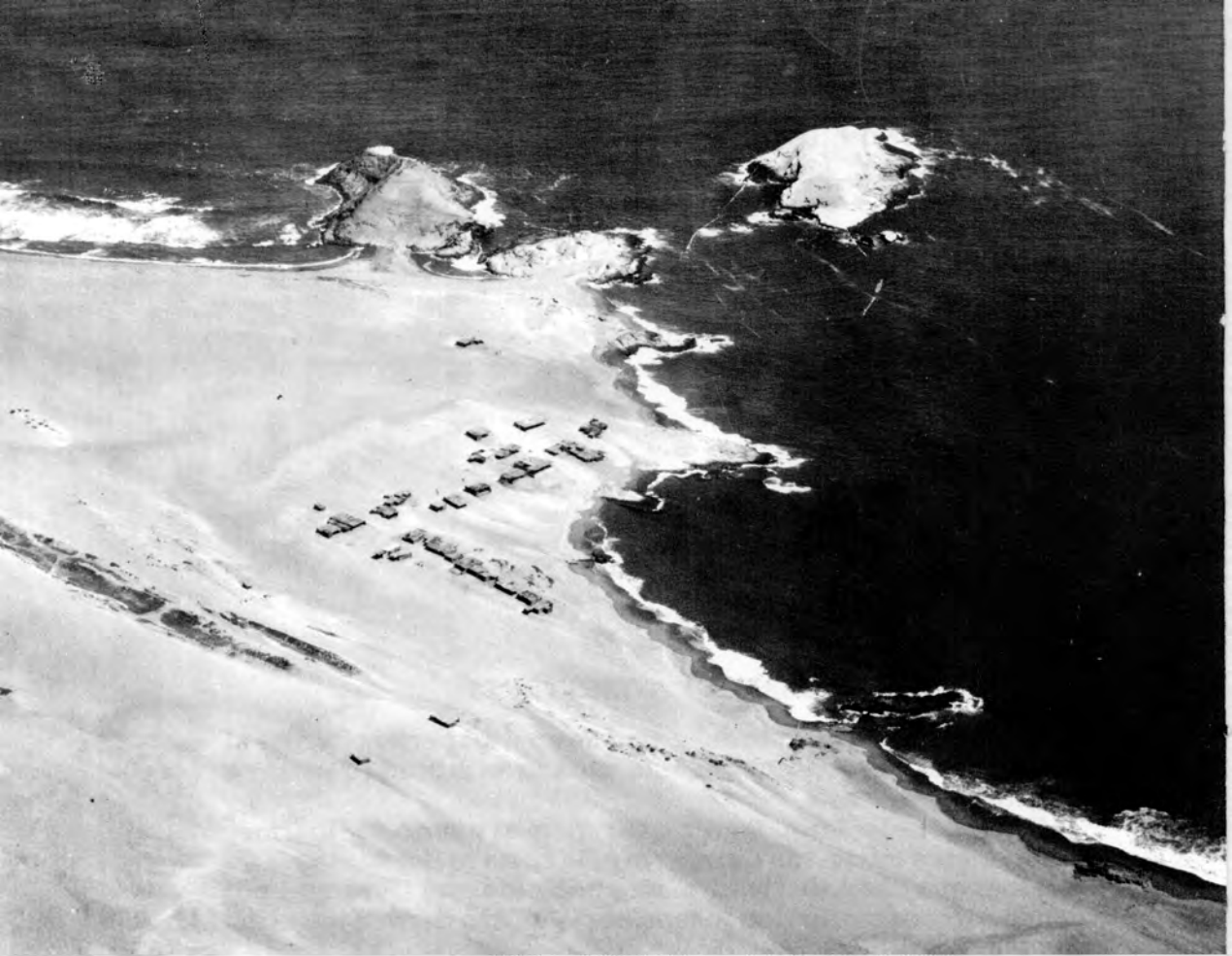
Cieza de León, en su crónica, se refiere al puerto de Huarney del siguiente modo: "de Casma corre la costa al Sur hasta los farallones que dicen de Guabra; más adelante está Guarmey, por donde corre un río, de donde se va por la misma derrota hasta llegar a la Barranca...".

En 1615, el pirata Spilberguen saqueó y quemó la ciudad de Huarney. En 1895, Huarney estaba clasificado como caleta habilitada. En 1906, el Gobierno decidió que se construyera en Huarney un muelle para lanchonaje, y adjudicó la construcción y operación del mismo a la compañía *Anglo French Ticapampa Silver Mining Company Limited*, entrando en funcionamiento en 1909.

En 1936, el Gobierno dispuso que la Caja de Depósitos y Consignaciones tomara a su cargo la administración de este muelle. En 1954, el muelle fue arrendado a la Compañía Pesquera Ferrol.

En 1957 se construyó una extensión al muelle de 30 mts. de largo por 8 mts. de ancho, formando así un nuevo cabezo.

El puerto de Huarney está unido por una carretera a la ciudad de Huarney de la que dista aproximadamente 2 kilómetros y en donde reside prácticamente la mayoría del elemento que ocasionalmente trabaja en el puerto.



Bahía de Huarmey.
(Archivo Fotográfico del I.E.H.M.P.).

HUARMEY

Durante el auge de la fabricación de harina de pescado, se establecieron alrededor del puerto algunas fábricas para elaborar este producto. Al declinar la actividad pesquera, el puerto prácticamente está inoperativo.

En razón de que el puerto está ubicado en una zona desértica y pantanosa, y no habiendo actividad portuaria, Huarney no presenta por el momento ninguna posibilidad de reactivación.

Capítulo XXXVI

36. PUNO

36.1. UBICACION GEOGRAFICA

A orillas del lago Titicaca, como un puente de enlace entre la costa y región sur del Perú con la República de Bolivia, se encuentra el puerto de Puno. Su terminal lacustre está ubicado a 3,808 metros sobre el nivel del mar.

36.2 ANTECEDENTES HISTORICOS

Desde tiempos muy lejanos, balsas y embarcaciones de totora surcaron las aguas del lago Titicaca.

Don Rosendo Melo menciona que en 1530 un marinero llamado Juan Laundrillo navegaba en el lago en pequeños bergantines. Este Juan Laundrillo se hizo posteriormente famoso al recorrer de oeste a este el estrecho de Magallanes cumpliendo órdenes del Gobernador de Chile, don García de Mendoza.

Otra narración de la época informa que en 1617, secciones de ocho pequeñas naves se desembarcaron en Islay, que habían sido ordenadas por el virrey Borja y Aragón. Estas secciones fueron transportadas desde Islay a Juli en el lago donde se armaron las embarcaciones para transportar materiales a la iglesia de Copacabana.

En 1887, un teniente de la Marina del Perú, don Enrique Game-ro Alfaro, realizó varios viajes de exploración en el río Desaguadero llegando en algunos hasta el lago Poopó en Bolivia.



Una operación de embarque en el lago Titicaca de carga conducida a lomo de llama. (Reproducido de *The old and the New Peru*, de M. Robinson).

PUNO

En el Gobierno del mariscal don Ramón Castilla (1858-1862) se envió una Comisión Naval a Europa presidada por el contralmirante Ignacio Mariátegui que tuvo a su cargo la compra de dos buques para el lago, el *Yavari* y el *Yapurá*. Las secciones de estos buques fueron desembarcadas en el puerto de Arica en 1869 y trasladadas a través de una distancia de 400 kilómetros hasta Puno, a lomo de mulas y hombros humanos.

En 1870 la operación de transporte concluyó y el *Yavari* terminó de armarse en diciembre de 1870. El 14 de junio de 1871 realizó su primer viaje a la isla Esteves. El *Yapurá* terminó de armarse en 1872 y su viaje inaugural lo efectuó en mayo de 1873.

El muelle de Puno fue construido en el año 1865 por la municipalidad de Puno cuando el Gobierno ordenó la construcción de los vapores *Yavari* y *Yapurá* a Europa. Tenía una extensión original de 420 metros de largo por 23 metros de ancho, con piedra caliza en sus muros y argamasa con relleno en el centro de cascajo y tierra. En el año 1905 a 1906, la *Peruvian Corporation*, a la que se le concedió autorización para su administración, lo amplió en una extensión de 5.20 metros en su ancho, quedando en 28.20 metros que es su ancho actual. Esta ampliación se hizo con rieles y relleno de piedra y cascajo.

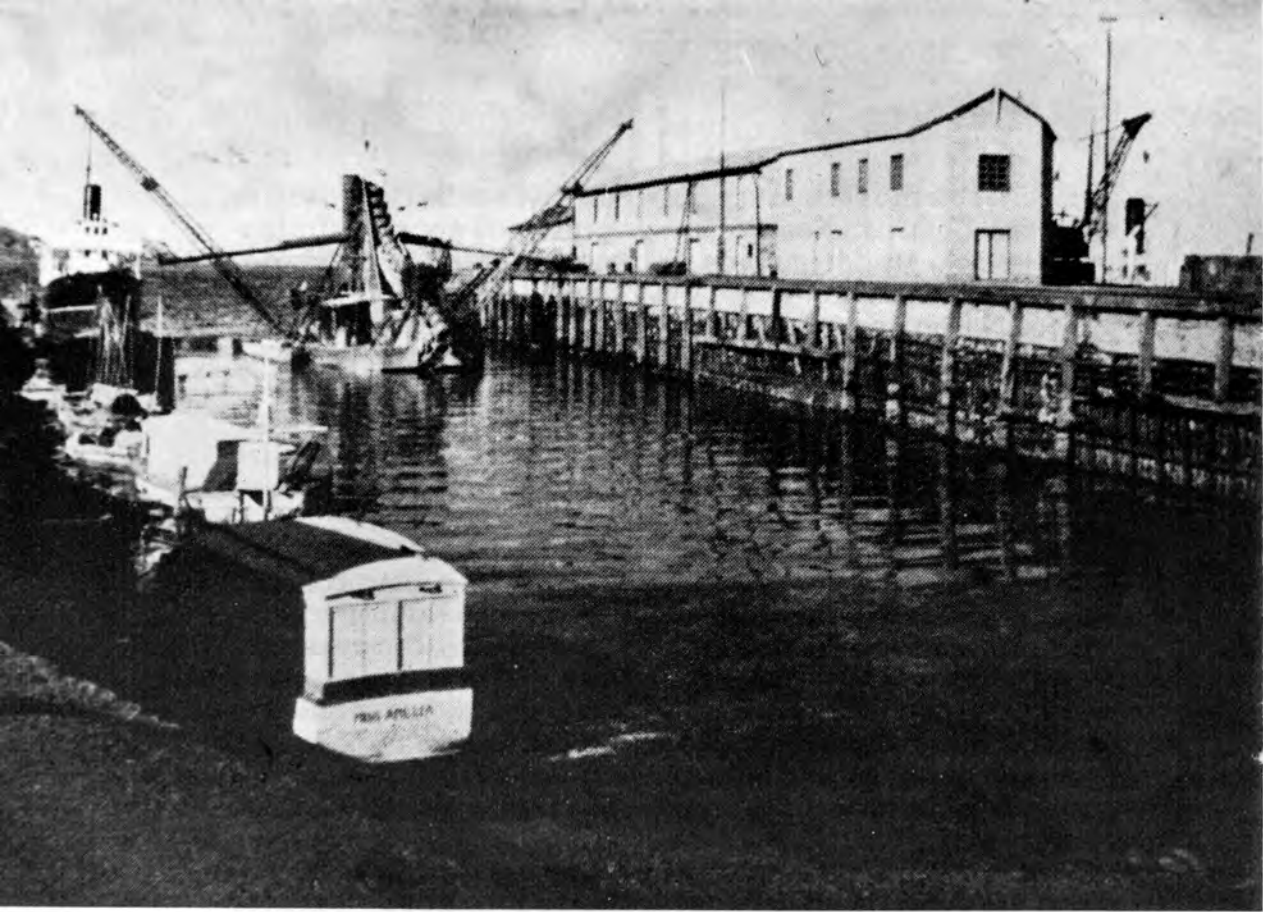
Para facilitar las operaciones, se dragaron al lado norte y lado sur dos pozas; la primera de 170 metros de largo por 30 metros de ancho y la segunda de 90 por 25 metros.

El eje del muelle en su largo tiene una dirección verdadera de 60°.

36.3. LA ACTIVIDAD DEL PUERTO DE PUNO

El lago Titicaca, el más alto del mundo, se encuentra entre el Perú y Bolivia a una altura de 3,808 metros sobre el nivel del mar. Este lago sirve para efectuar la navegación internacional entre los terminales del ferrocarril del sur del Perú, situados a la orilla cerca de Puno, y los ferrocarriles bolivianos en la orilla de este país cerca de Guaqui.

Mediante las facilidades portuarias de Puno y Guaqui, la carga proveniente del puerto de Matarani para Bolivia y viceversa, es transportada en buques y en un transbordador especialmente construido últimamente para eliminar la descarga en Puno y hacerla directamente en Guaqui. El trasbordador tiene una eslora de 285 pies, manga de 44 pies y calado de 9 pies, 6 pulgadas, con



El muelle de Puno. (Reproducido de *Manuel A. Odría y el Progreso del Perú*).

PUNO

una velocidad de 12 nudos y capacidad para transportar 17 vagones de carga mixta (40 toneladas métricas), 4 vagones de concentrados de minerales (50 toneladas métricas). Este trasbordador, bautizado con el nombre de *Manco Capac* realiza viajes comerciales entre Puno y la mina Matilde en Bolivia, transportando concentrados de zinc, así como viajes a Guaqui transportando carga general y también minerales de la mina boliviana Purco. Se está habilitando un compartimiento del trasbordador para transportar trigo a granel para Bolivia.

Hasta que el Gobierno tomó a su cargo los ferrocarriles, la *Peruvian Corporation* explotaba el ferrocarril y los buques del lago que en 1964 eran: *Atlanta* de 750 toneladas de capacidad, *Inca* de 669 toneladas, *Koya* de 426 toneladas, *Yapurá* de 170 toneladas y *Yavari* de 150 toneladas.

Entre Guaqui y Puno media una distancia de 200 kms. que los buques efectúan en 12 a 14 horas.

En el año de 1964, la carga movilizada por Puno ascendió a 120,000 toneladas métricas, de las cuales 70,000 toneladas provenían de Matarani y 50,000 toneladas de Bolivia.

En 1971, el tonelaje movilizado ascendió a 159,090 toneladas métricas, consistente en:

Trigo	:	11,348 Tn.
Productos agropecuarios	:	13,657 Tn.
Productos químicos	:	9,218 Tn.
Maquinaria, vehículos	:	8,658 Tn.
Mercadería general	:	9,771 Tn.
Minerales, metales	:	105,237 Tn.
Café	:	798 Tn.
Otros	:	403 Tn.

En 1972, este tonelaje fue de 187,471 toneladas métricas.

36.4. LA GOLETA AURORA EN EL LAGO TITICACA Y OTROS DATOS

Resulta muy interesante saber que allá por el año 1860, navegaba en las aguas del lago Titicaca una goleta con casco de fierro llamada *Aurora*. El distinguido historiador don Emilio Romero, publicó en el diario *El Comercio* de Lima, en su edición del jueves 18 de abril de 1974, un interesante artículo intitulado: *Puno y Juliaca Gemelas Centenarias*. Nos permitimos transcribir parte de

dicho artículo en esta monografía, por describir en él la actividad de la goleta *Aurora*, así como otros conceptos interesantes del desarrollo de Puno en relación con la navegación lacustre y el ferrocarril del sur del Perú. Dice así el artículo:

“Alrededor del año 1860 navegaba en el Titicaca una goleta de fierro llamada *Aurora*, cuando no habían llegado aún los barcos que el Gobierno del General Ramón Castilla había encargado a Inglaterra. Por una feliz coincidencia habían llegado a la ciudad de Puno Don Antonio Raimondi, el hoy famoso botánico y explorador italiano y el arqueólogo norteamericano Jorge Efraín Squier. Raimondi describe en su libro “El Perú” ese encuentro con estas palabras: “Nos vimos, nos conocimos y pocos días después nos hallamos juntos a bordo de una pequeña goleta recorriendo el Titicaca en busca de antigüedades.

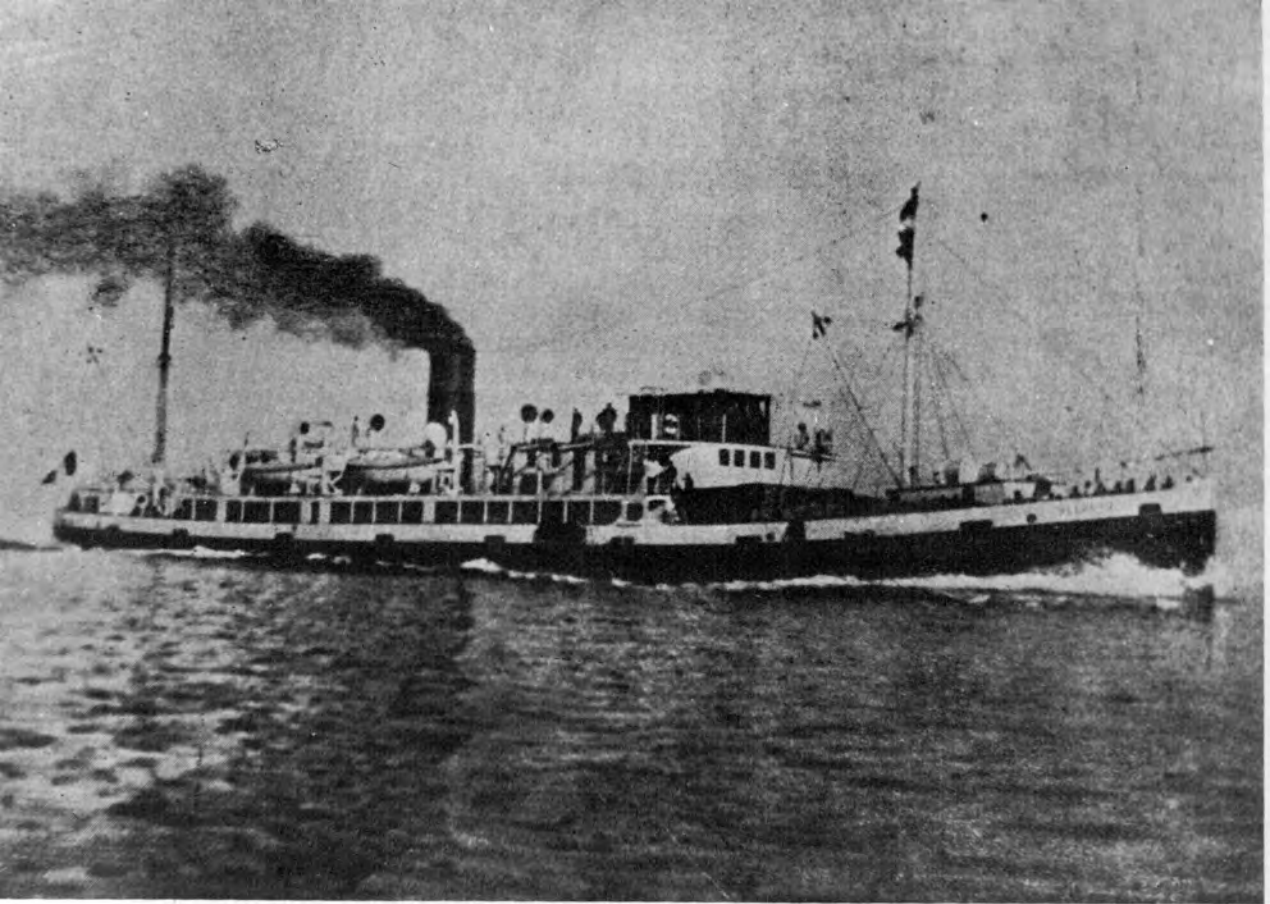
“La goleta *Aurora* fue traída de Estados Unidos y llevada a Puno a lomo de mula desde Arica. Se le armó en una pequeña poza rectangular y la escena del lanzamiento se perennizó en un dibujo del famoso dibujante y cronista francés Paul Marcoy que está publicado en la “Colección de Viajeros Franceses.

“El año 1860, esa goleta fue adquirida por el vecino de Puno Don Jerónimo Costa y Zavala, hijo de Don Francisco Costa y de Doña Juana Ondarza, emigrados de Argentina por las persecuciones de Don Juan Manuel de Rosas. La goleta cambió de nombre llamándose *Aurora del Titicaca* y fue arreglada con todo lo mejor de su época, convirtiéndose en un Pailebot de lujo que transportó mucha gente entre Perú y Bolivia; exiliados políticos de ambos países y personalidades científicas notables.

“En esa etapa anterior a la navegación establecida por el Gobierno peruano, viajaron Alcides D’Orbigny explorando las aguas de Bolivia; el famoso viajero Weddel de la Expedición Cartelman; y el primer meteorólogo norteamericano, Pentland, autor de la primera carta de profundidad del Titicaca y quizá Bandelier.

“El año 1877, el explorador y educador James Orton murió a bordo de esa embarcación. Pocos meses después, la histórica goleta naufragó chocando contra unas rocas en la bahía de Sunumpe de la Isla de Amantaní.

“La ciudad de Puno conoció el transporte a fuerza de vapor antes que el ferrocarril. Los barcos *Yavari* y *Yapurá* encargados por el Gobierno de Castilla, llegaron desarmados a Arica y fueron transportados a Puno a lomo de mula en 1863, pero su almacén



El S.S. *Ollanta*, en plena navegación en el lago Titicaca. (Reproducido de *Manuel A. Odría y el Progreso del Perú*).

no terminó sino el año 1871, fecha del lanzamiento del *Yavari*, que hizo un viaje de prueba en torno a la isla de Esteves, cerca de la que se construyó un muelle de piedras con corredera y una pequeña maestranza. La década del 69 al 79 fue muy interesante como inicial del desarrollo económico de Puno. En la maestranza y pequeño "astillero" de Hauje dirigido por marinos peruanos, se construyeron pequeños barcos como el vapor *Hormiga* y un barco chato llamado *Don Juan* adaptándose la máquina de vapor. La barca chata fue armada para extraer carga de las minas bolivianas y por el Río Desaguadero, embarcada en los barcos peruanos.

"La maestranza de Puno llegó a tener 120 obreros calificados, como caldereros, remachadores y otras ramas especializadas, formando las primeras promociones de trabajadores donde se mezclaban jefes gringos, técnicos peruanos y un gran número de los primeros obreros aymarás, navegantes y auxiliares, herreros y carpinteros.

"El primer capitán del *Yavari* fue el Teniente Primero Rómulo Espinar y tres generaciones de ese apellido comandaron los barcos del Lago. También fueron puneños los ejecutores que ascendieron por sus méritos hasta la Superintendencia General del tráfico lacustre, como Don Zacarías Zúñiga. Todos ellos fueron felizmente entrenados y dirigidos por marinos oficiales del Callao. El primer jefe del apostadero lacustre fue el Capitán de Fragata Don Ignacio Dueñas en el año 1863.

"La segunda etapa oficial la inauguró el Teniente Primero Don Antonio Rodríguez Rabich, quien alcanzó el grado de Capitán de Corbeta en 1926. Entre ambos figura una relación de oficiales de Marina realmente brillante.

"El comercio entre los pueblos de Bolivia y Perú fue cada vez más próspero, en conexión con los ferrocarriles a Mollendo y a La Paz. Habían barcos directos y otros de circunvalación semanal tocando más de 10 puertos lacustres de ambas orillas (la del Sur y la del Norte) con un movimiento de carga y pasajeros muy intenso. Esa prosperidad se incrementó cuando llegó a Puno la primera locomotora de Arequipa, al terminarse el tendido de rieles, que fue el 1º de enero de 1874. La banda de la Marina del barco nacional *Callao* fue llevada desde Mollendo para solemnizar la inauguración y la incorporación de Puno al comercio mundial al unirse al Pacífico.

"Han pasado 100 años y felizmente el ferrocarril y los barcos son de la Nación Peruana, como lo fueron hasta que los capitales

ingleses adquirieron las acciones depreciadas del ferrocarril, después de la guerra con Chile”.

36.5. LA CAPITANIA DEL PUERTO

Un rol muy importante le ha correspondido a nuestra Marina de Guerra en el desarrollo de la actividad fluvial y lacustre de Puno. A continuación transcribimos la siguiente información suministrada por la capitanía de dicho puerto y recopilada por el OM-1 furriel Vicente Chura Villahermosa.

“Memoria sobre la historia de la Capitanía del Puerto de Puno
Recopilación del OM-1 Fur. S. Vicente Chura Villahermosa

“En el año 1862 fue creado el Apostadero del Lago Titicaca, posteriormente, con el Gobierno de Don Ramón Castilla Marquesado ha sido elevado a la categoría de *Capitanía de Puerto*, siendo el primer Capitán de Puerto nombrado el Capitán de Fragata Ignacio Dueñas. Habiendo sido su local de entonces una vivienda particular sita en el Parque Pino de esta ciudad de Puno.

“Entonces fue cuando el Supremo Gobierno de Don Ramón Castilla Marquesado envió al Contralmirante Mariátegui de la Armada Peruana, a Inglaterra para encargar la construcción de dos buques de guerra: *Yavari* y *Yapurá*, en los Astilleros de Camel Land Bths., luego fue enviado en piezas, por vía del Cabo de Hornos hasta Arica; en un principio fue destinado para la Zona Fluvial del Amazonas y viendo los contratiempos para su transporte y otros, decidieron traerlos con destino al Lago Titicaca en piezas de Arica a Tacna por ferrocarril, y de Tacna a Puno a lomo de mulas, para luego armarlos en un astillero rústico instalado en la bahía de Puno, terminándose definitivamente la construcción entre los años 1865 y 1890, desde entonces viene prestando servicios en la Navegación Lacustre.

“El Perú había contraído deudas por empréstitos y por lo que optaron transferir estas naves para su administración a la Empresa “The Peruvian Corporation Ltda.

“El Canal de Puno (llamado en ese entonces Wile) que queda al Noreste del Puerto actual y Muelle Fiscal, fue construido por unos 2,000 balseros nativos de la región a cargo de las autoridades locales y bajo la dirección técnica del Capitán de Puerto Capitán de Fragata Ignacio Dueñas”.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

*"Jefes y Oficiales que ocuparon el cargo de Capitán
de Puerto de Puno"*

C. de F.	Ignacio Dueñas	1862 — 1864
C. de C.	Manuel M. Melgar	1864 — 1866
C. de C.	Ricardo Pimentel	1866 — 1868
C. de C.	Manuel M. Melgar	1868 — 1869
Tnte. 2º	Rómulo Espinar	1869 — 1875
C. de F.	Manuel M. Melgar	1875 — 1887
C. de C.	A. Sauri	1895 — 1899
C. de C.	Francisco Balta	1899
C. de C.	Alejandro Roldán	1899 — 1900
C. de F.	Eduardo Hidalgo	1900 — 1903
C. de C.	Lizardo Reyes	1903 — 1906
C. de C.	Elías Higginson	1906
A. de F.	J. Enrique Dancuart	1906 — 1907
C. de F.	Félix Seminario	1907
C. de C.	Florentino Flores	1908
C. de C.	Carlos García Rossel	1908 — 1910
C. de C.	José M. Tirado	1910
A. de F.	J. Enrique Dancuart	1910 — 1911
C. de F.	Lizardo Reyes	1911 — 1914
C. de N.	Augusto R. Pimentel	1912 — 1920
Tnte. 1º	Jorge Gutiérrez	1920 — 1923
Tnte. 1º	Antonio Rodríguez Rabich	1923 — 1926
Tnte. 1º	José L. Arce	1926 — 1927
C. de F.	Moisés R. Palza V.	1927 — 1928
C. de C.	Antonio Rodríguez Rabich	1928 — 1931
Tnte. 1º	Víctor Ortiz Salas	1931 — 1933
C. de C.	Antonio Rodríguez Rabich	1933 — 1938
C. de F.	Reynaldo Velasco	1938 — 1940
C. de C.	Luis G. Arce Mas	1940 — 1941
C. de C.	Miguel Paulett A.	1941 — 1942
C. de F.	Francisco Corrales Ayulo	1942 — 1943
C. de F.	Víctor Ortiz Salas	1943
C. de F.	Reynaldo de Rojas Ruiz	1943 — 1947
C. de F.	Antonio Rodríguez Rabich	1947 — 1953
A. de F.	Hugo Ramírez Canaval	1953
C. de F.	Antonio Rodríguez Rabich	1954 — 1956
Tnte. 1º	César R. Gonzalo Gonzales	1957 — 1958
Tnte. 2º	César A. Orrego Graner	1960 — 1961
C. de C.	Oscar Gonzales Olivera	1961 — 1962

PUNO

C. de C. Pablo Camogliano Larrain	1962 — 1964
C. de C. Héctor Beas Portillo	1964 — 1966
Tnte. 2º Carlos Ramos Montoya	1966
C. de F. Pedro Gálvez Unzueta	1966 — 1968
C. de F. Jaime Pareja Lecaros	1968
C. de C. Mario Delgado Salcedo	1969
C. de C. Víctor Rodríguez Ortiz	1969 — 1971
C. de C. José S. Gonzales Díaz	1971
C. de C. Santiago Edgard Ramírez Canaval	1972
C. de F. Fernando Torres Tesolini	1973
C. de F. Jorge Saz Pegorari	1974
C. de F. Andrés Bernales Drago	1975

“En el mes de junio de 1958, fue instalada la primera “Estación de Radio” (CAPU-PUNO OBS) en la Capitanía de Puno.

“Las Patrulleras Lacustres B.A.P. *Río Ramis* y B.A.P. *Río Ilave* fueron asignadas por la Superioridad a la Zona del Altiplano (Lago Sagrado de los Incas y navegable más alto del mundo a 4,600 metros), habiéndose trasladado a bordo de dos trailers del Puerto de Ilo y arribando a este Puerto el 18 de setiembre de 1964, juntamente con la dotación y sus comandantes A. de F. Raúl Zua-so Tolmos y Tnte. 2º Carlos Ramos Montoya.

“El local actual de la Capitanía, sito en la Avenida El Sol 725, fue construido en el año 1961 e inaugurado en el mes de octubre de 1962, siendo Capitán de Puerto C. de F. Oscar González O., durante el período de la Junta Militar de Gobierno presidida por el General de División E.P. Ricardo Pérez Godoy, Ministro de Marina Vice-Almirante Juan F. Torres Matos y Director General de Capitanías el Contralmirante Jorge Barreto Alván”.

BIBLIOGRAFIA

Informe Capitanía del Puerto

Artículo publicado en la *Revista de Marina*, Vol. 326 — Julio / Agosto 1970, por el Vice-Almirante Mario Castro de Mendoza.

Artículo publicado en el diario *El Comercio* de Lima sobre Puno por don Emilio Romero — 18 de abril de 1974.



Capítulo XXXVII

37. SAN JOSE DE LAMBAYEQUE

37.1. ANTECEDENTES GENERALES

Este es un puerto que en razón de su proximidad a Lambayeque tuvo un intenso movimiento en los días de la colonia y en los primeros de la república. Por él se embarcaba azúcar, arroz, tabaco, cueros y jabón.

Don Rosendo Melo, en su *Derrotero de la Costa del Perú* (1906), se refiere al mismo diciendo: "Fué mucho tiempo puerto mayor del importante departamento de Lambayeque, situado 45 millas al E.N.E. de las islas de Lobos de Afuera. Hoy es caleta habilitada.

El desembarque se hacía en balsas, especie de almadías de maguey, movidas a vela por los indios, con especial destreza. En ellas cruzaban una de las tascas de mayores y más gruesas olas que hay en la costa del Perú.

Venido a menos Lambayeque, cuya vecindad era una de las razones de ser de San José, se pusieron de relieve sus pésimas condiciones hidrográficas para llevar al puerto más al Sur y hoy está casi olvidada la caleta..."

Por este puerto se embarcaba, entre otras cargas: azúcar, arroz, tabaco, cueros, jabón, etc.

Don Aurelio García y García, en su *Derrotero de la Costa del Perú* (1870), se refiere al mismo puerto del siguiente modo: "Este puerto se encuentra situado a trece millas hacia el Norte del morro de Eten. Se llama puerto, no siéndolo en realidad por carecer de todo abrigo..."

No debe jamás desembarcarse en los botes de abordó, sino esperar las embarcaciones de tierra. Estas son balsas, compuestas de una especie de palos llamados de balsa, de los que colocan ocho o nueve en sentido de su longitud formando tongada y se aseguran entre sí por medio de dos barrotos atravesados. Sobre ellos se colocan ocho o nueve palos de menos grueso en el mismo sentido que los de abajo, y luego unos trozos pequeños cruzados, con los que forman dos plataformas, una a cada tercio, al centro va un mástil corto que lleva una vela redonda... Estas embarcaciones que en su especie no tienen semejantes, son las mismas que el conquistador Francisco Pizarro encontró en las cercanías de Tumbes a su llegada al Perú.

Cada balsa está tripulada por 10 ó 12 indios casi desnudos que manejan unas tablas o palas, que ellos llaman timones, las que introducen y sacan según el fondo en que se hallan para disminuir por tal medio el tal abatimiento.

Con las balsas se hace el embarque y desembarque de los pasajeros y mercaderías, a las que hay siempre que cubrir con encerados, siendo raro el caso en que se logre desembarcar sin mojarse.

A pesar de estos inconvenientes, es San José uno de los puertos de la costa del Perú, que hace exportaciones más fuertes de productos nacionales. Por él tienen salida las ricas producciones de las provincias de Chiclayo y Lambayeque, las que consisten principalmente en: arroz, chancaca, azúcar, maní, tabaco y algodón. En menor escala: cueros, sebo, jabones y otros artículos naturales y manufacturados. Es indudable que concluido el muelle y ferrocarril de Eten, cambiará a este puerto del tráfico que hoy sostiene San José...”.

En efecto, así sucedió. Eten y Pimentel sustituyeron en razón de ciertos factores favorables al llamado puerto de San José, cuya iglesia de torre blanca, situada sobre una elevación del terreno, servía de orientación a las naves, y que hasta hoy queda como recuerdo de toda una etapa de actividad portuaria.

Capítulo XXXVIII

38. QUILCA / CHALA / ATICO / LOMAS

38.1. QUILCA

Quilca, ubicado en la costa sur del Perú, fue un puerto que tuvo una importante actividad durante la colonia y aun en algunas épocas de la república. En enero de 1825, fue habilitado como puerto mayor, y por él se embarcaba aceite, aceitunas y trigo.

Cieza de León lo menciona así: "Cerca de este río media legua, está una caleta muy buena y segura y a donde los navíos paran. Llamam a este puerto Quilca, como al río y de lo que en él se provee la ciudad de Arequipa que está del puerto diez y siete leguas".

Al puerto de Quilca recaló la nave del marino Alonso Camargo como la única que regresó de un grupo de cuatro que don Gutierre Vargas de Carbajal, obispo de Plasencia envió en expedición a la Patagonia.

38.2. CHALA

El puerto de Chala, que inició sus actividades por el año 1858, tuvo una relativa actividad a fines del siglo XIX y durante las primeras décadas del XX. Se embarcaba por este puerto alguna lana y ganado para el cabotaje. Generalmente, las naves hacían escala en este puerto tanto al norte como al sur. Dependía de la aduana de Mollendo y estaba considerado como puerto menor. Un muelle que sale de la playa alta con un terraplén de cien



El antiguo muelle de Chala.
(Archivo Fotográfico del I.E.H.M.P.).

metros y termina con un sistema metálico de aproximadamente 49 metros tipo Mitchel, sirvió por muchos años para el embarque del ganado.

Chala por algún tiempo no sólo sirvió a las áreas vecinas sino también a algunas provincias del Cuzco.

Con el desarrollo de la carretera Panamericana y la decadencia del cabotaje, Chala es uno de los antiguos puertos del Perú que ya no tienen actividad naviera.

38.3. ATICO

El puerto de Atico, disponía de un buen fondeadero que permitía realizar operaciones de descarga de las naves y, en la época de la colonia y en la república, tuvo relativa actividad, con escalas de naves que embarcaban ganado y algunos productos de la región. Actualmente, también está inactivo en operaciones navieras.

38.4. LOMAS

Este puerto en el litoral del departamento de Arequipa, funcionó como puerto menor, con relativa actividad como salida de los productos de los valles de Caravelí y Parinacochas; tales como ganado, algodón, ron y para descarga de fertilizantes. Está protegido por las puntas Sombrero y Lomas y tiene un buen fondeadero. Se construyó un muelle de fierro que se utilizaba para las operaciones de lanchonaje. En la actualidad esta inactivo.

39.1. CHORRILLOS

Este balneario al sur de Lima, con amplia y hermosa bahía, en varias oportunidades sirvió de puerto substituyendo al Callao durante la colonia, cuando éste se encontraba bloqueado. En la república, Chorrillos fue habilitado como puerto durante el período de lucha entre Salaverry y Orbegoso en enero de 1836. En diciembre de 1824, Bolívar habilitó Chorrillos como puerto mayor.

En el *Derrotero de la Costa del Perú* de don Rosendo Melo, se describe Chorrillos así: "Puerto de Chorrillos.— Hacia el extremo S.E. de la ensenada de Chorrillos o Miraflores, se halla el puerto del mismo nombre, sin aprovechamiento comercial permanente. El fondeadero se encuentra con las puntas Codo y Solar abiertas, en ocho o nueve brazas, teniendo la punta Chorrillos al S.E. y a cinco grados de distancia. Esta caleta se ha aprovechado en servicio comercial algunas veces, pero sólo en condiciones muy anormales. Tiene un pequeño muelle de madera, pero de su estrecha playa de arena casi a nivel, sólo se llega al plano alto de la población, que es el del valle y tiene una altura no menor de 36 metros subiendo una larga pendiente. El fondo de esta caleta es muy desigual y apenas se comprende se le haya destinado a otro uso que el de balneario, habiendo cerca caleta mucho más aparente para el servicio comercial".



Vista del antiguo Chorrillos.
(Reproducido del Archivo Fotográfico del I.E.H.M.P.).

Se transcriben a continuación dos decretos expedidos en dos oportunidades por el Presidente don Luis José de Orbegoso, referente a Chorrillos:

“REPUBLICA PERUANA

El ciudadano Luis José de Orbegoso, General de Brigada de los Ejércitos Nacionales y Presidente provisorio de la República:

CONSIDERANDO:

- 1º.— Que los sediciosos de la capital de Lima han declarado en estado de bloqueo esta plaza, invitando al mismo tiempo á los vecinos de su población para que dentro de segundo día se retiren con sus propiedades á dicha capital.
- 2º.— Que este nuevo insulto al gobierno legítimo y á las leyes, además de prolongar los desórdenes que ha orijinado la actual escandalosa defección ocasionaría nuevos y muy perniciosos males al jiro de los negocios mercantiles ademas de la zozobras en que pondría á este vecindario.



Vista del antiguo Chorrillos, donde se
aprecia su desembarcadero. (Reproducido del
Archivo Fotográfico del I.E.H.M.P.).

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

- 3º.— Que la caleta de Chorrillos ha sido escogida por los disidentes, para sus negociaciones marítimas, y proveer de recursos á sus miras siniestras.
- 4º.— Que al gobierno lejitimo corresponde cortar en tiempo las funestas consecuencias de los referidos exesos del gobierno intruso;

DECRETO:

Se declara en estado de bloqueo la caleta de Chorrillos, que en otro tiempo ha servido de puerto á los buques mayores y menores que trafican el Pacífico.

Comuníquese á quienes corresponda, publíquese por bando. Dado en las Fortalezas de la Independencia á 9 de enero de 1834.— *LUIS JOSE DE ORBEGOSO* P.O. de S.E.— José Villa”.

“El ciudadano Luis José de Orbegoso, General de División de los Ejércitos Nacionales, Benemérito a la patria en grado heroico y eminente, condecorado con la medalla de la ocupación del Callao, Presidente provisional de la República & C;

CONSIDERANDO:

- I.— Que el puerto del Callao se halla ocupado por los rebeldes;
- II.— Que es preciso proporcionar al comercio un puerto seguro para el desembarco de sus mercaderías;

DECRETO:

Art. 1º.— Se habilita provisionalmente de puerto mayor la caleta de Chorrillos,

Art. 2º.— El administrador principal de la aduana, establecerá en aquel punto una aduanilla, con los empleados necesarios que hayan sido fieles.

El ministro de estado secretario general queda encargado de la ejecución de este decreto, y de mandarlo imprimir, publicar y circular.

Dado en la casa del supremo gobierno en Lima á 9 de enero de 1836.— 17 de la independencía y 15 de la republica.— *LUIS JOSE DE ORBEGOSO*— P.O. de S.E.— Mariano de Sierra”.

“Nota.— Se mandó cerrar el de Chorrillos por decreto de 24 de enero de 1836, y abrir el del Callao por el de 5 de noviembre del mismo año. Volvió á habilitarse el de Chorrillos, por decreto de 25 de agosto de 1838; se abrió el de Chorrillos y abrió el del Callao, así estaba en alternativa, según los vencedores en la guerra interna del Perú”.



Vista del antiguo Ancón y su muelle.
(Archivo Fotográfico del I.E.H.M.P.).

39.2. ANCON

Esta caleta, hoy balneario de Lima al norte del Callao con amplia y hermosa bahía, albergó al hombre peruano hace unos diez mil años y su historia comienza con la llegada de los primeros grupos procedentes de la sierra por los caminos naturales de las quebradas Chillón y Chancay.

Durante la colonia, la caleta estuvo habitada por indígenas dedicados a la pesca.

Durante la emancipación, el general San Martín desembarcó en octubre de 1820 al mando de la Expedición Libertadora. Un año después, el 28 de julio de 1821, el generalísimo le dio a la caleta la categoría de puerto. Bolívar, el 10 de noviembre de 1824, le da la categoría de puerto mayor. Durante la Confederación Perú Boliviana, Ancón fue escenario del desembarco de la segunda Expedición Restauradora el 7 de agosto de 1828.

El 20 de octubre de 1883, en la casa de la familia Iglesias, fue firmado el Tratado de Paz y Límites entre Chile y el Perú que dio término a la infausta guerra del Pacífico.

En varias oportunidades en que el Callao quedó bloqueado, sirvió como puerto temporal.

En 1911, se encomendó a *The Peruvian Corporation* la reparación del muelle de Ancón, concediéndole el derecho de administrarlo por diez años.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

En 1925, se autorizó a la Compañía Administradora de los Almacenes Fiscales para que controle la construcción de nuevos depósitos para explosivos en Ancón. Con fecha 10 de octubre de 1928, el Gobierno dispuso la habilitación del puerto de Ancón para la descarga de explosivos.

Capítulo XL

40. ARICA / GUAYAQUIL

40. ARICA / GUAYAQUIL

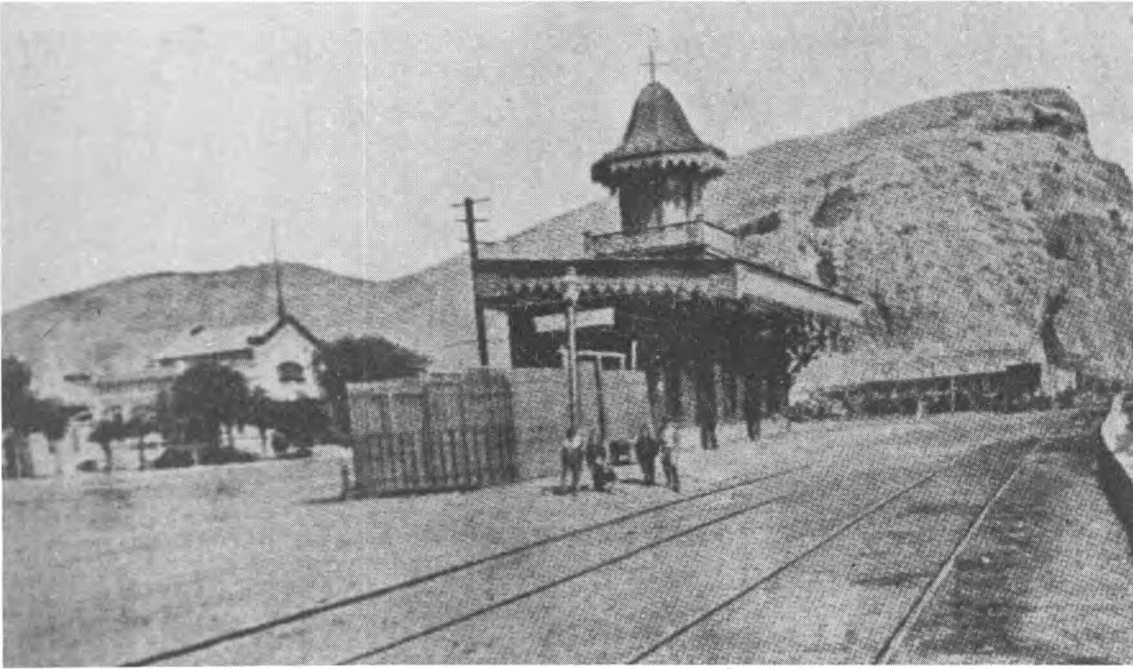
Fueron dos puertos que pertenecieron al Perú y que por razones que se anotan más adelante, dejaron de serlo.

40.1. ARICA

Desde la época de la colonia, Arica tuvo importante actividad portuaria constituyendo el punto de salida de las minas de Potosí. Arica es una bahía relativamente protegida y en siglos pasados su morro constituyó un baluarte natural. En 1825, a pesar de carecer de facilidades portuarias, Bolívar declara a Arica puerto mayor.

En setiembre de 1832 se construye un muelle contando con una población de aproximadamente 2,000 personas. Las condiciones del clima y del terreno hacían de Arica un lugar malsano que afectaba a sus pobladores, razón por la cual prosperaba la localidad vecina de Tacna. Se exportaba oro, plata, cobre, estaño y pieles de chinchilla.

Arica, desde los días de la colonia, mantenía un tráfico permanente con el Callao, el que duraba de 18 a 20 días viaje redondo. Por grandes períodos, Arica fue un puerto franco liberado del pago de derecho aduanero para ayudar al desarrollo de la región del altiplano. Mantenía un tráfico de aproximadamente 20 navíos al año y, como se dijo más arriba, era el puerto de exporta-





El antiguo muelle de Arica y el Morro.
(Reproducido de *El Perú en el Primer
Centenario de su Independencia*).

ción de la plata de Potosí y de recepción del azogue embarcado en Pisco proveniente de las minas de Huancavelica.

Durante los primeros años de la república, Arica, el Callao, Islay, Huanchaco y Paita eran los puertos mayores del Perú. Estaba y está unido a Tacna por vía férrea.

Durante la guerra del Pacífico, Arica, todavía puerto peruano, fue escenario de varias acciones en el mar y tierra, como la ruptura del bloqueo de la bahía por la corbeta *Unión* y la heroica acción del coronel Francisco Bolognesi en el mismo.

Don Aurelio García y García, en su *Derrotero de la Costa del Perú*, edición de 1870, describe así al puerto de Arica:

"Puerto de Arica. — Es el tercer puerto mayor viniendo del Sur y por su movimiento comercial y rendimiento aduanero, el segundo de la República en categoría. Está unido con la ciudad de Tacna por un ferrocarril que tiene una extensión de cuarenta y cinco millas; siendo dicha ciudad de Tacna la capital del Departamento de Moquegua, al cual pertenece el puerto de Arica. Existe también comunicación telegráfica.

Este puerto era hasta hace poco de los más florecientes de la costa; se halla hoy completamente arruinado por efecto del terremoto e inundación del 13 de agosto de 1868 que todo lo destruyeron. Es de esperarse que se remediarán pronto tan extraordinarias desgracias y que no dilate la reconstrucción del muelle, aduana y demás obras fiscales para las que se han levantado ya los planos y presupuestos del caso. Recibe el agua para el consumo del valle de Azapa o se extrae de pozos en la ciudad, que la dan excelente.

El principal comercio del puerto de Arica consiste en la importación para el consumo de su departamento y en tránsito para Bolivia de mercaderías extranjeras y en la exportación de barrilla, estaño, lanas, cueros, algodón y metales preciosos, tanto del Perú como de Bolivia. El puerto es siempre frecuentado por buques destinados a estos objetos. Los vapores pueden conseguir de ordinario, pequeñas cantidades de carbón para su combustible".

Como consecuencia, primero del Tratado de Ancón y posteriormente del Tratado de Amistad y Límites suscrito entre el Perú y Chile en 1929, Arica dejó de ser puerto peruano.

40.2. GUAYAQUIL

Durante la colonia y mientras que Guayaquil formó parte del virreinato del Perú, fue un puerto que seguía en importancia al



Un detalle del antiguo muelle de Guayaquil.
(Reproducido de *El Perú Ilustrado* de 1888).



Vista de la ría y antiguo puerto de Guayaquil.
(Reproducido de *El Perú Ilustrado* de 1888).

ARICA / GUAYAQUIL

del Callao. Se exportaba el cacao, distribuyéndolo en todo el litoral comprendido entre Panamá y Chile. Tenía grandes reservas de madera para la construcción de embarcaciones.

De este puerto las naves tenían dos rutas principales: una al Callao con escala en Paita y la otra a Panamá.

Los astilleros de Guayaquil se consideraban los mejores del Pacífico y en ellos se construían, reparaban y limpiaban fondos casi a todas las naves que surcaban el Pacífico sur de Sudamérica.

En 1821, Guayaquil declaró su independencia y se anexó a Colombia, lo que puso término a la situación de este puerto como parte del Perú.

Capítulo XLI

41. LAS EXPLORACIONES DE LOS RIOS DE LA REGION DE LA SELVA PERUANA — LA NAVEGACION Y LOS PUERTOS FLUVIALES

41.1. INTRODUCCION

La *Historia de los Puertos del Perú* comprende la descripción histórica y operativa de todos los puertos marítimos, fluviales y lacustres. Así como en la parte correspondiente a los puertos marítimos se consideró un preámbulo referente a la conformación y desarrollo de nuestro litoral, en la de los puertos fluviales creemos que es necesario hacer otro tanto a fin de que se conozcan las acciones que se realizaron durante la exploración de nuestra inmensa red fluvial.

Para este fin hemos tomado como referencia entre otras obras la interesante publicación del capitán de fragata Fernando Romero Pintado (diciembre 1959) *Notas para una Historia de la Marina Fluvial de Guerra*, así como la obra *Los Ríos de la Amazonía Peruana* del vicealmirante Guillermo Faura Gaig; igualmente, los resúmenes sobre el oriente peruano preparados por el distinguido escritor Luis Alfonso Navarro Cánpar y otros más.

De este modo podremos presentar a nuestros lectores, parte de estos valiosos trabajos que dan una idea amplia del desarrollo de los puertos del oriente peruano.

Comenzaremos citando la descripción de cinco importantes expediciones que descubrieron entre los años 1542 y 1792, algunos ríos de la cuenca amazónica.

41.2. *DESCUBRIMIENTO DEL RIO AMAZONAS*

12 de febrero de 1542.— Descubrimiento del río Amazonas por el conquistador y capitán español Francisco de Orellana, quien bajó en una embarcación a remo desde el río Coca por el Napo hasta encontrar el Amazonas. La fecha del descubrimiento fue fijada por la Sociedad Geográfica de Lima, que tomó como base la relación de viaje de fray Gaspar de Carbajal, quien acompañó a Orellana. La expedición fue gestada en el Cuzco, pero se inició el viaje trasandino en busca de *El Dorado*, en forma definitiva, en la ciudad de Quito el 25 de diciembre de 1539.

41.3. *DESCUBRIMIENTO DE LOS RIOS: SANTIAGO, MORONA, PASTAZA Y EL PONGO DE MANSERICHE*

24 de agosto de 1558.— El adelantado español Juan de Salinas y Loyola descubre el río Santiago que llamó San Bartolomé por ser este día de celebración de aquel santo; río que los indígenas ribereños llamaban a su vez *Parosa*. Continuando la travesía, Salinas de Loyola descubrió y atravesó el pongo de Manseriche en el río Alto Marañón. Navegó después el río Huallaga conocido por *Huarina* por los naturales. Descubrió más tarde los ríos Morona y Pastaza, llamado este último *Corino* o río de la piedra pómez, a los que puso los nombres de *Cuenca* y *Quito*, respectivamente.

41.4. *DESCUBRIMIENTO DEL RIO UCAYALI*

29 de octubre de 1560.— El adelantado Juan de Salinas y Loyola descubre el río Ucayali al que llamó *San Miguel*. Ucayali en dialecto campa quiere decir "río abandonado". Es también conocido por los indígenas con el nombre de *Apu-Paru* que quiere decir "Río Rey".

41.5. *VIAJES DEL CIENTIFICO Y MATEMATICO FRANCES DE LA CONDAMINE*

13 de julio de 1743.— El matemático y científico francés Carlos María de la Condamine, después de haber pasado con la expedición científica de la que formaba parte el día anterior, el pongo de Manseriche, llega al pueblo de Borja en el río Alto Marañón, para de allí continuar al siguiente día viaje por el Marañón

hasta la desembocadura del Ucayali y después llegar a la boca del río Napo, donde determinó sus coordenadas geográficas.

41.6. *DESCUBRIMIENTO DEL BOQUERON DEL PADRE ABAD
Y LAS PAMPAS DEL SACRAMENTO*

25 de mayo de 1757.— El misionero franciscano fray Antonio Abad descubre el boquerón que lleva su nombre y atraviesa la Cordillera Azul sobre el río Tulumayo y la pampa del Sacramento. El padre Abad salió de la localidad de Cuchero el 4 de mayo acompañado por 17 indios y llegó el 15 del mismo mes al río Tulumayo y de allí, el 25, encontró la abertura en el abrupto paraje de dos millas de largo y a 1,390 pies sobre el nivel del mar.

41.7. *PRIMERAS EXPLORACIONES REALIZADAS POR MARINOS
INGLESES*

Posteriormente a las expediciones anteriormente narradas, cabe mencionarse las exploraciones realizadas por los marinos ingleses Maw, Smith y Lowe en 1834. Dice la narración tomada del texto de *Notas para una Historia de la Marina Fluvial* del comandante Romero: "Parece ser que la primera exploración hecha en los ríos por personal naval la realizaron marinos ingleses. Fue el Teniente don Enrique Lester Maw el precursor de esos oficiales. Lester Maw pertenecía a la Marina Británica".

En 1827 se propuso salir al Atlántico desde el Pacífico, lo que realizó empleando la ruta Trujillo, Cajamarca, Chachapoyas, Balsapuerto, ríos Cachiyacu, Paranapurás, Huallaga y Marañón.

Durante su penoso viaje hizo observaciones astronómicas y llevó un interesante diario. Publicó en Europa sus observaciones bajo el título de: *Journal of a passage from the Pacific to the Atlantic crossing the Andes in the Northern Provinces of Perú and descending the River Marañón or Amazon*.

Posteriormente, según refiere Raimondi, un navío británico de nombre *Samarang*, comandado por el capitán Paget, llegó al Callao (junio de 1834). Viajaban en él como oficial el teniente don William Smith, joven entusiasta a cuyas manos cayeron algunos artículos en los que el padre Plaza, antiguo misionero de la región, se refería a los territorios de aquel río y de Mayro.

41.8. *EXPEDICIONES EFECTUADAS POR LA MARINA DE GUERRA PERUANA*

Después de las exploraciones anteriormente mencionadas efectuadas por los marinos ingleses, la Marina de Guerra peruana comienza a realizar exploraciones en la zona selvática, impropia-mente llamada Montaña, pudiendo considerarse como la primera la efectuada en 1843, dirigida por el capitán de fragata don Francisco Carrasco en conjunto con una comisión francesa a cargo del conde Francisco de Castelnau.

Esta expedición inició su recorrido en el río Urubamba, y después de una penosa y trágica travesía, llegaron a la desembocadura del Tambo entrando al Ucayali. En Sarayacu, Carrasco enfermo dejó la expedición y el grupo francés continuó por el Ucayali hasta llegar a Nauta.

41.9. *LA CREACION DEL DEPARTAMENTO MARITIMO MILITAR – EL ASTILLERO – LANCHAS PARA EL ORIENTE*

El 7 de enero de 1881, el Gobierno de la república presidido por don Ramón Castilla, convirtió la Provincia Litoral de Loreto en Departamento Marítimo y Militar con jurisdicción sobre todas las riberas del Amazonas peruano y sus afluentes, con un comandante general del grado de oficial general o capitán de navío.

Simultáneamente con la creación de este Departamento Marítimo Militar, y a fin de contar con los elementos necesarios para efectuar la navegación en los ríos, se ordenó la construcción en Inglaterra de dos naves de trescientas o quinientas toneladas, una máquina de vapor de doce caballos con los auxiliares necesarios para reparar y construir molinos y útiles de agricultura.

En enero de 1864, arribó a Iquitos la flotilla naval mandada por el contralmirante Ignacio Mariátegui y conformada por los siguientes buques:

Morona y Pastaza, gemelos, buques de ruedas con casco de hierro, 500 toneladas de registro, 180 pies de eslora, 25 de manga y 15 nudos de velocidad de prueba.

Napo y Putumayo, gemelos, buques de ruedas con casco de acero, 80 toneladas de registro, 100 pies de eslora, 12 de manga, 1.8 pies de calado y 10/11 nudos de velocidad.

Junto con estos buques llegó la fragata *Arica* y el bergantín *Próspero*.



LAS EXPLORACIONES DE LOS RIOS DE LA SELVA PERUANA

Esta flotilla también trajo para Iquitos, los materiales para la factoría, fábrica de tejas y ladrillos, el dique flotante y gran cantidad de implementos para el funcionamiento de la factoría o apostadero naval.

La factoría fue instalada en la parte exterior de la población y tenía talleres de aserrar, herrería, fundición, maquinarias y carpintería. Dada la amplitud de sus instalaciones, esta factoría de la Marina de Guerra en Iquitos, constituyó para su época, un centro de reparaciones de primera magnitud y de vital importancia para el apoyo al desarrollo del oriente peruano.

Puede decirse que el decreto dado por el Gobierno de Castilla creando el Departamento Marítimo y Fluvial, la llegada de los buques *Morona*, *Pastaza*, *Napo* y *Putumayo* a Iquitos, así como la construcción del Apostadero Naval con su factoría, constituyó el paso más trascendental dado hasta esa fecha, con miras al fortalecimiento de la soberanía del Perú en el oriente amazónico, y sirvió para que la Marina de Guerra del Perú surcara con sus naves los ríos de dicha región en plan de exploración, comercio y civilización.

41.10. LA COMANDANCIA GENERAL DE MAYNAS Y EL VIRREINATO DEL PERU

Todos los territorios selváticos que constituían el Gobierno y la Comandancia General de Maynas pasaron a incorporarse al virreinato del Perú, por Real Cédula expedida en 1802 por Carlos IV, rey de España. Igualmente se creaba un obispado sufragáneo del Arzobispado de Lima.

41.11. CREACION DEL DEPARTAMENTO DE LORETO Y OTROS DEL ORIENTE PERUANO

En 1832 se crea el departamento de Amazonas con las provincias de Amazonas, Pataz y Maynas. En 1853, se declara a la provincia de Maynas independiente de la Prefectura de Amazonas, concediéndosele autonomía y carácter de Gobierno Político y Militar. En 1853, por Decreto Supremo se crea la Provincia Litoral de Loreto y en 1857, por ley, se le desvincula del departamento de Amazonas. En 1861 se convierte la Provincia Litoral de Loreto en Departamento Marítimo y Militar. En 1866, por Decreto Supremo, se crea el departamento de Loreto con las provincias de:





Vista aérea de la ciudad de Iquitos.
(Archivo Servicio Aerofotográfico Nacional).

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

Cercado de Moyobamba, Huallaga con capital Tarapoto, Alto Amazonas con capital Balsapuerto y Bajo Amazonas con capital Iquitos. El mismo decreto dispuso que el distrito de Tingo María fuera segregado del departamento de Loreto y anexado a la provincia de Huánuco del departamento de Junín.

En 1868, el Poder Ejecutivo ratifica la Ley del Congreso de octubre de 1868 que ratifica la creación del departamento de Loreto con su capital Moyobamba y sus siguientes provincias: Moyobamba, Huallaga, Alto Amazonas y Bajo Amazonas.

En 1906, por ley, se crea el departamento de San Martín con su capital Moyobamba, y las provincias de: Moyobamba, Huallaga y San Martín.

En 1912, por Ley 1782, se crea el departamento de Madre de Dios.

En 1943, la Ley 9815 fija una nueva demarcación política del departamento de Loreto, dividiéndolo en seis provincias: Maynas con capital Iquitos; Loreto con capital Nauta; Alto Amazonas con capital Yurimaguas; Requena con capital Requena del Tápiche; Ucayali con capital Contamana y Coronel Portillo con capital Pucallpa.

41.12. LAS VIAS NAVEGABLES FLUVIALES

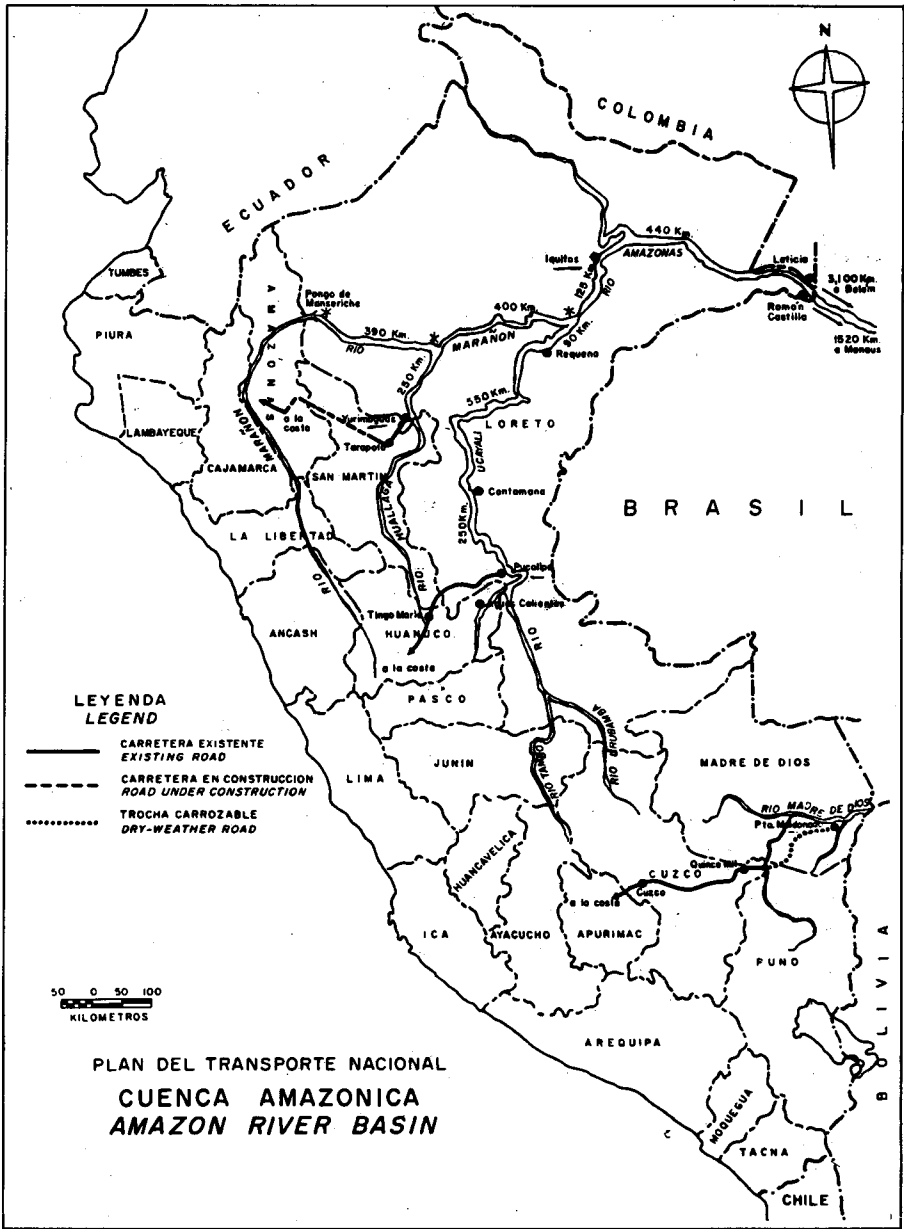
En el Perú puede considerarse dos áreas importantes de navegación fluvial independientes:

- a) La del río Amazonas y sus afluentes;
- b) La del Madre de Dios

La hoya amazónica está formada por una gran cantidad de ríos de los cuales pueden considerarse como importantes para el transporte fluvial comercial, los ríos: Amazonas, Marañón, Ucayali y Huallaga.

Es característica de los ríos de la hoya amazónica su continuo cambio de cauce, originando erosión en sus orillas en algunas partes y formando playas e islas en otras. Otra característica de estos ríos es la apreciable variación de sus niveles entre las épocas de creciente y vaciante, que es la causa de la erosión y sedimentación.

El río Amazonas que es el principal de esta hoya, se origina a unos 125 kilómetros aguas arriba de Iquitos por la confluencia de los ríos Marañón y Ucayali. La longitud total del Amazonas entre



Principales ríos de la zona amazónica.

Iquitos y su desembocadura en Belem do Pará (Brasil) es aproximadamente de 3,540 kilómetros. En todo este trayecto es navegable por barcos de más o menos 15 pies de calado.

El río Marañón tiene sus nacientes en la cordillera de los Andes y pasa a través de la cordillera oriental, desembocando en la selva por el pongo de Manseriche.

El río Huallaga desemboca al Marañón y desde el punto de la desembocadura es navegable por embarcaciones de mediano calado. Desde la boca del río Huallaga al pongo de Manseriche hay alrededor de 390 kilómetros, y a la confluencia del río Marañón hay alrededor de 400 kilómetros.

El río Ucayali tiene su origen en la confluencia de los ríos Tambo y Urubamba, y corre a través de la región baja de la selva, al este de los ríos Huallaga y Marañón, bordeando el área de la ceja de montaña. Desde su confluencia con el Marañón, y en una distancia de 890 kilómetros hasta Pucallpa, es navegable por embarcaciones de 3 pies de calado.

El río Huallaga, que es el afluente más grande del Marañón, es navegable durante todo el año por embarcaciones de 3 a 4 pies de calado hasta Yurimaguas.

La hoya del río Madre de Dios puede considerarse una región separada geográfica e hidrográficamente de la del Amazonas. El río principal lo constituye la parte peruana del río Madre de Dios.

41.13. LOS PUERTOS FLUVIALES

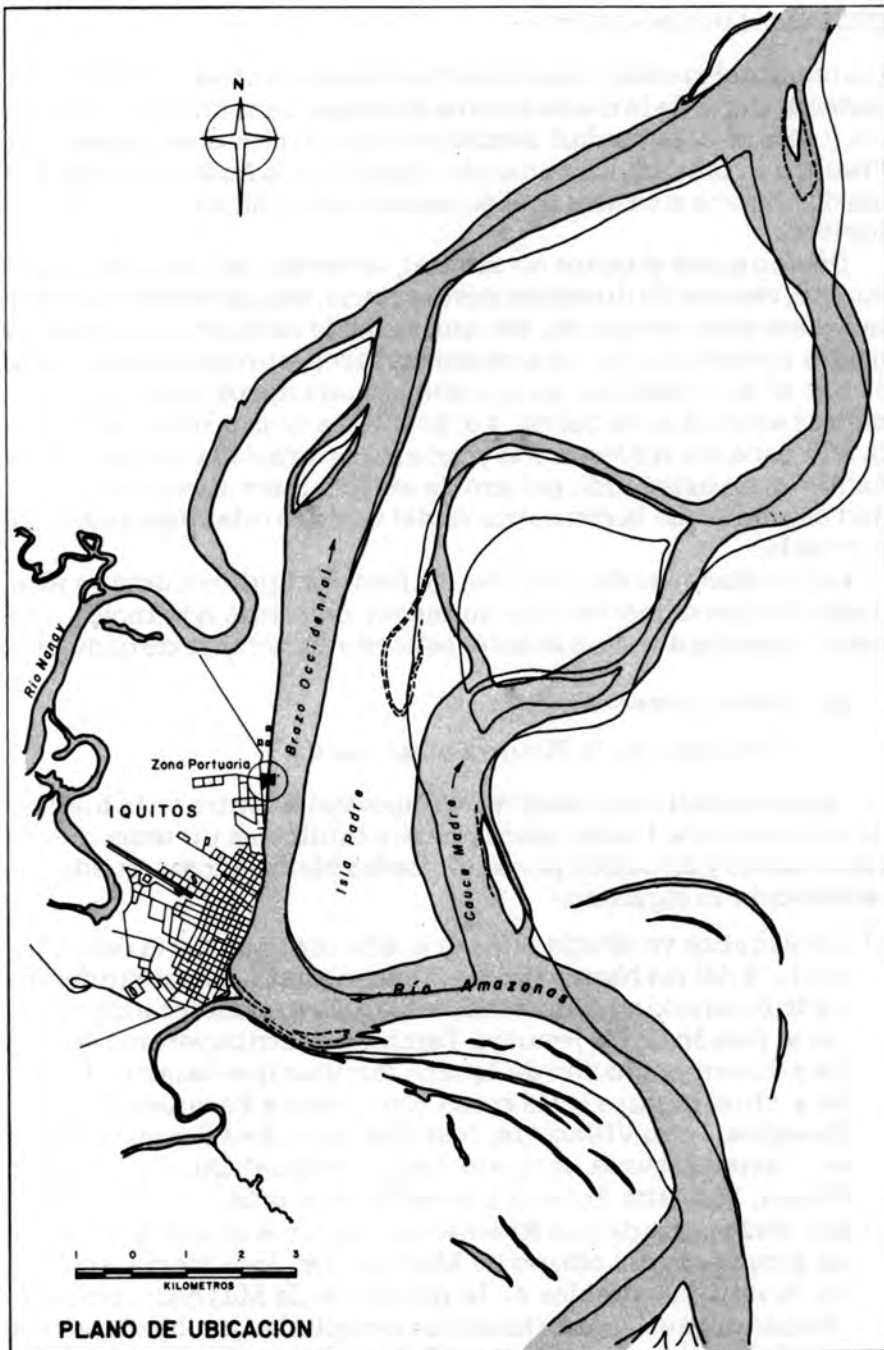
Anteriormente hemos presentado una breve descripción de las hoyas: amazónica y del Madre de Dios. Aunque en el curso de los ríos de ambas cuencas hay innumerables lugares usados como amarraderos o puntos de escala o aprovisionamiento para las embarcaciones fluviales, vamos a considerar y describir los principales puertos fluviales que son:

- a) Iquitos
- b) Pucallpa
- c) Yurimaguas
- d) Puerto Maldonado

41.14. IQUITOS

A) *Ubicación Geográfica*

El primer puerto fluvial de la república, Iquitos, está situado sobre la margen oeste del brazo occidental del río Amazonas. Ac-



Iquitos. Plano de ubicación.

tualmente el muelle y las demás facilidades portuarias están ubicadas al norte de la ciudad, cerca del lugar denominado Puncheda y se une a la ciudad mediante una carretera pavimentada. Frente a la ciudad, hay una isla llamada *Isla Padre* rodeada por los dos brazos o cauces que se forman en el Amazonas antes de Iquitos.

Debido a que el cauce occidental, sobre el cual está ubicada la ciudad, cambia de dirección oeste a norte, esta parte está expuesta a efectos de erosión del río, que varía de un metro a un metro y medio por año en los lugares más críticos, aproximadamente al centro de la ciudad. La ciudad está elevada aproximadamente 12 metros sobre el nivel del río, y el problema de la erosión sólo afecta a la zona del malecón y la primera cuadra de la ciudad cercana al río, no existiendo peligro de erosión para el resto de la ciudad debido a que la consistencia del suelo es relativamente dura y estable.

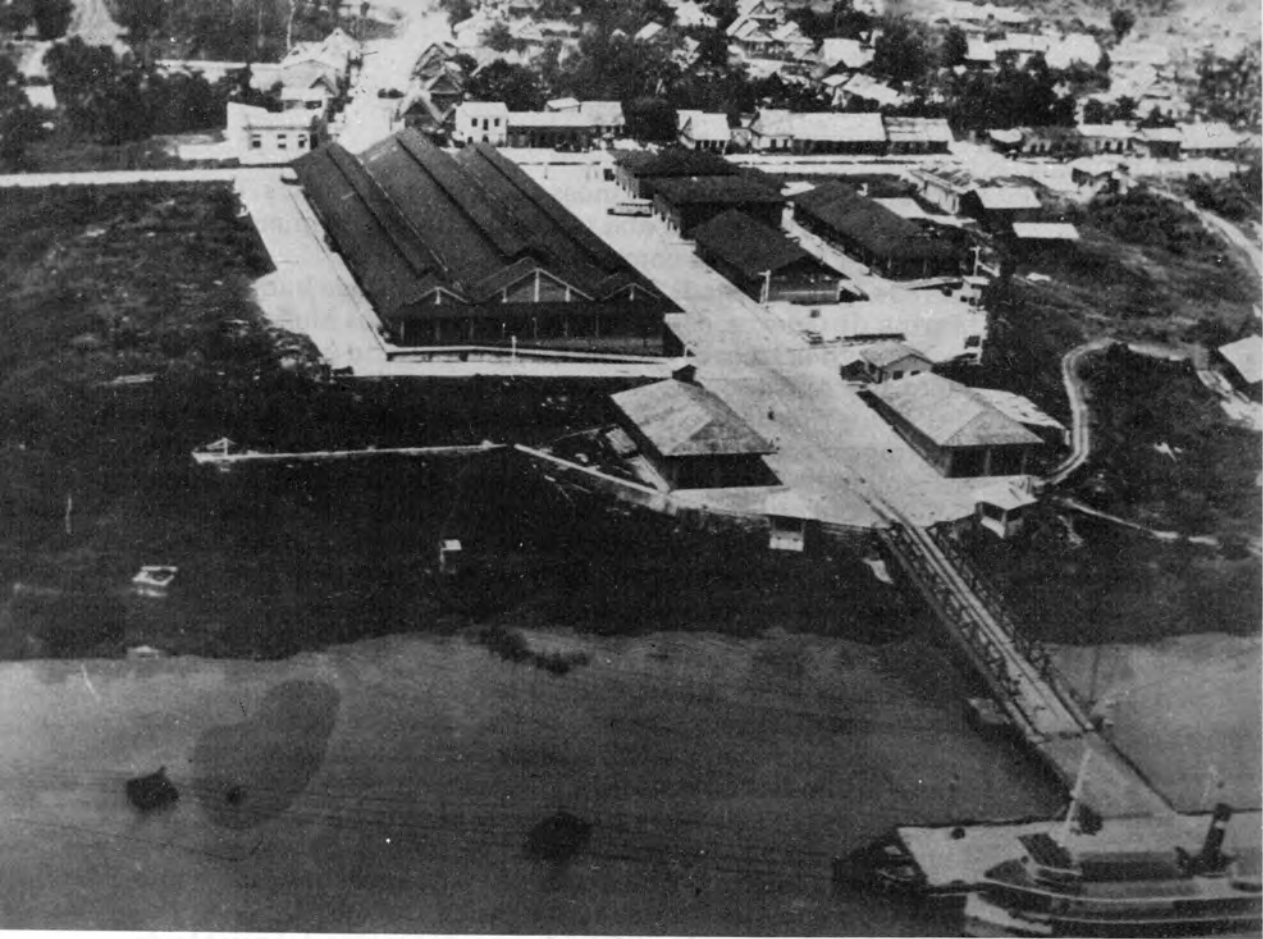
Las variaciones del nivel del río frente a Iquitos fluctúan alrededor de nueve metros, con su mayor creciente a principios de mayo y máxima vaciante entre setiembre y octubre de cada año.

B) Consideraciones Históricas

La Historia de la Fundación de Iquitos

Iquitos constituyó siempre un importante centro en la historia de la Amazonía. Desde cuándo existe Iquitos, es un tema que ha sido tratado y discutido por autorizados historiadores, quedando establecido lo siguiente:

- a) Que Iquitos ya existía allá por el año 1840, cerca a la desembocadura del río Nanay como un caserío habitado por indios de la tribu Iquito y los descendientes de los primeros habitantes de la misión de los jesuitas. También contribuyeron a formar la primera población de Iquitos familias que bajaron de Borja y otros lugares tales como: Dn. Ramón Bernales, Esteban Zevallos, Juan Villacorta, José Reátegui, José Joaquín Ribeyro, Javier Ecurra, Antonio Nájara, Manuel Quirino, Toribio Mesía, Mariano Fermín Torres, y otros más.
- b) En 1842 se expide una Resolución Suprema en que se aprueba la propuesta del obispo de Maynas, Dr. José María Arriaga, de dividir los pueblos de la provincia de Maynas, comprendiendo el que debía de tener como capital al pueblo de Loreto, los de Pericate, Cochiquinas, Pebas, Orán e Iquitos. Este últi-



Vista del muelle de Iquitos
en su ubicación actual.

- mo contaba en aquel entonces con cien habitantes. Esta resolución de 1842 ratificaba oficialmente por primera vez, la existencia de Iquitos como pueblo.
- c) En 1864, con la llegada a Iquitos de la flotilla de buques de la Marina de Guerra, conformada por los navíos *Morona*, *Pastaza*, *Napo* y *Putumayo*, y con el establecimiento posterior de la Factoría y Apostadero Naval, así como el de la navegación fluvial en los ríos de la cuenca del Amazonas, Iquitos surgió con más importancia histórica como el punto de irradiación de civilización, progreso y peruanidad en toda la región del Amazonas y sus afluentes.
- d) Don Antonio Raimondi, después de su primera visita a Loreto efectuada entre 1859 a 1861, escribe en la obra *Apuntes sobre la Provincia Litoral de Loreto* lo siguiente:

“El distrito de Iquitos es muy limitado y muy poco habitado. Como pueblos se puede contar solamente Iquitos, que es la capital del distrito, y Orán nuevo, todos los demás puntos habitados no son sino caseríos. El pueblo de Iquitos se halla situado en la orilla izquierda del Amazonas, casi en la confluencia del Río Nanay y a un día de bajada desde Omaguas. El pueblo se halla colocado en un terreno poco elevado. Actualmente tiene una población de 400 almas, dividido como en dos pueblos, de los que uno tiene casas más cómodas y es habitado por unos cien individuos, originarios del pueblo de Borja, destruido por los salvajes; el otro es habitado por indios de Iquitos, los que no sólo viven en el pueblo, sino una gran parte habitan en estado salvaje en los bosques de las inmediaciones. Estos andan desnudos y sólo se cubren cuando vienen a la población para hacer sus cambios”.

C) *Primeras Facilidades Portuarias*

Siendo Iquitos un lugar de importancia trascendental en el desarrollo de la economía y comercio de la amazonía peruana, que adquirió gran auge con motivo del desarrollo de la explotación del caucho, requería ya desde 1878, la necesidad de contar con un muelle y facilidades adecuadas para atender el servicio de las naves de apreciable tonelaje que llegaban procedentes de Europa, Norteamérica y el Callao, así como a las lanchas y otras embarcaciones provenientes de los ríos Putumayo, Napo, Yavarí, Marañón y Ucayali y sus afluentes. Mientras no se contó con un

LAS EXPLORACIONES DE LOS RIOS DE LA SELVA PERUANA

muelle adecuado, los buques se pegaban al barranco del malecón de Iquitos y la carga se movilizaba mediante carriles y vagones haladas por cables maniobrados por fuerza humana. Algunos pequeños muelles o plataformas servían en el barranco para operaciones con pequeñas embarcaciones.

Se atribuye al distinguido historiador y periodista peruano Dn. Genaro Herrera, ex-profesor del Colegio Nacional de Guadalupe de Lima, la primera solicitud al Gobierno referente a la necesidad de la construcción de un muelle verdaderamente adecuado para los requerimientos del creciente comercio de Iquitos, publicada en 1900 en el semanario *Imparcial*.

Sin embargo, fue en el año 1901 en que las compañías de navegación *Booth Steamship Company Limited* y *The Red Cross Iquitos Steamship Company*, solicitaron al Gobierno la autorización para construir un muelle y explotarlo por un período de 25 años. Es así como con fecha 22 de junio de 1901, se expide la resolución siguiente, autorizando a *Booth* y *The Red Cross*, para la construcción de un muelle y almacenes:

"MUELLE DE IQUITOS

Se acepta la propuesta de Booth y Compañía para la construcción del muelle y almacenes en Iquitos

Lima, 22 de Junio de 1901

Visto este expediente, iniciado por don Reginald C. Sanceau, como apoderado de "Booth y Compañía", comerciantes y armadores de Iquitos y agentes de la misma plaza, de "The Booth Steamship Cia. Limitada" y de "The Red Cross Iquitos Steamship Cia. Limitada", compañías de navegación en el Amazonas, proponiendo Sanceau en nombre de sus representados, la construcción de un muelle y almacén en el mencionado puerto, con el propósito de dar permanente y suficiente facilidad al tráfico; y Teniendo en consideración:

Que el servicio actual de carga y descarga en Iquitos no satisface suficientemente las necesidades del comercio e industrias, ni presta seguridad de ser estable, ni está organizado en condiciones de seguir el incremento del tráfico;

De conformidad con lo informado por la Dirección del ramo y la opinión fiscal;

SE RESUELVE:

Acéptase la propuesta bajo las siguientes condiciones:

- 1º "Booth y Compañía" se comprometen a servir en toda su amplitud y con la rapidez y seguridad que el comercio exija, todo el movimiento de carga, descarga y almacenaje en el puerto de Iquitos durante el término de la concesión, y construirán y servirán el muelle y almacén proyectados, según la memoria descriptiva, presupuestos y planos que han presentado y corren en este expediente; contrayendo al efecto las siguientes obligaciones:
 - a) Construir un muelle fijo, al nivel del barranco, en el punto marcado en el plano y señalado por muelle, de la calle de Loreto, con vigas de acero laminado y pilotes del mismo material, de diez y siete metros de largo y siete metros de ancho.
 - b) Construir un muelle flotante de acero, de cien metros de largo y nueve metros de ancho con capacidad bastante para cómoda descarga de dos vapores que atraquen al muelle adheridos a pilotes fijos, y conexión que le permita subir y bajar automáticamente.
 - c) Construir dos pescantes a vapor, mínimo poder cinco toneladas cada uno, para suspender cómodamente la carga del segundo al primer muelle.
 - d) Construir doble línea férrea, con tornamesas y carros suficientes para transportar carga en el muelle flotante, en el fijo y de éste al almacén y una vía angosta para comunicar con éste, los almacenes en actual servicio.
 - e) Construir muro de albañilería para proteger el barranco.
 - f) Construir escala unida al muelle fijo para cómodo tráfico de pasajeros.
 - g) Construir dos boyas para seguridad de los vapores que atraquen al muelle y cuya situación determinará el Capitán de Puerto.
 - h) Construir un almacén de ladrillos y fierro, techado de calamina, piso de madera y elevado, capacidad interior no menor de mil cuatrocientos metros cuadrados, y balanzas para pesar la carga. Dicho almacén estará bajo la dependencia de la Aduana.
 - i) Adquirir a su costa el terreno de particulares que necesiten y determinadamente, toda la manzana en que se

LAS EXPLORACIONES DE LOS RIOS DE LA SELVA PERUANA

construirá el almacén, que pasarán al dominio del Estado con las construcciones.

- j) Ejecutar cualesquiera obras accesorias, no especificadas, pero necesarias para el cómodo servicio, siendo entendido que todo el material que se emplee será de primera calidad y que los pilotes de los muelles no tendrán menos de cinco pulgadas de diámetro.
- k) Aumentar las dimensiones de estas obras si llegasen a ser insuficientes por incremento del tráfico, de modo que siempre basten a la rápida y segura descarga y almacenaje.
- l) Conservar las obras en perfecto estado de seguridad y servicio durante la concesión y entregarlas en la misma condición al Gobierno al vencimiento de los veinticinco años, con todos sus accesorios, terrenos y cuanto les pertenezca.
- m) Ceder al Gobierno si a éste le conviniera tomarlas antes del plazo, todas las obras y accesorios, después de transcurridos cinco años de explotación. En este caso, el Gobierno quedaría obligado a pagar previamente lo cedido por su justiprecio, el cual no sería mayor que el costo con rebaja de mil libras por cada año de servicio.
- n) Comenzar los trabajos en seis meses y terminarlos en dieciocho meses, contados desde la fecha de la escritura.
- o) Presentar antes de firmar la escritura, el certificado de depósito en un banco a la orden del Gobierno por sesenta mil soles de deuda interna consolidada para responder por la exacta ejecución de los trabajos; depósito que será devuelto con la constancia de que las obras se han comenzado y entregado al servicio público, como queda estipulado.

2º El Gobierno concede a Booth y Compañía:

- a) El uso gratuito de los terrenos fiscales necesarios para la construcción y explotación y su cooperación para que adquiriera los que necesiten de propiedad particular por los medios legales, a costa de ellos.
- b) La libre introducción de maquinarias y materiales destinados a la construcción de estas obras, en cuanto la ley lo permita.
- c) La exclusiva para descargar y cargar todos los buques a vapor que llegaren a Iquitos, durante veinticinco años,

contados después de dieciocho meses de firmada la escritura.

- d) El derecho de cobrar por esta descarga y conducción al almacén, la siguiente tarifa:

Carga y descarga de productos del interior y de cabotaje.— Bultos de 1 a 400 kilos, dos soles por tonelada; íd. de 500 a 999 kilos, cuatro soles por tonelada; íd. de 1,000 a 2,000 kilos, ocho soles por tonelada.

Mercadería del extranjero.— Bultos de 1 a 499 kilos, cuatro soles por tonelada; íd. de 500 a 999 kilos, ocho soles por tonelada; íd. de 1,000 a 2,000 kilos, dieciséis soles por tonelada.

Bultos pesando más de 2,000 kilos, serán descargados según una tarifa especial.

Especial.— Bueyes, dos soles por cabeza; carneros y cabras, cincuenta centavos por ídem; mulas y caballos, un sol por ídem. Esta tarifa será revisada cada cinco años con acuerdo del Supremo Gobierno y rebajada cada quinquenio no menos de cinco por ciento, ella fija también el único cobro que los concesionarios podrán hacer.

El Gobierno podrá cobrar derechos de muellaje y almacenaje como al presente.

- 3° Booth y Cia. entregarán al Gobierno cinco mil soles al año, desde que principien a hacer el servicio de carga y descarga, hasta que concluyan los ocho años del contrato celebrado con G.M. von Hassel, en 8 de Marzo de 1900, debiendo hacer esta entrega en acciones de la Empresa a que da origen este contrato, si así lo exigiese el Gobierno.
- 4° Si el Gobierno lo encuentra conveniente entregará a Booth y Cia. el muelle en actual uso, para que comiencen a hacer el servicio de carga y descarga. En tal caso, Booth y Cia. abonarán al fisco, mil doscientos soles anuales como arrendamiento de dicho muelle, aunque hubiesen comenzado a hacer uso del muelle que van a construir y durante el tiempo de su concesión.

Lo estipulado en esta cláusula no afecta a la anterior.

- 5° Estos contratos son transferibles; pero ha de preceder el consentimiento del Gobierno.
- 6° Si se suscitasen cuestiones que no deben ser resueltas administrativamente, serán sometidas a los tribunales de la República.



El muelle flotante y el terminal de Iquitos.
(Archivo Servicio Aerofotográfico Nacional).

Póngase esta resolución en conocimiento de don Reginald C. Sanceau, y una vez que se haya allanado a ella, a nombre de sus representados, celébrase la correspondiente escritura pública, que será firmada por el Director General de Obras Públicas en representación del Gobierno.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

Rúbrica de S.E.

TORRE GONZALES".

Posteriormente se expidieron otras resoluciones modificando los artículos 3º y 4º del contrato, prórroga del plazo de construcción, aclaración del contrato, publicación de tarifas del muelle, recaudación del muellaje por la aduana, otorgando posesión de todos los servicios de carga y descarga por el muelle, carga de cabotaje, fecha de comienzo y terminación de la explotación del muelle de Iquitos, revisión de tarifas del muelle y finalmente una que desaprueba el contrato celebrado entre la Aduana de Iquitos y *Booth y Cia.* para la cesión al Fisco de los almacenes y muelles del puerto.

A continuación se transcribe el texto de cada una de las resoluciones anteriormente mencionadas:

“Resolución modificatoria de los artículos 3º y 4º del contrato con *Booth y Cia.* de 22 de Junio de 1901

Lima, 3 de Enero de 1902.

Vistos los recursos de don Miguel Denegri y don G. von Hassel, para que se aclaren los artículos 3º y 4º de la concesión hecha por el Gobierno a *Booth y Cia.*, en 22 de Junio último, referente a la construcción de un nuevo muelle y almacenes fiscales en Iquitos; en el sentido de que la suma pactada sobre indemnización de lucro cesante, se entregue en su oportunidad directamente a la empresa “*Von Hassel y Compañía*”; y

CONSIDERANDO:

Que por Decreto de 28 de Marzo de 1900, expedido por el comisionado especial del Gobierno en el Departamento de Loreto, Doctor Capelo, quedó modificado de acuerdo con G.M. von Hassel, el contrato sobre la factoría del Estado de Iquitos, de que ya se hallaba en posesión por transferencia de “*Polis y Compañía*” del ajustado con éste, por el anterior representante del Gobierno señor Quiros, y en virtud de cuyas modificaciones, la citada empresa G.M. von Hassel quedó encargada de la explotación del muelle últimamente construido en ese puerto fluvial.

Que por la cláusula adicional C) del contrato modificado, de que se ha hecho mención, quedó expresamente determinado que si el Estado llegaba a contratar la construcción del Muelle Dársena proyectado en aquella época acordando a la nueva empresa constructora el derecho de cobrar por la carga y la descarga, sería indemnizada la empresa mencionada, del lucro cesante que sufriría al hacer suelta del negocio, cuyo lucro sería estimado a razón de cinco mil soles por cada uno de los años que faltasen para completar los de explotación acordados en la fecha en que el nuevo muelle entrara en servicio.

Que el contrato de explotación está ligado con diversas obligaciones del contratista “*Von Hassel y Compañía*” cuyo cumplimiento es el verdadero título a la indemnización ofrecida; y por lo tanto para que tenga lugar la entrega de la suma pactada, es

LAS EXPLORACIONES DE LOS RIOS DE LA SELVA PERUANA

indispensable que el Gobierno tenga conocimiento oficial de que la empresa explotadora ha cumplido con las obligaciones contraídas en sus contratos; Se resuelve:

Modificar los artículos 3º y 4º del contrato con "Booth y Compañía" de 22 de Junio último, en los términos siguientes:

- A) Una vez que "Booth y Compañía" comiencen la explotación privilegiada de las obras que han sido pactadas con ellos, y que el Gobierno tenga informe especial del Prefecto de Loreto, de que la empresa "Von Hassel y Compañía" ha dado cumplimiento a las obligaciones estipuladas con los comisionados especiales del Gobierno don Rafael Quiroz y don Joaquín Capelo, la empresa "Booth y Compañía" a la "Von Hassel y Compañía" de Iquitos la suma que represente cinco mil soles por año, por cada uno de los que en esa época faltasen de explotación del muelle actual, quedando a elección de esta última empresa, recibir la suma indicada en efectivo o exigir por ella acciones de la empresa "Booth y Compañía"; y
- B) Tan luego como "Booth y Compañía" entren en posesión del actual muelle, abonarán al Fisco, como está estipulado, y durante el tiempo de su contrato, la merced conductiva anual de mil doscientos soles.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

Rúbrica de S.E.

LARRABURE Y UNANUE".

"Prórroga en el plazo de Construcción

Lima, 12 de Enero de 1903

Vista la solicitud de Booth y Cia., concesionario de la construcción del muelle fijo, otro flotante y de un almacén en el puerto fluvial de Iquitos, por la que pide prórroga de seis meses para concluir dichas obras, conforme a lo estipulado en el contrato de 26 de Junio de 1901;

CONSIDERANDO:

Que es atendible el pedido, tanto por hallarse adelantados los trabajos, cuanto por la necesidad de ejecutar las obras adicionales que requiere la estabilidad de las obras y su mejor servicio;

Que la solicitud referida es apoyada por la Dirección de Obras Públicas y la Prefectura de Loreto;

SE RESUELVE:

Conceder a Booth y Cia. una prórroga de seis meses para cumplir con las estipulaciones del contrato de 26 de Junio de 1901.

En consecuencia el 26 de Junio del presente año deberán quedar terminados los muelles y almacén de que trata, con todos sus accesorios.

Regístrese y comuníquese.

Rúbrica de S.E.

D. MATTO".

"Resolución Aclaratoria del Contrato de 26 de Junio de 1901

Lima, Setiembre 7 de 1903

Vista la solicitud de don Miguel A. Denegri Cox, por la que pide a nombre de Booth y Cia., concesionario del nuevo muelle y almacén de Iquitos, según el poder que acompaña, que se aclare el contrato de 26 de Junio de 1901, en la parte que se relaciona con la construcción de un ramal de vía férrea entre el almacén indicado y los actualmente en servicio, así como en lo referente al privilegio otorgado para la explotación de esas obras y la aplicación de la respectiva tarifa;

CONSIDERANDO:

Que a mérito de estar construyéndose un almacén de dos mil ochocientos metros cuadrados, en lugar de los mil cuatrocientos metros cuadrados estipulados en el contrato, no serán utilizados los almacenes antiguos que puede aprovechar el Gobierno para otros usos, haciéndose por tanto innecesaria la construcción del ramal de la vía férrea de que trata la última parte del inciso (d) del artículo de la concesión, que se hallaba destinada a comunicar los almacenes mencionados;

Que por el inciso (1) del citado artículo se acuerda a los concesionarios la exclusiva para explotar el muelle y almacén por el término de 25 años, lo cual está arreglado a la resolución legislativa de 11 de Setiembre de 1897, que autoriza al Gobierno para conceder ese tiempo máximun de explotación (1), siendo por

consiguiente inaceptable el mayor plazo de 5 años que se pide en la misma condición;

Que siendo la base esencial del privilegio la carga y descarga de los buques a vapor puede ocasionar dificultades a la Empresa, en el caso de que tocaren en ese puerto fluvial embarcaciones movidas por cualquiera otra fuerza mecánica, siendo por esto atendible la solicitud para que se aclare tal punto;

Que habiéndose fijado en la tarifa que los precios de ésta se entienden por toneladas, sin expresar si son sólo por las de peso con exclusión de las de medida, se hace necesario aclarar también ese punto para evitar dificultades con el público y el comercio en la aplicación de la tarifa;

Que por lo que respecta a la rebaja que cada quinquenio deberá hacerse en dicha tarifa, no es conveniente suprimirla, porque ello es condición impuesta en beneficio del comercio, pudiendo sí sustituirla con la estipulación de que la referida tarifa será revisada cada cinco años para señalar la proporción en que pueda ser rebajada.

De conformidad con la vista fiscal que precede;

SE RESUELVE:

Aclarar el contrato de 26 de Junio de 1901 en los términos siguientes:

- 1º.— Los concesionarios quedan exonerados de la obligación de construir el ramal de vía férrea entre el nuevo almacén y los existentes, por no ser estos últimos necesarios una vez establecido aquél, que tendrá el doble de la dimensión fijada en el contrato.
- 2º.— Aclárase el inciso (c) del artículo 2º en el sentido de que la exclusiva para la carga y descarga de los buques que lleguen a Iquitos se entiende que es para toda embarcación movida por cualquier fuerza mecánica.
- 3º.— Aclárase así mismo el inciso (d) del referido artículo 2º en cuanto a la aplicación y revisión de la tarifa, en el sentido de que los concesionarios cobrarán los precios fijados en ella, por tonelada de peso o de medida a opción de aquélla, o sea: mil kilos por tonelada de peso y un metro cúbico por la de medida; y que dicha tarifa será revisada cada cinco años para señalar la proporción en que deba ser rebajada; y

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

4º.— Booth y Cia. quedan obligados a terminar las obras que tienen comenzadas para dotar de oficinas a la Aduana, Resguardo y Capitanía, la ramada de fierro para depósito de materiales inflamantes, así como los demás trabajos que conduzcan a hacer transitables las calles del malecón y Loreto, en la parte necesaria al mejor servicio del almacén, todo lo cual se considera como obras accesorias para los efectos del inciso (1) del artículo 1º del contrato.

Comuníquese, regístrese y publíquese.

Rúbrica de S.E.

D. MATTO".

"Publicación de las Tarifas del Muelle

Lima, 13 de Octubre de 1905

Vista la petición de la Cámara de Comercio de Iquitos, con el objeto de que los concesionarios del muelle publiquen la tarifa conforme a la cual han de hacer el servicio de dicho muelle;

CONSIDERANDO:

Que no hay razón alguna para que los concesionarios del muelle de Iquitos no publiquen sus tarifas conforme lo hacen los de todos los muelles de la República;

SE RESUELVE:

Dentro de treinta días, más el término de la distancia, los concesionarios del muelle de Iquitos procederán a la publicación de sus tarifas, de las cuales se fijarán ejemplares en los lugares más visibles de sus oficinas de despacho.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

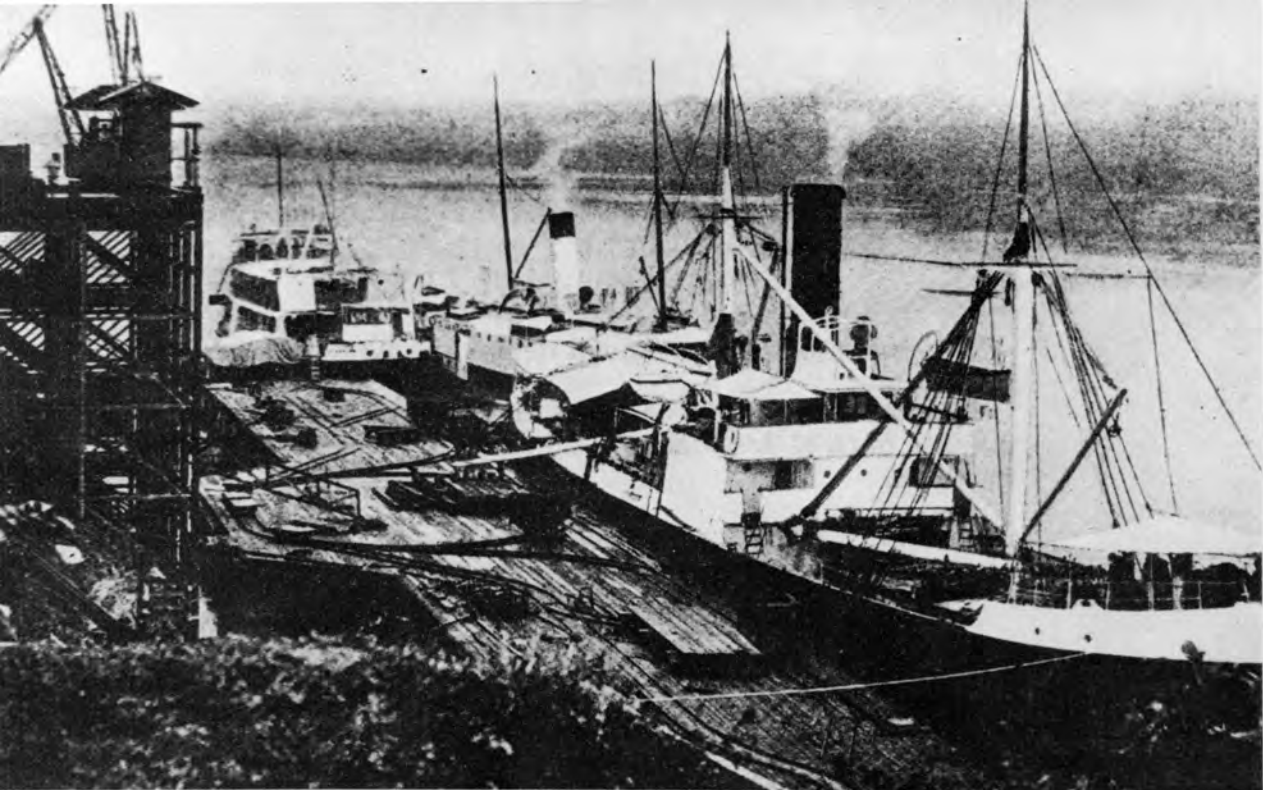
Rúbrica de S.E.

BALTA".

"La Aduana de Iquitos conocerá de las cuestiones que se refieran a la recaudación del muellaje en ese puerto

Lima, 13 de Julio de 1904

Visto el expediente N° 125, sobre pago de derechos de muellaje;



El antiguo muelle de la Compañía Booth Pier,
en Iquitos. (Reproducido de *The old and the
New Peru*, de M. Robinson).

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

De acuerdo con todo lo informado por la Dirección de Obras Públicas y por la Sección Ministerial de Contribuciones y en parte con el dictamen fiscal;

CONSIDERANDO:

Que los muelles constituyen dependencias de las Aduanas respectivas;

Que el hecho de que en casos excepcionales, no se usen los muelles para el desembarque de carga, no exime del pago de muellaje;

SE RESUELVE:

- 1º. La Aduana de Iquitos conocerá de las cuestiones y ejecuciones que se refieran a la recaudación de muellaje en ese puerto.
- 2º. Exíjase a don David Cazés, el pago de muellaje, conforme a la tarifa por la descarga de la lancha *Lonié* y de la albarenga *Muriel*.

Regístrese, comuníquese, publíquese y cúmplase por la Superintendencia General de Aduanas.

Rúbrica de S.E.

REINOSO".

"Se da a *Booth y Cia.* la posesión de todos los servicios de Carga y Descarga por el Muelle

Lima, 5 de Setiembre de 1905

Vista la solicitud de don Arturo Portal, apoderado de *Booth y Cia.*, concesionario de la construcción del muelle y almacén fiscal de Iquitos, pidiendo que el Gobierno dé por cumplido el contrato de construcción celebrado el 22 de Junio de 1901, y autorice a sus representados a hacer todo el servicio de carga y descarga que por decreto de la Prefectura de Loreto de 20 de Febrero del año anterior, fue limitado a la carga de importación y exportación, con exclusión de la del interior y cabotaje, fundándose en que los concesionarios no habían dado debido cumplimiento a todas sus obligaciones, pues faltaban las siguientes obras: colocación de una boya, cambio de los pescantes instalados por otros de mayor potencia, techar el camino construido delante del

LAS EXPLORACIONES DE LOS RIOS DE LA SELVA PERUANA

almacén y darle a éste la extensión de 2,800 m² fijados en la resolución de 7 de Setiembre de 1901, construir una barraca para la Capitanía y casa para la guarda almacén;

Apareciendo de las conferencias celebradas por el Prefecto de Loreto con el representante de la Booth y Cia., que la obligación ya ha sido cumplida;

Que los concesionarios están llanos a colocar la boya que falta una vez que el Capitán del Puerto les indique el sitio adecuado para ello;

Que los pescantes colocados, si bien no son de la misma potencia de los pactados, satisfacen las condiciones actuales del servicio;

Que en el área de 2,800 m² fijada para el almacén, el concesionario ha considerado la plataforma cubierta con el alar del mismo techo de aquél, faltando techar el camino de 8 m. de ancho construído al frente de ese edificio;

Que no se ha construído ni las barracas ni las casas signadas por la Prefectura; y

Que el depósito para explosivos ha sido situado a 4 m. de distancia de la Aduana, lo cual es inadmisibile;

CONSIDERANDO;

Que los indicados servicios y obras, los que realmente son exigibles para el cumplimiento del contrato, son los relativos a la boya, pescante y ejecución de los trabajos adicionales que el buen servicio reclama, no estando obligados los concesionarios a la construcción de la barraca y de las casas mencionadas, porque estas obras no fueron estipuladas en el contrato ni pueden considerarse como accesorios; debiendo retirarse el depósito para explosivos a lugar conveniente.

Estando a lo informado por la Sección de Obras Públicas;

SE RESUELVE:

- 1º Poner a los concesionarios Booth y Cia. en posesión de todo el servicio de carga y descarga por el muelle de Iquitos, con arreglo al contrato, quedando subsistentes las siguientes obligaciones: a) Colocación de la boya que falta, cuando lo exija la Capitanía del Puerto de Iquitos; b) Colocación de los pescantes con la potencia fijada en el contrato, cuando las necesidades del comercio lo reclamen a juicio del Presidente de la Cámara de Comercio de Iquitos;

- c) Techar el camino construído delante del almacén en una extensión de cuatro metros cuando menos, sin incluir en éste el ancho del andén exterior del almacén; d) ejecutar las demás obras accesorias que el mejor servicio del muelle requiera en lo futuro a juicio del Gobierno.
- 2º El depósito destinado para explosivos que ha construído Booth y Cia. cerca de la Aduana, se destinará para éste u otro objeto; y S/. 60,000.00 nominales en cédulas de deuda interna que consignará en el Banco del Perú y Londres a la orden del Gobierno y para garantizar la ejecución del contrato.

Regístrese y comuníquese.

Rúbrica de S.E.

BALTA".

"La Carga y Descarga de mercaderías de Cabotaje se hará por el Muelle

Lima, 3 de Enero de 1906

Visto el expediente N° 240, letra "C":

Con lo expuesto por la Superintendencia General de Aduanas;

De acuerdo con el informe del visitador especial de estas oficinas; Considerando además:

Que el objeto de los muelles es cautelar el movimiento de mercaderías en el puerto;

SE RESUELVE:

- 1º No hay lugar a la petición hecha por la Cámara de Comercio de Iquitos para que se permita que la carga y descarga de mercaderías de cabotaje conducida en lanchas se efectúen en ese puerto fuera del muelle;
- 2º Recomiéndase a la Aduana de Iquitos y a la indicada Cámara participen en la debida oportunidad si la Empresa del Muelle retarda la ejecución de las obras complementarias que el Ministerio de Fomento ha resuelto se construyan para el mejor servicio, inclusive el de lanchas.

Regístrese, comuníquese, publíquese y archívese.

Rúbrica de S.E.

LEGUIA".

LAS EXPLORACIONES DE LOS RIOS DE LA SELVA PERUANA

“Fecha en que comienza y termina la explotación del Muelle de Iquitos

Lima, 12 de Enero de 1906

Vista la solicitud de don Arturo F. Portal, apoderado de “Booth y Compañía”, para que se le señale como principio de la explotación del muelle de Iquitos la fecha en que los consignatarios de esa obra entren a hacer servicio completo de la carga de exportación, importación y cabotaje;

CONSIDERANDO:

Que los concesionarios comenzaron a hacer el servicio para la exportación e importación desde el 20 de Febrero de 1904;

Que el no habérseles entregado el de cabotaje ha obedecido a que la Prefectura estimó que la Empresa no había cumplido estrictamente todas sus obligaciones;

Que por resolución de 6 de Octubre último se les ha mandado entregar el servicio de cabotaje referido;

Que puede aceptarse, por equidad, un término medio para el comienzo del plazo de explotación que no sea ni el 20 de Febrero en que entraron a hacer el servicio del comercio exterior ni aquél en que comienza el de cabotaje;

De acuerdo con el informe del Oficial 1º de la Dirección de Obras Públicas;

SE RESUELVE:

Señálase como principio de la explotación el 1º de Enero de 1905; y en consecuencia, el 1º de Enero de 1930 pasará el muelle a poder del Estado.

Regístrese y comuníquese.

Rúbrica de S.E.

BALTA”.

“Se comisiona al Administrador de la Aduana de Iquitos para que en union del representante de *Booth & Co.* Revisen las tarifas del Muelle

Lima, 28 de Agosto de 1913

Comisiónase al Administrador de la Aduana de Iquitos para que en unión del representante de la casa “Booth y Compañía”,

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

revise las tarifas del muelle de ese puerto, dando así cumplimiento a lo dispuesto en la cláusula segunda, inciso "d" de la resolución suprema de 22 de Junio de 1901, modificada en 10 de Julio de 1903.

La revisión que se efectúe por el Administrador de la Aduana, será al referéndum.

Regístrese y comuníquese.

Rúbrica de S.E.

MALDONADO".

"Se manda Revisar las Tarifas

Lima, 21 de Junio de 1916

Debiendo darse cumplimiento a la cláusula (d), artículo 2º del contrato de 22 de Junio de 1901, en lo concerniente a la revisión quinquenal de las tarifas, a que esa estipulación se contrae;

SE RESUELVE:

Una comisión compuesta del Prefecto del Departamento de Loreto, el Administrador de la Aduana de Iquitos y del Presidente de la Cámara de Comercio de esa misma ciudad, procederá con audiencia del representante de Booth y Cia., empresario del muelle de ese puerto, a revisar las tarifas de carga, descarga y conducción al almacén, consultando en ellas, una rebaja no menor de 5 % por cada quinquenio transcurrido de ejecución del contrato.

Regístrese y comuníquese.

Rúbrica de S.E.

GARCIA Y LASTRES".

"Desaprobación del Contrato celebrado entre la Aduana de Iquitos y Booth y Cia. para la cesión al fisco de los Almacenes y Muelles de ese puerto

Lima, 11 de Octubre de 1916

Visto el contrato ad-referéndum, celebrado entre el Administrador de la Aduana de Iquitos y Booth y Cia., modificando sus-



Iquitos. Malecón y monumento Ramón
Castilla. (Reproducido del Archivo
Fotográfico del I.E.H.M.P.).

tancialmente el contrato de construcción y explotación del muelle y almacén de ese puerto;

No siendo conveniente para los intereses fiscales, dicho convenio ad-referéndum;

SE RESUELVE:

Desaprúebase el contrato constante de 39 cláusulas, ajustado el 18 de Diciembre de 1913, por el Administrador de la Aduana de Iquitos con Booth y Cia., para la cesión al Fisco del almacén y muelle de ese puerto, construídos y explotados por esa Empresa, conforme al contrato de 20 de Junio de 1901 y complementarios.

Regístrese, comuníquese, publíquese y archívese.

Rúbrica de S.E.

GARCIA Y LASTRES".

D) Inauguración del muelle y sus características

El muelle de Iquitos bajo la concesión otorgada a *Booth Company* por la Resolución Suprema del 22 de junio de 1901, fue inaugurado el año 1904, pero sólo comenzó sus actividades en 1905. Inauguró la actividad del muelle la nave *Napo* de propiedad de la citada compañía.

La conformación del muelle inaugurado era la siguiente: un castillo o muelle fijo construido con vigas de acero de doble T, con pilotes de acero empotrados desde el fondo del río hasta el nivel de la calle, con altura de 40 metros. Un embarcadero flotante construido sobre pontones de 7 x 3 x 28 metros, con una extensión de 100 metros, más un pontón adicional de 60 metros de largo por 6 de ancho unido al flotador anterior por fuertes amarras. Sobre estas plataformas había línea férrea de trocha angosta, desvíos y tornamesas para carros hasta de 5 toneladas de capacidad. La descarga se efectuaba con las plumas de la embarcación hasta los carros, y éstos a su vez eran levantados por otra pluma de la parte alta para conducirlos a los almacenes de la aduana. Los edificios de la administración de aduana, resguardo, capitanía y demás oficinas ocupaban un área de 2,800 m² todos techados con calamina. La entrada principal era por la calle Loreto, entre las calles del malecón Maldonado y Raimondi, resolviéndose de esta manera todos los problemas de carga y descarga de los

barcos que antes se hacía por la factoría, entre las calles Itaya y Morona, en forma rudimentaria.

Debido a que las obras de instalación del nuevo muelle y fijación del lugar para su instalación, no fueron realizadas basándose en estudios adecuados de la acción del río entre Belén y Punchana, hubo problemas causados por la erosión y desmoronamiento de los barrancos adyacentes. Esto motivó que se procediera a desarmar todos los aparejos, oficinas de aduana, resguardo y capitanía. El año 1931, tomó posesión del muelle la Administración de Aduana de Iquitos, el que consistía de un plano inclinado preparado para halar carros de la plataforma a los almacenes en la parte alta de la ribera.

El 7 de mayo de 1944, al romperse las cadenas y cables de sujeción del muelle flotante, éste quedó a la deriva desplazándose casi 800 metros de su lugar normal. El vapor *Ucayali* de la Corporación Peruana de Vapores que estaba acoderado, soltó amarras y se alejó del lugar del percance. Posteriormente, con la ayuda de este buque y remolcadores, el muelle fue recuperado y reinstalado en su lugar.

Como las dificultades de operación causadas por los derrumbes continuaban, el Gobierno dispuso en 1948, que el muelle fuera instalado en otro lugar, escogiéndose uno en las vecindades del caserío de Punchana. En 1955, la Dirección de Administración Portuaria del Ministerio de Hacienda se encarga de la administración del muelle, y preparó un proyecto para mejorar las facilidades portuarias. Las obras de los almacenes, patios, etc., fueron ejecutadas por la firma Payet Hermanos. En julio de 1956 quedaron terminadas a un costo de S/. 23'000,000. El muelle que opera en Punchana está formado por dos plataformas flotantes y un puente basculante. La principal plataforma tiene 45 metros de largo, 10 metros de ancho y su plataforma esta aproximadamente a 1.8 metros sobre el nivel del agua. En esta plataforma se amarran y realizan operaciones los buques de mayor porte. La segunda plataforma usada para embarcaciones menores, ubicada aguas abajo de la primera, tiene 60 metros de largo, 6 metros de ancho y su piso está aproximadamente a 1.2 metros sobre el nivel del agua. Las plataformas se mantienen en su sitio contra la fuerza de la corriente y el impacto de los buques mediante un conjunto de cables y cadenas fijos a macizos de cemento en el barranco y otros anclados al lecho del río. Las plataformas son de madera apoyadas a pontones de acero. El puente basculante

consta de dos armaduras de acero con una luz de 30 metros aproximadamente, con el área de rodaje entre las dos armaduras, y aceras a cada lado. El extremo del puente hacia tierra descansa sobre un estribo de concreto, y el extremo hacia el río se apoya sobre un pontón de acero, que es mantenido en su sitio por cables. Originalmente el muelle tenía una tercera plataforma, igual a la descrita anteriormente para embarcaciones menores, la que se destruyó cuando se efectuaban las operaciones del traslado. Las operaciones de carga y descarga de las naves se efectúan con las plumas del buque y las mercancías se trasladan en vagonetas haladas por tractores. Las embarcaciones menores, por quedar sus cubiertas debajo de la plataforma del muelle, tienen que descargarse a mano.

En los planos anexos, puede apreciarse el curso del río Amazonas frente a Iquitos, con la posición actual del muelle y facilidades indicando las líneas rojas, el curso del río en 1948, y las negras, el que tenía en 1965. Igualmente se muestra la conformación del muelle, puente basculante y almacenes.

E) El movimiento portuario de Iquitos

Es evidente que Iquitos ha constituido desde sus orígenes, y lo seguirá siendo, el centro crucial del movimiento socio-económico de toda la región amazónica del Perú. Su importancia es trascendental como centro de convergencia del tráfico fluvial y de conexión de la región con el resto del país y el extranjero.

Tres movimientos de tráfico deben considerarse por el puerto de Iquitos: los de importación, exportación y cabotaje.

Según estadísticas, los productos de importación están constituidos por cemento, vehículos motorizados, herramientas, maquinaria, harina de trigo, artefactos eléctricos y otros. Los productos de exportación son principalmente: el barbasco, usado en la fabricación de insecticidas; la madera, llamada café; leche caspi, y otros. Los productos de cabotaje, provenientes de otros puertos fluviales constituyen un elevado porcentaje del movimiento portuario, y consiste principalmente de productos de consumo, tales como: azúcar, cerveza, harina nacional, mercadería general y otros.

Analizando el cuadro estadístico de la Empresa Nacional de Puertos, correspondiente al puerto de Iquitos, observamos lo siguiente:



Terminal fluvial de Iquitos.
Operaciones y movimiento portuario
en el muelle de Iquitos.
(Archivo Fotográfico ENAPU).



Terminal fluvial de Iquitos.
Muelle y equipo durante faenas portuarias.
(Archivo Fotográfico ENAPU).

LAS EXPLORACIONES DE LOS RIOS DE LA SELVA PERUANA

El año 1960 el movimiento total de carga fue de 61,882 TM. Diez años después, en 1970 el movimiento alcanzó la cifra de 132,069 toneladas métricas, o sea un aumento de 107%. En el año 1972, dos años después, este tonelaje ha aumentado a 256,277 toneladas métricas que corresponde a un porcentaje de aumento de 96%. En el año 1977, el tonelaje movilizado alcanzó a 572,627 TM, es decir 9.2 veces el tonelaje de 1960. El mayor aumento en los mismos períodos corresponde, de acuerdo a la clasificación de la carga, a lo siguiente:

Carga exportación:	1960	4,410 TM	de los cuales 508 TM corresponden a madera.
	1970	7,827 TM	de los cuales 5,817 TM corresponden a madera.
	1972	13,793 TM	de los cuales 10,144 TM corresponden a madera.
	1977	16,877 TM	de los cuales 15,624 es madera.
Carga importación:	1960	10,632 TM	de los cuales 5,509 corresponden a cemento.
	1970	39,825 TM	de los cuales 13,674 corresponden a cemento y 11,040 TM a carga general.
	1972	29,525 TM	de los cuales 58 corresponden a cemento, 4,981 a ferretería y 7,020 TM a carga general.
	1977	59,300 TM	de los cuales 29,263 TM es Tubería.
Carga de cabotaje:	1960	37,709 TM	de los cuales 31,712 corresponden a carga general.
	1970	60,151 TM	de los cuales 35,518 corresponden a carga general, 6,067 TM de cemento y 6,749 de madera.
	1972	105,132 TM	de los cuales 6,060 corresponden a carga general, 20,752 TM a cemento y 7,816 a madera.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

1977 151,591 TM de los cuales 98,649 es carga general.

Carga líquida:

1960	9,131 TM
1970	21,194 TM
1972	107,827 TM
1977	330,046 TM

Como podrá apreciarse del análisis anterior, desde 1960 a 1977 ha habido un apreciable incremento del movimiento de carga, y continuará así debido a la actividad petrolera que se está desarrollando en la región. Es por eso que la Empresa Nacional de Puertos ha dispuesto la ejecución de obras de ampliación del muelle y otras facilidades del puerto.

F) La Marina de Guerra Nacional en Iquitos

Un capítulo especial merece la actividad de la Marina de Guerra en Iquitos y en general en toda nuestra Amazonía. Como hemos visto en párrafos anteriores, la acción de la Marina de Guerra se hizo presente desde las primeras exploraciones hasta las horas difíciles de lucha en defensa de la integridad de este territorio. Además, la Marina de Guerra contribuye con su acción al desarrollo de una serie de actividades de carácter educacional, de sanidad e industrial, en beneficio de los habitantes de la región.

G) Misceláneas

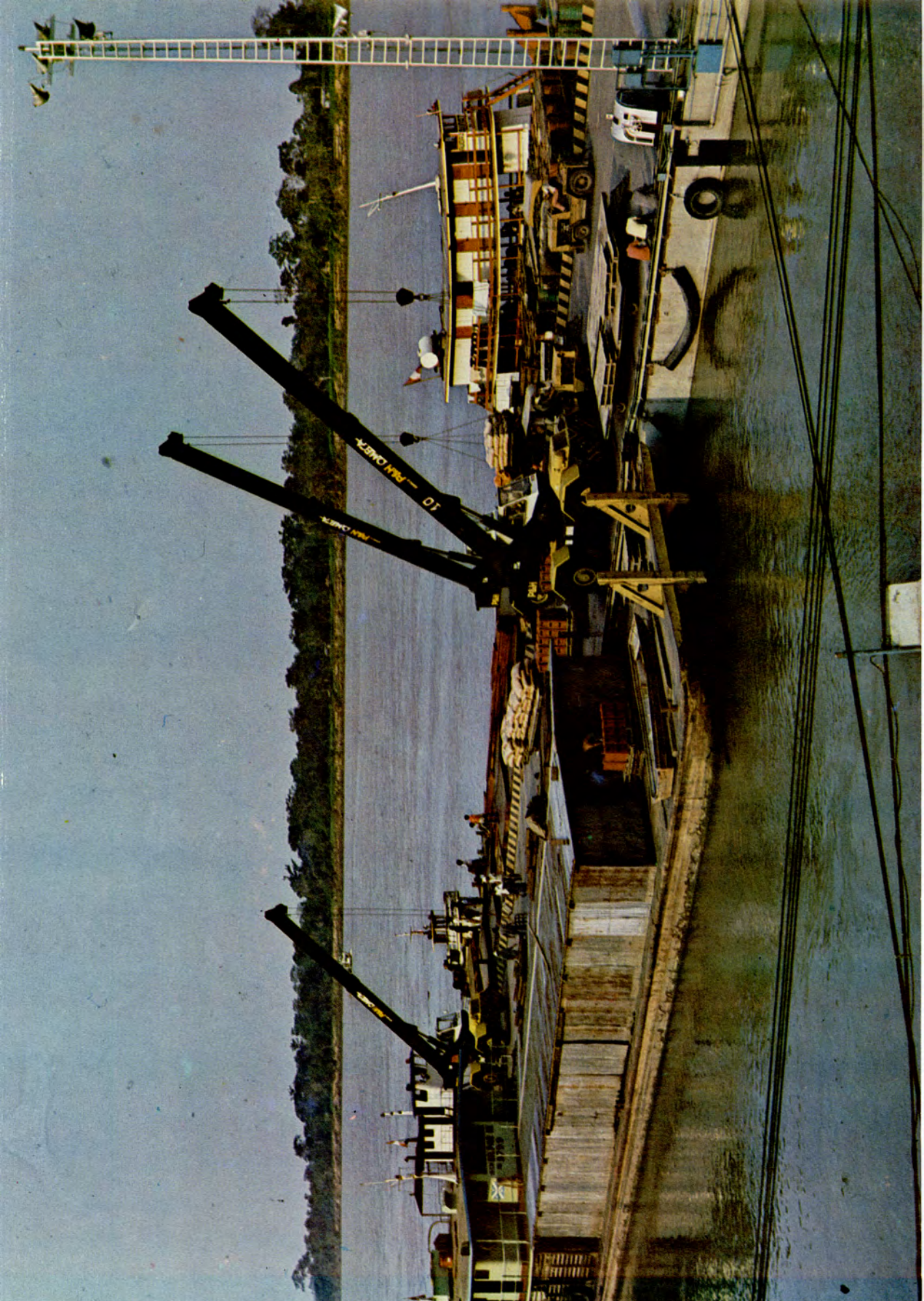
En 1864 fue establecida la Comandancia General de la Fuerza Fluvial del Amazonas. En ese entonces Iquitos era un caserío con 400 habitantes.

La compañía *Booth*, fue la primera en establecer un servicio regular con buques entre Iquitos, Liverpool y Nueva York, el que mantiene hasta la actualidad.

41.15. PUCALLPA

Pucallpa está ubicada en la parte exterior de un recodo del río Ucayali. En la parte interior del recodo, en la margen derecha, el río ha efectuado una fuerte erosión y apreciables variaciones en su configuración en los últimos años. En general, las márgenes

Operaciones en el Terminal Fluvial de Iquitos.
(Archivo Fotográfico ENAPU).





Vista del muelle del Terminal Fluvial de Puerto Maldonado. Junto a la grúa se observa un camión que recibe directamente la carga. (Archivo Fotográfico ENAPU).

XARINA COCHA

L. Pacacocha

DEPOSITO
BANZO AZUL

PUCALLPA

Rio Manantia

RIO UCAYALI

L. Chujacocha



1:50,000

del río son erosionadas y sedimentadas al mismo tiempo en trechos alternados, lo que constituye un indicio de que la corriente principal del río serpentea dentro del curso general del río.

Las informaciones que se tienen respecto a su fundación indican que fue creada en agosto de 1884 por don Agustín de Serra Cánper Videira, en la margen izquierda del río Ucayali en un lugar conocido por los naturales con la denominación de *May-Yushinga*, en dialecto chama quiere decir: "tierra del demonio". En un principio se le llamó *Boa-Vista* (Buena Vista) y posteriormente se le denominó Pucallpa que es un nombre compuesto de dos palabras de origen quechua: *puca* y *allpa*, cuyo significado es "tierra roja".

La población de Pucallpa comenzó a tomar auge desde 1928 cuando se proyectaron las obras del ferrocarril a Tambo del Sol. Posteriormente, con la llegada a Pucallpa de la carretera que la une con Lima, han hecho que este lugar sea el enlace más corto por la vía terrestre y fluvial entre el área central del Perú, principalmente Lima y la región amazónica. Una gran variedad de productos son llevados a Pucallpa por carretera procedentes de la zona central (Lima) y de ahí trasbordados a embarcaciones que surcan el río a Iquitos; de igual manera también los productos procedentes de Iquitos vienen a través del río Ucayali y se trasborda en Pucallpa a vehículos que seguirán la vía terrestre hasta Lima. Igualmente existe un tráfico entre Yurimaguas y Pucallpa.

Originalmente no existieron facilidades portuarias adecuadas. Las embarcaciones se arrimaban a la orilla y variaban su posición según los cambios en el nivel del río, o según su calado que cambia a medida que reciben o entregan carga.

En 1938, la compañía *Le Torneau* que ejecutaba un proyecto en la región instaló un aparejo grande para cargar y descargar embarcaciones. Una parte de la estructura se apoyaba en un flotador, y después se le agregaron una plataforma con pontones. En 1961, durante una creciente del río, los cables que sujetaban los pontones cedieron y el aparejo se desplomó sobre la orilla.

Cerca a Pucallpa, en Aguas Calientes, lugar ubicado sobre el río Pachitea, está la zona petrolera de Ganso Azul, y en Pucallpa existe una refinería con una capacidad de 600 barriles diarios.

Pucallpa es la capital de la provincia de Coronel Portillo ubicada en la parte sur del departamento de Loreto y actualmente es capital del departamento de Ucayali. Debido a su condición de entrada a la región amazónica y de enlace con la capital, el ritmo



Terminal fluvial de Pucallpa. Muelle y puente basculante en plena visita por personas del lugar a nuestros buques de la Armada. (Archivo Fotográfico ENAPU).



Terminal fluvial de Pucallpa. Equipos de manipuleo para faenas portuarias. (Archivo Fotográfico ENAPU).

LAS EXPLORACIONES DE LOS RIOS DE LA SELVA PERUANA

de su crecimiento ha sido notable. Su población en 1940 era de 6,000 habitantes. En 1961 había crecido a 26,391 habitantes y se prevé que para 1975 puede llegar a cerca de 60,000 habitantes.

El movimiento de carga a través de Pucallpa en 1959 fue de aproximadamente 27,000 toneladas métricas.

En 1964 el tonelaje de carga se elevó a 36,726 toneladas de carga seca y 68,533 toneladas de carga líquida.

A partir de este año el movimiento de carga ha sido exclusivamente de carga seca como sigue:

1970	29,491 Toneladas
1971	108,407 Toneladas
1972	84,764 Toneladas
1977	156,867 Toneladas.

En 1980 y 1981 se alcanzó el siguiente movimiento:

1980 Embarque	Nº naves	476	Tonelaje movilizado	118,570 TM
Descarga	"	190	" "	35,895 TM
TOTALES:	"	666	" "	154,446 TM
1981 Embarque	Nº naves	163	Tonelaje movilizado	37,510 TM
Descarga	"	34	" "	4,263 TM
TOTALES:	"	197	" "	41,773 TM

Como podrá apreciarse, entre 1972 a 1980 el tonelaje movilizado casi se ha duplicado. En 1981 decrece. Las perspectivas del puerto sin embargo son positivas debido al incremento del comercio desde la costa a la región servida por Pucallpa, y teniendo en consideración estas perspectivas, el Gobierno ordenó, en 1978, a la Dirección General de Transporte Acuático del Ministerio de Transportes y Comunicaciones efectuar estudios y realizar la construcción de facilidades portuarias en Pucallpa. Con este fin la mencionada Dirección planeó y ejecutó el proyecto respectivo que se inauguró en 1982.

La facilidad portuaria la constituyen: dos puentes basculantes constituidos cada uno por siete módulos articulados, uno de ellos con vigas telescópicas y tienen una dimensión total de 95 metros de largo por 24 metros de ancho.

El muelle flotante, de 180 metros de largo y 18 metros de ancho, unido al puente basculante, está instalado sobre 5 pontones de 36

metros de largo por 18 metros de ancho, cuya área total es de 3,240 metros y presenta una forma de *L* en relación con su perpendicularidad al puente basculante. Tiene capacidad de atraque simultáneo hasta para nueve naves (motochatas y chatas de remolque). En su extremo inicial, contiguo al puente basculante, se encuentran las oficinas de operaciones y servicios.

Cuenta además el puerto con: edificio administrativo, central de operaciones, central de seguridad, balanzas, almacenes y otras instalaciones complementarias. El área total de las facilidades es de 52,000 metros cuadrados.

El terminal está ubicado en la margen izquierda del río Ucayali, en el lugar denominado La Hoyada y forma parte del triángulo vial Iquitos, Yurimaguas y Pucallpa, que permitirá usar el tráfico fluvial que llega del Atlántico al Pacífico y viceversa.

La construcción y puesta en operaciones de estas facilidades portuarias constituyó un efectivo aporte a la navegación fluvial y al desarrollo comercial de nuestra región amazónica.

41.16. YURIMAGUAS

Yurimaguas está ubicada en el río Huallaga y es capital de la provincia de Alto Amazonas, en el departamento de Loreto. Su crecimiento ha sido muy lento aunque su origen es muy antiguo. Yurimaguas fue fundada como ciudad el 17 de enero de 1763 con una población de aproximadamente 100 personas. Su nombre se deriva de la conjunción de las voces *yuris* y *omaguas*, que son los nombres de las tribus que habitaban la región.

El 25 de Octubre de 1908 Yurimaguas se convierte en capital de provincia de Alto Amazonas.

Respecto al establecimiento del puerto de Yurimaguas transcribimos a continuación la narración que al respecto realizó el Sr. José Bello Martínez.

Dice así la narración:

“Hace aproximadamente 70 años, en 1866, llegó a este puerto el primer barco significativo en cuanto a tonelaje se refiere, fue el denominado *Sanango* de aproximadamente 180 toneladas de registro, perteneciente a una de las familias precursoras de la navegación en regular escala en los ríos de nuestra Amazonía, la fa-

Carga Movilizada Seca y Líquida Por Clase de Operación y Producto
Toneladas de Peso Años

1970 - 1978

Terminal: Pucallpa

<i>Clase de Operación y Producto</i>	1970	1971	1972	1973	1975	1976	1977	1978
Total General	29,491	108,407	88,764	98,017	101,957	136,987	156,867	170,448
Total Carga Seca	29,491	108,407	88,764	98,017	101,957	136,987	156,867	170,448
Embarque Exportación								
Carga General			4,039					
Total Embarque Exportación			4,039					
Descarga Importación								
Carga General			666					
Total Descarga Importación			666					
Cabotaje								
Carga General	29,491	108,407	84,059	98,017	101,957	136,987	156,867	170,448
Total Cabotaje	29,491	108,407	84,059	98,017	101,957	136,987	156,867	170,448

Elaboración: Oficina de Programación y Estudios Económicos
Unidad de Estadística

milia Morey, quienes denominaron de esta forma a su embarcación merced a poseer un fundo llamado también *Sanango* donde se elaboraba azúcar y aguardiente. El puerto de fondeo de esta embarcación se encontraba junto a la antigua y famosa librería La Loretana, una de las mejores librerías de la Amazonía, en el año 1930.

Posteriormente y a raíz del cambio del curso del río, este puerto de fondeo tuvo que ser cambiado ubicándose en la desembocadura de la calle Garcilaso, hoy convertido en el pueblo joven José Olaya.

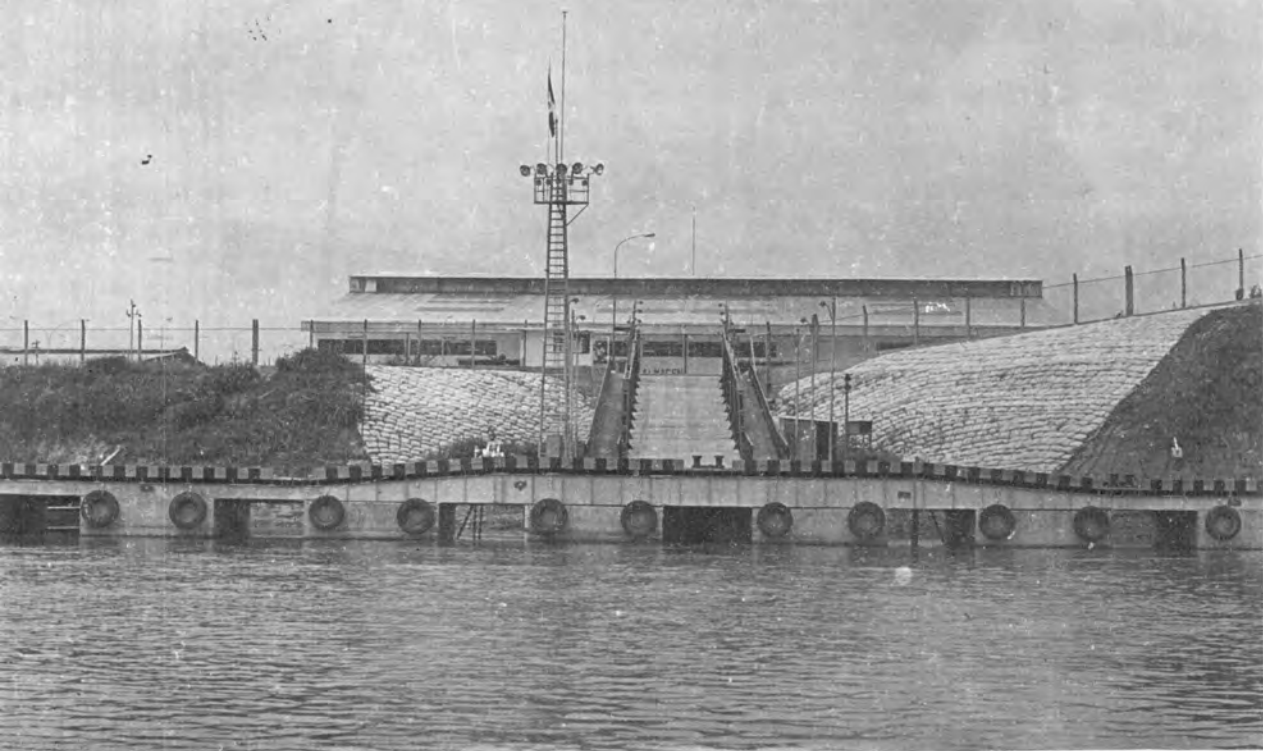
Como el curso del río está sometido a un constante cambio, tuvo que ser reubicado nuevamente el lugar de fondeo de las pocas naves que llegaban a este puerto, ubicándose así al inicio de la calle Tnte. César López, es decir junto a lo que hoy es una escalinata de cemento y denominado Puerto "Yap".

Nuevamente cambió el curso del río a raíz del arenamiento y formación del hoy pueblo joven José Olaya por lo que las naves pasaron a fondear a unos 200 metros del puerto Yap en el lugar denominado puerto de la Casa Khan, sitio en el que la mencionada casa tenía un establecimiento comercial dedicado a la compra de productos de la región (barbasco, jebe, pieles, etc.), hoy convertido en oficina del Ministerio de Agricultura.

Al transcurso de los años y a raíz de la formación de la isla Shupi Playa tuvo que ser nuevamente cambiado el lugar de fondeo al sitio donde hoy se encuentra ubicado el aserradero Vásquez, donde existía un muelle no flotante que fue construido en el último período del Gobierno del Presidente Augusto B. Leguía en los años 30; cabe hacer resaltar que este puerto (muelle) nunca fue puesto en uso por tener demasiada altura, inadecuada para las pequeñas embarcaciones que llegaban a este puerto, por lo que los pobladores lo utilizaron para poner a secar al sol sus alimentos, tales como el paiche y pescado.

Como la indicada isla seguía creciendo, también seguía cambiando el curso del río por lo que nuevamente se cambió el lugar del fondeo de las lanchas, ubicándose en la desembocadura del río Paranapura, lugar donde actualmente fondean las naves que llegan a esta ciudad, procedentes de los puertos de Iquitos y Pucallpa.

Por los años 1942-1943 se construyó el primer hospital de salud, en el lugar que hoy pertenece a los terrenos de la capitania para la construcción de su local.



Terminal fluvial de Yurimaguas. Vista del muelle, puente basculante, y uno de los almacenes. (Archivo Fotográfico ENAPU).



Terminal fluvial de Yurimaguas.
Muelle y puente basculante. (Archivo
Fotográfico ENAPU).

LAS EXPLORACIONES DE LOS RIOS DE LA SELVA PERUANA

El 6 de noviembre de 1922 se estableció la Capitanía de Yurimaguas, desempeñando el puesto el capitán de corbeta Alejandro Ureña. Sin embargo, en 1924 se derogó el decreto que ordenaba dotar dicha capitanía con personal naval. En junio de 1972 por Resolución Suprema N° 007-MA se crea la Capitanía de Puerto de Yurimaguas y del Distrito Fluvial del Marañón. En enero de 1973 fue nombrado para el cargo el Tnte. 1° SGC Roberto Peralta Romero.

Hay un sindicato de trabajadores fluviales y dos agencias para atender el trabajo fluvial.

El tráfico fluvial de Yurimaguas se realiza principalmente con Iquitos y Pucallpa”.

En 1961 el tonelaje total movilizado ascendió a 5,800 toneladas y en 1964 — 10,200 toneladas. En 1969 este tonelaje alcanzó 14,571 toneladas.

Teniendo en cuenta la importancia del desarrollo de la red fluvial del Perú, el Gobierno en 1978, dispuso que la Dirección General de Transporte Acuático planeara y llevara a cabo la construcción de un terminal fluvial en Yurimaguas. Con este fin y simultáneamente con el plan de Pucallpa se realizó el de Yurimaguas, que fue inaugurado en febrero de 1981.

Las facilidades portuarias consisten de: un muelle flotante de acero de 81 metros de largo por 6.10 metros de ancho, conectado a tierra por un puente basculante, también de acero, de 33.40 metros de largo por 7.30 de ancho.

La infraestructura portuaria se complementa en tierra con un área pavimentada de 10,000 m² sobre la que se ha construido edificios administrativos, almacenes, talleres, áreas de almacenaje, etc. Este muelle permite el atraque directo de naves y constituye un elemento vital para el desarrollo de la región donde está ubicado y un nexo con Iquitos y la red fluvial.

41.17. PUERTO MALDONADO

Este puerto constituye el centro de la actividad fluvial en la sección peruana de la cuenca del río Madre de Dios. Está ubicado en la margen derecha de este río, en la desembocadura del río Tambopata.

Puerto Maldonado está unido por carretera a Quince Mil en el Cuzco. Existe cierta actividad fluvial con embarcaciones hacia



Antigua vista general de Puerto Maldonado.
(Reproducido de *El Perú en el Primer
Centenario de su Independencia*).

Bolivia. Los principales productos de exportación son la madera y las castañas.

No existen facilidades portuarias adecuadas las cuales se realizan mediante una plataforma natural con el traslado de la carga a mano.

La historia de Puerto Maldonado puede resumirse del siguiente modo:

El río Madre de Dios conocido y explorado por los incas, fue recorrido por primera vez en el año 1567 por un español, don Juan Alvarez de Maldonado. En 1860, don Faustino Maldonado efectúa una expedición que partiendo del Cuzco, y recorriendo por tierra y ríos entra al río Madre de Dios. Acosados por los innumerables salvajes de la región, Maldonado y tres de sus acompañantes perecen ahogados en un remolino del río Madera. En 1894, Fitzcarrald cruza el *divortium aquarium* transportando la embarcación *Contamana* con la cual había navegado desde Iquitos, y navega por los ríos Caspajali, Manu y luego el Madre de Dios hasta llegar a la desembocadura del Tambopata donde encontró escrito en los árboles las iniciales de don Faustino Maldonado quien había pasado por ahí en 1861. Este lugar fue bautizado por Fitzcarrald con el nombre de Puerto Maldonado en recuerdo al explorador Faustino Maldonado.

Posteriormente al crearse la Junta de Vías Fluviales, don Juan S. Villalta efectuó un recorrido siguiendo la misma ruta que Fitz-

LAS EXPLORACIONES DE LOS RIOS DE LA SELVA PERUANA

carrald, estableciendo la Comisaría del Madre de Dios en el punto llamado Puerto Maldonado, a 236 Km. de Puerto Markham.

La estadística del movimiento de carga correspondiente al año 1972 da un tonelaje de 2,329 toneladas métricas. De 1975 a 1977 según la estadística de ENAPU, este terminal no ha tenido movimiento.

En el año 1950 la Marina de Guerra del Perú trasladó a ese lugar, una embarcación fluvial denominada *Fitzcarrald*, la que realizó una importante actividad hasta el año 1957.

Capítulo XLII

42. BAYOVAR

42.1. ANTECEDENTES Y DESCRIPCION

La Caleta de Bayóvar ubicada en la bahía de Sechura, ha sido por muchos años el puerto de dicha bahía y en algunas épocas se utilizó para embarque de sal y de azufre provenientes del manto de azufre que hay en la pampa de Reventazón situada entre el cerro Illescas y la costa próxima a las islas de Lobos de Tierra.

Su ubicación geográfica es latitud 05°50' sur y longitud 81°02' O.

Don Rosendo Melo, en su *Derrotero de la Costa del Perú*, 1909, describe así a este puerto:

“Bayóvar.— Mucho tiempo poco conocida la ensenada de Sechura, sino era para embarque de sal, fijó la atención hace nueve años, con motivo de organizarse algunas sociedades para pescar ahí perlas. Más tarde se ha organizado otra sociedad con el nombre de azufrera, y el objeto principal de explotar el grueso manto de azufre que hay en Reventazón, pampa hacia barlovento de la península de Sechura, entre el cerro Illescas y la costa próxima a Lobos de Tierra. La azufrera ha principiado por organizar una instalación en forma, con buen puerto para embarque y aprovisionamiento y ferrocarril que lo comunique con el manto de azufre dicho. El puerto es Bayóvar, que se comunica con Reventazón por medio de un ferrocarril de vía angosta, que recorre 47 kilómetros, rodeando en el llano por el Este la pequeña cordillera denominada cerro Illescas o como dicen otros, el Macizo de Sechura.

Como aparte de este título de importancia comercial, Bayóvar puede presentar otros que le asegurarán larga vida, como el de ser término del ramal que se derive a las salinas y facilite el acarreo y embarque por el de la sal; el de embarcadero para la explotación de material de betún, cemento, yeso, de mica o de otras de las riquezas contenidas en las vértebras pizarrosas del Macizo, a cuya falda existe; hemos creído útil ofrecer la situación aproximada de Bayóvar en la ensenada de Sechura y un planito desde Pisura, que comprende el puerto, y pueden auxiliar la orientación. Damos además algunas vistas del puerto y en hoja aparte su plano especial levantado por los ingenieros de la Azufrera.

Bayóvar se halla al abrigo del viento del lado S. de la ensenada a unas siete millas W1/4 S.W. de puerto Salinas.

Los buques con destino a este puerto deben dirigirse a Pisura, punta de la que se trata más adelante, e ir sobre ella hasta colocarse a una milla, cuando menos, a sotavento, y una vez allí gobernar sobre la punta Lagunas. A dos y medio o tres cables de la costa, entre las puntas Pisura y Bappo, hay una roca anegadiza en la que ha tocado un buque que fue a varar en la costa de sotavento; roca que se evitará con el resguardo indicado. Una vez frente a punta Lagunas, que es la única baja de arena, se encontrarán valizas que marcan el canal; pero tratándose de naves de mucho calado, es preferible fondear delante de esa punta Lagunas y pedir práctico. Siendo posible elegir la hora de recalar, debe preferirse entrar con la virazón, que es una brisa moderada del W. al N.W. y dura desde las 10 u 11 a.m. hasta las 2 ó 3 p.m., hora en que rola al S.S.E. y refresca.

Para salir sirve el Terral, que también es largo y fresco, el cual dura desde las 9 ó 10 p.m. hasta las 9 ó 10 a.m. Bayóvar cuenta ya con un buen muelle de acero, sistema Mitchell, de 100 m. de largo, 11 m. 675 de ancho, tres líneas férreas y dos pescantes a vapor.

Puerta magnífica de los tesoros que aún no se han buscado en esa lejanía del desierto, Bayóvar está llamado a un amplio porvenir. Carece de agua pero Illescas la tiene en varios jagüeyes y la hay también poco más adelante, en pleno desierto, en pozos abiertos, poco profundos”.

Como consecuencia de la explotación del petróleo en la selva y la construcción del oleoducto a la costa, se decidió construir un puerto petrolero en la bahía de Bayóvar, terminal del oleoducto.

El puerto fue ubicado frente a punta Bappo, al sur de la bahía de Sechura y a una distancia por carretera a Piura de dos horas.

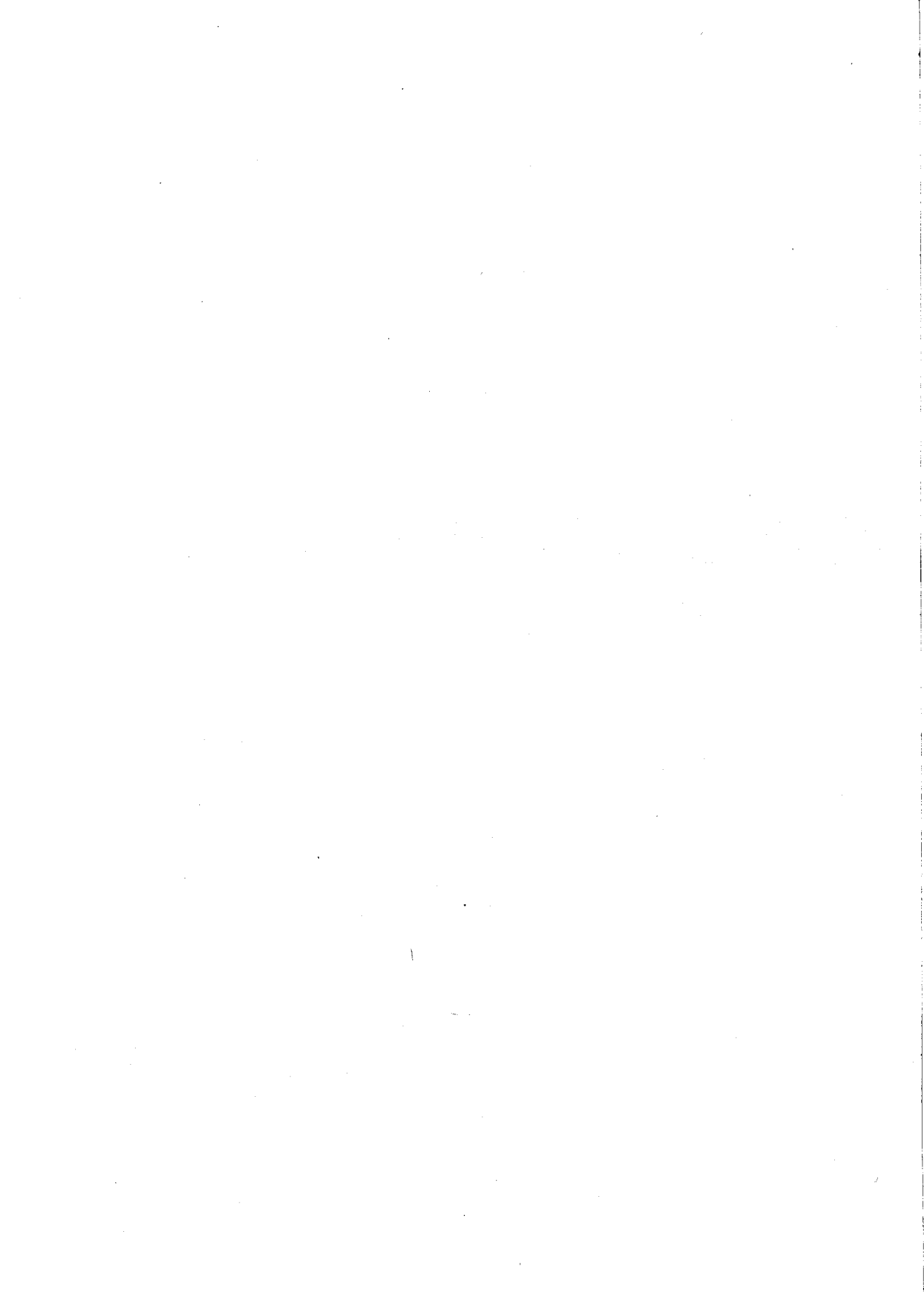


Vista del puerto de Bayóvar.
(Archivo Fotográfico ENAPU).

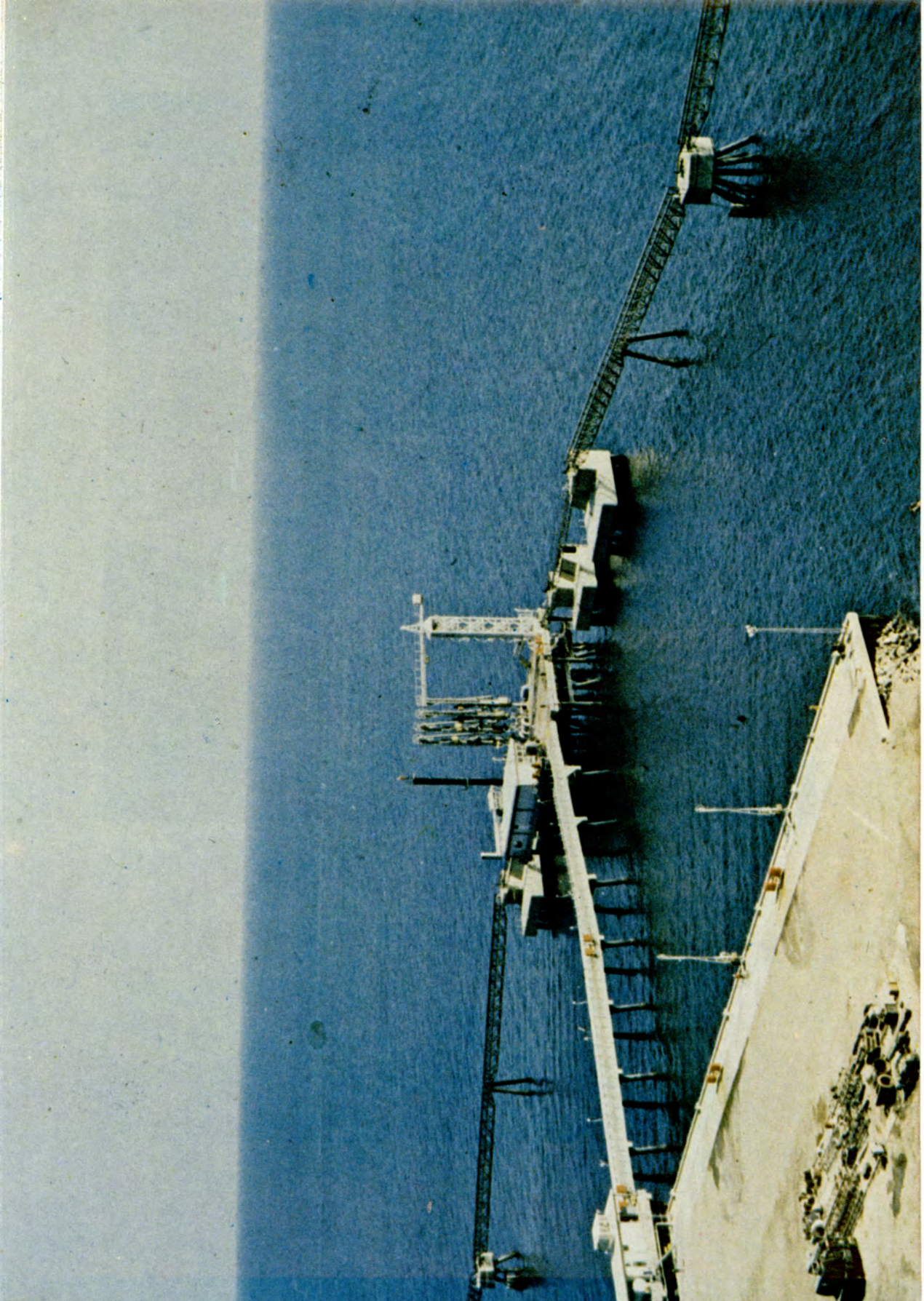
HISTORIA MARITIMA DEL PERU

Se construyó un muelle cuya longitud total es de 500 metros entre extremos y con capacidad de atraque para buques de hasta 250,000 TDW. El calado máximo permisible es de 21 metros. El sistema de embarque es por torres basculantes (4) con un régimen máximo de 112,000 barriles/hora. La sala de bombas se encuentra en el cabezo del muelle.

Existen tanques de almacenamiento con capacidad total de dos millones de barriles y una poza con capacidad de 70,000 barriles para lastres contaminados.



**Puerto de Bayóvar, con el muelle para
embarque de petróleo.
(Archivo: Georg Wimpey International Ltd.).**





**Vista del moderno edificio del Instituto de
Formación y Capacitación Portuaria (INFOCAP)
en el Terminal Marítimo del Callao.**

Capítulo XLIII

43. LA CAPACITACION DEL PERSONAL PORTUARIO

La modalidad del trabajo portuario ha tenido dos características principales en su desarrollo que pueden sintetizarse en la etapa de la movilización de la carga con elementos estrictamente manuales y la etapa de la mecanización y unitización.

Puede decirse que la implantación de diversos sistemas con verdadera orientación técnica y coordinada de instrucción para el personal se inició con la creación de la Autoridad Portuaria del Callao en 1952, pues al introducirse en los sistemas de operación el concepto de la mecanización con el empleo de montacargas y grúas, el de la unitización con las paletas, así como sistemas de planeamiento de las operaciones, directivas de almacenamiento de la carga, recepción y confrontación de la carga en almacenes, anexos y zonas, se requirió preparar adecuadamente al personal que existía ya en el terminal del Callao, y fue así como durante todo el período de la administración de la Autoridad Portuaria, un plan de instrucción y entrenamiento fue ejecutado bajo la dirección de personal idóneo y especialista, pudiéndose decir que todas las labores de operación de equipos mecanizados, incluyendo la descarga de granos y otras operaciones relacionadas con la recepción embarque y control de la carga, fue efectuado por personal que, previo entrenamiento, quedó apto para operar los equipos y efectuar los trabajos administrativos.

En 1970, al crearse la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU), se consideró la necesidad de contar con un centro de entrena-

miento y capacitación encargado de preparar, dirigir y operar los programas de entrenamiento y capacitación de ENAPU. Posteriormente, y teniendo en consideración la necesidad de incluir en este programa al personal de los gremios marítimos, así como de adecuar la capacitación a los requerimientos de los adelantos tecnológicos experimentados en el transporte acuático y su repercusión en los sistemas portuarios, se decidió instituir un organismo especializado, el Instituto de Formación y Capacitación Portuaria (INFOCAP), con la función de impartir capacitación a todos los trabajadores y divulgar, en los niveles respectivos, todos los aspectos organizativos, operacionales y administrativos del sistema portuario.

En 1975, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y ENAPU Perú, en concordancia con la necesidad de integrar las actividades de capacitación desarrolladas por los diversos organismos dedicados a estas labores, concertaron el Convenio de Asistencia y Cooperación Técnica entre los gobiernos del Perú y Holanda, destinado a la creación del Instituto de Formación y Capacitación Portuaria (INFOCAP) en reemplazo del Centro de Entrenamiento y Capacitación.

El convenio peruano-holandés tuvo una duración de cuatro años, desde 1976 hasta 1980, período durante el cual se realizó una labor fructífera que culminó con la inauguración del edificio, en julio de 1980.

Este Centro, diseñado especialmente para proveer todas las facilidades necesarias para el buen desarrollo de los planes de instrucción y capacitación de ENAPU, viene cumpliendo una labor fructífera y puede considerarse como modelo en el área portuaria de Sudamérica.

Entre los numerosos ciclos de instrucción llevados a cabo por el INFOCAP, puede mencionarse los siguientes:

- a) Programa de educación de adultos para los trabajadores que no tienen instrucción secundaria completa.
- b) Seminarios operativos para jefes de almacenes, muelles y otros.
- c) Cursos para trabajadores marítimos; estibadores y manio-
bristas.
- d) Seminarios de lucha contra incendios, primeros auxi-
lios, etc.
- e) Cursos de mantenimiento de equipos.
- f) Dentro del programa TRAINMAR, curso de planificación
portuaria.

LA CAPACITACION DEL PERSONAL PORTUARIO

- g) Curso para ejecutivos y funcionarios: "La Administración de las Operaciones de Carga General".

Además, a nivel internacional, el INFOCAP ha organizado e impartido cursos de formación de instructores portuarios; seminarios sobre transporte de mercancías peligrosas en cooperación con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la Organización Marítima Internacional, OMI; curso para instructores portuarios para el gobierno de México; etc.

Un evento de gran importancia internacional constituyó la realización del Segundo Seminario Internacional para Directores de Capacitación auspiciado por las Naciones Unidas a través de sus agencias UNCTAD y PNUD, y al cual asistieron representantes de 34 países.

Capítulo XLIV

44. CALETAS Y SU ACTIVIDAD EN EL PASADO

44.1. ANTECEDENTES

En razón de la dificultad de comunicación por vía terrestre paralelamente al perfil de nuestro litoral, por la falta de caminos y de lo inhóspito de las zonas arenosas que separaban los valles de la costa, sus pobladores no tenían otro medio de enlace fácil hasta mediados del presente siglo para embarcar o recibir productos que la vía marítima. Por esta razón, en las cercanías de la desembocadura de los ríos o al final de las quebradas, donde terminaba un valle, se habilitaron como caletas las zonas costeras cercanas que ofrecían facilidades para fondear naves y realizar operaciones de carga y descarga.

Un cabotaje bastante intenso prevaleció a lo largo de nuestro litoral, hasta que el desarrollo de las vías de comunicación terrestre, mediante la carretera Panamericana, hicieron antieconómica la operación del cabotaje.

Es notable cómo proliferaron las caletas en el litoral peruano realizándose operaciones con naves y embarcaciones menores, aun en lugares no protegidos de la mar y afectos a vientos y marejadas que en algunas oportunidades ocasionaron naufragios.

El sistema operacional para el embarque o descarga de las mercancías de las naves se hacía enlazando la nave con la playa mediante lanchones que transportaban la carga. Para descargarlos o llenarlos en la playa se empleaban muelles rudimentarios; se varaba el lanchón o se mantenía a este fondeado a cierta

distancia de la playa, y la carga se transfería mediante andariveles.

En el Código de Comercio del Perú del año 1907, figuraba la relación de puertos de primera o mayores y los puertos menores, subordinados a los mayores. También se incluía dos tipos de caletas: las habilitadas y las ocasionales.

Eran caletas habilitadas: Zorritos, Máncora, Colán, Sechura, Bayóvar, Malabrigo, Huanchaco, San Bartolomé de Chao, Guañape, San José de Lambayeque, Chérrepe, Santa, Huarmey, Culebras, Supe, Playa Chica, Chancay, Ancón, Chilca, Mala, Bujama, Atico, Quilca, Islay, Otume e Ite.

Estas caletas habilitadas se utilizaban sólo para el cabotaje o para la exportación en casos autorizados y cuyo trámite limitado permitía mantener un solo inspector del resguardo.

Las caletas ocasionales, en las cuales recalaban las naves que tenían un permiso especial del Gobierno y que estaban obligadas a conducir en la misma nave y a su costo al empleado o inspector de aduana que debía controlar la operación eran: La Cruz, Bocapán, Mero, Punta Sal, Lobitos, Malacas, Puémac, Curayacu, Paracas, Ocoña, La Chira, Aranta, Nonatos, Guata, Cocotea y Yerbabuena.

En la actualidad, la casi totalidad de estas caletas están inactivas en lo que respecta a movilización de carga, salvo Bayóvar, convertido en puerto petrolero, y Chancay con relativa actividad de harina de pescado.

En base a las descripciones consignadas sobre estas caletas en los *Derroteros de la Costa del Perú*, Hidro 304, Rosendo Melo 1913, García y García 1863 y Germán Stiglich 1918 y otras publicaciones, resumimos a continuación las características de algunas de estas caletas no tratadas en capítulos anteriores:

44.2. LA CRUZ

Bajando de punta Malpelo y a 6 millas de la misma, hay un seno con fondeadero de 4 1/2 brazas y en la cual desembarcó Pizarro en 1527. Se embarcaba leña y carbón.

44.3. BOCAPAN

Caleta ocasional con buen fondeadero de cinco a seis brazas y que también se utilizaba para embarques de leña y carbón.

CALETAS Y SU ACTIVIDAD EN EL PASADO

44.4. MERO / PUNTA SAL

Dos pequeñas caletas antes de Máncora, que se utilizaron para embarques de leña y carbón.

44.5. MANCORA

Esta caleta habilitada, que se utilizaba frecuentemente para embarques de leña de algarrobo y carbón para el Callao, está ubicada en una ensenada de aproximadamente diez millas de extensión y con un fondeadero de cuatro a seis brazas. Los embarques se hacían en balsas que se desplazaban del buque a la playa y viceversa, mediante andariveles. Durante la época del auge de la industria de harina de pescado, en esta caleta se establecieron fábricas para su producción lo mismo que de conservas. Tiene enlace terrestre con Zorritos y Talara.

44.6. COLAN

La que es hoy un balneario y lugar de recreo para los piuranos, con una extensa playa de arena, colindante a Paita, también fue incluida como caleta habilitada y eventualmente se efectuaban embarques de carbón y leña para el Callao.

44.7. SECHURA

En la amplia ensenada de Sechura hay varios fondeaderos que se han utilizado como caletas para el embarque de productos. Una de ellas es la de Salinas, con aguas mansas y por donde se efectuaban embarques de sal mediante balsas y andariveles. Otra caleta, Mataballa, con buen fondeadero cerca de la playa, se utilizaba para embarques de sal, carbón y leña.

44.8. BAYOVAR

Con muelle desde mucho tiempo atrás, también fue utilizada para embarques de azufre proveniente de Reventazón. Hoy esta caleta es el puerto petrolero terminal del oleoducto del oriente peruano y como tal, de gran importancia.

44.9. LOBITOS / CABO BLANCO

Lobitos, ubicada a seis millas al sur de Cabo Blanco y con un fondeadero de quince brazas y arena, adquirió actividad a

comienzos del presente siglo con motivo de las exploraciones petrolíferas realizadas en sus inmediaciones por la compañía *Lobitos Oil Field Limitada*.

En razón de ser una caleta sin protección natural, con rocas y rompientes, la mayor cantidad de petróleo extraído de los yacimientos se embarcaban por la caleta de Cabo Blanco, situada al NE del cabo del mismo nombre, en donde existían las tuberías y boyas respectivas. Lobitos se utilizaba para ciertas operaciones de pertrechos mediante lanchones. También hay en Lobitos, tuberías submarinas para embarque de petróleo y un muelle de 271 metros de longitud para la operación de los lanchones.

44.10. MALACAS

Caleta ocasional situada a tres millas al norte de Talara, y con mal fondeadero protegido por la punta Capullana. Sirvió también para embarques de leña y carbón.

44.11. PUEMAC

Al norte de Malabrigo y a sotavento de la punta de Arcana o Puémac, funcionó como caleta ocasional una ensenada con fondo submarino bastante irregular. En el *Derrotero* de don Rosendo Melo se menciona que el perfil y aspecto de esta caleta es muy parecido al de Pacasmayo, habiendo originado esta circunstancia que en una oportunidad una nave con destino a Pacasmayo equivocó el puerto, varándose y perdiéndose en Puémac junto con el cargamento.

44.12. CHERREPE

Una caleta que tuvo actividad de importancia desde la época colonial es Chérrepe. Ubicada entre Eten y Pacasmayo, tiene buen fondeadero a 600 metros de la playa. En enero de 1564, al fundarse la villa de Santiago de Miraflores de Saña, se le asignó la caleta de Chérrepe como puerto. Aunque de acuerdo a escritos de la época, las rompientes de la playa dificultaban las operaciones, toda la producción azucarera del valle de Saña salía por Chérrepe. De diez a doce naves recalaban a la caleta anualmente.

En 1907, Chérrepe figuraba como caleta habilitada y seguía siendo el puerto de embarque del azúcar del valle, especialmente de la hacienda Cayaltí.

CALETAS Y SU ACTIVIDAD EN EL PASADO

Dependía de las autoridades aduaneras de San José de Lambayeque.

44.13. CHILCA / MALA / BUJAMA

Al sur de Lima, tres caletas, Chilca, Mala y Bujama atendían las necesidades de los valles adyacentes, exportándose por la de Bujama, que reúne buenas condiciones de playa, tara.

44.14. OCOÑA

En la parte sur del litoral peruano, y en la costa arequipeña, Ocoña funcionó como caleta ocasional disponiendo de una amplia playa de arena sin rompiente con fondeadero de ocho brazas que permitía efectuar operaciones de embarque de los productos del valle de Ocoña, principalmente aceite de olivo, ají y otros.

44.15. LA CHIRA

Aproximadamente a cinco millas de la caleta de Ocoña, hay otra caleta, La Chira, formada en una playa de fácil acceso y fondeadero de doce brazas que se utilizó como caleta ocasional.

44.16. ARANTA

Al sur de Quilca, hay una caleta en mar abierto y sin protección que también fue utilizada como caleta ocasional llamada Aranta.

44.17. NONATOS

Antes del actual puerto de Matarani y enclavada en acantilados se encuentra esta caleta, también ocasional.

44.18. GUATA

Al sur de Nonatos, la caleta de Guata, más adecuada para el fondeo de embarcaciones, se habilitó como caleta ocasional.

44.19. COCOTEA

Para operaciones relacionadas con los productos del valle del Tambo y al sur de la punta Bombón y enclavada entre barrancos del perfil costero; funcionó Cocotea como caleta ocasional principalmente para la descarga de fertilizantes.

44.20. *YERBABUENA*

Otra caleta ocasional en el litoral arequipeño es Yerbabuena, con fondeadero bastante profundo que permitía a las naves fondear cerca de playa, aunque expuestas a la resaca.

44.21. *CAMANA*

El río Camaná, que desemboca al mar en una amplia boca; crea un fértil valle a lo largo del mismo. Cercana a la desembocadura hay una playa, no muy segura pero cercana al pueblo de Camaná que eventualmente se utilizó como caleta. En 1914, la prosperidad del valle y la naturaleza de los productos a exportar, especialmente frutas, merece la consideración del Gobierno de incluir la caleta en los estudios encomendados al ingeniero holandés J. Kraus, autor de otros proyectos portuarios del Perú, tales como el de la unión del Callao con la isla de San Lorenzo, y el de Matarani, que desafortunadamente no se ejecutaron. El proyecto del ingeniero Kraus para el embarque en Camaná consistía en un sistema combinado de muelle y andarivel, que al igual que los otros dos, quedó en proyecto.

44.22. *ITE*

Cerca a la desembocadura del río Locumba, hay un fondeadero que con buen tiempo puede utilizarse en seis brazas, y que sirvió de caleta ocasional para el valle de Locumba.

44.23. *SAMA*

En el extremo sur de nuestro litoral y a media milla de la punta de Ite, está la caleta de Sama, que dispone de buen fondeadero y que fue utilizada por naves que descargaban fertilizantes para el valle de Tacna.

Capítulo XLV

45. LA SITUACION PORTUARIA DEL PERU EN LA DECADA 1975 / 1985

45.1. ANTECEDENTES – ANALISIS DE LA SITUACION

Mediante la lectura de los capítulos anteriores, se puede apreciar que la actividad portuaria en el Perú se inició con el establecimiento de innumerables puertos o caletas, inmediatos a núcleos de población desarrollados en diversos valles de la costa, que a su vez establecieron centros de producción y consumo con la consecuente actividad comercial. Es así como a comienzos del presente siglo, el número de puertos y caletas habilitados y opcionales era de 66 a saber:

Puertos mayores de depósitos

: Callao, Mollendo y Paita.

Puertos de forzoso despacho

: Salaverry, Eten, Pisco, Pacasmayo e Ilo.

Puertos menores subordinados

: Chimbote, Samanco, Casma, Huachó, Cerro Azul, Lomas, Chala, Tumbes, Talara, Pimentel, Tambo de Mora y Sama.

Caletas habilitadas

: Santa, Huarney, Culebras, Supe, Playa Chica, Chancay, Ancón, Chilca, Mala, Bujama, Atico, Quilca, Islay, Zorritos, Máncora, Colán, Sechura, Bayóbar, Malabrigo, Huanchaco, San Bartolomé de Chao, Guañape, San José de Lambayeque, Chérrepe, Otume, Ite.

Caletas ocasionales : La Chira, Bermejo, Curayacu, Guata, Aranta, Nonatos, Yerba Buena, Cocotea, Ocoña, Chira, La Cruz, Bocapán, Punta Sal, Mero, Lobitos, Capullana, Malacas, Puémac y Paracas.

A partir de 1877, se comenzó a disponer en el puerto del Callao de facilidades adecuadas para el acoderamiento de las naves con la puesta en servicio del muelle y dársena. Los otros puertos y caletas continuaron su actividad utilizando muelles que fueron ubicados y construidos de acuerdo a las necesidades de los productores de la región, con estructuras metálicas y enlazados por un ferrocarril de vía angosta a la ciudad cercana o centros productivos. La actividad de estos muelles consistía en cargar y descargar lanchones que transportaban las cargas desde y hasta las naves fondeadas en las bahías. En algunas caletas en que no se disponía de muelles, los lanchones eran cargados o descargados mediante andariveles. Las cargas eran minerales, guano, salitre, algodón, azúcar, leña, carbón, productos de panllevar, frutas, ganado y mercadería general. La explotación de los muelles estaba a cargo de empresas privadas o del Estado, mediante administraciones dependientes de algún ministerio. El personal de movilizadores de la carga, tanto en las naves como en los muelles, desde las llamadas milicias navales, hasta los innumerables gremios de cada puerto; jornaleros, estibadores, lancheros, muellanos, acarreadores, tarjadores, etc., estaban a cargo del Ministerio de Marina a través de las capitanías de puerto.

Todo este conglomerado de puertos y caletas, en una u otra forma, operaban cumpliendo la tarea de mantener la actividad comercial de las diversas áreas enlazadas por algún medio al puerto o caleta.

Al aumentar el calado y tamaño de las naves, así como el volumen y peso de las cargas transportadas, el Callao resultó inadecuado para atender a las naves con las facilidades disponibles del muelle y dársena del Callao y se requirió planificar su ampliación. Por eso, el Gobierno en 1914 con una clara visión del futuro, encomendó al experto ingeniero holandés J. Kraus, el estudio y presentación de un plan de nuevas instalaciones en el Callao, y en el sur del Perú que reemplazara a Mollendo. El estudio presentado por el ingeniero Kraus consistía en tres alternativas para el Callao, una de las cuales, la más importante, consistía en construir un terminal de atraque y un dique seco en la isla de San

Lorenzo, la que se unía mediante un puente al balneario de La Punta.

Para el sur del Perú, el estudio Kraus sugería la construcción de un terminal en Matarani. Desafortunadamente, circunstancias políticas, económicas y de otro orden, no permitieron realizar este plan ni ningún otro tendiente a mejorar y ampliar las facilidades portuarias del Perú, continuándose con el muelle y dársena del Callao y los puertos de lanchonaje, hasta que en 1928 se dispone la construcción de un terminal marítimo en el Callao, inaugurado en 1934 y que para la época era una obra bastante adecuada para el desarrollo de la actividad portuaria del Callao. Hasta hoy, con diversas ampliaciones efectuadas en etapas sucesivas, este terminal constituye el centro de la actividad portuaria del Perú.

El segundo terminal con facilidades para el atraque directo fue Matarani. Posteriormente, al desarrollarse actividades industriales importantes, Chimbote fue también favorecido con muelles para atraque directo, aunque relativamente eficientes.

En la década de 1950/1960, al establecerse la Autoridad Portuaria del Callao, la más avanzada y primera organización portuaria de su género en Sudamérica, se efectúa en el Callao verdaderas transformaciones en organización, sistemas operativos, mecanización, instrucción y ampliación de instalaciones, tales como: muelles de minerales, petróleo, sistemas de descarga mecánica para granos y embarque de minerales, silos, equipamiento con máquinas, unitización, etc.

A partir de 1970, al establecerse la Empresa Nacional de Puertos, que toma a su cargo todos los puertos del Perú, se siguen ampliando las instalaciones e introduciéndose mejoras en la organización y sistemas operacionales.

Ahora bien, en el período 1960 / 1970, se efectúa por parte de la Dirección de Administración Portuaria del Perú, un cuidadoso estudio para construir terminales en el litoral peruano con facilidades adecuadas que sirvieran con eficiencia cada uno a ciertas áreas de servicio del territorio nacional, teniendo en consideración entre otros factores la concentración de la población, potencial industrial y de consumo, vías de comunicación, etc., evitando la multiplicidad de terminales de lanchonaje inadecuados para las operaciones de las naves por ser lentos y antieconómicos.

En base a estos elementos de juicio y tomando también en consideración un criterio técnico en materia de planeamiento de

puertos que indica que bajo el punto de vista económico, las cargas deben concentrarse en terminales dotados de facilidades adecuadas para movilizar los tonelajes de carga de importación y exportación de sus áreas de servicio, en forma económica y eficiente, evitando la duplicidad de terminales que pueden permanecer inactivos largos periodos repercutiendo sus altos costos en la economía del área de servicio y del país, se fijó y construyó las facilidades de los terminales marítimos de Salaverry, Ilo, Paita y General San Martín, que junto con los ya existentes de Callao, Chimbote y Matarani, conforman el eje de la estructura portuaria marítima del Perú, en función de regiones y áreas de servicio. La descripción de las facilidades disponibles en cada uno de estos terminales se da en los capítulos respectivos precedentes.

Expresados los conceptos anteriores, analizaremos brevemente la situación del sistema portuario del Perú en la década 1975 / 1985.

En 1969, el Gobierno, teniendo en consideración la necesidad de establecer un organismo dependiente del Estado pero con cierta autonomía administrativa y operativa que unificara la dirección y desarrollo de la actividad de los puertos establecidos en el litoral y que se encontraban administrados por organismos estatales o privados, creó por Decreto Ley 18027 la Empresa Nacional de Puertos como un organismo público descentralizado, con personería jurídica y autonomía administrativa y económica, con la finalidad de administrar, operar y mantener los terminales y muelles fiscales de la república, sean marítimos, fluviales o lacustres.

En 1981, el Gobierno deseando aproximar más el sistema de manejo de las empresas públicas a las normas y condiciones de las privadas, modifica mediante el Decreto Legislativo 98, las normas de la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU), transformándola en una empresa de propiedad exclusiva del Estado, sujeta al régimen legal de las personas jurídicas de derecho privado y organizada como una sociedad mercantil.

Ha sido bajo estos dos sistemas que ha funcionado la dirección y operación de las actividades portuarias en el Perú desde 1970. El conjunto de terminales bajo su control es de: catorce marítimos y cuatro fluviales. Bajo administración independiente incluyendo Puno, hay seis. En los cuadros siguientes, tomados de la memoria de ENAPU del año 1984, se puede apreciar el tonelaje de carga movilizado, seca y líquida, y el número de naves por cada terminal y los comentarios respectivos.

CARGA SECA MOVILIZADA POR TERMINALES Y CLASE OPERACION

(Toneladas Métricas de Peso)

TERMINALES	EMBARQUE	DESCARGA	CABOTAJE	TOTAL
TOTAL GENERAL (A+B+C)	7131224	2985878	595448	10712550
TOTAL ENAPU (A+B)	2510742	2962217	593879	8066838
A. Sub-tot. Term. Maríti.	2498451	2908507	91369	5498327
Talara	4179	47296	44	51519
Paita	58375	89161	13132	160668
Eten	0	0	0	0
Pacasmayo	3101	0	0	3101
Chicama (**)	0	0	0	0
Salaverry	261130	86477	0	347807
Chimbote	275714	108550	566	384830
Supe	4242	23782	0	28024
Huacho	0	0	13518	13518
Chancay	0	729	5248	5977
Callao	1566515	2008806	53037	3628358
General San Martín	87276	241134	4149	332559
Matarani	145588	256955	1677	404220
Matarani D' y P' Bolivia	32544	38614	0	71158
Ilo	59787	7003	0	66790
B. Sub-Tot.Term. Fluvia.	12291	53719	592510	568511
Iquitos	12291	53710	178603	244604
Yurimaguas	0	0	63541	63541
Pucallpa	0	0	280366	280366
Puerto Maldonado (*)	0	0	0	0
C. Sub-Tot.Otros Termi.	4620482	23661	1569	4645712
Negritos (**)	0	0	0	0
Bayóvar	0	0	0	0
Pimentel	115041	0	1569	116610
San Nicolás	4217561	0	0	4217561
Ilo Southern	287880	23661	0	311541

Elaborado y procesado en la Sub-Gerencia Técnica
Área Estadística e Informática

(*) Sin información

(**) Sin movimiento

**TONELAJE DE CARGA SECA
MOVILIZADA POR TERMINALES Y
CLASE DE OPERACION**

El movimiento de carga seca incluyendo embarque, descarga y cabotaje alcanzó un total de 10'712,550 Tn. en 1984. De este total 6'066,838 Tn. (56.6%) se movilizaron por puertos directamente administrados por ENAPU S.A.

En este rubro el mayor movimiento corresponde al Callao con 3'628,358 Tn. (59.8%), siendo Matarani, Chimbote, Salaverry y San Martín los terminales provinciales de mayor importancia. En la Selva los terminales fluviales de Iquitos y Pucallpa movilizaron en conjunto 504,970 Tn.

CARGA LIQUIDA MOVILIZADA POR TERMINALES Y CLASE OPERACION

(Toneladas Métricas de Peso)

TERMINALES	EMBARQUE	DESCARGA	CABOTAJE	TOTAL
TOTAL GENERAL (A+B+C)	1560943	316346	12139332	14016621
TOTAL ENAPU (A+B)	597259	316346	6558575	7472180
A. Sub-Tot. Term. Mariti.	597259	316346	5910753	6824358
Talara	308979	128093	2651781	3088853
Paita	3409	6934	3050	13393
Eten	0	0	364099	364099
Pacasmayo	0	0	0	0
Chicama (**)	0	0	0	0
Salaverry	19	0	275598	275617
Chimbote	29017	0	195977	224994
Supé	0	3057	166788	169845
Huacho	0	0	0	0
Chancay	0	0	0	0
Callao	244590	176217	1848148	2268955
General San Martín	11245	0	218823	230068
Matarani	0	0	22347	22347
Matarani D' y P' Bolivia	0	0	0	0
Ilo	0	2045	164142	166187
B. Sub-Tot. Term. Fluvia.	0	0	647822	647822
Iquitos	0	0	618482	618482
Yurimaguas	0	0	29340	29340
Pucallpa	0	0	0	0
Puerto Maldonado (*)	0	0	0	0
C. Sub-Tot. Otros Termi.	963684	0	5580757	6544441
Negritos (**)	0	0	0	0
Bayóvar	962343	0	5249196	6211539
Pimentel	1341	0	0	1341
San Nicolás	0	0	0	0
Ilo Southern	0	0	331561	331561

Elaborado y procesado: Sub-Gerencia Técnica
 Área Estadística e Informática

(*) Sin información

(**) Sin movimiento

**TONELAJE DE CARGA LIQUIDA
 MOVILIZADA POR TERMINALES Y
 CLASE DE OPERACION**

El total alcanzado en este rubro para 1984 fue de 14'016,621 Tn. El volumen de carga líquida movilizado por los puertos de ENAPU S.A. llegó a 7'472,180 (53.3%),

de los cuales Talara contribuyó con 3'088,853 Tn. y Callao con 2'268,955 Tn.

Sigue en orden de importancia Iquitos, Eten, Salaverry, General San Martín y Chimbote que aportaron los mayores volúmenes en cuanto a movilización de carga líquida en 1984.

MOVIMIENTO DE BARCOS AÑO 1984

TERMINALES	BARCOS NACIONALES			BARCOS EXTRANJEROS			TOTAL DE BARCOS NACIONALES Y EXTRANJEROS		
	T.R.B.	T.R.N.	No. de Barcos	T.R.B.	T.R.N.	No. de Barcos	T.R.B.	T.R.N.	Nº. de Barcos
	12'407,060	8'538,977	3,982	19'471,409	11'771,433	1,889	31'878,469	20'310,110	5,871
Sub Total Terminales ENAPU	9'186,230	6'245,201	3,868	14'681,744	8'947,681	1,678	23'837,974	15'183,032	5,546
Talara	2'079,384	1'419,805	449	926,510	587,805	75	3'005,904	2'007,610	524
Paíta (A)	162,216	106,561	22	658,340	452,110	75	820,556	588,671	97
(B)	4,634	2,736	29	1,380	430	4	6,014	3,186	33
Eten	382,582	294,188	23	183,377	116,521	14	565,959	410,719	37
Pacasmayo	1,544	911	1	17,174	10,537	5	18,718	11,448	6
Chicama	S/M	S/M	S/M	S/M	S/M	S/M	S/M	S/M	S/M
Salaverry	679,825	459,410	64	602,388	381,686	75	1'282,213	841,098	139
Chimbo	498,788	351,092	47	1'056,177	654,635	113	1'564,965	1'005,727	160
Supé	407,336	275,850	37	129,873	81,029	13	537,209	356,879	50
Huacho (*)	-	-	(*)	-	-	-	-	-	(*)
Chancay (*)	12,469	6,396	1	5,201	2,978	10	17,670	9,374	11
Callao	2'983,407	2'030,453	405	8'594,875	5'137,748	1,036	11'588,282	7'188,201	1,441
General San Martín	603,513	423,450	57	742,943	451,781	77	1'346,456	875,231	134
Matarani	557,790	338,339	61	1'378,765	850,209	148	1'936,555	1'188,549	209
Ilo	447,661	317,385	32	354,741	220,362	33	802,402	537,757	65
Iquitos (A)	173,376	119,197	423	-	-	-	173,375	119,197	423
(B)	181,696	98,408	1,482	-	-	-	181,696	99,408	1,482
Pucallpa (B)	S/I	S/I	735	-	-	-	S/I	S/I	735
Sub-Total Otros Terminales	3'220,830	2'293,476	114	4'819,665	2'823,602	211	8'040,495	5'117,078	325
Negritos	S/M	S/M	S/M	S/M	S/M	S/M	S/M	S/M	S/M
Bayovar	2'737,349	1'977,363	67	1'002,015	609,915	31	3'739,364	2'587,278	98
Pimentel	6,176	3,644	5	S/I	S/I	28	6,176	3,644	33
San Nicolás	-	-	-	2'600,899	1'474,594	37	2'300,999	1'474,594	37
Ilo Southern	477,305	312,469	42	1'216,651	739,083	115	1'693,956	1'051,562	157

Es Conforme

Elaboración: Sub-Gerencia Técnica
 Área de Estadística e Informática

(A) Embarcaciones Mayores
 (B) Embarcaciones Menores
 T.R.B Tonelaje de Registro Bruto
 T.R.N Tonelaje de Registro Neto

S/M: Sin movimiento
 S/I: Sin información
 (*): En Nacionales movilliza lanchas

Es conveniente anotar que algunos terminales de lanchonaje tales como: Eten, Pacasmayo, Chicama, Supe, Huacho y Chancay, desde hace algunos años se encuentran prácticamente inoperativos debido a la carencia de movilización de cargas, ya que las naves sólo recalán por razones de economía de escala en los terminales de atraque. Esto origina que tengan que subsistir subvencionados con los ingresos de los otros terminales, lo que constituye un problema pendiente de solución.

En resumen, el tonelaje total movilizado por los puertos del Perú en 1984, incluyendo cargas secas y líquidas, ha sido de 24'729,171 TM de las cuales 13'539,018 TM corresponden a ENAPU (54%) y el resto a terminales fuera de la jurisdicción de ENAPU.

Con respecto al tonelaje movilizado en 1974, este fue de 24'807,670 TM de las, cuales 13'160,083 TM correspondió a ENAPU y el resto a terminales fuera de la jurisdicción de ENAPU. Como podrá apreciarse, en los diez años que se comparan, los tonelajes movilizados prácticamente no acusan una variación substancial; sin embargo, cabe anotar que el principal puerto, el Callao, moviliza en 1984: 5'897,313 TM (3'628,358 TM carga seca y 2'268,955 TM carga líquida) y en 1974: 4'426,918 TM (3'177,193 TM carga seca y 1'249,725 TM carga líquida), lo que significa un aumento de 1'470,395 TM (25%) en diez años.

45.2. PERSPECTIVAS PARA EL FUTURO

El comercio exterior de un país puede considerarse como uno de los elementos fundamentales que determinan su desarrollo socio-económico. Para que el comercio exterior prospere y rinda sus beneficios, se requiere que los países dispongan de un sistema de transporte adecuado y eficiente, dotado de la infraestructura necesaria tal como: puertos, canales, carreteras, redes ferroviarias, etc., y medios para transportar los productos comercializados; es decir, naves aeronaves, ferrocarriles, vehículos motorizados, etc. Conjuntamente con lo anterior, la eficiencia de un sistema de transporte requiere de una organización adhoc que estudie y planee a su debido tiempo las medidas y acciones que deben tomarse para mantener con toda efectividad y coordinación los sistemas de transporte en beneficio del comercio del país.

Aunque todas las formas del transporte sirven para promover el comercio exterior, el transporte por la vía acuática ha sido y

sigue siendo el más importante por razones diversas entre las cuales pueden citarse: la libre y común disponibilidad del elemento acuático como vía, la posibilidad de transportar grandes toneladas de materias primas o insumos de bajo valor económico, y el transporte relativamente económico de cualquier tipo de mercancías entre lugares separados por largas distancias.

Para que el transporte acuático pueda realizarse, se necesita que el país disponga de una infraestructura portuaria adecuada y eficiente para realizar las operaciones que requieren los elementos de transportes que enlazan los centros de producción y consumo. Este concepto también involucra a la organización, costos y formas de trabajo.

La infraestructura portuaria del Perú, como se ha analizado previamente, se ha desarrollado en sucesivas etapas, adaptándola a los requerimientos del transporte de la carga, pero fundamentalmente teniendo en cuenta el concepto de atención a naves convencionales, graneleros de mediano porte y unitización moderada. Sin embargo, la aplicación de nuevas tecnologías en los medios de transporte y en el embalaje de la carga en los tráficos acuáticos del Perú, cuya intensificación se ha hecho más notable en la década del 1975/1985, requieren un análisis especial.

Para esto, describiremos brevemente en qué consisten esos adelantos tecnológicos y su aplicación histórica en los puertos del Perú.

Hasta hace algunas décadas, la presentación de la carga para su transporte se efectuaba con una gran falta de uniformidad materializada en una variedad heterogénea de unidades y paquetes de todas formas y tamaños. Esta complejidad en la presentación de la carga, dificultaba la aplicación de medios mecánicos adecuados que elevaran la productividad reduciendo el tiempo de estadía de la nave en puerto, base de la economía en el costo del transporte.

Por consiguiente, para la industria del transporte acuático, se hizo necesaria la introducción de elementos y sistemas que superaran el problema anteriormente mencionado, tales como:

- a) El transporte masivo de cargas con la consiguiente construcción de naves de gran porte, especializadas para el transporte de graneles sólidos y líquidos.
- b) La unitización de la carga fraccionada; es decir, juntar varias unidades de carga, que aumente el volumen o peso de la carga a movilizar con el mínimo de maniobras,

empleando la paleta y el contenedor, siendo este último la forma más desarrollada y efectiva hasta el momento.

- c) La utilización de naves especiales, parcial o totalmente automatizadas para el transporte de la carga unitizada, tales como las naves celulares o totalmente containerizadas que pueden transportar 2,000, 3,000 o más contenedores; las naves *roll on/roll off* en que la carga unitizada puede ser llevada sobre plataformas rodantes que salen o ingresan a las naves con su plataforma; las naves *Lash*, que llevan la carga en barcazas con capacidad cada una de 300 toneladas o más; y, finalmente, las naves multipropósito que, sin sofisticarse tanto, pueden transportar carga fraccionada, contenedores y graneles, en la proporción requerida a cada caso sin necesitarse la alta inversión de capital que demandan los otros tipos de naves mencionados.
- d) La puesta en práctica del "sistema integrado de las mercaderías", desde el punto de origen al de su destino, o sea el transporte multimodal, utilizando varios medios de transporte, bajo la cobertura de un solo documento y una sola responsabilidad.

Ahora bien, la aplicación de estos nuevos conceptos tecnológicos en la conformación o presentación de la carga, es decir la containerización, el empleo de naves especiales de alto rendimiento y el de recepción y entrega de carga en base al sistema intermodal, hicieron necesario que las instalaciones de los terminales portuarios adaptaran su conformación física a los requerimientos de estos conceptos. Se debe anotar que hay una gran diferencia entre un muelle o un atracadero para atender buques convencionales y otro para el de contenedores. En efecto, el tipo característico de muelle convencional consistía en un atracadero con un espacio de operación relativamente angosto y limitado por la presencia de un almacén donde se deposita la carga que no sale o ingresa directamente por el ferrocarril o camiones.

En cambio, un simple o básico terminal de atraque para buques porta-contenedores requiere que el área adyacente al perfil del muelle tenga suficiente profundidad y espacio para facilitar el estacionamiento temporal de los contenedores que se embarcan o descargan. Esta profundidad del área debe ser cuando menos dos veces la eslora de la nave. Aparte de esta área de operación adyacente a la nave, se requieren áreas adecuadas con suficiente capacidad para el depósito permanente o transitorio de

los contenedores que por alguna circunstancia no han salido directamente de la nave al exterior o viceversa, aparte de un equipamiento de grúas especiales, transportadores de contenedores, computadoras, etc. La capacidad operativa, teniendo en cuenta el rendimiento de cada grúa especial de 30 a 40 movimientos por hora, significa 700 toneladas o más por hora.

Teniendo en consideración la capacidad económica de los países altamente industrializados o llamados "desarrollados", la decisión de realizar la construcción de terminales especiales para contenedores, como el caso de Port Elizabeth, E.E.U.U.; Tilbury en Gran Bretaña; Rotterdam en Holanda y muchos otros, no fue un problema y lo realizaron, aún sin tener asegurado un rendimiento económico inmediato que, como el caso de Tilbury, en que la inversión no era compensada por una continua utilización de las facilidades, originando pérdidas. No obstante y a medida que se iba consolidando y aumentando la aplicación de la tecnología masiva con el empleo del contenedor y de las naves celulares, las instalaciones se tornaron de permanente utilización, compensando la inversión.

Sin embargo, la construcción de nuevos terminales especialmente para contenedores, implicaba para los países en vías de desarrollo como el Perú, una fuerte inversión de capital que en muchos casos no estaban disponibles en las reservas del país, requiriéndose obtenerla en préstamos supeditados a la capacidad económica de los mismos. Por otro lado, esta tecnología de alta inversión de capital tenía que influir en problemas de carácter socioeconómico al requerirse reducción del elemento laboral. Los países en vías de desarrollo no podían correr el riesgo de producir un alto grado de desempleo por la aplicación a corto plazo de sistemas altamente sofisticados que desplazan al capital humano sin antes haber previsto la ubicación de dicho personal en otras actividades equitativamente remunerables. Por las razones anteriores, ha habido un período en que las instalaciones de los terminales marítimos de los países en vías de desarrollo y este es el caso de los puertos sudamericanos, diseñados para prestar servicios eficientes a los buques convencionales con carga general fraccionada y contenedores han tenido que efectuar ciertas adaptaciones a sus instalaciones para poder atender buques especializados como los celulares o *full containers* y multipropósito. Tal ha sido el caso de los puertos de Buenaventura en Colombia, Callao en el Perú, Valparaíso y San Antonio en Chile y

Buenos Aires en Argentina. No obstante, cabe mencionar que en el caso de Guayaquil en Ecuador y Santos en Brasil, después de pasarse por la etapa de adaptación de las instalaciones portuarias existentes, han construido terminales especiales para buques celulares totalmente conteinerizados, dotando al terminal de todos los equipos necesarios, inclusive la costosa grúa de pórtico del muelle.

En los actuales momentos, es evidente que hay una fuerte presión de parte de los países denominados desarrollados, que al haber prácticamente consolidado sus tráficos entre ellos en base a la conteinerización y al sistema multimodal, disponiendo de flotas con naves totalmente celularizadas o de rodamiento (*roll on/roll off*), presionan en los tráficos que aún permanecen operados con naves convencionales o multipropósito, para que empleen naves celulares. En algunos casos, y en base a estudios realizados con respecto a la naturaleza actual y futura del tráfico en volumen y tipo de carga, se está operando con servicios paralelos de buques: multipropósitos, celulares y convencionales. Tal es el caso específico del servicio norte de Europa/costa occidental de Sudamérica, atendido por los grupos navieros EURANDINO y EUROSAL. Casos similares están operando en otras partes de Latino América y en diferentes tráficos.

Con respecto al avance de la conteinerización y su impacto en la infraestructura portuaria del Perú, conviene hacer un poco de historia. Desde la década de 1950, la operación de naves portando contenedores, se inició desde varios tráficos del Perú y hacia el Perú. Uno de ellos, el establecido por la *Grace Line* a la costa occidental de Sudamérica, se efectuó con naves de características especiales, en parte celulares y con grúa propia para descarga y embarque de los contenedores. La atención a estas naves no requirió mayores cambios en la infraestructura existente en el terminal del Callao, adecuado para naves convencionales, obteniéndose resultados relativamente eficientes. En el aspecto laboral, teniendo en cuenta la reducción de turnos de trabajo que originaba el empleo de estas naves, el problema se solucionó otorgando compensación económica equitativa.

Sin embargo, a partir del año 1975, la Conferencia Europea, Pacífico Sur y Magallanes, decidió aplicar en mayor intensidad el uso de contenedores en el tráfico norte de Europa/costa occidental de Sudamérica, empleando naves especiales. Para efectuar lo anteriormente mencionado, se realizó un estudio denomi-

nado *Andes* que concluyó recomendando el uso de naves totalmente celularizadas (con compartimentaje especial para contenedores), de capacidad aproximada de transporte de 2,000 TEU (TEU; unidad de contenedor, equivalente a uno de 20 pies de largo), apoyadas por un servicio paralelo de cierto número de naves convencionales o multipropósito para el servicio de este tráfico.

Definitivamente, las conclusiones de este estudio, al ser de conocimiento del directorio de la Empresa Nacional de Puertos en el año 1978, determinaron la ejecución de dos planes de adaptación de la infraestructura portuaria del Callao, puerto al que convergería el mayor porcentaje de contenedores por ser escala definida de las naves de todos los tráficos y por movilizar el mayor porcentaje de la carga con posibilidades de transportarse en contenedores.

Al efecto se realizó un estudio de acción inmediata de adaptación de una amplia zona dentro del puerto, cercano a los muelles, que facilitaría la operación de naves especiales y concentraría el estacionamiento de los contenedores durante su permanencia en el puerto. El estudio concluyó recomendando la construcción de un patio de contenedores en las proximidades de los muelles N° 4 y N° 5. Sin pérdida de tiempo, el directorio a cargo de ENAPU aprobó el 29 de enero de 1981 la ejecución de dicho patio el que al ser concluido fue inaugurado el 8 de marzo de 1983.

El patio tiene un área de 57 mil metros cuadrados con resistencia en la losa para soportar hileras de contenedores llenos en tres filas de altura (tres niveles) y que permite acondicionar a un flujo operativo normal 35 a 40 mil TEU al año

Simultáneamente a la construcción del patio de contenedores, se adquieren dos grúas especiales para movilizar contenedores en el patio y cierto número de montacargas especiales.

Todo lo anterior ha permitido que las operaciones del puerto del Callao hayan mejorado en lo relacionado al servicio de carga en contenedores, haciéndolo más eficiente.

Sin embargo, teniendo en cuenta lo irreversible del avance de la contenerización y su proyección futura, también se consideró necesario realizar un estudio del desarrollo integral del puerto del Callao hasta el año 2000. Para esto, el Directorio, con la aprobación del Gobierno, tomó la decisión el 17 de agosto de 1981, de encargar al organismo *Japan International Cooperation Agency* (JICA) del gobierno del Japón, la realización de este estudio.

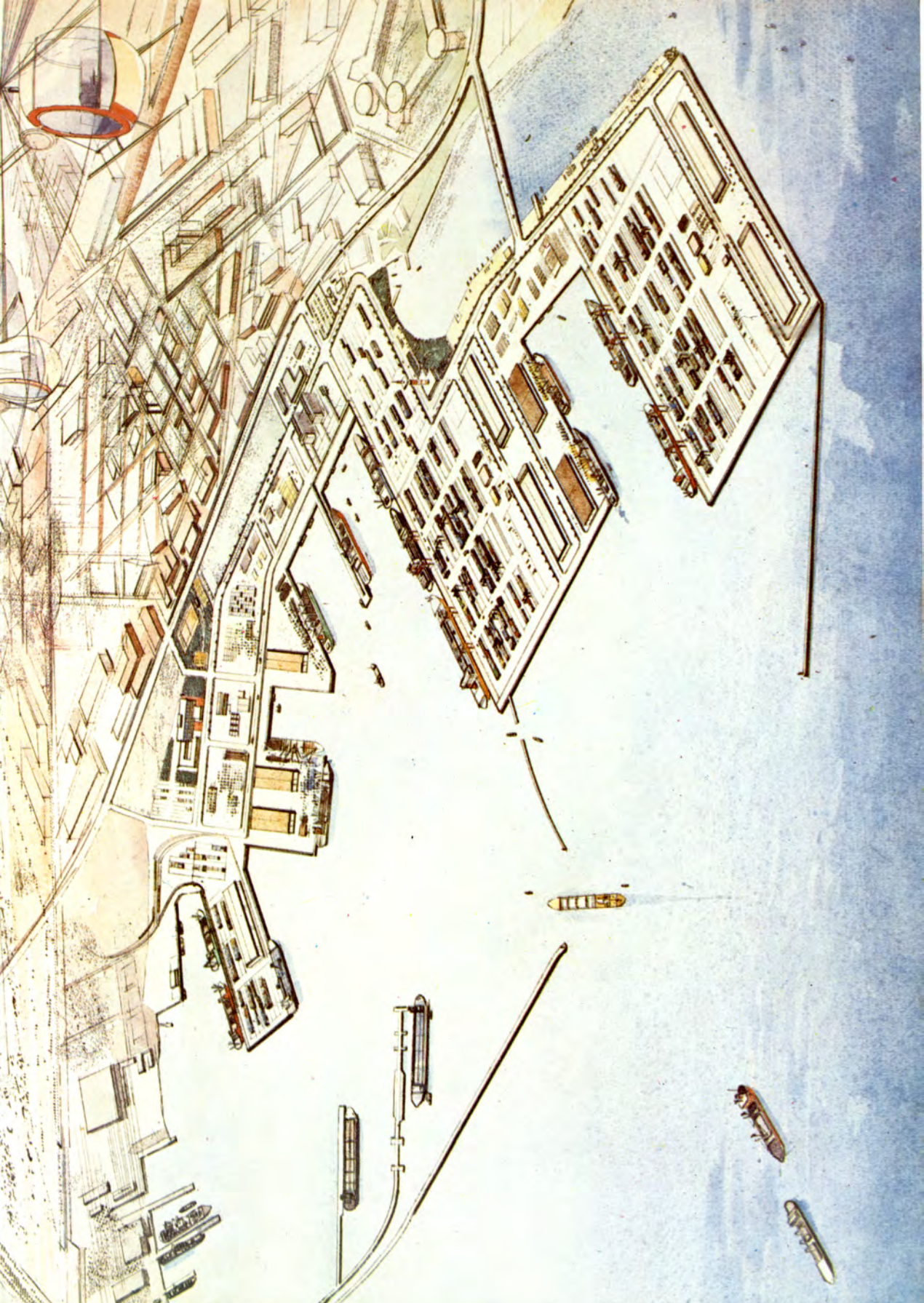
En noviembre de 1983, fue entregado el informe final de este estudio con las recomendaciones respectivas. El plan maestro y definitivo consiste en un desarrollo progresivo de las facilidades del terminal hasta el año 2002. La ejecución del plan maestro considera una etapa a realizar a corto plazo hasta 1987 que comprende la construcción de un amarradero para el muelle de contenedores, otro para el de granos, áreas de almacenamiento para embarque y descarga, y equipamiento para la movilización de la carga. La segunda etapa a ejecutarse en tres partes incluye la construcción de ocho amarraderos para carga general, cuatro amarraderos para contenedores y dos amarraderos para granos. En las láminas que se insertan se puede apreciar la magnitud del proyecto.

El estudio y la información correspondiente que la sustenta, constituye sin ninguna duda un valioso aporte técnico para las decisiones que deberá tomarse con respecto al desarrollo futuro del puerto del Callao, teniendo en consideración la capacidad aún disponible y mal utilizada existente en el Callao, la magnitud de la inversión en relación a la situación económica, los planes de descentralización y otros factores. Es importante transcribir un párrafo del texto de las recomendaciones del informe que dice:

“Nuestro propuesto plan portuario para el puerto del Callao ha sido preparado estudiando el desarrollo en el pasado de las ciudades, industrias y medios de transporte de su área de servicio, incluyendo la de los puertos cercanos, y analizando las futuras condiciones socio-económicas del país, las perspectivas futuras del comercio mundial y el del transporte containerizado. Sin embargo, la economía siempre cambia, y las actividades del puerto del Callao no sólo serán afectadas por las variantes de la economía del Perú sino también por el impacto de la economía mundial. Es por consiguiente importante analizar y prever los futuros cambios en la economía y efectuar las necesarias revisiones en el Plan, así como tomar otras decisiones de manera que el puerto del Callao pueda contribuir al desarrollo de la zona de Lima”.

Siendo uno de los factores importantes considerados para el planeamiento del futuro operacional del terminal marítimo del Callao las estadísticas del movimiento de contenedores, nos referiremos a continuación a este asunto.

Esquema del plan maestro de desarrollo
del puerto del Callao hasta el año 2000
efectuado por la Japan International
Cooperation Agency con la participación de
personal técnico de ENAPU.
Tomado del informe de la Japan International
Cooperation Agency: The Development
Project of the Port of Callao. Final report.
November 1984.



- Berth
- Container Cargo Handling Yard
- Existing Facilities
- Dredging Area
- Road

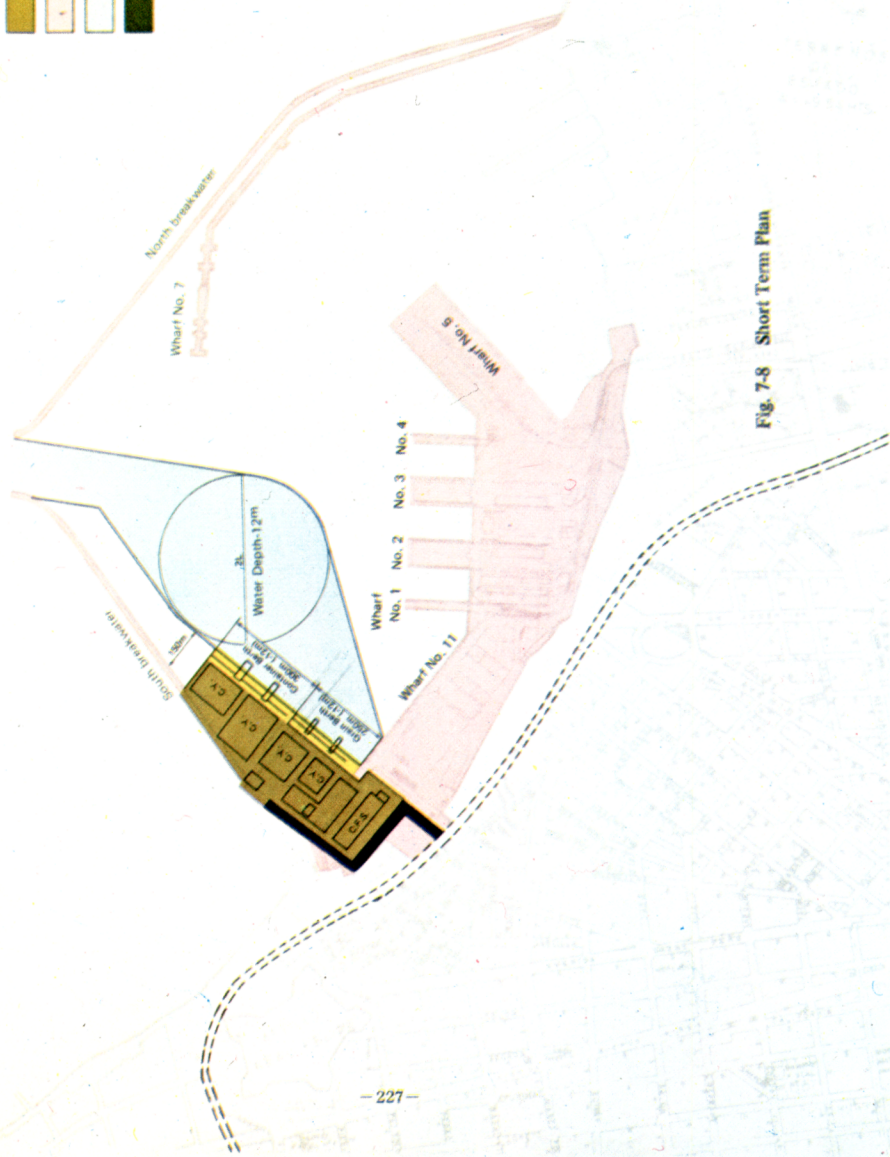


Fig. 7-8 Short Term Plan

**Proyecto a corto plazo del plan de desarrollo del
puerto del Callao hasta el año 2000.
Tomado del informe de la Japan International
Cooperation Agency: The Development Project
of the Port of Callao.
Final report. November 1984.**

En el cuadro adjunto se da una relación estadística proveniente de ENAPU en la que se muestra el movimiento de contenedores por el puerto del Callao correspondiente al período 1981/1984.

Igualmente, se reproduce en otro cuadro la proyección del movimiento de contenedores para el puerto del Callao, prevista a partir del año 1982 hasta el año 2000, efectuada por el grupo japonés que realizó el estudio del Plan de Desarrollo. Observando la información de ambos cuadros, se puede apreciar que los resultados obtenidos en los años 1983 y 1984 son menores que los proyectados en el estudio.

Es conveniente anotar que no obstante todas las predicciones en base a posibilidades futuras de containerizar las cargas procedentes del Perú y para el Perú, hay dos limitaciones que considerar. La primera está referida a la circunstancia que el empleo de contenedores es óptimo cuando son utilizados a plena capacidad, tanto en peso como en volumen, de ida y retorno usando el mismo puerto. Esto depende de que haya un equilibrio razonable entre el volumen/peso de la carga que llega containerizada con la que se containeriza para su salida del mismo puerto. De no realizarse esto, surge el problema del retorno de contenedores vacíos que afecta económicamente el resultado. Esta es una característica existente hasta el momento en los tráficos del Perú y en el de muchos países de Sudamérica.

La otra limitación es que los buques celulares o totalmente containerizados deben servir o recalar en pocos puertos para obtener resultados óptimos. Esto ya se está efectuando en los puertos peruanos en que el único puerto de escala es el Callao, y el transporte o distribución de los contenedores para otros puertos, se hace vía terrestre o por naves "feeder" o de cabotaje.

Con respecto a los otros terminales de atraque directo que al igual que el Callao tienen un capítulo especial en la presente monografía, efectuaremos a continuación un breve análisis de los mismos en el período 1974/1984:

Talara

Este terminal, aunque está a cargo de ENAPU, es un puerto especializado para el embarque de combustible y derivados de PETROPERU, con un relativo movimiento de carga general. En 1974, el tonelaje movilizado fue de 3'372,194 TM de carga líquida y 41,962 TM de carga seca. En 1984, 3'088,853 TM de carga líquida y 51,519 TM de carga seca.

CONTENEDORES DESCARGADOS Y EMBARCADOS EN EL T.M. CALLAO

1981 - 1984

AÑOS	DESCARGA				EMBARQUE			
	LLENOS	VACIOS	TOTAL DESCARGA	LLENOS	VACIOS	TOTAL EMBARQUE	TOTAL GENERAL	
1981	14,041	91	14,132	6,046	4,369	10,415	24,547	
1982	12,877	1,490	14,367	6,573	7,473	14,046	28,413	
1983	11,674	2,424	14,098	8,372	5,963	14,335	28,433	
1984	10,882	4,665	15,547	9,494	6,922	16,416	31,963	
% Incremento 81 - 84	(22.5%)	5,026.4%	10.0%	57.4%	58.4%	57.6%	30.2%	

- En la *Descarga* (Importación es poco significativo el volumen de tráfico. Sólo se alcanza un 10% de incremento en 4 años, contra un 5,026% de contenedores vacíos, en cambio se observa un 22.5% de menor tráfico en contenedores llenos, entre 1981 y 1984.

- En el *Embarque* (Exportación) el volumen de tráfico se incrementó en 30% en 4 años, observándose un movimiento similar de crecimiento porcentual en contenedores llenos y vacíos.

TABLE 11-7 TONNAGE AND NUMBER OF CONTAINERS

Year	Tonnage (1,000t)		Number of Containers (TEU)						
	Import	Export	Total	Import		Export		Total	
				Loaded	Empty	Loaded	Empty		
1982	111	97	208	13,704	82	13,786	11,975	1,811	13,786
1983	148	110	258	18,272	110	18,382	13,580	4,802	18,382
1984	207	160	367	25,556	153	25,709	19,753	5,956	25,709
1985	273	233	506	33,704	202	33,906	28,765	5,141	33,906
1986	349	301	650	43,086	259	43,345	37,160	6,185	43,345
1987	379	271	650	47,790	281	47,071	33,457	13,614	47,071
1988	591	500	1,091	72,963	438	73,401	61,728	11,673	73,401
1989	733	595	1,328	90,494	543	91,037	73,457	17,580	91,037
1990	851	649	1,500	105,062	630	105,692	80,123	25,569	105,692
1991	851	649	1,500	105,062	630	105,692	80,123	25,569	105,692
1992	851	649	1,500	105,062	630	105,692	80,123	25,569	105,692
1993	851	649	1,500	105,062	630	105,692	80,123	25,569	105,692
1994	851	649	1,500	105,062	630	105,692	80,123	25,569	105,692
1995	851	649	1,500	105,062	630	105,692	80,123	25,569	105,692
1996	851	649	1,500	105,062	630	105,692	80,123	25,569	105,692
1997	851	649	1,500	105,062	630	105,692	80,123	25,569	105,692
1998	851	649	1,500	105,062	630	105,692	80,123	25,569	105,692
1999	851	649	1,500	105,062	630	105,692	80,123	25,569	105,692
2000	851	649	1,500	105,062	630	105,692	80,123	25,569	105,692
2001	851	649	1,500	105,062	630	105,692	80,123	25,569	105,692
2002	851	649	1,500	105,062	630	105,692	80,123	25,569	105,692
2003	851	649	1,500	105,062	630	105,692	80,123	25,569	105,692
2004	851	649	1,500	105,062	630	105,692	80,123	25,569	105,692
2005	851	649	1,500	105,062	630	105,692	80,123	25,569	105,692
2006	851	649	1,500	105,062	630	105,692	80,123	25,569	105,692

Notes : 1. Number of containers was calculated based on 1 TEU = 8.1t.

2. Number of empty containers was set at 0.6% of the loaded containers for import; and for export, it was assumed that the total number of import containers including empty containers was equal to that of export containers. So, number of empty containers for export is the difference between the total number of containers and number of export loaded containers.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

Las condiciones de sus muelles actualmente no son buenas y correspondería a PETROPERU, principal usuario del Estado, tomar control de este terminal, invirtiendo en la construcción de nuevas facilidades.

Paíta

Desde 1966, cuenta con facilidades de atraque directo y sirve a un área de aproximadamente 36,000 km² con población de más de un millón de habitantes que incluye los departamentos de Piura y Tumbes. Ha seguido operando a un ritmo que significó en 1974: 229,536 TM de las cuales 172,196 TM correspondieron a carga seca y 57,340 TM de carga líquida. En 1984, el tonelaje de carga seca bajó a 160,668 TM y la líquida a 13,393 TM. Sin embargo, con respecto al año 1983, este tonelaje (1984) aumentó en un 28%. Los productos exportados en 1984 son: harina de pescado (30,283 TM), carga general (13,312 TM), pescado en conserva y fresco (7,705 TM), algodón (1,826 TM). Los productos de importación son: carga general (24,147 TM), maquinarias y repuestos (2,219 TM), cereales (57,296), contenedores (5,499 TM), productos de cabotaje (16, 192 TM), petróleo y derivados (6,934 TM).

Este terminal, aunque no ha llegado a movilizar un tonelaje de carga en función a su capacidad, durante este período ha servido de terminal de un tráfico containerizado de Estados Unidos. Su futuro depende del desarrollo económico de la región a la que sirve.

Salaverry

Este importante terminal, planeado para servir a una amplia región agrícola e industrial de producción y consumo estimada en 22,000 km², de los departamentos de La Libertad, Lambayeque y Cajamarca, con población cercana al millón de habitantes, ha venido operando con interrupciones debido al grave problema del arenamiento en la década 1974/1984. En el año 1974, se movilizaron 420,964 TM de carga seca y 416,370 TM de líquida, haciendo un total de 837,338 TM. En 1984 moviliza 347,670 TM de carga seca y 275,617 TM de carga líquida lo que hace un total de 623,287 TM. Se puede apreciar un descenso en el tonelaje en 1984 con respecto a 1974 de 214,051 TM, o sea 25%. Esto se debe principalmente a la reducción de la exportación de azúcar. Los productos movilizadas por este terminal son: azúcar (115,917 TM), mi-

nerales y metales (62,502 TM), melaza (67,820 TM), carga general (23,586 TM), papel y pulpa (10,582 TM), cereales (68,337 TM) y petróleo y derivados (275,598 TM).

Por otra parte, cabe mencionar que el terminal marítimo de Salaverry, como se ha explicado en el capítulo XX correspondiente a este terminal, tiene un problema permanente de arenamiento que produce limitaciones operacionales y hasta inoperabilidad total, como sucedió en el período 1979/1981. Este problema ha merecido diversos estudios técnicos. El último, que fue efectuado por un grupo de ingenieros peruanos y holandeses denominado *Controlamar*, recomendó: que no debía abandonarse el puerto de Salaverry substituyéndolo por otro del litoral; que se construyese un espigón de retención de arena en la parte de quiebra del rompeolas; efectuar un dragado integral a fin de extraer los 4'000,000 de m³ existentes y optimizar la draga *Marinero Rivas* a fin que al aumentarse su rendimiento se mantuviera un dragado permanente y económico que evitara la acumulación de arena, permitiendo la operación del puerto con naves hasta de un calado de 30/31 pies.

Todas estas recomendaciones fueron ejecutadas y el puerto, que había permanecido cerrado por el arenamiento, recobró su actividad de servicio. Sin embargo, es lamentable comentar que estando ya establecido por las recomendaciones técnicas y la experiencia, que la única solución para mantener operativo este importante puerto sobre bases económicas aceptables, es efectuando un dragado continuo con la draga de ENAPU, *Marinero Rivas*, la cual debido a un accidente quedó inoperativa en setiembre de 1983 y hasta el mes de setiembre de 1985 no se efectuó una acción definida para repararla y mantener el dragado de Salaverry al nivel requerido. Durante todo este período y el que tome la reparación de la draga, el arenamiento dependerá de la acción del espigón de retención, el que a su vez debe alargarse para que no pierda su efectividad y de dragados parciales con la draga *Oficial de Mar Landa*.

Dada la importancia del área de servicio que cubre este puerto, aproximadamente 22,000 km² con una población de cerca de un millón de habitantes, sus conexiones posibles a nuevas áreas de la zona amazónica y al desarrollo industrial, se requiere un estudio permanente del problema y considerar soluciones alternativas para el futuro en beneficio de una muy importante región del Perú.

Chimbote

Este terminal, cuya principal área de servicio corresponde al departamento de Ancash, y ubicado en la amplia bahía del Ferrol, ha tenido un singular movimiento de carga en el decenio 1974/1984 debido a los efectos originados por la declinación de la actividad de pesca y producción de harina de pescado. En efecto, en 1974 se movilizó por este terminal 1'339, 733 TM de carga, de las cuales 988,858 TM corresponden a carga seca y 350,875 TM a líquida. En 1984, el tonelaje total es de 614,824 TM de las cuales 384,830 TM son de carga seca y 229, 994 TM líquida. Se puede apreciar una declinación del movimiento de carga en 724,904 TM (54%) con respecto a 1974. Las cargas en 1984 son: harina de pescado (266,201 TM), pescado en conserva (4,051 TM), carga general (3,201 TM), chatarra (63,625 TM), abonos (19,501 TM), minerales (2,255 TM), y aceite de pescado (14,278 TM); otros productos líquidos (14,436 TM), petróleo (200,000 TM), cabotaje (1,124 TM).

Es de esperarse que con una reactivación de la zona de servicio y otras actividades de pesca, vuelva a repuntar el tonelaje movilizado por este terminal.

General San Martín

Este amplio terminal marítimo construido en una parte de la bahía de Paracas, tiene una importante área de servicio de grandes posibilidades de desarrollo que comprende los departamentos de Ica, Ayacucho y Huancavelica. Vías de comunicación como la carretera de los Libertadores y la Panamericana, complementan el enlace terrestre de este terminal. Sus instalaciones de atraque y de operaciones permiten operarlo en forma multipropósito.

En 1974, se movilizó por este terminal 263,022 TM de carga seca y 293,216 TM de carga líquida; es decir, un total de 556,249 TM. En 1984, el tonelaje de carga seca alcanzó 332,569 TM y líquida 230,068 TM, lo que hace un total de 562,637 TM. Como podrá apreciarse, subsiste un equilibrio en el tonelaje movilizado en estos diez años.

Los productos movilizados son: abonos (119,032 TM), carga general (128,421 TM), graneles (23,304 TM), harina de pescado (60,844 TM), pescado congelado (3,827 TM), petróleo y derivados (206,725 TM) y algodón (1,894 TM).

Un factor que afectó el movimiento de carga fue la declinación de la industria de harina de pescado. Sin embargo, es un termi-

nal de grandes posibilidades presentes y futuras, tanto por su ubicación como por la naturaleza de sus facilidades.

Matarani

El segundo terminal marítimo del Perú, tanto por el volumen del movimiento de carga como por la extensión de su área de servicio que incluye la república de Bolivia, movilizó en 1974: 571,465 TM de carga; en 1984: 475,378 TM de carga seca y 22,347 TM de carga líquida. Se nota una diferencia de 76,060 TM en los tonelajes movilizadas en 1974 y 1984, debido también a la declinación de la industria pesquera. Los principales productos movilizadas son: minerales y metales (123,334 TM), carga general (104,010 TM) cereales (164,347 TM), productos líquidos (22,347 TM), maquinarias (18,705 TM), productos alimenticios (12,012 TM), harina de trigo (12,193 TM).

Como se ha indicado en el capítulo correspondiente a este terminal, en la última década se han efectuado importantes obras de mejoramiento y ampliación como son: la extensión del muelle marginal, la instalación de faja para el embarque de minerales, la reparación del muelle marginal y reacondicionamiento de los equipos para embarque de minerales y descarga de cereales. Hay dos planes para una futura ampliación de este terminal, realizados por las firmas *Parsons Brinckerhoff* y *Laines Lozada/Internacional de Ingeniería de Estudios Técnicos S.A.*

Ilo

El terminal marítimo de Ilo, puesto en servicio en 1970, ha tenido una actividad que corresponde al año 1974 en 70,394 TM de carga seca y 114,880 TM de carga líquida. En 1984 el tonelaje movilizadas de carga seca fue de 66,790 TM y 166,187 TM de carga líquida.

Los productos que principalmente se embarcan y descargan por este terminal son: harina de pescado (55,210 TM), aceite de pescado (164,172 TM), carga general (4,577 TM).

Sin embargo, por el muelle que administra y opera *Ilo Southern* se embarcó en el mismo año 286,621 TM de minerales y metales y se descargó 331,561 TM de petróleo.

Este terminal podría tener una mayor actividad si la carretera a Bolivia se terminara en forma que permita un adecuado desplazamiento de vehículos.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

Iquitos

El primer terminal fluvial del Perú es Iquitos, situado en el río Amazonas a 1,850 millas marinas del puerto brasileño Belem do Pará, constituyendo un enlace entre la amazonía peruana y las rutas marítimas a diversos puntos del orbe.

En 1974, su actividad en tonelaje movilizado era de 201,096 TM de carga seca y 206,450 TM de carga líquida, haciendo un total de 407,547 TM. En 1984, el tonelaje de carga seca movilizada ascendió a 244,604 TM y el de carga líquida a 618,482 TM, lo que hace un total de 863,086 TM. De este último tonelaje 42,662 TM es de carga general, 174,603 TM de cabotaje, madera 3,747 TM, trigo y cereales 18,827 TM y petróleo y derivados 618,482 TM. Las ampliaciones y facilidades efectuadas al muelle flotante de Iquitos le dan una extensión de atraque de 275 metros con 15 metros de ancho, permitiendo que acoderen naves de calado de hasta 25 pies en creciente.

Iquitos, debido a su ubicación geográfica en la amazonía y al desarrollo petrolero de la región, constituye un centro importante de actividad comercial y de convergencia del cabotaje de los terminales fluviales de Pucallpa y Yurimaguas.

Pucallpa

Este terminal fluvial, ubicado en el río Ucayali en la provincia de Coronel Portillo y enlazada por carretera a la costa, es el punto donde prácticamente comienza la navegación fluvial con vapores y barcas. En 1974 este terminal movilizó un tonelaje de 101,957 TM y en 1984, 260,366 TM. Puede apreciarse un aumento de 158,409 TM entre estos diez años.

Este terminal constituye un punto de gran importancia por ser el enlace y centro de distribución de muchas rutas de la costa a la selva y viceversa, así como hacia otras regiones de la amazonía en virtud de la carreta marginal.

Yurimaguas

Desde 1981 opera el terminal fluvial de Yurimaguas, ubicado en el río Paranapura a 200 metros de su desembocadura en el río Huallaga. Existe un problema con el muelle flotante de este terminal que en razón de su ubicación queda inoperativo en la época de vaciante entre julio y noviembre. Por esta razón, dicho muelle tendría que ser reubicado en otro lugar donde las

condiciones del río permitan su operatibilidad todo el año, corriéndose de este modo el error que se cometió al planear y ubicar el muelle en el lugar actual.

Este terminal constituye un nexo y punto de salida de una importante zona selvática, tanto a la costa como a Iquitos. En 1984 se movilizó por este terminal 63,541 TM de carga seca y 29,340 TM de carga líquida.

Otros terminales

Como se ha indicado en párrafos anteriores de este capítulo, existe un grupo de terminales: Eten, Chicama, Supe, Huacho, Chancay y Cerro Azul, que están casi inoperativos, pero que su mantenimiento, según datos publicados por ENAPU, originaron en 1984 una pérdida de operación de S/. 2,630'828,000.

45.3 MENCIONES Y RECONOCIMIENTO A LA LABOR, PORTUARIA DEL PERU

Al terminar con este capítulo de la Histotia de los Puertos del Perú, el autor desea mencionar y reconocer el esfuerzo y contribución de muchas personas que han actuado ya sea participando en las diversas administraciones que ha tenido el sistema portuario del Perú, como en las agencias navieras, marítimas y fluviales, así como en la actividad laboral.

No se puede omitir mencionar en el aspecto de desarrollo y organización de la administración portuaria en diversas épocas, la participación de personas como las que mencionamos a continuación: ingeniero Ricardo Valencia, primer director de Administración Portuaria y cuya labor eficiente en el campo de ingeniería portuaria ha sido aportada hasta estos últimos años. Sr. Mateo Kalafatovich del Valle, director de Administración Portuaria por muchos años, gestor de las obras de los terminales de Ilo, Salaverry, San Martín, Paita y otras obras importantes. Los coroneles Howard Quinn, Ralph Sitt y capitanes de fragata AP (r) Enrique B. Camino y Raúl de la Puente, que al lado de otros servidores organizaron la ex-Autoridad Portuaria del Callao. Vicealmirante Alberto Indacochea, que en trabajo de equipo, con un grupo de jefes y oficiales de la Armada, estructuraron y dirigieron la Empresa Nacional de Puertos del Perú, siguiéndolos: Melitón Carvajal Pareja, Jorge Parra del Riego, Pedro Mazuré López Eléspuru y Jorge Arnillas de la Cotera.

En el ámbito de las agencias navieras, marítimas y fluviales, hay que reconocer la estrecha y paralela vinculación de las agencias con la actividad portuaria. Difícil pero fructífera labor ejercieron tanto en el pasado como en el presente, y seguirán haciéndolo en el futuro, sirviendo de nexo activo entre los navieros y las administraciones portuarias, contribuyendo a la efectividad del comercio. Mencionar los nombres de todos aquellos que en una u otra forma participaron y participan en esta actividad de agenciamiento, sería muy largo. Sin embargo, recordaremos a algunos en representación de todos ellos y que dedicaron toda una vida en esta labor. Ellos son: Garatea, Dalmau, Gibson, Díaz, Muso, Gonzalez Larrañaga, Iturri, Artadi, Ginocchio, Müller, Stock, Núñez Jenkins, Vargas y Moisés Woll quien además de actuar en el ambiente naviero, fue el gestor de la creación de la ex-Autoridad Portuaria del Callao y participó en muchas otras actividades relacionadas con los puertos.

En el ámbito laboral, va el reconocimiento a ese esfuerzo humano de generaciones de hombres que constituyeron el elemento motriz y el dinamismo del trabajo portuario. Afrontando en diversas épocas las exigencias duras del trabajo y agrupados en sociedades, gremios, sindicatos y otros grupos de defensa y bienestar, continuaron en la diaria labor de la actividad portuaria, haciéndola efectiva.

Algunos nombres entre los muchos representativos de este sector son: Fernando Vera, Juan Castillo y César Miranda; dirigentes de los jornaleros del muelle y dársena del Callao que en enero de 1913 lograron por primera vez en el Perú el reconocimiento de la jornada de las ocho horas. Guillermo Winstanley, que con otros servidores del terminal marítimo del Callao fundaron la Sociedad Obrera Marítima Confederada. Pedro Curay y Julio Tizón, forjadores del Sindicato de Estibadores del Callao. Juan Toullier y Flavio Vásquez de la Sociedad de Empleados, Aurelio Liñán y Víctor Ortiz de la Sociedad de Obreros de Almacenes de la Autoridad Portuaria, y Luis Negreiros Criado, activo dirigente y fundador del Sindicato de Trabajadores de ENAPU.