

**REVISTA DEL INSTITUTO
DE ESTUDIOS
HISTORICO - MARITIMOS
DEL PERU**



M. A. P. Coronel Bolagnesi camuflado, 1943

**INSTITUTO DE ESTUDIOS
HISTORICO-MARITIMOS DEL PERU**



1999

INSTITUTO DE ESTUDIOS
HISTÓRICO-MARÍTIMOS DEL PERÚ



DIRECTOR: Armando Nieto Vélez

COORDINADOR DE EDICIÓN: Julio Alva Flores

CORRESPONDENCIA Y CANJES: Av Salaverry 2487, Lima 27
Telfs.: 4221861 - Fax: 4227838

Email: insmar@perucultural.org.pe

El Instituto no se responsabiliza de las expresiones emitidas por
los autores bajo su firma

IMPRESIÓN FREDDY GÁLVEZ ROMERO

**REVISTA
DEL INSTITUTO
DE ESTUDIOS
HISTORICO
MARITIMOS
DEL PERU**

N° 18

LIMA

1999

ARTÍCULOS

Capitán de Corbeta John Rodríguez Asti, **La actuación de la Marina de Guerra del Perú durante la Segunda Guerra Mundial**..... 9

Capitán de Navío Luis Samánez del Risco, **Antecedentes y viajes de los destróyers "Almirante Guise" y "Almirante Villar" de Tallinn (Estonia) al Callao, 8 de julio de 1933 al 5 de julio de 1934**..... 37

Señora Zivana Mezeldzic Vda. de Pereyra, **El precursor del deslizador: la balsa de piel de lobo marino**..... 55

Capitán de Fragata Luis Felipe Villena Gutiérrez, **El comercio marítimo**..... 67

Vicealmirante Alberto Indacochea Queirolo, **Aspectos geopolíticos marítimos: el Perú y el Pacífico**..... 85

Doctora Hilda Elías de Zevallos, **El delicado equilibrio de la Tierra**..... 105

Contralmirante Federico Salmón de la Jara, **Félix Denegri Luna**..... 117

LIBROS..... 121

CRÓNICA

Actividades del Instituto..... 131

NECROLOGÍA

Contralmirante Jorge Parra del Riego Endara..... 139

Capitán de Fragata Miguel Flórez Nohesell..... 141

Doctor Franklin Pease García-Yrigoyen..... 143

*La actuación de la Marina de Guerra del Perú durante la Segunda Guerra Mundial **

CAPITÁN DE CORBETA JOHN RODRÍGUEZ ASTI

I. INTRODUCCIÓN

Como sabemos, a inicios de setiembre de 1939, luego de que fuerzas alemanas invadieran Polonia mediante una “guerra relámpago”, Inglaterra le declaró la guerra a Alemania, originándose una serie de acontecimientos que generalizaron este conflicto en Europa y después a escala mundial.

El Perú, de manera similar a otros países latinoamericanos, declaró su neutralidad con respecto a la guerra, pero luego de asumir la presidencia en 1939 el Dr. Manuel Prado, la política exterior peruana fue progresivamente encaminada a estrechar las relaciones con los Estados Unidos, país al que luego del ataque a Pearl Harbor, le brindó su incondicional apoyo.

Deseamos en el presente trabajo analizar las principales circunstancias en las que se desarrolló la política exterior del Perú durante la Segunda Guerra Mundial, así como reseñar brevemente la manera como el Perú, actuando consecuentemente con sus intereses, y respondiendo a la firme decisión del gobierno del presidente Prado de apoyar a los Estados Unidos, actuó en el frente diplomático, y también apreciar la forma en que la Marina de Guerra del Perú, actuando en cumplimiento de su deber de proteger el Mar Peruano, se adecuó y preparó para la posibilidad de que sus aguas fueran incursionadas por fuerzas enemigas.

* Trabajo ganador del II Concurso Monográfico de Historia, convocado por Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú (IEHMP).

II. ANTECEDENTES

LA DECLARATORIA DE NEUTRALIDAD DEL PERÚ EN 1939

Como se ha mencionado, el Perú al igual que otras naciones sudamericanas, decidió no verse involucrado en la guerra en Europa, lo que fue puesto de manifiesto a través de un "Decreto de Neutralidad", emitido por la Cancillería peruana el 5 de setiembre de 1939. En ese documento, se declaraba en el primer artículo, que el Perú "observaba la más estricta neutralidad en la presente guerra Europea"¹. Posteriormente se emitieron disposiciones basadas en el derecho internacional, mediante las cuales se dictaban normas a las que debían sujetarse las naves extranjeras que se hallaran en aguas territoriales.

En el continente americano la actitud de los países hacia la guerra tuvo variados matices. Por una parte, los Estados Unidos adoptaron una postura de no beligerancia, pero en los hechos brindaron decidido apoyo a los aliados, mientras que al otro extremo, se hallaba Argentina que se inclinó por la más estricta neutralidad². En el Perú, pese a la neutralidad declarada, ciertas simpatías por parte del gobierno del General Benavides, que estaba llegando a su término, fueron motivo de preocupación en Washington³. Esta impresión por parte de las autoridades norteamericanas se fundaba en el hecho de que Benavides había pasado muchos años en Europa, particularmente en Francia e Italia, integrando varias misiones militares y diplomáticas; y con la guerra, se hallaba dispuesto a que el Perú brindara un trato similar a los alemanes, italianos y norteamericanos. Existe la opinión acerca de que su régimen estaba políticamente orientado hacia el fascismo, y que por ello, desafió el esfuerzo norteamericano de crear un sólido y democrático frente hemisférico en las Américas, para orientar al totalitarismo en el continente⁴. Cabe anotar que en aquella época, los capitales italianos tenían una fuerte presencia en el Perú. El Banco Italiano, en la década de los '30, era el más importante en el país.

Sin embargo, con la ascensión a la Presidencia de la República de Manuel Prado a finales de 1939, la política exterior del Perú empezó a buscar mayor acercamiento con los Estados Unidos, como se verá más adelante.

LA REUNIÓN DE CANCELLERES AMERICANOS EN PANAMÁ Y EL ESTABLECIMIENTO DE LA ZONA DE SEGURIDAD AMERICANA

Para Estados Unidos, la guerra en Europa constituyó una preocupación muy grande, y por ello, tres semanas después de la invasión alemana a Polonia, se

convocó a una reunión de ministros de relaciones exteriores, que se realizó en Panamá a finales de setiembre de 1939. En dicha reunión, a la que el Perú asistió, uno de los acuerdos adoptados por los países participantes fue el de establecer una zona neutral, llamada también “Zona de Seguridad Americana” o de “Defensa Internacional”, con una extensión de 300 millas desde la línea de costa, y que abarcaba alrededor de todo el continente americano, a excepción de Canadá, que estaba en guerra⁵.

Era deseo vehemente de las repúblicas americanas mantenerse alejadas del conflicto europeo, pero sin embargo, la política de neutralidad sufrió serios quebrantos por consecuencia de la actitud de los países beligerantes, para quienes la regulación establecida por las convenciones internacionales resultó insuficiente para mantenerlos en el marco de sus derechos como tales. La zona de seguridad establecida por la Reunión de Cancilleres de Panamá, no tuvo una virtualidad real, porque las restricciones derivadas de los peligros a que se hallaba expuesta la navegación mercante americana, fueron cada vez mayores, y a consecuencia de ello, también lo fueron los daños irrogados al comercio marítimo y al libre tránsito⁶.

EL INCIDENTE DE LOS BUQUES MERCANTES ALEMANES

Cuando se iniciaron las hostilidades en Europa, varios buques mercantes pertenecientes a Alemania -que era uno de los países beligerantes- se hallaban en aguas peruanas. Temiendo la posibilidad de ser interceptados por unidades de la Real Marina Británica, sus capitanes vieron por conveniente internar y asilar sus naves ante las autoridades peruanas. De esta manera los buques alemanes internados resultaron ser cinco, de los que cuatro de ellos: el “Hermonthis”, el “Muenchen”, el “Leipzig”, y el “Monserrate”, se hallaban en el puerto del Callao, mientras que el quinto, el “Friedland”, estaba en Paita.

El régimen al que estuvieron sometidos los tripulantes de aquellas naves fue regulado a través de un decreto del 10 de marzo de 1941⁷, mediante el cual se les restringía el tránsito dentro del territorio nacional, pudiendo solamente alejarse hasta la ciudad de Lima, debiendo pernoctar en sus respectivas naves. Asimismo, tenían terminantemente prohibido realizar todo tipo de actividades en tierra. Aparte de esas restricciones, se dictaron normas específicas para establecer una estricta vigilancia sobre la tripulación y las naves asiladas.

Sin embargo, a pesar de las restricciones y de la vigilancia sobre ellos impuesta, de manera sorpresiva, en la madrugada del 31 de marzo de 1941, el “Hermonthis” y el “Muenchen”, no existiendo alguna causa aparente, zarparon del puerto del Callao con rumbo desconocido, sin haber obtenido los permisos de

las autoridades marítimas. Enterados de la noticia, nuestras autoridades navales ordenaron la salida inmediata del crucero "Almirante Grau" con la finalidad de dar alcance a las mencionadas naves. Estas fueron encontradas al día siguiente en altamar, pero incendiándose y a punto de hundirse.

En efecto, el "Muenchen" fue avistado ardiendo y sin tripulación, a 200 millas del Callao, se hundió poco después de ser alcanzado. El "Hermonthis" fue hallado al día siguiente a 250 millas de la costa y un poco más al sur del anterior, en la mismas condiciones.

Advertidos de las inminentes intenciones a seguir por las otras dos naves alemanas, las autoridades marítimas dispusieron una mayor vigilancia. No obstante esto, la determinación de los capitanes del "Monserate" y del "Leipzig", era la de zarpar a como diese lugar, y pasadas las 11 de la noche, el "Monserate" izó su escala, puso en marcha sus máquinas, picó las cadenas de sus anclas, e inició la marcha, logrando forzar su escape del puerto, haciendo caso omiso del llamado de las autoridades. Observada la maniobra por la dotación del "Bolognesi", el crucero zarpó de inmediato para alcanzarlo. Efectuó cinco disparos de advertencia. Ante tal acción, la tripulación del "Monserate" originó un incendio a bordo, lo que fue imitado por el "Leipzig".

Nuestras autoridades, tan pronto como se pudo, dispusieron todo lo necesario para que el personal naval abordara las naves alemanas a fin de rescatar a sus tripulantes y combatir el fuego. El Arsenal Naval y el Terminal Marítimo enviaron lanchas y remolcadores para ayudar en la tarea. A pesar de todos los esfuerzos, el incendio a bordo de las naves, que se hallaban con un cargamento de algodón, continuó hasta bien entrada la madrugada, y el "Leipzig" halado por dos remolcadores, fue varado en la zona norte del puerto, detrás del rompeolas. El "Monserate" continuó ardiendo al norte de la bahía, en las cercanías de la entrada al puerto, y a eso del mediodía, se logró vararlo a 200 metros del anterior. En lo que respecta a la suerte final de ambos buques, sabemos que el "Monserate" lograría ser rescatado por personal de nuestra Armada, y luego fue reparado y acondicionado en el Arsenal Naval del Callao. Tras varios años de intensos trabajos, el buque sería puesto totalmente operativo e incorporado a la Marina con el nombre de B.A.P. "Callao".

III. LA ACTITUD DEL PERÚ FRENTE A LA GUERRA, ANTES Y DESPUÉS DEL ATAQUE JAPONÉS A PEARL HARBOR

El acontecimiento que generalizó a escala mundial la guerra -que hasta el año 1941 no había involucrado a los países del Hemisferio Americano a

excepción de Canadá- fue el ataque sorpresivo japonés a la base norteamericana de Pearl Hrbor el 7 de diciembre de 1941.

Con anterioridad, el Perú como participante de la Segunda Reunión de Consulta de los países Americanos, realizada luego de la caída de Francia y llevada a cabo en La Habana del 21 al 30 de junio de 1940, se había adherido a la XV resolución emitida por los asistentes a dicha reunión. Ese documento, en su parte más importante, declaraba que todo atentado de un estado no americano contra la integridad o la inviolabilidad de territorio, contra la soberanía o independencia política de un estado americano, sería considerado como un acto de agresión contra todos los estados firmantes de esa declaración. Este acuerdo facilitó la base diplomática para un posterior establecimiento de comisiones bilaterales de defensa con los Estados Unidos⁸.

En función de lo anterior, la Marina norteamericana envió a sus representantes para que tomaran contacto con las autoridades navales en Latinoamérica, a excepción de Bolivia, país mediterráneo, y Panamá, que formaba parte de la defensa norteamericana del Canal⁹.

En el caso del Perú, el gobierno había celebrado un acuerdo con su homólogo estadounidense, el 31 de julio de 1940, mediante el cual se establecía una Misión Naval norteamericana en el país¹⁰, que aparte de cooperar con el gobierno en la labor de perfeccionar los conocimientos técnicos y la preparación del personal naval peruano, establecería la coordinación necesaria para poner en marcha el sistema defensivo continental americano.

Los dos únicos países con los que los E.E.U.U. no realizó acuerdos bilaterales, fueron Argentina y Ecuador. Argentina se reservó el derecho de permanecer neutral para comerciar tanto con los aliados como con los países del Eje; mientras que el Ecuador, que se hallaba a puertas de un conflicto fronterizo con el Perú, buscó incluir en el acuerdo un reconocimiento norteamericano de los territorios en disputa. Sin embargo, en febrero de 1942, habiendo firmado un tratado fronterizo con el Perú, logró un entendimiento con los Estados Unidos, pero sin su anterior exigencia¹¹.

Luego del ataque japonés a Pearl Harbor, los Estados Unidos convocaron a inicios de 1942, la Tercera Reunión de Consulta de ministros americanos de relaciones exteriores, a la que el Perú, en su condición de país americano, e identificado con la causa aliada, asistió. El encuentro se realizó en Río de Janeiro, entre el 15 y el 28 de enero de 1942. Nuestro país se comprometió a apoyar decididamente a los Estados Unidos en su guerra contra el Japón.

Costa Rica, República Dominicana, Guatemala, Haití, Honduras, Nicaragua, Panamá y El Salvador, con anterioridad a la reunión habían declarado, la guerra a las potencias del Eje, mientras que los demás países, rompieron relaciones diplomáticas con ellas.

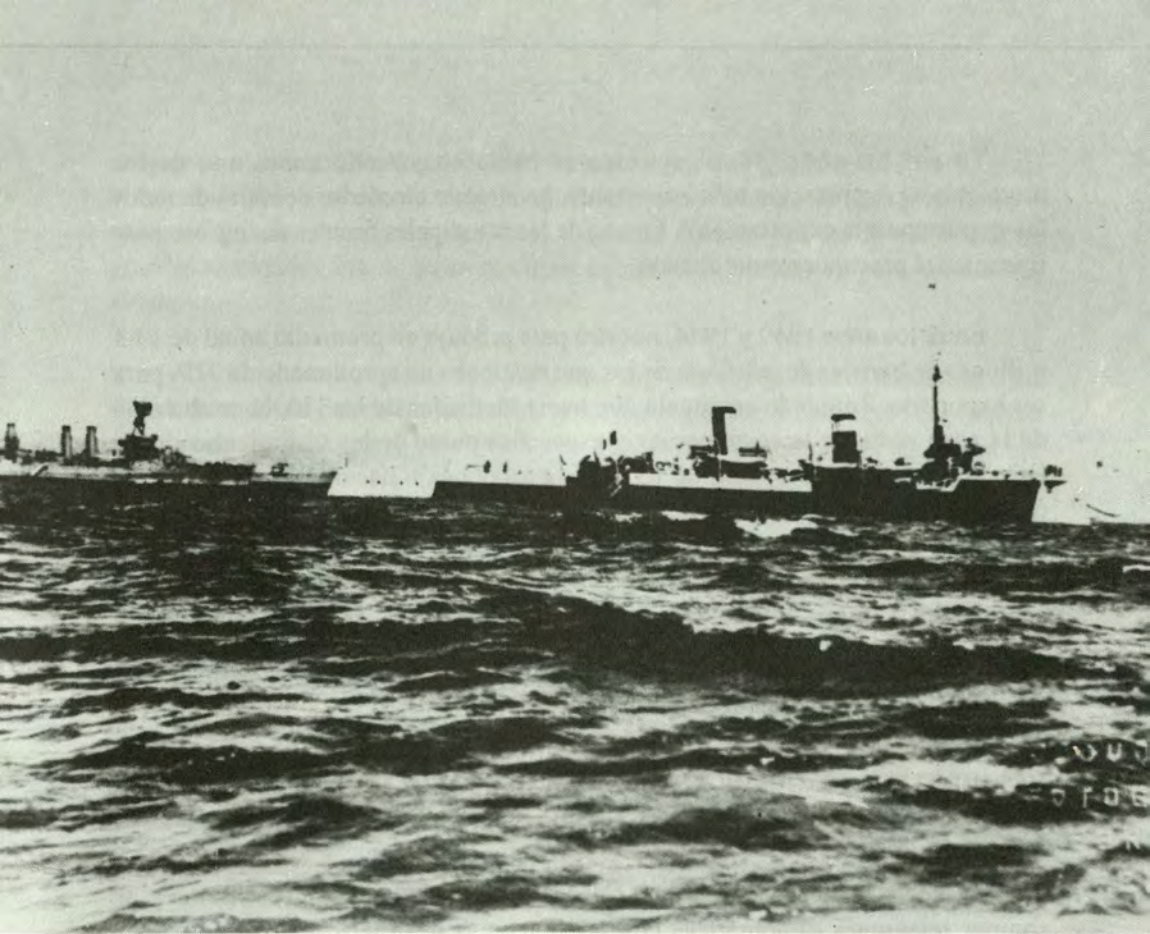
Aparte de las actitudes contra los enemigos de la causa aliada, se conformó una Junta Interamericana de Defensa, que tenía como finalidad coordinar los asuntos militares y técnicos con los países americanos con los que EE.UU. había establecido acuerdos bilaterales.

El Perú, durante el transcurso de la reunión de Río, el 24 de enero, a través de una Nota cursada a los representantes de Alemania, Italia y Japón, resolvió romper relaciones diplomáticas con estos países¹².

Adicionalmente al interés norteamericano por tener a todos los países del continente americano aliados a su causa y de esa manera impedir la influencia peligrosa de cualquiera de los países del Eje en la región, la demanda generada por la guerra hizo que los Estados Unidos buscaran en Latinoamérica una fuente segura de abastecimiento. Esta premisa era aplicable al Perú, país del que Norteamérica requería cada vez con mayor urgencia las materias primas que producía, ya que se le cerraron los mercados del Lejano Oriente para productos como el caucho, quinina y azúcar, y porque también creció la necesidad de productos como el cobre, vanadio y molibdeno para las industrias bélicas¹³.

Por otro lado, la política de acercamiento hacia los Estados Unidos llevada a cabo por el presidente Prado, que en 1942 realizó una visita oficial de buena voluntad a ese país¹⁴, tenía un matiz económico, puesto que al cerrarse por la guerra los mercados tradicionales de exportaciones del Perú, nuestro gobierno tomó conciencia del valor de ser aliado de Norteamérica, hallando en dicho país un mercado seguro en donde poder colocar sus exportaciones, como ocurrió con el algodón o los productos pesqueros. Fue la guerra la que permitió dar vida e impulsar de manera importante la economía peruana, que se benefició del aumento de las exportaciones hacia los EE.UU., y de la expansión de su propia capacidad manufacturera para compensar las carencias propias del conflicto¹⁵.

En el campo militar, si bien es cierto que nuestro país no tomó parte activa en los diferentes escenarios del conflicto mundial, la Marina de Guerra, y en menor grado la Aviación, desempeñaron un papel fundamental en la protección y defensa del litoral peruano, especialmente en la zona norte del país, en donde se hallaba en esos momentos una de las áreas productoras de otro de los recursos energéticos que era el petróleo, de vital importancia para el funcionamiento de la maquinaria e industria bélica aliada, y por supuesto, para el consumo nacional.



En la foto se aprecia en primer plano al Crucero B.A.P. Coronel Bolognesi con el camuflaje adoptado durante la Segunda Guerra Mundial, y a la izquierda un Crucero norteamericano no identificado de la clase OMAHA, ambos fondeados frente a Talara, probablemente en 1943.

Ya por los años '30, el petróleo se había constituido como uno de los productos de exportación más importante, generando alrededor del 80% de todos los impuestos a la exportación¹⁶. En una de las principales fuentes de ingreso para financiar el presupuesto del Estado.

Entre los años 1940 y 1944, nuestro país produjo un promedio anual de 13,3 millones de barriles de petróleo, de los que destinaba un aproximado de 71% para ser exportado. Teniendo en cuenta que hacia mediados de los '30, la producción de la zona norte de la costa peruana, específicamente de los yacimientos de La Brea y Pariñas, representaba un 83% de la producción nacional¹⁷, y que dichos productos tenían como puerto de salida la refinería de Talara, podremos entender por qué la defensa y protección de dicha región costera resultaba de vital importancia.

IV. LAS AMENAZAS DEL ENEMIGO SOBRE EL CONTINENTE AMERICANO Y EL PERÚ

LAS HIPÓTESIS DE GUERRA SOBRE UNA PROBABLE INCURSIÓN JAPONESA A TERRITORIO PERUANO

La decisión peruana de apoyar decididamente a los Estados Unidos y de romper relaciones diplomáticas con las potencias del Eje Roma-Berlín-Tokio, implicó desde aquel momento, que Japón o cualquiera de los países enemigos podían proceder hostilmente contra el Perú.

Sin embargo, por razones obvias, Japón no tenía interés directo en actuar contra el Perú, sino contra los Estados Unidos, pero existía la posibilidad durante el desarrollo de su campaña por conquistar y dominar la Cuenca del Pacífico, de que optase -si los resultados de la guerra le eran favorables- por disponer de las materias primas y recursos naturales que el Perú poseía.

El Perú, por su ubicación geográfica no era una amenaza para el Japón, ni tampoco un factor de importancia en la lucha que se libraba en el Pacífico Oriental. Sin embargo, a nuestro país, por su posición central en el continente sudamericano, le hubiera correspondido un papel gravitante, en el caso que los japoneses hubieran deseado dirigir sus miras hacia el Canal de Panamá.

Por otro lado, en aquel momento, de los países de la costa del Pacífico Sudamericano, el Perú era el único que poseía un elemento esencial para el movimiento de buques de guerra, así como, para el funcionamiento de la

maquinaria industrial: el petróleo. Producido por los yacimientos de la zona norte del Perú, era un recurso de vital importancia para el sostenimiento y operación de las fuerzas en conflicto, y aunque nuestro país no lo elaboraba en grandes cantidades, era de todas maneras un aporte significativo para las fuerzas aliadas.

Adicionalmente, existía otro supuesto, que era una probable incursión a las Galápagos, desde donde los Japoneses podrían organizar y proyectar sus fuerzas empleando las islas como base avanzada, para luego establecer un control sobre el tráfico marítimo del Canal de Panamá y la ruta de abastecimiento de combustibles con el norte del Perú. Sin embargo, en caso que tal supuesto ocurriera, aún se tendría la desventaja de no contar con los recursos naturales existentes en la costa norte del Perú.

Con la finalidad de efectuar un análisis del teatro de operaciones en el litoral peruano y la misión que debía corresponder a las fuerzas navales peruanas, en el año 1942, el Contralmirante Tomás Pizarro, preparó un documento bajo el título de "Momento internacional, apreciación general de la situación"¹⁸.

Otro documento que nos aporta mayores datos sobre la apreciación que nuestras autoridades tenían sobre el conflicto y las implicancias con el Perú, es un Memorándum Informativo dirigido al Agregado Militar en la Embajada del Perú en el Brasil, fechado el 8 de enero de 1942¹⁹.

Este documento, en su primera parte, nos indica que "las posibilidades de una agresión de dicho país (Japón) contra el Perú, eran lógicas de admitir por nuestra situación geográfica y por las mismas razones contra cualquier otra república de la costa del Pacífico. Tal agresión no debe sorprendernos en el campo militar, por cuanto el gobierno ya ha definido su posición internacional"²⁰. Además, en el mismo documento se señalaba la forma y finalidad probables de tal agresión, que se estimaba pudiera ser de tres formas: proveniente del exterior, del interior del país y de manera combinada tanto del exterior y del interior²¹.

MOMENTO Y OBJETIVOS DE UNA PROBABLE AGRESIÓN

¿En qué momento se produciría una agresión enemiga? Se esperaba que de producirse una agresión enemiga, ésta dependería del curso que tomaran los acontecimientos de la guerra en el Pacífico y las condiciones particulares que ofreciera el territorio peruano para ser empleado por el Japón para atacar a los Estados Unidos.

Las zonas probables de agresión, por la importancia estratégica que tenían, eran las siguientes:

- La región petrolera del norte Cabo Blanco, Talara y Sechura, cuyo centro era el puerto de Talara. Área considerada como el blanco más probable para un ataque, puesto que en la costa del Pacífico, al sur del Canal de Panamá, era el centro más importante por el volumen de su producción, que satisfacía casi íntegramente el consumo local en el Perú y se exportaba en gran cantidad. Su captura o destrucción paralizaría los medios de producción y transporte, movido por los derivados del petróleo. Por otro lado, la refinería de Talara era la única en donde se elaboraba gasolina para aviones.
- La región de Lima y Callao, así como sus zonas adyacentes de influencia, por ser el centro industrial económico y político del país.
- La región Matarani-Mollendo, por ser un área portuaria de importancia en el intercambio comercial de la región Sur.
- La región Chiclayo-Valle de Chíncha, por ser la región productora de materias primas agrícolas y alimenticias del país.

Las defensas a establecer debían tener como fin principal mantener la integridad de la zona petrolera del Norte y de la región Lima-Callao, que constituirían las zonas principales de resistencia, asegurando la cobertura defensiva en condiciones suficientes para contener todo ataque por sorpresa y permitir el empleo oportuno de las fuerzas para rechazar la agresión.

LOS PLANES JAPONESES PARA INCURSIONAR SOBRE EL CONTINENTE AMERICANO

Hemos visto las hipótesis que se elaboraron en el Perú, en torno a una probable incursión sobre sus costas. Pero la pregunta que nos debemos formular, es si el Japón, alguna vez durante la guerra, pensó en incursionar sobre el Perú o sobre el continente americano.

Lamentablemente la casi nula existente información sobre el tema de la Segunda Guerra Mundial en nuestros archivos, nos deja en el terreno de las conjeturas. Sin embargo, la posibilidad de que Japón tuviera planes para atacar el Canal de Panamá es algo sobre lo que sí podemos afirmar positivamente, y es lo que a continuación señalaremos brevemente.

Dentro del programa japonés de construcciones navales llevado a cabo en el transcurso de la guerra, en 1942, de conformidad al “programa de constitución y abastecimiento” de la quinta flota, se autorizó la construcción de 18 “submarinos portaviones”, del tipo “I-400”, con capacidad para llevar a bordo tres aviones torpederos bombarderos. De estos submarinos, se sabe que hacia el final de la guerra solamente se llegaría a completar tres de ellos.

En enero de 1945, estuvieron listos los dos primeros de la clase, el “I-400”, y el “I-401”, que con otros dos de menor tamaño, pertenecientes al tipo “I-9”, que eran el “I-13” y el “I-14”, ambos concluidos en febrero de 1945, constituyeron una división, y principiaron a efectuar ejercicios en la mar. En lo que respecta a sus aviones, solamente se hallaban listos dos de los diez que llevarían en total. De acuerdo al diseño, de los diez aviones, seis irían dotados de torpedos, y los cuatro restantes de bombas.

El plan que tenía la Marina Imperial Japonesa para el empleo de estos submarinos, era el ataque al Canal de Panamá, y para ello se había provisto a los del tipo “I-400”, el radio de acción suficiente para hacer el viaje de ida y vuelta del Japón al Canal de Panamá, pudiendo reaprovisionar de combustible en el camino al “I-13” y al “I-14”²².

El objetivo principal de estos submarinos eran las esclusas del Canal de Panamá, y en el Japón habían hecho ensayos de destrucción sobre modelos reducidos. A fines de junio de 1945, los aviones destinados a ellos se hallaban listos, pero dos de ellos fueron destruidos. La mayor dificultad para entrenar y preparar la operación, fueron los constantes bombardeos aéreos sobre territorio japonés, destinados a preparar una posible invasión aliada.

No obstante ello, se decidió emplear estos submarinos para un reconocimiento y un ataque a Ulitihi, previsto para el 25 de agosto, y luego de realizada dicha operación, enviar al “I-401” y al “I-402” a cumplir una misión al Canal de Panamá²³. Sin embargo, con la rendición japonesa y la cesación de las hostilidades, esta operación no se llegó a realizar.

A pesar de haber concluido la guerra, recién el día 27 de agosto de 1945, el submarino “I-400”, fue detectado por un avión norteamericano, luego de lo cual fue alcanzado y apresado por el destructor escolta “U.S.S. Weaver”, que lo apresó y lo condujo hacia la bahía de Tokio. Previamente a esa captura, el “I-14” había sido tomado el día anterior, mientras que su gemelo, el “I-401”, sería detectado al día siguiente.

Cuando el "I-400" fue apresado, no llevaba aviones, torpedos o munición, puesto que obedeciendo órdenes japonesas luego de la capitulación, los habían arrojado al mar.

Sobre la base de la documentación hallada a bordo de los submarinos, se ha podido establecer que hicieron por lo menos un viaje hasta el Canal de Panamá, y quizá la única evidencia de ello, fue un juego de cartas de navegación escondido en el "I-14" y en el "I-400", que indicaban que ambos submarinos, en compañía del "I-401" y del "I-15" (de la clase "I-9"), habían realizado un crucero de reconocimiento en el Pacífico Oriental durante el año 1945. Asimismo, las cartas mostraban que estuvieron el 7 de junio de aquel año a 10 millas de la costa de Colombia opuesta al Golfo de Panamá, dentro de la distancia de ataque al Canal²⁴.

Entonces, como hemos visto, Japón, inició aunque en forma tardía, preparativos para incursionar sobre costas americanas, pero los acontecimientos de la guerra, contrarios al Japón y quizá una falta de decisión por parte del mando naval japonés, impidieron que tal idea se llevara a cabo en forma efectiva y oportuna.

V. COMPOSICIÓN DE LAS FUERZAS NAVALES PERUANAS A PRINCIPIOS DE 1942

La escuadra del Perú, a principios del año 1942, estaba compuesta por los cruceros "Almirante Grau" y "Coronel Bolognesi", construidos en Inglaterra en 1907 y modernizados en Panamá en 1927; los destructores "Almirante Guise" y "Almirante Villar", construidos en 1917, de origen ruso y comprados a Estonia en 1933; los submarinos "R-1", "R-2", "R-3" y "R-4", construidos en los Estados Unidos entre los años 1926 y 1928; el transporte "Rímac", el petrolero "Pariñas", y el remolcador "Guardián Ríos".

Como se puede apreciar, a excepción de los submarinos, todos los buques tenían 25 o más años, y el armamento y equipos que poseían era demasiado anticuado para enfrentar cualquier tipo de amenaza exterior. El Contralmirante Tomás Pizarro, en su estudio acerca de los buques peruanos, formuló las siguientes apreciaciones:

Respecto a los cruceros, opinaba que eran buques "con más de 36 años de edad, y cuyo armamento es nulo, desde los 12.000 metros. Sin embargo, dadas las reparaciones hechas, si se les cambia todo el armamento, dotándolos de una dirección de tiro, bombas de profundidad, detectores, etc., pueden ser de gran utilidad".



Cañón de 155 mm., y reflector empleado en la defensa de la costa de Talara.

Los destructores "Guise" y "Villar", eran "igualmente anticuados, pero disponen de buena artillería y tubos lanzatorpedos. Son fondeadores de minas y pueden ser muy útiles dotándolos de los elementos modernos propios de su tipo: torpedos, minas, detectores, etc."

Con los submarinos "R" era más positivo en sus opiniones, al afirmar que "estos buques constituyen el único núcleo militar ofensivo y defensivo verdaderamente importante. El estado de ellos, pese a sus 15 años de edad, es bueno"²⁵.

Una de sus conclusiones era que: "La debilidad del Perú en el mar es tan grande, que se hace inútil el tratar de hacer comparaciones con cualquier unidad o fuerza naval japonesa"²⁶.

Ante tales juicios de uno de los jefes navales más reputados en su época, podremos pensar que era necesario reequipar y dotar a nuestros buques de los elementos idóneos para que pudieran estar en capacidad de rechazar con éxito cualquier intento del enemigo para ingresar a nuestras costas, y en consecuencia a ello, en virtud de la "Ley de Préstamo y Arriendo", el Perú tenía la posibilidad de solicitar equipamiento y ayuda material a los Estados Unidos.

VI. GESTIONES PARA LA ADQUISICIÓN DE MATERIALES DE GUERRA EN LOS ESTADOS UNIDOS DE NORTEAMÉRICA

En la medida que los mandos militares y navales peruanos comprendieron que para brindar una adecuada protección a la zona norte y el litoral del Perú se hacía necesario adquirir u obtener de los Estados Unidos materiales de guerra modernos -puesto que con los que el país poseía no sería posible cumplir la misión asignada- para tal propósito, se elaboró un plan de adquisiciones militares, que fundamentalmente comprendía armamento antiaéreo, cañones antitanque, tanques ligeros, carros exploradores, artillería de diverso calibre, armamento menor, munición, vehículos de transporte, equipos de transmisión, y otros materiales.

Por otro lado, el gobierno de Estados Unidos había acordado otorgar al Perú, en virtud de la "ley de préstamo y arriendo", un crédito para la obtención de materiales para el Ejército por la cantidad de 15 millones de dólares, y para la Marina y Aviación, un total de 14 millones de dólares, a ser pagados por el Perú en forma escalonada y a partir del 1º de enero de 1943 y con un descuento de 58.62%²⁷.

El Ministerio de Marina, con fecha 12 de diciembre de 1941 había gestionado para la defensa continental armamento diverso que incluía aviones, submarinos, torpederas, artillería de costa y antiaérea, así como municiones diversas y torpedos, tanto para la defensa de Talara, como para el Callao²⁸.

Sin embargo, en lo que a elementos navales refiere, como veremos más adelante, los Estados Unidos, sólo prestaron apoyo a la Marina peruana, entregando seis cazasubmarinos, que fueron incorporados entre 1943 y 1944; así como armamento antisubmarino, consistente en cargas de profundidad para dotar a las unidades de superficie de capacidad antisubmarina. Por otro lado, también se entregó una red defensiva destinada a ser empleada como protección a la entrada del puerto de Talara. Comparativamente, cabe mencionar que la ayuda prestada al Perú, era considerablemente mayor que la otorgada a otros países de la región andina²⁹.

VII. ORGANIZACIÓN OPERATIVA DE LAS FUERZAS NAVALES Y AÉREAS EN EL NORTE DEL PERÚ Y EL PLAN ESTABLECIDO PARA LA DEFENSA DE TALARA

Para estar preparados ante la eventualidad de cualquier ataque del enemigo, se estableció un sistema de defensa integral en la zona norte mediante la acción combinada de nuestras fuerzas navales y del Cuerpo Aéreo del Perú. Con el fin de establecer una base de operaciones, se formó en Talara la Base Aérea de El Pato, dotada de equipos de control, defensa y aviones de exploración avanzada, proporcionados por el gobierno norteamericano.

Para efectos de coordinación en las operaciones, se estableció una oficina de enlace con personal norteamericano en Talara que dependía del comando naval de los EE.UU. establecido en Panamá, la misma que se encargaba de efectuar las coordinaciones respectivas con el mando naval peruano. Por otro lado, el Gobierno, con la finalidad de adecuar la organización operativa de la Marina, con fecha 28 de octubre de 1942, emitió una Resolución Suprema, mediante la que disponía que el Comandante General de la Escuadra, en adición a sus funciones ejercería a partir de esa fecha el Comando Militar de todas las fuerzas y dependencias navales en la zona norte, y entonces, bajo su mando quedaron las Fuerzas Navales, el Comando de Defensa Naval de Costas de la Zona Norte, Flotilla de la Zona Norte y todas las Capitanías de Puerto de dicha zona³⁰.

Dentro de las facultades otorgadas al Comandante General de la Escuadra, se incluía la posibilidad de efectuar destacos dentro del personal de las fuerzas y dependencias bajo sus órdenes.

EL PLAN ESTABLECIDO PARA LA DEFENSA DE TALARA

El plan que se diseñó y puso en marcha comprendía un frente marítimo de patrullaje y exploración, con base de operaciones en el puerto de Talara. También se constituyó la denominada Defensa de Costa, conformada por varias baterías artilladas instaladas en Talara y en Máncora; así como la instalación de un radar de vigilancia y de alarma temprana a cargo de personal norteamericano que lo operaba desde la Base Aérea de El Pato, con un alcance de 300 millas³¹. Por otro lado, se ejecutaban permanentemente ejercicios de oscurecimiento total de la ciudad, para simular un probable ataque aéreo.

DEFENSAS EN EL PUERTO

En el canal de entrada al puerto de Talara se instaló una red antitorpedos para defender a los petroleros que ingresaban a cargar combustible. Esta red, dejada en Talara por un buque tender de redes norteamericano, estaba conformada por un sistema de boyas y malla metálica, con una extensión aproximada de media milla y 20 metros de profundidad. Para capacitarse en la operación de este artificio, la Marina había enviado dos oficiales a Panamá, pero quien desde un principio se encargó de su recepción y operación en Talara, fue el Teniente Primero Juan Cabello³², en ese entonces comandante del remolcador "Guardián Ríos". Este buque se encargaba de la maniobra de apertura y cierre de la red, para lo que había sido acondicionado³³ con anterioridad.

PATRULLAJE MARÍTIMO

Las unidades de nuestra Escuadra, desde comienzos del año 1942, fueron destacadas al norte con la finalidad de efectuar patrullaje y exploración marítima. Para ello, se establecieron cuatro sectores de patrullaje que consideraban el empleo de un crucero, un destructor y dos submarinos que cubrían dichos sectores.

Los buques de la Escuadra, que en un principio estuvieron bajo el mando del Contralmirante Héctor Mercado, fueron los cruceros "Almirante Grau" y "Coronel Bolognesi", y los destructores "Guise" y "Villar", que cubrían día y noche el sector de patrullaje mencionado. Tanto el "Grau" como el "Bolognesi" operaron continuamente en el Norte hasta el año 1944, en que fueron designados los seis cazasubmarinos, recién adquiridos cuya operación resultaba ser más adecuada y económica.

A los cuatro submarinos les correspondió hacer lo propio en un arco de cincuenta millas al oeste de Talara, y a los buques menores, como las patrulleras "P-101", "P-102", y "P-103" -de destacada actuación en la guerra con el Ecuador- se les encomendó patrullar las áreas cercanas al puerto.

Con el fin de dificultar el reconocimiento de nuestras unidades de superficie, tanto los dos cruceros, como los dos destructores fueron camuflados; los primeros, intentando simular otra silueta con pintura negra, y los segundos, con dos tonalidades diferentes de gris, para aparentar hallarse a una gran distancia.

En el caso de los submarinos, se cambió el color del casco a negro mate, práctica adoptada universalmente desde la Segunda Guerra Mundial por todas las marinas que poseen este tipo de naves.

LA DEFENSA DE COSTA DE TALARA

Dentro del sistema defensivo planificado para la zona norte del Perú, se incluía la instalación de artillería para la defensa de costa. De acuerdo con los testimonios consultados para el presente trabajo, se instalaron en Talara dos baterías compuestas por dos cañones de 155mm marca *Puttau* cada uno. La primera se hallaba ubicada al norte y la otra al sur de la población del puerto³⁴. Tenemos referencias que también se instaló otra batería de cañones de similares características en Máncora³⁵.

Para hacerse cargo del sistema operativo y administrativo de las defensas en el norte, el Alto Mando Naval peruano dispuso la creación del comando de Defensa de Costa, cuya jefatura asumió el Capitán de Fragata Florencio Teixeira. El puesto de comando se hallaba ubicado en el puerto de Talara, en las cercanías de un lugar denominado El Alto, sobre el extremo norte de la ciudad de Talara³⁶.

Una de las consecuencias favorables para la Institución que trajo consigo la implementación de la Defensa de Costa en Talara, fue la creación en 1943 de la Fuerza de Comandos Navales, destinada a proporcionar personal para las necesidades de la Defensa Naval de Costas, para las operaciones anfibia y además para el servicio de guardias en establecimientos navales terrestres³⁷. Esta Fuerza, sentaría las bases para la creación, años después, de la actual Fuerza de Infantería de Marina.

PATRULLAJE AÉREO

Como mencionamos, los norteamericanos establecieron la base aérea de

El Pato donde tenían inicialmente aviones “P-36” y luego los más modernos “P-38”. Adicionalmente, en 1943, se conformó la base aérea peruana Capitán Montes.

Desde dicha base, unidades aéreas peruanas (aviones “North American 84” y “AT-6”) provenientes de Piura y Chiclayo, se turnaban en misiones de patrullaje diarias, tanto hacia el sur, como hacia el norte de Talara, colaborando en esta tarea con los aviones norteamericanos que operaban desde El Pato³⁸. El área que abarcaba el patrullaje costero era el litoral comprendido entre Chiclayo y un poco más allá de Tumbes³⁹. Para efectos de coordinación y mayor éxito en los patrullaje, la Marina designó a un oficial para que se desempeñase como observador aéreo, el cual participaba diariamente en los vuelos que nuestra aviación realizaba en el norte⁴⁰.

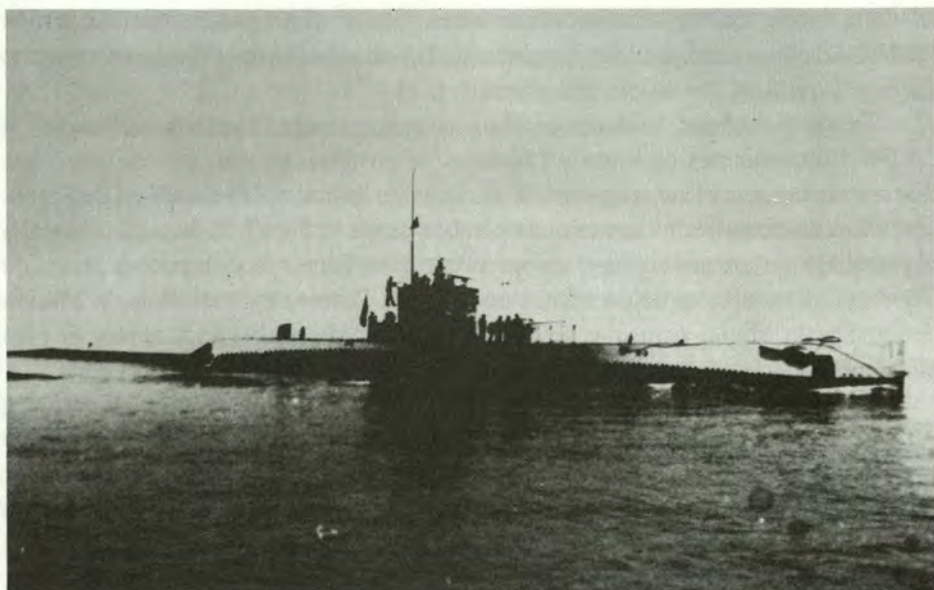
Para una mayor vigilancia, en la zona de Negritos, los norteamericanos habían instalado un radar, que les permitía detectar una alerta temprana ante cualquier nave no identificada. Asimismo, como parte del sistema de defensa del Canal de Panamá, se había establecido un circuito con vuelos de patrullaje desde la isla Cocos, hacia Guatemala, luego retornando a la isla Cocos, y de allí hacia Talara, en donde se reabastecían, regresando nuevamente a Cocos. Al otro lado del Canal de Panamá, hacia el Atlántico, había otro sistema de patrullaje aéreo similar⁴¹.

LA ENTREGA DE SEIS CAZASUBMARINOS AL PERÚ

Con la finalidad de atender parte de los requerimientos formulados por nuestra Marina, y dotarla de unidades idóneas para patrullaje antisubmarino en nuestro litoral, la Marina norteamericana, dispuso la entrega -en virtud de la Ley de Préstamo y Arriendo- de seis buques cazasubmarinos, dotados de sonar y armamento antisubmarino.

Este tipo de buques, en número de 230 habían sido construidos para el Servicio de Guardacostas norteamericano entre los años 1941 y 1944⁴². Los seis buques destinados al Perú, fueron entregados de dos en dos en Miami, en fechas diferentes, y cada par conformaba una División. Los buques de la 1° División, integrada por el “CS-1” y “CS-2”, fueron oficialmente incorporados a la Marina, el 21 de setiembre de 1943; los de la 2° División, el “CS-3” y el “CS-4”, el 26 de febrero de 1944; y los de la 3° División, el “CS-5” y el “CS-6”, el 16 de setiembre del mismo año.

Cabe mencionar, que para dotar a estos buques, la superioridad designó tres comisiones integradas cada una por un Comandante de División, un Comandante para el buque, un oficial de dotación y 10 tripulantes para cada uno. Con la anticipación necesaria, estas comisiones fueron enviadas a participar en un



Submarino "R-3". Dentro de los planes establecidos para la defensa del litoral norte, a los cuatro submarinos "R", se les asignó como base de operaciones el puerto de Paita.



Entre los años 1943 y 1944, la Armada Norteamericana transfirió los seis cazasubmarinos que se muestran en la presente fotografía, los que fueron empleados en misiones de patrullaje en el norte peruano.

período de entrenamiento a bordo de buques similares y de otro tipo, en la Zona del Canal de Panamá, para viajar posteriormente a Miami, a fin de seguir un curso sobre el manejo y empleo de este tipo de unidades y sus equipos⁴³.

Para su viaje al Perú, realizado en fechas diferentes, las tres divisiones efectuaron la travesía desde Miami, recalando en varios lugares en el Caribe y en la costa colombiana del Pacífico, para llegar finalmente al Callao.

Como dato interesante, diremos que la eficacia de estos pequeños buques, había quedado ampliamente demostrada cuando uno de ellos, el "CS-13" (ex-"USCG- 83315"), al servicio de la Marina de Cuba, el 15 de mayo de 1943, detectó y hundió al submarino alemán "U-176"⁴⁴.

Dicho cazasubmarino sería uno de los que, luego de ser devuelto a los Estados Unidos a inicios de 1945, fue transferido al Perú, integrando la 3ª División, con el número de casco "CS-5".

A estos buques se les asignó la tarea de patrullar el área comprendida entre Zorritos y Paita⁴⁵, y su rutina de patrullaje, empezaba en Talara, que era su base de operaciones y desde donde zarpaban con rumbo al norte hacia la frontera con el Ecuador, regresando hacia Paita, a la altura de Punta Aguja, para luego retornar nuevamente a Talara⁴⁶.

Con su adquisición, se pudo aliviar el empleo de los cruceros y destructores, cuyas constantes navegaciones exigían demasiado a sus muy trajinados y antiguos equipos.

EL EQUIPAMIENTO Y MODERNIZACIÓN DE LOS BUQUES DE LA ESCUADRA

Dada la antigüedad de los equipos y armamento de los buques de la escuadra, su capacidad ofensiva y defensiva era extremadamente limitada, y por otro lado, considerando que la principal amenaza que se cernía sobre nuestras costas probablemente sería de origen submarino, sus posibilidades para hacerle frente eran totalmente nulas. Por esta razón, los dos cruceros y los dos destructores, fueron equipados con armamento antisubmarino, consistente en mesas lanzacargas de profundidad y cañones tipo "Y", también empleados para cargas antisubmarinas⁴⁷.

Estas modificaciones fueron realizadas en el Arsenal Naval del Callao, con material entregado por la armada de los Estados Unidos.

VIII. EL TÉRMINO DE LA GUERRA Y LA DESACTIVACIÓN DEL SISTEMA DEFENSIVO EN LA ZONA NORTE

El año 1945 fue especial, puesto que durante los primeros días del mes de abril, los ejércitos aliados, lograron llegar al corazón de Alemania y obtuvieron la derrota y rendición incondicional del III Reich. Sin embargo, para alcanzar la victoria total, aún faltaba vencer a los japoneses en el Pacífico, tarea que no fue fácil, por la decisión del pueblo japonés de llevar la lucha hasta las últimas consecuencias. Solamente a través del poder devastador y disuasivo de las dos bombas atómicas lanzadas sobre Hiroshima y Nagasaki, se logró la capitulación japonesa.

Como hemos visto, el Perú, había roto relaciones diplomáticas con los países del Eje en enero de 1942, y luego que fuese liberada en 1944, restableció sus relaciones con Italia. Pero el 11 de febrero de 1945, el Gobierno peruano dio a conocer su posición de beligerancia a favor de las Naciones Unidas, reconociendo el estado de guerra con Japón y Alemania⁴⁸.

Sin embargo, esta declaración no generó acciones militares de ninguna clase, sino que fue más bien una reiteración del apoyo del Perú a la causa aliada. En la medida que con la caída de Alemania, y la capitulación del Japón cesaron las causas para mantener a las fuerzas navales peruanas en el norte y en estado de permanente alerta, la desactivación de toda la organización allí establecida se dio a través de una Resolución Suprema mediante la cual, retornaba todo al estado anterior al 28 de octubre de 1942, asumiendo el Comando Superior y el control de las dependencias de la Zona Norte, el Capitán de Puerto de Talara.

IX. CONCLUSIONES

El Perú, consecuente con la orientación de su política internacional, evitó en un primer momento verse comprometido en la guerra que se desarrollaba en Europa. Cuando los Estados Unidos entraron en la guerra, luego del ataque japonés a la Base de Pearl Harbor, el Perú, al igual que otras naciones americanas, identificadas con la causa norteamericana, y por mandato de los acuerdos de Defensa Hemisférica suscritos por nuestro país, decidió brindar su apoyo a los Estados Unidos, pero sin que ello significase una participación directa en el conflicto.

En el aspecto económico, el Perú, al identificarse con la causa aliada, buscó reemplazar sus antiguos mercados para la exportación de materias primas en Europa (países del Eje), reorientando sus ventas hacia los Estados Unidos.

En la medida que la zona norte del Perú albergaba el centro productor de recursos petrolíferos más importante de Pacífico sudamericano en ese entonces, a la Marina de Guerra del Perú le fue asignada la tarea de vigilancia y defensa del litoral, en especial, en la región norte.

La Marina, desde principios de 1942 hasta mediados de 1945, no obstante la carencia de medios adecuados y a pesar de no haber recibido todo el apoyo solicitado a los Estados Unidos, desempeñó a cabalidad las misiones y tareas que le fueron asignadas en la defensa del litoral, gracias a la preparación, esfuerzo y profesionalismo desempeñado por las dotaciones de las diferentes unidades destacadas a la zona norte.

La Marina de Guerra fue la institución armada de mayor actuación en dicho período, complementada por el apoyo del Cuerpo Aéreo del Perú, y la constantes operaciones realizadas permitieron adquirir una vasta experiencia y capacidad al personal de la Marina.

NOTAS

1. El texto del Decreto era el siguiente:

“El Presidente de la República.

CONSIDERANDO:

Que el Gobierno ha sido notificado oficialmente del estado de guerra existente en Europa;
Que llegado el caso de declarar la actitud que debe asumir el Perú en el presente conflicto sin perjuicio de las disposiciones que se adopten con posterioridad, en virtud de los Acuerdos de Buenos Aires de 1936 y los Acuerdos de la Declaración de Lima de 1938; con el voto unánime del Consejo de Ministros:

DECRETA:

- 1° El Gobierno del Perú, sus funcionarios y las personas físicas y jurídicas establecidas en su territorio observarán la más estricta neutralidad en la presente guerra europea.
- 2° El ejercicio de esa neutralidad, en sus diversas formas, se regulará por lo que sobre el particular establecen las convenciones quinta y décima tercera firmados en La Haya, el 18 de octubre de 1907, relativas a los derechos y deberes de las Potencias y de las personas neutrales en casos de guerra terrestre y marítima, respectivamente, la declaración de Londres del 26 de febrero de 1909, sobre las leyes de la guerra naval, y los principios y precedentes establecidos por el derecho internacional público.

El Ministro de Estado en el Despacho de Relaciones Exteriores, queda encargado del cumplimiento de este decreto y de hacerlo circular y publicar.

Dado en la casa de Gobierno, en Lima, a los cinco días del mes de setiembre de mil novecientos treinta y nueve.

O. R. Benavides

E. Goytisolo B.

2. Scheina, Robert. **Iberoamérica: una Historia Naval**. Ed San Martin. Madrid, 1987, p. 175.
3. Carey, James C. **Peru and the United States, 1900-1962**. University of Notre Dame Press, 1964, p. 104.
4. Clayton, Lawrence. **Estados Unidos y el Perú: 1800-1995**. CEPEI. Lima, 1998, pp. 294-295.
5. Ramírez L, Noé. **La neutralidad del Perú en la Segunda Guerra Mundial**. Tesis de Bachiller, Facultad de Derecho de la Pontificia Universidad Católica, 1960, p. 186.
6. Ministerio de Relaciones Exteriores. **Memoria del Ministro de Relaciones Exteriores**, Doctor Alfredo Solf y Muro. Julio 1941-Julio 1942, Lima, 1943.
7. D.S. N° 4, de fecha 10 de marzo 1941. En O.G. de la Armada N° 12-1-4-941.
8. Scheina, op. cit., p.176.
9. Idem.
10. D.S. N° 11, de fecha 6 de noviembre de 1940. En O.G. de la Armada N° 26-7-11-940.
11. Scheina, op. cit., p.176.
12. Ministerio de Relaciones Exteriores, op. cit., p. 90.
13. Thorp, R. y Bertram G. **Perú: 1890-1977 crecimiento y políticas en una economía abierta**. Mosca Azul ed, Lima, 1985. p. 283.
14. En retribución a esta visita, el gobierno de Franklin D. Roosevelt, envió en visita oficial al Perú, en el año 1943, al vicepresidente Henry Wallace.
15. Clayton, Lawrence. Op. Cit., p. 298.
16. Idem, p. 243.
17. Idem, p. 244.
18. Pizarro, Tomás. **Momento Internacional, apreciación de la situación**. Archivo Central de Marina, COMGEMAR, Legajo N° 1.
19. Memorándum informativo dirigido al Agregado Militar en la Embajada del Perú en Brasil. Lima, 8 enero 1942, Archivo Central de Marina, CONGEMAR Legajo N° 1.
20. Idem, p. 1.
21. A continuación se mencionan en detalle cada una de las posibilidades enunciadas.

1. Agresión proveniente del exterior

Para el caso de una agresión proveniente del exterior, dicha posibilidad contemplaba de modo general, que la agresión al Perú, no constituiría en sí un fin inicialmente, sino

un medio para crear las condiciones más favorables para abatir la resistencia de los Estados Unidos, actuando contra dicho país, ya sea en forma directa o indirecta, teniendo como objetivo mayor destruir el Canal de Panamá.

Se preveía que el ataque al territorio peruano tendría la finalidad de interceptar el comercio con los Estados Unidos, privando a ese país del abastecimiento de materias primas útiles para su industria bélica; eliminar la producción y envío de petróleo, mediante la destrucción de la infraestructura de extracción y producción de dicho combustible ubicada en la zona norte de nuestro país; apoderarse de alguna zona importante del litoral peruano con la finalidad de establecer en ellas bases navales o aéreas, desde las cuales las fuerzas japonesas podrían proyectar un ataque hacia el Canal de Panamá o hacia los Estados Unidos, logrando de esta manera, una distracción de las fuerzas militares de ese país, al tener que acudir en apoyo de los países agredidos, así como eliminar la presencia del enemigo en el área continental americana, y por lo tanto más cerca del Canal y de su territorio.

A través de ataques para destruir instalaciones de importancia estratégica, tales como obras portuarias, bases navales, instalaciones militares, vías de comunicación, etc., se lograría anular o disminuir la capacidad defensiva del Perú, retirando al país de su aporte en la defensa continental y creando las condiciones para la intervención de una fuerza expedicionaria sobre el territorio nacional.

Ahora bien, ya hemos visto cuáles serían los principales objetivos de la probable incursión de fuerzas japonesas sobre costas sudamericanas y especialmente peruanas, pero a continuación mencionaremos, de qué manera tendría que llevarse a cabo las acciones del enemigo provenientes del exterior:

A través de una acción aeronaval, mediante el empleo de acciones provenientes de portaviones situados a una distancia mayor a las 300 millas;

Por acciones combinadas entre portaaviones y unidades navales, que tendrían como objetivo atacar puertos y puntos estratégicos del litoral y,

Mediante la proyección del poder naval hacia objetivos terrestres, que implicarían el desembarco de fuerzas expedicionarias apoyadas por unidades aéreas provenientes de portaviones y unidades navales de respaldo, buscando conquistar territorios y establecer bases, para luego encontrarse en condiciones de atacar el Canal de Panamá y el territorio continental de los Estados Unidos.

2. Agresión proveniente del interior

Se presumía que la agresión interna provendría particularmente de los individuos de nacionalidad japonesa, alemana e italiana (que según los estimados ascendían un total de 25.598 personas; de los que se pensaba "no vacilarían en emplear todos los recursos y procedimientos a su alcance aún a costa de su propia vida, para atestar golpes decisivos sobre el sistema general de la defensa continental americana").

Esta supuesta agresión interior, actuaría a través de ejercicios de actos de sabotaje, propagación de noticias falsas, utilización de individuos opositores al régimen, asalto armado sorpresivo a los cuarteles y arsenales militares, todo ello para producir

destrucciones de todo orden sobre los puntos sensibles, destinados a anular la ayuda que el Perú podía prestar a los Estados Unidos para la defensa, o para preparar las condiciones favorables para establecer bases navales, aéreas y aún terrestres, desde las cuales la potencia agresiva podría atacar a los Estados Unidos.

3. *Agresión combinada.*

Se contemplaba que una agresión combinada supondría la suma de las agresiones antes explicadas, y que sería una de las formas más probables de acción, en caso que el Japón se decidiera atacar algún punto del continente americano, y esto supondría la colaboración directa de fuerzas expedicionarias.

22. Balligan, C. La lucha desesperada de los submarinos japoneses durante la Segunda Guerra Mundial. En: **Revista de Marina**, ed. enero-febrero 1957, p. 44.
23. Idem, pp. 44-45.
24. Long, John. Portaviones submarinos japoneses. En: **Revista de Marina**, ed. julio-agosto 1950, p. 524.
25. Pizarro, Tomás. op. cit. p. 5.
26. Idem, p. 4.
27. Memorándum informativo..., anexo N° 1, p. 2.
28. El material solicitado era el siguiente:

Para la defensa de Talara:

Dos escuadrones de aviones de bombardeo de gran radio, para reconocimiento
Cuatro escuadrones de aviones de caza
Seis submarinos
Seis lanchas torpederas rápidas de tipo moderno
Dos baterías de artillería antiaérea
Seis cañones de 37 mm. contra tanques y antiaéreos
Veinticuatro ametralladoras de calibre 50
Torpedos, bombas, municiones y todo el equipo necesario para esta fuerza

Para la defensa del Callao:

Dos escuadrones de aviones de bombardeo, de gran radio para reconocimiento
Dos escuadrones de aviones de caza
Ocho submarinos
Seis lanchas torpederas rápidas de tipo moderno
Cincuenta ametralladoras de calibre 50
Cuatro baterías de artillería antiaérea
Doce cañones antitanques de 37 mm
Doscientas minas submarinas
Defensas de redes y tranquera flotante para el puerto interior

Torpedos, bombas y munición para las unidades y elementos mencionados
Equipo especial necesario para el mantenimiento y reparación del material solicitado

Cabe anotar que en las relaciones anteriores, se consideraba material para el Cuerpo Aéreo del Perú.

29. Carey, op. cit. p.107.
30. R.S. N° 581, de fecha 28 de octubre 1942. En O.G. de la Armada N° 28-942.
31. Entrevista al C. Alm. (r) Guillermo de las Casas Frayssinet. Archivo Oral del IEHMP, p. 20.
32. Entrevista al C. de N. (r) Juan Cabello Hurtado. Archivo Oral del IEHMP, p. 12.
33. Castro Hart, Juan M. Actividades y adquisiciones de la Marina de Guerra del Perú en el período 1930-1960. Lima, 1979, p. 28.
34. Entrevista al V. Alm. (r) Guillermo Faura Gaig. Archivo Oral del IEHMP, p. 5.
35. Entrevista al Tte. 1° (r) Carlos Rey y Lama. Archivo Oral del IEHMP, p. 23.
36. Entrevista al V. Alm. (r) Guillermo Faura Gaig. Archivo Oral del IEHMP, p. 5.
37. D.S. N° 11 del 9 de junio 1943. En O.G. de la Armada N° 19-10-6-943.
38. Entrevista al C. de F. (r) Enrique Burga Cisneros. Archivo Oral del IEHMP. pp. 25-25.
39. Uno de estos oficiales, fue el entonces Tte. 1° Enrique Burga Cisneros, citado en la nota precedente.
40. Entrevista al Tte. Gral. FAP. José Heighes P. A. Archivo Oral del IEHMP, p. 25.
41. Idem, p. 26.
42. Las características generales de estos cazasubmarinos eran las siguientes:

Armamento

Un cañón de 20 mm
Dos ametralladoras calibre 50
Cuatro lanzacargas de profundidad

Casco

Construido de madera
Desplazamiento (tons): 76 a plena carga.
Eslora: 25,35 m (total); 23,77 (en la línea de flotación)
Manga: 4,92 m; Calado: 1,62 m (max.)

Propulsión

Motores de propulsión: 2 motores a gasolina Sterling Viking II
Potencia: 1.200 shp
Hélices: dos

Performance

Velocidad: 15,2 nudos (max); 10 nudos (crucero)

Autonomía: 430 millas @ 15,2 nudos; 750 millas @ 12,0 nudos 950 millas @ 10,0 nudos

Combustible: Gasolina, 2.000 gal.

Dotación: 12 hombres

Sensores

Un sonar tipo QBE

43. Pinillos, Javier. Los Cazasubmarinos. En: **Revista de Marina**, ed. julio-setiembre 1998, p. 135.
44. Goicochea, J.M. The Cuban Navy, 1902-1958. En: **Warship International**, Vol. XXXIV, Nº 1, 1997, p. 20.
45. Entrevista al Tte. 1º (r) Carlos Rey y Lama. Archivo Oral del IEHMP, p. 24.
46. Entrevista al C. Alm. Manuel Morán Márquez. Archivo Oral del IEHMP, p. 15.
47. En el caso del "Grau" y del "Bolognesi", con la finalidad de mejorar los sistemas de a bordo así como su habitabilidad, entre 1942 y 1944 se realizaron a bordo una serie de reformas, que alteraron la apariencia de ambos: la superestructura del puente fue modificada y el mástil de proa reemplazado por un trípode en cuyo tope se instaló el telémetro y el determinador de distancias para uso de la artillería.

Estos trabajos incluyeron la sustitución de la plataforma del puente auxiliar de popa por otra que utilizaba los soportes de los descansos de los botes encima del cubichete de ventilación de la sala de máquinas, en la cual se mantuvieron las ametralladoras antiaéreas *Browning* recientemente instaladas. Con respecto a las embarcaciones menores, cuatro de los ocho botes fueron retirados con sus respectivos aparejos y maniobra.

Aunque se tuvo la intención de reemplazar la artillería principal, la demanda de cañones en los países involucrados directamente en la guerra impidió tal propósito, pero sin embargo se lograron obtener armas de mediano calibre y antisubmarinas. Aparte de la instalación del nuevo armamento, se recorrió el existente, quedando conformado al final de los trabajos por los dos cañones de 152 mm y cuatro de 76 mm ingleses originales; dos de 76 mm AA. japoneses; siete ametralladoras *Browning* de 12,7 mm; un cañón "Y" de cargas A/S y dos mesas lanzacargas de profundidad A/S; por otro lado, los tubos lanzatorpedos y demás equipos conexos fueron retirados a principios de 1945, determinándose la instalación en su lugar las nuevas evaporadoras que se habían recibido de los Estados Unidos. Los tubos lanzatorpedos luego de ser desmontados, fueron destinados a servir como material de enseñanza.

En el caso de los destructores "Guise" y "Villar", los trabajos se limitaron al recorrido de los equipos de ingeniería, y a la instalación de armamento antisubmarino similar al de los cruceros.

48. Wagner de Reyna, Alberto. **Historia Diplomática del Perú (1900-1945)**. Ediciones Peruanas. Lima, 1964, p. 296.

BIBLIOGRAFÍA

- Archivo Central de Marina.
 - Memorándum informativo dirigido al Agregado Militar en la Embajada del Perú en Brasil. Lima, 8 enero 1942. Archivo Central de Marina, COMGEMAR Legajo N° 1.
 - Pizarro, Tomás. Momento Internacional, apreciación de la situación. Archivo Central de Marina. COMGEMAR, Legajo N° 1.
- Balligan, C. La lucha desesperada de los submarinos japoneses durante la Segunda Guerra Mundial. En : **Revista de Marina**, ed. enero-febrero 1957, pp. 33-50.
- Carey, James C. **Peru and the United States, 1900-1962**. University of Notre Dame Press, 1964.
- Castro Hart, Juan M. **Actividades y adquisiciones de la Marina de Guerra del Perú en el período 1930-1960**. Inédito. Biblioteca del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. Lima, 1979.
- Clayton, Lawrence. **Estados Unidos y el Perú: 1800-1995**. CEPEI. Lima, 1998.
- **El Comercio**. Diario. Ediciones varias entre los años 1939 y 1945.
- Fisher, Edward. **The Story of Peru's Coronel Bolognesi and Almirante Grau**. En: Warship International, Vol XII, N° 4, 1975, pp. 319-330.
- Fukaya, Hajime. Tres evoluciones en la construcción de submarinos japoneses. En: **Revista de Marina**, ed. Set-oct. 1952. pp. 473-480.
- Goicochea, J.M. **The Cuban Navy, 1902-1958**. En: Warship International, Vol. XXXIV, N° 1, 1997. pp. 20.
- Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. Archivo Oral.
 - Entrevista al C. de F. (r) Enrique Burga Cisneros.
 - Entrevista al C. Alm. (r) Guillermo de las Casas Frayssinet.
 - Entrevista al C. de N. (r) Juan Cabello Hurtado.
 - Entrevista al V. Alm. (r) Guillermo Faura Gaig.
 - Entrevista al Tte. Gral FAP. (r) José Heighes P. A.
 - Entrevista al C. Alm. (r) Manuel Morán Márquez.
 - Entrevista al Tte. 1° (r) Carlos Rey y Lama.

- Long, John. Portaviones submarinos japoneses. En: **Revista de Marina**, ed. julio-agosto 1950, pp. 519-532.
- Ministerio de Marina y Aviación.
 - Orden General de la Armada N° 12-1-4-941.
 - Orden General de la Armada N° 26-7-11-940.
 - Orden General de la Armada N° 28-11-12-942.
- Ministerio de Marina.
 - Orden General de la Armada N° 19-10-6-943.
- Ministerio de Relaciones Exteriores. **Memoria del Ministro de Relaciones Exteriores**, Doctor Alfredo Solf y Muro. Julio 1941-julio 1942, Lima, 1943.
- Pinillos, Javier. Los Cazasubmarinos. En: **Revista de Marina**, ed. jul-set. 1998. pp.134-141.
- Ramírez L, Noé. **La neutralidad del Perú en la Segunda Guerra Mundial**. Tesis de Bachiller, Facultad de Derecho de la Pontificia Universidad Católica. 1960.
- Scheina, Robert. **Iberoamérica: una Historia Naval**. Ed. San Martin. Madrid, 1987.
- Thorp, R. y Bertram G. **Perú: 1890-1977 Crecimiento y políticas en una economía abierta**. Mosca Azul ed. Lima, 1985.
- Wagner de Reyna, Alberto. **Historia Diplomática del Perú (1900-1945)**. Ediciones Peruanas. Lima, 1964. Vol. II.
- Whitley, M.J. Cruisers of World War Two. **An International Encyclopedia**. Brockhampton Press. London, 1996.

*Antecedentes y viajes de los destróyers
“Almirante Guise” y “Almirante Villar” de
Tallinn (Estonia) al Callao,
8 de julio de 1933 al 5 de julio de 1934 **

CAPITÁN DE NAVÍO LUIS SAMÁNEZ DEL RISCO

ANTECEDENTES POLÍTICOS

*E*l diferendo fronterizo entre Colombia y el Perú por el Trapecio de Leticia creó una situación de inminente guerra, por la que el gobierno peruano conecedor de las limitaciones de nuestra Armada, que debía operar en dos océanos el Atlántico y el Pacífico, además de tener que cubrir las operaciones en la selva, decidió con carácter urgente buscar en los mercados mundiales dos unidades usadas capaces de navegar en los ríos de nuestra Amazonía y con un poder de fuego superior a la gran cantidad de cañoneras con las que contaba Colombia.

La adquisición por el gobierno peruano, además de compleja y urgente, tuvo una ardua competencia con la diplomacia de Colombia, firmándose finalmente el contrato de compra con Estonia por dos destróyers el “Lennuk” y “Wambola”.

La Marina y el pueblo estoniano hicieron sentir su rotunda oposición a esta transacción, ocasionándose posteriormente por este motivo una crisis política en el gobierno de esa República. Sin embargo “El Kaitreseministerium”, Ministerio de Defensa, logró la venta de estas únicas unidades con que contaba esa República.

* Trabajo que obtuvo el segundo puesto en el II Concurso Monográfico de Historia, convocado por Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú (IEHMP).

ANTECEDENTES NAVALES

En 1910 como consecuencia de las lecciones recibidas en la guerra rusa-japonesa, la Armada Imperial Rusa inició un ambicioso programa de construcción de destróyers, los que con ligeras variaciones fueron divididos en seis tipos, entre éstos el "Kinsbergen" y "Avtroil", pertenecientes al tipo IV y III respectivamente.

Estas unidades fueron tomadas por los bolcheviques, durante la Revolución Rusa en diciembre de 1918, y posteriormente capturados en el Mar Báltico por un escuadrón de cruceros ingleses, que los entregaron a la recién independizada República de Estonia, estos buques prestaron servicios como únicas unidades navales de su flota, con los nombres de "LENNUK" y "WAMBOLA", respectivamente.

El "Lennuk", después "Almirante Guise" fue construido por el Astillero REVAL CO. (TALLINN), lanzado al agua en 1915 y completado en 1917.

CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES:

Desplazamiento:	1,350 ton.
Dimensiones:	344 ½ x 31 ¼ x 11.8 pies
Armamento:	5 cañones de 4 pulgadas - 60 cal. 2 cañones de 20 mm. A.A. 3 ametralladoras 9 tubos lanza torpedos de 18" de diámetro en montajes triples.
Potencia:	80 minas, con sistema de rieles en popa 32,000 SHP 2 Turbinas AEG CURTIS 5 Calderas THORNYCROFT 450 ton. de petróleo 30 nudos de velocidad
Radio de acción:	2,400 millas a 15 nudos
Dotación:	142 hombres

El "Wambola", después "Almirante Villar", fue construido por la empresa PUTILOV (Petrogrado), lanzado al agua en 1915 y completado en 1918.

CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES:

Desplazamiento:	1115 ton.
Dimensiones:	315.7 x 30.5 x 12.5 pies

Armamento:	4 cañones de 4 pulgadas - 60 cal. 2 cañones de 20 mm. A.A. 3 ametralladoras 9 tubos lanza torpedos de 18" de diámetro en montajes triples.
Potencia:	80 minas, con sistema de rieles en popa 32,000 SHP 2 Turbinas AEG CURTIS 4 Calderas THORNYCROFT 420 ton. de petróleo 30 nudos de velocidad
Radio de acción:	2,500 millas a 15 nudos
Dotación:	142 hombres

GESTIONES DE COMPRA

El gobierno peruano se mostró sumamente interesado en su compra, por lo que con fecha 7 de abril de 1933, el Ministro de Marina cursó al Agregado Naval en nuestra Legación en Londres, el siguiente mensaje: "Para Comandante Faura, Londres; Colombia negocia compra de dos Cruceros Stop, en buenas condiciones ese material de guerra, obstaculice si es posible Stop, trátase de flotilla Leader".

Por orden del Ministro de Marina, el Capitán de Navío Manuel Faura viajó a Estonia el 21 de abril de 1933, para inspeccionar los destróyers "Lennuk" y "Wambola", informando el 9 de mayo de 1933 que los buques estaban listos para operar, iniciando las conversaciones con las autoridades militares estonianas para posibilitar la compra de ambos destróyers. El 24 de junio se firmó el contrato de compra de los buques, además de 50 tiros por cada cañón y 18 torpedos; 9 por cada buque, ambas unidades deberían ser carenadas y pintadas. El precio total pactado fue de 210,000 Libras Esterlinas, y fue firmado por la Empresa Bing y Company de Hamburgo, autorizada por el gobierno de Estonia para este fin, y nuestra Legación en Londres.

Al respecto el Comandante Faura exigió y finalmente obtuvo del gobierno de Estonia un certificado oficial que reconocía a la mencionada empresa como representante legal del gobierno de Estonia. Feliz iniciativa de Faura que permitió mantener al Perú al margen de las acusaciones surgidas en Estonia de que no todo el dinero de la venta ingresó al tesoro de ese país.

Posteriormente, para la inspección general y de carena, Faura gestionó que el ingeniero Sinclairs de la firma Vickers Armstrong, sin costo para la Marina, lo

acompañara para esta misión, emitiendo al final de ésta, los certificados cuyo contenido demostraba que las condiciones de los buques eran excelentes.

En este punto se cometió un grave error al aceptar a un ingeniero de la firma antes mencionada, ya que la empresa Vickers esperaba firmar un contrato para la construcción de dos submarinos para Estonia, utilizando como pago de éstos, lo que el Perú abonase por los destróyers "Lennuk" y "Wambola". En estas circunstancias el informe favorecía a su empresa, pero perjudicó a nuestra Marina, pues los buques adolecían de serios problemas, como más tarde se verá, durante la navegación.

COMISIÓN PARA TRAER LOS DESTRÓYERS

La comisión para traer al Perú ambos destróyers se inició con la Resolución Suprema de fecha 30 de junio de 1933, en la que se nombraba al Capitán de Navío Tomás M. Pizarro, como comandante de la División de Destróyers, posteriormente se destinó a los Capitanes de Fragata Grimaldo Bravo Arenas y Federico Díaz Dulanto como comandantes del "Almirante Villar" y "Almirante Guise", respectivamente.

Se asignó a esta división al buque transporte "Pariñas", que serviría para el transporte del personal de la dotación asignada a los destróyers y como buque ténder de petróleo durante toda la comisión.

Una de las primeras medidas tomadas por el Comandante de la División, fue la de concentrar el personal destinado a la Comisión en la Escuela Naval, donde debieron pasar un examen médico, resultando que $\frac{3}{4}$ partes de las dotaciones estaban en pésimo estado de salud, debiendo ser reemplazados. Este detalle nos indica el mal estado de salud en que se encontraba el personal de Marina en esa época.

En el plan de transporte se dispuso que se embarcaran en el "Pariñas" el Comandante Pizarro, Comandante de la División, el Capitán de Fragata Grimaldo Bravo Arenas, Comandante del "Almirante Villar" y 14 oficiales, contándose entre éstos a 4 oficiales del comando de la División, en total sólo quedaban 5 oficiales por unidad; además conducía 64 hombres sanos de las dotaciones

El "Pariñas" zarpó del Callao con destino a Tallinn a las 0050 del 8 de julio de 1933; 20 días después zarpó el "Rímac" con el Capitán de Fragata Federico Díaz Dulanto, Comandante del "Almirante Guise", 8 oficiales y 33 tripulantes, de los cuales 23 eran de cubierta y sólo 10 de ingeniería.

Asimismo, se ordenó que los Cadetes de la Escuela Naval del 5° y 6° año, se embarcasen en el “Rímac”, para que a la vez que les sirviera de instrucción práctica, completaran las dotaciones de ambos destróyers.

En la misma fecha en mensaje N° 121 del Ministro de Marina a la Legación Peruana en Londres, entre otras cosas ordenaba que se denomine al buque grande “Almirante Guise” y al pequeño “Almirante Villar”.

Entre tanto el ambiente político en Estonia se agitaba por la oposición del pueblo y la Marina de ese país, que se oponía a la venta de sus dos más importantes unidades navales. Esto hacía urgente que los buques saliesen cuanto antes de Estonia. La situación motivó que el Congreso se reuniera a mediados de setiembre, al avizorarse una agudización de la crisis política y por tanto quizá la anulación del contrato.

Por el lado peruano sólo 7 oficiales y 31 tripulantes para los destróyers llegaron a Tallinn para la recepción de inventarios, tomar conocimiento de la operación de los buques, pruebas de velocidad y además el traslado de los buques a otro puerto europeo. Este dilema fue resuelto con la contratación de personal naval estoniano, que ayudó en la instrucción y traslado de las unidades a Inglaterra, como más adelante se verá.

EL VIAJE DEL “PARIÑAS” A TALLINN

En la primera etapa del viaje del “Pariñas”, tocaron Talara para hacer petróleo, zarpando inmediatamente rumbo a Balboa, donde llegaron el 14 de julio para pasar el Canal, a 1800 horas del día 15 llegaron a Cristóbal, a las 0000 del 16 se zarpó, pero una avería en una caldera demoró la partida hasta las 2300 horas del mismo día.

El “Pariñas” arribó a Puerto España el sábado 22 de julio a las 2300 donde permutó el personal que resultó ineficiente durante la instrucción a bordo, por personal del “Grau” que se encontraba allí, a igualdad de rango. Asimismo, el “Grau” le informó por despacho 113020 que, por orden del Estado Mayor de Marina debía seguir a las Azores, Plymouth y Tallinn, donde se le entregarían los destróyers.

El zarpe se efectuó el 24 de julio a las 1700 horas, después que tanto el “Pariñas” como las unidades de la Fuerza de Avanzada del Atlántico, compuesta por el “Almirante Grau” y uno de los submarinos “R”, se aprovisionaran de víveres y combustible.

El viaje de Puerto España a Horta en las Azores fue de 12 días sin novedad, fondeando el día 5 de agosto a 1800 horas. Durante la travesía se intensificó la preparación del personal para enfrentar la difícil tarea de tripular los destróyers.

En este punto el Comandante de la División modificó la siguiente escala, y en lugar de dirigirse a Plymouth enrumbó a Gravesend, por razones de tiempo, para acortar los días de viaje a Tallinn, ya que este último puerto se encontraba mucho más próximo a Londres, a donde tenía que dirigirse el Comandante Pizarro, siendo la diferencia de un día si se dirigía a Plymouth.

En el viaje tuvieron dos días de tiempo duro, pero la travesía fue sin novedad, fondeando en Gravesend el 14 de agosto a 1400 horas.

El zarpe a Tallinn fue al día siguiente a las 1400 horas, utilizando en el viaje la ruta por Kiel, por resultar la más rápida. Finalmente el "Pariñas" arribó a Tallinn el domingo 20 de agosto a las 1000 horas, sin novedad, concluyendo de esta forma, la primera etapa del viaje que realizó la Comisión al mando del Capitán de Navío Tomás M. Pizarro.

SE INICIA LA TRANSFERENCIA DE LOS DESTRÓYERS

Entre tanto el Capitán de Navío Manuel Faura había efectuado un segundo viaje a Tallinn para verificar la entrada de los dos destróyers a dique, para la carena y pintado general.

Es en esta oportunidad que el ingeniero George Sinclairs de la Vickers Armstrong, hizo la inspección que antes se menciona. Con la finalidad de ganar tiempo y tener los buques listos para cuando las tripulaciones peruanas llegaran a Tallinn, el Comandante Faura exigió a la marina estoniana la traducción al inglés de los inventarios y las inscripciones de las placas indicatrices en válvulas y equipos que se encontraban en idioma estoniano o ruso.

A principios de agosto Faura retornó a Tallinn por tercera vez, para esperar la llegada de las tripulaciones peruanas; a la llegada de éstas, puso en conocimiento del Comandante Pizarro, la situación, luego lo presentó a las autoridades políticas y militares, prestando su colaboración en la recepción de los buques, con lo que dio por terminada su intervención en la adquisición de los destróyers, permaneciendo al lado de la Comisión ayudando con toda diligencia en la solución de problemas hasta que éstos zarparon de Tallinn.

El 20 de agosto, por Orden del Día N° 4, se asignó al siguiente personal por unidades, este personal significaba una cuarta parte de la dotación normal de este tipo de unidades, a saber:

“Almirante Guise”	“Almirante Villar”
Oficiales 7 - 5 de dotación	6 - 5 de dotación
Tripulantes	
Cubierta 15	14
Máquinas 17	17

El 22 de agosto se efectuaron las pruebas de velocidad con personal estoniano, habiéndose conseguido en el “Almirante Villar” 30 nudos por máquina, y en el “Almirante Guise” 31.5 nudos.

El 23 se inició formalmente la recepción de los inventarios, y ese mismo día en la tarde con la presencia del Ministro de Defensa y del Jefe de Estado Mayor General de Estonia, se arrió por ultima vez la bandera estoniana, retirándose a continuación todo su personal.

El jueves 24 de agosto de 1933, por primera vez fue izado el pabellón nacional en los mástiles de nuestros buques con la alegría de sus nuevos tripulantes.

En vista que la situación política de Estonia se agravaba, era necesario salir de aguas estonianas lo antes posible, pero el mayor impedimento era que se contaba con una dotación muy reducida, su planta de ingeniería era casi desconocida. Eran los primeros buques con propulsión por turbinas en nuestra Marina.

Este hecho obligó al Comandante Pizarro, con la autorización del Ministerio de Marina, a contratar en la marina estoniana, un oficial y 14 hombres por buque, lo que facilitaría no sólo la navegación completando el personal de guardia hasta Inglaterra, sino también para impartir instrucción durante el viaje.

Los buques a partir de ese momento se arrancharon rápidamente en son de mar, el “Pariñas” efectuaría pequeñas reparaciones, debiéndose quedar en Tallinn hasta el día 5, fecha máxima en espera del pago de la munición que debía transportar, lo que se cumplió por haber llegado el pago a tiempo.

El 2 de setiembre zarparon los destróyers “Almirante Guise” y “Almirante Villar”, rumbo a Gravesend, con tan sólo 8 días útiles de preparación, hecho que dice mucho del celo puesto en el cumplimiento de la misión por el Comando y el alto espíritu naval de oficiales y tripulantes, en el alistamiento de los buques.

En esta etapa, 1060 millas, no hubo contratiempo alguno, habiéndose navegado con una turbina y una caldera, desarrollando una velocidad de 12 nudos. El paso por el Canal de Kiel retrasó en algo el itinerario planeado.

El miércoles 6 de setiembre a 1800 horas se fondeó en Gravesend. Poco antes de esto, el "Villar" había sufrido el calentamiento de una de las bases del eje de la hélice; al ser recorrido se encontró el descanso corrido y un collar en muy mal estado, ordenándose su reparación y la inspección de los descansos del otro eje, encontrándose que requerían reparación inmediata.

En el "Guise" en una inspección se encontró que cuatro tanques de petróleo con una capacidad de 70 a 80 toneladas, no tenían tubos ni válvulas para poderlos usar; esto se supone porque estos buques sólo operaban en el Báltico, lo que por sus escasas dimensiones requería de un aprovisionamiento menor, además de banda a banda se encontraron dos tanques de agua de 40 toneladas en total, en las mismas condiciones, a todos estos tanques se ordenó su completamiento por la suma de 260 libras esterlinas, en vista de la necesidad de usarlos en las largas travesías que tenían por realizar.

En este punto es necesario transcribir un párrafo del informe del Comandante Pizarro, al Jefe del Estado Mayor de Marina de fecha 16 de setiembre, en Gravesend:

"El esfuerzo enorme desplegado por cada uno de los hombres en esta primera parte de nuestro regreso con los dos destróyers, no tiene forma de ser alabado. Los buques son grandes y complicados y su manejo seguro no es cuestión de un corto tiempo y menos lo es de un personal incompleto hasta para organizar una guardia. No hay mención especial, todos en general han sabido cooperar y responder al pedido del Jefe".

Es de hacer notar que a partir de la avería de los descansos de uno de los ejes y del problema de los tanques antes mencionados, la burocracia del Ministerio de Marina, trató de controlar a la Comisión en todos los detalles saltantes, inquiriendo sobre los menores gastos y exigiendo su autorización para cada trabajo, con previa cotización, con lo que demostraba su total desconocimiento de lo que significa mantener en operación una fuerza tan lejos de los recursos del país y más aún como el caso de los destróyers, unidades con 17 años de antigüedad, que sólo operaban a muy corta distancia de su base y en climas sumamente fríos en que la ventilación de compartimentos y sollados era escasa.

Prueba de esto es el Oficio G.15-234 del 23 de setiembre de 1933, dirigido al Ministro en Londres, para ser transmitido al Comandante de la División de Destróyers y firmado por el Capitán de Navío Juan Althaus:

A nuestro Ministro en Londres:

“Su cablegrama 230 puesto en conocimiento Presidente de la República, me encarga sentimiento no poder atender mayores gastos que los calculados para gastos de viaje y reparaciones indispensables destróyers y artículos navales para seis meses, ascendente a 1500 libras esterlinas”.

El mensaje naval N° 20 firmado por Administración de Marina:

“Ministro, prohibido todos los gastos no autorizados stop, antes es necesario solicitar aprobación avisando presupuesto stop, todos los gastos hechos sin autorización será de responsabilidad de quien ha dado la orden”.

En Gravesend la División encontró fondeado al “Rímac”, al mando del Capitán de Fragata Roque Saldías. En ese buque había llegado el Capitán de Fragata Federico Díaz Dulanto, nombrado Comandante del “Guise” y traía personal para completar las dotaciones. Por este motivo se reubicó a los oficiales, enviándose al “Guise” 4, al “Villar” 4 y los 66 hombres de tripulación que fueron distribuidos en la siguiente forma:

PARA CADA BUQUE

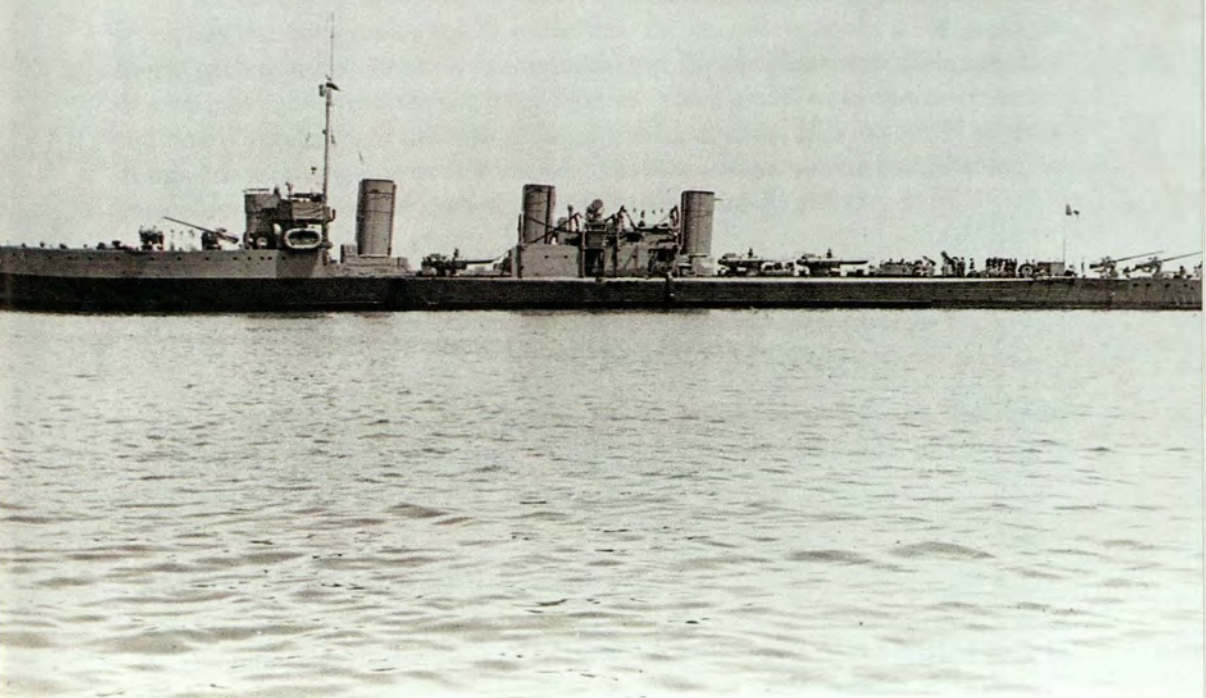
Al salir de Tallinn	Del “Rímac”	Al salir de Gravesend
Cubierta 15	23	38
Máquinas 17	10	27

En Gravesend terminó el contrato con la Marina estoniana por lo que su personal regresó a su país.

Como se puede apreciar se relevó a 14 técnicos maquinistas estonianos por 10 tripulantes, si bien de la misma especialidad de ingeniería pero sin experiencia en la planta de propulsión y en menor número, por lo que la situación lejos de mejorar, empeoró, siendo en este momento la presencia fortuita de los cadetes navales, la solución temporal para la larga travesía que se avecinaba.

Los 28 cadetes navales que viajaron en el “Rímac” fueron destacados en partes iguales a los dos buques, siendo distribuidos los de 5° año a cubierta y los de 6° año a máquinas; estos nuevos elementos a bordo posteriormente recibieron, elogios y felicitaciones de su Comando, por su excelente capacidad, voluntad de trabajo y disciplina que demostraron durante su permanencia a bordo.

El 24 de setiembre a 1300 horas, zarpó la Fuerza de Gravesend rumbo a El Ferrol, España, donde arribaron el 28 del mismo mes a las 1000 horas, después de navegar 702 millas.



B.A.P. "Almirante Villar", 1943.

En esta etapa, en el "Villar" ocurrió la inundación con petróleo de varias secciones del compartimento de máquinas. De las conclusiones de la Junta de Investigación que se nombró, se estableció que la causa fue por posible sabotaje de las tripulaciones estonianas, o por falta de conocimiento en la operación de los equipos. A través de un calentador de petróleo que tenía conexión con el sistema de agua de alimentación de calderas, ésta se había contaminado con petróleo, lo que comprometía todo el sistema, que incluía 3 de las 4 calderas.

Si bien la avería no era grave, la limpieza del sistema requería mucho tiempo y mano de obra para efectuarlo.

Los trabajos se iniciaron el día 2 con personal del buque y de "La Constructora Naval", que era la misma casa Vickers en España, habiendo culminado el 16 de octubre, con un costo de 7,400 pesetas; con una rebaja apreciable de la factura inicial de 12,000 pesetas.

CAMBIO DE LA MISIÓN

Durante su permanencia en El Ferrol, se recibió una nueva misión para la División, ahora debían dirigirse al Pará, en Brasil, ordenándose al "Pariñas" navegar a Trinidad para rellenar petróleo y reunirse nuevamente con los destróyers en el Pará, alrededor del 27 de octubre. El objeto de este cambio era respaldar las conferencias que se llevaban a cabo en Brasil, entre nuestro país y Colombia y también para fines de instrucción.

En vista de la nueva situación, que los buques fuesen directamente al Amazonas, el Comandante de la División solicitó con carácter urgente el completamiento de las tripulaciones en la siguiente forma: 24 maquinistas, 30 carboneros, 2 electricistas, 12 marineros, haciendo un total de 68 hombres por buque.

El zarpe de la División fue el 17 de octubre, en la madrugada, con destino a las Islas Canarias, a Santa Cruz de Tenerife (España), fondeando en ese puerto el 21 de octubre, tras 955 millas navegadas, si bien la travesía se efectuó sin novedad en cuanto a la navegación, se verificó que el "Villar" perdía petróleo, el que se iba a las sentinas, por la parte superior de los tanques que se encontraban corroidos, por lo que se sugirió reparar los tanques en Cabo Verde.

El 24 de octubre a 1600 horas zarpó la División para arribar a San Vicente de Cabo Verde el 27 de octubre en una etapa sin novedad, y una navegación de 850

millas náuticas. En Cabo Verde la División no encontró ninguna facilidad para la reparación del "Villar".

En este punto del viaje se manifiesta abiertamente la tensa situación creada entre el comando de la división de destróyers y la jefatura del Estado Mayor. Por un lado el Comandante Pizarro, que afrontaba una comisión para traer unidades al Perú, naves que por su antigüedad y uso tenían problemas en sus plantas de ingeniería, teniendo que asumir la tarea con dotaciones sumamente reducidas, escasa disponibilidad económica, etc., y por el otro lado la superioridad naval, que cambiaba radicalmente de órdenes, sin sopesar los problemas surgidos en las naves recién adquiridas, ni los sacrificios de las dotaciones.

Ante esta nueva situación, modificando la idea inicial de llegar al Callao para su completamiento, recorrido integral y entrenamiento, el cambio de órdenes de proceder a Iquitos, donde existía la posibilidad de que las tratativas de arreglo entre el Perú y Colombia, que se efectuaban en Brasil, no llegaran a buen fin y el Amazonas se convirtiera en un teatro de guerra, el temor de Pizarro era que los destróyers no reparados totalmente y con dotaciones disminuidas y sin entrenamiento, se vieran obligados a tomar parte en un enfrentamiento bélico.

Por otro lado el Ministerio de Marina acosaba constantemente a la Comisión con el control de los gastos y acusaciones de irresponsabilidad al Comandante de la División. Estos hechos obligaron al Comandante Pizarro a enviar el Mensaje N° 5, dirigido al Ministerio de Marina:

"No son palabras de aliento las de su telegrama 141531 Stop Primeramente debíamos conducir los buques al Callao las medidas fueron tomadas solamente en este sentido Stop Segunda misión en el Amazonas por tiempo indefinido conocido sólo en Ferrol obliga a la preparación de la División Stop Por creer ser un deber informar de las averías defectos o necesidades que se vienen notando en este viaje y forma de remediarlos hago mis despachos, no hacerlo así sería probablemente censurado por el mismo Ministerio Stop Sabiendo mis deberes y responsabilidades la política nacional, el honor de la Patria y de la Marina, no he pensado retardar ni dejar de cumplir con mi misión Stop Estoy salvando muy grandes dificultades para llenar mi comisión Stop Sólo es necesario que oportunamente se me envíen mis pedidos que he formulado para cumplir con la misión en la mejor forma posible Stop Repito mi pedido 130031 Mensaje.-090001 Transmitido de San Vicente de Cabo Verde 1° noviembre 1933".

Por la demora en el envío de dinero para pagar los servicios del Puerto de San Vicente, zarpó la División el 3 de noviembre.

Arribaron a Belem do Pará, Brasil, el día 9 de noviembre a las 1800 horas, después de una travesía de 1,782 millas con sólo pequeños contratiempos. Ese mismo día fondearon el "Lima", al mando del Capitán de Fragata Carlos Pfeiffer, que llegó a incorporarse a la Fuerza, y el "Perené" de la Compañía Peruana de Vapores, que traía 46 hombres, todos de máquinas para completar las tripulaciones, además de víveres y otros artículos navales para la Fuerza.

A partir del 28 de setiembre el Jefe del Estado Mayor General de Marina, Capitán de Navío Juan Althaus, por Orden de Operaciones N° 1, dispuso una organización de tarea, poniendo la Fuerza del Amazonas a órdenes del Capitán de Navío Tomás M. Pizarro, la que estaba constituida de la siguiente manera:

- a) División de Destroycers C. de N. Tomás Pizarro
"Almirante Guise"
"Almirante Villar"
Petrolero "Pariñas"
- b) "Lima" C. de F. Carlos Pfeiffer
- c) "Teniente Rodríguez" C. de F. Manuel Zúñiga

Estando la Fuerza en Belem do Pará, el Jefe de Estado Mayor General de Marina, ordenó que los Cadetes se embarcasen en el "Lima" o "Perené" para que llegasen cuanto antes a Iquitos y procedieran por vía terrestre a Lima; a lo que el Comandante Pizarro, respondió: "Los Cadetes del sexto año, desde Londres han venido trabajando máquinas en forma inteligente y eficaz, montando guardias rigurosas, teniendo a su cargo funciones importantes en turbinas y calderas; sacándolos, el resto del personal se vería reducido para poder cumplir a cabalidad las funciones encomendadas, más aún habría que entrenar a nuevo personal, peligrando por tanto el buen funcionamiento general de la unidad Stop, sugiriendo no moverlos, al menos, hasta que lleguen a Iquitos". Esta sugerencia fue aceptada por el Estado Mayor General de la Marina.

Otra situación particular que se planteó en Belem, fue el asunto de los prácticos para navegar en el río, asunto que dio motivo a variadas comunicaciones entre Lima y la Fuerza, ya que se continuaría con la política de controlar los gastos al mínimo detalle, además de tomar parte en las decisiones administrativas del Comandante de la División.

Esta tensa situación que se manifestó a lo largo del viaje, puede apreciarse en estos dos mensajes que se transcriben a continuación:

"De la Fuerza del Amazonas a órdenes del C. de N. Pizarro y el Estado Mayor General de la Marina.

Estado Mayor General de la Marina - Lima
Urgente enviar 2,500 esterlinas pago reparaciones y arranchamiento buques a fin poder zarpas Stop detalles correo 111525”.

La respuesta inmediata fue:

“COMESDIV

Conforme se le ha prevenido no debe hacer gastos sin autorización Stop no se le puede girar suma, usted pide 172025 – EMGEMAR”.

Este intercambio de mensajes marcó la tónica imperante a lo largo de toda la comisión.

Desde la llegada de la División a Belem, el 9 de noviembre y en cumplimiento de las disposiciones del Estado Mayor General de la Marina, se esperó el arribo del “Rodríguez”, que procedía del Callao, hecho que ocurrió el mismo día, al mando del Capitán de Fragata Manuel Zúñiga. Junto con el citado buque arribó el vapor “Perené” de la Compañía Peruana de Vapores, que portaba el complemento para las tripulaciones de los destróyers y material de guerra antiaéreo.

El “Pariñas” fue enviado desde el puerto de San Vicente en Cabo Verde a Trinidad, con el fin de hacer petróleo y reunirse con la Fuerza, para juntos iniciar la travesía por el Amazonas rumbo a Iquitos.

Después de reparaciones, adquisición de artículos navales, víveres y agua, la Fuerza zarpó el 21 de diciembre a las 1400 horas con rumbo a Itacoatiara para aprovisionamiento, arribando el 25 del mismo mes.

El 26 fondearon en la boca del río Negro, el 27 en Cojadas para rellenar petróleo, constatándose en este lugar que las mangas para hacer petróleo se encuentran en muy malas condiciones, debiendo comprarse 100 metros de manguera de 4 pulgadas en tramos de 6 metros.

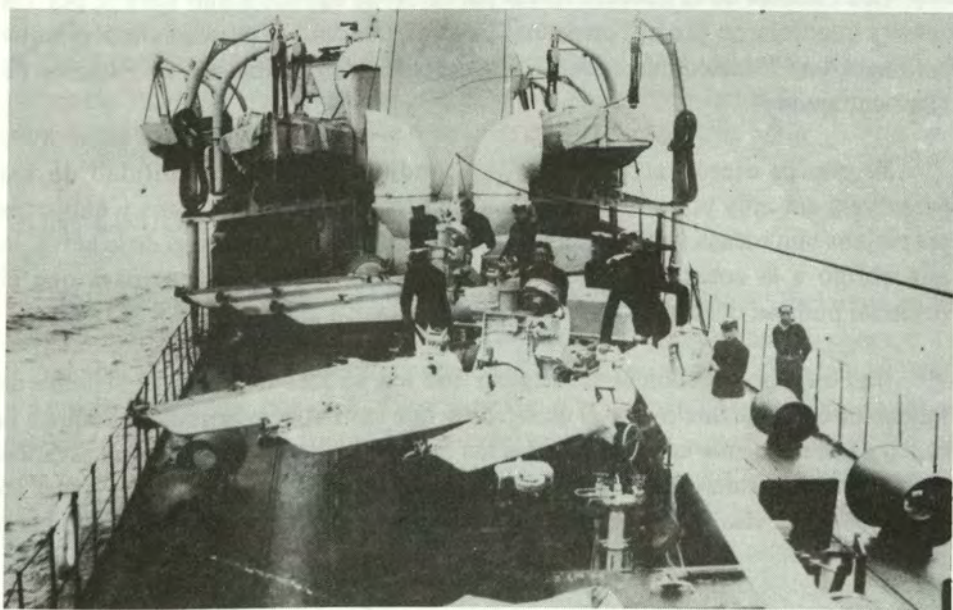
A las 6 de la mañana navegando en dirección a Manaos, las cañoneras “Santa Marta” y “Barranquilla” de la Marina Colombiana, saludaron arriando el Pabellón, lo que fue contestado.

El 31 de diciembre el “Rodríguez” navegó 40 horas abarloado al “Pariñas”, a fin de poder limpiar sus calderas, la maniobra se realizó sin novedad.

El 2 de enero a 1500 horas la Fuerza fondeó en Ramón Castilla; el comandante de la Fuerza había solicitado autorización para enviar un oficial para



B.A.P. "Almirante Guise", ejercicio de lanzamiento de torpedos.



B.A.P. "Almirante Villar", ejercicio de artillería.

saludar a los miembros de la Liga que se encontraban en Leticia; acto que fue autorizado, recibiendo respuesta del saludo de la Liga por intermedio del Dr. Carlos García Palacios, Secretario de la misma.

La Fuerza zarpó a las 2400 horas del mismo día, realizándose la travesía que faltaba para el destino a Iquitos con todo éxito, completándose la navegación fluvial sin ningún problema.

El 4 de enero a las 1830 horas se fondeó en la boca del río Nanay, a fin de tomar el puerto de Iquitos el día 5.

La llegada de la Fuerza a Iquitos causó una enorme alegría al pueblo loreto, exaltándose en extremo el espíritu patriótico, volcándose la población a la ribera del río, para darles la bienvenida. Por su parte las autoridades civiles y militares ofrecieron múltiples atenciones al comando y oficiales de la Fuerza.

Pasada la euforia inicial, el Comando comenzó la etapa de planificación y ejecución de trabajos de recorrido, para lo cual se establecieron Juntas Técnicas, a fin de priorizar los trabajos y confeccionar la relación de los pedidos de material.

Los Cadetes de la Escuela Naval partieron de Iquitos a San Ramón por vía aérea y continuaron por el Ferrocarril Central, dándose la curiosa situación que partieron del Callao embarcados a Europa, regresaron a Lima por la Estación de "Desamparados".

Pronto se dieron cuenta que las condiciones de habitabilidad de los destróyers era muy pobre. La falta de aislamiento en los mamparos y cubiertas propiciaba una escasa ventilación en un clima tan caluroso como el de la selva, lo que obligó a la construcción de barracones con material ligero para que el personal pudiese descansar en la noche.

También por economía se dispuso que los buques trocasen su sistema de fondeo normal con anclas por el de encoste que consistía en arrimar el buque a la orilla y hacerlo firme con las espías a los árboles, evitando el tener que levantar presión en sus calderas para efectuar el cambio de fondeadero cada 7 u 8 días en vista que las anclas por la corriente del río se enterraban y después no se podían recoger.

El Jefe de Estado Mayor, Comandante Althaus, arribó a Iquitos, efectuando una visita a la Fuerza, permaneciendo en Iquitos entre el 15 de febrero y el 6 de marzo. En ese lapso le planteó al Comandante Tomás Pizarro, un cuestionario de 20 preguntas, sobre todas las ocurrencias durante la misión. Estas fueron

respondidas por Pizarro con bastante energía, señalando nuevamente que la actitud de la Superioridad restringió su iniciativa durante toda la Comisión.

Sin embargo a 60 días de su arribo a Iquitos, los destróyers todavía no recibían los elementos necesarios que con tanta urgencia había solicitado el Estado Mayor.

El 20 de marzo, se recibió la orden de alistarse para zarpar rumbo al Callao, lo que recién se cumplió el 14 de abril de 1934. Sin embargo al Comandante de la División se le había ordenado regresar inmediatamente a Lima por avión, por lo que Pizarro entregó el mando de la misma al Capitán de Fragata Federico Díaz Dulanto, comandante del "Almirante Guise", y partió inmediatamente a Lima.

El viaje de los destróyers al Callao, se efectuó con el siguiente itinerario: desde Iquitos se navegó hasta el puerto de Belem do Pará arribando el 24 de abril, zarpando el 3 de mayo rumbo a Puerto España en la isla Trinidad, donde arribaron el 7 de mayo, permaneciendo 24 horas.

El siguiente destino fue Fort-de-France en la isla Martinica, donde arribaron el 9 de mayo, en este puerto los destróyers ingresaron a dique seco y efectuaron reparaciones durante 44 días. Los buques dejaron este puerto el 23 de junio rumbo al Canal de Panamá. El cruce del Canal se efectuó el 27 de junio, enrumbando al puerto de Talara, al que arribaron el 2 de julio, reabasteciéndose de combustible, para llegar finalmente al Callao el 5 de julio de 1934 a las 1100 horas.

CONCLUSIÓN

Al concluir este largo periplo que abarcó desde el Golfo de Finlandia en el Báltico, el Mar del Norte, el cruce del Atlántico, internándose hasta el corazón de la América del Sur, para luego partir rumbo al Callao, cruzando el Canal de Panamá y navegar finalmente por el Pacífico para llegar a su base, los destróyers habían navegado 20,000 millas; largo viaje en que las condiciones que se dieron fueron casi extremas; una tripulación sensiblemente minúscula para el caso de máquinas (15 hombres, cuando debieron ser 75), como fue en el tramo de la navegación entre Tallinn y Gravesend, en que hubo que contratar personal naval estoniano.

La urgencia de traer a los destróyers al área del conflicto peruano-colombiano, ya sea para fines militares o de presión diplomática, hizo que la recepción de los buques se efectuase en 12 días, de los cuales el 20 de agosto fue el día de llegada a Tallinn, el 21 y 22 se utilizaron en pruebas de velocidad, el 23 fue la recepción

de inventarios, el 24 se izó el Pabellón Nacional, para luego el día 2 de setiembre zarpar con rumbo a Gravesend.

Cabe recordar que por primera vez nuestra Marina operaba buques propulsados por turbinas, pues con excepción de los submarinos que propulsaban con motores de combustión interna (diesel), los demás buques utilizaban máquinas de combustión externa (recíprocas).

Todas estas dificultades y carencias iniciales fueron encaradas con gran sentido de profesionalismo y responsabilidad, por el comando, oficiales y tripulantes, mereciendo una mención aparte los cadetes de la Escuela Naval, que se constituyeron en pieza fundamental para la realización de este viaje. Ejemplo que las siguientes generaciones de marinos han cumplido a cabalidad.

BIBLIOGRAFÍA

- Basadre, Jorge. **Historia de la República del Perú. 1821-1933**. Tomo XIV, p. 390, cap. CXIC.
- Castro Hart, Juan Manuel. **Actividades y adquisiciones de la Marina de Guerra del Perú. 1930-1960**, Lima, 14.11.1979.
- Copia certificada del fallo del Consejo de Oficiales Generales del Perú. Lima, junio de 1936, Ed. EPHF.
- Monge Gordillo, Carlos. "El viaje de los destróyers "Almirante Guise" y "Almirante Villar", desde Tallinn, Estonia a la Base Naval del Callao. 1933-1934". Texto mecanografiado, Biblioteca del IEHMP.
- Pizarro, Tomás. **Memorias**. Texto mecanografiado, Biblioteca del IEHMP.
- Pizarro, Colección Tomás. "Viaje de los Destróyers de Tallin a Iquitos. 1933-1934". En Archivo Histórico de Marina, serie colecciones.
- Rodríguez Asti, John. Los destructores "Almirante Guise" y "Almirante Villar", comprados en Estonia en 1933, I y II parte. En: **Revista de Marina**, Nov-Dic., 1994, pp. 25-33, y Abr-Jun., 1995, pp. 13-23.
- Salmón de la Jara, Federico. Charles Lindbergh en la Historia Naval Peruana. **Revista del IEHMP**, N° 16, 1997, pp. 75-83.
- Villar Gálvez, Raymundo. La Marina de Guerra del Perú en la región amazónica. I y II parte. En: **Revista de Marina**, Ene-Mar., 1998, pp. 70-80, y Abr-Jun., 1998, pp. 116-129.
- Vinces, Alejandro. Informe del C. de N. Alejandro Vinces, instructor Ad-hoc, sobre las denuncias de irregularidades en las adquisiciones de los destróyers "Almirante Guise" y "Almirante Villar". Lima, 15.06.1935. En Biblioteca del IEHMP.

El precursor del deslizador: la balsa de piel de lobo marino

ZIVANA MEZELDZIC VDA. DE PEREYRA

Con este trabajo no se pretende tanto presentar esta antigua embarcación -ya tantas veces descrita- sino el ingenio del antiguo peruano para construirla. Este objeto ha sido observado y discutido desde la época colonial hasta nuestros días, se trata de la balsa de piel de lobo inflada, que con desprecio denominaban objeto “burdo” e “inseguro” de navegación indígena. Sin embargo, del texto que sigue se puede llegar a la conclusión que justamente estas balsas sirvieron como precursores de los modernos deslizadores, los cuales con el colchón de aire (como nuestra balsa) evitan la resistencia del agua y posibilitan una navegación más fácil.

Como inicialmente no se encontró ninguna réplica en la cerámica y tampoco en dibujos o tejidos, algunos consideraban que no se conocían en el Perú en la época precolombina, y que los flotadores eran preparados de las vejigas de animales (lobo marino).

Sin embargo una serie de crónicas tempranas confirman lo contrario. Existen varios escritos que confirman que en el sur del Perú, cuando llegaron los españoles los indios usaban ya balsas de odres de lobos marinos.

R. Lizárraga en la segunda mitad del siglo XVI escribe:

“Los indios pocos que habitan las caletillas desta costa desde Arica a Copiapó que es el primer pueblo del reino de Chile, salen a pescar en balsas de cuero de lobos marinos llenas de viento. Cósenlas tan fuertemente que no les pueden entrar una gota de agua; la costura está para arriba y el ombligo en medio de la balsilla en el cual cuelgan una tripa de dos palmos de largo por donde la trinchan y luego la revuelven o tuercen y enroscan.”

Cuando sienten que la balsilla está floja desenroscan la tripilla a trinchar su balsa. En medio deste gran despoblado, desde Atacama a Copiapó, hay un cerro muy conocido llamado Morro Moreno de los marineros al cual llegando por tierra parece ser el que divide los terminos del Pirú de los de Chile”.

José de Acosta en su **Historia Natural** aparecida en 1590 narra:

“También cuentan de los indios de Ica y de los de Arica, que solían antiguamente navegar a unas islas al poniente muy lejos, y la navegación era en unos cueros de lobos marinos inflados”.

Parece que la más antigua referencia escrita sobre la existencia de tales balsas indígenas es de 1555, ligada con un malogrado viaje del secretario Francisco Aguirre, que huyó del peligro en una balsa de dos cueros.

Aún servían como embarcación auxiliar para que en la revolución de Pizarro se apoderaran de un buque, y después, durante la Colonia, estas balsas servían incluso en el transporte nacional para cargar los bajeles de oro y plata y tal vez de mercurio.

Las mismas balsas vio el corsario Cavendish en 1587 en el desierto de Atacama, donde encontró una

“raza desgraciada habitada en casa de palos cubiertos con ramas ... un cuero tirado por el suelo dena una alta idea de lujo, sus alimentos consistían en pescado podrido y crudo y sus canoas para pescar eran construidas de dos cueros inflados”.

Cieza de León las describió unos treinta años después, pero ligadas con el valle de Tarapacá.

La necesidad proporcionó un gran impulso al hombre y la lucidez para resolver el problema que le agobiaba. Era éste el caso de ese “miserio” pueblo pesquero del sur peruano, como lo describen los primeros cronistas y después los científicos, para que construyera su balsa de piel de lobo marino.

¿Cuánto tiempo, años o siglos duró su perfeccionamiento? Es probable que al observar el mar y los animales nadando, grabara detalles en la memoria, notando probablemente que algunos animales muertos flotaban llenos de gases de su descomposición. Sacando la piel e inflándola, repitiendo muchas veces el intento, por fin también consiguió lo mismo.

Este “miserable” habitante de la costa árida del sur peruano, para navegar en su balsa de piel de lobo marino, fue capaz de resolver varios problemas técnicos muy complejos:

Primero preparar sus odres flotantes, lo que incluía varios procesos, como:

- escoger el animal adecuado
- matarlo
- desollarlo
- conservar o curtir la piel
- unir la piel o pieles y hacer los odres
- darles la forma
- hacerlos impermeables y duraderos
- llenarlos de gases (aire) y renovar el aire que escapa

En segundo lugar construir la balsa y resolver los problemas de estabilidad, movilidad o propulsión.

“Escogía” al lobo marino (*Otaria Flavescens*, en terminología científica), muy abundante en esta época entre las islas de Chincha (13°34' S) y Punta Lomas (15°34' S). El macho adulto alcanzaba hasta 8 pies, la hembra un poco menos. Lo escogió tal vez por su abundancia y por ser presa fácil fuera del mar. Estando el animal en tierra era sencillo aproximarse y “darle un golpe en la cabeza o nariz” con un palo grueso, principalmente cuando duerme, y no hacerlo en época de celo para evitar enfurecerlo, ya que sus ataques podían ser mortales para el hombre.

Para “desollarlo” y cortarlo debía tener mucha destreza para no perforar la piel con los cuchillos pequeños de pedernal o sílex, debiendo utilizar en algunos caso herramientas no cortantes para desollarlo.

Para “conservar” o curtir la piel, primero limpiaban la parte interior poniéndola al revés, con piedras y después la adobaban con sal y aceite, tal vez este último del mismo animal. La sal ayudaba en este proceso, ya sea por secar la humedad o como buen preservante, y el aceite curtía, lubricaba e impermeabilizaba a la vez. Luego la volteaban para dejar fuera el lado con pelo.

Para “unir” la piel o pieles necesarias, al principio la costura no era de hilo y aguja para no perforarlas, sino superponiendo una orilla a la otra y pasando unas espinas que llamaban quiscas, las que van quebrando por uno y otro lado con igualdad, perforando con ellas la piel sólo superficialmente, no totalmente, y después se pasaba el hilo.

De esta manera se hicieron las botas o borceguíes en el viejo mundo. Pero este tipo de costura ya era conocida por los antiguos peruanos en el año 4,000 a.C., pero era utilizado para la construcción de baldes de cuero.

Concluidas las mangas y el cuello cerrado, les “dan viento” a sople por una fistulilla así se consigue su forma. Su forma natural es alargada, aerodinámica, con elevación en la parte del cuello.

Posteriormente, cuando el odre se confeccionaba de varias pieles se hizo necesario darle forma artificialmente, llenándolo con arena o totora o ambas.

Es necesario todavía otro proceso, y éste es la “impermeabilización”, que consistía en fijar la costura y proteger el odre del desgaste exterior por el suelo. Para este fin se aplicaba en el exterior una composición de aceite con tierra roja que se vuelve muy dura, como la corteza, y que protege a la embarcación de rozamiento y desgaste en la arena, y tal vez del daño de animales en el mar.

Es interesante resaltar que esta pintura roja es un verdadero barniz, que después en el mundo se preparaba de minerales de plomo y un aceite secante, y se encuentra entre las primeras pinturas al óleo, y ya durante la época medieval europea y no se sabía que ya la había descubierto y la utilizaba el nativo peruano.

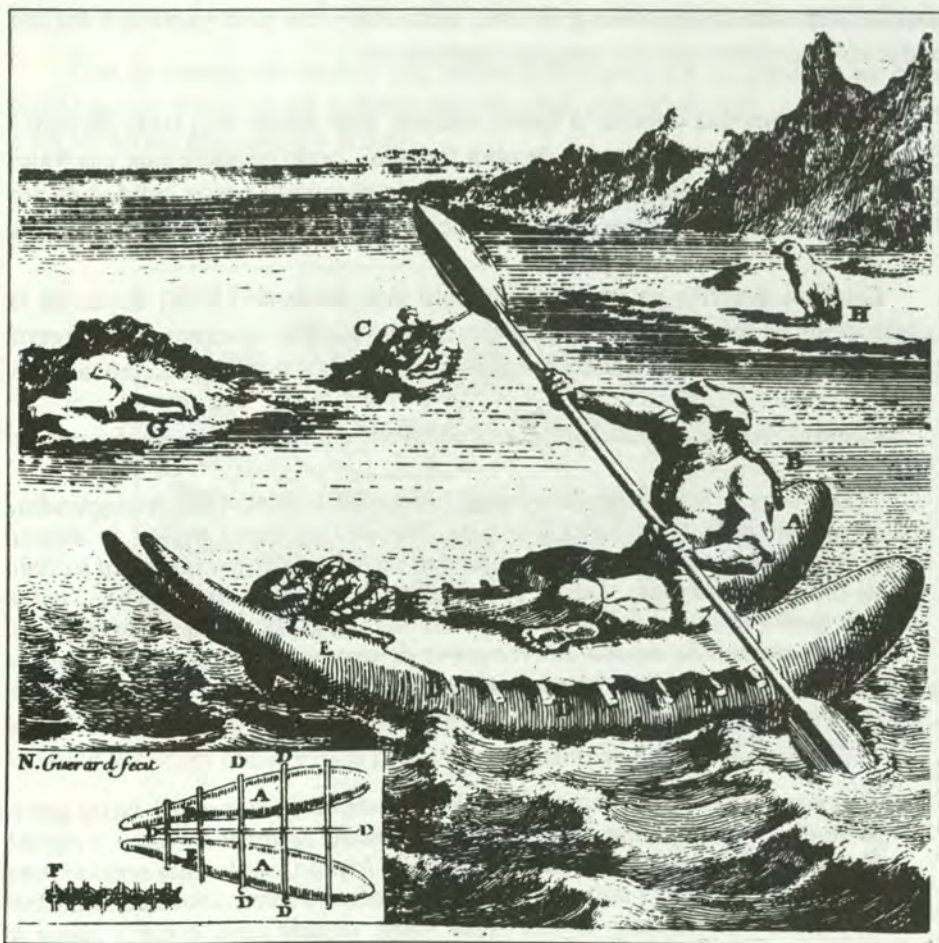
Pero un odre no es de por sí una embarcación.

La “estabilidad”.- El pescador conseguía estabilidad uniendo odres con una plancha de madera o mimbre, donde se sentaba el pescador con su carga.

La “propulsión”.- Se resolvió usando el remo doble y gracias a la forma triangular de la balsa y la quilla elevada.

Con un canuto aseguró el reemplazar el aire que eventualmente se escapaba durante su navegación.

Estas balsas eran objeto de observación de algunos viajeros y científicos extranjeros. A comienzos del siglo XVIII fueron estudiadas por A. Frezier, quien nos entrega un dibujo en su libro **Relation du voyages a la mer du Sur**, editado en 1732. Este autor también nos da una descripción minuciosa, añadiendo un esquema.



- A- El plano de la balsa hecha de pieles de lobos marinos infladas con el aire
- B- Indios sobre una balsa mirando de un lado
- C- Otro al frente
- D- Transversales para unir dos mitades de la balsa
- E- Abertura para renovar el aire
- F- Modo de unir las pieles
- G- Lobo marino
- H- Pingüino

En el siglo XIX la observaron A. Mettler, J.A. Moerendhout, J.J. Tschudi, L. Looser, Ch. Wiener, entre otros.

Ch. Wiener, en 1888, menciona que los indios peruanos usaban los odres de pieles de lobos marinos inflados con aire, en los puertos de Supe, Huanchaco y Casma para desembarcarse en esos inadecuados puertos, y dice: "Nos parece que posiblemente este aparato bien primitivo, incómodo y con poca garantía y solidez podía ser descubierto por los indígenas autóctonos".

Es una pena que durante la época colonial, este pueblo con tanta inventiva fuese utilizado sólo como "mano de obra forzada", prohibiéndole usar sus trajes típicos, que son actualmente admirados en todo el mundo por la calidad de sus fibras, sus tintes permanentes y la imaginación creativa puesta en su confección.

Latcham describe ya un procedimiento más moderno (1900) donde en la construcción de balsas entran varias pieles de lobo marino. Ignoramos si se quería construir una balsa mayor o si era por la escasez de lobos marinos de gran tamaño.

Cediendo la palabra a Latcham, el procedimiento de construcción era el siguiente:

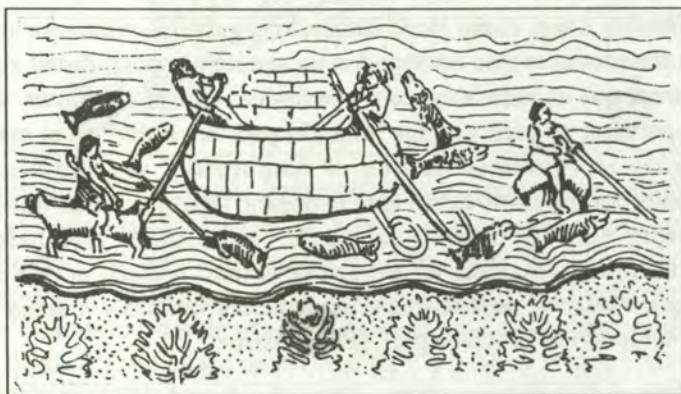
"Cada odre se hacía de cuatro o más pellejos de lobo marino" (escogiéndose de preferencia ejemplares machos). Metidos en agua fresca se dejaba remojar estas pieles hasta que adquirían suavidad y se prestaban al trabajo de cosido y ahormado. Luego, se cortaban al tamaño requerido y se cosían con tendones o con hebra hecha de los intestinos secados y retorcidos del mismo animal. Se dejaba abierta parte de una costura superior y luego se llenaba la bolsa así formada de arena, hasta que quedara el pellejo completamente templado. Para este relleno se utilizaba a veces totora o paja en vez de arena.

Una vez templada la bolsa por el relleno, se dejaba secar al sol, hasta que el pellejo, completamente extendido y ahormado se tornaba duro y rígido. Transcurrido un tiempo, sacaban la arena o la paja que habían servido para ahormar el odre y la bolsa de cuero ya estaba en condiciones de mantener su forma. La abertura, arriba de la bolsa, dejada para echar y sacar la arena o la totora, se cosía enseguida, quedando, por lo tanto el odre herméticamente cerrado y luego se cubrían todas las costuras con grasa del mismo animal, lo que se hacía (a modo de calafateado) para evitar que el agua se filtrara por las suturas al interior. El odre quedaba, por último, completamente impermeable y cerrado a la penetración del agua, merced a dos o tres manos de una pintura espesa que los indios preparaban con greda rojiza, grasa de animal y aceite, de la misma procedencia. Esta pintura formaba una capa envolvente sobre el odre y lo dejaba listo para la función de flotar".

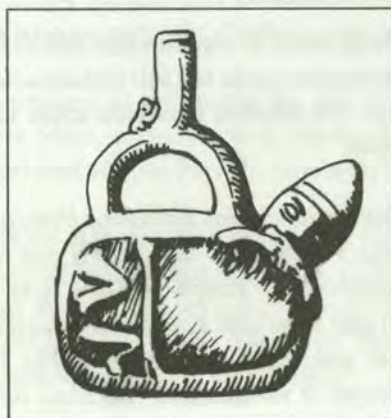
Aquí existe una explicación del proceso hecho por parte de una gran eminencia en biología, pero inexperto en la elaboración de pieles. Si la piel desollada, descarnada, limpia se expone a secar al sol se convierte en una masa dura, las fibras de colágeno de que se compone la piel pierden esta estructura y se convierten en una masa amorfa y dura, pero frágil. Significa que no se consigue un odre sino un casco duro cuya abertura donde sacaron totora o arena no sería apta para la costura. Los reveladores se quedaron con un pequeño secreto profesional.

Con la mezcla de aceites con odres minerales rojos se produce un buen barniz que no sólo protegía su balsa, sino su remo, pintado de rojo, que ahuyentaba a los animales atacantes en el mar.

El uso de odres para atravesar ríos o pescar es muy remoto en el mundo. Los persas los usaban hace 2000 a C.(Perrot. G. CHIPIEZ CH.)



Wiener nos presenta una cerámica encontrada en Ancón representando a un hombre agarrado a un odre. Esto comprueba que el antiguo peruano usaba también los odres como ayuda para el nado, como se aprecia en la imagen.



Existía un ceramio de la cultura Chimú en el MNAAH por los años 1980, pero posteriormente ha desaparecido. Allí se veía un hombre nadando sobre un odre, lo que significa que el hombre peruano conocía también el uso de odres en la época pre-colombina.

En la **Historia Marítima**, H. Buse también se ocupa minuciosamente del uso de odres en la construcción de balsas del sur del Perú, que como se desprende de su escrito, han producido divergencias entre los hombres de ciencia sobre su antigüedad y su autenticidad.

F. Engel presumía que el antiguo peruano de Chilca debió de usar balsas hace seis mil años, ya que encontró en ese lugar herramientas para la pesca utilizables en el mar.

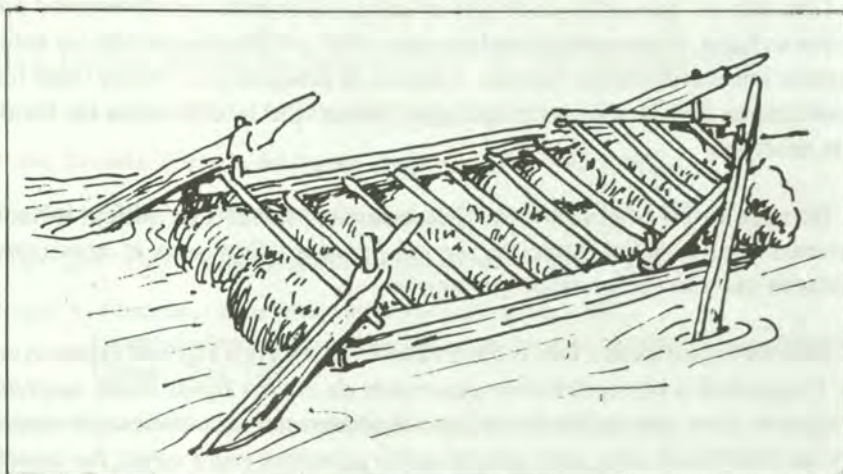
Sin embargo, otros, como Horkheimer, lo negaban al principio, como refiere Buse: "Los tratadistas mejor informados no aceptan la posibilidad sugerida por Engel". "Parece que en toda la época precerámica -dice Horkheimer- el habitante de la costa peruana no creó ningún vehículo para ser usado en el mar". Pero el argumento de Horkheimer de que el hombre del precerámico no tuvo embarcaciones porque sintió terror ante el océano -terror del cual nunca se liberó completamente- es muy ligero y carece de valor. Añade Horkheimer que el hombre de las primeras edades no entraba en el mar; prefería actuar en la playa, donde recogía mariscos, descuartizaba las ballenas varadas y mataba a los lobos marinos, obteniendo su preciada piel, grasa y carne.

Horkheimer después se rectificó, lo que era lógico. Si algunos grupos llegaron al Perú por mar, llegaron con algunas embarcaciones. Incluso se han encontrado arpones de hace más de 4000 años, indicando que el antiguo peruano en la época precerámica debió tener alguna embarcación para salir al mar a pescar.

Siempre con una duda sobre la ingeniosidad del chango peruano (o después chileno), se buscaba la procedencia de tan útil embarcación que podía navegar en un mar de costas rocosas. Un informe detallado sobre el asunto nos lo presenta Looser, que es el siguiente:

"Donde tenemos balsas de cueros inflados idénticas a las nuestras es en el interior de la China. Reproduzco una figura que trae Arthur Haberlandt, Hochasien und Vorderindien (Buschan, Illustrierte Völkerkunde 2 (1): 452, Stuttgart, 1923) en que se ve una balsa absolutamente igual casi, hecha de cueros inflados de yaks, navegando en el río Hoangho, en la China occidental. Constituye a no dudarlo, un caso notable de convergencia

motivado por condiciones ambientales semejantes, ya que no podemos pensar en derivar una balsa de la otra. Creo que fue Erland Nordenskiöld el primero que hizo notar este caso (Origin of the indian civilizations in South America. Comparative ethnographical studies 9:46, 1931)".



De otros modelos se puede hacer referencias sobre otras balsas de cueros inflados en el Viejo Mundo. Dudley W. Knox, en su artículo *Ships, from Dugouts to Dreadnoughts*, *The National Geographic Magazine* 78 (1): 57-98, numerosas figuras, Washington 1938, presenta en la página 86 una notable fotografía del río Sutlej en los Himalayas, donde se ve una balsa con sus dos odres y otros tres odres para armar otras. Son de cuero de cerdo o de vaca. Mary Ninde Gamewell en la revista *Asia* 33 (8), 1933, New York, publica en las pp. 470-477 un artículo *Thirty centuries of Chinese mails*. En la página 471 se ve una buena foto de una balsa de dos odres de cuero de búfalo idéntica a las chilenas.

Hay otra balsa en Europa que usan los albaneses en el río Drin, se compone de cuatro odres de cabra bajo un zarzo de mimbre, como en la ilustración.

La balsa original peruana se componía de dos odres. Después, las más modernas presentadas por Melo, se asemejan a aquella china, pero esta balsa no se asemeja a la antigua presentada por Frezier, sino a un modelo posterior.

Bird J. afirma que la balsa de piel de lobo marino es un invento muy remoto del indio primitivo de la costa sur peruana o chilena, y como prueba describe las bolsas de tripas para agua encontradas en excavaciones de tumbas precerámicas en Arica con la misma costura usada en las balsas. Por eso declara: "las balsas de odres son un elemento cultural propio de los changos".

Monleon en 1892 respalda en un modo esta afirmación posterior de Bird, notando que estas embarcaciones no se encuentran en la costa pacífica americana desde Canadá hasta Magallanes, sino sólo en los changos.

Con esto no queremos decir que el antiguo peruano descubriera los odres, sino que su balsa, de una antigüedad de entre 6000 y 4000 años resulta ser anterior a las mencionadas del Viejo Mundo. Además, la dibujada por Frezier tiene forma hidrodinámica que facilita su propulsión, forma que la diferencia de las otras balsas descritas.

Bernabé Cobo en el siglo XVII, describiendo la balsa de pellejo inflado se dio cuenta de su especial flotación, *son tan livianas y ligeras en el agua como la materia de que son compuestas, que es aire.*

Sin embargo, y pese a varios observadores, entre ellos algunos expertos como Hall, Coggeshall y otros, *debieron pasar más de cuatro siglos desde su primera descripción para que aparecieran las modernas embarcaciones que navegan sobre un colchón de aire, cuyo protomodelo primitivo entre otros, fue aquel del indio chango.*

La balsa peruana primitiva que navega sobre la espuma del agua, con un corto impulso, es precursora de las modernas embarcaciones conocidas como glider, que también flotan sobre un colchón lleno de aire y se mueven sobre las espumas, con lo que se evita la resistencia del agua y se alcanza mayor velocidad.

En 1959 ingeniero británico CH. Cockerell ideó el deslizador o hovercraft, un vehículo sobre un colchón de aire comprimido (El Sol. 1995, Los grandes inventos)

"Una pujante originalidad creadora, un origen digno de admiración. El indígena fue capaz de levantar sin ayuda de nadie culturas avanzadas. Llegó hasta donde cualquier otra raza hubiese llegado en el aprovechamiento de recursos naturales que le rodeaban" (Ricketts H.P., 1960, El Legado Aborigen).

Sin embargo, las investigaciones posteriores comprueban que las tecnologías de indígenas del Antiguo Perú en varios sectores superaban las del Viejo Mundo o fueron precursoras de varios inventos modernos.

BIBLIOGRAFÍA

- Acosta, José de. **Historia Natural y Moral de las Indias**. Madrid, 1984.
- Bird, Junius. Bouton. **Art and life in old Peru**. 1962.
- Buse, Hernánn. **Historia Marítima del Perú**. T. II, Vol. 1 y 2, Lima, 1980.
- Cieza de León, Pedro. **La Crónica del Perú, Col. Vedia**. Madrid, 1862.
- Cobo, Bernabé. **Historia del Nuevo Mundo**. Madrid. BAE, 1965.
- Dimitrich, D.H. **Vida en el Antiguo Perú, ABC**. Buenos Aires, 1970.
- D'Orbigny Alcide. **Voyage dans l'Amérique Meridionale**. París, 1839.
- Engel, A. **Elementos de la Prehistoria Peruana**. Lima, 1962.
Geografía humana, prehistórica y cultura precolombina de la quebrada de Chilca. Lima, 1966.
- Espasa Calpe. **Enciclopedia: artículo Navegación**. Madrid, 1940.
- Frezier, A. **Relation du voyage a la mer du Sur**. París, 1716.
- Horkheimer, Hans. **Apuntes de historia marítima del Perú**. 1965
- Latcham, R. **La navegación entre los indios chilenos**. Santiago, 1928.
- Lesson, P. **Voyage autour de monde**. T. I, Vol. 2, París, 1808.
- Lizárraga, Reginaldo. **Descripción de las Indias (1560-1603)**. Rev. Histórica, T. II, Lima, 1907.
- Looser . **Balsas de cuero de lobos**, Rev. **Historia Natural**, año XIII. Santiago de Chile, 1938.
- Melo, Rosendo. **Historia de la Marina del Perú**. Lima, 1907.
- Monleon, R. **Las embarcaciones americanas en la época del descubrimiento**. El Centenario, T. II, Madrid, 1892.
- Perrot G. Chipiez Ch. **Histoire de l'art dans l'antiquité**. París, 1887.
- Piazza, A. **Los lobos marinos en el Perú, Pesca y Caza 9**. Lima, 1959.
- Ricketts, H.P. **El Legado Aborigen**. Lima, 1960.
- Tschudi, Johann von . **Reise durch Sudamérica**. Leipzig, 1869.
- Villon, Z. **Fabrication des cuirs**. París, 1889.
- Wiener, Charles. **Pérou et Bolivie**. París, 1880.

El comercio marítimo

CAPITÁN DE FRAGATA LUIS FELIPE VILLENA GUTIÉRREZ

CONSIDERACIONES GENERALES

*E*n ningún modo de transporte se aprecia más la incidencia de la economía de los países industrializados sobre los de en vía de desarrollo que en el tráfico marítimo, debido a una serie de consideraciones que son de dominio público. Baste con precisar solamente lo referido a los grandes volúmenes de mercancías que las naves mercantes pueden transportar a través de los océanos para tener una idea de lo que es la magnitud del intercambio comercial por la vía marítima. A este propósito conviene recalcar, una vez más, que cuando se habla de toneladas de carga de ese intercambio comercial no interesan tanto los miles de millones de toneladas movilizadas cuanto el costo de tales mercancías.

A este respecto hay que tener en cuenta que mientras las administraciones portuarias se interesan en manejar los volúmenes de peso a fin de adecuar su infraestructura y sus equipamientos portuarios para manipular esos pesos las aduanas lo hacen poniendo su atención en los valores de esas mercancías a fin de calcular los resultados que arrojen, en un plazo determinado, generalmente de un año, las balanzas comerciales obtenidas por el tráfico marítimo.

EL TRAFICO COMERCIAL MARÍTIMO DE BANDERA NACIONAL Y EXTRANJERA

Como fuese que el término “globalización” se viene imponiendo en el mundo en gran magnitud y velocidad, ha arrastrado a la mayoría de las naciones en vías de desarrollo a asumirlo sin medir sus consecuencias. Para el caso del Perú a

finales del decenio de los años 80, en cuanto se refiere al tráfico marítimo, fue, generar la inconveniencia de abolir la denominada Reserva de Carga así como toda medida de protección a nuestra Marina Mercante Nacional.

La idea de nuestro gobierno al adoptar esa conducta en el año 1992 es la de que una mercancía se traslade desde un puerto del mundo, hasta alcanzar otro, dentro del espíritu de la libertad de comercio, esto es, sin importar la participación de la bandera nacional, máxime cuando esta última no ofrece posibilidades de competencia con otras foráneas. No se tuvo en cuenta para ello que desde los primeros días de las naciones hoy industrializadas esos países no solamente protegieron sino que continúan protegiendo a casi todo tipo de industria y, muy particularmente, a sus Marinas Mercantes, y, desde luego, no lo hacen bajo términos tales como “reserva de carga” que nosotros estuvimos utilizando, sino que adoptan términos que se ajustan más bien al concepto de “subsidio” como apoyo a esa actividad (beneficios sociales de tripulaciones, apoyo financiero para construcciones de naves, en algunos casos, resultados deficitarios en balances de una línea naviera; etc.).

Fácíl es colegir lo que puede suceder y está ya sucediendo, cuando un país en vías de desarrollo como el Perú se aviene a aceptar las reglas que impone el libre comercio entre una nación como la nuestra que hace mucho tiempo ha dejado de proteger este tipo de industria con aquellos otros que no solamente lo han hecho históricamente sino que continúan haciéndolo.

Indudablemente que el resultado de tal política peruana, similar a lo que viene ocurriendo en otros países en vías de desarrollo que han caído en el mismo error, tenía que ser la desaparición de la Marina Mercante aunque los respectivos gobiernos exhiban, satisfechos, que esa amplia competitividad dentro del libre comercio ha tenido la virtud de disminuir también el costo de los bienes de consumo y de capital que llegan a las manos de sus poblaciones. El tiempo nos dirá si esas ventajas constituyen un efecto transitorio y efímero o concluirán por confirmar que el resultado final a mediano o a largo plazo, será que las naciones en vías de desarrollo resulten cada vez más subordinadas e hipotecadas a la economía de las naciones desarrolladas, debido a la ausencia de una Marina Mercante Nacional que contribuya, por ejemplo, a participar en el aporte de divisas a la economía nacional, cosa que hoy no existe.

LA REALIDAD DE NUESTRO INTERCAMBIO COMERCIAL MARÍTIMO

Aunque no se trata de una cifra que aporte mayormente al presente estudio, debemos mencionar que, dentro de la magnitud total del intercambio comercial

en el mundo, el del Perú significa el 0.001 %. Somos, pues, un país que casi no tiene ninguna gravitación en esa actividad mundial.

El estimado de nuestras exportaciones al 31 de diciembre de 1999 será, en número redondos, 5,500 millones de dólares. Aunque rara vez el Perú ha tenido un balance comercial favorable, ese dato positivo por lo menos, en los últimos diez años, no solamente no se ha presentado sino que, de acuerdo a nuestra realidad económica actual, necesitaremos algunos años más para convertir en superávit lo que ahora es déficit. Para tener una idea de lo que el Perú pierde por no disponer de una Marina Mercante Nacional, también en números redondos, hay que aplicar un 6 % al total de nuestro comercio exterior, que es el porcentaje promedio de lo que cuesta un flete en relación al valor de la mercancía transportada. Esto es, al total de nuestro comercio exterior constituido por las dos cifras arriba señaladas ($5,500 + 7,500 = 13,000$ millones de dólares) estaríamos arrojando una pérdida de 780 millones de dólares como contribución a la balanza de pagos. A este respecto es claro que los 780 millones de dólares serían captados por nosotros si es que tuviésemos una Marina Mercante tan poderosa y tan autárquica que pudiese atender exclusivamente todo nuestro comercio exterior. Pero como ese tipo de autarquía no ocurre en ningún país del mundo sería prudente referirnos a una cantidad que se condiga con la participación, en las mejores, pocas de nuestra Marina Mercante Nacional. Eso fue, durante el decenio de los años 70, en que esa participación económica en el valor de las mercancías llegó a alcanzar cerca de un 20 % de nuestro comercio exterior. Anhelaríamos, pues, mientras tanto, que en los próximos años, nuestra Marina Mercante Nacional resurgiera hasta esos niveles, lo cual traería un ingreso de divisas para el Perú no ya de 780 millones de dólares sino de 156 millones de dólares, entre otros beneficios propios del hecho de contar con una flota mercante peruana.

Todo el intercambio comercial marítimo del Perú, en tráfico regular, incluyendo el cabotaje, se realiza a través de cinco empresas navieras peruanas y, hasta el día de hoy por 24 extranjeras. Por razones obvias, no es posible hacer una relación del tráfico de naves charters que realizan las exportaciones e importaciones desde y hacia el Perú, lógicamente en tráfico irregular, de productos primarios de cargas secas y líquidas, tales como cereales, ciertos tipos de combustibles, etc. Lo cierto es que nuestra realidad en todo el tráfico marítimo de intercambio comercial desde y hacia el Perú se hace con una participación del 98 % a cargo de la bandera extranjera y un escaso 2 % con la bandera nacional, incluido el cabotaje.

Es necesario aclarar que existen frecuentes opiniones aquí en el Perú que equivocadamente imputan a la bandera extranjera parte de la responsabilidad de la lamentable situación en que está nuestra Marina Mercante Nacional, opiniones

que es necesario rebatir. La decadencia de nuestra flota mercante se debe a una total responsabilidad nuestra, que indudablemente ha resultado agravada desde que aparece el término “globalización”, en el que la economía domina ese concepto y abre oportunidades ventajosas para los grandes monopolios en detrimento de la economía de las naciones en vías de desarrollo.

LA EVOLUCIÓN DE LAS EMPRESAS NAVIERAS EN EL MUNDO

Ha sido muy conocido el término “Conferencias Marítimas” que hasta el decenio de los años 70 figuraban como primordiales en el tráfico marítimo y estaban constituidas por agrupaciones de naves de distintas banderas, privadas y estatales, que realizaban un tráfico regular, distribuyéndose las utilidades obtenidas por cada uno de esos grupos, en distintas formas de repartición de las utilidades económicas generadas por las entidades navieras.

Las conferencias marítimas tuvieron mucha vigencia hasta el decenio de los años 80, en que la aparición del término globalización y la fuerte competitividad que ésta supone, hizo necesario manejar ese tipo de asociación de grupos de naves de manera de obtener economía en la administración de ese grupo y que estaba a cargo individualmente de cada uno de los componentes de tal conferencia marítima. Fue, entonces necesario reducir todas esas administraciones individuales de cada nave en una administración central a la vez que el término “Conferencia Marítima” tomó el título de “Consortio”. Estos Consortios, a raíz de la crisis económica que vienen ocurriendo en el mundo, crearon también exigencias de mayores economías en los costos de operación de las naves, a la vez que comenzaron a aparecer los primeros síntomas de quiebras de las empresas navieras más débiles, y así como fuese por motivos de mejorar la economía o por salvarse de una quiebra, que los consortios también en muchos casos han desaparecido y han derivado hacia la modalidad de empresas tipo “JOINT VENTURE”.

Esto tenía que generar, lógicamente, el fenómeno de que ocurre una serie de cambios, día a día, en la conformación de estas agrupaciones de naves para servir determinados tráficos. Tal fenómeno se puede apreciar por ejemplo, observando la publicación mensual peruana denominada “Itinerarios Marítimos Internacionales”, en la que de un mes a otro aparecen cambios en la conformación de estos grupos bajo la modalidad de “JOINT VENTURE”, de consortios y aún de Conferencias Marítimas que todavía existen aunque en menor cantidad.

DERROTERO DE LAS POLÍTICAS EN COMERCIO MARÍTIMO DE LAS NACIONES SUDAMERICANAS

A este respecto debemos dividir este estudio en dos ambientes: lo que fue, el Acuerdo de Cartagena o Pacto Andino (hoy Comunidad Andina de Naciones) y MERCOSUR.

PACTO ANDINO

En 1990 se reúnen los Presidentes de los cinco países miembros en La Paz (Bolivia) e influenciados por el moderno factor “globalización” acuerdan realizar un estudio orientado a eliminar progresivamente la Reserva de Carga y poner en vigencia el instrumento de “reciprocidad”.

En 1991 el gobierno peruano, unilateralmente, dispone que entre en vigor la eliminación de la Reserva de Carga, declaración que resulta hasta hoy absolutamente lírica, ya que nuestra Marina Mercante ha comenzado a decaer hasta los niveles que hoy todos conocemos.

En ese mismo año el Pacto Andino acuerda la abolición de la Reserva de Carga y la implantación del principio de reciprocidad. Desde allí hasta aquí, en el Perú, ha habido campañas frustradas, muy particularmente de nuestros armadores, señalando la necesidad de restituir a nuestra Marina Mercante indicando la imposibilidad de lograrlo mientras que, para la importación de nuevas naves, continúa en vigentes los altos aranceles de aduana, los excesivos intereses financieros y la ausencia de un apoyo para este fin de parte de nuestros gobiernos.

LEGISLACIONES SUBREGIONALES

COMUNIDAD ANDINA

Los países que pertenecen a la Comunidad Andina de Naciones (Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela), y que han adherido a las Decisiones de la Comisión del Acuerdo de Cartagena y, en particular, a la Decisión 314, que se refiere a la libertad de acceso a las cargas transportadas por vía marítima y las políticas para el desarrollo de las Marinas Mercantes de la Comunidad Andina, han establecido la libertad de acceso a las cargas transportadas que genere el comercio exterior de países de la subregión, dentro del principio de reciprocidad.

La reciprocidad está definida como la mutua concesión que países o comunidades de países se otorgan entre sí para permitir el acceso a las cargas que

se movilizan entre estos países o comunidades de países, para o desde terceros países (no comprende el cabotaje de cada país miembro).

Para que exista reciprocidad, el libre acceso que ofrece un país deber ser correspondido por el libre acceso equivalente. Esta libertad de acceso a las cargas es total; tal como lo indican los países de la Comunidad, ya que no existen restricciones intrínsecas que afecten el acceso a su transporte, tampoco existen limitaciones ni trabas u otros aspectos análogos que constituyen un impedimento para ello, aunque no se refieren directamente al transporte.

Esta libertad total no significa que sea absoluta, dada a que debe ceñirse a ciertos límites. Esos límites los constituyen los actos y conductas de otros países o grupos de países que establezcan alguna especie de restricción al libre acceso de sus cargas. Cuando ello ocurre, aparecen los actos jurídicos y conductas con que un país o grupo de países afectados reaccionan ante la limitación.

El Acuerdo de Cartagena estatuye el principio de reciprocidad dentro de la libertad de acceso al transporte de las cargas entre los países de la Comunidad y con terceros países.

Como excepción, Ecuador limita el acceso a sus hidrocarburos y mineral de hierro a granel en cargamento completo, transportado por vía marítima reservando el transporte a buques de su pabellón.

Venezuela, si bien mantiene libre acceso al transporte de sus cargas, por convenio bilateral con los Estados Unidos de América tiene, también por excepción, las cargas financiadas por el Eximbank, que deben ser transportadas en buques de pabellón estadounidense (petróleo y hierro). Igual política impera en Colombia.

MERCOSUR

Con respecto a MERCOSUR se están elaborando acuerdos que tienden a la eliminación de los acuerdos bilaterales existentes entre las partes, para sustituirlos por un régimen que establece libre acceso a las cargas regionales entre los Estados Partes. Dado que los documentos aún no han sido consensuados y se encuentran en discusión, no es posible considerarlos en detalle.

ACUERDOS BILATERALES

Existen acuerdos bilaterales que reservan las cargas que se mueven en su comercio exterior recíproco en cuotas iguales para los buques operados por los

armadores de los Estados Partes. Por lo tanto, no hay libre acceso a armadores de otros estados, salvo que ninguno de los armadores de los Estados Partes estuviera en condiciones de realizar el transporte, ante lo cual se opera el mecanismo de liberación de carga a tercera bandera.

Estos convenios excluyen ciertos tipos de cargas, como los hidrocarburos y derivados líquidos a granel y mineral de hierro a granel a cuyo transporte tienen libre acceso los armadores de cualquier bandera. Asimismo se excluye el cabotaje nacional y el transporte fluvial interno.

Argentina presenta convenios bilaterales que reparten las cargas del comercio bilateral regional en partes iguales con Brasil, Paraguay y además con Cuba, República Popular China y Rusia.

Brasil tiene acuerdos bilaterales con el mismo contenido en cuanto al reparto en el transporte de cargas de su comercio recíproco, con Argentina, Chile y Uruguay.

Chile, por su parte, firmó un acuerdo bilateral con Brasil.

Uruguay mantiene un convenio bilateral para el transporte de cargas marítimas recíprocas con Brasil; y Venezuela con los Estados Unidos.

LEGISLACIONES NACIONALES

Al respecto, en las diferentes legislaciones nacionales no se cuenta con reserva de cargas, o ésta se encuentra suspendida, salvo la derivada de la vigencia de los convenios bilaterales vigentes.

En principio existe libertad de acceso a las cargas que mueve el comercio exterior de los países y que se transportan por vía marítima. Esta libertad está sujeta a la aplicación del principio de reciprocidad, definido anteriormente.

COINCIDENCIAS Y DIVERGENCIAS

COINCIDENCIAS

Los países pertenecientes a la Comunidad Andina y que se han adherido al Acuerdo de Cartagena (Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela)

convergen en la aceptación del libre acceso a sus tráficos y a las cargas que mueve su comercio exterior, en condición de reciprocidad efectiva.

Los otros países no integrantes de la Comunidad Andina, también aceptan el libre acceso a sus tráficos y a las cargas que mueve su comercio exterior, con las únicas limitaciones de no aplicación de una efectiva reciprocidad y la emanada de los convenios bilaterales sobre transporte marítimo que aún mantienen en vigencia.

DIVERGENCIAS

Las más notorias en el libre acceso a las cargas, radican en la limitación al transporte de algún tipo de carga. Para Brasil, el transporte marítimo de petróleo bruto de origen nacional, de derivados básicos del petróleo producidos en el país y sus derivados de gas natural, constituye un monopolio nacional, de acuerdo con la Constitución Federal.

Ya se han mencionado con anterioridad, en la sección Legislaciones Subregionales, las excepciones en los casos de Ecuador y Venezuela sobre ciertos tipos de cargas y buques.

Los países que mantienen acuerdos bilaterales también establecen reservas de cargas del comercio bilateral entre los países involucrados.

Por su parte, otros tipos de divergencias, que si bien no se vinculan directamente con el acceso a las cargas, pueden tener una incidencia en dicho acceso, tales como, por ejemplo, las derivadas de la limitación al número de extranjeros empleados, la integración de capital extranjero en las empresas nacionales y otras.

CONCLUSIONES

Aun considerando que no han finalizado las deliberaciones en uno de los sistemas subregionales de integración (MERCOSUR), puede inferirse como conclusión general, que existen coincidencias entre los países de América del Sur en cuanto a aplicar el libre acceso al transporte de sus cargas adjunto al principio de reciprocidad efectiva.

Las divergencias señaladas proviene de la aplicación de los convenios bilaterales subsistentes y de la limitación de ciertos tipos de cargas.



Panorámica vista del Terminal Marítimo del Callao,
a través del cual circula el 80% de nuestro
intercambio comercial marítimo.

EL PROCESO DE LA PRIVATIZACIÓN DE PUERTOS EN EL PERÚ

En 1992 se crea la CEPRI-PUERTOS, que se potencia a partir del año siguiente. Desde allí hasta 1998 no hay ningún pronunciamiento oficial sobre la forma de cómo proceder a este tipo de cambios de status legal de nuestros puertos, excepto lo ocurrido entre 1998 y 1999 en que no se advierte respuesta a la invitación del gobierno para que participen postulantes a la privatización de Ilo, aunque sí, y en forma muy modesta, la correspondiente a Matarani, a base de un aporte de capital de 9 millones de dólares al mejor postor y un compromiso de inversión entre 20 y 30 millones de dólares con un período de recuperación de 20 años.

En lo que respecta a los demás puertos principales no existe todavía una definición sobre las bases para licitarlos y, en cuanto al Callao, se sigue discutiendo si la administración del puerto estará distribuida entre varios o un solo operador.

Acerca del espíritu de las bases para la licitación se aprecia la ausencia de un plan estratégico nacional que pudiese dar origen a un proceso coherente mediante el cual se llevaran a cabo las privatizaciones portuarias.

NUEVAS TENDENCIAS MUNDIALES EN EL COMERCIO VÍA MARÍTIMA

Entre las tendencias recientes más importantes en el transporte marítimo figura la contenedorización, la informática en las comunicaciones, la globalización y la privatización, a lo que se agrega últimamente la concentración. Eso implica que un número cada vez menor de empresas logren una participación mayor en el mercado.

Analizaremos estos factores primeramente en el ámbito mundial y luego en el del continente latinoamericano.

La globalización es el término clave para describir la corriente del desarrollo de la economía nacional. El mercado de transporte internacional sin el cual la globalización sería indispensable, constituye una parte íntegral de la globalización. A través de los años el volumen mundial de intercambio comercial en los países industrializados ha corrido dos veces más rápido que sus PBI. Luego, la globalización genera un transporte adicional muy grande. Sin embargo, la actual demanda de transporte no está basada sustancialmente en la magnitud del crecimiento del PBI sino particularmente sobre el incremento de los requerimientos

en su competitividad logística. Este fenómeno que se inicia en los años 1990 se debe a dos factores dominantes:

- a.- Los cambios en el mercado mundial de la contenedorización.
- b.- La privatización mundial de las empresas de los terminales marítimos.

Con respecto al mercado mundial, las compañías navieras centralizan sus esfuerzos en las demandas de los forwarders (comisionistas expedidores) para lograr la mayor presencia en el mundo. Las grandes compañías navieras ya no se restringen a una o dos rutas regionales, sino que se esfuerzan en mantener una presencia global sobre todas las ventas dentro del marco de los consorcios. Así fomentan la lucha por naves contenedorizadas cada vez más grandes que alcanzan los 8,000 teus (El Teu es la capacidad de un contenedor de 20 x 8 x 8 pies, de 18 TM.). Estas inversiones generan sobrecapacidades en el mercado en todas las rutas que conducen a una declinación de utilidades por unidad en el negocio contenedorizado. Solamente unas pocas compañías son capaces de confrontar esta crisis y entonces surge la necesidad de las fusiones entre compañías, con el resultado de que se forman consorcios cada vez más grandes en su desarrollo.

Buenos ejemplos de esto son el Consorcio P & O y Nedlloyd, así como APL y NOL. En los grandes consorcios existe también una tendencia hacia las actividades cooperativas que no están limitadas a una sola ruta, sino que se expanden en larga escala Este-Oeste a través del Atlántico y Pacífico, así como Europa-Lejano Oriente. El resultado de este proceso es que los puertos son confrontados con un constante crecimiento del mercado forzado por el lado de la demanda. Los impactos son incalculables. En los últimos diez años las utilidades por cada contenedor movidos por los puertos del noroeste de Europa cayeron en 50 %, mientras que los costos de las tripulaciones de las naves se incrementaron en la misma cantidad. Esto ha creado una intensa presión sobre la necesidad de una continua racionalización con el propósito de lograr un constante incremento de la productividad. Este desarrollo está teniendo lugar en el contexto de altas inversiones requeridas para ampliar las capacidades de manejo de contenedores en los puertos, dentro de los cuales las ampliaciones portuarias y no sólo el equipamiento de maquinaria, son las más onerosas.

Otra explicación del rápido incremento de estas fusiones y consorcios navieros es la privatización portuaria. Este proceso puede ser primeramente atribuido a la reorientación política y económica de algunas regiones del orbe. La profunda transformación en Europa oriental y el cambio del sistema orientado en Sudamérica y algunas áreas de Asia han fomentado considerablemente la privatización

portuaria. Otros factores que han jugado un rol importante han sido las naves contenedorizadas cada vez más grandes, la construcción de los "hubs ports" para los transbordos y la demanda cada vez mayor por el servicio de terminales de contenedores, factores que sólo han sido atendidos, así como el respectivo "know how" por el sector privado.

Las compañías navieras de naves contenedorizadas juegan un rol muy importante en las alianzas de terminales portuarios. De una parte, existen claros signos de una tendencia hacia el crecimiento, hacia la construcción y operación de sus propios terminales y de otra parte, sin embargo, existen ejemplos de participación de líneas navieras en los terminales existentes.

El primer motivo por el cual las líneas navieras instalan sus propios terminales es para lograr un buen control de toda su cadena de transporte. Esto también incluye asegurar rápido sistema de atraque para sus propias naves, que el aprovisionamiento de sus servicios se ajusten a las necesidades de las líneas navieras y un mayor control sobre los costos. En relación a esto último, no quiere decir que estos terminales propios necesariamente registren costos más bajos que aquellos terminales ajenos a estos operadores.

EL PROCESO DE CONCENTRACIÓN EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE LÍNEAS REGULARES *

En los últimos años de la industria marítima y portuaria hemos sido testigos de la fusión de empresas navieras de líneas regulares, alianzas y construcción de naves contendedoras cada vez más grandes. Estas fusiones o concentraciones en grandes empresas navieras han gravitado sobre la actividad portuaria, a la vez que ésta transita por políticas de privatización, de manera que las exigencias de tales consorcios para que los puertos puedan atender sus demandas, son también mayores. El tráfico de transbordo de contenedores que se ha creado alrededor de este fenómeno ha devenido en que la diferencia entre los grandes y medianos buques contendedoras hace ahora rentable a los buques alimentadores (feeders) hacia buques mayores para la mayor parte del viaje. La evolución en la capacidad de naves contendedoras entre los años 1980 y 1999 se ha incrementado desde 3,005 TEU a 9,000 TEU y, de hecho, las estadísticas sobre construcción de nuevas naves, después de las graneleras y petroleras, están en primer lugar las contendedoras. MAERSK (392,000 TEU), EVERGREEN (340,000 TEU), PSON (307,000 TEU),

* NOTA: Todo este subtítulo contiene extractos del Boletín FAL o CEPAL, octubre 1998.

HANJIN (251,000 TEU) y COSCO (247,000 TEU) alcanzarán esas capacidades de mover contenedores en el año 2000, como las cinco empresas navieras mayores en el mundo. El crecimiento del comercio y de la globalización proviene de los avances tecnológicos y la desregulación y, de estos últimos, los avances que se vayan logrando en las economías de escalas, es decir, aquellos logros que conforme la empresa se hace mayor se alcanza un límite en el cual el costo por movilización del contenedor se minimiza.

Existe una relación positiva entre la desregulación y los avances tecnológicos ante las posibilidades de reducir costos con nuevas tecnologías, unidades físicas (buques, grúas) y comerciales (empresas, alianzas) mayores. Lo incentivan, a pesar de que eso puede significar un número reducido de empresas en un mercado dado. La posibilidad de conseguir economías de escala constituye la causa primordial del proceso de concentración. Las economías de escala, en gran medida, se deben a un cambio en la relación entre costos fijos y variables. Para poder ofrecer servicios marítimos y portuarios hacen falta más inversiones en buques y grúas de mayor envergadura, sistemas computarizados e información, contenedores, formación y capacitación. En cambio, los costos variables son cada vez menores porque los servicios (por ejemplo, comunicaciones telefónicas, combustibles para mover los contenedores, el precio del petróleo, etc. son bajos). En este contexto no es relevante diferenciar entre costos a corto o a largo plazo, ni tampoco si la relación entre costos fijos y variables actualmente es 50:50 ó 70:30. Lo que importa es que un aumento en la relación implica forzosamente un aumento del tamaño óptimo de la empresa.

Dentro de este contexto, por lo menos hasta el día de hoy las repercusiones del proceso de concentración son en su mayoría positivas, por las siguientes razones:

- a.- Aunque es cierto que a nivel global se reduce el número de empresas navieras debido a las fusiones y adquisiciones, es igualmente cierto que en las mayorías de las rutas ha aumentado el número de empresas, lo que se debe principalmente a la expansión de las líneas Este-Oeste a los mercados regionales y Norte-Sur.
- b.- Para cada exportador el número de opciones para transportar su mercadería ha aumentado debido a la posibilidad de incluir un transbordo y así conectar un servicio Norte-Sur a otro Este-Oeste.
- c.- En cuanto a la oferta, por el hecho de que los costos fijos sean relativamente más altos, resulta cada más costoso no utilizar la capacidad existente. Con

costos variables más bajos se denota una fuerte presión por reducir los fletes para mantener o incrementar la participación en el mercado y así, por lo menos, cubrir parte de los costos fijos.

- d.- Los clientes están cada vez mejor informados sea mediante email, internet, fax o teléfono.
- e.- En la economía globalizada no sólo compiten los servicios navieros, sino también los productos transportados. Como la intensidad de la competencia para esos productos se incrementa, la elasticidad de la demanda para los servicios de transporte también aumenta.

En todo este proceso se observan las siguientes ventajas y desventajas:

- 1.- Ganan los importadores y exportadores debido a menores costos y mayores opciones de transporte.
- 2.- Ganan las líneas navieras Este-Oeste que logran reducir los costos y ampliar su mercado.
- 3.- Ganan los operadores portuarios ya que debido al tráfico de transbordo el número de contenedores manipulados en los puertos crece, en general, con tasas más elevadas que el comercio por vía marítima.
- 4.- Ganan quienes logran establecer centros de transbordo ya que con ello pueden crear empleo y generar ingresos, además de obtener opciones de transporte adicionales para sus exportadores e importadores.
- 5.- Pierden las líneas regionales y las de Norte-Sur. Por un lado, debido a la posibilidad de realizar un transbordo, potencialmente pierden el negocio en el tramo Este-Oeste de su viaje. Adicionalmente, corren el riesgo de perder parte de su mercado debido a la expansión de las grandes líneas Este-Oeste. Sin embargo, la ampliación del mercado y la posibilidad de cooperar con otras líneas también representan un potencial para beneficiarse del proceso de concentración.

En el caso nuestro ¿cómo responder a estos cambios? Podría ser:

- a.- Crear empleo y generar ingresos en las industrias marítimas protegiendo a las líneas navieras nacionales de la competencia internacional y evitar que las grandes empresas navieras sigan expandiéndose hacia los mercados regionales y del Norte-Sur. Lo anterior también podría significar

impedimentos a un operador portuario internacional, limitando su participación en los negocios, por ejemplo, al máximo de un 50 % de un puerto nacional.

- b.- Protegiendo al medio marino. La política marítima sobre la seguridad marítima y sobre la protección del medio ambiente marítimo debe ser cada día de máxima prioridad.
- c.- Promoviendo el comercio. Para ello hace falta aprovechar al máximo las reducciones de costos y opciones de transporte que derivan del proceso de concentración a la cual debe agregarse la necesidad de prevenir abusos de un posible poder monopólico de alguna línea naviera resultante del proceso de concentración.
- d.- Encontrar el centro de gravedad económico y conveniente entre el interés nacional de promover el cabotaje sólo para naves de bandera nacional con aquellos otros dos elementos que, en alguna forma puedan y deben intervenir en ese esquema: abrir el cabotaje a la competencia internacional y/o limitada ámbitos tales como la Comunidad Andinas de Naciones o el MERCOSUR.
- e.- Encontrar el centro de gravedad económica entre el sometimiento de los operadores portuarios a las presiones de la competencia sin dividir un puerto en demasiados terminales para que compitan entre sí.
- f.- Dimensionar adecuadamente la ilusión del excesivo valor que le concedemos a nuestros puertos como una “salida natural” del continente hacia Asia y el Pacífico. El hecho de que en la costa Atlántica se manipule tres veces más carga que en las costas del Pacífico le brinda a la Atlántica una ventaja comparativa vía reducción de costos unitarios por las economías de escala que alcanzan, además de que los puertos Atlánticos se benefician de mejores conexiones intermodales mientras que los del Pacífico tienen que superar los grandes esfuerzos para remontar, en el traslado de sus mercancías, la colosal Cordillera de los Andes. Esta es una visión realista, de ninguna manera pesimista, a la cual habría que agregar que los puertos sud-americanos del Pacífico no están más cercanos al Asia que los del Atlántico.
- g.- Dimensionar adecuadamente el proceso de concentración y el creciente tráfico de transbordo porque nuestro potencial para ello, siendo interesante y necesario, puede ser más limitado que lo que vislumbramos. El principal factor determinante para un puerto pivote es situarse en una ubicación que



**Terminal Marítimo de Paita, puerto de gran futuro para
nuestro comercio marítimo.**

permita conectar a varias rutas comerciales. Para el puerto que ya cuenta con más carga le será más fácil crecer aún más.

- h.- Promover los servicios de alimentación (feeder). Un puerto o un país no pierde negocio si su carga se transporta por medio de un servicio de alimentación a un centro de transbordo regional antes de llegar a su destino final.

VISIÓN ESTRATÉGICA DE LOS PUERTOS DEL AÑO 2010*

A mediados de los años sesenta, los puertos iniciaron una ardua competencia para asegurarse la posibilidad de manipular un millón de contenedores por año. Hoy, dos puertos en el mundo ya han superado la cifra de un millón de contenedores mensuales. En un mundo en que los avances técnicos e institucionales son permanentes, el futuro no es una mera continuación del presente. Sólo es preciso pensar en las proyecciones formuladas durante las crisis petroleras para darse cuenta que “más de lo mismo” es un método de predicción sumamente riesgoso. Por ejemplo, se había pronosticado reiteradamente que los precios del petróleo alcanzaría la cifra de 50 dólares de los Estados Unidos para mediados del decenio de 1980, pero incapacidad de la OPEP para limitar la producción de sus miembros “inundó” el mercado de petróleo precipitando una caída de los precios.

En el futuro se producirá una situación de conflicto entre los mercados, los productos y los marcos normativos cuya solución será de competencia de los gobiernos. En otras palabras, se intensificará la apertura de los mercados y la normalización de los productos y, al mismo tiempo, los distintos gobiernos verán limitada cada vez más su capacidad para regular las actividades comerciales y de transporte. Muchos de ellos tendrán que decidir si optan por obligar a las industrias nacionales a cumplir con las normas ambientales o aceptan correr el riesgo de que la Organización Mundial del Comercio (OMC) aliente la resolución de esta disyuntiva ampliando el sistema de preferencias a las exportaciones de los países que cumplan con las normas de protección del medio ambiente. También se podría plantear la exigencia de que los transportistas marítimos utilicen puertos naturales de aguas profundas pues las tareas de dragado realizadas para alcanzar los calados necesarios podrían verse limitadas por normas ambientales dirigidas a mantener los niveles de las aguas subterráneas y el hábitat de las especies animales.

* NOTA: Todo este subtítulo contiene extractos del Boletín FAL, junio 1999.

Cualquier mejora en las operaciones de un puerto o terminal será adoptada rápidamente por otros, aumentando la competitividad entre los operadores de las terminales. Los servicios ofrecidos por los puertos y los transportistas tenderán a adoptar un concepto mucho más integrado de los sistemas.

La modernización portuaria de los años sesenta y setenta abarcó casi exclusivamente la construcción de nueva infraestructura y la adquisición de nuevo equipo de manipulación de carga. Las tecnologías modernas, como las grúas de carga y las computadoras inciden directamente en toda la gama de actividades comerciales inherentes al intercambio internacional -producción, distribución, publicidad y ventas- y también constituyen la base del proceso de concentración registrado en esta rama de actividad. Por ejemplo, el empleo del contenedor marítimo impulsó un aumento enorme en el tamaño de los buques -de 10,000 a 100,000 tpm-, ya que permitía aumentar la velocidad de manipulación de las cargas. A su vez, la construcción de buques de mayor tamaño ha hecho necesario el desarrollo de tecnologías de carga y descarga aún más rápidas, la simplificación de los trámites aduaneros, el intercambio electrónico de datos y el aumento de las superficies destinadas al almacenamiento de contenedores a fin de mejorar la rentabilidad de los inversionistas.

Un nuevo desarrollo tecnológico para la carga y descarga de contenedores podría consistir en la instalación en los buques de una plataforma en cada una de las filas de contenedores de babor y de estribor y de un dispositivo semejante a una cinta transportadora que traslade los contenedores desde y hacia esas plataformas. Las grúas instaladas en tierra efectuarían la carga y descarga de los contenedores en las plataformas con lo que se reduciría el tiempo empleado para su desplazamiento. Por otra parte, aunque aumente la manga de los buques, no sería necesario modificar el alcance de las grúas.

El posible impacto de la introducción de sistemas computarizados en los puertos se ha comparado con el producido por uso de los contenedores. Ello se debe a que estos sistemas y el intercambio electrónico de datos permiten tener una visión integral de los bienes y de las cadenas de producción y de transporte. Esto a su vez posibilita la reducción del capital improductivo en lo que se refiere a la cantidad de contenedores y vagones de ferrocarril inactivos. Por ejemplo, se observa una tendencia hacia los servicios de transporte multimodal, pero muy pocas empresas ofrecen ese tipo de servicio porque no quieren hacerse responsables de las mercancías y de los medios de transporte desde el punto de partida hasta el lugar de destino si no cuentan con los medios para controlarlos. Los sistemas de computación y el intercambio electrónico de datos pueden proporcionar las herramientas necesarias para tener una visión integral de los bienes y de los

medios de transporte y permitir que los transportistas y los transitarios se hagan cargo del transporte puerta a puerta.

Existe una dicotomía entre las tecnologías portuarias y las normas regulatorias que puede limitar la productividad y aumentar los costos. El marco normativo que regula las operaciones de carga y descarga puede facilitar o impedir la utilización eficiente de la tecnología, por más moderna que sea, e inversamente, no existe tecnología capaz de superar las dificultades impuestas por un marco institucional desactualizado. Muchos operadores privados de terminales marítimos querrían invertir en nuevos equipos para mejorar la productividad y reducir costos pero a menudo los gobiernos tratan de mantener en vigencia marcos regulatorios obsoletos a fin de satisfacer las exigencias de los grupos dominantes. En tales circunstancias, los operadores privados buscarán formas internas de reducir costos o tratarán de conseguir subsidios del Estado. Para facilitar la adopción de las normas adecuadas, la economía global exige que los gobiernos dejen de cumplir funciones empresariales.

Aspectos geopolíticos marítimos: el Perú y el Pacífico

VICEALMIRANTE ALBERTO INDACOCHEA QUEIROLO

Analizar el Océano Pacífico desde la perspectiva geopolítica es una necesidad permanente para todo tipo de estudio sobre este enorme y magnífico escenario, donde concurren en creciente magnitud los intereses mundiales y que va relegando a un segundo plano al Atlántico, cuya influencia ha predominado por tantos siglos.

Necesariamente debemos referirnos a las definiciones de Geopolítica para establecer los parámetros del análisis. Existen muchas definiciones con variantes en su contenido, en su interpretación y en su aplicación (algunas funestas para la humanidad). Creo que es necesario precisar el sentido de interpretación para nosotros en el mundo de hoy. Personalmente prefiero las dos definiciones que me sirven mejor para orientar el análisis, la de HENNING y KORHOLZ para quien, en la más amplia acepción de la palabra "La Geopolítica es la influencia de los factores geográficos, sobre el desarrollo político, en la vida de los pueblos y estados" y la de KARL HAUSHOFER que dice: "La Geopolítica pone en terreno firme y demuestra que todos los procesos políticos dependen de la realidad permanente del suelo, saca de las teorías áridas y de las frases sin sentido, que han hecho caer a los líderes políticos en desesperadas utopías; ciencia que trata de la dependencia de los hechos políticos con relación al suelo".

En consecuencia, debemos analizar los factores geográficos de nuestro océano, su relación con otros océanos, con las áreas terrestres que lo rodean y el sistema fluvial que se encuentran en esta cuenca; luego los factores políticos que influyen en el desarrollo de pueblos y estados, así como la dependencia de los últimos factores sobre los primeros. Estos factores debemos considerarlos no sólo desde la realidad actual, sino también desde el punto de vista potencial. Señalamos que los conceptos geográficos y políticos los vemos desde la

perspectiva más amplia de ambos factores. Lógicamente en el análisis debemos referirnos a todos los aspectos que atañen al Perú en particular.

Geográficamente, el espacio oceánico cubre las dos terceras partes de la superficie terrestre; las masas continentales están mayormente en el hemisferio norte, y los océanos se conectan formando un todo; el Pacífico con el Atlántico a través del Océano Ártico y por el Paso de Drake y el estrecho de Magallanes; el Pacífico con el Indico a través de los estrechos al norte de Australia y por el mar de Tasmania con el continente antártico. Los países de la costa pacífica de Sudamérica se encuentran más apartados del resto del mundo y depende marítimamente del Canal de Panamá, del estrecho de Magallanes y del Paso de Drake para comunicarse con las naciones del Atlántico.

Desde el punto de vista demográfico, económico y político vemos que: la mayor parte de los países desarrollados están en el hemisferio norte, representados por (Europa, Canadá, Estados Unidos y Japón), no así Australia y Nueva Zelanda, y del otro lado los países en desarrollo se encuentran mayormente en el hemisferio sur, representados por los países de África, Asia y América Latina. Sin embargo algunos países en desarrollo como Corea del Sur, China, Taiwan, Filipinas y Singapur, están en el Pacífico nor-occidental.

Podemos observar igualmente que los países situados en la Cuenca del Pacífico hacia donde, como ya dijimos, se irá trasladando la gravitación mundial, comprenden de un lado la federación de Rusia, Japón, Corea, China, Taiwan, Vietnam, Filipinas, Indonesia, Australia y Nueva Zelanda y del otro lado Canadá, Estados Unidos, México, Centro América, Panamá, Colombia, Ecuador, Perú, y Chile. Algunos países de la costa atlántica tratan y seguirán tratando de llegar al Pacífico a través de sus vecinos, como es el caso principalmente de Brasil y Argentina, en Sudamérica. Debemos considerar también dentro de esta cuenca, la multitud de islas que se encuentran en el centro y occidente del Pacífico, que jugarán en el futuro un papel cada vez más activo, a los cuales no prestamos mayor atención, ni hemos explorado hasta ahora, las posibilidades de intercambio comercial, cultural y turístico.

En el estudio de la geografía del área que nos ocupa debe darse especial importancia a los factores oceanográficos y climatológicos, y los recursos naturales. Los tres gravitan considerablemente, en forma distinta de acuerdo a las características de cada lugar; en las decisiones políticas de los países ribereños. Oceanográficamente, las corrientes marinas, el régimen de los vientos, las temperaturas la salinidad etc. influyen en el desarrollo de los recursos naturales vivos, en el clima y en la variación de la ecología etc.

El Perú ubicado frente al océano más grande del mundo, en posición favorable al estar al centro de Sudamérica y en el camino de Brasil, Bolivia, Uruguay, Paraguay y Argentina para llegar al Pacífico a través de las vías fluviales y terrestres, debe insertarse decididamente en este ámbito y si lo hace con las demás naciones mucho mejor.

Desde el punto de vista político, el mundo se reagrupa ya no dentro de esquemas de confrontación militar sino de organizaciones regionales. Europa en vías de consolidar su unidad y tratando de incorporar a las naciones del Este, recientemente liberadas de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas; Estados Unidos con Canadá y México buscando incorporar al resto de América a un mercado común americano. El Japón y los países asiáticos en vías de desarrollo, procurando salir juntos de la seria crisis económica que ha puesto en peligro su estabilidad y ha afectado a América Latina al disminuir grandemente la demanda de los productos que le compra. Rusia con grave crisis interna tanto política como económica, intenta reconstruirse después del fracaso marxista. China con una economía pujante y un régimen capitalista suigéneris, se proyecta a mi juicio como una potencia futura que competirá, particularmente en el Pacífico, con el poder dominante de Estados Unidos. ¿Cuál será la posición del Perú en este concierto? Por ahora, integrado débilmente al continente americano, dependiendo del éxito de Estados Unidos y de todos los países latinoamericanos para poder gozar por igual de los beneficios del mercado común, si es que se logra. Entre tanto, Latino América por si sola no consigue progresar en el camino de su integración, la cual es imperativa, para su cabal desarrollo y para ser escuchada con interés, demostrando que sabe gobernarse, que tiene un futuro provisor y que conviene a todos compartir intereses y emprender acciones conjuntas. El Grupo Andino, hoy Comunidad Andina no alcanza tampoco a integrarse satisfactoriamente, por factores políticos y ambiciones de grupos nacionales que tratan de obtener ventajas particulares.

Dentro de este cuadro mundial y americano, el Perú no avanza al paso que requiere, porque físicamente está desintegrado por la insuficiencia de su infraestructura de comunicaciones, y políticamente sigue centralizado, casi sin institucionalidad operante, desconoce las posibilidades de su Realidad Marítima, mantiene vastos espacios de su territorio desocupados, con fronteras donde no llega el Estado, expuestas a ser infiltradas, en particular en los límites de la Amazonía. Por eso urge la descentralización política y administrativa mediante una regionalización racionalmente ejecutada, con el fortalecimiento y la pujanza de la acción municipal, así como el apoyo tenaz a la agricultura, a la educación, a la salud pública, etc.

El Perú, como consecuencia de su ubicación geográfica, la extensión y características de su litoral, la riqueza alimenticia de sus aguas, la abundancia de sus recursos vivos tanto en su Dominio Marítimo como en la Alta Mar adyacente y en el interior de su territorio, dispone de condiciones que le dan potencialidad como un país marítimo. Prueba de ello está en el hecho que, desde tiempos inmemoriales ha usado el mar en distinto grado de intensidad, como un medio de comunicación, comercio y cultura con otras naciones del mundo, así como una fuente abundante pero agotable de recursos vivos naturales, la explotación de estos recursos ha gravitado, en las últimas décadas, en forma importante en la economía nacional, pese a que no se han utilizado en toda su magnitud aprovechable, y a que subsiste un inconcebible desperdicio de proteínas para la alimentación humana por la llamada pesca industrial.

Sin embargo, al margen de las actividades pesqueras, el Perú no llega ser un país marítimo pleno, por ausencia de una Política Marítima coherente que cubra los campos de las comunicaciones, el transporte, la investigación científica, la minería oceánica, la preservación del medio marino, etc. Lo cual evidencia el desconocimiento que tiene la Nación de su potencial Marítimo.

Este descuido debe ser sustituido por una óptica global de lo que representa el mar para el Perú. Debe verse el Océano en su conjunto, como medio de intercomunicación y de independencia por ser de interés nacional, comercial y relacionarse con todo el mundo, así como también aprovechar los recursos responsablemente. En segundo termino, considerar las redes fluviales navegables, como partes integrantes de los océanos y/o prolongación de los mismos, considerar igualmente la necesidad de conectar el Pacífico con el Atlántico a través del territorio nacional mediante de vías transversales, estableciendo puentes transcontinentales, uniendo rutas marítimas, con vías terrestres y vías fluviales, y usando la tecnología del transporte combinado.

Es asimismo muy importante considerar que, geográficamente, el Perú en su conjunto, es un país Marítimo, Andino, Amazónico e Interoceánico. Esta visión general muestra características geopolíticas positivas y negativas que deben tenerse en cuenta para orientar la acción política del Estado, para aprovechar las primeras y transformar o menguar las segundas. Son positivas, por ejemplo, las condiciones geográficas de país Marítimo, Interoceánico y Amazónico pero el ser Andino tiene la desventaja de lo difícil de los obstáculos físicos que dificultan la integración inclusive política, aunque se compensen con la abundancia y diversidad minera, recursos vegetales de gran valor alimenticio, y valiosas especies camélidas.

Veamos ahora el Océano Pacífico al que damos frente y que como ya hemos señalado, es el medio acuático por el cual el Perú se comunica y comercia con el mundo, aunque en forma limitada por falta de una mejor acción política. Nuestro país tiene la posibilidad de insertarse debidamente dentro de esta cuenca, si es que llega a comprender la importancia de hacerlo, y si tiende la mirada a tan vasto espacio y rompe los límites tradicionales de su comercio, el que se efectúa principalmente a través del Canal de Panamá hacia Europa, la costa este de Estados Unidos y el golfo de México.

Si observamos el mapa del Océano Pacífico, notaremos desde la perspectiva física, primero la presencia de masas continentales e insulares donde existen cordilleras de actividad volcánica y frente a estas cordilleras se encuentran fosas marinas muy profundas. En segundo término, la parte central y accidental del océano está llena de islas y archipiélagos. En tercer lugar, el régimen general de los vientos y las corrientes marinas contribuyen a formar dos sistemas, uno en el hemisferio norte y otro en el hemisferio sur.

Concentrémonos ahora en el hemisferio sur, donde está situado el territorio del Perú y su respectivo Dominio Marítimo. Los vientos predominantes de sur a norte frente a Sudamérica y los vientos ecuatoriales del este al oeste, en su complejo comportamiento determinan periódicamente la ocurrencia de procesos como el llamado Fenómeno del Niño, que perturban intensamente el clima a ambos lados del Pacífico (actualmente ya se considera este hecho de alteración atmosférica con alcance mundial y se empieza a estudiar la probable influencia de la actividad solar como la causante de dicho fenómeno).

De otro lado debe de tenerse en cuenta que las corrientes marinas principales de este océano, en especial las que se producen frente a la costa sudamericana, tanto las superficiales como las profundas, guardan relación con la Antártida y con las áreas de afloramiento, hasta desviarse hacia el occidente a la altura ecuatorial, todas impulsadas por los vientos predominantes, son factores que inciden en la compleja actividad climática del océano y sus litorales.

Es indispensable en todo análisis geopolítico relativo al Océano, el conocimiento y la visión permanentemente actualizada de la Realidad Marítima, y extraer de ella elementos de juicio, sobre cual son “Los Intereses del Perú en el Mar” para poder establecer Objetivos Marítimos y la Política Marítima a seguir para obtenerlos.

Desde el punto de vista Geopolítico, Geoestratégico y del Desarrollo Nacional, nuestro país tiene múltiples intereses en el Océano, no apreciados adecuadamente

por una gran mayoría de la ciudadanía, incluyendo élites e instituciones con capacidad de decisión. Esto se debe al desconocimiento de la Realidad Marítima del Perú que conduce a la falta de una Política Marítima. Y que se origina en las deficiencias de la Educación Nacional, como también en la negligencia de las instituciones responsables.

LOS INTERESES DEL PERÚ EN EL MAR

Del estudio de nuestra Realidad Marítima deducimos los “Intereses del Perú en el Mar”, estos son:

1. Considerar las diversas zonas del espacio oceánico con un enfoque global, por estar intercomunicadas y ser interdependientes, desde el punto de vista de las comunicaciones y el transporte marítimo, la explotación de los recursos vivos y minerales, el desarrollo de la zona costera, la investigación científica, (las corrientes marinas, el régimen de los vientos, etc.) la preservación del medio ambiente marino, la correcta aplicación del Nuevo Derecho del Mar y el estudio de los desafíos que su aplicación conlleva.
2. Tener conciencia plena de que el Perú es un país Marítimo, Andino, Amazónico e Interoceánico y que limita por el Oeste con los países de la Cuenca del Pacífico y no con el Océano Pacífico como equivocadamente se enseña en los cursos de geografía.
3. Comercializar y relacionarse culturalmente con todos los países del mundo.
4. Conceptualmente considerar que las redes fluviales navegables son parte integrante de los océanos y/o prolongación de los mismos.
5. Insertarse en la Cuenca del Pacífico, política, económica, comercial, cultural y turísticamente.
6. Integrar y consolidar su condición de país Interoceánico, conectando el Pacífico con el Atlántico por medio de vías transversales, estableciendo puentes transcontinentales, uniendo rutas marinas con rutas terrestres y vías fluviales y usando la tecnología multimodal del transporte, incluido el aéreo.
7. Asegurar el uso sin restricciones y a bajo costo del Canal de Panamá.

8. Tener libre acceso y uso al Estrecho de Magallanes, para sus actividades marítimas en general.
9. Procurar que se mantenga el tránsito irrestricto en el Paso de Drake, sin admitir el sometimiento a la jurisdicción y soberanía de ningún país.
10. Preservar en la Antártida el régimen de estatu quo con respecto a las pretensiones de soberanía, que se proteja su ecología y que la explotación de recursos naturales tenga en cuenta los derechos peruanos.
11. Aprovechar racionalmente los recursos del mar, tanto en su Dominio Marítimo, como en las áreas adyacentes de la Alta Mar; desarrollando la capacidad necesaria para extender sus pesquerías a las especies transzonales y altamente migratorias.
12. Ampliar y modernizar sus infraestructuras portuarias, su desaparecida flota mercante, las industrias de construcciones navales, pesqueras y mineras, y promover una utilización ordenada de las zonas costeras.
13. Aumentar considerablemente su capacidad de investigación científica para contribuir al desarrollo del potencial Marítimo del Perú.
14. Preservar las libertades de navegación, sobre vuelo y otros medios de comunicación internacional a través de las zonas marítimas de los demás Estados.
15. Velar porque la explotación de los fondos marinos y su subsuelo no afecte adversamente los intereses del Perú como país minero; además participar en los beneficios resultantes.

Las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, no se contraponen en general a los Intereses Peruanos, antes bien son favorables, porque permiten la cobertura en las diversas zonas del espacio oceánico, siempre que se asegure su correcta aplicación.

MAR DE INTERÉS PRIMORDIAL

Analizando el ámbito del Pacífico frente a nuestro Dominio Marítimo a la luz de los intereses expuestos, se percibe la existencia de una vasta área de mar, suelo y subsuelo y espacio aéreo que resulta de "Interés Primordial" para el Perú

en cuanto contiene los elementos que más influyen en el desarrollo Marítimo, y como consecuencia en el Desarrollo Nacional y en la formulación de su respectiva estrategia, sin excluir intereses de otros estados en parte o en todo lo que es primordial para el Perú

Esta área de “Interés Primordial” abarca:

- a. El Canal de Panamá, el Estrecho de Magallanes y el Paso de Drake, desde la perspectiva de las comunicaciones marítimas, puesto que la mayor parte de nuestro comercio se realiza por mar.
- b. La Cordillera Submarina, “Dorsal del Pacífico Sur”, incluyendo la placa de Nazca, desde la perspectiva del movimiento de placas terrestres que afectan el litoral occidental del continente sudamericano y directamente al territorio continental peruano, e igualmente desde la perspectiva de los recursos no renovables y renovables que genera la actividad tectónica y volcánica de dicha cordillera.
- c. El área de mar, suelo y subsuelo comprendida entre la “Dorsal del Pacífico Sur” desde Centro América hasta la altura de la Antártida y la costa occidental de Sudamérica y la Antártida misma; desde la perspectiva de la explotación racional de los recursos naturales, vivos y no vivos, de preservación del medio ambiente, de la investigación científica, de la plena libertad de las comunicaciones internacionales y la vigilancia de los actos ilícitos que nos puedan afectar de algún modo. En esta área están incluidas las zonas de jurisdicción nacional de los países de Centroamérica, Colombia, Ecuador, Perú, Chile así como las correspondientes a las islas que se encuentran en ella.

Por fuera del “Mar de Interés Primordial” debemos considerar hacia el oeste la importancia de los archipiélagos del centro del Pacífico, como posibles mercados, puntos intermedios para el tráfico marítimo y aéreo hacia los países del Pacífico occidental y el desarrollo del turismo.

En dirección contraria, desde nuestra costa hacia el este, cabe reiterar también la importancia de la Cuenca Amazónica, y de las vías transcontinentales en el desarrollo del comercio con Ecuador, Colombia, Brasil, Bolivia, Paraguay, Argentina, y Uruguay así con los demás países de la Cuenca del Atlántico.

Hecho el análisis de los aspectos geográficos y políticos del Océano Pacífico, con énfasis especial en la región sur-este del mismo, señalados los intereses

marítimos del Perú en general y descrito lo que constituye el “Mar de Interés Primordial” para nuestro país en el Pacífico, debemos ocuparnos también de los aspectos de seguridad; desde la perspectiva de las vulnerabilidades que amenazan su desarrollo.

VULNERABILIDAD DE LA SEGURIDAD EN EL MAR

La primera vulnerabilidad es la falta de estudio sistemático y conocimiento cabal de la Realidad Marítima, y por lo tanto la ausencia de una Política Marítima explícita y coherente del Estado Peruano. Esta falta de estudio y conocimiento sistemático, globalmente considerado, tiene como consecuencia a su vez, las siguientes vulnerabilidades:

- a. Ausencia de análisis geopolíticos, de acuerdo a la ubicación geográfica, capacidades y potencialidades del Perú, desde la perspectiva marítima, que le permita hacer el mejor uso del mar y el ejercer plenamente jurisdicción y soberanía de su Dominio Marítimo y del Alta Mar adyacente, de acuerdo con el Derecho Internacional.
- b. La marginación del Perú con respecto, a la Convención de la Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, a la que tanto contribuyó, dificulta y traba el accionar marítimo nacional.
- c. La ausencia de coordinación horizontal de los diversos sectores del gobierno y de la actividad privada, produce interferencias y dificultades, entorpeciendo el desarrollo del potencial marítimo peruano. Es necesario crear un Consejo Nacional Marítimo, coordinador y regulador de la actividad pública y privada, para lograr coherencia, funcionalidad y eficacia en la consecución de una Política Marítima Peruana.
- d. La desaparición de la Marina Mercante Nacional por falta absoluta de estímulos, constituye indudablemente una vulnerabilidad a nuestra seguridad en el mar, al perderse el valor importante de fletes por el transporte de mercaderías de exportación e importación que genera el país, perjudicando gravemente la balanza comercial del país, valores a los que tiene derecho. Se pierde un buen número de puestos de trabajo. Se pierde total capacidad para ejercer el comercio marítimo en casos de emergencia nacional y/o conflictos externos, tenemos experiencias recientemente comprobadas y finalmente hay una pérdida importante de independencia de la acción del Estado, al quedar a merced de la voluntad de otros Estados.

- e. La carencia de flotas pesqueras especializadas contribuye a la explotación irracional de los recursos vivos, impide potenciar la pesca para consumo humano directo y favorece la inconveniente actividad de reducir enormes cantidades de peces a harina y aceite, aunque ella reporte grandes utilidades al productor, que invierte relativamente muy poco, teniendo realmente alternativas de inversión importante. La carencia de flotas de altura para la pesca alienta la venida de flotas extranjeras que, además de depredar los recursos dentro y fuera de 200 millas por falta de control se llevan los beneficios en desmedro de la economía nacional.
- f. El escaso uso del cabotaje causado por la inexistencia de estímulo a esta modalidad tan importante, por la falta de conexión de las rutas marítimas con las terrestres y fluviales transversalmente, debido a la ausencia de comprensión geopolítica, agregado a la falta de consolidación del transporte combinado, constituyen otro factor que vulnera nuestra seguridad en el mar, al impedir la plena utilización de los medios, frena el desarrollo de amplias zonas del territorio, dificulta la descentralización, acrecienta nuestra dependencia del Canal de Panamá y afecta la posibilidad de un mejor planeamiento y capacidad para la defensa nacional.
- g. El limitado esfuerzo y capacidad en la investigación científica y tecnológica marítimas, así como el estado incipiente de la maricultura, limitan evidentemente el aprovechamiento y desarrollo de las actividades para el mayor uso y protección del mar. Todo esto sin desmerecer las valiosas contribuciones del Instituto del Mar, de algunas Universidades y de la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina, las que podrían cubrir estas deficiencias si recibieran el apoyo político y económico necesarios.
- h. La explotación irracional de los recursos del mar, algunos por exceso y otros por defecto, constituye otra de las vulnerabilidades a nuestra seguridad en el mar, especialmente en lo económico y humano. Esto se debe a falta de conciencia, al predominio del interés particular y la urgencia coyuntural de corto plazo del Estado, sacrificando el futuro.
- i. Nuestra falta de preparación en el ámbito de la minería oceánica (insuficiencia de estudios sobre las riquezas existentes de capacidad para explotarlas, de sus consecuencias económicas y ecológicas, etc.) a más de estar imposibilitados de resguardar nuestros intereses en la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos, nos hace aún más vulnerables en perjuicio de la seguridad nacional.

- j. La contaminación del medio marino y la grave perturbación en su ecología es otra seria vulnerabilidad de nuestra seguridad en el mar. Ella es antigua y procede de muchas fuentes, y provocando cada vez mayor daño conforme aumenten la población y sus actividades.

Si hacemos un resumen o síntesis de las muchas vulnerabilidades que afectan nuestra seguridad en el mar, tenemos que concluir que las tareas o acciones para neutralizarlas y corregirlas resultan abrumadoras, pero hay que hacerles frente, comenzando por prioritarias, aunque algunas pueden hacerse simultáneamente.

DISPOSICIONES DE LA CONVENCION DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR RELACIONADOS CON LOS INTERESES DEL PERÚ EN EL MAR

La Convención cubre nuestros intereses más importantes: comunicación internacional, derechos de pesca al interior y fuera de 200 millas, participación en la minería oceánica.

Frente al interés de comerciar y relacionarse con todo el mundo, insertarse en la Cuenca del Pacífico, aprovechar la condición de interoceanidad, etc. la Convención establece las libertades de navegación y sobre vuelo en las zonas económicas exclusivas y el paso inocente en el mar territorial de todos los Estados. Estos derechos son de suma importancia para nosotros y para todos los países, pues cualquier restricción que pretendiésemos imponer será devuelta por los otros Estados.

El paso por el Canal de Panamá, por el Estrecho de Magallanes, el Paso de Drake, Gibraltar etc. queda asegurado como un derecho internacional, bajo las condiciones que señala la Convención.

En segundo lugar, ésta reconoce la soberanía y jurisdicción plena del Estado Rivereño para legislar, controlar y aprovechar los recursos del mar, suelo y subsuelo hasta 200 millas, así como el derecho de concertar medidas en áreas adyacentes para prevenir depredaciones de especies migratorias y altamente migratorias que afecten a las poblaciones de peces dentro de las zonas de jurisdicción nacional.

Además la Convención ha establecido un régimen para la explotación de los fondos marinos más allá de las 200 millas bajo el control de una Autoridad Internacional, cuyas disposiciones protegen los intereses en el mar y en tierra de los Estados Partes, como debe serlo el Perú.

OTRAS CONSIDERACIONES GEOPOLÍTICAS

Desde el punto de vista geopolítico, debemos destacar que el territorio nuestro se encuentra desintegrado físicamente, por ausencia de infraestructura de comunicaciones adecuada al nivel de departamentos y ahora con mayor razón al intentar la conformación de regiones. Que la población se encuentra concentrada mayormente en las ciudades de la costa, en especial en la capital; que el desarrollo de la sierra se encuentra muy atrasado, y que la selva está muy desvinculada y su red fluvial desaprovechada, etc.

Desde la óptica geopolítica, sin excluir otros enfoques, es necesario integrar el territorio físicamente: a) empleando las vías existentes por mar, la red fluvial, las carreteras y ferrocarriles actuales, así como reparando y completando los tramos que faltan en las rutas transversales, prioritariamente. b) Organizando e impulsando el comercio combinado; priorizando la inversión en la agricultura y la agrindustria en la sierra y, en segundo orden, en la selva. Además el criterio de integración física transversal debe prolongarse por medio de puentes terrestres, como el de Paita, Marañón, río Amazonas, Atlántico; con el fin no solo de desarrollar las regiones que la vía atraviesa, sino también de comerciar con Ecuador, Colombia y Brasil a través de los afluentes del Amazonas, y con los países de la Cuenca del Atlántico. En la misma forma deben funcionar los puentes terrestres Argentina-Bolivia-Perú, y Brasil-Bolivia-Perú.

Las vinculaciones de la costa a través del mar y de la selva por los ríos navegables deben ser estimuladas y promovidas, pues el cabotaje presenta entre otras las siguientes ventajas: transporte de grandes volúmenes y tonelaje de carga en un solo viaje, (sustituyendo alrededor de 100 camiones que consumen repuestos caros, combustible y lubricantes en abundancia y destruyen vehículos y carreteras, que el Estado tiene que reparar), la inversión es relativamente baja y puede asumirla la actividad privada; permite dar prioridad a la inversión estatal en las vías transversales, que es urgente habilitar.

Solo es necesario la simplificación efectiva de muchos trámites, disminuir los costos innecesarios e incluir en la participación del negocio a los transportistas terrestres, para introducir la modalidad del transporte puerta a puerta.

Ligada a los puertos, a las redes de comunicación terrestres y a los puentes transcontinentales, debe considerarse las zonas francas. Geopolíticamente las zonas francas peruanas deben estar sobre todo en Paita en el norte y en Ilo y Matarani en el sur.

Por fuera del “Mar de Interés Primordial Peruano”, reiteramos que se debe tener en cuenta hacia el oeste la importancia de los archipiélagos del centro del Pacífico, como posibles mercados y puntos intermedios para el tráfico marítimo y aéreo hacia los países del Pacífico Occidental; y en dirección contraria hacia el este, la importancia de la Cuenca Amazónica, las vías transcontinentales y el desarrollo del comercio con Ecuador, Colombia, Brasil, Bolivia, Paraguay, Argentina y Uruguay, y con toda la Cuenca del Atlántico.

La relación entre el Perú y su mar, ríos y lagos puede analizarse también desde dos aspectos: Interno y Externo.

ASPECTOS INTERNOS

Como vía de comunicación, el medio acuático se utiliza para el tráfico de cabotaje, principalmente para el transporte de combustibles, también lo hace en menor escala para minerales a granel y en cantidad ínfima para otro tipo de cargas. Sin embargo las condiciones del mar, así como las características de los puertos, pueden permitir un tráfico más intenso si se establecieran normas operacionales más realistas y efectivas, tal como ha sido sugerido en diversos estudios, seminarios o simposios realizados sobre el particular, en los que se demuestra claramente las potencialidades de este tipo de transporte, muy desaprovechado hoy día, pues tiene que contrarrestar estudios negativos al mismo, mientras que por otro lado se subsidia el transporte terrestre, a pesar que requiere grandes inversiones en infraestructura; así como un permanente y elevado gasto de mantenimiento y operación. El sistema combinado de transporte que aprovecha al máximo las potencialidades y capacidades existentes en todos los tipos de transporte será la mejor solución y en ella es indudable que el cabotaje tendrá una importante participación.

Respecto a los recursos naturales, el Perú posee una gran cantidad de especies hidrobiológicas marinas cuya explotación, debidamente efectuada, puede y debe contribuir a resolver el problema de alimentación del pueblo y a mejorar las condiciones de la balanza comercial. La explotación propia de nuestros recursos en los niveles que determine la investigación científica, adecuados para garantizar su conservación, contribuirá además, a crear nuevas y mayores oportunidades de trabajo con el consiguiente bienestar. Esa explotación de los recursos que existen en nuestro Dominio Marítimo y áreas adyacentes, debe sustituir la que allí realizan naves extranjeras, con beneficios solo parciales para el interés nacional. Esto permitiría así mismo, incrementar la capacitación del personal pesquero y lo preparará para extender sus operaciones más allá de las aguas jurisdiccionales.

En lo referente a recursos minerales, solo se está explotando el petróleo que se encuentra en el Zócalo Continental de la parte norte del país.

Los minerales existentes en el lecho submarino en forma de nódulos y de sulfuros polimetálicos, no son aún utilizados, pero generan una razonable expectativa para su futura extracción, cuando existan las condiciones comerciales y tengamos medios y capacidad para ello.

El aprovechamiento de todas las posibilidades requerirá además apoyo logístico e industrias conexas a lo largo de nuestro litoral, creando muchas oportunidades de trabajo en beneficio de nuestra población laboral.

En cuanto a los ríos y lagos, la actividad interna, en razón del nivel socioeconómico existente en las áreas respectivas, es de mucho menor proporción y se deberá esperar los efectos del proceso de descentralización y regionalización que se está proyectando, a fin de obtener el máximo beneficio posible.

También es conveniente señalar que a pesar de los trabajos que se realizan, no existe todavía un estudio global o inventario integrado de todos aquellos elementos materiales o inmateriales, tangibles o intangibles, actuales o potenciales, como son los recursos naturales, humanos e institucionales, relacionados con el uso del mar, ríos y lagos navegables, que constituyen nuestra realidad marítima, que, como parte de nuestra realidad nacional, debe contribuir significativamente al logro de nuestros objetivos nacionales.

ASPECTOS EXTERNOS

Como se ha dicho, por su ubicación en el continente, el Perú se encuentra en una posición muy ventajosa, pues ofrece muy buenas posibilidades para el acceso al Pacífico de los países atlánticos de América del Sur. El interés demostrado por el Brasil para llegar al Océano Pacífico a través del Perú, ha sido expresado claramente cuando coincidían los signos políticos de turno. Asimismo, es de conocimiento público el proyecto de establecer una línea férrea que una al Perú con Bolivia y Argentina, auspiciado principalmente por este último país, que sin duda sería él más beneficiado. Este proyecto fue aprobado en 1994, pero resulto un fracaso por falta de colaboración; de convertirse en realidad, sería aprovechado también por otros países, tales como Uruguay y Paraguay, que tratan de interconectarse al mismo. Por ello como compensación a las facilidades de acceso al Pacífico que daríamos a los países indicados, debemos buscar el máximo

provecho de dicho tránsito y promover el desarrollo de las zonas nacionales involucradas así como de las áreas portuarias terminales. El establecimiento de zonas francas apropiadas puede contribuir, por ejemplo, a este propósito.

Paralelamente y por cuenta propia, su ubicación permite al Perú, proyectarse hacia el otro lado de la Cuenca del Pacífico. El asombroso desarrollo económico de algunos países asiáticos ha generado un mercado potencial a que debemos tratar de llegar de un modo más efectivo con nuestra producción, que debe ser ampliada, mejorada y fortalecida a fin de lograr los mejores términos en el intercambio.

El evidente desplazamiento en la importancia de las cuencas oceánicas, que se inició en el Mediterráneo y continúa el Atlántico, da hoy claras muestras que en el siglo XXI la Cuenca del Pacífico adquirirá una especial gravitación en la historia de la humanidad, no solo por el gran tráfico marítimo comercial que ya se vislumbra, sino también por la enorme cantidad de recursos que existen en este mar, el más extenso de la tierra, y dado que los recursos minerales existentes más allá de las zonas de jurisdicción nacional, han sido declarados como "Patrimonio común de la Humanidad", debemos adherir a la Convención sobre el Derecho del Mar para tener acceso a ellos, con los beneficios consiguientes.

El Perú posee así mismo, mediante el río Amazonas, una salida directa al Océano Atlántico, situación que hasta hoy no ha sido debidamente aprovechada. Nuestro comercio marítimo hacia el Atlántico está sujeto a la dependencia estratégica del Canal de Panamá, en primer lugar, y del Estrecho de Magallanes en segundo orden. No es posible predecir con certeza lo que ocurrirá con el Canal bajo administración panameña. Ello hace aconsejable buscar una alternativa que, sin ser onerosa, nos permita llegar al Atlántico. Estudios recientes confirman que la conexión desde un puerto en el norte del Perú al río Marañón y de éste al Amazonas, constituye una solución ventajosa, pues promueve el desarrollo de la zona norte nacional y proporciona el acceso deseado al Océano Atlántico, con factores positivos tanto de tiempo y distancia como logísticos. También la vía daría salida al Pacífico a la parte de la Cuenca Amazónica de Colombia, Brasil y Ecuador.

De otro lado, al formar parte de la Cuenca Amazónica, no podemos olvidar las posibilidades, demostradas experimentalmente, de unir las cuencas de los ríos Orinoco, Amazonas y La Plata, con lo que se obtendría un sistema natural de interconexión intracontinental, con todos los beneficios que han sido ya expuestos.

Finalmente existe otro reto que el Perú, ha decidido emprender en los últimos años: la Antártida. Todavía hay mucho por conocer en este sexto continente,

pero su importancia ha merecido que sea considerada en nuestra Constitución. La investigación científica permitirá determinar con exactitud las potencialidades que allí existen, y participando activamente en expediciones de esta naturaleza y con estaciones permanentes de investigación, podremos contribuir a dicha finalidad.

En forma complementaria, debemos así mismo proyectar la interconexión del río Madre de Dios con el Urubamba, por medio de un canal dragado en el paso de Fitzcarrald, a fin de lograr la integración de toda nuestra selva, permitiendo un sistema de comunicación más efectivo y económico que por carretera o ferrocarril, medios que posteriormente podrán ser utilizados de acuerdo al nivel de desarrollo que se logre alcanzar.

En resumen podemos señalar la existencia de 4 nuevos ejes de acción que deben ser considerados y fortalecidos para potenciar la actividad marítima del Perú, los dos primeros cuyos resultados pueden obtenerse en un plazo relativamente corto, y los dos segundos que tal vez puedan demorar un poco más; pero que requieren estudio e investigación inmediata. Dichos ejes son:

- a) EJE ATLÁNTICO: Conexión entre un puerto de la zona norte del país, Río Marañón, Río Amazonas, Océano Atlántico, para proporcionar el desarrollo de esta zona y una mayor comunicación con los países situados en dicha cuenca marítima.
- b) EJE PACÍFICO: 1-Ampliación de nuestras actividades en este océano, para propiciar la comunicación e intercambio con los países del lado occidental de la cuenca. 2-El uso de puntos intermedios de comunicación en los archipiélagos del Pacífico Central, así como el intercambio de facilidades en beneficio mutuo. 3-Aprovechamiento de los recursos disponibles más allá de la jurisdicción nacional. 4-La cooperación económica, científica, tecnológica, cultural y turística.
- c) EJE INTRACONTINENTAL: Interconexión de las cuencas fluviales del Orinoco, Amazonas y La Plata para propiciar la comunicación e intercambio con el resto de países de la América del Sur que participan en dichas cuencas.
- e) EJE ANTÁRTIDA: Investigación permanente para propiciar un mejor conocimiento de la Realidad Antártica y el mayor beneficio posible de su utilización.

De todo lo expuesto se infiere la necesidad de tener y llevar a la práctica una "Concepción marítima global" que nos permita hacer cabal uso del mar, ríos y lagos, como instrumento coadyuvante al desarrollo del país. Para ello es indispensable considerar, entre otros objetivos, los siguientes.

- 1.- Conocimiento pleno de nuestra realidad marítima.
- 2.- Afianzamiento de la conciencia marítima nacional.
- 3.- Utilización racional del mar, ríos y lagos.
- 4.- Participación debida en el transporte marítimo internacional.
- 5.- Ordenamiento armónico de las industrias costeras, marítimas, fluviales y lacustres en el Perú.
- 6.- Participación efectiva en la Antártida.
- 7.- Apropiado sistema de autoridad y control para asegurar el cumplimiento de las disposiciones legales pertinentes y coordinar las actividades marítimas públicas y privadas incluidas la protección del medio marino y de sus recursos naturales.

ACCIONES Y RESPONSABILIDADES QUE DEBE ASUMIR EL ESTADO PERUANO PARA EL DESARROLLO DE SUS POTENCIALIDADES MARÍTIMAS COMO PARTE DEL DESARROLLO NACIONAL

- 1.- Adoptar una "POLÍTICA MARÍTIMA" del país, a la luz y como resultado de un estudio profundo de nuestra Realidad Marítima, con una concepción que abarque globalmente el océano, para asegurar no solo el ejercicio de la soberanía y jurisdicción nacionales en el Domino Marítimo peruano, sino también el resguardo de sus intereses más allá de las 200 millas de acuerdo con el Derecho Internacional, y para mantener nuestra participación en "El Mar de Interés Primordial del Perú", todo ello como instrumento del Desarrollo Nacional.
- 2.- Constituir un Consejo Nacional Marítimo, formulador, impulsor y coordinador de la Política Marítima Nacional.
- 3.- Dar los pasos necesarios para adherir a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

- 4.- Continuar con las tareas de ordenamiento legal interno mediante el concurso de las autoridades competentes y las coordinaciones del Consejo Nacional Marítimo, en concordancia con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.
- 5.- Estimular y proteger el desarrollo de las actividades marítimas, en particular las que estén en situación crítica, como la Marina Mercante, el Cabotaje, etc.
- 6.- Consolidar la condición interoceánica del Perú, impulsando y realizando la interconexión del Pacífico con el Atlántico, por medio de puentes transcontinentales y de la interconexión fluvial.
- 7.- Llevar a cabo una acción diplomática continua para defender nuestros derechos e intereses en el mar, con arreglo a los objetivos de la Política Marítima Peruana.
- 8.- Señalar en el Pacífico el área del océano de interés primordial para el Perú dentro del marco del Derecho Internacional.
- 9.- Fijar las coordenadas geográficas que determinen los límites del Dominio Marítimo del Perú, trazados a 200 millas sobre perpendiculares a las líneas de base.
- 10.- Concertar los convenios internacionales y procurar la cooperación pertinente con respecto a la pesca de altura, la minería oceánica, la preservación del medio marino, la libertad de comunicación internacional, las actividades ilícitas, etc.

OBLIGACIONES Y TAREAS DE LA MARINA DE GUERRA PARA CONTRIBUIR AL DESARROLLO Y PROTECCIÓN DE LOS INTERESES DEL PERÚ EN EL MAR EN CONSONANCIA CON EL DERECHO INTERNACIONAL

Hemos visto en el acápite anterior las acciones más importantes que a nuestro juicio el Perú debe hacer, para el desarrollo y protección de sus Intereses en el Mar.

Ahora bien, sin perjuicio de las competencias que corresponden a otras autoridades, la Marina de Guerra es la Institucional Nacional encargada de asegurar el pleno ejercicio de la jurisdicción peruana, en nuestro Dominio

Marítimo y más allá de él, de acuerdo con la Constitución, la legislación interna y el Derecho Internacional, por intermedio de la Autoridad Marítima y de las Fuerzas Navales; dando protección, vigilancia y seguridad a las actividades marítimas, haciendo respetar las disposiciones nacionales, e internacionales y estudiando permanentemente lo que ocurre en el "Mar de Interés Primordial" y en cualquier otra área que pueda afectar al Perú.

A tales efectos debe realizar estudios continuos de nuestra Realidad Marítima, formar parte del Consejo Nacional Marítimo, contribuir a que se mantenga actualizada la Legislación Marítima Nacional y participar en las otras tareas señaladas al nivel nacional.

Es necesaria la coordinación permanente de la Marina de Guerra con la Cancillería, a la cual corresponde la responsabilidad de los asuntos externos que tienen relación con los Intereses del Perú en el Mar, particularmente en su Dominio Marítimo y en el "Mar de Interés Primordial".

Para asegurar el pleno ejercicio de la soberanía y jurisdicción nacionales la Marina de Guerra, por intermedio de la Dirección General de Capitanías y Guarda Costas principalmente, requiere de los medios navales, aeronavales y terrestres en cantidad y calidad necesarios, ante la enorme cantidad de tareas por realizar y la gran área por cubrir.

La Dirección de Intereses Marítimos debería ser cuando menos Dirección General por la importancia tan grande que tiene su intervención en todos los asuntos relacionados al campo Marítimo, asesorando adecuadamente al Comandante General de la Institución y en última instancia al Gobierno. Requiere además un mayor número y grado de jefes graduados en el curso de Guerra Naval y tener asesores permanentes en las muy diversas disciplinas del campo Marítimo, incluyendo un mejor aprovechamiento de la capacidad desarrollada por el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, que es la entidad asesora natural y legal de la Marina. Esta entidad y los grupos adicionales seleccionados cuidadosamente le darían continuidad a las labores de la Dirección General, continuidad que Almirantes y Jefes calificados en servicio activo no pueden dar, por razones naturales del servicio y la línea de carrera de los mismos.

La Dirección de Hidrografía y Navegación necesita ampliación de facultades y medios para dirigir e influenciar en el desarrollo y capacidad de investigación científica y tecnológica, y la preservación del medio ambiente marino, coordinando con el Instituto del Mar y universidades para cubrir muchos campos de investigación científica marina no tocados por ninguna entidad. Esta Dirección se encontraría

en mejor condición para apoyar a la Dirección General de Capitanías y Guarda Costas en sus múltiples tareas como Autoridad Marítima.

NOTA:

He contado con la valiosa colaboración del Señor Embajador Alfonso Arias Schreiber e importantes sugerencias de colegas institucionales.

El estudio de la Realidad Marítima es el básico del cual se deducen muchos trabajos, dentro de ellos el presente.

“Intereses Marítimos” es un concepto genérico académico, aplicable a todos los países.

“Intereses del Perú en el Mar” son intereses específicos y concretos derivados de nuestra realidad. Realidad que debe ser estudiada y actualizada permanentemente.

El delicado equilibrio de la Tierra

DOCTORA HILDA ELÍAS DE ZEVALLOS

1. LOS LÍMITES DEL HOGAR DEL HOMBRE

Si por casa entendemos el lugar que nos cobija, que nos da protección y seguridad, seguramente imaginamos nuestro hogar familiar. Grande o pequeño, allí esperamos hallar resguardo y además, lo hemos preparado para que cumpla con ese objetivo.

Pero si se produce un incendio muy cerca, los humos penetrarán en ella produciendo malestar y ahogos, alterando nuestra tranquilidad y seguridad. Ahora bien, si se tratara de las emanaciones permanentes de una fábrica cercana, entonces esos gases violarán permanentemente nuestro domicilio y el de los vecinos, afectando no sólo la salud de nuestra familia, sino de toda una comunidad.

Similar caso podemos aplicar a las emanaciones de los escapes de ómnibuses, autos, motocicletas, de los ruidos ensordecedores que a diario sufrimos; todo penetra a nuestras casas, a nuestros oídos, lo percibe nuestro olfato, afecta nuestra vista, profanando nuestros cuerpos y hogares, envenenando nuestros pulmones y alterando la tranquilidad pública.

Por lo tanto los muros de nuestra casa no nos protegen de lo que pueda pasar en el aire, en la atmósfera que nos rodea. Los límites del hogar familiar son trascendentes, comprenden el aire que nos rodea, las aguas que nos alimentan, la tierra que nos ofrece sus frutos. Y el aire, las aguas y la tierra no nacen ni terminan en nuestra casa, abarcan toda la comunidad regional, más aún, se extienden a la tierra toda. Todo en ella está integrado y lo que afecta una región, incide en la más

próxima y altera también la colindante de modo tal que nada de lo que sucede en un entorno, es ajeno al resto.

La ciencia llamada Ecología, es la que estudia y vigila el equilibrio permanente que debe considerarse para que esa "gran casa del hombre" no se vea alterada y ocasione peligro a su estabilidad y a la existencia del hombre.

Es necesario conocer las limitaciones de nuestro planeta, para tomar precauciones y estar al tanto de sus alteraciones, lo que redundará en la preservación de nuestra vida y la de las generaciones que nos sucederán.

2. LA "CASA NACIONAL": EL PRIMER RETO

Para amar la casa que nos cobija, es necesario conocerla. Es de singular importancia, el conocer sus particularidades. El suelo patrio es la casa nacional, ese marco natural no nos debe ser ajeno. Nuestro territorio no sólo es extenso sino que es variadísimo. Su diversidad biológica y paisajista es admirable y un tesoro semejante es necesario preservarlo.

El estado tiene entre sus objetivos, el estimular la identidad nacional favorecer el valor de las regiones y revitalizar el entorno local.

La Historia, cuyo objeto es el estudio de la sociedad a través del tiempo, localizando éstas en un espacio físico, contribuye con las experiencias del pasado a formar la conciencia nacional. Una historia antigua y rica, cuyos grupos sociales han habitado este territorio por miles de años, organizados en grupos culturales que nos han legado sabias y generosas herencias. ¿Cómo olvidar que en el cincelado de la piedra y en la metalurgia, ningún pueblo nos superó? ¿Cómo no recordar que en la aclimatación de las plantas y animales y en la racionalidad del uso de las riquezas naturales, hemos sido cautos y sabios? ¿Qué la organización político-administrativa, sea ésta local, regional o imperial, fue llevada a cabo con orden y control?

Tenemos pues muchas razones de peso para continuar con una tradición de respeto al medio ambiente; legando a las generaciones futuras un lugar de vida sano, donde sus múltiples riquezas sean manejadas con prudencia. Donde la flora y fauna sean respetadas y podamos mantener el sustento del país en condiciones favorables y óptimas.

Estos retos requieren de la comunidad toda y de los gobiernos locales, regionales y nacionales, el estar dispuestos a realizar grandes esfuerzos inmediatos y permanentes.

3. LA REVOLUCIÓN INDUSTRIAL: ¿TRIUNFO DEL HOMBRE O CAMINO HACIA LA AUTODESTRUCCIÓN?

La demanda mundial de bienes aunada a la presión demográfica, es cada vez más imperativa, lo que se refleja en una actividad industrial en constante auge que arroja cada día a la atmósfera 16 millones de toneladas de dióxido de carbono,¹ originando un acelerado proceso de calentamiento de la atmósfera. Las temperaturas mundiales globales, están sufriendo un ascenso a una velocidad nunca antes conocida por la humanidad. Sus consecuencias ya se están observando en: una alteración del clima, una mayor incidencia de ciclones, sequías anormales, etc. A largo plazo, el desastre será mayor y lamentablemente catastrófico.

El Panel Internacional sobre Cambio Climático (IPCC), perteneciente a las Naciones Unidas, presentó en un Informe con la aprobación unánime de la comunidad científica, en la que se afirmaba lo siguiente: “Estamos seguros de que las emisiones producidas por las actividades humanas, están incrementando de manera importante la concentración atmosférica de gases de invernadero...Estos incrementos aumentarán el efecto invernadero (EI), dando como resultado un incremento en el recalentamiento global de la superficie terrestre”.

Lo manifestado es quizá el mayor problema ambiental al que tenemos que enfrentar inmediatamente, pues la degradación ambiental va en aumento, especialmente en las grandes ciudades. Desde Atenas, Roma, Franckfurt, Londres, Nueva York, Chicago, pasando a México, Buenos Aires y Lima, etc. todas ellas sufren este negativo fenómeno que también está afectando la herencia cultural material, que nos han legado las sociedades que, a través de los siglos han forjado la historia de la civilización.

Otro serio problema es el que nos presenta el uso de los fertilizantes químicos en la agricultura. No podemos desconocer que dichos fertilizantes han permitido un aumento de la productividad rural, pero los nutrientes químicos siguiendo la ruta de los ríos, van a parar al mar, sobrefertilizando sus aguas y produciendo una extraordinaria reproducción de algas, en perjuicio de las otras especies marinas.

Los plaguicidas que se utilizan para combatir las plagas que afectan la producción agrícola, se han extendido sobretodo en áreas donde se dan monocultivos, aquellos han envenenado las aguas, el aire, los alimentos que los seres humanos utilizamos para vivir, en tanto que aún no nos hemos liberado de las plagas.

Es fundamental el crear conciencia y aceptar responsabilidades acerca de que, todo contaminante que se vierta en la superficie de nuestro planeta, genera polución en el área por donde discurre (tierra y aire) pero además, altera y envenena las aguas subterráneas, cuyos flujos hídricos no vemos, pero son susceptibles a esta acción. De modo tal, que los pozos que se perforan y cuyas aguas bebemos o nos sirven para regar, pueden venir ya contaminadas.

A propósito de estos daños, recogemos una noticia que, científicos españoles a bordo del buque "Hespérides", descubrieron en aguas del océano Atlántico, en una zona al este de Barbados y a 5,000 metros de profundidad². Se localizó una red de canales submarinos relacionados con el sistema marino de distribución de sedimentos del río Orinoco (este de Venezuela): "La Secretaría de Estado de Universidades, Investigación y Desarrollo del Ministerio de Educación y Cultura (de España) informó hoy (22 Abril de 1997) que el hallazgo tiene una importante repercusión ambiental, ya que un depósito contaminado procedente de un río o de un área urbana podría perturbar el ecosistema marino al llegar a zonas oceánicas profundas a través de estos canales." Y agrega la noticia: "Hasta hace poco se creía que las grandes profundidades de los océanos eran áreas estables, sin ningún tipo de actividad biológica ni sedimentaria."

Esta información es estremecedora, ya que todas las zonas costeras, donde las grandes cuencas fluviales depositan los sedimentos que los hombres desechamos, se convertirán a la larga en áreas contaminantes, produciéndose un doble daño al ecosistema marino que abarca al mismo tiempo su superficie y sus fondos.

El uso del petróleo, como bien sabemos, genera alta contaminación; tal es el caso de la actividad del parque industrial y del automotor. Pero también los vertidos de este hidrocarburo son sumamente dañinos, como cuando se hacen al mar, ya sea producto de la limpieza de tanques o por las operaciones rutinarias de refinería, los vertidos intencionales o accidentales que desde los buques o lanchas se producen. Esto no solo ocurre en aguas marítimas, sino también en lagos, lagunas, ríos, donde el deporte náutico se practica.

El petróleo afecta de muy diversas maneras al ecosistema. Cuando se haya en la superficie de las aguas, forma una capa que impide la entrada de la luz al agua y evita por ello el desarrollo natural de la fotosíntesis en las plantas, provocando un descenso en la productividad de los alimentos hidrobiológicos. Pero cuando los hidrocarburos caen al fondo del mar, cubren a las comunidades que allí tienen su "nicho ecológico", envenenando a los organismos, al introducirse dentro de la cadena trófica (cadena alimentaria) pudiendo afectar a otras especies que no habían recibido el primer impacto del vertido³.

4. EL EFECTO INVERNADERO Y SUS CONSECUENCIAS

Desde finales del pasado siglo, se conoce la capacidad de ciertos gases de absorber radiación ultravioleta, a pesar de ello siguen emitiéndose millones de toneladas de éstos a la atmósfera; fenómeno que ocurre sistemáticamente desde la revolución industrial.

Al quemarse combustibles fósiles, los gases actúan como un cristal que retiene el calor. Las proyecciones de estas emisiones harán que la temperatura media del planeta, pueda llegar hacia el año 2050 a un nivel entre 1,5 y 3,7 grados C, por encima de los niveles preindustriales (UNEP 1988). Consideremos que al final de la última glaciación, el incremento de temperatura se produjo a lo largo de miles de años y fue entre 4 y 5 grados C. De modo que es fácil deducir que estamos inmersos en un peligro que ya lo estamos padeciendo.

Los gases causantes del efecto invernadero o de la llamada lluvia ácida, son los siguientes:⁴

** Dióxido de carbono (CO₂). El CO₂ es el más abundante y a la vez el más importante gas invernadero. Su concentración en la atmósfera ha aumentado en un 25% desde la revolución industrial. Medidas detalladas desde 1958, muestran un incremento de 315 a 350 partes por millón (ppm) por unidad de volumen. Las concentraciones de CO₂ se están incrementando a una velocidad de 0.4% al año. Aproximadamente la mitad del recalentamiento global se debe al CO₂. Tanto la deforestación como la quema de combustibles fósiles han contribuido a este aumento.*

** Metano (CH₄). La concentración de metano se está incrementando a una velocidad del 1% al año y es responsable de un 18% del recalentamiento global. Hay un gran desconocimiento sobre las fuentes del metano. El incremento referido se debe probablemente a un aumento de las emisiones, así como a cambios en la química de la tropósfera. El aumento de las actividades agrícolas, como el cultivo de arroz o la ganadería, ha sido un factor significativo. De todos los gases invernadero, sólo las concentraciones de metano pueden estabilizarse con pequeñas disminuciones de las fuentes que dependen del ser humano: una disminución de entre el 10 y 20%, sería suficiente para estabilizar las concentraciones a los niveles actuales, debido a la relativa corta vida del metano en la atmósfera.*

** Oxido nitroso (N₂O). La concentración de óxido nitroso se ha incrementado entre un 5 y un 10% desde la revolución industrial. La causa de este*

incremento es incierta aunque la quema de combustibles fósiles parece un factor importante. Cada molécula de N₂O tiene 200 veces más impacto en el clima que una de CO₂.

** Compuestos organohalogenados. Entre éstos destacan los clorofluorocarbonos (CFC), que empezaron a emitirse en los años treinta. Los más comunes son el CFC-11 y CFC-12. Cada molécula de CFC tiene un impacto 20,000 veces mayor en el clima que una molécula de CO₂ y su concentración se está incrementando de forma rápida, más de un 4% anual desde 1974. Además son los principales responsables de la destrucción de la capa de ozono estratosférica. Otros compuestos cuyo consumo va en aumento, al emplearse en sustitución de los CFC, también inciden en el efecto invernadero: es el caso del metilcloroformo o los HCFC (ambos lesivos para la capa de ozono), así como los HFC.*

Al recalentarse la atmósfera, aumenta la incidencia de los ciclones, las inundaciones y las sequías. Las regiones hoy templadas, tienden a convertirse en más calurosas y aparecen enfermedades tropicales en latitudes nunca antes habidas.

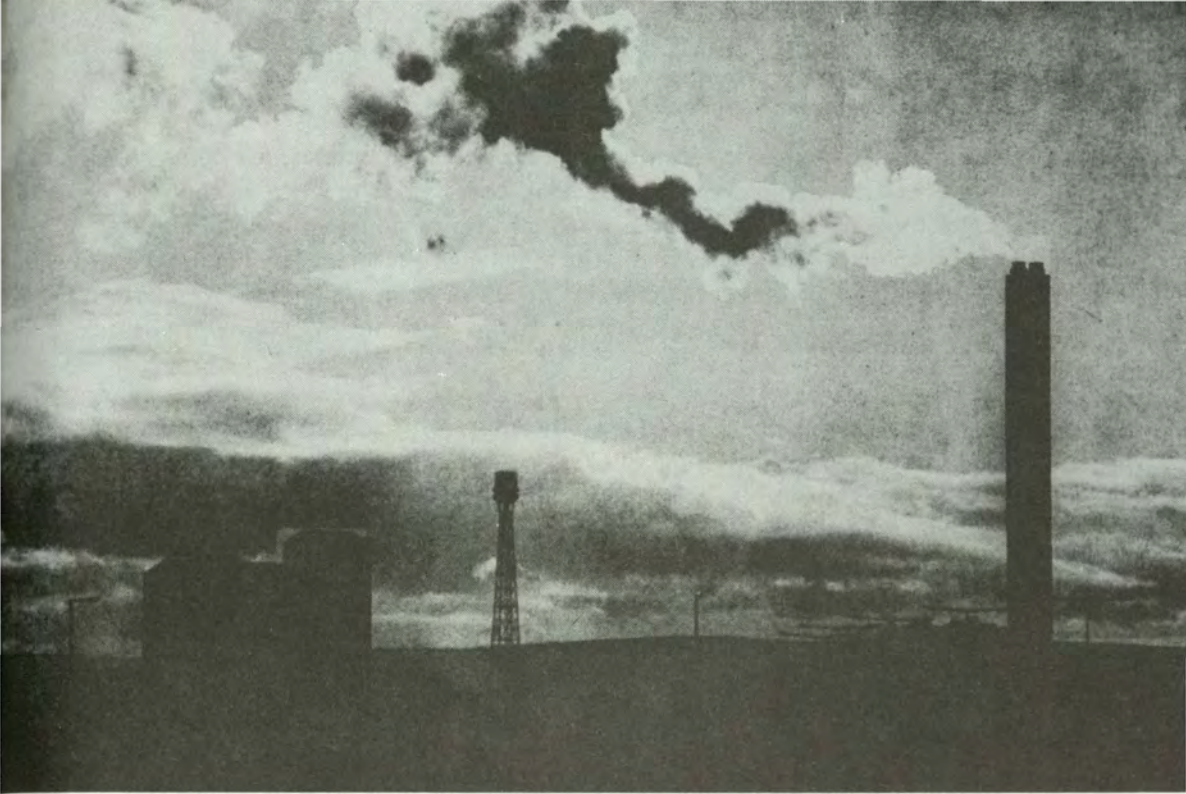
Asimismo una mayor temperatura y escasez de aguas (por las evaporaciones debidas a las altas temperaturas), dificultan la sobrevivencia de numerosas especies, árboles y cultivos, agravando el proceso de desertificación.

El medio marino ya se ve afectado, en especial los organismos más sensibles a pequeños cambios de temperatura como algunos tipos de algas, plancton y corales.

El Panel Internacional (IPCC) estima acerca del cambio climático que otra seria consecuencia puede darse, con la subida del nivel del mar, que podría ser entre 31 a 110 cm. para el año 2100. Esto afectaría a numerosas zonas costeras, causando la pérdida de superficie útil y la salinización de los acuíferos. Tan sólo unos pocos centímetros de subida, supondrían la inundación de numerosas zonas que hoy se encuentran al nivel del mar o por debajo de éste.

5. COMO ENCARAR LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA Y EL EFECTO INVERNADERO

Las políticas a practicar para contrarrestar este peligro que amenaza a la humanidad, no sólo deben estar en manos de los gobiernos centrales, sino que



Contaminación ambiental: Los residuos que se queman en los incineradores no desaparecen; se dispersan por la atmósfera o se quedan en las cenizas.

deben también participar las instituciones no gubernamentales, así como la sociedad organizada a nivel local y regional, como ya se practica en muchos países del mundo. Todas ellas deben actuar con responsabilidad, aunando esfuerzos para que su accionar canalizado, tenga más eficacia. Ya el hombre ha emitido a la atmósfera más contaminación de la que la biósfera puede reciclar, por lo tanto las acciones en defensa del medio ambiente son imperativas. Podemos precisar algunas de ellas:

- la reducción de las emisiones de gases invernadero, principalmente el dióxido de carbono(CO₂). Puesto que el CO₂ se produce al quemar combustibles fósiles (carbón, petróleo y gas natural), para obtener energía, es necesario sustituirlos por fuentes de energía limpia (energía solar, eólica, marina o por reciclaje de materiales). Se debe controlar la expulsión de gases contaminantes de las fábricas y del cada vez más numeroso parque automotriz
- paralizar la quema y destrucción de nuestros bosques
- utilizar papel y plásticos reciclados
- recomendar que los blanqueadores de papel o de telas no sean hechos con cloro, sino con materias alternativas
- que las imprentas reemplacen la tinta volátil por la de soya
- no aceptar desechos peligrosos provenientes de las grandes industrias
- evitar los derrames de petróleo, tanto al manipular su extracción como en su comercialización. Es necesario poner mucha atención y control a los superpetroleros, realizando seguimiento al control de su maniobrabilidad y estado de su infraestructura (existen Sociedades de Clasificación de Buques)
- control estricto en las centrales nucleares y en los transportes de la energía nuclear, para evitar escapes radioactivos
- prevenir y evitar los incendios forestales y urbanos
- control de la explotación minera y de sus vertidos tóxicos
- se debe encarar la alarmante disminución del ozono estratosférico, reduciendo el uso de los CFC, utilizados en neveras y aerosoles
- suprimir el uso del metilcloroformo usado para la limpieza en seco



Desastre ecológico: Derrame de petróleo en el puerto de la Coruña, España, 1992.

[Faint, illegible text, likely bleed-through from the reverse side of the page]

- prohibir la fabricación y el uso de halones, utilizados principalmente en la extinción de incendios
- deshechar el uso del bromuro de metilo, pesticida barato y eficaz, pero perjudicial para la capa de ozono

En realidad es inacabable la lista de acciones que deben tomarse para luchar contra la contaminación ambiental. Lo importante es llevar a cabo un Plan Nacional de desarrollo sostenible. Es necesario dar respuestas inteligentes y audaces a este problema, tomando en cuenta los compromisos tomados en Río de Janeiro (1992), cuando en la Cumbre de la Tierra los países se comprometieron a luchar por “la salvación del planeta”.

El actual vice presidente de los Estados Unidos (Albert Gore Jr.) escribió en 1993 su libro “La tierra en la balanza”. Sus propuestas son sugerentes y nos permiten apreciar a un político que ha tomado muy en serio el problema del medio ambiente. Su posición, como vocero de uno de los países más ricos e industrializados del planeta es interesante. Cree All Gore que es posible encontrar un equilibrio entre economía y ecología, que redunde en el bienestar permanente y seguro de la humanidad. “Lo importante, sostiene, no es solo el cambio de política ambiental de una nación, sino el cambio espiritual, interno, del individuo”.

Podemos entender que la actitud personal hacia el medio que nos rodea y el convencimiento que cada persona debe asumir como parte de la cadena ecológica, es fundamental. Propone la creación de un Nuevo Plan Marshall Global o Ecológico, que contemple la estabilidad demográfica mundial y que al desarrollarse, comparta tecnologías adecuadas.

Estas mismas ideas las está defendiendo en estas últimas semanas durante el desarrollo de su campaña como candidato a la presidencia de los Estados Unidos.

6. PROBLEMA DE LOS RESIDUOS CONTAMINANTES

Diliuir, dispensar, enterrar, verter o incenirar, sólo sirve para esconder los contaminates, trasladarlos de un medio a otro, pero no eliminarlos.

Pretextando el reciclaje, se disfraza las exportaciones de deshechos, aduciendo ventajas económicas. El reciclaje generalmente implica una actividad

sana para el medio ambiente, pero cuando se trata de desechos peligrosos, es a menudo un negocio mortal. Todavía no se ha inventado un método para disponer de los desechos sin riesgo alguno. Todas las instalaciones diseñadas para ello, liberan sustancias contaminantes.

El comercio de los desechos es una medida que está siendo prohibida a nivel mundial. Los países poderosos, industriales, trasladan sus desechos hacia territorios que voluntaria o involuntariamente los aceptan, en los que las leyes ambientales son menos estrictas. Estos desechos van desde el lodo de los desagües, desechos médicos, radioactivos y cenizas industriales de incinerador. Se han tirado miles de toneladas de tóxicos en lugares tan diversos como: Cato Ridge en Sudáfrica; Koko en Nigeria; Beirut, Líbano; Bangkok, Tailandia; Bukowka, Polonia⁵.

El mundo industrializado ha causado el envenenamiento irreversible de muchos de los países pobres, a causa del comercio de desechos peligrosos.

La única solución eficaz, es evitar la generación de contaminantes; no utilizar productos tóxicos; cambiar de tecnologías sucias a tecnologías limpias⁶. Poner en práctica tecnologías para reducir los residuos. Obligar a verificar estos programas con "auditorías ambientales" obligatorias, en todas las industrias. Asimismo, permitir la información a la población y tener mecanismos válidos para multar a las empresas contaminantes.

7. EL MITO DEL RECICLAJE

Especialistas del movimiento Greenpeace⁷, el año 1989, elaboraron un demoledor Informe, con el título "El Comercio Internacional de Desechos", del cual extraigo algunos párrafos esclarecedores.

"Si en los países industrializados es demasiado peligroso tirar los desechos, también lo es hacerlo en los países menos industrializados, donde no existen leyes, regulaciones y controles ambientales, equipos protectores, medidas preventivas en caso de emergencias y medidas de protección de la salud pública.

"La tendencia más reciente en la industria del comercio de los desechos es la de disfrazar esos negocios como proyectos de 'reciclaje' o de 'reutilización'. Los comerciantes de desechos ajustan sus planes a las necesidades particulares de los lugares en donde planean tirarlos.

“Por ejemplo, varios países del Caribe tienen deficiencias agudas de electrificación y de carreteras. Consecuentemente, la mayoría de comerciantes de desechos está tratando de convencerlos de construir incineradores de desechos, los cuales aseguran producirán electricidad (con todo y sus gases y cenizas tóxicas) y además les proponen usar las cenizas resultantes de tal incineración (contaminadas de metales pesados y dioxinas), para construir carreteras.

“Aún cuando los planes de reciclado contengan alguna forma legítima de reciclaje, un comercio tal representa un peligroso riesgo a través del cual se pueden mover volúmenes inmensos de venenos a través de las fronteras. A menudo, estas operaciones de reciclaje son negocios marginales que no serían permitidos en los países donde se producen los desechos. Además, frecuentemente tales ‘recicladoras’ dejan enormes cantidades de residuos tóxicos en el país importador.

“Los países industrializados envían millones de toneladas de desechos para ser ‘reciclados’ en fundiciones de metales en Asia y en América Latina. Las fundiciones hornean los desechos tóxicos para extraerles metales seleccionados, pero, los desechos comúnmente contienen peligrosos niveles de metales pesados tóxicos y de químicos clorinados que se liberan, ya sea al aire, o se quedan en forma de residuos de la incineración, los cuales son depositados en la tierra.”

8. EL MEDIO AMBIENTE CONSTITUYE UNA INTEGRACIÓN EQUILIBRADA

La lección más importante que podemos deducir de todo lo expresado en líneas anteriores, es que en la Naturaleza, en esta Casa del Hombre, todo está interconectado; desde el más pequeño de los micro organismos, hasta la mayor de las ballenas: El año de 1864, el Jefe indio de una reserva nativa de Seattle⁸, USA dio esta respuesta, con motivo de roces sostenidos con las autoridades del gobierno regional; “Todo lo que ocurra a la Tierra, le ocurrirá a los hijos de la Tierra. El hombre no tejió la trama de la vida; es un hilo de ella. Lo que hace con la trama se lo hace a si mismo”

La sociedad industrializada actual, ha cortado los vínculos que conectaban a los seres humanos con la Naturaleza. La tendencia actual a dominar y gestionar los recursos naturales para obtener beneficios económicos, es la raíz de esta desconexión y nos está llevando a un callejón sin salida.

Estamos avasallando a la Naturaleza y esta actitud debe cambiar. La protección del medio ambiente debe convertirse en un compromiso necesario, de cada una de las actividades de la producción. Los requerimientos de la sociedad pueden y deben ser cubiertos, utilizando métodos y técnicas que sean compatibles con los ecosistemas. Esto requiere un replanteamiento radical de toda la actividad industrial, con el objetivo central de que las actividades humanas no sean contaminantes, que preserven la diversidad natural y aseguren a las generaciones venideras la capacidad de poder cubrir sus propias necesidades, es decir lograr un continuado desarrollo sostenible.

En estas tareas y gestiones, en este deseo de remover las conciencias a tiempo, la responsabilidad nos atañe a todos, especialmente a quienes estamos inmersos en el mundo de la educación.

NOTAS:

1. Greenpeace Report. Oxford University, 1999.
2. Diario **El Comercio**, 1997. Lima 23 de abril, Sección B., p. 4.
3. Los delfines y las tortugas, al subir a la superficie a respirar, tropiezan con esa nata petrolera, la que taponan sus vías respiratorias, provocándoles la muerte por asfixia.
4. Global warming, 1998. The Greenpeace report.
5. Greenpeace. Informe 1991.
6. Producción que evita la generación de productos tóxicos.
7. Greenpeace es una organización ecologista internacional, fundada en Canadá en 1971, en protesta contra las pruebas nucleares americanas en una isla de Alaska. Tiene delegaciones en más de 30 países. Dispone de una pequeña flota de barcos, para intervenir en cualquier lugar del mundo donde se comete una agresión contra la Naturaleza.
8. Toribio; María Luisa, 1992. Guerras y medio ambiente.

Félix Denegri Luna

CONTRALMIRANTE FEDERICO SALMÓN DE LA JARA

Cuando, en setiembre de 1963, en el ámbito del gran salón que ocupaban la biblioteca y un larga mesa en la que sesionaba la Junta Directiva del Centro Naval, secular institución que a partir del 5 de noviembre de 1900, agrupa, sin solución de continuidad, a todas las promociones de oficiales egresados de muestra ALMA MATER, surgió la “Comisión para escribir la Historia Marítima del Perú”, dándose inicio a un antiguo anhelo del personal naval. Comenzaron entonces las primeras reuniones que balbuceantes y desconcertados asumíamos la difícil Misión, Julio J. Elías, flamante director del Museo Naval que hoy lleva su ilustre nombre encendió la primera luz que debería guiarnos en la larga ruta: Félix Denegri Luna y José Agustín de la Puente sus antiguos buenos amigos, y connotados historiadores podrían ser invitados a la próxima reunión.

Así fue. Desde el primer momento comprendieron la magnitud de la obra, su importancia y la fe de quienes los rodeábamos. Con probado academismo nos dijeron como debíamos enfrentar el reto, los pasos a seguir, consecuencias de los períodos, pautas por cumplir, documentos básicos, métodos, doctrinas y procedimientos. Expusieron igualmente las posibles dificultades, tropiezos, ayudas a obtener y tiempos requeridos. Después, fueron surgiendo nombres; investigadores, archivos y fuentes bibliográficas en el Perú y en el extranjero, obras similares ya realizadas etc. Días más tarde disponíamos de los nombres de los más destacados historiadores que podrían tomar a su cargo cada parte de tan trascendental proyecto, desde la prehistoria y a lo largo de cinco siglos del acaecer marítimo del Perú. Era necesario incluir también la más completa reseña del ambiente geográfico-oceánico gran escenario donde se fueron realizando los

acontecimientos que han hecho nuestra historia. Tuvimos el acierto de seleccionar a los más calificados científicos a quienes podíamos acudir.

Todos, sin una sola excepción, aceptaron asumir el compromiso de escribir el período histórico asignado. Desde el momento contábamos con el más prestigiado grupo de historiadores, científicos e investigadores peruanos. El buque levó anclas y comenzó una larga travesía que lleva ya casi cuatro décadas y nuevos horizontes.

Félix tomó el encargo de cubrir la historia del período 1826-1851 de la República y se abocó a cumplir el compromiso contraído con la fe, dedicación y sapiencia que lo caracterizaron. Quizá nadie mejor que él podía abordar aquellos años en que el mar muestra su presencia inmutable. Como precisa demostración de este concepto. Describe en profundidad y ordenada secuencia, la situación del Perú a partir del año de 1826 y en particular los sucesos posteriores a la capitulación de Rodil y sus consecuencias en el ámbito marítimo. El Callao, “el puerto más importante del Pacífico Sur durante los tres siglos coloniales”, representaba el centro más predominante de todas las actividades marítimas en el Pacífico Sur y muy especial para los intereses marítimos de la Corona española. Con irrefutable lógica, describe las excepcionales condiciones de la bahía, las embarcaciones de alta mar que hacían el tráfico marítimo a lo largo de nuestro litoral, así como los tipos de buques de guerra de todas las marinas que arribaban a nuestras costas. Así al leer la documentada descripción sobre el estado de la Marina, dedicada a misiones de orden mercantil, hace resaltar el renacer de la Escuadra y su decisiva importancia en el conflicto peruano-colombiano. El inicio de las acciones navales, el bloqueo de Guayaquil, el posterior ataque y todas aquellas operaciones que constituyen gran parte de las más altas tradiciones de la Armada. Los nombres de Guise, Boterín, Carrasco, García del Postigo, José Pascual de Vivero, Ignacio Mariátegui, José de la Haza y muchos más adquieren su verdadera dimensión como principales autores de nuestra Historia Marítima que Denegri resalta con la autoridad de brillante historiador.

Curiosamente, las primeras frases que escribiera en la introducción del Tomo VI “La República 1826 a 1851” bajo su autoría, dicen ... “Participar en el empeño de la Historia Marítima del Perú, es tarea apasionante, pero no deja de arredrar al que lo emprende. Más de una vez hemos sentido el desaliento frente a la amplitud del quehacer, con la conciencia de las imperfecciones de un esfuerzo que ya lleva varios años”.

Félix Denegri Luna abordaría después, en el volumen 2 del mismo Tomo VI, en unión de Julio J. Elías y Armando Nieto Vélez, todo lo relacionado con la

Marina en la época de la Restauración, los primeros buques a vapor, la intervención de la Armada Británica y la visión histórica de Castilla al comprender que la única forma de imponer respeto al Perú, era la constitución de una escuadra poderosa, capaz de disuadir toda amenaza.

Amigo leal, notable profesional, gran admirador de los hombres y los hechos que son parte de nuestra historia, bibliógrafo excepcional, fue uno de los diez Miembros de Número civiles que iniciaron las actividades del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos, según lo estableciera la Resolución Ministerial de 5 de diciembre de 1973. Como ya lo hemos demostrado, fue actor y gran impulsor de la ya lejana "Comisión para escribir la Historia Marítima del Perú". Sus consejos, su experiencia, la entrega abierta de los repositorios invalorable que guardaba su biblioteca, han sido su mejor legado. El Instituto, sus Miembros de Número civiles y navales nunca olvidaremos la figura del notable peruano que fuera Félix Denegri Luna.

Libros



"Cartografía de Lima: 1654-1890"

Victoria Espinosa Decarista

Lima, Universidad Nacional Mayor de San Marcos
Sistema de Bibliotecas Párrafo Andino, 1990. 210 p.

Victoria Espinosa Decarista en este su primer libro, un conjunto de valiosos mapas y planos del valle de Lima con la ubicación de las haciendas, en los siglos XVII, XVIII y XIX, acompañados de los expedientes que les dieron origen, relacionados los lugares por caminos de terreno entre haciendas de la costa central del Perú. El primero de ellos data de 1654 y como lo señala la presencia gráfica muy sutil del paisaje geográfico de lo que fuera el valle de Lima y sus alrededores, la temática de los mapas es el motivo del libro, aunque, como explica la autora, fue el estudio de la evolución hacienda caudalesca lo que la llevó a profundizar en el conocimiento del paisaje agrario. Victoria Espinosa, a lo largo de muchos años se ha dedicado con profusión de esfuerzos al estudio de los negros en el Perú, particularmente en las haciendas caudalescas, ha revisado innumerables expedientes y ha consultado exhaustivamente la bibliografía existente en nuestro medio, es evidente que su conocimiento en este campo se da en una amplitud que se aprecia en la forma en que maneja los temas que trata el libro: la crisis agraria en las haciendas de los valles de Carabayllo, Huachipa y Huancayo; la formación de palenques y la resistencia esclava que en sucesivos actos llevó a la destrucción de sus asentamientos; la existencia de la hacienda de San Nicolás de Supa y los casos de cimarronaje y palenquero, entre otros; las actividades de caudalescos



“Cartografía de Lima: 1654-1893”

Victoria Espinosa Descalzo

Lima, Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Seminario de Historia Rural Andina, 1999. 210 p.

Victoria Espinosa brinda en este su primer libro, un conjunto de veintiséis mapas y planos del valle de Lima con la ubicación de las haciendas, en los siglos XVII, XVIII y XIX, acompañados de los expedientes que les dieron origen, relacionados a los litigios por deslinde de terrenos entre hacendados de la costa central del Perú. El primero de ellos data de 1654 y como los demás es una presencia gráfica muy naif del paisaje geográfico de lo que fuera el valle de Lima y sus alrededores. La temática de los mapas es el motivo del libro, aunque, como explica la autora, fue el estudio de la relación hacienda-palenque lo que la llevó a profundizar en el conocimiento del paisaje agrario. Victoria Espinosa, a lo largo de muchos años se ha dedicado con profunda devoción al estudio de los negros en el Perú, particularmente en las haciendas costeñas; ha revisado innumerables expedientes y ha consultado exhaustivamente la bibliografía existente en nuestro medio; es evidente que su conocimiento en este campo le dan una autoridad que se aprecia en la forma en que maneja los temas que trata el libro: la crisis agraria en las haciendas de los valles de Carabayllo, Huachipa y Bocanegra; la formación de palenques y la resistencia esclava que en muchos casos llevó a la destrucción de sus asentamientos; la evolución de la haciendas de San Nicolás de Supe y los casos de cimarronaje y palenques; asimismo, las actividades de célebres

bandoleros negros como Marianillo. El lector no puede evitar ser atrapado por esta visión del pasado, con un paisaje desconocido para nuestros ojos, en el que los palenques, así llamados los emplazamientos cimarrones, desarrollan una vida paralela y desconocida para la sociedad en los bosques de las haciendas de Lima, en las zonas pantanosas o cercanas a un puquio, paraísos ecológicos que permitían a los negros fugitivos sobrevivir y aún establecer contacto con la ciudad a donde llevaban su primorosa artesanía.

El Seminario de Historia Rural Andina de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos publica este libro en modesta edición mimeográfica de 210 páginas. Incluye, además de la cartografía, la documentación referida a las haciendas y los casos de cimarronaje.



“Reseñas biográficas de oficiales de marina: 1500-1930”

Alicia Castañeda Martos

Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1999. 196 p.

Después del “Diccionario biográfico marítimo peruano”, tomo I, que el año 1993 presentaron Alicia Castañeda y Jorge Ortiz Sotelo, obra que comprendía los registros onomásticos de la “A” a la “C”, se esperaba este nuevo libro que completara la recopilación biográfica de los marinos que sirvieron en la institución naval. Aparecen aquí las semblanzas de los personajes que dejaron huella en el acontecer de la historia marítima y naval del Perú, desde los que vinieron con Pizarro en 1530, como el alférez real Diego de Agüero y Sandoval; los que en la Colonia formaron parte de la escuadra virreinal que resguardaba las costas peruanas y alguna vez tuvieron que enfrentar las flotas corsarias inglesas y holandesas, como Juan de Albedín, capitán del patache real **San José**, quien al verse rodeado por las urcas holandesas, ordenó echar a pique su nave y sucumbió con ella frente a Cerro Azul. Registra también a doña Isabel Barreto de Castro, quien a la muerte de su esposo asumió el mando de la expedición a Oceanía en 1595. Figuran también los marinos extranjeros que colaboraron en la gesta emancipadora y los que continuaron al servicio del Perú, como Guise y Bouchard; así también los oficiales de las misiones navales francesa y americana. Tienen, pues, en este libro, los investigadores de la historia marítima un valioso medio de

consulta avalado por la autoridad de la fuente, como es el Archivo Histórico de Marina, en la documentación correspondiente a la Comandancia General de Marina, los Expedientes Personales y las Fojas de Servicio.



“Fernando Romero: maestro, marino y malambino”

Jorge Castro León, Luis Jaime Cisneros, Enrique González Carré, Jorge Ortiz Sotelo, Humberto Rodríguez Pastor, Federico Salmón de la Jara, Fernando Silva Santisteban
Lima, Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología, 1999.
177 p.

*E*l título del libro ya nos anticipa sobre la multifacética personalidad de Fernando Romero, marino, historiador naval, educador, literato y estudioso de la cultura africana en el Perú. Sobre estos variados aspectos de su vida y obra trata cada uno de los trabajos que el libro reúne; sus autores son todos ellos amigos de Fernando Romero quienes se han dado aquí cita para rendir un homenaje al destacado e inquieto intelectual desaparecido el 6 de diciembre de 1996.

Jorge Castro León explica el aporte de Fernando Romero a la fundación del SENATI y al desarrollo de la educación técnica en el país. Luis Jaime Cisneros, refiriéndose a su investigación lingüística en el campo de la cultura negra en el Perú, específicamente en el libro “Quimba, fa, malambo, ñeque”; señala que el derrotero de la investigación, con este valioso material, lo deja ya trazado Fernando Romero. Enrique González Carré explica la importante actuación de Romero en la reapertura de la Universidad Nacional de Huamanga y en sus primeros años de funcionamiento, cuando el mismo González Carré era joven alumno.

Fernando Silva Santisteban describe la faceta de Romero educador y lo califica como uno de los más connotados educadores peruanos de este siglo, quien logró desarrollar con éxito los postulados de la filosofía pragmática, buscando hacer de la educación y del trabajo un ejercicio inteligente que permitiese al hombre resolver sus problemas cotidianos. Humberto Rodríguez Pastor, brinda un testimonio personal sobre Romero, contribuyendo a una mejor comprensión sobre su forma de trabajo intelectual; destaca también uno de los intereses centrales en la vida de Romero, la cultura afro-peruana.

Jorge Ortiz Sotelo reseña la vida de Romero como marino e historiador, siguiendo la cronología que él mismo elaboró para que su familia supiera las

muchas cosas que hizo en su vida. Destaca su aporte en la **Historia Marítima del Perú**, en la que es autor del tomo VIII en tres volúmenes que cubre el período 1850-1870; pone en relieve que el análisis que en esa obra presenta del conflicto con España es reconocido como el mejor en la bibliografía peruana.

Se agrega a este libro las palabras que el Contralmirante Federico Salmón de la Jara, en representación del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, pronunciara en homenaje de uno de sus más conspicuos Miembros de Número, en el acto efectuado en la Biblioteca Nacional el 1º de diciembre de 1998. Se incluye una biobibliografía y la cronología antes mencionada.



El Almirante Miguel Grau (1834-1879): una aproximación biográfica.

Jorge Ortiz Sotelo

Lima, Caja Municipal de Ahorro y Crédito de Piura y Asociación Marítima y Naval Iberoamericana, 1999. 296 p.

Jorge Ortiz Sotelo, destacado especialista en historia marítima y naval, presenta aquí una edición aumentada, corregida y profusamente anotada, de la biografía de Grau, de la que ya había publicado para la colección Forjadores del Perú en la Editorial Brasa. El enriquecido texto de ahora presenta, por ejemplo, una carta inédita escrita por Grau en noviembre de 1862, ubicada en el archivo de la School of Oriental and African Studies de la Universidad de Londres, referida a su frustrado viaje a la Polinesia en busca de colonos canacas. Asimismo, aparecen fotos inéditas del Archivo Courret, como los retratos de Guillermo García y García; del guardiamarina Emiliano Fessel, quien combatió en Abtao a bordo de la corbeta **América**; de Juan Guillermo More; del Capitán de Navío Juan José Raygada; Capitán de Navío Ramón Freire; Teniente Primero José Melitón Rodríguez; Teniente Enrique Palacios y otros. Incluye una rica, novedosa y exhaustiva bibliográfica.

Aun cuando existe un gran número de libros y artículos sobre la vida de Grau y pareciera que se hubiesen agotado los filones para sacar a la luz la imagen de nuestro mayor héroe naval, especialmente después de este libro que nos ofrece nueva información, Ortiz manifiesta que éste constituye un aporte a una investigación de mayor envergadura que deberá seguir algunos derroteros para resolver algunas preguntas que él plantea a lo largo de su texto.



La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 y el interés nacional.

Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos, 1999. 116 p. mapas.

Reúne los trabajos presentados en el Simposio nacional que se llevó a cabo en el local del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú el 15 de junio de 1999, teniendo como finalidad resaltar a la luz del interés nacional, aspectos trascendentales de la CONVEMAR que contribuyan a la toma de decisiones más apropiadas respecto de la adhesión del Perú a dicho instrumento internacional.

En esa oportunidad los resultados y conclusiones del tema tratado llevaron a la aseveración de que nadie debe titubear ni un instante respecto de que el Perú debe adherirse a la Convención del Mar: todos los expositores permiten ver las ventajas que tiene para el Perú esa adhesión y las desventajas que significa el no adherir.

Previa a la presentación de los documentos, se incluye un mensaje del embajador Javier Pérez de Cuéllar, ex-Secretario General de las Naciones Unidas, en el que manifiesta que, en razón de su imparcialidad a que le obligaba la función de Secretario General, no pudo sino ser mudo testigo de su decepción por la ausencia de su país entre los firmantes tanto en 1982, cuanto en 1984.

El embajador Alfonso Arias Schreiber Pezet, al revisar los antecedentes y situación actual de la CONVEMAR en el ámbito mundial, y el papel que cupo al Perú en la III Conferencia sobre el Derecho del Mar, deja en claro que la adhesión puede hacerse sin problema, acompañando una declaración escrita en la cual se deje expresa constancia de que nuestro país mantendrá invariadas sus disposiciones constitucionales sobre la materia.

El doctor Alfredo García Mesinas aborda el tema referido al ámbito de la conservación, ordenación y desarrollo de los recursos vivos acuáticos que regulan la CONVEMAR, el Código de conducta para la pesca responsable y otros instrumentos internacionales y que constituyen el sistema jurídico internacional de los océanos. Declara su convicción acerca de la conveniencia de la adhesión del Perú a la nueva institucionalidad de los océanos vigente desde el 16 de noviembre de 1994, y que origina sólida base para sustentar el sistema internacional en vigor.

En cuanto a la Constitución política del Perú y la CONVEMAR, el doctor Domingo García Belaúnde realiza una somera revisión de los acontecimientos, desde el Decreto Supremo de 1947 firmado por el Presidente Bustamante. Señala que el círculo se cerró: el gran impulso del año 47, ratificado el 52, consagrado el 79 y reiterado el 93, ya ha culminado. El Derecho Interno ha recepcionado los aspectos más saltantes del Derecho Internacional sobre el mar. Sólo quedaría pendiente la decisión política.

El embajador Nicolás Roncagliolo Higuera realiza un examen de los intereses nacionales y la Convención del Mar, a partir de del planteamiento de preguntas sobre el alcance de la legislación nacional en torno al tema marítimo; cuáles serían los intereses nacionales que quedarían protegidos con la Convención del Mar, qué sucedería si el Perú opta por marginarse definitivamente de los beneficios que ofrece la CONVEMAR. Finaliza poniendo en relieve que la Convención es especialmente importante para los países en desarrollo, como el nuestro, cuyo principal poder reside en el Derecho, en la fuerza de las leyes, para la protección de sus legítimos intereses.

En todo caso, la voz de los expositores, cada uno de ellos experto en el tema, constituye un sólido argumento a favor de la adhesión del Perú a la CONVEMAR.

Crónica

El presente número de la revista "Crónica" de la Universidad de Puerto Rico, contiene un artículo de la profesora María José Rodríguez, titulado "El rol de la mujer en la historia de Puerto Rico". Este artículo analiza el papel de la mujer en la sociedad puertorriqueña a lo largo de la historia, desde la época colonial hasta el presente. Se discuten los cambios en el estatus de la mujer y su contribución a la cultura y la economía de la isla.

En el presente número de la revista "Crónica" de la Universidad de Puerto Rico, se discuten las actividades de la comunidad académica y los logros de los investigadores en el campo de la historia.

Se mencionan los trabajos de los autores que han contribuido a la historia de Puerto Rico, así como los eventos más recientes que han marcado la vida académica de la institución.

Actividades del Instituto

AÑO 1999

ENERO

CONTINUACIÓN DE INVESTIGACIONES

Continuó la investigación correspondiente a la Segunda Parte de la Historia Marítima del Perú, etapa 1879-1883, a cargo del Rev. Padre Armando Nieto Vélez S.J., el Calm. Melitón Carvajal Pareja y el Dr. Ernesto Yepes del Castillo. Asimismo se prosiguió la investigación y redacción del período 1906-1919 a cargo del Dr. Percy Cayo Córdova, como también la investigación y redacción de la biografía del Almirante Miguel Grau Seminario a cargo del Dr. José Agustín de la Puente Candamo. Se prosigue con las tareas de investigaciones en diferentes repositorios correspondientes a la Tercera Parte de la Historia Marítima, período 1919-1930, a cargo del Dr. Raúl Palacios Rodríguez.

FEBRERO

VACACIONES INSTITUCIONALES

En cumplimiento del acuerdo tomado por el Consejo Directivo, una parte de las actividades institucionales estuvieron suspendidas por vacaciones otorgadas al personal del Instituto.

MARZO

Se iniciaron las clases de Licenciatura en Historia, en la Universidad Católica, a las cuales asistió por cuarto año el Capitán de Corbeta John Rodríguez Asti. Asimismo, el C. de F. Francisco Yábar Acuña concluyó el bachillerato en Historia.

ASAMBLEA GENERAL ORDINARIA

El viernes 26 se llevó a cabo la Asamblea General Ordinaria, con el fin de dar cuenta y aprobar los documentos institucionales: Balance, Cuenta General, así como la Memoria correspondiente al año 1998.

MAYO

SESIÓN SOLEMNE

El viernes 21 se realizó la ceremonia en conmemoración del 120º Aniversario del Combate Naval de Iquique. Los discursos estuvieron a cargo del Calm. Melitón Carvajal Pareja referido al aspecto naval y el Rev. Padre Armando Nieto Vélez S.J. al aspecto histórico.

JUNIO

SIMPOSIO

El martes 15 se llevó a cabo el Simposio "La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 y el Interés Nacional", siendo expositores del mismo el Embajador Alfonso Arias Schreiber Pezet, Dr. Alfredo García Mesinas, Dr. Domingo García Belaúnde y el Embajador Nicolás Roncagliolo Higuera. Las palabras de clausura estuvieron a cargo del Ministro de Relaciones Exteriores Dr. Fernando de Trazegnies Granda.

JULIO

CONVERSATORIO

El sábado 3, se realizó el Conversatorio "La Geografía y el Acontecer Histórico", destinado a los profesores de los centros de instrucción de la Marina, Ejército, Fuerza Aérea, colegios estatales y particulares. Las exposiciones estuvieron a cargo de los señores Dr. Hildegardo Córdova Aguilar, Dra. Inés del Aguila Ríos, Dr. Fernando Rosas Moscoso, Dr. Lizardo Seiner Lizárraga. Las palabras finales del evento, así como el balance del mismo fueron expresados por el Dr. Raúl Palacios Rodríguez presidente de la COIDH.



El Canciller Fernando de Trazegnies en la clausura del simposio
sobrela Convención de las Naciones Unidas sobre el
Derecho del Mar de 1982 y el Interés Nacional.

SESIÓN SOLEMNE

El lunes 26, se llevó a cabo la Sesión Solemne en conmemoración del 165° Aniversario del Natalicio del Almirante Miguel Grau Seminario. El discurso de orden estuvo a cargo del Dr. José Agustín de la Puente Candamo.

AGOSTO

88° ANIVERSARIO DE LA FUERZA DE SUBMARINOS

A solicitud de la Asociación de Oficiales Submarinistas del Perú, el día jueves 26 se realizó, en el local del Instituto, una ceremonia en conmemoración del 88° Aniversario de la Fuerza de Submarinos. El discurso de orden estuvo a cargo del Valm. Alfonso Balaguer Torriani.

OCTUBRE

SESION SOLEMNE

El martes 5 se realizó una Sesión Solemne en homenaje al 178° Aniversario de la creación de la Marina de Guerra y Conmemoración del 120° Aniversario del Combate Naval de Angamos. El tema de la Sesión fue "Grau, el Perú y su época-Siglo XIX", siendo los expositores el Dr. Raúl Palacios Rodríguez, el Embajador José de la Puente Rabbill y el Calm. Melitón Carvajal Pareja.

CELEBRACION INSTITUCIONAL

El día miércoles 27 se llevó a cabo una ceremonia de carácter interno con motivo del XXVI aniversario del Instituto. La paralitugia fue dirigida por el R.P. Armando Nieto Vélez S.J.

PARTICIPACIÓN INSTITUCIONAL

El Calm. Melitón Carvajal Pareja viajó al Brasil para asistir en representación del Instituto al V Simposium de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, organizado por el Patrimonio Histórico y Cultural de Marina y el Comando de la Base Naval de Río de Janeiro. El evento se realizó entre los días 25 y 29.

NOVIEMBRE

PRESENTACION

El día jueves 30, se realizó una presentación de las actividades que se realizan en nuestra institución a los Agregados Navales y de Defensa acreditados en nuestro país. Las presentaciones estuvieron encomendadas a la Dra. Hilda Elías de Zevallos, en el aspecto histórico, al Valm. José Carcelén en el aspecto estratégico y al Calm. Ramón Arróspide como presidente del Instituto.

DICIEMBRE

CONVERSATORIO

El sábado 4 se realizó el Conversatorio “La Geografía y su Enseñanza en el Contexto Actual de las Ciencias Sociales”, dirigido a los profesores de los Liceos y Centros de Instrucción de la Marina, Fuerza Aérea, Ejército, colegios nacionales y particulares. Las exposiciones las realizaron los señores Dr. Luis Oliveros Lakoma, Dr. Lorenzo Huertas Vallejos, Ing. José Enrique Millones Olano, C. de F. Gustave Otárola Bowden, Dr. Carlos Peñaherrera del Aguila. El balance del evento lo llevó a cabo el Dr. Raúl Palacios Rodríguez, presidente de la COIDH.



III Conversatorio "La Geografía en el contexto actual de las Ciencias Sociales".

NOTA DE INTERÉS

A solicitud del Presidente del Centro de Estudios Histórico Militares del Perú incluimos el Cronograma para el proceso electoral del mencionado instituto, debido a que gran número de miembros de nuestro Instituto, pertenecen a dicho centro.

CENTRO DE ESTUDIOS HISTÓRICO MILITARES DEL PERÚ
Paseo Colón 150 - Lima - Telefax 4230415

Se cita a los Socios de la Institución al Acto Electoral, Escrutinio y Proclamación del nuevo Consejo Directivo, que se realizará en su local central el 18 de Marzo de 09000 a 1700n hrs.

CRONOGRAMA PARA EL PROCESO ELECTORAL EN EL CEHMP - PERÍODO 9 - IV - 2000 AL 31 XII 2002

FECHA			ACTIIVIDADES
DÍAS	MES	AÑO	
17	FEB.		Designación del Comité Electoral
3	MAR		Entrega de Padrón de Asociados Hábiles, al Comité Electoral.
7	MAR		Exhibición del Padrón de Asociados Hábiles, aprobado por el Comité Electoral.
10	MAR		Publicación en el diario de mayor circulación dando a conocer la convocatoria a elecciones para la renovación del Consejo Directivo.
14	MAR	14:00 Hrs.	Último día de recepción de las Listas Completas al Comité Electoral.
18	MAR	9000 - 17000 Hrs.	Realización del Acto Electoral, Escrutinio y Proclamación del nuevo Consejo Directivo por el Comité Electoral.

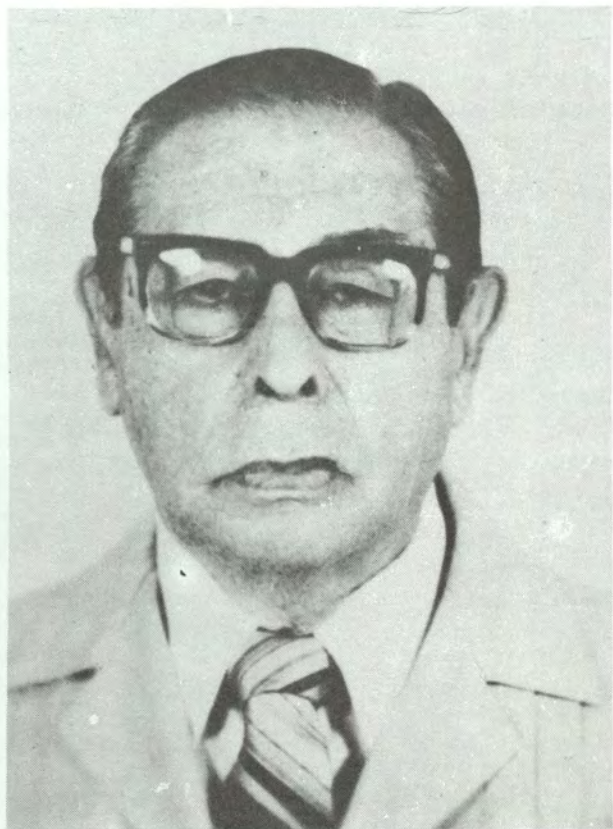
NOTA: Art. 47° En caso de Lista Única, el Comité Electoral proclamará en acto público al nuevo Consejo Directivo por aclamación.

Necrología

En el mes de mayo de 1994 falleció el Sr. D. Juan María de la Haza, nacido en 1905, en el pueblo de San Juan de los Ríos, provincia de Salamanca. Fue un hombre de gran cultura y espíritu, que dedicó su vida al estudio y a la enseñanza. Fue profesor de Historia en el Instituto de San Juan de los Ríos y en el de Salamanca. También fue profesor de Historia en el Instituto de Estudios Científicos y Literarios de Salamanca. Su obra más importante es la Historia de San Juan de los Ríos, publicada en 1955.

Fue un hombre de gran cultura y espíritu, que dedicó su vida al estudio y a la enseñanza. Fue profesor de Historia en el Instituto de San Juan de los Ríos y en el de Salamanca. También fue profesor de Historia en el Instituto de Estudios Científicos y Literarios de Salamanca. Su obra más importante es la Historia de San Juan de los Ríos, publicada en 1955.

En el mes de mayo de 1994 falleció el Sr. D. Juan María de la Haza, nacido en 1905, en el pueblo de San Juan de los Ríos, provincia de Salamanca. Fue un hombre de gran cultura y espíritu, que dedicó su vida al estudio y a la enseñanza. Fue profesor de Historia en el Instituto de San Juan de los Ríos y en el de Salamanca. También fue profesor de Historia en el Instituto de Estudios Científicos y Literarios de Salamanca. Su obra más importante es la Historia de San Juan de los Ríos, publicada en 1955.



CONTRALMIRANTE JORGE PARRA del RIEGO ENDARA
(† 19 de enero de 1999)

*D*esde los inicios de “La Comisión para Escribir la Historia Marítima del Perú”, Jorge Parra del Riego, entonces destacado Oficial de Marina fue partícipe del entusiasmo, la fe y el optimismo de quienes tomamos a nuestro cargo tan trascendental proyecto.

Fue por tanto justa su incorporación como Miembro de Número del Instituto. Su trabajo de presentación, “Presencia de la Marina en la defensa de Lima”, constituyó meritorio aporte al mejor conocimiento del episodio final de la injusta Guerra del Pacífico, resaltando la presencia de los heroicos batallones “Guarnición de Marina” y “Guardia Chalaca”, Juan Fanning, Carlos Arrieta y tantos marinos que en tierra, muy cerca del mar y en las altitudes de los Andes, entregaron su vida en defensa del país.

Desde 1994 tuvo un definitivo despertar al quehacer histórico y se constituyó en asiduo concurrente de esta Casa, de su biblioteca y coloquios con los historiadores. Así empezó su colaboración para la la Segunda y Tercera Parte de la **Historia Marítima del Perú**, investigando los aspectos navales en los períodos 1906-1919 y 1920-1930.

Fruto de su identificación con el campo histórico lo vimos en su trabajo “Misión naval americana en el Perú en la década 1920-1930”, el cual resultara ganador del Primer Concurso Monográfico de Historia que el Instituto convocó en 1998 en ocasión de celebrar su XXV aniversario y XXXV de creación de la Comisión para Escribir la Historia Marítima del Perú.

Su señorío, capacidad profesional y permanente entrega al Perú no será olvidada.



Su señoría, capacidad profesional y permanente entrega al Perú no serán olvidadas.

CAPITÁN DE FRAGATA MIGUEL FLOREZ NOHESELL

(† 28 de febrero de 1999)

*E*l comandante Miguel Flórez Nohesell integró la Promoción de alferces de fragata que egresaron de la Escuela Naval del Perú en el año 1936.

Se constituyó en un prestigioso profesional naval, especializado en comunicaciones y que integró el equipo de sobresalientes ingenieros electrónicos que introdujeron, en el decenio de los años 50, la televisión en el Perú.

Dentro de las labores importantes que desarrolló como miembro activo de la Marina de Guerra del Perú, cabe mencionar la instalación de los radares en los cuatro submarinos tipo "R", tarea que efectuó en los astilleros de The Electric Bolt Company, en Groton Connecticut, U.S.A. Confió al Perú prestigio internacional en lo relativo a la Administración Portuaria, conformando un importante asesoramiento de ciertos organismos mundiales encargados de la administración portuaria. Nacionalmente también tomó parte en el manejo de líneas navieras y de agencias marítimas peruanas.

Veló siempre y luchó con denuedo, para la consecución de los grandes intereses nacionales, y muy particularmente en beneficio de la Marina de Guerra del Perú, institución a la cual testimonió una gran devoción. Contribuyó sustancialmente a la mejora de nuestra administración portuaria, especialmente cuando en el lapso de los años 50 tomó parte significativa en la creación de la Autoridad Portuaria del Terminal Marítimo del Callao y de Salaverry.

La memoria, que merece ser constantemente refrescada en homenaje al comandante Flórez, se compece exactamente con el prototipo de hombres a quienes la patria les debe sus mayores gratitudes.

El comandante Flórez se retiró voluntariamente del servicio activo de la Marina de Guerra del Perú, con el grado de Capitán de Fragata. Fue Miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú. Su **Monografía de los Puertos**, obra enjundiosa que explica la evolución de la actividad portuaria en períodos sucesivos hasta nuestros días, inició la serie de Monografías que conforman también la colección de la **Historia Marítima del Perú**. Su ausencia deja un vacío que compensa el legado de su obra.



FRANKLIN PEASE GARCIA-YRIGOYEN

(† 13 de noviembre de 1999)

Había nacido en Lima el 28 de noviembre de 1939. Su padre, el vicealmirante Franklin Pease Olivera, fue un distinguido jefe naval. Luego de estudiar Historia y Derecho en la Pontificia Universidad Católica del Perú, se graduó como doctor en Historia en 1967. Desde 1965 ejerció la docencia como profesor principal en esa casa de estudios superiores. Renovó los estudios del mundo andino a base de un riguroso examen de las fuentes y se le puede considerar como el más notable impulsor de la Etnohistoria en la segunda mitad del siglo XX en el Perú.

Entre los elevados cargos que ocupó podemos enumerar los de Decano de la Facultad de Letras de la PUC en tres períodos; Director de la Biblioteca Nacional; Director del Museo Nacional de Historia; miembro del Comité Científico de la UNESCO para la Historia de América Latina. Profesor visitante en EE.UU., España, Francia, México y Chile. En 1994 recibió las Palmas Magisteriales en el grado de Amauta. Fue miembro de número de la Academia Nacional de la Historia y de nuestro Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, en el cual ingresó el 25 de agosto de 1994. Su discurso de incorporación se titula "Los mitos europeos y el mar peruano: influencia cultural clásica en las expediciones de descubrimiento y conquista".

El último recuerdo que tenemos de él es su imagen del maestro. Estuvo en esta Casa el 5 de diciembre de 1998, con motivo del I Conversatorio de Historia dirigido a profesores de colegios; su clase magistral sobre los Incas, con las novedades de sus últimas investigaciones de las fuentes, removió las dogmáticas nociones que se mantenían en los textos escolares y trajo una brisa de inquietud intelectual en su cautivado auditorio.

Había dedicado su vida a la Historia, y su obra, truncada prematuramente, constituye una de las grandes producciones historiográficas del Perú. Su fallecimiento enluta la cultura nacional.

Este número de la Revista se terminó
de imprimir el 30 de marzo del 2000,
por Freddy François Gálvez Romero

RUC 25459920

Teléfono 960-4849

Lima-Perú

