

LA MARINA MERCANTE EN LA REPUBLICA 1821-1968

5080

TOMO II

MARIO CASTRO DE MENDOZA

El autor, Vice-Almirante (R) Mario Castro de Mendoza, ha desempeñado importantes cargos en la Marina de Guerra. Fue Comandante General de la Fuerza Fluvial del Amazonas y Presidente de la Comisión Demarcadora de Límites en el Nor Oriente, Comandante General de la Base Naval del Callao, Comandante General de la Marina.

Jefe de la Oficina Naviera y Director General de Marina Mercante en el Ministerio de Marina. Gerente de la Asociación de Armadores del Perú, Director de la Asociación Latino Americana de Armadores, Socio Honorario de la Asociación Peruana de Derecho Marítimo.

5945
T. II
ej. 4

BIBLIOTECA CENTRAL
DE MARINA
DIRINTEMAR

LA MARINA MERCANTE EN LA REPUBLICA

1821-1968

BIBLIOTECA CENTRAL
DIRINTEMAR
Clasif.: 387.50985/C29
Nro. Inv.: 5945
Fecha: 30 mar 16
T. II
ej. 4

TOMO II

30 mar 16

1980

MARIO CASTRO DE MENDOZA

BIBLIOTECA
NACIONAL
BUENOS AIRES

LA MARINA MERCANTE EN LA REPUBLICA

1821-1908

BIBLIOTECA CENTRAL
DIRECTORIA
Cód. 2 2 2 5
No. de Inv. 2 4 4 5
Fecha 2 6 / 1 0 / 1 9 0 9

TOMO II

BIBLIOTECA NACIONAL
DE BUENOS AIRES
DIRECTORIA

MARIO CARLOS DE MELOZZI
1909

CAPITULO VII

1879 – 1883

LA GUERRA DEL PACIFICO

Las causas de la guerra – La desparición de la Marina Mercante Nacional

CAPITULO VII

1879 – 1883

LAS CAUSAS DE LA GUERRA

El 14 de Febrero de 1879, sin que ningún hecho justificara esta actitud y sin mediar ninguna declaratoria de guerra, las fuerzas militares de Chile ocupan el indefenso puerto boliviano de Antofagasta, extendiendo esta ocupación a los puertos de Cobija y Tocopilla y todo el territorio comprendido entre los paralelos 23 y 24 de latitud sur.

Este acto de rapiña no surge repentinamente, no es obra de un momento, es el resultado de una carga preparación con un objeto definido y limitado: la riqueza que se encierra el suelo de Atacama y Antofagasta. Este hecho tiene una estrecha relación con la permanente crisis fiscal chilena. La suerte de nuestro país en las cuestiones de Chile y Bolivia, quedó ligada por el tratado defensivo de 1873, siendo el pretexto para apoderarse de Tarapacá, para redondear el ambicionado monopolio del salitre.

La intervención peruana modifica la naturaleza política de la gùerra en la que ya no se trata de alcanzar un objetivo limitado, sino que se tiende a la aniquilación del adversario.

La reseña de los hechos que conducen a esta guerra la presentamos a continuación.

Al declararse la independencia de las diversas circunscripciones coloniales, las nacionalidades que surgen en Sud América adoptan la delimitación de sus fronteras conforme al uti possidetis de 1810.

Bolivia nace como República el 6 de Agosto de 1825 por la división del Alto y Bajo Perú sobre la base territorial de la antigua Audiencia de Charcas, creada por Real Cédula de 1559, a la que pertenecía la Intendencia de Potosí desde 1782 que incluía en el litoral, el Partido de Atacama.

Una de las primeras medidas de Sucre, creador del nuevo Estado, fue la de hacer reconocer el litoral para la habilitación de un puerto principal, debiendo escogerse entre los tres más aparentes "que son Atacama, Mejillones y Loa" según se expresa en el decreto respectivo. Reconocido el litoral, el 28 de Diciembre de 1825 el General Bolívar decreta en Chuquisaca la designación de Cobija como puerto principal quedando habilitado "desde el 1º de Enero entrante por puerto de estas provincias, con el nombre de La Mar", a la vez que se dispone el establecimiento de las oficinas aduaneras

que"aseguren la esacción y seguridad de los derechos pertenecientes a la hacienda pública".

En el año 1828 se fijan los límites de la Provincia litoral desde el río Loa por el norte, límite con el Perú, hasta el extremo sur del desierto de Atacama fijado por el río Paposo, reconocido como límite norte de Chile en documentos históricos, diplomáticos y geográficos de origen chileno, tales como las Constituciones de 1822 a 1833 que señalan como territorio propio que se extiende "desde el poblado de Atacama hasta el Cabo de Hornos", con la clara idea de excluir el desierto de Atacama que en la Colonia correspondía al Virreinato del Perú. Basta recordar que en 1816, el Virrey Abascal en su Memoria de Gobierno menciona que "El Virreinato del Perú, después de las últimas desmembraciones y agregaciones, tiene por límites, al norte, la Provincia de Guayaquil; el desierto de Atacama al sur. Comprendiendo su territorio desde los 32 minutos al norte de la equinoccial, hasta los 25º10' de latitud meridional", esto es, hasta el río Paposo.

En la división política y administrativa de Chile, que a partir de 1826 denomina provincias a sus circunscripciones territoriales, la más septentrional corresponde a Coquimbo estableciendo que su límite norte correspondía al despoblado de Atacama.

Hasta el año 1842 Bolivia había ejercido plena jurisdicción en la zona de Atacama, habiéndose otorgado bajo esta administración concesiones para la explotación de guano y su exportación a Europa. Por esta época Bolivia pone en servicio el bergantín GENERAL SUCRE y en el control de su litoral apresa las barcas KUMENA y RUMENIA por embarques ilegales del fertilizante. En 1845 el Cónsul de Bolivia en Londres entabla juicio a los propietarios de la fragata LACAW que con bandera chilena realizó embarques de guano en Atacama, fallando los tribunales británicos a favor de Bolivia.

En las cartas náuticas de Fitz Roy, publicadas por el Almirantazgo Británico en Enero de 1841, figura puerto La Mar en el litoral boliviano de Atacama.

Cuando el guano comienza a adquirir importancia en el mercado internacional, el Gobierno de Bulnes envía en 1842 una comisión a explorar el litoral comprendido entre Coquimbo y Mejillones para el reconocimiento de los depósitos del fertilizante y con el informe favorable de la expedición, envía un mensaje al Congreso proponiendo un proyecto de ley que declare que los depósitos de guano situados al sur del paralelo 23º son propiedad de la República por estar comprendidos dentro de los límites del territorio. En esta forma, por una simple propuesta del Poder Ejecutivo y la respectiva sanción del Congreso, se señala que el límite norte de Chile corresponde a la bahía de Mejillones (23º S.) surgiendo así una cuestión de límites con la protesta de Bolivia por la ley del Congreso chileno.

Mientras Bolivia sostiene que sus derechos llegan por lo menos hasta el paralelo 26º Sur, el gobierno de Chile pretende el paralelo 23º como su límite norte. La discordia proviene del propósito chileno de apoderarse de Atacama donde se encuentran importantes depósitos de guano y donde posteriormente se descubren valiosos yacimientos de salitre y minerales y a este efecto crea la Provincia de ese nombre en 1843. En esta situación son frecuentes los choques y conflictos de autoridad y jurisdicción, la detención y apresamiento de buques y las protestas de una y otra parte por las concesiones que se otorgan.

En 1846 un buque chileno toma posesión de Angamos y establece una explotación industrial con trabajadores llevados exprofesamente.

Al restituir Bolivia a sus autoridades en Mejillones, invadida por trabajadores chilenos, Chile envía, en 1857, al buque de guerra ESMERALDA que establece su autoridad en el puerto, atentado que da lugar a que Bolivia reaccione con la amenaza de guerra pese a su falta de aptitud para sostener por la fuerza la reivindicación de su territorio usurpado.

En esta forma se desenvuelve la política chilena, realizando avances para afianzar demandas hasta lograr un "status" conforme a sus aspiraciones, para hacerlas valer o imponerlas en negociaciones posteriores.

Entre los años 1843 y 1863, Bolivia envía no menos de cinco misiones diplomáticas para tratar sobre la situación creada: Olañeta, Aguirre, Salinas, Santibáñez y Frías. En un principio estas misiones pretenden la reivindicación del territorio usurpado para después, cediendo a las circunstancias, limitar sus exigencias tratando el diferendo como una cuestión de fronteras. El resultado de estas gestiones sólo encuentra la tenaz negativa de Chile de abrir negociaciones y de rechazar toda propuesta de arbitraje.

En 1863 el Congreso de Bolivia, interpretando un sentimiento general de indignación, autoriza al Poder Ejecutivo a declarar la guerra a Chile "siempre que, agotados los medios conciliatorios de la diplomacia, no obtuviere la reivindicación del territorio usurpado o una solución pacífica, compatible con la dignidad nacional".

En 1864 tienen lugar los sucesos provocados por España que obligan al Perú y Chile a firmar un Tratado de Alianza Defensiva (5 de Diciembre de 1865) al que se adhiere la República de Ecuador el 30 de Enero de 1866 y Bolivia el 11 de Abril del mismo año. Bajo la presión de este hecho, Chile decide posponer su tradicional actitud con Bolivia y firma con ese país el Tratado de Límites de 10 de Agosto de 1866.

Este tratado destinado a "conciliar por este medio la buena inteligen-

cia, la fraternal amistad y los vínculos de alianza íntima que las ligan mutuamente" señala, en el artículo 1º, que la línea de demarcación entre ambos países en el desierto de Atacama es el paralelo 24º de latitud sur, de suerte que Chile por el sur y Bolivia por el norte de dicho paralelo, podrán ejercer "todos los actos de jurisdicción y soberanía correspondientes al señor del suelo".

El artículo 2º menciona que, no obstante la división territorial señalada, las partes contratantes "partirán por mitad los productos provenientes de la explotación de los depósitos de guanos", así como los derechos de exportacion que se perciban sobre los minerales en territorio comprendido entre los paralelos 23º y 25º sur.

Por el artículo 3º Bolivia se compromete a habilitar la bahía y puerto de Mejillones, estableciendo una aduana como única oficina fiscal para percibir los productos del guano y derechos de exportación a que se refiere el artículo anterior, quedando facultado Chile a nombrar empleados a los fines de vigilancia e intervención en las cuentas de la referida aduana.

Se acuerda, conforme al artículo 4º, declarar libres de todo derecho de exportación los productos del territorio comprendido entre los grados 24 y 25 que se exporten por Mejillones e igualmente libres de derechos los productos naturales que Chile importe por ese puerto.

Señala el artículo 5º que el sistema de exportación o venta de guano y los derechos de exportación sobre los minerales, serán determinados de común acuerdo entre las partes.

Este tratado sobre comunidad y medianería, con significación de derechos de Chile sobre territorio boliviano, en que este país asume todas las cargas en la organización y administración del territorio mientras Chile se limita a recoger la mitad del producto de las industrias amparadas por Bolivia, fue calificado como la "última expresión del absurdo" por Marcial Martínez, Ministro Plenipotenciario de Chile en los EE.UU., en un folleto publicado en 1873, como el título "Chile y Bolivia. Estado actual de la cuestión de límites". (1)

En el curso de estas negociaciones, tal como lo revelara Mariano Donato Muñoz, Secretario General de Estado y Canciller de Bolivia en el Gobierno de Melgarejo, el Ministro de Chile en La Paz, Aniceto Vergara Albano, propuso tanto a Melgarejo como al Canciller Muñoz, "Que Bolivia consintiera en desprenderse de todo derecho a la zona disputada desde el paralelo 25º hasta el Loa, o cuando menos hasta Mejillones inclusive, bajo la formal promesa de que Chile apoyaría a Bolivia del modo más eficaz para la ocupación armada del litoral peruano hasta el Morro de Sama, en compensación del que cedería

a Chile, en razón de que la única salida natural que Bolivia tenía en el Pacífico, era el puerto de Arica". (2)

En Enero de 1871, después del derrocamiento de Melgarejo, asume el gobierno de Bolivia el General Agustín Morales, cuya gestión se orienta a la revisión del tratado de 1866 y con este propósito envía a Santiago a Rafael Bustillo como Ministro Plenipotenciario. Esta gestión fracasa al ponerse en descubierto las intrigas del Presidente Errázuriz en apoyo de los emigrados bolivianos dirigidos por el General Quintín Quevedo, señalando "como condición de su apoyo y disimulo en sus operaciones, la cesión de una parte del litoral reconocido como integrante de Bolivia, ofreciéndole en cambio, ayudarlo con todo el poder de Chile en la adquisición del litoral de Arica e Iquque", según lo revelara uno de los jefes emigrados, coronel Juan L. Muñoz, en un documento hecho público en 1879. (3) La intriga diplomática del Gobierno de Chile en La Paz, motiva la intervención peruana con instrucciones al Ministro acreditado en Santiago para expresar al Canciller Ibáñez el deseo del Gobierno del Perú de que "Chile y Bolivia arreglen sus cuestiones pendientes de manera honrosa y satisfactoria para ambos países" y de que el Perú "no puede ser indiferente a la ocupación del territorio boliviano por fuerzas extrañas" refiriéndose a la presencia de los buques chilenos en Mejillones y Tocopilla.

El 5 de Diciembre de 1872 se firma en La Paz un Protocolo entre el Canciller Casimiro Corral y el Ministro chileno Santiago Lindsay por el que acuerda las bases de un acuerdo definitivo "para la ejecución del tratado de 10 de Agosto de 1866" que sólo constituye una reafirmación del mismo, inmediatamente aprobado por Chile y dejado en Bolivia para su exámen en la Asamblea Ordinaria de 1874.

El 8 de Noviembre de 1872 la Asamblea Nacional de Bolivia sanciona una ley autorizando al Poder Ejecutivo a celebrar un "tratado de alianza defensiva con el Gobierno del Perú contra toda agresión extraña . . ." y el 6 de Febrero se concreta esta política con la firma del Tratado de Alianza Defensiva entre ambos países, aprobado por el Congreso el 22 de Abril de 1873 y ratificado por Bolivia el 16 de Junio en la Presidencia de Ballivián.

Por el artículo 1º del tratado, "las altas partes contratantes se unen y ligan para garantizar mutuamente su independencia, su soberanía y la integridad de sus territorios respectivos contra toda agresión exterior, bien sea de uno u otros Estados independientes o de fuerza sin bandera que no obedezca a ningún poder reconocido". Estos términos, sin ninguna intención hóstil, son similares a los acordados en el Congreso Americano realizado en Lima (Octubre 1864 a Marzo 1865) en el Tratado de alianza defensivo por la amenaza de la política europea, y del que Chile fue uno de sus participantes.

Conforme al artículo X, "Las altas partes contratantes solicitarán por separado o colectivamente, cuando así lo declaren oportuno por un arreglo posterior, la admisión de otro u otros Estados americanos al presente tratado de alianza defensiva". Es por este acuerdo que se busca la adhesión de Argentina cuya Cámara de Diputados la aprueba el 25 de Setiembre de 1873, mientras el Senado acuerda aplazar su resolución hasta el 1º de Mayo de 1874, fecha de inauguración del nuevo Congreso. En esta oportunidad surge en Argentina la cuestión de límites con Bolivia en relación con Tarija que había integrado el Virreinato de Buenos Aires, sobre el que se pretendía una solución previa al compromiso del tratado defensivo.

Un artículo adicional al tratado estipula que "El presente tratado de alianza defensiva entre Bolivia y el Perú, se conservará en secreto mientras las dos altas partes contratantes no estimen necesaria su publicación".

En la práctica este tratado no tenía nada de secreto, habia sido conocido y discutido con amplitud en tres Parlamentos y tres Cancillerías. También era perfectamente conocido en Chile, sus hombres públicos y Ministros lo han manifestado y ocupado muchas veces de su contenido. Tal el caso del Canciller Adolfo Ibáñez que manifestó al Senado de esa República el 2 de Abril de 1879, que conocía su texto desde 1874.

El 6 de Agosto de 1874 se firma el tratado arreglado entre el Canciller de Bolivia Mariano Baptista y el Plenipotenciario chileno Walker Martínez, ampliado el 4 de Julio de 1875 con un Convenio complementario sobre arbitraje.

En este documento se reitera el límite del paralelo 24º entre ambos países. Se mantiene el sistema de explotación, administración y venta del guano entre los paralelos 23º y 24º. Entre estos límites son libres de todo derecho de internación los productos naturales de Chile, concediéndose reciprocidad a los productos naturales de Bolivia introducidos en territorio Chileno entre los paralelos 24º y 25º. Los derechos cobrados por la exportación de minerales entre los paralelos 24º y 25º, correspondían a Bolivia sin modificaciones sobre la cuota vigente. Bolivia se compromete a no aumentar durante 25 años las contribuciones vigentes sobre personas, industrias y capitales chilenos. Bolivia se obliga a la habilitación permanente de Mejillones y Antofagasta como puertos mayores de su litoral. Los problemas que surjan por interpretación del tratado quedan sujetos a arbitraje.

Con la firma de este nuevo tratado y el posterior Tratado de Amistad, Comercio y Navegación firmado el 22 de Diciembre de 1876 entre Perú y Chile, aprobado por el Congreso el 3 de Febrero de 1877 y promulgado en la Presidencia de Prado el 6 de Febrero del mismo año (no perfeccionado

conforme a las normas constitucionales) se pensó superada toda situación de conflicto.

En Mayo de 1876 asume el Gobierno de Bolivia el General Hilarión Daza, a consecuencia de un pronunciamiento militar.

El 18 de Setiembre de 1866 el Secretario General y Canciller de Bolivia, Donato Muñoz, encontrándose en Santiago en misión relacionada con la cuestión de límites, concede a dos ciudadanos chilenos la "gracia" de explotar salitre y bórax en la costa del desierto de Atacama, en una extensión de 5 leguas continuas con una extensión adicional para dedicarla a faenas agrícolas, en la "quebrada de Mateos". Esta "gracia" se otorga por un Ministro fuera de su país, sin autorización legal, en el Gobierno de Melgarejo.

De este obsequio nace, por traspaso, la "Sociedad Explotadora del Desierto de Atacama" en Abril de 1868 y en Setiembre del mismo año, la empresa obtiene del Gobierno de Melgarejo el privilegio exclusivo por 15 años para la elaboración y explotación del salitre en Atacama y adjudicación de terrenos a ambos lados de un camino de 25 a 30 leguas que se compromete a construir para su propio beneficio, quedando liberado de los derechos de importación y exportación por 10 años.

Cuando Melgarejo cae del poder (1871) el Congreso de Bolivia declara que todas las concesiones a extranjeros quedan sujetas a revisión de acuerdo con las leyes del país, señalando a los interesados el plazo de un año para la revalidación de sus derechos. Este plazo fue ignorado por "Melbourne Clark y Co." sucesores de la "Sociedad Explotadora del Desierto de Atacama".

"Melbourne Clark y Co." cuyos principales accionistas eran "Guillermo Gibbs y Co." , pretenden que el Gobierno de Bolivia deje a salvo las ilegales concesiones otorgadas por Melgarejo y el gobierno boliviano, por un acto de equidad, dicta el decreto del 13 de Abril de 1872, autorizando la explotación de salitres en una extensión de 15 leguas de sur a norte y de 25 de este a oeste, a partir del paralelo 24º y del mar.

Entonces aparece la pseudo "Compañía Anónima de Salitres y Ferrocarril de Antofagasta", por el traspaso ilegal del "Melbourne Clark y Co." siempre con Gibbs y Co. como principales accionistas, lejos de acatar la disposición del Gobierno de Bolivia o de recurrir a sus tribunales de justicia, solicita al gobierno chileno su intervención para lograr la solución que ellos pretendían.

En explicable reacción, el gobierno de Bolivia ante la rebeldía de la Compañía, emite la resolución del 6 de Marzo de 1873 declarando que la misma no tiene ni puede tener derecho para construir el ferrocarril que ha iniciado ni para explotar las salitreras del Estado.

Poco después la Compañía, amparándose en la "ley de autorizaciones", negocia con el Ejecutivo una transacción ad-referéndum, en la que se estipula que la Compañía abonará al Estado el 10 o/o de sus utilidades. Al revisar este acuerdo, la Asamblea se pronuncia, 14 de Febrero de 1878, aprobando la transacción "celebrada por el Ejecutivo el 27 de Noviembre con el apoderado de la Compañía Anónima de Salitres y Ferrocarril de Antofagasta, a condición de hacer efectiva como mínimo, un impuesto de 10 centavos en quintal de salitres exportados".

Ante esta ley la Compañía se rebela y reclama ante el Gobierno de Chile, alegando esa nacionalidad y residencia en Valparaíso. Ese Gobierno demanda a Bolivia, 8 de Noviembre de 1878, la suspensión de sus efectos a la ruptura de los tratados de límites. El 18 de Diciembre el Gobierno de Daza dispone el cumplimiento de la ley y el reintegro por la Compañía de los derechos no abonados desde Febrero del mismo año.

El 1º de Febrero de 1879 el General Daza decreta rescindida la concesión otorgada, motivo del conflicto, desapareciendo la razón del impuesto, quedando cualquier reclamo reducido a un asunto de derecho interno.

Los documentos oficiales del Gobierno de Chile, pretenden justificar la ocupación del litoral boliviano, sin declaración de guerra, en la defensa de los derechos de la "Compañía Anónima de Salitres y Ferrocarril de Antofagasta" que señala como conculcados por el Gobierno de Bolivia.

El diplomático chileno Marcial Martínez, Ministro Plenipotenciario en Washington, publica en Valparaíso, en 1873, un folleto bajo el título de "Ferrocarril a Caracoles: colección de artículos sobre la materia" que constituye el más notable desmentido de un prominente chileno a los actos de su propio gobierno, un desmentido a las afirmaciones oficiales para justificar el atropello a los derechos de Bolivia.

Luego de demostrar que las reclamaciones de la "Compañía Anónima de Salitres" no sólo carecen de fundamento, sino también de sentido común, expresa en un párrafo lo siguiente:

"La que en Bolivia se denomina "Compañía de Salitres y Ferrocarril de Antofagasta", ¿Tiene existencia jurídica en el país? ¿Es persona jurídica en Bolivia? ¿Puede invocarse su nombre en privado, ante los tribunales o ante el Gobierno, como una entidad real y verdadera, capaz de derechos y obligaciones? ¿Puede su nombre aparecer en algún decreto o acto gubernativo?

"Sostenemos con toda la profunda convicción, de una verdad indiscutible que no, y mil veces que no!" (4).

La "Compañía Anónima de Salitres y Ferrocarril de Antofagasta" no tenía razón alguna para recurrir al gobierno de Chile en su reclamo, porque en lo legal se encontraba bajo plena jurisdicción de Bolivia. Donde se encuentra la coyuntura para esta actitud es en el hecho de que entre los accionistas de la empresa figuraban Ministros de Estado y otros altos personajes de Chile, aunque la mayoría de las acciones eran pertenencia de Gibbs y Co.

Esta es la empresa sobre la que Chile se apoya para conculcar los derechos de Bolivia. El incidente de los "10 centavos" es el pretexto para la guerra y no una causa. Las diferencias entre una sociedad anónima y el gobierno de Bolivia eran de exclusiva competencia de ese país, en un asunto de derecho privado.

El diplomático chileno Mario Barros (Historia Diplomática de Chile 1541-1938, Ediciones Ariel, Barcelona, 1970), llega a afirmar que, al cesar la dependencia de España, Chile limitaba por el norte "con el Virreinato del Perú a través del inmenso desierto. Por el sur sus fronteras se cerraban en el Cabo de Hornos. Por el este llegaba al Atlántico a partir de una línea perpendicular a la cordillera que nacía a la altura del Neuquén".

Llega a afirmar que la frontera entre el Perú y Chile era el río Loa, añadiendo que el sentimiento antichileno de Bolívar, había dado a Bolivia "una salida al mar que jamás había tenido, regalándole la provincia de Antofagasta y la caleta de Cobija". Esta falacia es para encontrar una justificación en la "reivindicación" de Atacama como territorio chileno.

El libro del diplomático chileno, es una de las tantas muestras de cómo en el país sureño se tergiversa la historia destinada a su consumo interno o de propaganda en el exterior, incurriendo en superchería para justificar su ambición territorial.

En este proceso, a los primeros síntomas de la mala inteligencia entre Chile y Bolivia, nuestro país ofrece sus buenos oficios para evitar un rompimiento y viaja a Santiago como Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario José Antonio de Lavalle que pese a sus denodados esfuerzos para superar el conflicto, no consigue otra convicción que Chile estaba resuelto a mantener la usurpación del litoral boliviano, mientras se trata de arrancarle una declaración de neutralidad absoluta e incondicional, proponiéndosele "por órganos sino oficiales muy caracterizados al menos, bases de arreglos ignominiosos, que nuestro representante rechazó con dignidad, como lo había hecho antes nuestro Encargado de Negocios, no obstante que se halagaban con ellos los intereses del Perú. Entre estas propuestas figura la de dividir Bolivia entre Chile, el Perú, la República Argentina y el Brasil, haciendo de ella, según las palabras que se emplearon, una Polonia Americana; y la de quedarse Chile con el litoral boliviano, cediendo el Perú a Bolivia, Iquique y

Arica, y recibiendo en compensación la Provincia ecuatoriana de Guayaquil" como se denuncia en el Manifiesto de la Cancillería a los Estados amigos el 1º de Mayo de 1879.

En este trascendental documento donde se revela en forma amplia la génesis del conflicto y la futilidad de los pretextos para la agresión, se lee el siuiente párrafo:

"No hay infidencia que Chile no haya cometido contra el Perú a la sombra de las buenas relaciones que entre ambos existían. Ni los sagrados intereses de la América, ni la dignidad que corresponde a las naciones, ni los respetos que se deben a los demás Estados, nada ha bastado para aplacar sus ambiciones desordenadas. Inmediatamente después de que las fuerzas españolas ocuparon las Islas Chincha a órdenes del Almirante Pinzón, lejos de ponerse de lado de los intereses sudamericanos, procuró estrechar sus relaciones con España y celebró con el Ecuador un tratado de alianza ofensiva contra el Perú a fin de que abrumado por las calamidades de la guerra y en medio de las dificultades que entonces embarazaban su defensa, sucumbiese y le sirviese de pedestal a la realización de cálculos impuros".

En 1879 nuestro país no tenía problemas de fronteras con Chile con el que no limitaba, así como tampoco intereses encontrados en el campo económico o de otro orden.

El 5 de Abril de 1879 Chile declara la guerra al Perú, aliado de Bolivia por el tratado defensivo de 1873.

En los años que preceden a la guerra, la política de nuestro país se basa en la creencia de que un ambiente de comprensión mutua podía concretarse en hechos. En muchas oportunidades se dio pruebas fehacientes de espiritu americanista, de fraternidad continental, de respeto al derecho ajeno.

Este exceso de confianza fue sin duda un error. Se olvidó que el desarme sólo conduce a un fracaso histórico cuando no es posible confiar en una intención recíproca. La historia nos enseña que en política internacional no es suficiente tener la razón y el derecho, la debilidad militar conduce a la debilidad en la diplomacia.

En los años que trascurren entre 1844 y 1873 en que nuestro país mantuvo una superioridad naval en el Pacífico, no confrontó problemas internacionales, excepto la agresión española que en buena cuenta provenía de una potencia europea a la que ningún país iberoamericano podía hacer frente por sí solo. En estos treinta años hubo conciencia de que cuando las armas son suficientes, no será necesario emplearlas. Nuestro país jamás aprovechó de esa superioridad para emprender una aventura bélica.

Los problemas de fronteras no terminan con la simple colocación de hitos o su determinación por accidentes físicos en el terreno.

Lo sucedido en el litoral boliviano de Atacama constituye una lección. La necesidad de una permanente alerta para que las fronteras no se conviertan en espacios vulnerables por la sostenida influencia exterior llegándose, en el caso de Atacama, al trasporte masivo de trabajadores chilenos para desnacionalizar esa región, creando una "frontera móvil" y estableciendo una "quinta columna", tal como ocurrió en el litoral boliviano.

La política de fronteras debe estar orientada al fortalecimiento de los centros urbanos y creación de otros nuevos, al desarrollo de las vías de comunicación para su permanente y fácil acceso con el resto del país, en alentar su estructura económica, tanto en el aspecto agrícola como industrial. Todas estas medidas con la finalidad de lograr una definición absoluta de una situación de derecho en toda zona de frontera sujeta a tensión.

La Guerra del Pacífico crea un nuevo orden de magnitud en los conflictos americanos, con la conciencia de su injustificación, la injusticia que la acompaña y la barbarie del agresor.

Los sucesos de esta guerra no pueden reducirse a un esquema tan simple pretendiendo encasillar las operaciones militares como si se tratara de un conflicto localizado.

Sus proyecciones e implicancias son mucho más extensas, encadenándose fuera del Continente al capitalismo británico que toma parte en el conflicto y aun en los litigios de fronteras entre Argentina y Chile cuyas raíces se encuentran en el Tratado de Límites de 1881 acordado, según se reveló en el Senado y Cámara de Diputados de Chile, bajo la presión de los acontecimientos de la Guerra del Pacífico. (5)

Las consecuencias históricas y políticas de esta guerra subsisten después de una centuria, como es el caso del enclaustramiento de Bolivia y la permanente tensión en las mismas áreas geográficas que fueron escenario del conflicto recordando que, en el plano histórico, la total resolución de una guerra nunca puede considerarse como absoluta.

La agresión de 1879 y los hechos expuestos, que afirman una verdad y señalan una conducta, hay que mencionarlos para reiterar la formación de una conciencia nacional en la defensa de nuestro patrimonio frecuentemente ofendido, con suficiente perspectiva de la historia.

Como señala un historiador peruano, no hay que caer en la insensatez "de creer que los crímenes en que incurre una nación los lava el tiempo y

que es prudente olvidarlos. Hay manchas que no se borran y, menos aun las que a veces cubren a una nación con un estigma que el tiempo no alcanza a destruir".

LA DESAPARICION DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL

Toda la historia de la República está llena de episodios donde invariablemente, en los conflictos en que se ve envuelto el país, se inician con acciones navales. Esta realidad nos revela hasta qué punto depende la seguridad del país de las comunicaciones marítimas, tanto en el orden militar como económico.

En su fase inicial el conflicto de 1879 asume esa característica esencialmente marítima y pese a la superioridad del enemigo, las acciones contra su litoral se extienden desde Punta Arenas en el Estrecho de Magallanes a las costas de Atacama, con la captura de naves mercantes y trasportes militares, hasta que las alternativas de las operaciones navales conducen al combate naval de Angamos.

A la pérdida del control de nuestro mar por las contingencias de la guerra, resulta inevitable la aplicación de las técnicas del bloqueo tanto en el aspecto militar como económico y comercial, con sus consecuencias sobre la Marina Mercante nacional.

El 15 de Marzo de 1880 el Capitán de Puerto del Callao, Manuel Palacios, en respuesta a un requerimiento de la Secretaría de Marina para que informe sobre los buques matriculados, con indicación del tonelaje, estado de material, propietarios, etc., responde que a esa fecha "no existe un solo buque con la bandera nacional porque desde el principio de la guerra que ha sido provocada la Nación por la de Chile, todos los interesados han cancelado sus patentes por seguridad, reemplazándolas por banderas extranjeras" (6).

El cambio de bandera se cumplía con un simple trámite de cancelación de la Matrícula en la respectiva Capitanía, a la que usualmente seguía un aviso en los diarios.

La información más inmediata a la Guerra del Pacífico sobre la Marina Mercante nacional, se encuentra en los "Anales de la Hacienda Pública" (Tomo XI), que señala a fines de 1877 una flota de 146 naves bajo pabellón nacional, con un total de 48,409 toneladas de registro, de éstos solamente 8 vapores que en total medían 1.768 toneladas. Una Marina Mercante donde el 96.4 o/o se compone de buques de vela. (7)

Si, como menciona el Capitán de Puerto del Callao, el cambio de bandera de los buques inscritos en el Registro nacional respondía a una medi-

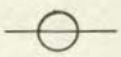
da de seguridad, cuando finaliza la guerra la recuperación de la Marina Mercante debió producirse por el "retorno" de los buques hasta alcanzar un nivel próximo al de los años 1877 ó 1878, excluyendo los requisados por el Gobierno para las operaciones militares, sujetos a las contingencias de la guerra, y que en todos los casos fueron varados o incendiados. De acuerdo a los hechos conocidos, el "retorno" de los buques no se produjo. Los buques que cambian de bandera no regresan al país.

Hemos señalado antes la falta de estabilidad y solidez en la numerosa flota que hace el tráfico a Asia con bandera nacional y de la facilidad y frecuencia con que se cambia de bandera, muchas veces expeditivamente con una simple autorización consular, sin mayor preocupación por el titular de la propiedad.

Muchos de los cascos registrados como peruanos, construídos en astilleros extranjeros, con Capitanes a los que sólo se les exige conocimiento del idioma español e idoneidad en su profesión, con tripulaciones extranjeras y de propiedad directa o indirecta de armadores extranjeros, cambian de bandera, se retiran de nuestras costas en busca de mejores oportunidades, sin riesgos, como mejor conviene a sus intereses, con el mismo criterio con que llegaron a nuestros puertos.

En otros casos, de buques auténticamente peruanos, al prolongarse la guerra por varios años, los armadores se ven finalmente compelidos a vender sus buques por razón de las circunstancias.

El hecho concreto es que al término del conflicto provocado por Chile, el país se encuentra sin Marina Mercante.



NOTAS AL CAPITULO

(1) PAZ SOLDAN, Mariano Felipe. . . . **Narración Histórica de la Guerra de Chile contra el Perú y Bolivia** – Buenos Aires 1884 (Edición conmemorativa del Centenario de la Guerra de 1879 – Editorial Milla Batres S.A., Lima, 1979)

(2) PAZ SOLDAN, Mariano Felipe. . . . Ob. citada Apéndice No. 2 – Intrigas de Chile en Bolivia (Tomo III)

(3) PAZ SOLDAN, Mariano Felipe. . . . Ob. citada Apéndice No. 2 – Intrigas de Chile en Bolivia (Tomo III)

(4) PAZ SOLDAN, Mariano Felipe. . . . Ob. citada Apéndice No. 5 - El Proceso de Chile (Tomo III).

(5) El 21 de Setiembre de 1843, Chile toma posesión "de los Estrechos de Magallanes y su territorio en nombre de la República de Chile, a quien pertenecen conforme está declarado en el artículo 1º de su Constitución y en el acto se afirmó la bandera nacional de la República, con salva de veintiún tiros de cañón", conforme se menciona en el Acta respectiva suscrita por el Capitán de Fragata Juan Guillermos, comisionado por el Intendente de Ancud, Domingo Espiñeira, para ese cometido.

Este hecho no parece la fundación de un establecimiento en su propio territorio, sino un acto de ocupación en una "tierra de nadie" y la inadvertencia o contradicción en que se incurre suscita la primera reacción y protesta argentina cuatro años después, en 1847, y su discusión conduce al Tratado de Paz, Amistad, Comercio y Navegación de 1856, cuyo artículo XXXIX dice:

"Ambas partes contratantes, reconocen como límites de sus respectivos territorios, los que poseían como tales al tiempo de separarse de la dominación española el año 1810, y convienen en aplazar las cuestiones que han podido o puedan suscitarse sobre estas materias, para discutirlas después pacífica y amigablemente, sin recurrir jamás a medidas violentas, y en el caso de no arribar a un completo acuerdo, someter la decisión al arbitraje de una nación amiga".

Los límites de la Audiencia de Chile (Libro II de la Recopilación de Indias, ley 12, título 15) que después pasan a formar la República de ese nombre, señalan, con la ambiguedad que caracteriza los documentos de esta naturaleza durante la Colonia, las ciudades, villas y lugares que componían el Reino de Chile, agregándose "lo que redujere, poblare y pacificare dentro y fuera del Estrecho de Magallanes y la tierra adentro hasta la Provincia de Cuyo inclusive".

En el año 1776 se crea el Virreinato del Río de la Plata, integrado por las Provincias de Buenos Aires, Paraguay, Tucumán, Potosí, Santa Cruz de la Sierra y los territorios

de Mendoza y San Juan del Pico, estos dos últimos segregados a la Capitanía General de Chile.

En Junio de 1778 el Virreinato del Río de la Plata, cumpliendo una disposición de la Metrópoli, dispone la creación de establecimientos o fuertes en Bahía Sin Fondo y en San Julián para prevenir incursiones británicas en la Patagonia.

Las Constituciones de la República de Chile de 1822, 1823, 1828 y 1833, señalan como límite oriental del país a la Cordillera de los Andes hasta el Cabo de Hornos.

Con el antecedente del Tratado de 1856, Chile pretende derechos jurídicos sobre el territorio comprendido desde el río Diamante en el grado 34 (límite del territorio de Cuyo) y el río Negro en el grado 40 por el norte, hasta el Cabo de Hornos por el sur y desde la Cordillera de los Andes hasta el Atlántico, en una extensión aproximada de 800.000 kilómetros cuadrados.

Este enorme territorio, genéricamente llamado Patagonia, en el país sureño se pretendía identificarlo como "Chile Oriental" o "Chile Moderno".

En esta época el conocimiento de la Patagonia era sumamente pobre y se reducía a una desoladora descripción de Darwin que había visitado sus costas en 1837. Todas las descripciones lo identifican como un inmenso desierto con una vegetación raquítica y espinosa.

En 1859 Argentina comienza su política de colonización al sur del río Negro y establece un puesto en la isla Pavón en el río Santa Cruz. En 1865 funda en el Chubut una colonia de inmigrantes galeses.

La primera negociación sobre los límites tiene lugar en 1865 por la misión de José Victorino Lastarria que propone al Presidente Mitre cortar el Estrecho de Magallanes en San Gregorio, a la altura de la segunda Angostura y por ese meridiano, hacia el sur, dividir la Tierra del Fuego y hacia el norte hasta alcanzar el paralelo 50º y seguir una línea de base por el oeste hasta la cordillera.

El 10 de Agosto de 1871 el gobierno argentino decreta la libre explotación y extracción de guano de las islas y costas patagónicas. En Diciembre del mismo año, el Ministro Felix Frías acreditado en Santiago, obtiene la aprobación del Canciller de Chile de mantener un "statu quo" en el Estrecho de Magallanes.

A fines de Octubre de 1872 el Canciller de Chile, Adolfo Ibáñez, propone al Ministro Frías como línea divisoria de la Patagonia el paralelo 45º sur, desde el Atlántico hasta la Cordillera de los Ades, quedando la jurisdicción argentina al norte de la línea y la de Chile al sur, o en su defecto acudir a la mediación arbitral.

En esta fase de endurecimiento de la política chilena, el Ministro Blest Gana, acreditado en Buenos Aires, notifica al Gobierno argentino que su Gobierno "no consentirá acto alguno que amengüe su soberanía en toda la extensión de los territorios de qe se encuentra en actual y pacífica posesión y que tiene su límite natural en el río Santa Cruz". Esta notificación se formula a fines de Junio de 1873.

Con la misma intención de afianzar posiciones, en Octubre de 1873, la Cancillería de Chile emite una circular a todos los gobiernos, manifestando que su país "mantiene la constante aspiración y el inquebrantable deseo de que la navegación por los Estrechos de Magallanes sea siempre franca y libre para las naves de todo el mundo, sin pretender sujetarlas a otras gabelas o contribuciones que aquellas que haría indispensable el sostenimiento de los faros y de una inspección celosa para la completa seguridad y garantía de los navegantes", agregando "declarar la neutralización de los mismos estrechos para el remoto e improbable evento de una guerra exterior, de manera que ni aún por tal circunstancia pudiera imponerse a las naves de todas las naciones otras limitaciones en su tránsito que las requeridas en tiempo de paz".

Toda esta política se basa en un fuerte armamentismo que se inicia en 1867 y cuyo punto culminante corresponde a Diciembre de 1871 cuando ordena la construcción en Inglaterra de los blindados COCHRANE y VALPARAISO, este último rebautizado como BLANCO ENCALADA, y la corbeta MAGALLANES, con la consigna de trabajar "día y noche", agregándose la adquisición de 8.000 fusiles, 1.500 carabinas para la caballería y ametralladoras de "abanico".

En 1872 envía a Europa una nutrida delegación a cargo del General Villagrán para la compra de nuevos armamentos.

En Abril de 1874 el Gobierno de Chile propone al Presidente Sarmiento una solución pacífica por la designación de un árbitro, propuesta que da lugar al acuerdo Tejedor-Blest Gana, de arbitraje sobre la Patagonia, Estrecho de Magallanes y Tierra del Fuego, bajo ciertas pautas que serían establecidas por las partes.

En Octubre de 1874 asume la Presidencia de Argentina D. Nicolás de Avellaneda que desecha el Convenio Tejedor- Blest Gana, e insiste en limitar el diferendo al Estrecho de Magallanes y Tierra del Fuego.

En Abril de 1876 la corbeta chilena MAGALLANES apresa a la goleta francesa JEANNE AMALIE que cargaba guano, con permiso del Cónsul argentino en Montevideo, a 22 millas al sur del río Santa Cruz.

Luego de una pausa en la actividad diplomática, el 18 de Enero de 1878 se firma el llamado proyecto de Arbitraje entre el representante chileno Diego Barros Arana y el Canciller argentino Rufino de Elizalde, sobre el Estrecho y territorios disputados. Esta Convención no fue aceptada por el Gobierno de Chile por la impresición de sus términos y sobre el que igualmente el Gobierno de Argentina propone ciertas enmiendas.

En el segundo semestre de 1878 el Gobierno argentino retira a su representante D. Santiago Balbiene acreditado en Santiago y Chile procede en igual forma, retirando de Buenos Aires a Diego Barros Arana.

A mediados de Octubre de 1878, la corbeta chilena MAGALLANES apresa a la barca norteamericana DEVONSHIRE en el litoral atlántico, al sur de Santa Cruz, cargando guano con permiso de las autoridades argentinas.

A raíz de este hecho, Argentina moviliza su escuadra (tres cañoneras fluviales y un monitor antiguo) hacia el río Santa Cruz y lo propio hace Chile desplazando a sus dos blindados nuevos al Estrecho de Magallanes.

El 6 de Diciembre de 1878 se abre un paréntesis en el conflicto al firmarse en Santiago una Convención entre el Canciller Alejandro Fierro y el Cónsul argentino Mariano de Sarratea.

Esta Convención que toma el nombre Fierro-Sarratea, prevé la formación de un Tribunal mixto, formado por dos ciudadanos chilenos y dos argentiños, para resolver las cuestiones relativas al dominio de los territorios disputados.

Se señala un plazo de tres meses para que cada parte nombre un Plenipotenciario "ad hoc", quienes acordarán los territorios y las cuestiones que han de someterse al fallo del Tribunal.

El Tribunal debe iniciar sus tareas designando un estadísta americano, que no sea chileno ni argentino, o un gobierno amigo, como "arbitro juris" que resuelva los casos en que los jueces estuvieran en desacuerdo.

Por el artículo 5º de la Convención, "El Tribunal fallará con arreglo a derecho y adoptará como fundamento de su sentencia, tanto el principio establecido por las dos partes contratantes en el artículo 39º del Tratado que celebraron en 1856, reconociendo como límites de sus territorios los que poseían al tiempo de separarse de la dominación española en 1810, como también el principio de derecho público americano, según el cual no existen en la América que fue española, territorios que puedan considerarse "res nullius" de manera que los disputados deben considerarse de Chile o de Argentina".

Se prevé que mientras el Tribunal no resuelva "la cuestión de límites, la República de Chile ejercerá jurisdicción en el mar y costas del Estrecho de Magallanes, canales e islas adyacentes, y la República Argentina en el mar y costas del Atlántico e islas adyacentes".

Se menciona que la "jurisdicción establecida en el artículo anterior, no altera los derechos de dominio que tuviera cada una de las dos naciones, y en ella no se fundarán títulos que puedan invocarse ante el Tribunal".

El Convenio Fierro-Sarratea fue abrumadoramente aprobado en el Senado y Cámara de Diputados de Chile y su aceptación comunicada oficialmente al Gobierno argentino el 14 de Enero de 1879.

Con la aprobación anterior, Chile cree llegada su hora. Todos sus preparativos militares los vuelca hacia el norte y a fines de ese mismo mes de Enero de 1879, desplaza sus

fuerzas militares para invadir el litoral boliviano el 14 de Febrero y establecer la ocupación de hecho como fuente de derecho.

El 5 de Abril de 1879, el mismo día en que Chile declara la guerra al Perú, José Manuel Balmaceda presenta sus credenciales como nuevo Ministro acreditado en Buenos Aires, con instrucciones para lograr la neutralidad argentina, procurar recursos a Chile para la guerra y convenir las formas de procedimiento sobre los territorios que debían someterse a arbitraje.

Paralelamente al Pacto de Arbitraje de 6 de Diciembre de 1878, el 3 de Junio de 1879 se firma un Convenio de "statu quo" por 10 años, manteniendo la República Argentina jurisdicción en el mar y costas del Atlántico e islas adyacentes y Chile sobre el mar y costas del Estrecho de Magallanes, canales e islas adyacentes.

Tanto el Convenio de Arbitraje como el de "statu quo" fueron rechazados por el Congreso argentino en Julio de 1879.

En esta forma siguen las tratativas hasta que a principios de 1881 los Ministros Plenipotenciarios de los EE.UU. acreditados en Buenos Aires y Santiago actúan como mediadores amistosos, y así se llega al Tratado de Límites de 23 de Julio de 1881 firmado por el representante chileno Francisco Borja de Echeverría y el Canciller argentino Bernardo de Irigoyen, con el canje de ratificaciones el 22 de Octubre del mismo año.

El Tratado de Límites de 1881, significa la renuncia de Chile a toda pretensión a la Patagonia encerrada entre el río Negro y el Estrecho de Magallanes y desde el Atlántico a los Andes, en una extensión de 750.000 kilómetros cuadrados, su retiro del área que reiteradamente declara bajo su jurisdicción, quedando su soberanía limitada al Estrecho de Magallanes y la parte occidental de la Tierra del Fuego.

El Protocolo Adicional y Aclaratorio del Tratado de Límites de 1881, del año 1893, menciona en el artículo II que "Según el espíritu del Tratado de Límites, la República Argentina conserva su dominio y soberanía sobre el territorio que se extiende al oriente del encadenamiento principal de los Andes hasta las costas del Atlántico, como la República de Chile el territorio occidental hasta las costas del Pacífico; entendiéndose que, por las disposiciones de dicho Tratado, la soberanía de cada Estado sobre el litoral respectivo es absoluta de tal suerte que Chile no puede pretender punto alguno hacia el Atlántico, como la República Argentina no puede pretenderlo hacia el Pacífico".

En la extensa exposición del Canciller Irigoyen al Congreso argentino, recomendando la aprobación del Tratado de 1881, se encuentran los siguientes párrafos.

"La dilatada comarca pretendida por Chile hasta el río Negro en el grado 40 y hasta el río Diamante en el grado 34, ha quedado separada de la transacción, con excepción de las adyacencias del Estrecho. Las leyes de Indias citadas por nuestros contradictores, las extensas Memorias oficiales, las publicaciones históricas, las protestas y los esfuerzos

que se hicieron en apoyo de aquella pretensión, todo ha cedido ante el imperio de la razón, todo queda relegado al olvido por un arranque de justicia y de verdad".

En otro pasaje el Canciller Irigoyen admite que en la mayor parte de los mapas "antiguos y modernos, dibujan efectivamente aquel vasto territorio separado de la República Argentina. Y si consultamos algunas obras científicas, encontramos que en las publicadas bajo la protección del Gobierno Nacional, como la de Martín de Moussy y otras que pueden recordarse, estaba señalado el grado 42 como límite de la República y dibujada la Patagonia como territorio cuestionado o como territorio separado ....."

Menciona que "apartada la Patagonia del debate y de la transacción, hemos tenido presente, como pensamiento político, mantener nuestra jurisdicción en las costas del Atlántico y lo hemos conseguido. Ellas tienen, señor Presidente, aproximadamente mil quinientas millas, y todas quedan bajo la exclusiva jurisdicción de esta República, cuya bandera será la única que flotará como símbolo de dominio, desde el río Negro hasta el Estrecho y Cabo de Hornos."

El político chileno Exequiel González Madariaga al historiar el proceso de límites que conducen al Tratado de 1881 en su libro "Nuestras Relaciones con Argentina – Una Historia deprimente" (Editorial Andrés Bello, 1970), menciona las siguientes intervenciones del Canciller Balmaceda en el Senado y Cámara de Diputados de Chile, recomendando la aprobación del Tratado.

Expresa el Ministro Balmaceda en el Senado "por convicción soy adverso al Pacto; pero, por el puesto que ocupo, me veo obligado a recomendar su aprobación", agregando que, a su juicio, "aceptando el Pacto, se mejoraban las negociaciones con Perú y Bolivia".

Manifiesta en la Cámara de Diputados "que inducían al Gobierno a pedir la aprobación del Tratado la circunstancia de haber empeñado Chile su palabra con Argentina y la de encontrarse nuestro país comprometido todavía en la guerra contra el Perú y Bolivia, cuyas consecuencias si bien le permitían firmar sin desdoro un Pacto que no podría considerarse como debilidad de su parte, le ponían en situación de procurar evitar nuevas complicaciones."

Tampoco faltó la intervención de un Diputado que expresara que aunque Chile tenía derechos legítimos sobre la Patagonia, la situación con respecto al Perú lo inclinaban a estimar conveniente el Tratado de debate, en las circunstancias del momento.

En la firma del Tratado de Límites de 1881 no eran ajenos los sucesos de la Guerra del Pacífico.

Este Tratado que en su tiempo, adormecido por la riqueza del salitre que ya se veía próxima, constituyó una satisfacción en el vecino país del sur.

Cuando se entra el presente siglo y comienza a amainar la euforia del salitre, empieza su discordante interpretación de los textos vigentes del Tratado de Límites de 1881 y del Tratado Adicional y Aclaratorio de 1893. Mas ya no se trata de cuestionar

centenares de miles de kilómetros cuadrados de tierras patagónicas, sino tres islotes que apenas aparecen como puntos en las mejores cartas geográficas, Nueva, Lennox y Picton, en el extremo austral del continente, que en conjunto apenas suman 370 kilómetros cuadrados, por su significado en el nuevo Derecho del Mar.

o o o

Otro aspecto que interesa resaltar dentro del contexto de la Guerra del Pacífico, es la intervención del capitalismo británico en apoyo de Chile.

Cuando el Gobierno de Manuel Pardo inicia una política de nacionalización del salitre, en una primera etapa como "estanco" y a partir de 1875 recuperando para el Estado, por expropiación, los establecimientos y terrenos salitreros, se produce una violenta reacción de los intereses británicos afectados a través de los Bancos bajo su control en Santiago y Valparaíso y proporciona nuevos argumentos para intensificar su apoyo a la agresión.

Fueron los tenedores británicos de bonos de la deuda externa y sus comités de representación en otros países los que inician la "guerra económica" privando al país de recursos financieros, oponiéndose al logro de un empréstito y a todo esfuerzo peruano para la adquisición de material de guerra.

A estos hechos se agrega los arreglos de la "Peruvian Guano Co.", consignatarios del guano en Europa por el contrato de 1876 y los tenedores de bonos, ofreciendo al Gobierno de Chile su apoyo a cambio de que se les permitiera continuar los embarques de guano y salitre en pago de sus acreencias, lo que fue denunciado por el Dictador Piérola en un decreto de 15 de Marzo de 1880, en el que se declara que tales tenedores de bonos "han perdido ipso facto sus derechos a hacerlos valer ante el Perú en ningún tiempo y bajo ninguna forma."

En el editorial del "Times" de Londres, de 30 de Mayo de 1879, se inserta el siguiente párrafo:

"En cuanto a las razones de la guerra, no hace mucho dijimos que estaban de parte de Chile y que los extranjeros neutrales deben concederles sus simpatías. La querella es mercantil y mientras Chile pelea por la libertad de comercio, el Perú ha tomado el partido de la restricción y el monopolio." (Basadre - Tomo VII).

Apenas ocupada Antofagasta, el capitalismo británico con John Thomas North a la cabeza, comienza la captura de la industria del salitre y mediante empresas subsidiarias controla la energía eléctrica, los trasportes marítimos, las agencias aduaneras, los ferrocarriles, los Bancos, etc.

El político chileno González Madariaga, en su libro antes citado, dice: "El caso es que los negocios salitreros tampoco permitieron capitalizar en beneficio de la comunidad las ingentes riquezas que incubaron y que, en inmensa proporción, se les dejó salir del país, lo que hace que éste ahora sufra, con calidades de mal incurable, los efectos cance-

rios de una inflación, que es consecuencia de la irresponsabilidad del medio social en que nos hemos venido desenvolviendo desde el comienzo en que estas mayores entradas se produjeron".

Mario Barros en su "Historia Diplomática de Chile", refiriéndose a Tarapacá y Antofagasta, menciona que "ni un gramo de su riqueza natural pertenecía al país, que, para ganar su soberanía, habían entregado la sangre de 20,000 soldados."

Lo que no dice Mario Barros es que por muchas décadas la mayor entrada del salitre permite financiar el presupuesto de su país, al extremo que la hacienda pública quedó ligada al destino de la industria salitrera.

(6) Libro No. 262 de la Capitanía de Puerto del Callao (1875 - 1880) – Documento del Museo Naval del Perú.

(7) En la documentación revisada no se ha podido encontrar un informe que muestre en detalle la composición de la Marina Mercante nacional en los años inmediatos a la Guerra del Pacífico en cuanto a tipos de unidades, propietarios, armadores, tráficos, etc.

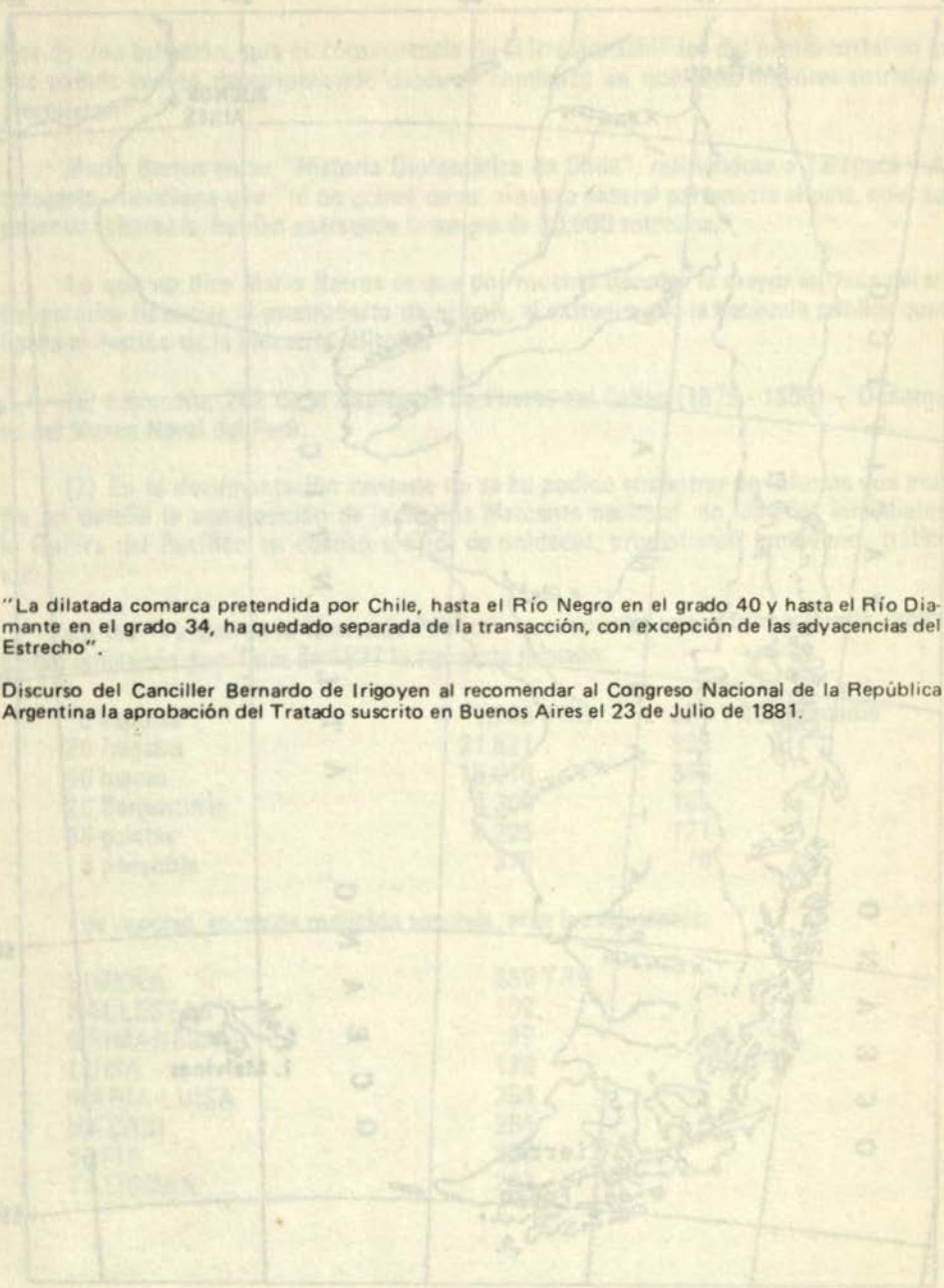
En los "Anales de la Hacienda Pública" se encuentra una información de carácter global señalando para fines de 1877 la siguiente relación:

8 vapores	1.768 TRG	221 TRG promedio
26 fragatas	21.821	839
46 barcas	15.910	346
26 Bergantines	4.306	166
35 goletas	4.225	121
5 pailebots	379	76

Los vapores, todos de reducido tonelaje, eran los siguientes:

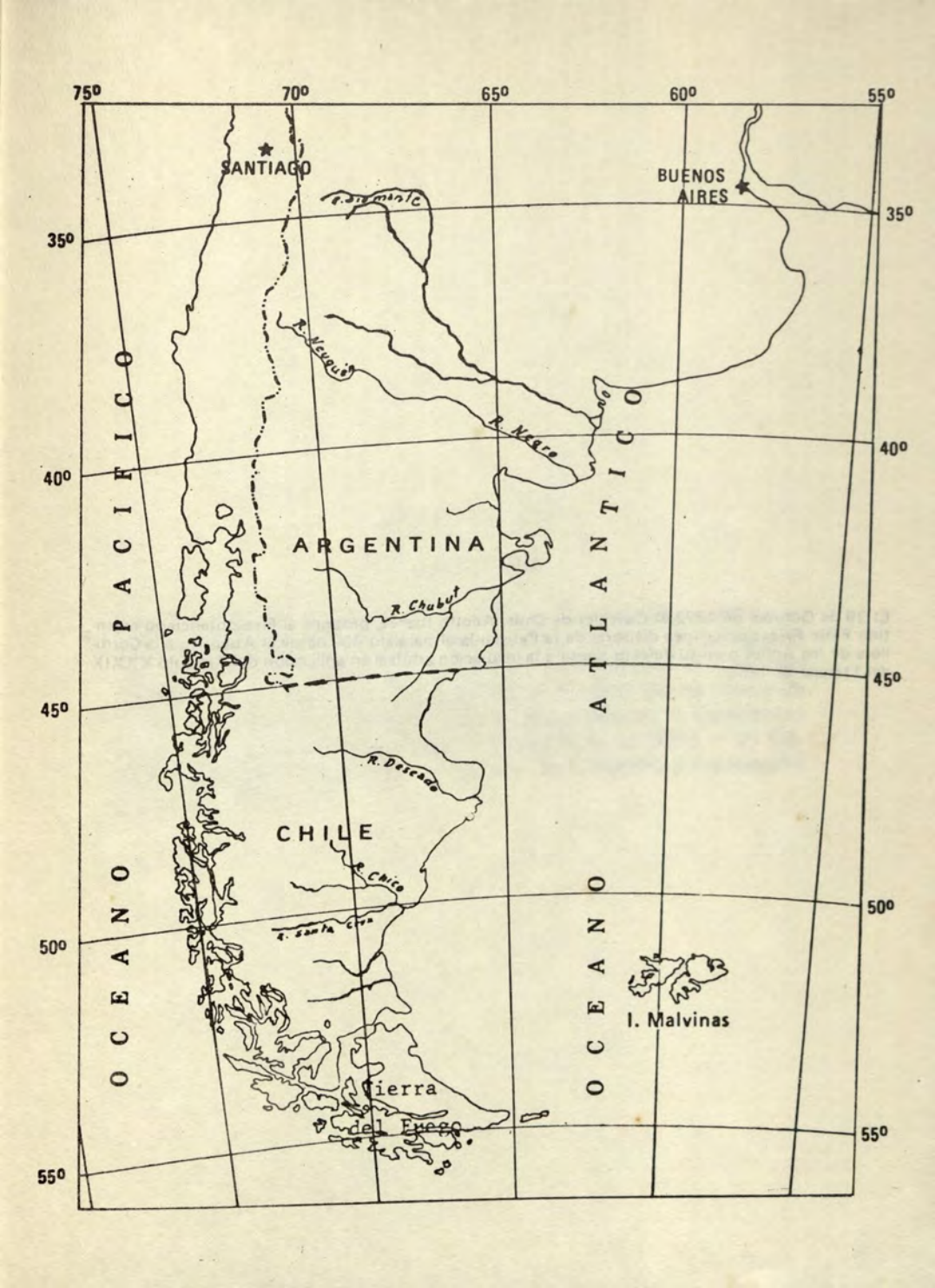
LIMEÑA	260 TRG
BALLESTAS	102
GRIMANESA	99
LUISA	136
MARIA LUISA	294
MACABI	264
SOFIA	326
TALISMAN	293

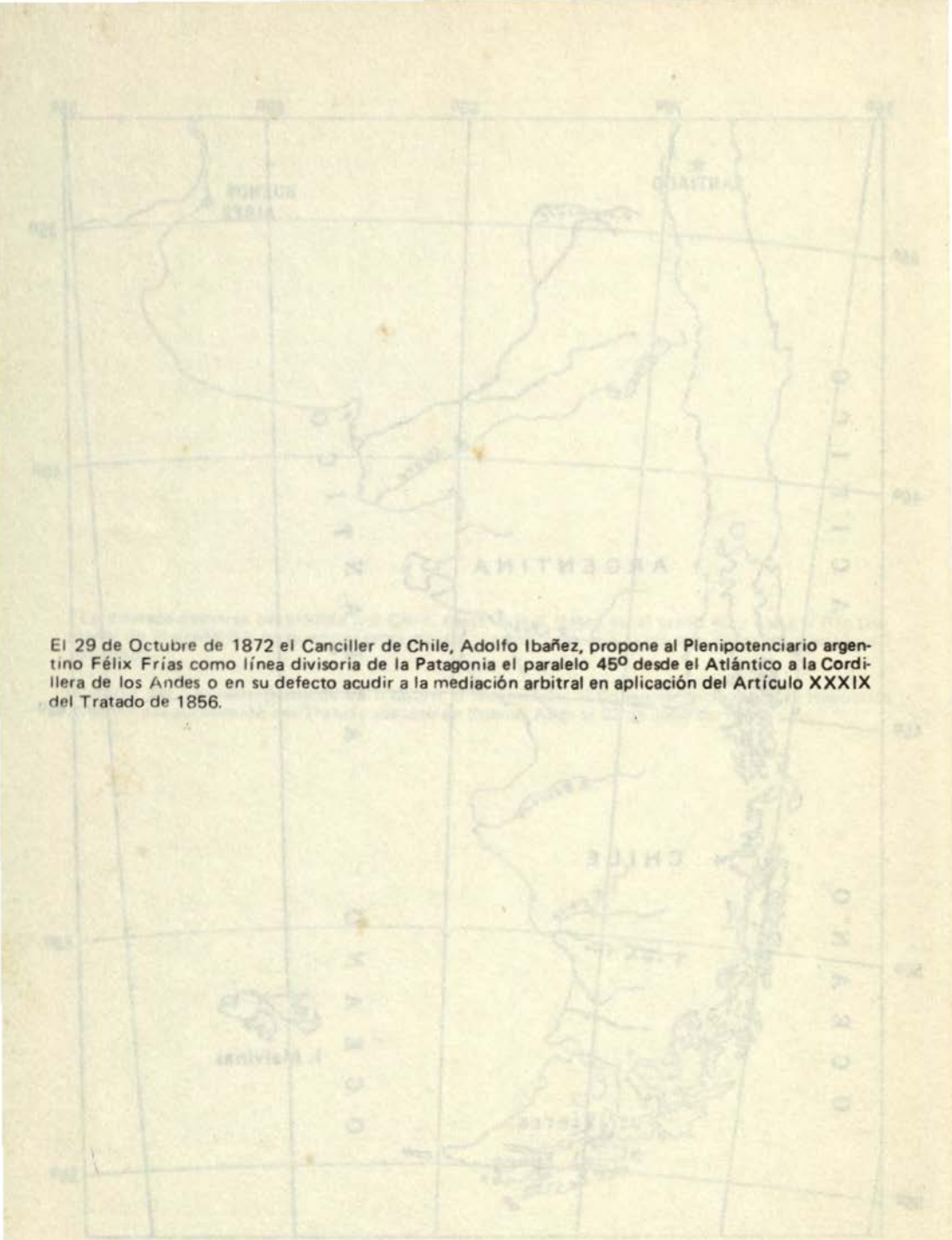
75º
70º
65º
60º
55º
SANTIAGO
R. Quiaio
BUENOS AIRES
R. Diamante
35º
R. Negro
R. Colorado
40º
PACIFICO
PATAGONIA
ATLANTICO
R. Chubut
45º
R. Deseado
50º
R. Santa Cruz
OCEANO
OCEANO
I. Malvinas
Tierra del Fuego
55º



"La dilatada comarca pretendida por Chile, hasta el Río Negro en el grado 40 y hasta el Río Diamante en el grado 34, ha quedado separada de la transacción, con excepción de las adyacencias del Estrecho".

Discurso del Canciller Bernardo de Irigoyen al recomendar al Congreso Nacional de la República Argentina la aprobación del Tratado suscrito en Buenos Aires el 23 de Julio de 1881.


75º
70º
65º
60º
55º
35º
40º
45º
50º
55º
SANTIAGO
BUENOS AIRES
R. Neuquén
R. Negro
R. Chubut
R. Deseado
R. Chico
R. Santa Cruz
ARGENTINA
CHILE
OCEANO PACIFICO
OCEANO ATLANTICO
I. Malvinas
Tierra del Fuego



El 29 de Octubre de 1872 el Canciller de Chile, Adolfo Ibañez, propone al Plenipotenciario argentino Félix Frías como línea divisoria de la Patagonia el paralelo 45º desde el Atlántico a la Cordillera de los Andes o en su defecto acudir a la mediación arbitral en aplicación del Artículo XXXIX del Tratado de 1856.

CAPITULO VIII

1884 – 1904

De Miguel Iglesias a Manuel Candamo – La reacción contra una política equivocada – Los tratados de comercio y navegación con Estados Unidos, Brasil y Japón – El Tratado de Derecho Comercial Internacional de 1889 y el Código Bustamante de 1928 – Las nuevas disposiciones sobre Aduanas y Capitanías La situación de la Marina Mercante nacional en 1891 – El Código de Comercio de 1902 – La Ley de Fomento y Protección Naviera de 1903.

CAPITULO VIII

1884 – 1904

DE MIGUEL IGLESIAS A MANUEL CANDAMO

En el año 1882, en plena Guerra del Pacífico, el General D. Miguel Iglesias asume el mando supremo como Presidente Provisorio elegido por los pueblos del norte. Es bajo este mandato que se da término al conflicto con el Tratado de Ancón de 23 de Octubre de 1883.

La Asamblea Constituyente convocada por el mismo Iglesias se reúne el 1º de Marzo de 1884 y en el corto plazo de 30 días que duran las sesiones se toman dos decisiones trascendentales, se aprueba el tratado de Ancón y se ratifica en su cargo del Poder Ejecutivo al General Iglesias con el título de Presidente Provisorio de la República, cargo para el que es nuevamente confirmado el 1º de Marzo de 1885, por la misma Asamblea Constituyente.

El General D. Andrés Avelino Cáceres, que no había depuesto las armas contra las tropas invasoras, inicia la guerra civil contra el gobierno constiuído e ingresa a la Capital el 30 de Noviembre de 1885, obligando al General Iglesias a dimitir el poder el 3 de Diciembre, asumiendo el Gobierno un Consejo de Ministros.

En las elecciones populares de 1886 resulta elegido Presidente de la República el General Cáceres, proclamado el 2 de Junio del mismo año. Es en este gobierno que el Congreso, según la ley del 26 de Octubre, declara nulos los actos internos de las administraciones de Piérola e Iglesias. Esta ley fué derogada el 25 de Octubre de 1891.

Al término del gobierno de Cáceres tienen lugar las elecciones del 13 de Abril de 1890, resultando elegido el Coronel Remigio Morales Bermúdez que es proclamado Presidente en Agosto del mismo año. Al fallecimiento del Presidente Morales en el ejercicio del cargo, 1º de Abril de 1894, asume el mando supremo el 2do. Vice-Presidente, Coronel Justiniano Borgoño, que convoca a elecciones para el Poder Ejecutivo y Parlamento.

La instalación del nuevo Congreso tiene lugar en Agosto de 1894, proclamándose al General Cáceres Presidente Constitucional, y que inicia su segunda administración el 10 del mismo mes.

En Octubre del mismo año comienza una nueva guerra civil alentada por Nicolás de Piérola que culmina con un pacto, 19 de Marzo de 1895, entre los representantes de ambas partes, acordándose la renuncia del Presidente y el nombramiento de una Junta de Gobierno transitoria que resulta presidida por D. Manuel Candamo.

En Abril de 1895 la Junta de Gobierno convoca a elecciones generales con el resultado de la elección de Piérola para la Presidencia de la República quien inaugura su régimen el 8 de Setiembre del mismo año. Esta fecha señala una etapa de tranquilidad interna, de gobiernos civiles y de una apreciable recuperación nacional, extendiéndose hasta 1919.

Al término del gobierno de Piérola en Setiembre de 1899, resulta elegido Presidente Constitucional D. Eduardo López de Romaña que ejerce el cargo hasta Setiembre de 1903. En las elecciones de ese año, resulta elegido D. Manuel Candamo que fallece en el ejercicio de su cargo en Mayo de 1904, y es reemplazado por Serapio Calderón, 2do. Vice-Presidente de la República, que convoca a elecciones conforme a la Constitución vigente, asumiendo el mando supremo D. José Pardo en Setiembre.

En el período que abarca este Capítulo, destacan dos hechos que constituyen una liquidación del pasado y que tienen aspectos relacionados con la actividad naviera.

El más importante de estos acontecimientos es el llamado Contrato Grace negociado por el personero del Comité de Tenedores de Bonos, Conde Donoughmore y D. Antero Aspíllaga, Ministro de Hacienda del Gobierno de Cáceres, para la liquidación de los empréstitos de 1869, 1870 y 1872 concertados durante el Gobierno de Balta para la construcción de ferrocarriles. Por este contrato se permuta la acreencia de los tenedores de bonos por diversas concesiones y obligaciones de las que solamente mencionamos, por referirse a este trabajo, la Cláusula 20a por la que se cede el derecho de navegar libremente en el Lago Titicaca, en naves bajo bandera peruana, mandadas por peruanos sujetos a las disposiciones del gobierno en guarda de los intereses del Estado. Los vapores YAVARI y YAPURA de propiedad fiscal son cedidos a los acreedores por su justa tasación.

El Contrato Grace fue sometido a la aprobación del Congreso, que luego de prolongadas discusiones y modificaciones es aprobado el 25 de Octubre de 1889 y el 11 de Enero de 1890 se pone el cúmplase a la ley y se dispone se extienda la correspondiente escritura.

Para llevar a la práctica este contrato, los bonistas constituyen en Londres, Marzo de 1890, "The Peruvian Corporation Ltd." que inicia sus actividades como armador en el Lago Titicaca. (1)

Al término de la guerra de 1879, la "Societé Genérale de París" aparece como propietaria del Muelle Dársena del Callao sin tener personería jurídica con el Estado, desde que los títulos que exhibía habían sido admiridos sin autorización del Gobierno. Esta situación fue motivo de diversas negociaciones en los años 1884 a 1866, hasta que el 5 de Mayo de 1887 se celebra un contrato entre el Gobierno y la "Société Générale", reconociéndose a esta como concesionaria del Muelle Dársena y Malecón del Callao, contrato que es aprobado por el Congreso el 5 de Noviembre del mismo año, extendiéndose la correspondiente escritura. (2)

LA REACCION CONTRA UNA POLITICA EQUIVOCADA

El año de 1884 señala el comienzo de una nueva etapa en la República hasta entonces caracterizada por las interminables luchas internas y externas.

Desde la revolución de Tupac Amaru en 1780 hasta la Capitulación del Real Felipe en 1826, trascurre casi medio siglo. Se suceden la invasión de Bolivia (1828), la guerra con la Gran Colombia (1829), las guerras de la Confederación (1836-1839), la guerra con Bolivia (1841-1842), la campaña con el Ecuador (1859), el conflicto con España (1866), y la Guerra del Pacífico (1879-1883). En este largo período no hay una sóla década en que el país no confronte una guerra internacional. Pareciera que el estado de guerra es el normal y que los cortos períodos de paz son sólo un respiro para continuar la lucha. Una historia turbulenta con su carga de gloria y de arrepentimiento, conforme a la expresión de Basadre.

La dura realidad que sirve de lección a los hombres de gobierno que inician la reconstrucción de la Patria, comienza con un saludable cambio sobre los equivocados conceptos que hasta entonces primaban sobre la Marina Mercante.

El 2 de Abril de 1884 la Asamblea Constituyente, bajo la presidencia de Manuel Tovar, expide el siguiente decreto:

"La Asamblea Constituyente en atención a que los privilegios otorgados por la República a las compañías de vapores extranjeras no han correspondido a los fines con que fueron concedidos, ha tenido por conveniente abrogarlos todos sin excepción alguna, y autorizar al Poder Ejecutivo para que consultando los bien entendidos intereses de la Nación, celebre los contratos que conceptúe oportunos sobre la navegación a vapor y adopte las providencias que estime más eficaces para el restablecimiento de la Marina Nacional Mercante;

Este dispositivo promulgado por la misma Asamblea el 29 de Abril de 1885, constituye un paso muy importante para el establecimiento de una

nueva política sobre el tráfico marítimo porque de hecho se anula los conceptos de "igualdad de banderas" y de "puertos abiertos".

A pesar de lo acertado de la medida legislativa, el hecho de que el país no tenía marina mercante, obliga al gobierno a una resolución del 14 de Noviembre de 1885 permitiendo el cabotaje a los buques extranjeros sujetos a las condiciones y obligaciones establecidas para los buques nacionales, inclusive el de obligarse a las inspecciones y arqueo por las autoridades locales.

En los mismos años 1884 y 1885 se da una nueva e importante resolución cuando el Ministro de Relaciones Exteriores, Germán García Urrutia, desahucia en todos los tratados de comercio y navegación la cláusula de la "nación mas favorecida" para evitar los perjuicios de tal estipulación en los intereses y soberanía del país por la aplicación de concesiones forzosas e imprevistas.

En la aplicación de esta cláusula, que con tanta ligereza aprueban Congresos y Gobiernos, se encuentra el mayor perjuicio para el país en el doble aspecto de restar ingresos para el fisco y de constituir un freno para el desarrollo de los medios de trasporte marítimo nacional.

A estos esfuerzos para enmendar una política equivocada, se agregan otras disposiciones en el Gobierno de Cáceres, para reconstruir la Marina Mercante nacional, a las que nos referimos en párrafos siguientes.

Un decreto del 31 de Agosto de 1886 dispone la derogatoria de la resolución de 14 de Noviembre del año anterior "por el que se concede a los buques extranjeros derechos iguales a los de los peruanos en el tráfico de cabotaje" señalando la vigencia de esta disposición desde el 1º de Diciembre "desde cuya fecha no podrá ejercerse el cabotaje de nuestra costa por los buques de vela que no estén matriculados como nacionales en la Comandancia General de Marina, conforme a lo dispuesto en las Ordenanzas del Ramo y en las leyes y decretos de la materia".

Cuando se analiza este decreto, se encuentra que la prohibición del cabotaje a los buques extranjeros, sólo alcanza a los de vela en una época en que éstos ya no responden a las necesidades del comercio marítimo. La presencia de vapores extranjeros en este tráfico no significa una protección a la Marina Mercante como parece insinuar el decreto que se comenta.

El 22 de Marzo de 1887 se aprueba por decreto la solicitud y las bases propuestas por la firma Berninzon y Co. para encargarse de la administración de los vapores del Estado PERU y SANTA ROSA y ser destinados al tráfico de cabotaje.

En los considerandos del decreto se menciona la notable disminución del movimiento marítimo en los puertos como consecuencia de las enferme-

dades epidémicas "que actualmente grasan en las vecinas Repúblicas del Norte y Sur" y que los vapores de las Compañías que atienden el tráfico de cabotaje resultan insuficientes a las necesidades del comercio.

Por tales razones, se acepta la propuesta de Berninzon y Co. para el empleo de los vapores PERU y SANTA ROSA en el cabotaje, en las condiciones siguientes:

Se mantienen las dotaciones de Jefes y Oficiales de los buques pudiendo únicamente hacerse cambios en la tripulación para el servicio mercante. El pago de haberes así como el mantenimiento y operación de los buques corre por cuenta de los concesionarios. Las tarifas de los fletes y pasajes no deben ser superiores a las de la "Compañía Inglesa de Vapores". Se otorga una rebaja de 25 o/o en los pasajes del personal al servicio del Estado así como en la carga de igual procedencia. El trasporte de la correspondencia es gratuito. Se otorga a los vapores todas las franquicias que corresponden a los buques del Estado. La firma Berninzon y Co. se obliga a otorgar una fianza de cuatro soles de plata. Deducidos los gastos de operación de los buques por todo concepto, el 25o/o de la utilidad líquida corresponde al Estado en abonos trimestrales.

Este contrato sólo tuvo una vigencia de tres meses, pues los concesionarios solicitaron su cancelación manifestando la imposibilidad de obtener utilidades para compensar los servicios e inversiones. . .

El 9 de Noviembre de 1888, el Poder Ejecutivo promulga una ley del Congreso del 25 de Octubre del mismo año, según la cual "los extranjeros domiciliados en el Perú pueden adquirir la propiedad de buques mercantes y anarbolar en ellos la bandera nacional, quedando sujetos a los mismos deberes y responsabilidades que imponen a los peruanos".

Se fundamenta la ley en que "conforme a las disposiciones de los Códigos, tienen los extranjeros la capacidad legal para adquirir bienes en la República", que en la misma forma "está establecido también en las leyes relativas al comercio, que la propiedad de las naves mercantes puede recaer indistintamente en toda persona que tenga aquella capacidad" y, finalmente, se destaca la necesidad de fomentar "la Marina Mercante Nacional, para dar incremento al comercio y a la industria".

Con estas disposiciones se pretende un cambio que en la práctica resulta más aparente que real. El país continúa como un fértil campo de explotación de las empresas navieras extranjeras, con la circunstancia agravante de la total ausencia de buques propios.

Si bien en los nuevos tratados de comercio y navegación ya no se incluye la cláusula de la "nación más favorecida", subsiste el concepto de

"igualdad de tratamiento" con los buques extranjeros.

LOS TRATADOS DE COMERCIO Y NAVEGACION CON ESTADOS UNIDOS, BRASIL Y JAPON

A fines de Agosto de 1887 se firma con los Estados Unidos un Tratado de Amistad, Comercio y Navegación, aprobado por el Congreso y ratificado en Setiembre de 1888.

Por este documento se acuerda la libertad recíproca de comercio y navegación entre los respectivos territorios y ciudadanos, frecuentando las costas y puertos donde se permita el comercio exterior.

El cabotaje se regula por las leyes de cada parte.
Los derechos de puerto se abonan en el mismo nivel que corresponde a los buques nacionales en uno y otro país. Las mercaderías y artículos de comercio importados o exportados legamente en buques nacionales, podrán serlo también en los buques de la otra nación, pagando los mismos derechos y gozando de los mismos descuentos, primas o franquicias.

Se menciona que "deseando la República del Perú aumentar la comunicación entre los puntos de su costa por medio de la navegación a vapor", se compromete a conceder a cualquier ciudadano o ciudadanos de los EE.UU., el establecimiento de una línea de vapores de servicio regular para carga y descarga en los diferentes puertos, así como el ingreso en puertos intermedios para el movimiento de pasajeros y trasporte de dinero, oro y valijas de correo. Se le faculta a establecer depósitos de carbón y talleres de reparaciones. Los buques que cumplan este servicio quedan nivelados con los de cualquier otra empresa naviera en lo que se refiere al pago de los derechos de puerto.

Se reconoce como buques nacionales, los de propiedad exclusiva de sus respectivos ciudadanos con bandera de su propio país.

La libertad de comercio y navegación se extiende a toda clase de mercaderías, excepto las consideradas como contrabando de guerra.

El tratado tiene una vigencia de 10 años.

El 10 de Octubre de 1891 se firma con Brasil un nuevo Tratado de Comercio y Navegación, aprobado por el Congreso en 1894, con el canje de las ratificaciones en Lima el 18 de Marzo de 1896.

Conforme a los términos del tratado, se declara libre la navegación en los ríos comunes a ambos países para las embarcaciones peruanas y brasileñas, sujetas a las reglamentaciones correspondientes en los respectivos territorios.

La nacionalidad de los buques se determina conforme a las leyes de las partes contratantes.

Se establece en los puertos fluviales de ambas Repúblicas el derecho único de tonelaje, especificando su monto y los casos de excepción.

Los productos brasileños importados en el Perú y reciprocamente, los productos peruanos exportados al Brasil por el río Amazonas y afluentes, quedan liberados de todos los derechos.

El tráfico en el río Yavari, fronterizo de ambos países, fue objeto de cláusulas específicas en cuanto a los productos procedentes de ese río, estableciéndose a los efectos de fiscalización y recaudación de impuestos una Aduana mixta en Tabatinga, con intervención peruana mediante una agencia fiscal o intervención consular en los manifiestos de carga, conocimientos de embarque, guías, etc., a la salida e ingreso de mercaderías.

Este tratado fue denunciado por Brasil en 1904.

El 20 de Marzo de 1895 se firma con el Imperio del Japón un nuevo Tratado de Comercio y Navegación que reemplaza el Tratado de Paz, Amistad, Comercio y Navegación celebrado en Agosto de 1873.

Este tratado tiene los mismos lineamientos generales que el acordado con los Estados Unidos, sobre libertad de comercio, navegación, derechos de importación y exportación, derechos de puerto, etc.

En lo relativo a la carga y descarga de los buques, no se considera ningún privilegio a los nacionales que no se conceda igualmente a los del otro país, bajo el concepto de igualdad.

El reconocimiento de los buques queda sujeto a la legislación de las partes contratantes.

Fue después de la firma de este tratado que, por primera vez, el Japón acredita en Lima una Legación.

En el ámbito de estas relaciones, el 3 de Abril de 1899 arriba al Callao el vapor SAKURA MARU con 790 súbditos japoneses contratados para trabajar en faenas agrícolas en haciendas de la costa.

Este es el punto de partida para la llegada de súbditos japoneses, ya como inmigrantes libres o bajo contrato y que en todo caso pagaban su pro-

pio pasaje. Este sistema subsistió hasta Noviembre de 1923, estimándose que a esa fecha llegaron al país 18.000 japoneses, cuyos descendientes (niseis y sanseis) se encuentran definitivamente integrados al país en la industria, profesiones liberales, comercio, agricultura, etc.

EL TRATADO DE DERECHO COMERCIAL INTERNACIONAL DE 1889 Y EL CODIGO BUSTAMANTE DE 1928

En los años 1888 y 1889, tiene lugar en Montevideo el Congreso Sudamericano de Derecho Internacional Privado que sanciona varios Tratados, entre éstos el "Tratado de Derecho Comercial Internacional" en cuyo texto, con los siguientes títulos, se incluyen disposiciones de Derecho Marítimo:

- De los actos de comercio y de los comerciantes.
- De las sociedades.
- De los seguros terrestres y marítimos y sobre la vida.
- De los choques, abordajes y naufragios.
- Del fletamento.
- De los préstamos a la gruesa o a riesgo marítimo.
- De la gente de mar
- De las averías.
- De las letras de cambio.
- De las falencias
- Disposiciones generales.

Este tratado fue aprobado por el Congreso el 25 de Octubre de 1889 y promulgado por el Poder Ejecutivo en Noviembre del mismo año. (3)

Fue igualmente suscrito y ratificado por Argentina, Bolivia, Paraguay y Uruguay.

En 1928 se realiza en La Habana la Sexta Conferencia Internacional Americana donde se aprueba el Código de Derecho Internacional Privado, llamado también Código Bustamente, que además de un Título Preliminar en que se incluyen reglas de caracter general, se compone de cuatro libros.

El Libro Segundo sobre "Derecho Mercantil Internacional" comprende los siguientes títulos:

- De los comerciantes y del comercio en general.
- De los contratos especiales.
- Del comercio marítimo y aéreo.
- De la prescripción.

El Código Bustamente fue aprobado por el Congreso por Resolución Legislativa 6442 de 31 de Diciembre de 1928.

Fue igualmente suscrito y ratificado por Bolivia, Brasil, Costa Rica, Cuba, Chile, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Haití, Honduras, Nicaragua, Panamá, República Dominicana y Venezuela.

Tanto el Tratado de Montevideo de 1889 como el Código Bustamante de 1928, ratificados conforme a disposiciones constitucionales, se encuentran en vigencia, constituyen normas del Derecho Internacional Privado que ligan al Perú con 17 países de América, son parte integrante de la legislación nacional y prevalecen sobre la ley interna.

LAS NUEVAS DISPOSICIONES SOBRE ADUANAS Y CAPITANIAS.

El gobierno del General Cáceres se caracteriza por una decidida acción para el reordenamiento de la Administración Pública, en particular sobre aquellos que tienen relación con el comercio marítimo, como es el caso de las Aduanas.

En Octubre de 1886, el Congreso decreta la supresión del "Tribunal del Consulado de esta Capital y las Diputaciones de Comercio de los demás Departamentos". Dispone la ley que desde la fecha los Jueces del fuero común conocerán los juicios privativos de comercio con sujeción al Código de la materia y demás leyes especiales.

En esta forma desaparece una de las instituciones más antiguas, creada por Felipe II a fines de 1592 y en funciones desde 1613, con una vigencia ininterrumpida de casi tres siglos, excepto el corto período de 1822 a 1829 en que es substituída por la Cámara de Comercio de Lima.

Otra ley del Congreso promulgada el 28 de Octubre de 1886, dispone la reorganización de las Aduanas en tres categorías de acuerdo a las operaciones que se realicen en ellas. Bajo este criterio son Aduanas de primera clase donde se permite la importación, exportación, reembarcos, trasbordos y el cabotaje mayor; en la Aduana de segunda clase se permite el comercio de exportación y el cabotaje mayor y menor; finalmente, las Aduanas de tercera clase limitan su actividad al comercio de exportación y cabotaje menor.

Cuando se dio esta ley se pensó que se facilitaría las operaciones comerciales respondiendo a un criterio de relación de los centros poblados y de producción. Sin embargo, el resultado fue el de una multiplicación de puertos y caletas abiertos al tráfico marítimo en lugares donde era difícil ejercer un control efectivo, lo que dio motivo a muchas críticas por la proliferación del comercio ilegal.

Esta ley fue modificada en el segundo gobierno de Cáceres, 9 de Enero de 1895, en que manteniéndose la clasificación de las Aduanas de 1ra., 2da. y 3ra. clase, se nivelan éstas, respectivamente, con los puertos mayores, puertos menores y caletas habilitadas.

Para esta nueva organización, se señalan como puertos mayores a Paita, Pimentel, Eten, Pacasmayo, Salaverry, Callao, Pisco, Mollendo, Ilo e Iquitos. Son puertos menores Tumbes, Talara, Chimbote, Samanco, Casma, Huacho, Cerro Azul, Tambo de Mora, Lomas, Chala, Morro de Sama, Puno y Leticia. Se mencionan como caletas habilitadas a Zorritos o Mal Paso, Máncora, Colán, Sechura, San José, Malabrigo, Huanchaco, San Bartolomé de Chao, Guañape, Santa, Huarmey, Supe, Salinas de Huacho, Chancay, Ancón, Chilca e Islay.

Otra importante ley promulgada en Noviembre de 1886 y que tiene relación con la anterior, es la creación de la Dirección General de Aduanas bajo la dependencia del Ministerio de Hacienda y Comercio, con residencia en el Callao, a la que quedan subordinadas todas las Aduanas de la República.

Se mencionan como principales atribuciones de la nueva Dirección, vigilar el cumplimiento de las disposiciones aduaneras, formar y publicar la estadística del comercio exterior, disponer las visitas e inspecciones a todas las dependencias bajo su control, resolver las controversias en el sector, etc. El Reglamento de esta ley fue aprobado por decreto del 28 de Diciembre del mismo año.

En esta forma reaparece la Dirección General de Aduanas, originalmente creada 53 años atrás, en 1833, por la visión de D. José Braulio de Camporredondo, Vice-Presidente del Senado, encargado del Poder Ejecutivo y que fue suprimida en el gobierno provisional de Orbegoso a los cuatro meses de su creación.

En dos decretos que llevan la misma fecha, 4 de Enero de 1887, se reorganiza el Departamento Marítimo del Callao del que dependen las Capitanías de Puerto, determinándose los grados y nombramientos de los Oficiales de Marina que deben cubrir los cargos de Capitán de Puerto, así como las dotaciones administrativas en cada una de estas dependencias.

LA SITUACION DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL EN 1891

Las Memorias de los Ministros de Hacienda y Comercio en el quinquenio 1889-1893 nos muestran la situación precaria de la Marina Mercante nacional en una etapa que trascurre a la sombra de la Guerra del Pacífico.

En la Memoria del Ministro Eulogio Delgado al Congreso Ordinario en Agosto de 1889, manifiesta que en el ejercicio de su gestión, los pedidos

de nacionalización de buques para el comercio de cabotaje, vale decir buques de porte menor, llegan a 30 unidades, registrándose a la vez la cancelación de matrícula de 4 buques.

El mismo Ministro Delgado, en el Congreso Constituyente de Agosto de 1890, al referirse a la navegación mercantil dice:

"El activo servicio de cabotaje que hacen las líneas de vapores que frecuentan nuestras costas, fuertes por sus elementos de vida y por las facilidades que ofrecen al comercio, ha hecho decaer mucho nuestra Marina Mercante al extremo de haber sido pocas las naves que en el último año han solicitado patente de navegación y sólo dos los que la han cancelado. Interesando al país fomentarla por los beneficios que ella produce, entre otros el de preparar marineros para la escuadra de guerra, es menester acordar leyes protectoras, que de alguna manera lleguen a levantarla de la decadencia en que hoy se encuentra".

En la Memoria del Ministro Ismael de la Quintana al Congreso Ordinario, el 28 de Julio de 1891 expresa:

"Verificado el comercio de cabotaje por los vapores de diferentes compañías a las que se ha concedido las garantías y franquicias de la Marina Mercante nacional, natural es que sea pequeño el número de naves que solicitan su nacionalización, de modo que en el año último sólo han tomado bandera dos goletas, una barca, dos pailebots y un bergantín-goleta".

En el Congreso Ordinario de Julio de 1892, el Ministro Manuel Carbajal al tratar de las Patentes de Navegación, señala:

"Las concedidas, desde Julio del año próximo anterior, a las naves que han tomado el pabellón nacional, son sólo ocho de la siguiente arboladura: barcas, tres; goletas, dos; pailebots, tres".

"El reducido número de embarcaciones que navegan con bandera de la República, no es indicio de que el comercio de cabotaje ofrezca poca importancia, pues éste no se halla en relación con aquel, y vice-versa, aquel no puede servir de medida para graduar el movimiento de éste, en razón de que, estando autorizadas varias compañías de vapores, de todas las nacionalidades, para hacer escala no sólo en los puertos principales, sino también en los de segundo orden y aún en las caletas de menor entidad, son los buques de vapor de las mencionadas compañías, los que hacen, en realidad, el servicio del comercio de cabotaje, destinándose los de vela a ciertos artículos voluminosos y de valor relativamente reducido, para los cuales el trasporte en esos buques a vapor sería en exceso oneroso".

En la Memoria del Ministro Eugenio Marquesado, 27 de Julio de 1893, al Congreso Ordinario, refiriéndose al tráfico mercantil, menciona "que las leyes de impuestos sobre la navegación y las referencias al tráfico comer-

cial, no ofrecen ninguna prerrogativa a la Marina Nacional sobre la marina mercante extranjera, la que tiende a substituirse a la nacional".

Esta dura realidad se reitera en un extenso informe suscrito por el Capitán de Navío y del Puerto del Callao, Toribio Raygada, al MInistro del Ramo (documento del Museo Naval del Perú), exponiendo en detalle la situación del Registro Mercante nacional en 1891, tanto en el aspecto de personal como de material.

En lo que se refiere al personal, muestra la siguiente relación de Oficiales inscritos:

Capitán de Travesía	Santiago Isola Antonio San Martín Tomás Beascúa Francisco de Haz Maximiliano Gianella Arnold George Estanislao Rentería
Capitán de Cabotaje	Juan E. Portella Miguel D'Angelo José León de Tellería Juan Romanich Carlos F. Gazzolo Modesto de Vergara Vicente Kettina Angelo Suntzer Wilhem Erickson Juan Wesselhoff José M. Lancerica José Risso José Piazza Juan B. Schenone
Primer Piloto	Jaime Beltrán Julián Robles
Segundo Piloto	Antonio Muratoni

En resumen, 7 Capitanes de Travesía, 25 Capitanes de Cabotaje, 2 Primeros Pilotos y 1 Segundo Piloto. El informe incluye también otras 165 personas inscritas como Patrones.

En cuanto al material a flote, limitando la información a naves mayores de 50 TR, la relación es la siguiente:

Aparejo	Nombre	R.R.	Propietario
Barca	DOGALI	123	Santiago Isola
Barca	CONDESA VERGARA	396	Juan Revoredo
Barca	ROSA MARIA	132	Juan Ferrando
Barca	JAPAN	398	Domingo Loero - F. Zanelli
Barca	LAURA	192	Gabino Artadi
Barca	SAN REMO	300	Juan B. Merlo
Barca	CONCEPCION	158	Manuel E. Raygada
Barca	MARIA L.	241	Domingo Loero
Barca	SAN NICOLAS	350	Antonio Monteverde - L. Recagno
Barca	CHALACA	232	Alfredo Tosso
Barca	JACOBA	267	Juan B. Andraca
Barca	CECILIA K.	272	Vicente Kettina
Bergantin	JOSE ROMERO	213	Gabino Artadi
Bergantin	CATALINA B.	102	Miguel Badell
Bergantin	PAQUETE DE LIMA	215	Manuel Urquiaga
Bergantin	SUPERBE	544	Thomas Schutte
Bergantin	OASIS	228	Federico Maravoto
Bergantin	ITALIA	229	Santiago Gervolini - J. Isola
Bergantin	PAITA	213	Eduardo Fonkes
Goleta	GUADALQUIVIR	178	F. Andrews - J. E. Portella
Goleta	CLOTILDE	198	Juan E. Portella
Goleta	MENTANA	159	S. Gervolini - J. Isola
Goleta	JOSEFINA ROMULO	79	Juan B. Sobeno
Goleta	ZORRITOS	110	José D. Respaldiza
Goleta	ESPERANZA	62	F. G. Piaggio
Goleta	HARRIET	99	Manuel Cavassa
Goleta	SAN MARTIN	107	Camilo Castillo
Goleta	SARA MERCEDES	245	Juan Portella
Goleta	CLELIA	241	F. G. Piaggio
Goleta	PRO PATRIA	423	S. Gervolini - J. Isola
Pailebot	GALILEO	63	Santiago Novella
Pailebot	MARIA JESUS	62	Sixto Suarez
Pailebot	ROSA	65	Virgilio Dall'Orso

En la relación original se consideran embarcaciones menores de 50 T.R. (pailebots, balandras, etc.), en conjunto 1.118 toneladas. Incluyendo estas naves, la Marina Mercante nacional totaliza 8.014 T.R. en veleros, prácticamente el mismo nivel de 60 años atrás.

El informe de Toribio Raygada también incluye en dos cuadros el movimiento marítimo en el litoral entre el 1º de Julio de 1890 y el 15 de Mayo de 1891, distinguiendo el que corresponde a los vapores de los veleros. (4)

El análisis de este movimiento estadístico nos revela el notable cambio en la estructura del trasporte marítimo.

El primer aspecto es la casi desaparición de los buques de vela. De un total de 3'210,040 T.R. en las entradas a puerto, 3'046,003 corresponde a los vapores, esto es, 95 o/o.

Otro aspecto es el que se refiere al trasporte de pasajeros en buques de vela, que prácticamente desaparece.

El tonelaje de registro promedio de los vapores llega a 1,291, observándose en algunos casos que el tonelaje de este tipo de embarcaciones es sumamente reducido. Así al puerto de Chancay ingresan 59 vapores con 2,097 T.R. lo que da un promedio de 35.5 por unidad. En el caso de Ancón ingresan 11 vapores que totalizan 330 toneladas, en promedio 30 toneladas.

En los vapores la dotación promedio por unidad llega a 60 tripulantes, o sea 1 tripulante por cada 22 toneladas de registro. Si se compara esta proporción con la realidad actual en que se encuentran buques de un cuarto de millón de toneladas dotados con 40 o 50 tripulantes, puede apreciarse la enorme evolución en la tecnología del trasporte marítimo.

Esta estadística también permite deducir la importancia de los puertos en esta época. Después del Callao, la precedencia corresponde a Mollendo, Pisco, Salaverry, Pacasmayo, Eten, Paita, Tambo de Mora, Huacho, Pacocha (Ilo) y Chimbote en los diez primeros lugares.

Hay puertos en los que no hay movimiento alguno, como Talara, Santa y Casma. En otros hay solamente tráfico de veleros como es Sechura. El caso de Tumbes, con un regular movimiento de vapores y veleros, es un puerto que desaparece definitivamente en la década de 1930.

El incremento en el Registro Mercante nacional desde 1890 hasta fines del siglo, apenas se puede tomar en consideración teniendo en cuenta los tipos de embarcaciones y el tonelaje de los mismos.

A partir de 1901 comienza una reacción positiva y la aparición de la "Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao" que inicia sus actividades con decidido apoyo oficial, es el punto de partida para la incorporación de una actividad naviera auténticamente peruana al mercado internacional del trasporte marítimo.

En el "Registro de Naves y Patentes de Navegación" de la Capitanía de Puerto del Callao (Libro No. 289 — Documento del Museo Naval del Perú), se encuentra la relación de los buques que se matriculan entre 1901 y 1910, que muestra la etapa de cambio que se produce en el país de las em-

barcaciones de vela a las de vapor y la aparición de armadores que operan ambos tipos de buques.

Esta relación, limitándola a embarcaciones de 50 ó más toneladas de registro, es la siguiente:

Año	Tipo	Nombre	TRB	Propietario
1901	Barca	GARIBALDI	550	Domingo Loero
	Barca	CONCEPCION	157	Domingo Loero
	Barca	MARIA LUISA	396	Luis Poncero
	Goleta	RIMAC	82	Nicolás Pesaque
1902	Vapor	TUCILLAL	...	F. G. Piaggio
1903	Vapor	NAZARETH	140	Francisco Ramírez
	Barca	FRANCISCO TOSSO	750	Juan B. Caprogna
	Goleta	NUEVA ESPERANZA	252	Atilio Brugetti
	Goleta	ELCIRA	251	Juan Patroni
1904	Barca	DOS AMIGOS	350	Juan Mendizábal
	Barca	ETRURIA	284	S. Isola - L. Antola
	Barca	ALFREDO	341	Francisco Marioni
	Barca	JANE	384	Francisco Arenas
	Goleta	SUSANA	149	Nicolás Pesaque
	Pailebot	NUEVO TIGRE	50	Petronila de Cafiero
1905	Barca	MIRAFLORES	341	Teodoro Dimitri
	Barca	NATALIA	317	Luis Poncero
	Barca	ALTAIR	1.193	Domingo Loero
	Barca	CLELIA	241	Atilio Brignelli
1906	Vapor	EZIO	849	F. G. Piaggio
	Barca	LOTAHIR	795	Ambrosio Solari
	Barca	JOSEFINA	216	Francisco Birote
	Barca	CLAUDINA	733	Pablo Arona
	Barca	CHANCAY	98	Emp. Agrícola Palpa
	Barca	CORONA	313	Estanislao Rentería
	Pailebot	LUZMILA	50	J. Muelle - F. Dammert
1907	Vapor	SANTA ROSA	319	Chiappo Hnos.
	Barca	SOBRINA	682	Chiappo Hnos.
	Barca	VISINGIO	1.066	Chiappo Hnos.
	Barca	HILDA	392	Federico Hilbeck
	Barca	ALCOA BAY	1.115	Domingo Loero
	Barca	CAVOUR	1.340	Domingo Loero
	Barca	ALIANCE	976	Gabino Artadi
	Barca	LIMA	403	Francisco Arenas
	Goleta	AIDA	197	Inés Poncero
	Pailebot	GAVIOTA	144	D. Chopitea

1908	Vapor	MONTE BLANCO	586	J. Yazzeri - J. Pegatini
	Vapor	PENGUIN	84	Peruvian Corp.
	Barca	LEOPOLDINA	570	Francisco Arenas
	Barca	INCA	1.306	J. Muelle - F. Dammert
	Barca	MINNA	499	Blanca de Pérsico
	Barca	QUENCHE	540	S. Cabrerizo
1909	Barca	NORA	548	Federico Hilbeck
	Barca	SILVIA	1.304	Pío Balta - S. Isola
	Barca	CLEOPATRA	501	Nicolás Pesque
	Vapor	UCAYALI	3.305	Comp. Peruana Vapores DC
	Vapor	HUALLAGA	3.305	Comp. Peruana Vapores DC
	Barca	MAIRO	2.528	Comp. Peruana Vapores DC
1910	Barca	LEONIDAS	1.407	F. Risco - D. Campodónico.

EL CODIGO DE COMERCIO DE 1902

El 15 de Febrero de 1902 entra en vigencia un nuevo CODIGO DE COMERCIO cuyo Libro Tercero bajo el título "Del Comercio Marítimo", trata de la regulación de la navegación y tráfico comercial marítimo, con disposiciones que recuerdan la época de la navegación a la vela.

El mencionado Libro Tercero, incluye las siguientes Secciones:

- De los buques.
- De las personas que intervienen en el comercio marítimo
- De los contratos especiales del comercio marítimo
- De los riesgos, daños y accidentes del comercio marítimo.
- De la justificación y liquidación de las averías.

El Código de Comercio, desde la fecha de su vigencia en 1902, ha sido motivo de modificaciones y ampliaciones tratando de adecuarlo a la realidad económica y jurídica en un proceso de evolución permanente.

Este proceso de actualización es particularmente importante cuando se refiere al "comercio marítimo" por la extraordinaria evolución en las técnicas del trasporte, la naturaleza cosmopolita de esta actividad y como consecuencia la tendencia a la uniformidad de las reglas, todo esto sin perder su característica tradicional.

Las disposiciones legales que se suceden complementando las normas contenidas en el Libro Tercero del Código de Comercio, se encuentran en la ley 2411 de 1916 sobre Hipoteca Naval; la ley 2696 de 1918 sobre requisamiento de elementos de trasporte marítimo, fluvial y terrestre, cuando las circunstancias así lo exijan; la ley 2761 de 1918 sobre Cese de Bandera; la ley 4774 de 1923 sobre militarización de los servicios de trasporte; la ley

6207 de 1928 sobre Cabotaje; la Resolución de la Corte Suprema en 1936 sobre el Reglamento de las Inscripciones del Registro de Buques; el Reglamento de Capitanías y Marina Mercante aprobado en 1951; los diversos Convenios de la OIT relativos a la Gente de Mar incorporados por Resolución Legislativa de 1962; la ley 13836 de 1962 que declara de Utilidad Pública la Industria de la Construcción Naval; la Resolución Legislativa de 1964 aprobando la Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas relativas al Trasporte de Pasajeros por mar; la Resolución Suprema de 1964 incorporando la Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque; los diversos decretos de 1966 sobre la reserva de cargas a favor de los buques nacionales;el decreto de 1967 incorporando al Reglamento de Capitanías y Marina Mercante la Convención Internacional de 1960 sobre Seguridad de la Vida Humana en el Mar y la Convención Internacional de 1966 sobre Líneas de Carga.

En la actividad naviera hay figuras que son propias del medio en que se actúa, que no se repiten en otras áreas, como es el caso del Armador, el Capitán, el contrato de ajuste, el contrato de fletamento, el préstamo a la gruesa, el abordaje, etc. a lo que se agrega la naturaleza cosmopolita del comercio marítimo y como consecuencia la tendencia a uniformizar las reglas en todos los países.

Esta característica particular o peculiar ha sido motivo de que en países más evolucionados se haya independizado el Derecho Marítimo, entendiéndose como tal el conjunto de normas que regulan las relaciones jurídicas del comercio y la navegación, de las otras ramas jurídicas.

LA LEY DE FOMENTO Y PROTECCION NAVIERA DE 1903

Entre la primera ley de Fomento y Protección de la Marina Mercante nacional dada en el primer Gobierno de Castilla el año 1848, cuya vigencia fue corta y que en parte debe atribuirse a la falta de capacidad del país para adaptarse a la nueva tecnología del acero y vapor y la que se dicta en 1903 en el Gobierno de Candamo trascurre medio siglo de despreocupación de los Poderes Públicos para superar toda situación de dependencia del trasporte marítimo extranjero.

La ley de 1903 constituye un cambio importante, es la afirmación de un nuevo criterio sobre la Marina Mercante y el convencimiento de que su formación requiere un total apoyo estatal.

En sus aspectos más destacados, la ley de 1903 exonera a los buques nacionales dedicados al trasporte de pasajeros, de carga y los de pesca, de toda gabela o derecho, cualquiera sea su denominación, a excepción del "impuesto de hospital" (destinado a la asistencia gratuita de los tripulantes de toda nacionalidad en los hospitales de Beneficiencia del Callao) y el de 12

centavos de dársena, semestral, que se aplica a los buques mayores de 50 toneladas de registro.

Las Patentes de las naves, arqueos, reconocimientos, etc., se expiden gratuitamente. Esta disposición fue aclarada por la ley No. 131 de Noviembre de 1905 en el sentido de que la excepción de derechos no alcanza a la Matrícula que constituye ingreso fiscal.

A los vapores nacionales se les otorga como subvención un centavo por tonelada de registro y por cada 100 millas recorridas en viaje redondo bajo la condición de que el andar mínimo de la nave sea de 10 nudos. A los buques de vela se les concede un subsidio de 1/4 de centavo bajo las mismas condiciones de tonelaje y distancia navegada.

Este tipo de subvención estaba en boga en esta época, aunque su aplicación no era tan simple. Las primas de navegación eran escalonadas, conforme al millaje navegado, el tipo de barco, su edad, potencia en su propulsión mecánica, etc. tratando de incentivar a las empresas navieras a incorporar buques nuevos.

Señala la ley que los buques nacionales deben llevar por lo menos 1/5 de tripulantes nacidos en el país, "computándose en el número un Capitán como tres Pilotos, un Piloto o Maquinista como dos y el grumete o mozo como si fuera marinero. Además cada nave llevará en su cámara un aprendiz para practicar el pilotaje, prefiriéndose a los alumnos de la Escuela Naval o de la Náutica de Paita".

A los Jefes, Oficiales y Guardiamarinas de la Armada que sirvan en la Marina Mercante con autorización del Ministerio del Ramo, se les abona en la respectiva Libreta, la mitad del tiempo de servicios.

Se autoriza al Poder Ejecutivo para contratar con particulares o sociedades, el establecimiento de Compañías Nacionales de Vapores que se encarguen de hacer un servicio regular de cabotaje, otorgándose en cambio todas las franquicias que la ley acuerda a la Marina Mercante, bajo las siguientes condiciones:

- Hacer gratuitamente el servicio postal;
- Cumplir con los requisitos que establece la ley;
- Ceder a los capitalistas nacionales el 33 o/o del capital que en acciones represente la compañía que se forme;
- Someter sus tarifas a la aprobación del Gobierno.

Se faculta al Poder Ejecutivo a ceder a tales compañías, lotes de terreno de propiedad estatal para oficinas y factorías. También se autoriza para modificar la clasificación actual de los puertos, designando cuales quedan abier-

tos a todas las empresas navieras y cuales se reservan exclusivamente a los buques peruanos.

En esta ley se encuentra el punto de partida para la formación de la "Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao".

La Escuela Náutica de Paita que se menciona en la ley, funcionaba en forma precaria en el local de la Capitanía, donde se admitían alumnos externos que, en teoría, cumplían su instrucción en 4 años, debiendo los mismos subvenir a sus necesidades.

Esta Escuela fue motivo de la ley 252 de 20 de Octubre de 1906, que dispone su reorganización asignando a la misma como dotación, un Capitán de Fragata como Director y dos Tenientes Primeros como profesores, con un presupuesto anual de 549.8.40 libras peruanas para el pago de remuneraciones, además de los "útiles de enseñanza, gastos de escritorio y alumbrado".

El Poder Ejecutivo debe dictar "las disposiciones convenientes para la reforma del Plan de Estudios de la mencionada Escuela y su reglamentación interior".

Cinco años después, el 13 de Diciembre de 1911, se promulga la ley 1509 que dispone, conforme al artículo 1o, la creación de "una Escuela Náutica en el Puerto de Paita, autorizando al Poder Ejecutivo para que la organice en forma que llene cumplidamente el objeto de su creación", debiendo consignarse las partidas necesarias en el Presupuesto del Ramo de Guerra y Marina.

Esta Escuela sólo quedó en proyecto.



NOTAS AL CAPITULO

(1) Referencia en el Capítulo VI: "El Lago Titicaca".
(2) Referencia en el Capítulo VI: "La construcción del Muelle Dársena del Callao."

(3) El 2 de Julio de 1939, conmemorando el 50º aniversario del Congreso de 1899, tiene lugar en Montevideo una Conferencia Internacional para modernizar las reglas antes aprobadas.

De esta reunión surgen nuevos tratados, entre éstos el "Tratado de Derecho de Navegación Internacional" (1940), expresamente dedicado a la materia, con los siguientes títulos:

- De los buques.
- De los abordajes.
- De la asistencia y del salvamento.
- De las averías.
- Del Capitán y del personal de a bordo.
- Del fletamento y del trasporte de mercaderías o de personas.
- De los seguros.
- De las hipotecas
- Del préstamo a la gruesa.
- De los buques del Estado.
- Disposiciones generales.

Este tratado es el único instrumento internacional americano que consigna normas sobre los buques de propiedad de los Estados o explotados por ellos, dedicados a operaciones comerciales. En este aspecto, tales disposiciones son similares a las que se consignan en la Convención de Bruselas de Abril de 1926 sobre la "Unificación de Reglas relativas a las inmunidades de los buques del Estado".

El tratado de 1940 fue suscrito por Argentina, Bolivia, Colombia, Chile, Brasil, PERU, Paraguay y Uruguay.
Ratificado por Argentina y Uruguay.

(4) En los dos cuadros que siguen, se muestra el movimiento marítimo en el litoral entre el 1º de Julio de 1890 y el 15 de Mayo de 1891.

El primer cuadro se refiere al movimiento de los vapores, puerto por puerto, con las entradas y salidas, consignándose el número de buques, el tonelaje de registro global, el número de tripulantes y los pasajeros trasportados.

El segundo cuadro se refiere al movimiento de los buques de vela, con la misma información detallada que se refiere a los vapores.

MOVIMIENTO DE BUQUES DE VELA EN EL LITORAL DE LA REPUBLICA
1º JULIO 1890 – 15 MAYO 1891

	ENTRADAS				SALIDAS			
PUERTOS	BUQUES	T.R.	(T)	(P)	BUQUES	T.R.	(T)	(P)
TUMBES	9	793	63	1	9	793	64	4
PAITA	75	14.266	538	55	66	12.227	524	32
TALARA	--	--	--	--	--	--	--	--
SECHURA	12	1.891	82	--	12	1.821	82	--
PIMENTEL	22	2.055	114	--	23	2.120	119	--
ETEN	28	2.833	151	6	26	2.759	145	6
PACASMAYO	15	2.208	102	1	15	2.208	102	3
MALABRIGO	--	--	--	--	--	--	--	--
HUANCHACO	9	763	44	1	9	763	44	1
SALAVERRY	30	10.616	272	21	31	9.535	266	12
SANTA	--	--	--	--	--	--	--	--
CHIMBOTE	1	62	4	--	1	62	4	--
SAMANCO	1	132	5	--	1	132	5	--
CASMA	--	--	--	--	--	--	--	--
HUARMEY	1	78	3	--	1	78	3	--
SUPE	--	--	--	--	--	--	--	--
HUACHO	4	803	27	--	5	1.415	26	--
CHANCAY	--	--	--	--	--	--	--	--
ANCON	--	--	--	--	--	--	--	--
CALLAO	188	107.719	2.329	80	184	107.688	2.289	191
CERRO AZUL	--	--	--	--	--	--	--	--
TAMBO DE MORA	1	110	6	--	1	110	6	--
PISCO	18	6.745	194	8	16	5.230	131	8
LOMAS	--	--	--	--	--	--	--	--
CHALA	--	--	--	--	--	--	--	--
QUILCA	--	--	--	--	--	--	--	--
MOLLENDO	32	12.374	263	188	29	11.598	259	--
PACOCHA (ILO)	4	589	26	42	5	613	29	35
TOTALES	450	164.037	4.328	403	434	159.222	4.103	293

(T) Tripulantes
(P) Pasajeros

Documento del MUSEO NAVAL DEL PERU

MOVIMIENTO DE VAPORES EN EL LITORAL DE LA REPUBLICA
1º JULIO 1890 – 15 MAYO 1891

	ENTRADAS				SALIDAS			
PUERTOS	BUQUES	T.R.	(T)	(P)	BUQUES	T.R.	(T)	(P)
TUMBES	19	27.117	1.383	57	19	27.144	1.381	86
PAITA	108	147.311	6.672	1.166	108	147.311	6.672	474
TALARA	––	––	––	––	––	––	––	––
SECHURA	––	––	––	––	––	––	––	––
PIMENTEL	50	50.551	3.466	4	50	50.551	3.466	4
ETEN	165	226.393	11.063	1.554	165	226.393	11.065	1.081
PACASMAYO	171	232.503	11.649	1.665	171	232.503	11.649	1.167
MALABRIGO	1	1.357	71	1	1	1.357	71	––
HUANCHACO	43	54.434	2.642	52	43	54.434	2.642	62
SALAVERRY	173	244.076	11.251	1.682	173	244.076	11.251	1.383
SANTA	––	––	––	––	––	––	––	––
CHIMBOTE	89	106.361	5.995	578	89	106.361	5.995	735
SAMANCO	87	106.060	5.917	486	87	106.060	5.917	434
CASMA	––	––	––	––	––	––	––	––
HUARMEY	62	72.936	4.199	282	62	72.936	4.199	283
SUPE	77	107.821	4.596	755	77	107.821	4.596	755
HUACHO	94	116.624	5.887	1.515	94	116.624	5.887	1.569
CHANCAY	59	2.097	200	810	57	2.037	195	649
ANCON	11	330	44	92	10	300	40	91
CALLAO	296	340.915	15.342	20.801	297	333.569	15.577	15.790
CERRO AZUL	49	65.019	3.595	903	49	65.019	3.595	903
TAMBO DE MORA	95	130.702	3.344	824	95	130.702	3.344	780
PISCO	188	265.788	12.386	2.571	188	265.788	12.368	2.265
LOMAS	79	106.136	5.511	215	79	106.136	5.511	231
CHALA	84	119.216	5.575	327	84	119.216	5.575	487
QUILCA	40	52.829	2.745	327	40	52.829	2.745	357
MOLLENDO	235	235.201	9.995	2.712	235	335.201	9.975	2.111
PACOCHA (ILO)	94	134.226	6.923	1.278	94	134.226	6.923	929
TOTALES	2.359	3'046.003	140.413	40.257	2.367	3'047.594	140.632	32.626

(T) Tripulantes
(P) Pasajeros

Documento del MUSEO NAVAL DEL PERU.

CAPITULO IX

1905 – 1968

De José Pardo y Barreda a Fernando Belaúnde Terry – La Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao (I Etapa) – La Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao (II Etapa) – La Corporación Peruana de Vapores (III Etapa) – La Dirección de Hidrografía y Faros – La Escuela Náutica "Miguel Grau" – La Oficina Naviera Comercial del Ministerio de Marina – La Industria de la Construcción Naval – El Plan para Puertos y Vías navegables – Los Convenios Internacionales – La Asociación de Armadores del Perú.

CAPITULO IX

1905 – 1968

DE JOSE PARDO Y BARREDA A FERNANDO BELAUNDE TERRY

Los tres primeros lustros de esta etapa se caracterizan, con la sola excepción del golpe militar del 4 de Febrero de 1914 en que se quiebra a medias el orden legal, por la tranquilidad interna y como consecuencia una notable recuperación en todos los aspectos de la actividad nacional con un sostenido incremento en el comercio exterior y un ininterrumpido equilibrio en las finanzas públicas.

Corresponden a estos años los gobiernos de José Pardo (1904-1908), Augusto B. Leguía (1908-1912), Guillermo Billinghurst (1912–1914), Oscar R. Benavides (1914-1915) como Presidente Provisorio y, finalmente, el segundo Gobierno de José Pardo (1915-1919) que termina con el golpe de estado del 4 de Julio, asumiendo el poder Augusto B. Leguía.

En contraste con la paz interna, estos años se distinguen por las tensiones limítrofes.

El Tratado de Paz firmado entre Bolivia y Chile el 20 de Octubre de 1904, es motivo de la protesta peruana sobre determinadas cláusulas en la fijación de fronteras y construcción del FF.CC. de Arica a La Paz, afectando derechos e intereses nacionales.

Las fricciones con Bolivia tienen su origen en ciertos territorios en litigio, no definidos en el Tratado de 1902, que se someten al arbitraje definitivo e inapelable del Presidente de la República Argentina. El Laudo se expide en Julio de 1909 sobre el que Bolivia formula algunas reservas "fundadas en consideraciones jurídicas". Esta situación fue superada por el Tratado de Rectificación de Fronteras firmado entre los Plenipotenciarios Solón Polo y Sánchez Bustamante el 17 de Setiembre de 1909.

Las diferencias con Ecuador se conviene en someterlas al arbitraje del Rey de España. Antes del pronunciamiento respectivo, el Ecuador se rebela contra el Laudo aún no emitido y en 1910, estimulado por Chile, provoca violentas manifestaciones anti-peruanas en Guayaquil y Quito, evitándose un conflicto por la mediación voluntaria de Estados Unidos, Brasil y Argentina.

En 1911 se producen choques con tropas colombianas en el Río Caquetá, situación que se supera por un acuerdo entre las Cancillerías de Lima y Bogotá.

Otras situaciones internacionales que afectan a nuestro país se encuentran en el estallido de la I Guerra Mundial el 1º de Agosto de 1914 y la ruptura de relaciones con Alemania aprobada por el Congreso el 6 de Octubre de 1917. La apertura del Canal de Panamá al tráfico internacional tiene lugar el 15 de Agosto de 1914.

Al asumir el poder D. Augusto B. Leguía, que se titula Presidente Provisorio, convoca a elecciones de Congreso que inicialmente funciona como Asamblea Constituyente, formulando una nueva Constitución que se promulga el 18 de Enero de 1920. La misma Asamblea efectúa el cómputo de la elección realizada el año anterior y proclama a Leguía Presidente Constitucional.

La nueva Carta reconoce el período presidencial de 5 años, sin reelección inmediata. Esta disposición se enmienda en 1922 para permitir la reelección presidencial por una sóla vez. Una nueva enmienda en 1926 autoriza la reelección indefinida. Es así como Leguía se mantiene en el poder once años, hasta su derrocamiento.

En el campo político internacional, hay dos hechos trascendentales en este gobierno.

En Marzo de 1922 el Canciller Alberto Salomón firma con el Ministro de Colombia Fabio Lozano un tratado de límites para la delimitación de fronteras. Este arreglo a espaldas de la opinión pública y manejado por muy pocas personas del Gobierno, es guardado en reserva en la Cancillería por años, hasta que se le da vigencia en Marzo de 1928.

Para resolver el problema de Tacna y Arica, se recurre al arbitraje del Presidente de los Estados Unidos, Calvin Coolidge, que señala un Plebiscito como solución del diferendo y que fracasa por falta de garantías de Chile como fue denunciado por el General Pershing, Presidente de la Comisión Plebiscitaria y por su sucesor el General William Lassiter. Es asi como se llega a la transacción de 3 de Junio de 1929.

Otro hecho importante se encuentra en la forma como el Gobierno actúa en aplicación de la ley 3016 de Diciembre de 1918 para el arbitraje en la controversia de La Brea y Pariñas. Este hecho envenenaría la política del país durante medio siglo y serviría en su momento para derrocar a un Gobierno Constitucional.

Derrocado el Gobierno de Leguía en 1930, se suceden los "años terribles" de liquidación del "oncenio" con una guerra civil, la suspensión del pago de la deuda externa y la guerra con Colombia como secuela del Tratado Salomón-Lozano.

En el recuento político desde el pronunciamiento del 22 de Agosto de 1930 en Arequipa hasta el 30 de Abril de 1933, asumen el poder, en una u otra forma, el General Manuel M. Ponce, el Comandante Luis Sánchez Cerro, Monseñor Mariano Holguín, Ricardo Leoncio Elías, el Comandante Gustavo Jiménez, David Samanez Ocampo, nuevamente Sanchez Cerro como Presidente Constitucional hasta el 30 de Abril de 1933 en que cae asesinado. En esa misma fecha el Congreso elige Presidente de la República al General Oscar R. Benavides a quien corresponde el restablecimiento del orden en la República. Pocos días antes, 9 de Abril, se había aprobado una nueva Constitución.

La elección de Benavides por el Congreso fue para cumplir el período constitucional de Sánchez Cerro hasta 1936. Las elecciones de ese año fueron anuladas por el Congreso convocado por el Poder Ejecutivo a la vez que prorroga por tres años el mandato de Benavides hasta 1939.

La situación de guerra con Colombia, fue superada por Benavides con el Protocolo de Paz y Cooperación de 24 de Mayo de 1934.

En el ámbito iberoamericano, las diferencias de límites entre Paraguay y Bolivia respecto al Chaco y Río Paraguay, conducen al rompimiento de hostilidades el 15 de Junio de 1932 extendiéndose la guerra hasta mediados de 1935 con el armisticio firmado bajo los auspicios de los representantes de Argentina, Brasil, Perú, Estados Unidos, Uruguay y Chile. El tratado de delimitación de fronteras se firma en Julio de 1938 con la partición del territorio en disputa y el acceso de Bolivia al Río Paraguay por un corredor.

En Diciembre de 1939 asume el mando supremo de la República el Dr. Manuel Prado. Poco antes de esa fecha, el 1º de Setiembre, tiene lugar la invasión de las tropas alemanas a Polonia que marca el comienzo del conflicto que se extiende por todos los Continentes para convertirse en la II Guerra Mundial, cuya duración cubre prácticamente todo el Gobierno de Prado. El rompimiento de relaciones con las Potencias del Eje y el decidido apoyo a los Estados Unidos después del ataque a Pearl Harbor constituye la política exterior del Perú.

A fines de 1941, después de sangrientos incidentes que se arrastran desde 1938, se produce el ataque de tropas ecuatorianas a lo largo de la frontera, con su rechazo total. El conflicto finaliza con el Protocolo de Paz, Amistad y Límites de 29 de Enero de 1942.

Conforme al resultado de las elecciones de 1945, el 28 de Julio de ese año asume la Presidencia de la República el Dr. José Luis Bustamante y Rivero.

En las muestras de intemperancia de un Congreso adverso, se desencadena el drama constitucional que precipita la caída del régimen. A mediados de 1948 se producen varios intentos que culminan con el "golpe" de 27 de Octubre encabezado por el General Manuel A. Odría.

Entre Octubre de 1948 y Julio de 1950 gobierna el país una Junta Militar bajo la Presidencia de Odría hasta el mes de Mayo de este último año en que es reemplazado por el General Zenón Noriega.

En las elecciones de 1950 se presenta el General Odría como candidato único al denegar el Jurado Nacional de Elecciones la inscripción del candidato de oposición.

El Gobierno Constitucional de Odría cubre la etapa de Julio de 1950 a Julio 1956.

Durante este régimen tiene lugar la cruenta y prolongada guerra de Corea (Junio 1950 a Julio 1953) que significa para nuestro país un repunte extraordinario en las exportaciones que prácticamente se duplican durante este Gobierno.

En Julio de 1956 el Dr. Manuel Prado inicia su segundo período gubernamental como Presidente Constitucional, conforme al resultado de las elecciones de ese año.

El 18 de Julio de 1962, faltando diez días para el término de su mandato, Manuel Prado es derrocado. Este hecho tiene relación con las elecciones del mes anterior.

El interregno castrense de poco más de un año es presidido en su primera etapa por el General Pérez Godoy y luego por el General Nicolás Lindley.

En las elecciones de 1963 sale elegido Presidente de la República el Arquitecto Fernando Belaúnde Terry.

El nuevo régimen constitucional se caracteriza por el ejercicio de una auténtica democracia. En ninguna época anterior de nuestra historia republicana tuvo el pueblo peruano mayor poder de decisión en su propio destino reiteradamente consultado en comicios libres y limpios desde las elecciones municipales de 1963, después de más de 40 años en que los gobiernos locales se nombran por decreto, hasta las diversas elecciones complementarias para proveer vacantes parlamentarias.

El 28 de Julio de 1968 el Presidente Belaúnde, en su mensaje al Congreso, anuncia la solución del problema de La Brea y Pariñas y en Agosto

se suscribe el "Acta de Talara" reivindicándose para la Nación, sin costo alguno, el pleno dominio de los campos de La Brea y Pariñas, además de las instalaciones en el lugar, los pozos, equipos de bombeo, oleoductos, etc.

La solución sobre La Brea y Pariñas, cuya propiedad había sostenido la IPCo. por más de medio siglo sin que ninguno de los gobiernos anteriores encontrara forma de arreglo, se alcanza superando obstáculos jurídicos de todo orden, con apoyo del Congreso, sin exponer al país a situaciones difíciles.

En el movimiento pendular que caracteriza la vida política de nuestro país en las décadas que siguen a la post-guerra en que se suceden alternativamente gobiernos constitucionales y de "facto", el 3 de Octubre de 1968 se quiebra el orden legal y en el manifiesto revolucionario se menciona como cargos contra el régimen depuesto "el uso incontrolado y doloso de las inconstitucionales facultades extraordinarias concedidas al Ejecutivo" y la "seudo solución entreguista dada al problema de La Brea y Pariñas . . . ." (1) calificandose así actos que emanan de los legítimos Poderes del Estado.

NOTAS A LA SECCION

(1) El problema de la Brea y Pariñas se arrastra desde 1911 como consecuencia de las discrepancias entre el Gobierno por una parte y la empresa británica "London & Pacific Petroleum Co." arrendatarios de los yacimientos petrolíferos, cuya propiedad correspondía a los herederos del súbdito británico William Keswick, sobre la condición jurídica de la propiedad y los impuestos que correspondía abonar.

Este problema de Derecho Interno fue derivado al terreno del Derecho Internacional por la intervención diplomática de la Gran Bretaña en apoyo de los propietarios y arrendatarios de los yacimientos.

Es así que se llega a la ley 3016 de 24 de Diciembre de 1918, autorizando al Poder Ejecutivo a "pactar con el Gobierno de su Magestad Británica el sometimiento de la controversia pendiente entre el Estado y la empresa minera Brea y Pariñas, al fallo definitivo de un arbitraje internacional".

Para comprender este hecho hay que recordar la política de las grandes potencias a lo largo del siglo pasado hasta las primeras decadas del presente, con las débiles naciones latinoamericanas que vivian en permanente sobresalto ante la brutalidad del imperialismo económico.

Una muestra de esta política se encuentra en el cobro compulsivo de reclamaciones pecuniarias de Gran Bretaña, Alemania e Italia a Venezuela con el bloqueo de sus puertos, apresamiento de buques de guerra en La Guayra y el bombardeo de Puerto Cabello.

Otra muestra se encuentra en la política de Theodoro Roosevelt con la ocupación de Haití, la expedición a México y la intervención en los países Centro Americanos de tropas de los EE.UU., actitud que ha pasado a la historia con el nombre de la "política del garrote".

El 25 de Abril de 1927 el Presidente Calvin Coolidge, al referirse a la política mundial de los EE UU., declara:

"Está igualmente establecido que nuestro gobierno tiene ciertos derechos y obligaciones relativos a nuestros propios ciudadanos y a sus bienes cualquiera que sea el lugar donde se encuentren. La persona y los bienes de un ciudadano hacen parte del dominio general de la Nación aún cuando se encuentren en el extranjero. Las leyes fundamentales de la justicia son de aplicación universal. Estos derechos se desplazan con el ciudadano. Donde quiera que vaya los deberes de nuestro gobierno deben seguirle".

Este clima de arrogancia y torpeza explica por qué las naciones latinoamericanas buscan el arbitraje internacional como medida de protección ante la posible agresión de una potencia.

La primera reacción contra la política de las grandes potencias se encuentra en el segundo Convenio de La Haya de 18 de Octubre de 1907, relativo a la limitación del empleo de la fuerza para el cobro de deudas contractuales (Acuerdo Drago-Porter) prohibiéndose el recurrir a la fuerza armada, entre otros las represalías militares, para hacer efectivas las deudas contractuales debido a acreedores extranjeros.

En el año 1933, al asumir el Gobierno de los EE.UU. Franklin D. Roosevelt señala un cambio notable al declarar que se propone asumir una actitud de abstención y de toda conexión política y de fuerza en relación con las operaciones financieras de sus banqueros en el exterior.

En el Gobierno de Leguía se extralimita la disposicón de la ley 3016 con la transacción anticonstitucional llamada "Acuerdo de Arreglo" de 2 de Marzo de 1922, a la que se da apariencia legal al incorporar esa transacción en el texto del fallo arbitral de 24 de Abril del mismo año, en el mal llamado "Laudo de París".

Por escritura de 28 de Febrero de 1924, ante el Cónsul del Perú en Londres, la International Petroleum Co. adquiere los yacimientos de La Brea y Pariñas.

Al derrocamiento de Leguía, en el Gobierno de Sánchez Cerro, se da la ley 7511 de 21 de Abril de 1932 autorizando al Poder Ejecutivo "solicitar por las vías jurídicas internacionales correspondientes, la revisión del llamado fallo arbitral de 24 de Abril de 1922 que incorporó como Laudo la transacción celebrada el 2 de Marzo de 1922 entre los Gobiernos del Perú y de su Majestad Británica sobre la zona petrolífera La Brea y Pariñas, y la declaración de su nulidad. También comprende la autorización, la revisión y la nulidad del Convenio de 2 de Marzo de 1922".

La autorizada palabra del Dr. Bustamante y Rivero en su "Memorándum sobre La Brea y Pariñas" de 4 de Mayo de 1960, como miembro de la Comisión Consultiva de Relaciones Exteriores, dice que "no procede una demanda de revisión del Laudo, tal como lo ordenó la ley 7511 de 25 de Abril de 1932. Para que un Laudo sea revisado es menester que exista, que haya motivaciones o actos de juzgamiento. Nada de esto se da en el documento de París". El hecho es que no hubo Laudo, es inexistente.

Trascurren tres décadas desde la ley 7511 y el problema de La Brea y Pariñas se actualiza y se olvida conforme a los vaivenes políticos y ninguno de los gobiernos, constiucionales o de facto, logra su solución.

El "Memorándum" del Dr. Bustamante y Rivero concluye su informe con el siguiente párrafo:

"En suma, el asunto de La Brea y Pariñas es un capítulo penoso en la historia de la minería peruana, constituído por una sucesión de episodios en los que, con una reiteración que se diría sistemática, los derechos del Estado resultan disminuídos o vulnerados. Desde el empadronamiento defectuoso de 1887 hasta la transacción anticonstitucional de Marzo de 1922 y el Laudo que, sin los atributos de tal, pero revestido de las formas de un instrumento internacional, incorporó esa transacción en su texto, todo ha sido un proceso irregular y oscuro en el que se mezclaron presumibles actos dolosos – a los cuales fue ajeno el Estado como tal – con negligencias y omisiones de la Administración que han desmejorado procesalmente la posición de defensa del país, pese a la radical justicia de su causa. Frente a esta situación, el buen criterio conduce a afrontar el problema en su descarnado realismo y a buscar para ello, entre los recursos de derechos que aún quedan vigentes, aquel o aquellos que mejor se acomoden al objetivo de enmendar yerros y de restablecer un legítimo equilibrio que ponga definitivamente al Estado al abrigo de actos inescrupulosos y de soluciones inseguras".

Se llega al Gobierno de Belaúnde y el Congreso emite la ley de 31 de Octubre de 1963, que dice:

"Los denominados acuerdos, convenio y Laudo sobre La Brea y Pariñas, por haber violado los requisitos legales pertinentes, son nulos ipso jure y no obligan a la República".

Esta ley no pasa de ser una declaración. No tiene valor práctico.

El 28 de Julio de 1968 el Presidente Belaúnde, en su Mensaje al Congreso, anuncia la solución del problema de La Brea y Pariñas y en Agosto se suscribe el "Acta de Talara" reivindicándose para la Nación, sin costo alguno, el pleno dominio de los campos de La Brea y Pariñas, además de las instalaciones en el lugar pozos, equipos de bombeo, oleoductos, etc.

Este acuerdo tuvo sentido de responsabilidad, sin exponer al país a situaciones conflictivas. A la ceremonia que tiene lugar en Talara asisten los Presidentes del Senado y de la Cámara de Diputados, ambos del partido de oposición al Gobierno.

El 3 de Octubre de 1968 se quiebra el orden constitucional y el manifiesto revolucionario pretende justificar este hecho por la "seudo solución entreguista dada al problema de La Brea y Pariñas..."

El Gobierno "de facto" declara nula el Acta de Talara, dispone la ocupación de la cincuentenaria refinería de Talara y a principios de 1969 expropia la participación de la IPCo. en las Concesiones "Lima".

La dictadura anuncia que no pagará un centavo de indemnización y se compromete por decreto a cobrar presuntos adeudos que estima en 690'524,283 dólares.

A comienzos de 1969 comienza a preocupar al Gobierno "de facto" la enmienda Hickenlooper que faculta al Gobierno de los EE.UU. la aplicación de determinadas sanciones en defensa de los intereses norteamericanos en el exterior por expropiaciones o confiscaciones sin compensación.

Dejada de lado la Enmienda por una remota probabilidad de reacción adversa en América Latina, los Estados Unidos utiliza su influencia para aplicar medidas más efectivas, directas o indirectas, cerrando el crédito al Perú en las Agencias y Bancos Internacionales de fomento y desarrollo, en una especie de bloqueo económico, mientras no se indemnizara a los norteamericanos afectados por las medidas de expropiación.

El 19 de Febrero de 1974 se firma el Convenio Green-De la Flor para la solución de los problemas pendientes entre ambos países.

El Artículo I del arreglo señala que "Los problemas pendientes a que se contrae el presente Convenio son las reclamaciones de nacionales de los Estados Unidos, surgidas con anterioridad a la fecha de este Convenio, como resultado de expropiación u otras fomas de adquisición permanente por el Gobierno Revolucionario de la Fuerza Armada del Perú de bienes e intereses de bienes, de propiedad directa o indirecta y las reclamaciones del Gobierno del Perú contra tales nacionales de los Estados Unidos, así como las reclamaciones de nacionales de los Estados Unidos y del Gobierno del Perú sobre ciertos contratos para la construcción de carreteras, surgidos con anterioridad a la fecha de este Convenio".

Se aclara que el término "nacionales de los Estados Unidos" que se emplea en el Convenio "significa empresas organizadas como sociedades bajo las leyes de un Estado de los Estados Unidos que (a) son dueñas, individual o colectivamente, directa o indirectamente, del cincuenta por ciento o más de las acciones emitidas o de otros bienes o intereses en bienes, o derechos contractuales, sobre los cuales se basan las reclamaciones a que se contrae el párrafo A; y (b) que han dado a conocer sus reclamaciones al Gobierno de los Estados Unidos antes de la fecha de este Convenio".

Conforme al Artículo II se conviene para resolver estos problemas y por concepto de solución total y definitiva, la suma de 76 millones de dólares que el Perú debe entregar a los Estados Unidos.

El Artículo III menciona que la distribución de la suma a que se refiere el Artículo II, "es de exclusiva competencia del Gobierno de los Estados Unidos, sin que del ejercicio de esta atribución emane ninguna responsabilidad para el Gobierno del Perú".

Por el Artículo IV "El Gobierno de los Estados Unidos declara que el pago de la suma a que se alude en el Artículo II cancela toda responsabilidad u obligación del Gobierno del Perú con los nacionales de los Estados Unidos, sus subsidiarias, sucursales y filiales respecto de los problemas y reclamaciones a que se refiere el Artículo I."

El Artículo V en su texto completo dice:

"Dada la naturaleza intergubernamental del presente Convenio, el Gobierno del Perú declara que no existen ya responsabilidades o cargos u obligaciones o pago de cualquier impuesto, ni acciones legales, civiles o de otra índole, contra los nacionales de los Estados Unidos a que se refiere el Artículo I, sus subsidiarias, sucursales o filiales en el Perú o contra los actules o anteriores funcionarios de cualquiera de ellos, en relación con sus actividades como funcionarios de dichos nacionales, sus subsidiarias, sucursales o filiales efectuados con anterioridad a la firma de este Convenio."

"No se iniciarán, continuarán o ejecutarán en el futuro cualesquiera reclamaciones o actuaciones en base a tales impuestos, cargos, obligaciones, responsabilidades o acciones legales, relativos a las personas naturales o jurídicas mencionadas anteriormente. El Gobierno del Perú asumirá asimismo las obligaciones contractuales o pecuniarias (inclusive pensiones y otras prestaciones para empleados) legalmente válidos y comunicadas al Gobierno del Perú de los nacionales de los Estados Unidos, sus subsidiarias, sucursales o filiales en el Perú, a que se refiere el Artículo I, que emanen de sus operaciones en el Perú".

El Convenio Green-De la Flor incluye dos Anexos.

El Anexo A dice que "Sin modificar las disposiciones de este Convenio el Gobierno del Perú deja expresa constancia de que los asuntos a que se contrae el presente Convenio se refiere a los problemas y reclamaciones derivados de las actividades realizadas por las siguientes empresas . . .". Sigue una relación de empresas entre las que no figura la IPCo.

Por el Anexo B "El Gobierno de los Estados Unidos ha reconocido que la posición del Gobierno del Perú está precisada en el Anexo A y toma nota que esta posición se expresa sin modificar por vía de interpretación u otra manera, las disposiciones de este Convenio".

En la aplicación del Convenio, el Gobierno del Perú hace entrega al Gobierno de los Estados Unidos, de 76 millones de dólares cuya distribución entre las empresas reclamantes, es de "exclusiva competencia" de ese Gobierno.

En este reparto, el Gobierno de los Estados Unidos hace entrega a la Esso Standard Inter-América Inc. (compañía norteamericana organizada en los EE.UU. conforme a sus

leyes) poseedora del 99.9 o/o de las acciones de la IPCo. (empresa constituída en Toronto, Canadá) de la suma de US$ 23'157,875.07

Este hecho motiva la protesta de la Cancillería, señalando que implica "una distorsión del espíritu y letra del Convenio" agregando que "espera que el Gobierno de los EE.UU. respetuoso del espíritu del Convenio rectificará la inclusión de la Esso Standard Inter-América Inc. en la lista de las empresas consignadas en el documento adjunto al Aide-Memoire que se devuelve con la presente Nota".

En respuesta a la protesta anterior, el Departamento de Estado, por medio de su Embajada en Lima, manifiesta a la Cancillería que "lamenta que la distribución de los fondos determinada por el Departamento de Estado no haya merecido la conformidad del Gobierno del Perú. Sin embargo, como el Ministerio se ha servido señalar, el Artículo III del Convenio dispone que la distribución es de exclusiva competencia del Gobierno de los EE.UU. sin que del ejercicio de esta facultad emane ninguna responsabilidad para el Gobierno del Perú. El Gobierno de los EE.UU. es de parecer que la distribución efectuada armoniza con los términos del Convenio por lo que el Gobierno de los EE.UU. deplora no poder acceder al pedido del Gobierno del Perú en el sentido de que se rectifique la lista de las firmas receptoras."

En este arreglo no se menciona a la Internacional Petroleum Co. Sin embargo, de la interpretación de los Artículos I y V del Convenio fluye la evidencia de que se "renuncia" al cobro de los pretendidos adeudos de la empresa que el mismo gobierno los había fijado en 690 millones de dólares. Después de la firma del Convenio no se vuelve a mencionar tales adeudos.

Esta es la "solución final" al viejo problema de La Brea y Pariñas y en particular a la "entreguista" Acta de Talara de Agosto de 1968.

LA COMPAÑIA PERUANA DE VAPORES Y DIQUE DEL CALLAO

I Etapa (1906 – 1930)

Al asumir el mando supremo de la República el Dr. José Pardo y Barreda (1904 - 1908), cuya acción de gobierno se caracteriza por su acendrada honestidad y dinamismo, uno de sus primeros actos se orienta al fomento y desarrollo de la Marina Mercante sobre una base auténticamente nacional.

En su primer mensaje al Congreso Ordinario de 1905, se refiere a este anhelo en los siguientes términos:

"Ya es tiempo de que el Gobierno se ocupe de estimular por medios eficaces, la formación de una compañía nacional de navegación en la costa. Este es un deseo general en el país. La Marina Mercante es escuela práctica

de navegación, medio seguro de aumentar el material flotante sin pesado gravamen para el Tesoro y un estímulo poderoso para incrementar el capital nacional, porque se retienen en el país los provechos de los fletes".

Concordante con esta idea, el Presidente Pardo envía a la Cámara de Senadores, en la primera legislatura de ese año, un proyecto de ley para el establecimiento de una compañía nacional de vapores y un dique en el Callao.

Esta iniciativa da origen a la Ley No. 194, promulgada el 6 de Febrero de 1906, por la que se autoriza al Poder Ejecutivo para llevar adelante esta empresa y es en esta disposición donde se encuentra el punto de partida para la creación de la COMPAÑIA PERUANA DE VAPORES Y DIQUE DEL CALLAO, la empresa naviera nacional de mayor trayectoria en el país.

El texto de esta importante ley, es el siguiente:

Art. 1º — El Poder Ejecutivo gestionará la organización de una Compañía Nacional de Vapores que establecerá las líneas de navegación señaladas en el Artículo 2º y que construirá y explotará un dique flotante en el Callao.

Art. 2º — Las líneas de navegación que deben contratarse son las siguientes:

a) Línea directa entre Panamá y el Callao.

b) Línea de escala entre los puertos del litoral de la República, que se extenderá a los puertos de Guayaquil, Valparaíso e intermedios.

c) Línea especial entre los puertos de Huacho, Callao, Pisco e intermedios.

Art. 3º — El dique que establecerá la Compañía en el Callao deberá tener capacidad para levantar, en dos horas, vapores de 12 mil toneladas de desplazamiento, sin que éstos, al entrar al dique, pesen mas de 7 mil toneladas.

Art. 4º — Autorízase al Poder Ejecutivo para otorgar a la Compañía Nacional de Vapores, además de las concesiones y franquicias acordadas por los artículos 9º y 10º de la ley de 16 de Diciembre de 1903, las siguientes:

1) Subvención anual de 30,000 libras durante 15 años. Esta subvención excluye a la Compañía de los beneficios acordados por el artículo 9º de la ley de 16 de Diciembre de 1903.

2) La garantía especial de la renta del impuesto al consumo de los fósforos, para el pago de dicha subvención.

3) La exoneración de impuestos que afecten la navegación y de los de patentes y registros, así como el de contribución sobre la renta que produzcan las acciones y bonos de la Compañía, salvo el impuesto de hospital que se cobra en el Callao.

(4) Liberación de derechos de aduana a los víveres y artículos navales que se importen para consumo de la Compañía, adoptando el Gobierno las precauciones que estimen prudentes en guarda de los intereses fiscales.

Art. 5º — La Compañía deberá obligarse a seguir itinerarios fijos en sus viajes.

Art. 6º — Autorízase al Poder Ejecutivo para conceder, temporalmente, a la Compañía que se forme, el uso de los trasportes nacionales IQUITOS y CONSTITUCION, pagando conforme a sus Partidas del Presupuesto General, al personal de Jefes, Oficiales y Tripulantes de dichas naves; siendo de cuenta de la misma Compañía los gastos de conservación y reparaciones necesarias y pudiendo el Gobierno recuperarlos cuando los necesite para su servicio, sin que en este caso pueda aquélla reclamar indemnización de ningún género.

Art. 7o — El Gobierno establecerá las condiciones que deben reunir los vapores en cuanto a su construcción, velocidad, desplazamiento, número, itinerario, escalas, etc., así como todo lo relativo al pago de la subvención, a los servicios que prestará la Compañía al Gobierno y a las tarifas que éste pagará por dicho servicio.

Art. 8º — La Compañía queda sometida a las obligaciones impuestas por el Artículo 9º de la ley de 16 de Diciembre de 1903.

La Ley No. 194 señala el comienzo de una nueva etapa por la aparición de hombres de gobierno con mentalidad renovada en cuanto a la actividad naviera, como es el caso del Presidente D. José Pardo y de su Ministro de Hacienda D. Augusto B. Leguía, así como de empresarios peruanos decididos a apoyar tal política por el empleo de capitales en una actividad de riesgo.

En este cambio juega un papel importante la situación política del país, el nuevo ordenamiento administrativo y el clima de tranquilidad pública. Un índice de referencia se encuentra en la formación, en el último quinquenio del Siglo XIX, de no menos 60 sociedades anónimas, Bancos, compañías de seguros, textiles, agrícolas, tabacos, fósforos, ferrocarriles, muelles, etc., con inversión de importantes capitales privados.

Con el respaldo de la ley de 6 de Febrero de 1906, un grupo de empresarios peruanos propone al Gobierno las bases para la organización de una sociedad anónima, con residencia en la Capital, dedicada a la actividad naviera.

Esta propuesta fue aceptada por el Poder Ejecutivo por Resolución de 21 de Julio de 1906, bajo la forma de un contrato, elevado a escritura pública.

El texto de este importante documento que constituye la partida de nacimiento de la COMPAÑIA PERUANA DE VAPORES y DIQUE DEL CALLAO, es el siguiente:

Lima, 21 de Julio de 1906

Visto el expediente número 146 en que se propone las bases para la formación de la "Compañía Nacional de Vapores y Dique Flotante" en el Callao;

De acuerdo en parte, con los informes de la Dirección de Marina, de la Superintendencia General de Aduanas y de la Cámara de Comercio de Lima, y con el dictamen del Ministerio Fiscal; y

Aceptando la indicada propuesta;

SE RESUELVE:

Los señores Nicanor M. Carmona, Pedro D. Gallagher, David S. Iglehart, José Payán, Enrique de la Riva Agüero y Jorge Sharpe, se obligan a promover dentro del plazo de noventa días y bajo las condiciones que en seguida se expresan, la formación de una sociedad anónima con residencia en esta capital para la ejecución de la ley 194 de 6 de Febrero de 1906 y que se denominará "Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao":

a) El capital efectivo de la Compañía no será menor de trescientas mil libras, dividido en acciones de una libra cada una. La Compañía podrá emitir obligaciones hasta por trescientas mil libras, afectando a su servicio la subvención fiscal y su garantía;

b) La Compañía se obliga a establecer con seis vapores, las siguientes líneas de navegación, alternando el servicio quincenal de ellas de manera que resulte un servicio semanal en la costa del Perú:

I) Una línea rápida, mensual por lo menos, que en no más de cuatro días haga la travesía entre los puertos del Callao y Panamá, con escalas en

dos puertos del Perú, cuando sea posible sin perjudicar la rapidez del viaje, servida por vapores con capacidad por lo menos para cien pasajeros de primera clase y de un tonelaje no menor de dos mil quinientas toneladas brutas de registro y en condición de navegar a razón de no menos de veinte millas por hora. Mientras se construye el vapor o vapores destinados a este servicio, la Compañía podrá hacer los viajes a Panamá con el trasporte nacional IQUITOS, el que los verificará con la mayor rapidez que le sea posible;

II) Una línea quincenal de escala entre los puertos de la República, que podrá extenderse a Panamá, Valparaíso e intermedios, servida por vapores no menores de dos mil toneladas brutas de registro y que tendrán un andar no menor de doce millas por hora;

III) Una línea quincenal entre los puertos de Huacho, Callao, Pisco e intermedios, que podrá extenderse hasta Santa por el norte e Ilo por el sur, servido por un vapor no menor de mil toneladas brutas de registro y con un andar de diez millas por hora.

c) La Compañía se obliga a establecer en el Callao, en el plazo de diez y ocho meses contados desde que se firme este contrato, un dique flotante, seccional, de acero, que pueda levantar en dos horas, vapores de hasta doce mil toneladas de desplazamiento estando cargado, pero que al entrar al dique no pesen más de siete mil toneladas.

Los buques del Estado gozarán de una rebaja de treinta y tres por ciento sobre las tarifas del dique y tendrán, además, derecho preferencial en su uso. La mitad del personal de servicio deberá ser de peruanos.

d) La Compañía se obliga a efectuar gratuitamente para el Supremo Gobierno, el servicio postal entre todos los puertos en que toquen sus naves con arreglo a sus itinerarios, y a no cobrar más de cinco centavos de sol por cada encomienda cuyo peso no exceda de cinco kilos.

Los sacos o paquetes de correspondencia y las encomiendas procedentes de las oficinas de correos, deberán llevarse a bordo antes de la hora fijada para la salida de los vapores, por los empleados de la autoridad marítima y entregarse al Contador u otra persona autorizada por la Compañía.

Los vapores tendrán un departamento seguro y cerrado con llave para guardar la correspondencia.

La Compañía podrá llevar fuera de las valijas, o de los paquetes entregados por el correo, y sin estampillas de franqueo, su correspondencia oficial, esto es, la de sus agentes entre sí o la del Directorio de la Compañía que verse sobre su propio servicio.

e) Las tarifas del dique y las de los vapores por carga y pasajeros, se formarán y revisarán de acuerdo con el Gobierno, el que gozará de una rebaja de treinta y tres por ciento en los pasajes de los que viajen en servicio del Estado y en el flete de los artículos militares y de los importados por el Gobierno, no comprendiendo en ellos los destinados a la construcción y explotación de obras públicas. Cuando el número de pasajes de primera clase por cuenta del Gobierno en un vapor pase de diez, la rebaja será del cuarenta por ciento; pasando de veinte, de cuarenta y cinco por ciento; y de treinta para arriba, de cincuenta por ciento. Cuando el número de pasajes de cubierta, por cuenta del Gobierno. en un vapor, pase de cincuenta, la rebaja será de cuarenta por ciento; pasando de cien, de cuarenta y cinco por ciento; y de ciento cincuenta para arriba, de cincuenta por ciento, observándose también esta última escala de rebajas en el trasporte de animales y en el uso de las embarcaciones menores que la Compañía pudiera tener en cualquier puerto.

f) El Gobierno tendrá la preferencia sobre los pasajes y fletes que la Compañía tenga disponibles en el momento en que él los solicite.

g) La quinta parte por lo menos, de los Oficiales y tripulantes de los vapores de la Compañía, será compuesta de peruanos, sin las equivalencias de que trata la ley de 16 de Diciembre de 1903 y, además, se obliga ella a dar alojamiento y mantención conveniente a bordo a un piloto o Guardiamarina y a un ingeniero mecánico, practicantes, nombrados y pagados por el Supremo Gobierno, los que quedarán sometidos a la disciplina del buque.

h) Al personal de la Marina de Guerra que la Compañía emplee en sus vapores, se le abonará, cuando menos, el haber, gratificaciones y demás emolumentos que el Estado abona en servicio activo y embarcado.

i) Exceptuando los vapores destinados a la línea rápida a Panamá, la Compañía se obliga a conducir en tiempo de paz, tropas y artículos militares en sus vapores ordinarios a puertos de la República, aun cuando no sean de escala, siempre que estén comprendidos en su rumbo y dentro del límite de sus itinerarios y que el número de tropas o cantidad de carga embarcada le den una entrada no menor de treinta libras (Lp. 30), hecha la rebaja estipulada en la Cláusula "e". En el caso de no llegar a esa suma el Gobierno satisfará la diferencia.

j) En caso de guerra internacional, la Compañía estará obligada, si el Gobierno se lo exige, a poner al servicio del Estado, por no menos de dos meses, todos o alguno de sus buques. La entrega se hará bajo de inventario detallado y con el Capitán, Oficiales y personal de máquinas y tripulaciones, quedando el Gobierno obligado a devolver los buques en el mismo estado en que los hubiera recibido.

El Gobierno hará todos los gastos de los buques mientras los tenga en su poder y abonará a la Compañía por arrendamiento de ellos el uno por ciento (1 °/o) mensual sobre el valor de cada uno, el que será el primitivo de construcción con un castigo de cinco por ciento anual. Podrá también designar entonces Jefes y Oficiales de su confianza para el comando de los buques, y será responsable del valor total de ellos, que se fijará al entregarlos, si se perdiesen por accidente de guerra o cualquiera otra causa. Para este efecto y sin perjuicio de su responsabilidad directa, el Gobierno asegurará los buques contra todo riesgo y endosará las pólizas a favor de la Compañía.

En caso de pérdida total, el Gobierno abonará, además, a la Compañía la merced conductiva estipulada sobre el buque perdido hasta que ésta reciba el valor de la nave; efectuado este pago, la obligación del Gobierno se reducirá a abonar el seis por ciento anual sobre el valor del buque perdido, por el tiempo que la Compañía emplee en reemplazarlo, el cual no podrá exceder de diez y ocho meses.

En las averías o daños, la obligación del Gobierno se reduce a hacer a su costo las reparaciones que sean necesarias para devolver los buques a la Compañía en el mismo estado en que los recibió, corriendo entre tanto la merced conductiva hasta la devolución.

k) La Compañía podrá extender su servicio de navegación a Europa o en otras direcciones proveyéndose del número de buques necesarios, sin reducir el de los que, según la Cláusula "b", estarán dedicados a las líneas en ella estipuladas. Concederá al Gobierno en los pasajes, así como en los fletes de artículos militares, en las dichas nuevas líneas que establezca, una rebaja de veinte por ciento sobre sus tarifas.

l) La Compañía se obliga a publicar sus itinerarios en los cuales constará detalladamente el día de la llegada y salida de los vapores de cada puerto y contrae la obligación de cumplirlos puntualmente, salvo en caso de fuerza mayor.

Con el objeto de asegurar un servicio regular y rápido, el Gobierno se compromete a facilitar por todos los medios posibles el despacho de los vapores, tanto en el Callao como en los demás puertos, habilitando con tal fin, sin gravamen alguno para la Compañía, en los servicios que correspondan a las dependencias del Gobierno, los días festivos y feriados. Con el mismo objeto si los vapores llegaran en horas extraordinarias, cuando el servicio de las oficinas estuviere terminado, se habilitarán las horas indispensables para que los vapores no atrasen su itinerario, siempre que para ello no mediare grave inconveniente. Esta habilitación se hará también sin gravamen alguno para la Compañía.

La estadía de los vapores en cada puerto no debe ser menor de dos horas; pero, si por causa de mal tiempo u otra imprevista el vapor hubiera sufrido retardo en su viaje, la autoridad marítima lo despachará en el más breve plazo posible.

m) En el caso de retardo en la salida de algún vapor, la Compañía, dará inmediato aviso a la autoridad correspondiente; pero si dejare de hacer uno o más viajes de los fijados en su itinerario, pagará la multa que el Gobierno le imponga según la gravedad de la falta, exceptuando siempre los casos fortuitos o de fuerza mayor debidamente comprobados.

La multa no podrá exceder nunca de la suma que, en proporción a la subvención fiscal, corresponda al viaje omitido.

n) La Compañía contrae la obligación de reemplazar en el más breve plazo, no mayor de diez y ocho meses, los vapores que se pierdan o inutilicen para el tráfico. Igualmente quedará obligada a reemplazar en el mismo plazo de diez y ocho meses, el dique que se debe establecer en el Callao, si este se perdiese por cualquier accidente que no sea de guerra.

ñ) La Compañía, dentro de cinco meses de constituída y antes de comenzar los trabajos, se obliga a presentar al Comisionado que el Gobierno designe en Europa los planos de los vapores y dique que mande construir, con el objeto de comprobar que se cumplirán en dicha construcción las prescripciones determinadas por el Gobierno en el Memorándum anexo a este contrato, de conformidad con el artículo 7º de la ley de 6 de Febrero de 1906.

Los vapores comenzarán sus viajes de itinerario en un plazo no mayor de diez y ocho meses a contar desde la fecha en que se aprueben y firmen los planos por el dicho Comisionado del Gobierno.

o) El Supremo Gobierno se obliga a otorgar a la Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao, las concesiones siguientes:

I) Todos los privilegios, exenciones y franquicias establecidas en la ley de 16 de Diciembre de 1903 con la sola excepción de lo dispuesto en su artículo 5º que no regirá para la Compañía durante los quince años de la subvención.

II) Subvención anual de treinta mil libras durante quince años, conforme a la ley de 6 de Febrero de 1906.

III) La garantía especial según la misma ley, de la renta proveniente del consumo de los fósforos, para el pago de dicha subvención.

IV) Exoneración de todos los impuestos que afecten la navegación y de patentes y registro mercantil y marítimo o cualquier otro, así como la contribución sobre la renta que produzcan las acciones y bonos que emita la Compañía, salvo el impuesto de hospital que se pagará en el Callao.

V) Liberación de derechos de Aduana a los víveres y artículos navales que se importen para el servicio y consumo de la Compañía, así como la conservación, compostura, y explotación de sus vapores y dique, cuyo despacho se solicitará y efectuará con las formalidades que el Gobierno establezca en guarda de los intereses fiscales y del comercio.

VI) El Gobierno cederá gratuitamente por todo el tiempo de la duración de este contrato y después, mientras continúe el dique prestando sus servicios, el uso de los terrenos de propiedad del Estado que ocupa la empresa del dique existente en el Callao, obligándose a poner a la Compañía en posesión de dichos terrenos inmediatamente que los recupere. Le cederá también en las mismas condiciones y al firmarse este contrato, el uso de los terrenos que ocupaba el destruído fuerte de Santa Rosa.

p) La subvención de treinta mil libras anuales durante quince años, se pagará directamente por la Compañía que recaude la renta de los fósforos, afecta a ella, en mensualidades vencidas, iguales a dos mil quinientas libras cada una, debiendo la Caja Fiscal abonar mensualmente la parte que faltare para completar la subvención si el producto de esa renta no alcanzare a cubrirla.

Mientras la Compañía no tenga establecidos, el dique en el Callao y todas las líneas pactadas en los incisos, I, II y III de la cláusula "b", con su dotación de vapores, se pagará la subvención en la forma siguiente: diez mil libras por los viajes rápidos del Callao a Panamá; trece mil setecientas cincuenta libras por los vapores ordinarios destinados al tráfico de la costa; un mil doscientas cincuenta libras por el servicio entre Huacho y Pisco; y cinco mil libras por el dique flotante.

No se suspenderá la subvención mientras el Gobierno tenga los buques a su servicio, conforme a la cláusula "j", ni en el caso de que se perdiesen durante ese servicio ni en ningún otro que no sea imputable a la Compañía.

q) El Gobierno estimándolo conveniente cederá a la Compañía si ésta la pidiese y por el tiempo que ella la necesite, el uso gratuito del trasporte del Estado IQUITOS, siendo de cargo de aquél el pago de los sueldos de los Jefes, Oficiales y Tripulantes, y del de la Compañía la mantención de los mismos y todos los gastos de seguro marítimo, combustible, conservación, limpieza de fondos y reparaciones del buque y de sus máquinas. Esta obligación de la Compañía existirá desde el momento en que reciba el mencionado buque.

Al hacerle su entrega se hará inventario pormenorizado, siendo el valor de la nave el de treinta mil libras, que fija el Supremo Gobierno, para los efectos del seguro correspondiente. Entregado el IQUITOS mientras la Compañía continúe a su juicio necesitándolo, no podrá el Supremo Gobierno exigirle su devolución, salvo que sobreviniera guerra internacional o civil.

r) La devolución del IQUITOS se hará en el mismo estado en que la Compañía lo hubiese recibido, menos deterioro natural, quedando a beneficio del Gobierno cualquiera mejora que hubiese ejecutado.

s) Cuando ese trasporte nacional, o cualesquiera otros que también se recibieran en iguales condiciones, presten sus servicios a la Compañía continuarán en ellos los Jefes y Oficiales que los tengan a su cargo, pudiendo aquella nombrar el Contador, los Sobrecargos, médico, mayordomo y personal de cámara para el servicio de los pasajeros.

t) La Compañía no permitirá que por sus vapores se trasporte pólvora, dinamita, nitrógeno o cualquier otro explosivo, salvo expresa autorización del Gobierno, y siempre que lleve a bordo de sus buques armas y municiones de propiedad particular, lo pondrá en conocimiento del mismo.

u) La Compañía, si a su juicio le fuese posible, proveerá al Gobierno al precio de plaza, del carbón y artículos navales que éste necesite de los que ella tenga depositados para su propio servicio.

v) Este contrato regirá por quince años a cuyo vencimiento podrá ser renovado de común acuerdo. Si no lo fuere, cesarán en las relaciones de la Compañía con el Gobierno, todas las rebajas y obligaciones recíprocas que no sean materia de la ley de 16 de Diciembre de 1903, a la cual quedará entonces sujeta la Compañía por entero en cuanto a su servicio de vapores y en cuanto al dique, con el uso de los terrenos del Estado, en los términos estipulados en la cláusula "o", inciso VI.

x) La Compañía presentará sus Estatutos al Supremo Gobierno para su aprobación.

y) Esta escritura, la que celebre la Compañía para la emisión de los bonos y todas las demás que tenga que celebrar para la ejecución de este contrato están exentas del impuesto de timbres y del registro mercantil.

Regístrese
Rúbrica de S. E.

Leguía.

El 10 de Enero de 1907 se expide una resolución por la que se dispone la asignación de la primera subvención anual de treinta mil libras y el 6 de Febrero del mismo año se ordena que el personero del fisco en la Caja de Depósitos y Consignaciones "representará en la primera Junta General de la Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao, las 30,000 acciones a que está suscrito el Gobierno".

La primera Junta General de Accionistas tiene lugar el 7 de Febrero de 1907, en el local del Banco del Perú y Londres, en Lima, bajo un Directorio provisional presidido por D. Nicanor Carmona e integrado por David S. Iglehart, Enrique de la Riva Agüero y Pedro D. Gallagher.

En esta trascendental reunión, Nicanor Carmona luego de declarar que en la fecha queda constituída la "Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao", expresa lo siguiente:

"Hemos dado un gran paso al fundarla, pues ello equivale no sólo a esperar comercialmente los frutos a que los accionistas tienen derecho en esta empresa, sino que vamos a contribuir en no pequeña escala al progreso de este país que reclamaba con empeño una Compañía de Vapores que ostentando su bandera fuera verdadero factor en el sostenimiento de la paz pública".

En esta primera Junta de accionistas se discuten y aprueban los Estatutos que a su vez son sometidos a consideración del Gobierno el que, con extraordinaria diligencia, los aprueba con ligeras modificaciones el 9 de Febrero.

Bajo la forma de Sociedad Anónima, se señala como capital de la empresa 300 mil libras peruanas, dividido en acciones de una libra a cubrirse con el 10 o/o al suscribirse la acción y el saldo en mensualidades de 5 o/o cada una.

Se menciona como sede de la Compañía la ciudad de Lima y su duración de 99 años, pudiendo disolverse antes del plazo señalado con el voto aprobatorio de las tres cuartas partes de las acciones emitidas. Se faculta la emisión de obligaciones hasta por 300 mil libras peruanas, afectando a su servicio la subvención fiscal, la garantía de ésta y los propios recursos.

El 13 de Febrero de 1907 tiene lugar la segunda Junta General de Accionistas para la elección del Directorio definitivo que queda constituído por Nicanor Carmona como Presidente, José Payán como Vice-Presidente y como Directores Ernesto F. Ayulo, Felipe Barreda y Osma, Mariano I. Prado u Ugarteche, Enrique de la Riva Agüero, Amador del Solar y Pedro D. Gallagher, este último en representación del Gobierno.

Esta Junta aprueba la contratación de Goerge Sharpe como Gerente de la Compañía con un sueldo de dos mil libras en el primer año y de mil quinientas libras a partir del segundo año, más la participación de 3 o/o que se señala en los Estatutos. El contrato por una duración de 3 años. Por los servicios que presta en la organización de la empresa se le otorgan acciones liberadas por 600 libras.

En Junio de 1907 el Directorio aprueba la insignia o bandera que distingue a la "Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao" (CPVDC).

Una de las primeras gestiones del Directorio fue la de obtener del Gobierno la modificación en la forma de pago de la subvención acordada en la Cláusula "p" del contrato, en el sentido de que las asignaciones fueran a razón de 2.500 libras mensuales, lo que permitirá garantizar la emisión de 30.000 libras en bonos, destinados a incrementar el fondo para la adquisición del dique flotante.

El 18 de Octubre de 1907, a los 8 meses de la primera reunión de Junta General, el Presidente del Directorio informa a los accionistas "que las 300.000 acciones que emitió la Compañía han sido totalmente colocadas y que al 30 de Setiembre se han recaudado ya a cuenta de ellas y por intereses que hemos cobrado por cuenta de imposiciones 110,025.51 Lp.", expresando su confianza de que en un año más se recaudará lo que falta para cubrir las 300.000 libras peruanas que sumadas a otras 300.000 Lp. que se esperan obtener en efectivo de la emisión autorizada de 350,000 Lp., se logrará un total de 600.000 Lp.

Dentro de la prioridad establecida, la primera operación de importancia de la CPVDC fue la adquisición del dique flotante cuya construcción, luego de considerar varias propuestas, fue adjudicada a la firma "Swam Hunter & Wigham Richardson Ltda." de Wallsend on Tyne, Inglaterra, firmándose el respectivo contrato el 26 de Setiembre de 1907, por el precio de 59.000 libras peruanas.

La construcción del dique duró 11 meses, siendo probado satisfactoriamente levantando al vapor CITY OF NAPLES. Zarpó con destino al Callao el 20 de Agosto de 1980, conforme al contrato para su remolque con la firma "Smith" de Rotterdam a un costo de 21.700 libras, a lo que se agrega 5.000 libras por el seguro marítimo. Después de una larga y penosa travesía de más de siete meses, el dique fondea en el Callao el 2 de Abril de 1909 siendo inaugurado el 22 del mismo mes con el buque RETRIEVER de 3.000 toneladas, propiedad de la West Coast Line. El costo total del dique, incluyendo remolque, seguro y accesorios, fue de 91,789 libras peruanas.

Para iniciar las actividades del trasporte marítimo, el Directorio consi-

deró originalmente la utilización de los buques IQUITOS y CONSTITUCION (ex-COYA de W.R. Grace & Co.) de propiedad del Estado, conforme a la autorización de la ley 194, siendo dejado de lado este propósito luego de apreciar que las características de los buques no respondían a las necesidades del tráfico comercial.

Independientemente del intento anterior, se aprueba la construcción de dos buques, seleccionándose a los astilleros "Camell Laird" de Binkerhead, Inglaterra, con los que se firma el correspondiente contrato el 11 de Abril de 1908 a un costo de 104.500 libras esterlinas por unidad. Los planos y especificaciones de los vapores proyectados por Camell Laird fueron revisados por el Comisionado del Gobierno, Capitán de Navío Caballero y Lastres, y es probable que esta intervención haya motivado una modificación en las calderas, adaptándose éstas para quemar petróleo en lugar de carbón según el diseño original.

Los buques, idénticos en sus características, de 3.300 toneladas de registro bruto, tomaron los nombres de UCAYALI y HUALLAGA, con capacidad de carga y pasajeros, éstos últimos 112 en primera clase, 98 en segunda y 200 en cubierta con adecuada acomodación. En las pruebas de recepción el UCAYALI dió 19 1/4 nudos de velocidad y el HUALLAGA 19 1/2 nudos.

El 30 de Octubre de 1909 llega al Callao el vapor UCAYALI y el 22 de Noviembre del mismo año el vapor HUALLAGA, ambos eran los buques más veloces en la costa occidental Sud Americana.

En adición a estas unidades se adquiere en remate la barca ELISABETH de 2.493 toneladas de registro, por el precio de 2.350 libras, para ser apontonado en el Callao como depósito de petróleo y víveres.

Corresponde a esta etapa la entrega del Gobierno a la Compañía del terreno denominado "antiguo fuerte Santa Rosa", para el establecimiento de una factoría y más tarde un muelle.

Por otro lado la CPVDC establece sus oficinas en el Callao, en la Plaza Grau, en un inmueble de propiedad de la Compañía de Seguros "La Popular", mediante un contrato de arrendamiento por 15 años, por la merced conductiva mensual de 12 libras en los primeros 5 años y de 14 libras en los 10 restantes.

En esta forma, en el corto plazo de cuatro años, entre el 21 de Julio de 1906, fecha del contrato firmado con el Gobierno, y la llegada del dique flotante, de los vapores UCAYALI y HUALLAGA, la incorporación de la barca ELISABETH y el establecimiento de sus oficinas en el Callao, comienzan las actividades de la "Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao" bajo los mejores auspicios, con un Directorio integrado por empresarios capacitados.

Sin embargo, el compromiso de la CPVDC incluía el establecimiento de una línea rápida mensual a Panamá, una línea quincenal de escalas en el litoral con posibilidades de extenderse a Panamá y Valparaíso y, finalmente, una línea quincenal entre Huacho, Callao y Pisco. Obviamente, este programa no podía ser cumplido únicamente con dos vapores.

Como una solución para alcanzar estas metas, el Directorio pone en práctica la autorización contenida en el decreto de 21 de Marzo de 1907 para la emisión de bonos hasta por 350.000 libras peruanas y encarga a sus Agentes en París, Sres. E. Ayulo y Co., la contratación de un empréstito de 350,000 libras, al interés del 6 o/o anual y un tipo de emisión de 90 1/2 por ciento, reembolsable en 21 años con la subvención de 30.000 libras otorgada por el Gobierno por la resolución de 1906.

El producto de esta emisión ascendió a 316,750 libras y con esta seguridad, la Compañía contrata la construcción de tres buques con la "Societé Anonyme des Chantiers & Ateliers" de Saint Nazaire, Normandíe, por un costo global de 261.000 libras.

Estas unidades, de iguales características, tenían un tonelaje de registro bruto de 4.700 toneladas, con acomodación para 250 pasajeros, de 13.5 nudos de velocidad. Estos buques estaban provistos de reductos de acero a ambas bandas capaces de recibir cañones de 4 pulgadas y poder trasportar, en caso necesario 2.500 hombres convirtiéndose en cruceros auxiliares. La dotación de estos buques en tráfico comercial era de 63 hombres de Capitán a paje.

Los buques tomaron los nombres de MANTARO, URUBAMBA y PACHITEA arribando al Callao el 8 de Marzo, 10 de Junio y 21 de Julio de 1911, respectivamente.

En esta etapa el vapor HUALLAGA se incendia a la altura de Huarmey el 26 de Julio de 1910, perdiéndose totalmente. Para remplazar esta pérdida, se ordena la construcción de una nueva unidad por la "S.A. des Chantiers & Ateliers" de Saint Nazaire, cuyo costo es cubierto en parte por el seguro del buque siniestrado. Esta operación le costó a la CPVDC 19,320 libras.

El nuevo HUALLAGA (II) llegó al Callao el 23 de Mayo de 1912, de características similares a los tres anteriores.

Se llega así al primer semestre de 1912 con la CPVDC cubriendo un excelente servicio entre Valparaíso y Panamá y puertos intermedios con cinco buques modernos y excelentes perspectivas.

Corresponde a esta administración montar toda una infraestructura para atender el negocio naviero: oficinas, remolcadores, lanchas, una peque-

ña factoría que se instala en Chucuíto, una moderna lavandería a bordo de la barca ELISABETH y el aumento de su activo fijo a corto y mediano plazo pone a la Compañía en serias dificultades.

En esta situación el Directorio gestiona un mayor apoyo, cuyo resultado es la ley 1059, de 27 de Febrero de 1909, prorrogando a 21 años la subvención original de 30.000 libras anuales; la ley 1798, de 11 de Enero de 1913, otorgando a la empresa una segunda subvención anual de 15.000 libras "sin perjuicio de la subvención y demás concesiones y franquicias acordadas a la Compañía por leyes especiales", bajo la condición de que la misma queda obligada "a dar una tarifa proteccionista a los artículos nacionales de primera necesidad, teniendo en cuenta los similares extranjeros que son importados y favorecidos por otras Compañías de navegación que vienen de mayores distancias al país y pagan menor tarifa".

La subvención a que se refiere la ley 1798 fue aumentada a 22,500 libras por la ley 1845 de 25 de Octubre de 1913 bajo la condición de aplicarse en su totalidad "al servicio y a la garantía del empréstito de doscientas cincuenta mil libras que colocará la indicada Compañía, debiendo no ser mayor el interés del ocho por ciento anual y la amortización acumulativa del uno por ciento."

Señala la ley la vigencia de la subvención hasta la extinción del empréstito autorizado por la misma.

Otra de las disposiciones adoptadas por el Gobierno en relación con la CPVDC, es la resolución de 27 de Agosto de 1913 nombrando al Capitán de Navío Nicanor Asín para que "representando al Gobierno interviniera en el manejo y cuidado de todos los vapores y dique de la Compañía, con el fin de cautelar los intereses fiscales comprometidos en la misma, debiendo proceder de inmediato a dictar todas las precauciones técnicas que fueren indispensables para la seguridad de las mencionadas naves mientras se adoptaran las providencias definitivas a la futura condición de la empresa."

En esta forma comienza una mayor ingerencia estatal en el manejo de la CPVDC y la autonomía de la misma, como sociedad anónima, se va perdiendo.

Las nuevas disposiciones del Gobierno dan lugar a la renuncia del Directorio y del Gerente L. J. Nunn, el 21 de Setiembre de 1913, que había remplazado a George Sharpe el 25 de Junio de 1912, al término de su contrato.

Se constituye un nuevo Directorio bajo la presidencia de D. Pablo La Rosa, como Vice-Presidente A.J. Bennet, asumiendo la Gerencia Julio L. East.

El nuevo Directorio, en armonía con las disposiciones de la ley 1845, determina que las obligaciones de la empresa ascendían a 250.000 libras y sobre este cálculo se propone en una Asamblea de Accionistas la emisión de un empréstito por esa cantidad, al 8 o/o anual, pagaderos en semestres vencidos, cuya amortización se cumpliría en 28 años. El empréstito quedaba garantizado por la subvención de la ley y una segunda hipoteca sobre los vapores.

Por el arreglo a que se llegó con los acreedores, éstos recibieron el 70 o/o de sus acreencias en bonos por un monto global de 150.100 libras, quedando el 30 o/o restante en suspenso hasta que la Compañía tuviera utilidades. En esta forma quedó en capacidad de disponer de 99.900 libras como capital de trabajo, de las que 60.000 fueron aceptadas a la par por la Caja de Depósitos y Consignaciones.

Otras disposiciones del Directorio se orientan a reajustes en el personal administrativo, a bordo y en los talleres; la suspensión termporal de los viajes a Chile donde se operaba a pérdida y un mejor control en los precios de los abastecimientos y materiales que se adquieren por la empresa.

Cuando estas medidas comienzan a dar resultados satisfactorios, ocurren dos hechos trascendentales para el país, tanto en el aspecto económico como el político.

El 1o de Agosto de 1914 se inicia en Europa la conflagración que daría lugar a la I Guerra Mundial y el 15 del mismo mes se abre al tráfico internacional el Canal de Panamá.

La I Guerra Mundial se distingue por la adopción de nuevas formas de acción contra las necesidades vitales del enemigo, inclusive contra la población civil, para conducir al colapso en la actividad económica. La ejecución técnica para el logro de este objetivo, tiene su expresión más clara en el aislamiento por el bloqueo y en la destrucción de los medios de trasporte marítimo.

La Declaración de Londres de 1909, que precisa las condiciones que definen la legitimidad de un bloqueo, es ignorada por los beligerantes imponiendo cada uno por su lado, Inglaterra, Francia, Italia, Alemania, Austria-Hungría, Estados Unidos y Japón, nuevas y rigurosas modalidades, convirtiendo los acuerdos tomados en la Conferencia de Londres, poco más o menos, en un "papel mojado".

La realidad de la guerra de 1914-1918, se caracteriza por la declaración de las "zonas vedadas" o "zonas de operaciones militares" en las que un beligerante prohibe la navegación en extensas áreas de mar libre, apoyando

esta restricción con la presencia de unos cuantos buques de guerra o campos minados, bajo la amenaza de captura o destrucción de los buques que atraviesan esa zona, como es el caso de Inglaterra que declara todo el Mar del Norte como zona de operaciones militares y la réplica alemana de declarar zona de guerra todo el mar de acceso a Inglaterra, Escocia e Irlanda. En esta escalada, Inglaterra instituye una forma totalitaria de bloqueo al prohibir todo comercio con el Imperio Alemán, que obliga a su vez a éste país y a Austria a una disposición similar con respecto al comercio de los países aliados.

Dentro de esta modalidad, se establece que la violación del bloqueo no se limita a un intento de atravesar una línea bloqueada, sino también en el hecho de que la nave o carga sean de destino ulterior a territorio enemigo, aunque en el momento de la visita el buque se dirija a un puerto no bloqueado. Esta disposición en violación de la Declaración de Londres, sobre el principio del "viaje continuo".

Se establece el "derecho de persecución" en cualquier tiempo a todo buque que se supone ha violado un bloqueo.

Los beligerantes apelan a toda clase de recursos para combatir al enemigo, no importa si el daño o perjuicio recae en intereses ajenos a la lucha. Estos hechos son el anticipio de lo que un cuarto de siglo después constituiría la concepción de la "guerra total".

Antes de la guerra la flota mercante mundial bordeaba los 50 millones de toneladas, de los que el 50 o/o correspondía a bandera británica, el 8 o/o a Alemania e Imperio Austro-Húngaro, el 5 o/o a Francia. La mayor parte de esta flota fue sustraída al tráfico comercial por las requisiciones para atender los teatros de operaciones, por los buques inmovilizados por los bloqueos o internados en puertos neutrales y por la elevada destrucción ocasionada por la guerra submarina. Esta situación se agudiza aun más en 1917, con la entrada de los Estados Unidos a la guerra.

El efecto de estos hechos sobre la oferta de los fletes marítimos, se traduce en una extraordinaria alza. Sólo como referencia habría que mencionar que en nuestro país los fletes de cabotaje alcanzaron niveles de 400 a 500 o/o sobre los de pre-guerra.

La apertura del Canal de Panamá significó, por las circunstancias de la guerra, un cambio inmediato en el comercio exterior peruano desplazándose de Europa, en particular de Gran Bretaña que absorbía el 33 o/o en 1913, hacia los Estados Unidos con un sostenido incremento durante el conflicto hasta llegar al 60 o/o en 1917.

La nueva vía acuática beneficia enormemente a nuestro país acortando las distancias a Europa. Para apreciar este beneficio basta mencionar que

mientras la distancia de navegación del Callao a Gibraltar por la vía de Panamá es de 5,721 millas, por el Estrecho de Magallanes llega a 9,030 millas. De tomarse como referencia Bishops Rock, punto de recalada para los puertos del norte de Europa, las distancias por una y otra vía son, respectivamente, de 5,722 y 9,742 millas. Y en cuanto al tráfico a la costa Atlántica de Norte América, se elimina el trasbordo a través del Istmo.

Este es el significado del Canal de Panamá para nuestro país: el haberse liberado de la extensa e incómoda ruta del sur, con apreciable economía en tiempo y distancia, por el pago de un peaje que estimativamente puede significar el costo de operación de un buque de dos o tres días. (1)

El Canal de Panamá fue construído ante todo, para propósitos militares y luego para el intercambio marítimo comercial. En este último aspecto su influencia es extraordinaria al haber orientado las rutas comerciales de la Costa Oeste del Pacífico Americano y de Asia hacia el Istmo, favoreciendo el desarrollo de la América Central. Esta influencia llega al extremo de que muchos buques se diseñan y construyen ajustándose a las medidas de las esclusas, 304.8 metros de largo y 33.5 metros de ancho.

En nuestro país, desde el siglo pasado, existió verdadera conciencia del significado de una vía interoceánica por Centro América, si se recuerda ciertas cláusulas en los tratados de comercio y navegación firmados con Nicaragua y Costa Rica el 15 de Setiembre de 1856 y 31 de Enero de 1857, respectivamente.

En esta inquietud también hay que destacar los trabajos de exploración realizados en 1873 por el Capitán de Navío Camilo N. Carrillo y el Ingeniero Francisco Paz-Soldán en la zona comprendida entre la Bahía Cupica y el Río Atrato sobre el Golfo de Darién que constituye una importante contribución en los estudios del proyectado canal interoceánico. (2)

El proceso histórico que conduce finalmente a la realización de la vía interoceánica de Panamá, se inicia en la época de Carlos V extendiéndose por cerca de cuatro siglos. (3)

La primera consecuencia del conflicto en Europa sobre la CPVDC, es la suspensión de su crédito imposibilitando el pago de las primas de seguros. En esta emergencia el Directorio expone en una Asamblea General de Accionistas dos alternativas, el apontonamiento de los buques o la operación de los mismos sin seguro.

La decisión adoptada por la Asamblea fue la de seguir operando los buques, lo que suscita la violenta reacción de un sector, agregándose las campañas periodísticas e intervenciones parlamentarias que obligan a la renuncia del Directorio y Gerente.

Hasta el año 1914, los barcos de la CPVDC habían limitado su actividad a la costa oeste sudamerciana, entre Valparaíso y Panamá. En 1915, con la apertura del Canal de Panamá, se extiende el tráfico a los puertos del Atlántico de Norte América con los vapores PACHITEA y MANTARO y a Inglaterra con el URUBAMBA.

El 27 de Octubre de 1915 encalla en Lomas el vapor PACHITEA, quedando inutilizado. Este buque estaba amparado por un seguro de 90,500 libras. Para reemplazar esta unidad, la Compañía adquiere del Gobierno en 1917 el trasporte IQUITOS a un precio de cien mil libras y lo destina a hacer viajes a la Argentina, Estados Unidos y Francia.

Ese mismo año de 1917 se envía al ponton ELISABETH, rebautizado con el nombre de MAIRO, a San Francisco donde es puesto en condiciones de navegabilidad a un costo de 35,000 libras, incluyendo el remolque, la reparación total del casco, arboladura y velamen. En su primer viaje el MAIRO trasporta madera de Oregón al Callao y luego se le destina a viajes a Europa y Argentina.

Toda esta época es de bonanza para la CPVDC. Se inicia la amortización de sus deudas y en 1917 queda redimido el crédito de 250 mil libras obtenido en 1913. Al 31 de Diciembre de 1918 la Compañía disponía en Caja de 462,000 libras. En 1919 queda totalmente cancelado el empréstito de 350,000 libras colocado en París, aprovechando la fuerte depreciación del franco. En 1921 la CPVDC tenía en depósitos 500,000 libras.

Sin duda alguna, es la etapa de prosperidad por la que atraviesa la CPVDC, la que motiva la ley 2741 de 17 de Mayo de 1918 que establece, bajo la forma de un convenio, una nueva relación entre el Estado y la Compañía, modificando substancialmente el contrato original de 21 de Julio de 1906 y disposiciones posteriores.

En el aspecto económico el Gobierno cesa en la obligación impuesta por las leyes de subvención 194, 1059, 1798 y 1845, asumiendo la Compañía los servicios de los empréstitos de 250,000 y 350,000 libras colocadas en Lima y París respectivamente, debiendo cancelar estas emisiones en corto plazo.

Por otro lado el Gobierno se compromete a abonar a la CPVDC una anualidad, por doceavas partes, igual al 8 o/o del valor nominal de las acciones que no sean de propiedad fiscal, dedicándose este aporte al pago de un dividendo mínimo de 8 o/o anual sobre dichas acciones que se denominarán preferenciales. Esta obligación cesa cuando la "cuenta de ganancias que arroje el balance de la Compañía exceda la cantidad suficiente para pagar el

12 o/o anual de las acciones preferenciales y el 6 o/o también anual de las acciones del Fisco, más el 25 o/o de estas dos sumas, el exceso se aplicará íntegramente a formar un fondo para el aumento de la flota y para incrementar el de eventualidades".

Se prohibe la trasferencia de acciones a extranjeros en una proporción mayor al 25 o/o de las emitidas, o sea hasta 75,000 acciones.

Se dispone que la Compañía utilice preferentemente sus naves en el trasporte de cargas nacionales y sólo a falta de éstas "podrá dedicarse a otro tráfico, para lo cual necesitará, además permiso expreso del Gobierno, quien para concederlo exigirá necesariamente la declaración de la carga y la indicación de los puertos de destino".

Se establece que la Compañía debe rebajar en un 25 o/o "los fletes que actualmente cobra por los artículos de primera necesidad para el consumo nacional".

A la cancelación de los empréstitos pendientes, la Compañía deberá convocar una Junta General de tenedores de bonos preferenciales para la elección de 4 Directores, además de los 2 que debe nombrar el Gobierno, los que constituirán el nuevo Directorio.

Los Estatutos deben conformarse a las disposiciones de esta ley.

En esta forma la CPVDC pierde toda su autonomía como sociedad anónima de acuerdo a las normas del Código de Comercio y se constituye en una especie de sociedad mixta en que el Estado, poseedor de la mayoría de acciones, dispone las reglas a que debe sujetarse la empresa en el desenvolvimiento de sus actividades.

En Octubre de 1917 el Congreso de la República, a propuesta del Poder Ejecutivo, decreta la ruptura de relaciones diplomáticas con el Imperio Alemán.

Esta actitud tiene relación con dos hechos. El primero es el hundimiento de la barca LORTON por un submarino alemán, frente a las costas de la Provincia española de Guipúzcoa, el 4 de Febrero de 1917, encontrándose en viaje de Iquique a los puertos hispanos de Santander, Bilbao y Pasajes con un cargamento de salitre. La barca LORTON era propiedad de la firma Rocca Miller y anteriormente del súbdito italiano Domingo Loero que obtuvo patente de nave peruana en Marzo de 1915.

Las gestiones diplomáticas para obtener una compensación por el hundimiento de la barca LORTON, valor estimado del buque, de la carga, flete

e indemnización por los daños sufridos, sólo encuentran como respuesta del Gobierno Alemán que el buque conducía un cargamento de guerra y que sometería el caso a un tribunal de Presas.

La Declaración de Londres de 26 de Febrero de 1909 relativa al contrabando de guerra, carecía de eficacia internacional por no haber sido ratificada por los beligerantes y aun más, éstos habían manifestado que no se atendrían a sus disposiciones. Sin embargo, esta Declaración constituía una referencia en materia de contrabando de guerra por recoger los principios del Derecho Internacional generalmente reconocidos sobre la materia.

La barca LORTON no trasportaba material bajo la denominación de contrabando absoluto (armas, municiones, equipo militar, etc.), así como tampoco material bajo la denominación de contrabando condicional, esto es, aquel que puede servir lo mismo para la guerra como para usos pacíficos. En el artículo 28º de la Declaración de Londres, se señala concretamente que no pueden ser declarados contrabando de guerra, entre otros, "los abonos naturales y artificiales comprendiendo en ellos los nitratos y fosfatos utilizables en la agricultura". Este es el caso de la barca LORTON, hundida con un cargamento libre de toda restricción, en mar abierto, navegando entre puertos neutrales.

El segundo hecho que tiene relación con la ruptura de relaciones con Alemania, es la declaratoria de guerra a esa nación por los Estados Unidos, 6 de Abril de 1917, que arrastra a igual situación a casi la totalidad de los países americanos en 1917 y 1918, en un gesto que tenía mucho de solidaridad continental.

La ley general 2696 de 30 de Enero de 1918, motivada por las dificultades del trasporte marítimo, faculta al Poder Ejecutivo "para tomar posesión, cuando las circunstancias lo exijan, de los elementos de trasporte terrestre, marítimo o fluvial y de los elementos o depósitos indispensables a su juicio, para atender el abastecimiento público de productos y materias primas que se requieran para la subsistencia y la industria consignándose en todo caso, en favor de sus dueños, en la Caja de Depósitos y Consignaciones, el importe de dichos elementos, almacenes o depósitos".

Según el artículo 3º de la ley, los propietarios podrán readquirir los elementos utilizados "dentro de los seis meses siguientes a la declaración que haga el Gobierno de haber desaparecido las circunstancias que motivaron la utilización". Finalmente, señala que "la autorización contenida en la presente ley, cesará en sus efectos seis meses después de terminada la actual guerra mundial".

La ley 2696 tiene relación con la No. 2761 promulgada el 26 de Junio del mismo año, conocida como la "Ley de Cese de Bandera", por la que se

prohibe la venta de vapores y buques de vela del registro nacional sin autorización previa del Gobierno "quién oyendo a la Cámara de Comercio de Lima, la concederá o no, en vista de las circunstancias de la enajenación y de la importancia que pueda tener la nave para el tráfico marítimo de la República".

Meses después, 5 de Setiembre de 1918, una resolución en cuyos considerandos se menciona que "la reagravación cada día mayor de la interrupción del comercio y del tráfico producido por la guerra mundial, hace indispensable se lleve a efecto la ley 2696 a fin de atender la escasez y el perjuicio que traen consigo las dificultades para la exportación de productos nacionales" hace necesario que el Gobierno asuma "el uso y explotación de los buques alemanes y sus accesorios, surtos en los puertos del Callao y Mollendo y que han sido inventariados y valorizados", disponiendo a la vez se entregue a la Caja de Depósitos y Consignaciones la suma de "549,098 libras peruanas importe de la tasación de esos elementos, practicada por el perito del Gobierno".

Al día siguiente, 6 de Setiembre, otra resolución señala que "en mérito de la autorización legislativa No. 2770 (no publicada) y con el acuerdo del Consejo de Ministros", se aprueba "el contrato constante de 26 artículos ajustado por el Director General de Hacienda en representación del Gobierno del Perú y don Howland Gardner, en representación de Shipping Board Emergency Fleet Corp. (entidad fiscalizada de los EE.UU.) para el arrendamiento de los buques y accesorios que el Gobierno tomó posesión en ejecución de la ley 2696".

Los buques alemanes surtos en el Callao y Mollendo, incautados por el Gobierno, eran los siguientes:

Vapor	SIERRA MORENA	8,226 TRB	10,200 TPB	después CALLAO
	LUXOR	7,100	12,000	después SALAVERRY
	UARDA	5,751	9,000	después PISCO
	RAKHOTIS	6,982	8,500	después ETEN - RIMAC
	ANUBIS	4,763	8,000	después PAITA-APURIMAC
	MARIE	1,866	3,000	después PERENE.
Barca	HEBE	2,469	4,000	después DUEÑAS
	OMEGA	2,471	4,000	
	MAIPO	1,770	2,700	
	TELLUS	1,465	2,500	

Los vapores ETEN, PAITA y PERENE fueron entregados a la CPVDC en administración el 7 de Enero y 28 de Setiembre de 1920 y 13 de Abril de 1921, respectivamente, señalándose en las respectivas resoluciones que debían ser dedicados a los viajes que indique o apruebe el Gobierno percibiendo éste un porcentaje de las utilidades.

El 28 de Octubre de 1920, el Congreso emite la ley 4165 disponiendo que el Poder Ejecutivo liquide y cancele el contrato celebrado con la "Shipping Board Emergency Fleet Corp." y autoriza la venta de los vapores en forma preferente a la CPVDC.

El contrato de cancelación fue aprobado por la ley 4202 de 27 de Diciembre del mismo año conforme al cual, en resumen, la entidad fiscalizada de los EE.UU. abona al Gobierno U.S.$ 1'147,777.45 por concepto de fletamentos y otras razones; US$ 900,000.00 por la cesión y venta del CALLAO; el traspaso de todo título o derecho de los vapores SALAVERRY y PISCO al Gobierno de Francia; el Gobierno peruano retiene los vapores ETEN, PAITA, PERENE y los veleros DUEÑAS (HEBE), OMEGA, MAIPO y TELLUS.

La Comisión de Reparaciones instalada en París al término de la Guerra, determinó que los buques incautados en puertos peruanos eran de nacionalidad alemana cuando se firma el Tratado de Versalles (28 de Junio de 1919) y por tanto sujetos a cesión a las potencias aliadas o asociadas.

Amparándose en la ley 4165, la CPVDC propone al Gobierno la compra de los vapores que tiene en administración, que le son adjudicados por resolución de 20 de Noviembre de 1921 por la suma de 110,000 libras de las que 44,000 se pagan en efectivo y 66,000 son abonadas en cuenta por la Compañía al Gobierno en amortización por igual suma de deudas pendientes por pasajes, suministros, fletes, etc.

Menciona la resolución que los buques adquiridos por la CPVDC quedan sujetos a las condiciones establecidas por la ley 2741 de 17 de Mayo de 1918, que establece la relación entre el Estado y la Compañía.

En esta forma, a fines de 1921, la COMPAÑIA PERUANA DE VAPORES y DIQUE DEL CALLAO dispone de una apreciable flota mercante, con una capacidad de porte bruto superior a las 50,000 toneladas, constituída por los siguientes buques:

Vapor	UCAYALI	3,305 TRB	
	MANTARO	4,617	
	URUBAMBA	4,744	
	HUALLAGA (II)	4,403	
	IQUITOS	3,247	después AMAZONAS
	ETEN	6,982	después RIMAC
	PAITA	4,763	después APURIMAC
	PERENE	1,866	
Barca	MAIRO	2,478	
		36,397 TRB	

Además la CPVDC dispone del Dique Flotante trasladado de su ubicación original en el Callao a la isla de San Lorenzo el 20 de Agosto de 1920, oficinas plenamente montadas, una Factoría moderna en Chucuito y una apreciable reserva económica.

En el ámbito iberoamericano, la CPVDC constituía una importante empresa naviera.

El armisticio que pone término a la I Guerra Mundial tiene lugar el 11 de Noviembre de 1918 y pese a la destrucción de un considerable tonelaje mercante, la incorporación de nuevos buques por la extraordinaria expansión de los astilleros americanos, europeos y japoneses, da lugar a la paradógica situación de que en los años inmediatos a la finalización de la guerra, la capacidad de trasporte supere el nivel de pre-guerra con buques más rápidos, más económicos y mejor equipados. Según el Lloyd's Register of Shipping, en 1921 el tonelaje mercante mundial superaba en 11 millones de toneladas al de los años 1913 ó 1914.

La crisis económica mundial de post-guerra aparejada al considerable aumento de buques mercantes, trae como consecuencia la tremenda baja de los fletes a partir de 1920.

El panorama naviero se deteriora rapidamente y la actividad del mercado de fletamento cae bruscamente en un medio altamente competitivo. Mientras en 1919 el flete de una tenelada de cobre trasportado del Callao a New York era del orden de US$ 25.00, en 1921 llega a US$ 7.50, una baja de 70 o/o y este fenómeno ocurre en todos los rubros del trasporte.

Al contemplar el mercado general en 1921, sólo aquellos armadores públicos y privados de los países que controlan su propio comercio exterior, pueden subsistir en esta lucha apoyados por subsidios gubernamentales. En nuestro país no se tomó ninguna previsión para superar esta crisis del trasporte y sus consecuencias conducirían a la casi liquidación de la CPVDC en el corto plazo de ocho años.

Hemos señalado en un Capítulo anterior cómo a fines de 1862 se autoriza a "los vapores con la bandera extranjera, disfruten en el Perú de todos los privilegios de la Marina Nacional Mercante, quedando sujetos a las leyes y reglamentos de aduanas."

Poco más o menos, esto es lo que ocurre en nuestro país al comenzar la crisis del trasporte en la década de 1920. Varias empresas navieras extranjeras tenían autorización para operar en el cabotaje, además de tener franquicias en la recepción y despacho de naves, fumigación, derechos de faro, timbre y otros, a cambio de cumplir sus itinerarios con escalas en los puertos en que sea necesario; la conducción gratuita de la correspondencia y

la rebaja del 25 o/o en los pasajes de empleados públicos y fletes en cargas estatales, todo esto como si el Gobierno ignorara la existencia de la CPVDC de cuyos buques tenía libre disponibilidad.

Cuando se inicia esta crisis, tanto el Directorio de la CPVDC como la ASOCIACION DE ARMADORES DE CABOTAJE (fundada el 15 de Octubre de 1919) observan al Gobierno la situación y solicitan se restrinja las franquicias concedidas a los buques de bandera extranjera. El celo de D. Augusto B. Leguía como Ministro de Hacienda de D. José Pardo para la fomación de CPVDC, contrasta con su actitud en el ejercicio de la Presidencia por la falta de apoyo gubernamental a la Marina Mercante nacional, en particular a la CPVDC.

Las empresas navieras extranjeras que operaban en nuestro litoral con libre acceso a puertos y cargas, eran "The Pacific Steam Navigation Co.", la "Compañía Sudamericana de Vapores", "Kosmos Line", "Roland Line", la "Compañía de Vapores La Veloce", la "Hamburg America Line", "Grace Line" y "Trasatlántica de Barcelona".

Cuando el Gobierno emite la resolución de 17 de Setiembre de 1924 disponiendo que "el tráfico de cabotaje no será permitido, en adelante, a otras Compañías de navegación que las actualmente establecidas en el país" por encontrarse en trámite la Ley de Cabotaje para los buques nacionales, en realidad no se está defendiendo a los buques peruanos, sino precisamente a las empresas navieras extranjeras establecidas, de nuevas incursiones foráneas.

Entre la resolución antes citada y la dación de la Ley de Cabotaje, trascurren nada menos que cuatro años.

En el año 1923 la Marina Mercante nacional no sólo era suficiente para atender el cabotaje; también lo era para cubrir una parte importante del comercio exterior. En ese año el Registro mercante nacional comprendía los siguientes buques:

18	vapores	44,353 TRB
10	barcas	16,364
6	goletas	1,278
71	pailebots	10,051
22	balandras	900
Total		72,928 TRB

Esta flota tenía una capacidad de porte bruto superior a las 100,000 toneladas.

En la relación anterior habían nada menos que 52 embarcaciones que con aparejos de velas (goletas, pailebots y balandras) tenían motores de propulsión, utilizando en sus travesías la vela, la propulsión mecánica o ambas, constituyendo la embarcación ideal para el cabotaje menor y fronterizo.

A este tipo de embarcaciones se les denominaba equivocadamente "buques motores", una denominación más correcta es la de "buque mixto". El verdadero "buque motor" comienza a circular en nuestro litoral a partir de la década de 1930, sin aparejos de velas. Posteriormente se impone el término "moto-nave" como se les denomina actualmente.

En la difícil situación que confronta la CPVDC en la crisis del transporte marítimo, los esfuerzos del Directorio se orientan al ingreso de la Compañía a la Conferencia Europea que cubre el tráfico a la Costa Occidental Sud-Americana y como era de preverse sólo encuentra una cerrada oposición y todo lo que se logra es un limitado acceso a determinadas cargas a fletes de Conferencia. Bajo estas condiciones los buques de la Compañía comienzan este tráfico en 1922, con resultados negativos. Igual ocurre en la ruta que cubre a New York por la falta de fletes en los viajes de retorno.

El Balance General de la Compañía en 1923, arroja una pérdida de 18,252 libras, con marcado incremento en los años que siguen.

Otra situación que confronta la CPVDC es la falta de Oficiales lo que motiva la resolución de 1º de Abril de 1925, autorizando a la empresa la contratación de Oficiales de Cubierta y Máquinas que no tengan título nacional.

A esta realidad se agrega el incumplimiento del Gobierno en el pago de las anualidades previstas en la ley 2741. Cuando la empresa entra en liquidación en Enero de 1930, el Gobierno adeudaba a la Compañía S/. 5'693,794.63 por servicios prestados y subvenciones devengadas.

En 1925 se produce una situación internacional que afecta las actividades de la CPVDC. El 4 de Marzo de ese año se publica el Laudo Arbitral del Presidente de los Estados Unidos, Calvin Coolidge, sobre Tacna y Arica, señalando un Plebiscito como solución del problema.

En la movilización que fue menester en la defensa de nuestros derechos, se emite el decreto de 20 de Julio de 1925, según el cual necesitando el Supremo Gobierno "para el desempeño de una Comisión extraordinaria de carácter nacional los servicios de algunas naves auxiliares de la Marina Mercante, y constituyendo la flota de la Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao la reserva de la Marina de Guerra" se ordena que "la CPVDC ponga a disposición del Ministerio de Marina las naves que necesita para la expresada

Comisión, las que quedarán convertidas en trasportes de guerra nacionales y estarán comandadas por Oficiales de la Armada".

Es por esta disposición que en los años 1925 y 1926 la CPVDC hace entrega al Ministerio de Marina de los vapores UCAYALI (Julio 1925 a Enero 1926), RIMAC (Agosto 1925 a Julio 1926), APURIMAC (Agosto 1925 a Junio 1926), HUALLAGA (Febrero a Julio 1926) y el vapor TANGO de la empresa Ego Aguirre y Dammert.

Cuando en Chile se tuvo conocimiento, en los primeros días de Marzo de 1925, que el Laudo Arbitral señalaba un plebiscito sobre Tacna y Arica, comienza la deportación masiva de peruanos, como lo menciona Basadre, en "el AYSEN el 18 de Marzo de 1925, en el NILDA el 19 de Marzo, en el AMERICA el 26 de Marzo, en el CACHAPOAL el 6 de Abril, en el CHILE el 9 de Abril, en el ORCOMA el 21 de Mayo, en el OROPESA el 27 de Mayo, en el PERU el 28 de Julio, en el EBRO el 2 de Agosto" este último en la fecha en que llegaba a Arica el representante del Presidente de los EE.UU. y Presidente de la Comisión Plebiscitaria, General John J. Pershing.

Como un rezago de la "guerra inglesa" varios de los buques empleados en la deportación de peruanos eran propiedad británica de la PSNCo.: los vapores CHILE, ORCOMA, OROPESA, PERU y EBRO.

El Plebiscito, tal como lo declararon el General Pershing y su sucesor el General William Lassiter, era impracticable por la falta de garantías de Chile.

Todos estos sucesos, la crisis económica de post-guerra, la saturación de buques en el tráfico internacional, el abandono de toda medida de protección en la reserva del cabotaje y del comercio exterior para poder subsistir en una dura competencia, las torrenciales lluvias del año 1925 que paralizan todos los puertos, la necesidad de disponer de buques auxiliares para la campaña plebiscitaria de Tacna y Arica, el incumplimiento por el Gobierno en el pago de las anualidades previstas en la ley 2741 y también hay que destacar la falta de una conducción vigorosa de la empresa en momentos difíciles, son la causa de la profunda crisis que afecta a la CPVDC.

En el balance que corresponde a 1927, la Compañía acusa una pérdida de 62,101 libras que se cubren con los fondos de reserva y que da motivo al nombramiento de una Comisión parlamentaria para investigar el estado financiero de la empresa.

En un tardío intento para enmendar errores, el Congreso de la República emite la ley 6207, llamada "Ley de Cabotaje", el 14 de Marzo de 1928, entrando en vigencia a los seis meses de su promulgación.

En los aspectos que más interesan, la ley señala que "el tráfico de cabotaje en el litoral peruano, queda reservado única y exclusivamente a las naves de bandera nacional", en el caso de trasporte de pasajeros, las naves deben tener un andar no menor de 8 nudos, manteniendo un itinerario combinado de, por lo menos, un vapor semanal al sur y otro al norte. Los buques no pueden elevar sus tarifas de fletes y pasajes sin previa autorización del Gobierno.

Los vapores nacionales deben ser recibidos y atendidos por las autoridades, de preferencia a cualesquiera otras naves.

La carga procedente del extranjero que arribe en vapores peruanos, goza del privilegio de permanecer en las aduanas sin gravamen alguno por concepto de almacenaje y otros, seis meses más del tiempo correspondiente a los que lleguen en vapores extranjeros.

Las tripulaciones peruanas son las únicas autorizadas para trabajar en las operaciones de carga y descarga de sus naves. Los buques extranjeros deben ocupar jornaleros del puerto, para efectuar tales operaciones.

Señala la ley que los beneficios que se acuerda en la misma, no serán aplicables a las naves extranjeras "que se limitaren a cambiar su bandera, y sólo serán consideradas como naves nacionales, aquellas cuyos propietarios sean peruanos y residentes en la República, y cuya oficialidad y tripulación esté constituida, cuando menos en dos terceras partes, por ciudadanos peruanos". Si la nave pertenece a una sociedad, se considerará peruana, "siempre que las tres cuartas partes del capital social sean de peruanos".

Las naves extranjeras "podran ingresar a los puertos mayores a dejar y recibir carga y para el extranjero; y pasajeros para cualquier puerto, ya sea del litoral o del extranjero".

Las naves extranjeras sólo pueden hacer escala en los puertos menores para recibir carga destinada al extranjero y desembarcar la de la misma procedencia, con permiso especial de la aduana del puerto más próximo.

Todas las Compañías de navegación, nacionales y extranjeras, están obligadas a conducir las valijas de correos entre puertos peruanos, así como la que sale para el exterior, sin gravamen alguno.

Se menciona que la ley entra en vigencia a los seis meses de la fecha de su promulgación.

Conforme al artículo 12º, "si por cualquier circunstancia el comercio de la costa sufriera desmedro con la dación de la presente ley, autorízase al

Poder Ejecutivo para hacer extensivos los beneficios de ella a cualesquiera nave o compañías extranjeras de navegación por el tiempo que estime conveniente".

Finalmente, se señala que desde la fecha en que entra en vigencia la ley, la Marina Mercante nacional entra a formar parte de la reserva nacional.

Cuando la "Ley de Cabotaje" entra en vigencia a mediados de Setiembre de 1928, la CPVDC no estaba en condiciones de atender este servicio por sus propios medios. Los buques en estado deplorable por falta de mantenimiento pierden su clasificación a los efectos del seguro y comienzan a ser apontonados. La empresa actúa en un ambiente de descrédito, confronta juicios y reclamos por incumplimiento de contratos. Se agotan las reservas económicas acumuladas durante la guerra.

El Directorio de la Compañía, presidido por Germán Leith y Directores Cornelio Van Oordt, Victor M. Pérez, Anibal Morante, Eduardo Freundt y el Gerente Julio G. Mac Lean, convocan a una Junta General de Accionistas que tiene lugar el 21 de Junio de 1929, donde se expone la grave situación económica de la empresa que la coloca en la imposibilidad absoluta de recursos, proponiéndose a los accionistas solicitar al Gobierno asuma desde la fecha el Activo y Pasivo de la Compañía conforme al respectivo Balance e Inventarios, obligándose al mismo tiempo a pagar las deudas y compromisos pendientes y reconocer el valor de las acciones en poder de particulares.

Para el mencionado propósito, se modifica previamente un artículo de los Estatutos en el sentido de requerirse solamente la decisión de los 2/3 del capital en acciones para liquidar la empresa y no las 3/4 partes como estaba establecido. En ese momento el Estado era propietario del 70 o/o del capital en acciones.

Amparándose en la autorización a que se refiere el artículo 12o de la "Ley de Cabotaje", el Gobierno de Leguía aprueba, por resolución de 26 de Octubre de 1929, un contrato con la "Compañía Sudamericana de Vapores" (CSAV), haciendo extensiva a esta empresa los beneficios de la ley 6207, desde el 15 de Noviembre de 1929 al 30 de Diciembre de 1930 por el pago de 15,000 libras. Este contrato fue varias veces renovado fijándose el pago anual de 12.000 libras, el último de los cuales corresponde del 8 de Marzo de 1933 al 30 de Abril de 1934, señalándose en éste la obligación de celebrar un acuerdo con la CPVDC sobre itinerarios y tarifas uniformes de fletes y pasajes en el litoral, así como el de limitar a seis el número de sus buques en operación.

Otra concesión sobre cabotaje se encuentra en la resolución de 27 de Agosto de 1928, autorizando a la "Internacional Petroleum Co." (IPCo.)

la utilización de buques tanques de bandera canadiense en el trasporte de petróleo a granel, señalándose que tal concesión se otorga en tanto la Marina Mercante nacional no disponga de buques petroleros.

La autorización anterior fue motivo de modificaciones y ampliaciones. En Diciembre de 1929 se autoriza a la IPCo. a utilizar otros buques extranjeros; en Junio de 1930 se aclara que el trasporte de los derivados del petróleo bajo envase (bidones, latas, etc.) debe ejecutarse exclusivamente en buques peruanos; en Marzo de 1931 se renueva el permiso de operación por 3 años; en Marzo de 1934 por 5 años y, finalmente, en Julio de 1939 también por 5 años bajo la condición del pago anual de 5.000 libras y la obligación de entregar a la CPVDC el 80 o/o de las cargas de productos envasados.

Las sumas abonadas por la CSAV y la IPCo. fueron asignadas a la CPVDC como subvención del Gobierno.

Por resolución Suprema de 8 de Enero de 1930 se declara a la "Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao" en liquidación, asumiendo el Gobierno, por intermedio de la superintendencia General de Aduanas, la administración de la flota y el dique flotante. Esta Junta de Administración fue completada con el Inspector Técnico de Exportación y el Jefe de Control General de Aduanas, por una nueva resolución de 26 de Junio de 1930.

El 27 de Mayo de 1930, se hunde el Dique Flotante en su apostadero de la isla de San Lorenzo, a 500 metros al SE de Punta Galera, en 10 brazas de fondo. Estando asegurado el Dique en 40.000 libras peruanas en la "Union Marine Insure Co" de Liverpool, los aseguradores se niegan a pagar el seguro pretextando incuria punible en su hundimiento. De este siniestro la Compañía sólo pudo recuperar 7,500 libras a título de "concesión" de los aseguradores.

Con la Resolución Suprema de 8 de Enero de 1930 en que se declara a la COMPAÑIA PERUANA DE VAPORES Y DIQUE DEL CALLAO en liquidación, asumiendo el Gobierno la total responsabilidad de la empresa, finaliza el primer cuarto de siglo de su vida institucional.

Creada originalmente como Sociedad Anónima conforme a las normas del Código de Comercio, progresivamente va perdiendo su autonomía desde el nombramiento de un Interventor por la resolución de 27 de Agosto de 1913, luego las diversas disposiciones gubernamentales sobre condiciones y control en la operación comercial de los buques, hasta la resolución de 29 de Mayo de 1929 en que los nombramientos del personal de la empresa deben realizarse por la Gerencia con acuerdo del Ministerio de Marina.

En este primer cuarto de siglo en la vida de la CPVDC, hay que destacar varios hechos importantes.

En los primeros años hay un impulso extraordinario en la formación de la Compañía con decidido apoyo gubernamental desde el contrato de 21 de Julio de 1906 hasta el primer semestre de 1912 en que se completan todos los proyectos: adquisición del dique flotante, la compra de seis buques expresamente construídos y de las mejores características, la instalación de una factoría moderna, oficinas, etc., adquiriendo la empresa categoría internacional en tan sólo cinco años.

En este aspecto, hay que destacar el vuelco que se da a la estructura naviera del país, sin transición, de los buques de vela a las más modernas unidades de propulsión mecánica en la costa occidental sudamericana.

Luego viene el decisivo aporte de la empresa durante la I Guerra Mundial para mantener tarifas reducidas en el cabotaje y en la importación de productos de primera necesidad, asi como garantizando, por lo menos en parte, las exportaciones, lo que en conjunto evita un desorbitado aumento en el costo de vida. Toda esta contribución sin perjuicio de haber acumulado cuantiosas reservas que le permiten la cancelación de dos empréstitos en corto plazo y la adquisición de buques con sus propios fondos, llegando a su punto más alto en 1922.

Finalmente, el período de 1922 a 1929 que trascurre en medio de dificultades, en que sin embargo hay que resaltar su importante contribución en la movilización de sus mejores buques como trasportes militares durante la campaña plebiscitaria de los años 1925 y 1926.

Al finalizar la primera etapa en la trayectoria de la CPVDC, la empresa disponía de los siguientes buques:

Vapor UCAYALI (II)
MANTARO
URUBAMBA
AMAZONAS
APURIMAC
PERENE
RIMAC

En conjunto 30,019 toneladas de registro grueso y una edad promedio de 23 años.

o o o

En estos años de crisis para la Marina Mercante nacional, se concreta la realización de la más importante obra portuaria realizada en el país, el TERMINAL MARITIMO DEL CALLAO, en el Gobierno de D. Augusto B. Leguía.

La Resolución Suprema de 10 de Febrero de 1928, aprueba el contrato con "The Frederick Snare Corp." de New York, para la ejecución de las obras conforme a los planos y especificaciones acordados, por el precio de US$ 5'178,492.00 y que fue ampliado el 23 de Marzo del mismo año para obras adicionales (almacenes, silos y otras estructuras), fijándose como monto global US$ 6'379,570.00.

La correspondiente escritura fue firmada el 2 de Junio. Las obras tomarían el nombre de "Terminal Leguía".

Los contratos celebrados por el Gobierno fueron aprobados por la ley 6050 en Febrero de 1928, en la que también se menciona la construcción de un dique seco de carena de buques "con el tonelaje máximo que puedan pasar por el Canal de Panamá".

El antiguo Muelle y Dársena del Callao, administrado por la "Société Generale de París" en la concesión otorgada en 1887, caducaba el 19 de Julio de 1937. Esta concesión fue cancelada el 22 de Enero de 1929, abonándose a la empresa 425,000 libras, revirtiendo al Estado todas sus instalaciones. Finalizada esta operación, la administración y explotación del "Terminal Leguía" en construcción y el antiguo Muelle y Dársena, fueron confiados a "The Frederick Snare Corp." por un contrato aprobado por resolución de 27 de Marzo de 1929.

Derrocado el Gobierno de Leguía, en la administración de Sanchez Cerro se da la ley 7557 de 27 de Junio de 1932, ratificando el contrato original de Junio de 1928, asi como los contratos suplementarios de 12 de Junio y 6 de Agosto de 1929 y el de financiamiento de 1930. La ley desechó las estipulaciones de un contrato adicional de 1º de Mayo de 1930 concerniente a la mayor extensión de las obras, aún no iniciadas, por un monto de US$ 1'772,000.00.

Desde entonces el nombre de "Terminal Leguía" fue substituído por el de "Terminal Marítimo del Callao".

El contrato celebrado con "The Frederick Snare Corp." para la administración del Terminal Marítimo y Muelle Dársena, fue cancelado por resolución de 2 de Abril de 1943, al quedar liquidadas por el Gobierno las obligaciones derivadas de su construcción, asumiendo su operación el Departamento de Muelles y Almacenes Fiscales el 30 de Abril del mismo año.

Trascurren varios años hasta que por decreto supremo de 26 de Mayo de 1952 se crea y organiza la "Autoridad Portuaria del Callao" para la Administración del Terminal Marítimo y Muelle Dársena. A ese decreto se le dio fuerza de ley por la Ley 12.353 de Junio de 1955.

Es bajo esta nueva administración que se da el decreto de 23 de Mayo de 1955 por el que se autoriza la contratación de un empréstito de 5 millones de dólares para la terminación del Plan Regulador del Puerto del Callao, ejecutándose entre otras obras, la ampliación del Espigón No. 4 y la construcción del Espigón No. 5 con capacidad de atraque para cinco buques.

LA COMPAÑIA PERUANA DE VAPORES Y DIQUE DEL CALLAO

II Etapa (1930-1944)

La segunda etapa en la trayectoria de la COMPAÑIA PERUANA DE VAPORES Y DIQUE DEL CALLAO se extiende desde el 8 de Enero de 1930 en que el Gobierno asume la administración directa de la empresa hasta el 8 de Julio de 1944 en que se constituye una Corporación del Estado, inicialmente con el nombre de "Compañía Peruana de Vapores" y luego como "Corporación Peruana de Vapores" con las naves, bienes muebles e inmuebles de la extinguida CPVDC.

En estos 14 años la Gerencia de la empresa fue desempeñada sucesivamete por el Dr. Pedro Bustamante Santisteban (1930-1939), un corto interinato de Carlos Arnáez (1940) y finalmente César Gordillo Aedo (1941-1945).

El dilatado período de administración del Dr. Bustamente Santisteban corresponde a la etapa más difícil de recuperación de la Compañía y este hecho sirve para destacar sus singulares dotes de hombre de empresa, capaz de superar una situación de bancarrota y una enconada campaña de hombres públicos y organizaciones comerciales para la desaparición de la empresa.

Al derrocamiento de Leguía el 25 de Agosto de 1930, sucede en el Gobierno una Junta Militar presidida por el Comandante Luis M. Sánchez Cerro. Corresponde a esta Junta el decreto de 26 de Setiembre del mismo año por el que se dispone que la Dirección General de Hacienda asuma la administración de la Compañía con el Dr. Bustamante Santisteban como Gerente.

La resolución dispone que la nueva Gerencia reciba, bajo inventario, los buques, embarcaciones menores, la factoría, enseres y demás elementos de la empresa. Igualmente dispone que la Aduana del Callao suministre los fondos que sean necesarios para cubrir los gastos operativos.

En este proceso de reflotamiento de la Compañía, la Junta Militar emite el D.L. 7004 de 8 de Enero de 1931, autorizando al Ministerio de Hacien-

da la entrega a la Gerencia de las acciones de propiedad del Estado para ser colocadas en el público, con excepción de entidades navieras extranjeras, debiendo aplicarse el producto de la venta al pago de deudas y en gastos administrativos de la empresa.

Se le asigna a la CPVDC como subvención los 120 mil soles anuales que paga la CSAV por la concesión que se le otorga en el cabotaje; y como una ampliación, el compromiso del Gobierno de asumir una deuda al Banco Italiano ascendente a 97,383,34 soles.

Se concede a la Compañía franquicia postal y telegráfica y los derechos de entrada y salida de lanchas y trasbordos de carbón y mercaderías en tránsito que cobra el Terminal Marítimo.

Se cancelan las obligaciones que impusieron al Gobierno las "leyes 194, 1059, 1079, 1845 y 2741, debiendo en consecuencia, eliminarse de los balances de la Compañía, la Partida de S/. 5'693,794.63 que figura a cargo del Gobierno por razón de las subvenciones devengadas conforme a dichas leyes".

Finalmente, se dispone que la Junta General de Accionistas, convocada con arreglo a los Estatutos, se pronuncie sobre las medidas materia del decreto-ley, "a fin de conformar su aplicación a las disposiciones del Código de Comercio sobre Sociedades Anónimas, haciéndose constar su aceptación en la Escritura que se otorgue oportunamente, asi como la de los acreedores de la Compañía".

Reunida la Junta General de Accionistas se acuerda que, en tanto la Compañía coloca en el público las acciones que hace entrega el Gobierno, el Ministerio de Hacienda continúe ejerciendo la representación de todos los accionistas.

Luego de esta decisión, el Gerente Bustamante Santisteban obtiene autorización del Gobierno para reducir el capital social a un millón y medio de soles, fijando el valor de las acciones a cinco soles cada una, trasfiriendo el saldo a un fondo de reserva. El arreglo con los acreedores se concreta mediante la aceptación de acciones o pagos al contado con fuertes descuentos.

Meses después, 18 de Noviembre de 1931, la Junta Nacional de Gobierno que preside David Samanez Ocampo, emite el D.L. 7445 señalando en uno de sus considerandos que por la naturaleza de las actividades de la CPVDC "es más adecuado y conveniente que ellas sean controladas por el Ministerio de Marina", trasfiere a este Ministerio "las atribuciones que ha venido ejerciendo el Ministerio de Hacienda en todo lo relativo a la Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao".

En 1932 se logra restituir al tráfico, luego de extensas reparaciones, los vapores URUBAMBA, PERENE, MANTARO y APURIMAC.

En 1932 surge una situación internacional con Colombia, como consecuencia del Tratado Salomón-Lozano, obra del Gobierno de Leguía.

La ocupación de Leticia por un grupo de civiles, sin intervención del Gobierno, es el origen de la ruptura de las relaciones diplomáticas y la iniciación de una guerra no declarada. Si bien las hostilidades cesaron el 25 de Mayo de 1933, no es sino hasta el 24 de Mayo de 1934 que se da solución al conflicto con el Protocolo de Amistad y Cooperación firmado en Río de Janeiro.

Para la movilización que dio lugar a este conflicto, el 3 de Marzo de 1933 se ponen a disposición del Ministerio de Marina los vapores RIMAC, UCAYALI y PERENE de la CPVDC, los que conjuntamente con el petrolero PARIÑAS de la Armada, son empleados como unidades de apoyo logístico a las Fuerzas Navales destacadas por el Perú para actuar en la extensa área del Mar de las Antillas y Atlántico (Colón, Antillas Holandesas, Martinica, Trinidad, Guayanas, Belen do Pará e Iquitos).

En este conflicto también debe encontrarse la renovada preocupación de los Poderes Públicos por el Oriente peruano que se traduce en diversas medidas, como la ley 7643 de 3 de Noviembre de 1932, autorizando al Poder Ejecutivo la contratación con la CPVDC u otra empresa naviera nacional el establecimiento de un servicio de navegación para el trasporte de maderas que el país requiere para su consumo. La empresa contratante se obliga a realizar los estudios necesarios en el trasporte fluvial para la explotación de maderas en gran escala, determinando los puertos o puntos apropiados en los ríos como depósitos en condiciones de proporcionar a los vapores su fácil, rápido y periódico carguío.

Dispone la ley que el 85 o/o del impuesto a las maderas extranjeras se aplique al sostenimiento de la Compañía de navegación que se contrate y el 15 o/o restante se dedique al establecimiento en Iquitos de un Instituto Técnico para investigación y estudios de los vapores comerciales y científicos de los productos naturales de la selva.

Se declara el cabotaje libre para los buques de bandera nacional, entre los puertos de la costa y el Oriente peruano.

La ley 7643 fue ampliada por la ley 7787 de 28 de Agosto de 1933, en el sentido de que mientras el Poder Ejecutivo no contrate el establecimiento de la línea de vapores al Oriente peruano, queda autorizado a otorgar subvenciones o adelantos a los buques que cubran este tráfico.

En Enero de 1934 el Gobierno nombra una Comisión integrada por Rafael Larco Herrera, Enrique de la Piedra y Fernando Fuchs, miembros del Cuerpo Consultivo de Economía Nacional, para el estudio de la situación económica de la CPVDC

Como consecuencia del informe de esta Comisión, se da la ley 8039 de 15 de Marzo de 1935 que autoriza al Poder Ejecutivo a proceder a la "reorganización comercial de la empresa, dictando las medidas necesarias para su saneamiento económico, renovación de su material, adquisición de nuevas unidades, redención y emisión de acciones bajo las condiciones que determine, operaciones de crédito con la garantía de los bienes sociales y de los fondos de protección a la CPVDC que por esta ley se crea; y, en general, todas las demás que considere convenientes para la consolidación, ampliación y trasformación de las actividades de la empresa, de acuerdo a las necesidades nacionales".

También se faculta al Poder Ejecutivo, si lo estima necesario, a convocar una Asamblea General de Accionistas con el objeto de ejecutar las medidas señaladas, dentro del régimen legal de su organización, así como liquidar la actual CPVDC y organizar una nueva empresa nacional con un capital social no menor del 70 o/o en manos de peruanos, asumiendo el activo y pasivo de la empresa.

Se otorga a la Compañía una subvención de 500,000 soles anuales, debiendo consignarse en el Presupuesto de Hacienda La Partida respectiva, comprendiéndose en esta suma la que abona la IPCo. por su participación en el cabotaje. Esta subvención subsistió hasta Enero de 1957 en que fue suprimida por la ley 12.692.

Se señala que la Compañía "gozará de todos los privilegios y liberaciones que le acuerden las leyes y resoluciones especiales".

Se menciona que el Poder Ejecutivo "podrá adjudicar a la Compañía el Dique Flotante que adquiera el Estado y el terreno ribereño donde dicha empresa ha construído sus dependencias en el Callao, con las ampliaciones que juzgue necesarias, previamente justipreciados dichos bienes, y se hará pago del valor total de los mismos con el equivalente de las acciones que se emitan, de la clase y condición que fijará el Ejecutivo".

La ley dispone que, dentro del espíritu de la función que corresponde al trasporte marítimo en relación con las necesidades de la administración del Estado, de la conservación del orden público y la defensa nacional, "todo el personal, tanto técnico como de administración al servicio de la Compañía en sus naves y dependencias de tierra, queda sujeto en el orden disciplinario a las disposiciones de la Ley No. 4774 de 13 de Noviembre de 1923, sobre militarización de los servicios de trasporte". Esta última disposición

no hace sino reiterar el decreto de 10 de Noviembre del año anterior, por el qe se declara el estado de movilización de todo el personal de la Marina Mercante como consecuencia de que los Oficiales hicieron abandono de sus puestos "paralizando de hecho el trasporte marítimo en el litoral con grave perjuicio, no sólo para los intereses navieros, sino para la economía general del país y las necesidades públicas".

La ley 8039 dio motivo para que el Poder Ejecutivo nombrara una nueva Comisión, 3 de Junio de 1935, integrada por Benjamín Roca, Fernando Fuchs, Eduardo Marisca, Federico Bolognesi, Houré Pollard y el Gerente Bustamante Santisteban, para proponer las bases de reorganización de la CPVDC.

Esta Comisión emitió su informe el 16 de Octubre del mismo año recomendando, en resumen, se procediera a la constitución de una empresa comercial con capital limitado para entregarle la custodia y administración de las naves y demás bienes de la Compañía, actuando con autonomía comercial en el negocio y los privilegios acordados a la CPVDC; que el Gobierno adquiera las 200,000 acciones en poder de la Compañía, entregando en pago el terreno donde se encuentran ubicadas las instalaciones de la empresa y que tales acciones sean ofrecidas en grupos de 25,000 a capitalistas nacionales, evitando la fragmentación del capital en participaciones pequeñas; dentro del régimen del contrato, deducidas las utilidades autorizadas, todo incremento del capital y bienes quedaría a beneficio del Estado.

De las sugerencias de esta Comisión, surge la resolución de 7 de Setiembre de 1936, disponiendo que el Ministerio de Hacienda proceda a la adquisición de las 200,000 acciones en poder de la Compañía al precio de 2 soles cada una, esto es, un quinto de su valor original.

El pago de las acciones se hace con la adjudicación a la Compañía del terreno donde se hallan ubicadas las dependencias de la empresa en el Callao, Chucuíto, calle Gamarra No. 676, y para este efecto el terreno y construcción deben ser justipreciados por peritos del Ministerio de Hacienda, y el saldo si lo hubiere, "será abonado en cuenta a favor de la expresada Compañía".

Se autoriza al Gerente de la CPVDC a adquirir, por cuenta del Gobierno, las acciones que aún se hallen en poder del público, al precio de dos soles por acción.

Aprobada por la Junta General de Accionistas la disposición anterior, pasa a propiedad de la CPVDC el terreno y edificaciones que ocupa en Chucuíto, valorizado en 90, 183,47 soles.

En los años 1937 y 1938 se incorporan a la empresa los vapores MARAÑON y UCAYALI (II), ambos usados, de 3,300 y 3,800 toneladas de registro grueso, respectivamente.

El 15 de Noviembre de 1939, tiene lugar una Junta General de Accionistas, bajo la Presidencia de D. Luis Gallo Porras, Presidente del Directorio, con asistencia de Fernando Fuchs, Vice-Presidente, y Directores Augusto Maurer, Eduardo Dibós D., Fernando Santa María, Fernando Carvajal, Guillermo Ronald y del Gerente Pedro Bustamante Santisteban, estando representadas 249,583 acciones.

En esta Junta, la Presidencia da cuenta de la resolución de 31 de Octubre del mismo año, en que se dispone la convocatoria con el "objeto de adoptar las medidas que fueren necesarias para trasferir al Estado el Activo y Pasivo de dicha Compañía, nombrándose al efecto la respectiva Comisión Liquidadora, la misma que practicará todos los actos que se requiriesen para ejecutar una trasferencia".

Verificada la entrega del Activo y Pasivo al Gobierno, "la Comisión Liquidadora asumirá automáticamente, en nombre y representación del Gobierno, la administración de la empresa, con las atribuciones y autonomía indispensables para el desenvolvimiento comercial de la misma, dando cuenta al Ministerio de Hacienda".

La resolución añade que la Comisión Liquidadora queda encargada de gestionar "la organización de una Compañía Comercial siguiendo las instrucciones que para tal efecto le da el Gobierno con el fin de asumir la administración de la Línea Nacional de Navegación, de acuerdo con los términos de la escritura de su constitución".

Sometida al voto de la Asamblea, se acuerda con el solo voto en contra del Dr. García Zorrilla, la trasferencia del Activo y Pasivo al Supremo Gobierno, tomándose como base para el inventario del haber social el Balance General al 31 de Diciembre de 1939.

A la propuesta del Director General de Hacienda que se eligiera como miembros de la Comisión Liquidadora a los actuales miembros del Directorio, fue aprobada esta sugerencia, con un solo voto en contra.

En la oportunidad de esta Junta, el Estado era poseedor de las 4/5 partes del total de las acciones.

El 31 de Diciembre de 1939 cesa en sus funciones el Gerente Pedro Bustamante Santisteban después de haber cumplido una meritoria labor de defensa de la CPVDC durante 9 años. Uno de los mejores proyectos del Dr. Bustamante Santisteban fue el de haber concertado con un astillero alemán la construcción de 5 buques tanques, capaces de cubrir la totalidad del cabotaje de petróleo y derivados, acordándose una forma de pago excepcionalmente liberal a base de los fletes después de la entrega de los buques. Este empeño quedó frustrado por el estallido de la II Guerra Mundial.

A partir del 1º de Enero de 1940 la "Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao" queda totalmente estatizada, pese a que todavía queda en poder de particulares un porcentaje reducido de acciones.

El 1º de Setiembre de 1939 Alemania invade Polonia y dos días después se produce la declaración de guerra de Francia e Inglaterra y así se inicia en Europa la II Guerra Mundial con una nueva dimensión con respecto a las guerras del pasado. La fuerza coercitiva del derecho internacional desaparece y los acuerdos, tratados, y convenciones dejan de tener valor.

Mientras en la I Guerra Mundial la proporción de muertos militares y civiles es de 95 o/o y 5 o/o respectivamente, en la II Guerra Mundial esta relación es de 52 o/o y 48 o/o. Esta es la aplicación de la concepción totalitaria de la guerra moderna en que ya no hay distingos entre el personal combatiente y el no combatiente.

Al estallido del conflcito un elevado número de barcos extranjeros, británicos, alemanes, italianos, franceses, noruegos, etc., desaparecen de nuestros puertos y al extenderse el conflicto por el solapado ataque japonés a Pearl Harbor en Diciembre de 1941, se produce la ausencia total de buques japoneses y los de Estados Unidos restringen su tráfico en forma notable.

La lección que nos brinda la guerra de 1914-1918 se repite un cuarto de siglo más tarde con caracteres más dramáticos. El país se encuentra sin medios adecuados para atender las necesidades de su comercio exterior. La principal empresa naviera, Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao, sólo dispone de buques viejos, los vapores APURIMAC, UCAYALI (II), MARAÑON, MANTARO, URUBAMBA, PERENE, RIMAC y en administración el buque tanque INAMBARI del Ministerio de Fomento. El Ministerio de Marina dispone del petrolero PARIÑAS. En conjunto estos buques suman 34,000 toneladas de registro bruto. A la misma fecha, el armamento privado alcanzaba unas 16,000 toneladas, en gran proporción buques de pequeño tonelaje. Así, en total, a la iniciación del conflicto la Marina Mercante nacional dispone de unas 50,000 toneladas de registro con una capacidad de 70,000 toneladas de porte bruto para atender el cabotaje y el comercio exterior.

El estado de emergencia producido por la guerra, obliga al Gobierno a emitir una serie de disposiciones cuyo punto de partida se encuentra en la Declaración de Neutralidad conforme al decreto de 5 de Setiembre de 1939 según el cual, el ejercicio de la misma "en sus diversas formas, se regulará por lo que sobre el particular establezcan las Convenciones 5a. y 13a. firmada en La Haya el 15 de Octubre de 1907, relativas a los derechos y deberes de las Potencias y de las naciones neutrales en casos de guerra terrestre y marítima, respectivamente, la Declaración de Londres de 26 de Febrero de

1909 sobre las leyes de la guerra naval y los principios y precedentes establecidos por el derecho internacional público".

Cronológicamente los hechos y disposiciones legales relacionados con la Marina Mercante nacional, en particular con la CPVDC, durante la guerra que conducen a la movilización total de los escasos medios de trasporte marítimo para racionalizar su empleo conforme a las necesidades del país, son los siguientes:

El 14 de Marzo de 1941 se declara de necesidad nacional la utilización del barco danés IRLAND, refugiado en el Callao, entregándose a la CPVDC para su administración. En 1944 el buque fue adquirido por la empresa en US$ 800,000.00

A fines de Marzo de 1941 se registra el incendio y destrucción premeditada de los vapores alemanes LEIPZIG, MONSERRATE, MUENCHER, HERMONTIS y FRIEDLAN, los cuatro primeros en el Callao y el último en Paita.

Los vapores LEIPZIG y MONSERRATE incendiados en el área de operaciones marítimas del primer puerto, ocasionaron daños y perjuicios que motivaron una acción judicial contra las empresas propietarias "Nordeutscher Lloyd" y "Kosmos". De estos buques, el MONSERRATE fue recuperado y reconstruído por el Arsenal Naval tomando el nombre de CALLAO.

Aquí hay que mencionar el error en que se incurrió de no aplicar la ley general 2696 de 30 de Enero de 1918 para incautar estos buques por razón de necesidad pública o en su defecto adquirirlos con pactos de retroventa, tal como se hizo con el IRLAND, procedimiento seguido por otros países.

El hecho es que 5 magníficos buques, suficientes para reforzar considerablemente nuestra Marina Mercante en una época crítica, se perdieron por falta de decisión en el Gobierno de Manuel Prado.

El 20 de Mayo de 1941 se reitera las disposiciones de la ley 2741 sobre prohibición de venta de buques, negándose a la "Empresa Marítima S.A." la enajenación al extranjero del vapor ROSITA. En Agosto se prohibe a las naves nacionales menores de 1,000 toneladas de registro salir de las aguas juridiccionales. En Octubre se dispone la congelación de los fletes marítimos en cabotaje, cuya regulación se reserva el Gobierno.

A principios de 1942 tiene lugar en Río de Janeiro la reunión extraordinaria de Cancilleres de los países americanos. Los acuerdos y convenios

acordados en esta reunión para la defensa continental, fueron motivo de la ley 9586 de 10 de Abril del mismo año, por el que se prohibe "toda operación comercial y financiera y de cualquier otra naturaleza con los Estados miembros del Pacto Tripartito y con las personas, autoridades y entidades representativas de los territorios ocupados por dichos Estados".

Por Decreto Supremo de 14 de Agosto de 1942 se crea en el Ministerio de Marina el cargo de CONTRALOR DE PETROLEO Y DERIVADOS con atribuciones sobre el trasporte y distribución de tales productos. Una de las primeras medidas del Contralor fue la de prohibir toda reparación en los buques que implique la suspensión de sus actividades, salvo previa autorización. Como es de suponer tan drástica disposición era motivada por la falta de buques petroleros.

En 1942 la CPVDC organiza el servicio de cabotaje con los vapores OLLANTA y FOCA expropiados a la "S.A. Comercial e Industrial F. G. Piaggio", a los que después agrega los vapores LIMA, CIUDAD DE SULLANA y buques motores HUASCARAN, CICLON y MASCOTA, expropiados a la "Agencia Aguirre S.A." y en 1944 los buques motores SOL y AUGUSTO. La propiedad de estos buques fue reconocida por el Gobierno a la CPVDC que abonó el valor de los mismos.

El mismo año de 1942 la CPVDC organiza un servicio de trasporte fluvial con los vapores AGUARICO, SANTIAGO y CENEPA, expropiados a la firma Israel & Co., los remolcadores TIGRE y CURARAY adquiridos por el Gobierno y cedidos a la empresa, y un numeroso grupo de albarengas adquiridas a las firmas Strassberger & Co., Rieckof & Co. y a la Rubber Development Corp., todas con sede en Iquitos. El vapor AGUARICO naufragó cerca de Manaos el 2 de Julio de 1943.

Por Decreto Supremo de 24 de Abril de 1943 se crea en el Ministerio de Marina la OFICINA DEL COORDINADOR GENERAL DEL TRASPORTE NACIONAL, con jurisdicción sobre la totalidad de la Marina Mercante, con facultad para establecer normas, rutas y servicios de trasporte de los productos básicos de alimentación e industria; la distribución de las cargas de exportación; la reserva de espacios de bodega para las importaciones en buques peruanos; la reglamentación en la prioridad de las cargas marítimas, fluviales y terrestres y la revisión y formulación de fletes y tarifas.

El año 1943 señala una etapa en la construcción naval del país al poner en servicio la CPVDC los buques motores AGUAYTIA y MARCAPATA de 300 toneladas de porte bruto cada uno, construídos en su propio astillero de Chucuíto, por el ingeniero H. Henrichensen, de nacionalidad alemana, refugiado de la barbarie nazi, contratado en la gerencia del Dr. Bustamante Santisteban. En el mismo astillero se construye la cisterna HUAMACHUCO de 250 TPB. Estas unidades fueron incorporadas al cabotaje.

En esta movilización y racionalización en el empleo de los medios de trasporte por agua, se logra el normal abastecimiento del petróleo y derivados procedentes de los yacimientos del norte con los petroleros PARIÑAS e INANBARI y buques menores de la actividad privada; se organiza el cabotaje con la intervención de la CPVDC y buques expropiados; se normaliza el abastecimiento de trigo, harinas y carnes con viajes regulares de los vapores RIMAC, MARAÑON, APURIMAC y TUMBES (ex-IRLAND) a puertos argentinos asegurando como cargamentos de exportación azúcar y carbón; se establece una línea a Iquitos con los vapores PERENE y UCAYALI con cargamentos de víveres y productos manufacturados y retorno de maderas y productos regionales; se organiza el Servicio Fluvial a cargo de la CPVDC; se atiende el abastecimiento de arroz de las zonas productoras del norte; se resuelve el trasporte de carbón vegetal, de alto consumo en la Capital; se organiza un tráfico limitado de buques nacionales al Golfo de México y New York; se cumple un efectivo control sobre fletes y tarifas.

La responsabilidad de esta vasta operación recae en el Capitán de Navío D. José R. Alzamora, en una primera etapa como Contralor de Petróleo y Derivados y después como Coordinador General del Trasporte Nacional, en una extensa y meritoria labor cuyo resultado final fue el haber superado en apeciable medida la crisis del trasporte marítimo por la falta de una Marina Mercante adecuada a las necesidades del país. El aumento del costo de vida durante el conflicto fue, en promedio, de 13 o/o anual.

A mérito de la autorización contenida en la Ley 8039 y como recomendación de la Comisión Liquidadora de la CPVDC, el 18 de Julio de 1944 se da el Decreto Supremo que crea una empresa del Estado con el nombre de COMPAÑIA PERUANA DE VAPORES como entidad jurídica de Derecho Público interno, con personería y autonomía propias, asumiendo el Activo y Pasivo de la extinguida CPVDC, asi como los bienes muebles e inmuebles y las naves mercantes que le pertenecieron.

La Compañía se regenta por un Consejo de Administración compuesto de 5 miembros designados por el Poder Ejecutivo, bajo el control del Ministerio de Hacienda, al que debe dar cuenta en cada ejercicio anual y al que igualmente corresponde la aprobación de sus Estatutos.

Todo el personal de la ex-CPVDC pasa a formar parte de la Compañía con sus mismos haberes y conservando los derechos que le fueron reconocidos por la ley 9805.

La Compañía Peruana de Vapores queda liberada de toda clase de contribuciones, impuestos y arbitrios, creados y por crearse.

En esta forma termina la segunda etapa en la trayectoria de la Empresa Naviera estatal, de Enero de 1930 a Julio de 1944. Son 14 años de incerti-

dumbre desde 1930 en que el Gobierno decreta su liquidación, asumiendo la administración de la misma en 1935 cuando el Congreso emite la ley 8039 facultando al Poder Ejecutivo, si lo estima necesario, para liquidar la Compañía; y en 1939 cuando se decide la trasferencia al Estado del activo y pasivo, nombrándose una Comisión Liquidadora que demora 5 años para concretar la formación de una empresa estatal con el nombre de COMPAÑIA PERUANA DE VAPORES (CPV).

Al constituirse la empresa estatal COMPAÑIA PERUANA DE VAPORES en Julio de 1944, dispone de los siguientes buques:

Vapor	MANTARO	4.617 TRB
	URUBAMBA	4.744
	APURIMAC	4.763
	PERENE	1.866
	RIMAC	6.982
	UCAYALI (II)	3.800
	MARAÑON	3.300
	LIMA	560
	CIUDAD DE SULLANA	480
B/T	INAMBARI	1.000
M/N	TUMBES	3.178
	OLLANTA	190
	FOCA	150
	AGUAYTIA	300
	MARCAPATA	300
	HUASCARAN	220
	CICLON	200
	SOL	170
	MASCOTA	150
	AUGUSTO	140
	CECILIA	95
Cisterna	HUAMACHUCO	250

Esta flota constituída por buques que superan, en gran parte, los treinta años de "edad".

La Flota Fluvial operada por la Compañía con sede en Iquitos, es la siguiente:

VAPOR	AGUARICO	300 TRB
	SANTIAGO	140
	CENEPA	88
Albarenga	No. 103	207
	No. 114	197
	MORONA	80
	DONDON	46
	HORTENCIA	38
	MARTHA	20
Remolcador	TIGRE	..
	CURARAY	

LA CORPORACION PERUANA DE VAPORES

III ETAPA (1944 - 1968)

La tercera etapa en la trayectoria de la CPV trascurre desde su reconocimiento como "empresa estatal" en Julio de 1944 hasta su conversión en Sociedad Anónima, Junio de 1968, bajo las normas de la Ley de Sociedades Mercantiles 16.123, reteniendo el Estado la totalidad del capital accionario, con el nombre de "Compañía Peruana de Vapores S.A."

Este importante cambio en la estructura jurídica de la empresa va aparejado con la renovación e incremento de la flota mercante del Estado en un nivel sin precedentes.

La rendición de Alemania el 7 de Mayo de 1945 y del Japón el 14 de Agosto del mismo año, pone término a la II Guerra Mundial. Se reanuda el comercio internacional y los países directamente involucrados en el conflicto comienzan la reconstrucción de sus flotas mercantes con buques mejor equipados, más económicos y más veloces y el sostenido aumento de bodegas trae como consecuencia la reducción de los fletes. Bajo estas condiciones la CPV opera una flota obsoleta, sin posibilidad de prestar un servicio adecuado.

A mediados de Junio de 1945 asume la Gerencia de la CPV el Contralmirante D. José R. Alzamora y este nombramiento recae en la persona que con inteligencia y capacidad supo desempeñar el cargo de "Coordinador General del Trasporte Nacional" en los difíciles años de la guerra.

El 31 de Julio de 1946 se modifica y amplía el decreto de creación de la CPV, cambiándosele la denominación de la empresa por el de CORPORACION PERUANA DE VAPORES.

La nueva disposición señala que la CPV quedará bajo la supervigilancia "del Ministerio de Hacienda y Comercio en los asuntos relacionados con su administración económica y financiera; y el Ministerio de Marina en cuanto a los asuntos de índole naval, en especial los relativos a las actividades del tráfico marítimo".

Se menciona que todo el personal que presta sus servicios en la empresa forma parte de la Reserva Naval del Perú, sujeto a las reglamentaciones respectivas del Ministerio de Marina.

Se fija hasta el 18 de Julio de 1949 como plazo final para que todas las acciones de la extinguida CPVDC, que todavía se encuentran en poder de particulares, sean adquiridas a la par por la CPV por cuenta del Estado.

De los 5 miembros que integran el Consejo de Administración 1 es nombrado por el Ministerio de Hacienda, otro por el Ministerio de Marina y 3 designados por el Poder Ejecutivo.

Se señala como finalidad de la empresa, explotar y administrar los bienes de que dispone, así como los que trasfiera el Estado y adquiera en el futuro, con el objeto de realizar, incrementar y estimular el tráfico marítimo y fluvial de carga y pasajeros, dentro y fuera de la República.

Una de las gestiones del Gerente Alzamora se orienta a la renovación de la anticuada flota de la CPV y en este sentido el Gobierno del Dr. Bustamante y Rivero aprueba por resolución de 12 de Noviembre de 1946 la propuesta de la empresa para adquirir de la U.S. Maritime Commission, 6 unidades de "surplus" de barcos mercantes construídos durante la guerra.

Durante el conflicto, los astilleros americanos construyeron aproximadamente 5.500 buques mercantes de todos los tipos, un promedio de 3 buques por día, de los que 1.500 fueron hundidos, quedando al término de las acciones un estimado de 4.000 buques.

Reteniendo el Gobierno de los EE.UU. unos 2.000 barcos como flota de reserva, una cantidad igual fue vendida a armadores americanos y extranjeros en aplicación de la Merchant Ships Sales Act de 8 de Marzo de 1946.

Los buques seleccionados por la CPV fueron 2 "Victory" tipo VC2-S–AP2 de 10,734 DWT por el precio de US$ 979,000.00 por unidad y 4 buques tipo CL–M–AV1 de 5.023 DWT al precio de US$ 693,862.00 El costo real de la flota adquirida fue de US$ 4'532,762.00 señalándose que, conforme a las regulaciones de la U.S. Maritime Commission, el valor de cada buque estaba sujeto a un descuento por el número de años de construído, en este caso un año y 5 o/o por año.

La "vida útil" de los buques se estimaba entre 12 y 14 años.
Para cubrir el 25 o/o del valor de los buques y financiar su viaje al Callao, la CPV obtuvo un préstamo de 13 millones de soles de bancos locales.

Los nuevos "Liberty" tomaron los nombres de AMAZONAS (II) y YAVARI y los CL–M–AV1 los nombres de HUALLAGA (III), NAPO, PUTUMAYO y PACHITEA (II), siendo incorporados en los primeros meses de 1947. Los buques totalizaban 30,452 TRB y 45,229 TPB.

Después de 40 años de fundada, se renueva la flota de la CPV, con buques de sólo un año de construídos.

La preocupación del Gerente Alzamora también se orienta al personal de la CPV. Se establece un Escalafón, se reconocen categorías para los ascensos, se implanta el beneficio por tiempo de servicios y el retraso en el ascenso.

En el aspecto material se establece un servicio radiotelegráfico propio de enlace entre la Administración y los buques.

En el segundo semestre de 1946 se producen en el país perturbaciones de tipo político y social con implicancias en la actividad naviera, que obliga al Gobierno la dación del Decreto Supremo de 7 de Diciembre de 1946, en el sentido de prohibir toda paralización deliberada y de abandono de labores al personal de la Marina Mercante Nacional tanto técnico como de administración a bordo de los buques o en dependencias de tierra.

Menciona el decreto que toda paralización de servicios o abandono de puesto, implica automáticamente el estado de movilización, quedando el personal sujeto a las leyes y reglamentos que rigen a la Marina de Guerra y a las sanciones que ellas establecen.

El 1º de Agosto de 1947 se da el histórico decreto en el que se declara que la "soberanía y jurisdicción nacional se extienden a la plataforma submarina o zócalo continental e insular adyacente a las costas continentales e insulares del territorio nacional, cualesquiera que sean la profundidad y la extensión que abarque dicho zócalo".

En la Ley No. 11780 (Ley de Petróleo), se menciona que el Zócalo Continental "es la zona comprendida entre el límite occidental de la zona de la costa y una línea imaginaria trazada mar afuera a una distancia constante de 200 millas de la línea de baja marea del litoral continental". Y que para los efectos de esta ley, los territorios insulares se considerarán Zona de la Costa; y el Zócalo adyacente a las islas, se determinará en la misma forma

y medida que el Zócalo del litoral continental".

El decreto del 1º de Agosto de 1947, menciona que tal declaración "no afecta el derecho de libre navegación de naves de todas las naciones, conforme al Derecho Internacional".

En el año 1952, en el Gobierno de Odría, la CPV adquiere dos buques usados, el petrolero CAPLINA de 1,000 TRB y el vapor ZARUMILLA de 761 TRB y los dedica al cabotaje. Estas adquisiciones se efectuaron con un préstamo de la Caja de Depósitos y Consignaciones y Bancos locales.

A fines de Enero de 1953 se designa un nuevo Consejo de Administración que lo preside Luis Gallo Porras y se integra con Gustavo Berckemeyer, Carlos Roldán Seminario, Máximo Cabrera Castro y Francisco Espinoza. Asume la Gerencia el Contralmirante Ernesto Rodríguez.

El nuevo Consejo de Administración orienta su actividad a la reorganización total de la empresa, partiendo de la modificación de sus Estatutos que se aprueban en Marzo del mismo año, ampliando las actividades de la empresa con sentido comercial, así se le faculta la adquisición, construcción y charteo de buques destinados a su propia explotación; la factura, aprovisionamiento y reparaciones en sus talleres de los implementos y accesorios de las naves a su servicio, y la utilización de sus talleres para facilitar las actividades de la industria privada; y en general, realizar toda actividad necesaria y conveniente para la expansión de la Compañía.

Con estas nuevas disposiciones se reorganiza la Maestranza y se le dota de nuevas máquinas-herramientas, operando con autonomía técnico-administrativa para su mejor rendimiento.

Se elimina al personal excedente en las dependencias de tierra y de los buques que se dan de baja en años sucesivos.

Se cumple un programa de tecnificación del personal mediante cursos de capacitación en la misma empresa y se envía Oficiales de cubierta y máquinas a centros especializados de los EE.UU.

En este plan de reorganización, en 1954 se dan de baja los vapores MANTARO, URUBAMBA y APURIMAC de 44 años de edad; en 1955 el vapor PERENE de 46 años y los B/M MARCAPATA y AGUAYTIA construídos por la CPV en 1943; en 1957 al B/T CAPLINA y en 1958 los vapores MARAÑON y UCAYALI.

En reemplazo de las unidades dadas de baja, en 1956 se adquieren dos buques tipo Cimavi que toman los nombres de MANTARO (II) y URUBAMBA (II)

En este proceso, por decreto de 12 de Junio de 1956 se revaloriza la flota de la CPV en S/. 71'956,299.47 elevándose su valor hasta S/. 122'972,154.38 conforme a tasaciones efectuadas por peritos extranjeros.

Por esta disposición, el Capital y Reservas de la CPV, íntegramente aportado por el Estado, al 20 de Diciembre de 1955 queda constituído en la siguiente forma:

Capital	4'312,513.05
Reserva general	22'583,000.00
Reserva por revalorización de la flota	71'956,299.47
Total capital y reservas	98'851,812.52

Estas medidas se traducen en la recuperación de la empresa y entre los ejercicios 1954/1957 se logra una utilidad de S/. 75'101,071.00 que le permite cumplir sus obligaciones con la U.S. Maritime Commission, cancelar deudas locales y acumular un fondo de reserva. Es probable que esta relativa bonanza haya motivado la ley 12.692 de 8 de Enero de 1957, suspendiendo la subvención anual de quinientos mil soles acordada a la CPV por la ley 8.039.

Al 31 de diciembre de 1958, la Empresa dispone de 8 buques en tráfico de ultramar, 2 tipo Victory y 6 tipo Cimavi y un fondo de reserva de S/. 39.550.646.00.

Otro hecho importante dentro del plan global de reestructuración de la CPV se encuentra en el decreto supremo de 10 de Setiembre de 1953 creando una entidad "con personería jurídica encargada de dirigir, administrar y fomentar la navegación en todos los ríos de la región amazónica del Perú, con domicilio en Iquitos y con la denominación de LINEA AMAZONICA NAVIERA PERUANA" (LANP).

El decreto dispone que la Corporación Peruana de Vapores trasfiera a la LANP los vapores SANTIAGO y CENEPA , la M/N YAGUAS, los remolcadores TIGRE y CURARAY, la barcaza PAGAYA y las albarengas NANAY, CHAMBIRA, PINAHUA y PASTAZA, así como las oficinas, talleres de reparaciones, almacenes, etc. bajo inventario.

También se dispone que el Banco de Fomento Agropecuario haga igual trasferencia a la LANP de todo el equipo de navegación que utiliza en el Oriente Peruano.

Se menciona como capital inicial de la LANP, 5 millones de soles.

La administración de la nueva empresa se confía a un Directorio de 5 miembros, de éstos dos son designados por el Presidente de la República, y

los 3 restantes designados por la "Corporación Peruana de Vapores" por el Ministerio de Marina y por el Directorio del Banco de Fomento Agropecuario.

Se encarga al Directorio la redacción de los Estatutos y Reglamentos y su propuesta para la designación de un Gerente.

Se contempla que en los Estatutos y Reglamentos de la LANP, se deben incluir disposiciones para que la empresa actúe en coordinación con la CPV en la organización del trasforme fluvial y marítimo entre los ríos amazónicos y los puertos del Pacífico.

Se señala que el Ministerio de Hacienda y Comercio "queda facultado a dictar las medidas convenientes para la instalación de la LANP, dotarla de los elementos necesarios para su existencia, preparar los proyectos y planes para su financiación y actividades iniciales".

Esta excelente disposición apenas tuvo vigencia por un año. El 6 de Octubre de 1954 el Gobierno decreta que a partir de la fecha, "el Banco de Fomento Agropecuario del Perú asumirá la dirección, administración y fomento de la navegación en todos los ríos de la región amazónica del Perú, que fueron conferidos a la "Línea Amazónica Naviera Peruana", cuyo activo y pasivo será asumido por el referido Banco, debiendo extenderse los respectivos instrumentos de trasferencia de los bienes asignado a aquélla".

La aberrante disposición de entregar a un Banco de Fomento Agropecuario una función y responsabilidad totalmente ajenas a su finalidad, conduce, como era de esperarse, a la liquidación paulatina de los esfuerzos que se inician desde 1942 para crear una empresa estatal de trasporte fluvial, paralela a la CPV en el trasporte marítimo.

A comienzos de 1962, en el Gobierno de Manuel Prado, se promulgan las leyes 13.836, 13.905 y 13.996, las más importantes hasta entonces dadas en la República, para señalar una política coherente y realista en la problemática naviera del país, en sus aspectos fundamentales, como la conducción de la política naviera, la industria de la construcción naval y la renovación de la empresa naviera estatal. Es en estas leyes a las que nos vamos a referir con algún detenimiento, donde se encuentra el fundamento de la destacada labor del Presidente Belaúnde para colocar la actividad naviera nacional en un nivel sin precedentes.

La ley 13836, promulgada el 5 de Marzo de 1962, declara de "utilidad pública y de preferente interés nacional, las industrias de construcción, rehabilitación y reparación de embarcaciones, otorgándoseles los beneficios y franquicias que concede la ley No. 13270 (Ley de Promoción Industrial) a

las industrias calificadas de básicas en la región más favorecida del país, y los que determina el Decreto No. 3 de 27 de Enero de 1961, para las industrias de montaje, cuyos planos podrán modificarse según las características y los tipos de embarcaciones objeto de la industria que se instale".

Se dispone que las industrias marítimas en general, gozarán "de los beneficios que acuerdan los incisos (c) y (d) del artículo 32 de la Ley de Promoción Industrial No. 13270" bajo la condición de que se cumplan las obras proyectadas en los plazos fijados.

Se dispone que las empresas que se organicen para dedicarse a la industria de la construcción naval "deben someter sus planes y proyectos a la aprobación del Ministerio de Marina, el que inspeccionará los astilleros para exigir que los barcos que construyan reúnan los requisitos exigidos para su Clasificación de acuerdo con las Convenciones y las reglas internacionales de la materia", quedando el Ministerio de Marina encargado de la vigilancia y control técnico de las industrias de construcción y reparación de buques.

Para determinar la nacionalidad de una empresa de construcción naval, se señala la disposición del artículo 6º de la ley 11780.

La ley prevé la formación de Sociedades Mixtas con participación del Estado o de las personas jurídicas de derecho público interno por una parte y de las personas naturales o jurídicas de derecho privado, nacionales o extranjeras, de la otra parte. El Poder Ejecutivo, mediante Decreto Supremo, debe dictar el Estatuto de las Sociedades Mixtas que se crean de acuerdo con la ley.

Por el artículo 23º de la ley, se aumenta del 2 al 4 º/o la tasa sobre los fletes del comercio exterior creada por la ley 11537, debiendo aplicarse el mayor impuesto a cubrir el aporte del Estado en la Sociedad Mixta que forme para explotar los astilleros de su propiedad, y cubierto este aporte, el mayor ingreso constituye renta de la "Corporación Peruana de Vapores" para la construcción de naves en astilleros nacionales y/o compra de embarcaciones modernas durante el tiempo que los astilleros nacionales no estén en condiciones de abastecer sus pedidos.

Por el artículo 25º se autoriza a la CPV a realizar operaciones de crédito con garantía de sus rentas, para la adquisición y construcción de naves, prestando el Poder Ejecutivo la fianza o el aval del Estado.

Se autoriza al Poder Ejecutivo para que periódicamente, a medida que se incremente la Marina Mercante nacional, fije el porcentaje de las cargas de importación y exportación que obligatoriamente debe ser trasportado en buques peruanos.

Se reitera que el cabotaje se reserva exclusivamente a naves de bandera nacional.

Se faculta al Poder Ejecutivo, en caso de emergencia nacional, intervenir las empresas navieras nacionales y militarizar las dotaciones si fuese necesario.

La ley 13.905 de 23 de Enero de 1962, autoriza a la CPV para adquirir, bajo licitación internacional, catorce buques de 8,000/15 DWT, pudiendo realizar estas adquisiciones bajo financiación hasta por la suma de 30 millones de dólares.

Se asigna a la industria de construcción naval del país, la construcción del 50°/o de las unidades a que se contrae la ley.

Se dispone se consigne en el Presupuesto General de la República, en el Pliego de Marina, una Partida anual de 50 millones de soles, durante 10 años, a partir de 1963, como aporte del Gobierno para la mencionada financiación. Esta Partida fue rebajada a 25 millones anuales por D.L. de 24 de Diciembre de 1962.

La ley 13.996 de 9 de Febrero de 1962, crea la COMISION NACIONAL DE MARINA MERCANTE, con personería jurídica y autonomía económica y administrativa con sujeción a Ley.

Este organismo, que por primera vez se establece en la República, asume por su jerarquía y funciones la más alta responsabilidad en la formulación de los planes y programas de fomento y desarrollo de la Marina Mercante.

La Comisión Nacional de Marina Mercante, bajo la presidencia del Ministro de Marina, se constituye por el Director de Comercio Exterior, Director General de Industrias, Director de Administración Portuaria, Director General de Capitanías, Director General de Marina Mercante (incorporado a fines de 1965 al crearse esta Dirección), Gerente de la Corporación Peruana de Vapores, Presidente de la Autoridad Portuaria del Callao, representantes de la Asociación de Armadores del Perú y de la Asociación de Armadores del Oriente, de la Sociedad Nacional de Industrias, de la Sociedad Nacional Agraria, de la Sociedad Nacional de Minería y Petróleo, de la Sociedad Nacional de Pesquería, de la Corporación Nacional de Comerciantes y el Presidente de la Sociedad Marina Mercante.

Se señalan como principales facultades de la Comisión:

1) Formular planes y programas de fomento y de desarrollo de la Marina Mercante nacional, y recomendar su ejecución al Poder Ejecutivo;

2) Dictaminar los proyectos sobre Marina Mercante; y otros que el Poder Ejecutivo someta a su consideración;

3) Proponer los ante-proyectos de ley de fomento de la Marina Mercante y los reglamentos de trasporte marítimo del comercio exterior y de cabotaje;

4) Formular periodicamente la legislación de Marina Mercante y actividades conexas proponiendo al Poder Ejecutivo las modificaciones pertinentes en cada caso;

5) Proponer al Poder Ejecutivo los proyectos tendentes al desarrollo de la flota de cabotaje, especialmente la de los ríos y Lago Titicaca;

6) Dictar el Reglamento de Licitaciones para las compras de buques por las Corporaciones de derecho público interno;

7) Informar sobre los contratos que requieran el aval del Estado para operaciones de crédito en las compras de buques para las Corporaciones de derecho público interno;

8) Regular periodicamente las tarifas de fletes de la Marina Mercante nacional, las que no deben exceder a las vigentes en el mercado internacional de fletes;

9) Formular los estudios de tarifas y organización de los servicios portuarios, recomendando su aplicación al Poder Ejecutivo;

10) Aprobar la afiliación o desafiliación de la Marina Mercante nacional a una o más Conferencias de Navegación, según convenga a los intereses nacionales;

11) Proponer la formación de una Conferencia de Navegación Latinoamericana, en coordinación con el proceso de formación del Mercado Común Latinoamericano;

12) Proponer al Poder Ejecutivo, periodicamente, los porcentajes de las cargas del comercio exterior que obligatoriamente deberán trasportarse en buques de bandera nacional, de acuerdo a ley.

Otra disposición importante en este dispositivo, es la de comprender en "los beneficios de la Ley de Promoción Industrial No. 13270 a los propietarios, armadores y/o fletadores de buques de la Marina Mercante nacional, sean personas naturales o jurídicas".

Esta magnífica ley, base y sustento de una Política Naviera, fue derogada por el "gobierno de facto" el 26 de Mayo de 1970, según D.L. 18291.

En aplicación de la Ley 13.905, el 9 de Febrero de 1962 se expide un decreto supremo (No. 13), autorizando a la CPV a convocar una licitación internacional para la construcción de 4 motonaves de 8,500 DWT por unidad, con equipo de propulsión y auxiliares estandarizados.

También se autoriza a la CPV para adquirir de inmediato, bajo licitación internacional, 3 moto-naves de 8,500 DWT, ya construídos, no antes de

1960 o en proceso de construcción y que sean de características semejantes a las unidades que se propongan en la licitación de construcción.

El 18 de Julio de 1962 es derrocado el Gobierno Constitucional de Manuel Prado en las postrimerías de su régimen y asume el Poder Ejecutivo una Junta Militar.

El Vice-Almirante Guillermo Tirado Lamb asume la Presidencia del Consejo de Administración de la CPV.

La licitación internacional antes mencionada, convocada al amparo de la ley 13.905, fue anulada por D.S. Nº 28 de 16 de Mayo de 1963. En esta licitación correspondió la prioridad a "The Hakodate Dock Co. Ltda." que no cumplió con las bases de la licitación.

El 21 de Marzo de 1963, la Junta Militar de Gobierno autoriza a la CPV por D.L. 14441 para efectuar la compra por trato directo, prescindiendo en este caso del procedimiento de la licitación, de hasta 6 buques de 8.500/11.000 DWT, entre los seleccionados por la empresa, sujetándose a las especificaciones básicas del empréstito que se puntualiza en la parte considerativa del decreto.

Estas especificaciones se refieren al préstamo de 2 millones de libras concedido por el Midland Bank de Londres bajo la condición de que el mismo se aplique a la adquisición de buques de propiedad de armadores británicos. El préstamo sujeto al interés efectivo del 5.5 o/o anual al rebatir, más una comisión de 1 o/o sobre el valor total del preśtamo, por una sola vez.

Señala el D.L. que la autorización para esta operación, es independiente de la establecida por la ley 13.905 por 14 nuevas unidades.

Los buques seleccionados y adquiridos por la CPV conforme a la autorización del D.L. 14441, fueron las M/N UCAYALI (III), RIO SANTA, PERENE (II), APURIMAC (II) y MARAÑON (II), en conjunto estas naves totalizaban 38,076 toneladas de registro grueso y 53,657 TPB, con una antigüedad promedio de 6 años.

Con respecto a estas adquisiciones, al instaurarse el nuevo régimen constitucional en Julio de 1963 el Senado de la República acuerda el nombramiento de una Comisión "con el fin de realizar una inmediata investigación de las actividades de la CPV, especialmente sobre las adquisiciones de barcos que han efectuado recientemente, las mismas que se han realizado sin estar ajustadas a las disposiciones legales vigentes, dejando de lado la licitación internacional convocada para este fin".

El 16 de Mayo de 1963, la Junta Militar de Gobierno faculta a la CPV por el D.L. 14489 a una licitación internacional para la construcción, con financiación, de 4 motonaves, señalándose que el plazo para atender el servicio de la operación de crédito, debe ser no menor de 10 años

Esta licitación se cumplio en Setiembre del mismo año, presentándose nuevamente astilleros japoneses, entre otros "The Hakodate Dock Co. Ltd." Observada por la Contraloría General de la República, la licitación fue declarada nula por el Gobierno.

Al iniciarse el régimen constitucional de Fernando Belaúnde Terry, la flota de la "Corporación Peruana de Vapores" estaba constituída por 13 buques, de los que 8 correspondían a excedentes de guerra, tipo Victory y Cimavi, con 19 años de servicios, habiendo excedido largamente su vida útil, cuya explotación resultaba antieconómica por las frecuentes reparaciones, elevado consumo de combustible y reducida velocidad.

Los otros 5 buques eran los cargueros adquiridos en Gran Bretaña, con 7 años de edad promedio. De éstos, dos en buenas condiciones, el APURIMAC (II) (ex-MELBURY BEACON) y MARAÑON (II) (ex-DUNKERY BEACON), ambos de construcción holandesa. Los demás con serias deficiencias y una gran variedad de equipos principales y auxiliares que dificultaban su mantenimiento.

Estos 13 buques totalizaban 75.500 TRB y 111,661 TPB.

En el ejercicio de 1964, la CPV arroja una pérdida de 23 millones de soles y en 1965 el déficit es de 46 millones de soles, en gran parte debido a elevados gastos en reparaciones.

En 1965 se dan de baja las M/N NAPO y PACHITEA (II); en 1967 el MANTARO (II) y URUBAMBA (II); en 1968 el AMAZONAS (II), YAVARI, HUALLAGA (II) y PUTUMAYO.

En estos años se nota alguna preocupación en el Senado de la República por la Marina Mercante.

En 1965 se aprueba el proyecto llamado "Heysen", por el nombre del Senador que lo propuso, para crear el "Consejo Superior de la Marina Mercante" bajo la presidencia del Ministro de Hacienda. Con ese proyecto, rechazado en la Cámara de Diputados, se pretendía la desaparición de la "Comisión Nacional de Marina Mercante" bajo la presidencia del Ministro de Marina.

El mismo año de 1965, el Senador D. Julio de la Piedra, uno de los hombres que siempre brindó su apoyo a la Marina Mercante en su larga trayectoria política, propone la conversión de todas las "Corporaciones"

estatales en Sociedades Anónimas, entre éstas la CPV. Infortunadamente este proyecto no tuvo mayor acogida.

La primera disposición en el Gobierno de Belaúnde Terry, orientada a la renovación total de la flota de la CPV, se encuentra en la R.S. No. 235 de 18 de Mayo de 1966, según la cual la empresa "adquirirá mediante licitación pública internacional, el número de barcos que le permitan los recursos previstos en la ley 13.905 y dentro de las pautas que ella señala".

A este propósito, la CPV "podrá recibir, estudiar, calificar y evaluar, a través de sus organismos técnicos, las propuestas de operaciones de crédito en bienes de capital y moneda extranjera, que le presenten entidades internacionales en aplicación del artículo 14º de la ley 14.816 y del artículo 144 de la ley 15.850 las que deberán ajustarse estrictamente con los requisitos consignados en las citadas disposiciones legales."

Cumplidos los estudios y evaluación antes mencionados, la CPV debe elevar al Gobierno las propuestas recibidas con el respectivo informe, a fin de expedir la Resolución Suprema a que se refiere el artículo 144º de la ley 15.850.

Igualmente se faculta a la CPV la contratación en el Astillero de la Marina de Guerra, tan pronto le permitan sus disponibilidades financieras, la construcción hasta de 7 buques de iguales características, en condiciones similares a las que autoriza esta resolución, con sujeción a las disposiciones de la ley 13.905.

La responsabilidad de concretar esta importante directiva corresponde a la Gerencia de la empresa a cargo del Capitán de Navío Luis Castro Reus y de los organismos técnicos de la CPV, cuyos planes fueron sometidos a estudio y consideración de la "Comisión Nacional de Marina Mercante", que recomendó su aprobación al Gobierno.

Con los antecedentes mencionados y aprobado el respectivo plan, se emite la R.S. Nº 477-H de 31 de Mayo de 1966, autorizando a la CPV para que "en virtud de lo establecido en los artículos 23º y 25º de la ley 13.836, haga uso de la facultad del artículo 114º de la ley 15.850 para concertar hasta tres operaciones de crédito por un total de US$ 93'225,000 en bienes de capital consistentes en 18 buques de 13.200 toneladas de porte bruto cada uno y en moneda extranjera, en las proporciones del 80 o/o y del 20 o/o respectivamente, con cualesquiera de las firmas y en las condiciones que siguen:

1 – Con OY Wartsila AB de Finlandia, hasta por US$ 31'575,000 que comprende US$ 25'260,000, importe de seis barcos a razón de US$ 4'210,000

cada uno y US$ 6'315,000 en dinero efectivo al tipo de interés del 4 o/o anual para los bienes de capital y 8 o/o anual para el préstamo en dinero, ambos sobre saldos deudores y por el plazo de amortización hasta de doce años.

2 — Con el Servicio Técnico Comercial de Constructores Navales Españoles hasta por US$ 24'000,000, importe de seis barcos a razón de US$ 4'000,000 cada uno, y US$ 6'000,000 en dinero efectivo, al tipo de interés en ambos casos del 5 o/o anual sobre saldos deudores y por el plazo de amortización hasta de 11 años; y

3 — Con el Grupo Italiano formado por la Societá Finanziaria Cantieri Navale y otras, hasta por US$ 31'650,000 que comprende US$ 25'320,000 importe de seis barcos, a razón de US$ 4'220,000 cada uno, de los que 3 serán construídos por Ansaldo S.p.A., y los otros 3 por Naval Mecánica S.p.A., más US$ 6'330,000 en dinero efectivo que proporcionará Mediobanca S.p.A., al tipo de interés de 6.8 o/o que rige tanto para el préstamo en bienes de capital como para el de dinero en efectivo y por el plazo de amortización de hasta diez años".

La autorización anterior, "sujeta a las condiciones de comprobación y demás requisitos establecidos por el artículo 114 de la ley 14.816, debiendo los mismos ser considerados en los proyectos de los contratos a concertarse que serán sometidos a la aprobación del Gobierno para que puedan celebrarse".

Este plan destinado a la renovación total de la flota de la CPV, fue ratificado por el Congreso por una resolución legislativa que dice encontrarse conforme "a las disposiciones de las leyes 13.836, 14.816 y 15.850, el procedimiento administrativo seguido por el Poder Ejecutivo para autorizar a la Corporación Peruana de Vapores a concertar operaciones de crédito en bienes de capital y en moneda extranjera, en las proporciones de hasta 80 o/o y 20 o/o respectivamente, para la renovación de su flota, debiendo las condiciones técnicas, económicas y financieras ser fijadas por el Gobierno al celebrarse los respectivos contratos".

En la ejecución del proyecto se emiten los Decretos Supremos 326-H y 355-H de 23 de Setiembre y 21 de Octubre de 1966, respectivamente, aprobando los contratos con OY Wartsila AB de Finlandia y el Servicio Técnico Comercial de Constructores Navales Españoles, por un monto global de US$ 61'575,000 en bienes de capital consistentes en 12 buques y en dinero efectivo.

En ambos decretos se menciona la garantía del Estado para el pago del capital e intereses.

También se menciona en ambos dispositivos que la Corporación Peruana de Vapores deberá atender los servicios de amortizaciones e intereses del préstamo que se aprueba, con sus propios recursos.

La operación con el Grupo Italiano no se llegó a concretar por razones técnicas, como se menciona en la R.S. 366-H de 8 de Abril de 1967.

El proceso de construcción y entrega de los barcos contratados en España y Finlandia, fue el siguiente:

ESPAÑA

Casco No.	Quille	Botadura	Entrega	Nombre
153	10 Dic. 67	27 Abr. 68	28 Set. 68	INCA TUPAC YUPANQUI
151	5 Mar. 68	13 May. 68	12 Dic. 68	INCA PACHACUTEC
154	10 May. 68	10 Agt. 68	16 Ene. 69	INCA HUAYNA CAPAC
133	12 Nov. 67	11 Jul. 68	12 Feb. 69	INCA ROCA
155	2 Oct. 68	3 Feb. 69	30 May. 69	INCA YAHUAR HUACAC
156	21 Mar. 69	14 Jun. 69	23 Set. 69	INCA CAPAC YUPANQUI

FINLANDIA

1163	26 Jun. 68	12 Set. 68	6 Feb. 69	GARCILASO
1164	13 Set. 68	19 Nov. 68	2 May. 69	SABOGAL
1165	19 Nov. 68	18 Ene. 69	30 May. 69	VALLEJO
1166	15 Dic. 69	30 Ene. 70	28 Abr. 70	CHOCANO
1167	4 Mar. 70	8 May. 70	17 Jul. 70	PALMA
1168	8 May. 70	10 Jul. 70	19 Nov. 70	TELLO

Si se deseara tomar como punto de partida el año 1963, cuando la Corporación Peruana de Vapores operaba 13 buques, de éstos 8 poco menos que inservibles, excedentes de guerra tipo Victory y Cimavi, que se dan de baja entre 1965 y 1968, a lo que se agrega los 5 buques adquiridos a armadores británicos igualmente dados de baja los años 1969 y 1970, al completarse la entrega de los buques construídos en Finlandia y España, la CPV incorpora 12 unidades nuevas, con 114,000 toneladas de registro grueso y 161,274 toneladas de porte bruto, esto es, un incremento de 68 o/o en el registro grueso y 62 o/o en el pórte bruto.

Esta simple cuantificación en una y otra fecha, no mide la magnitud del cambio si se tiene en cuenta que tonelada por tonelada, los buques que se incorporan son nuevos, más veloces, mejor equipados, más económicos y estandarizados en sus instalaciones principales y auxiliares.

Hay que destacar que desde la creación de la CPV en 1906, es la primera vez que se renueva su flota, en un nivel sin precedentes, con buques especialmente construídos.

Esta renovación ubica a la CPV entre las 10 primeras empresas navieras iberoamericanas, ostentando la mejor edad promedio entre las mismas.

Una vez concretada la construcción de los buques, la CPV suscribe un contrato con, la firma Sulzer, fabricantes de los motores marinos con que están dotadas las nuevas unidades, para el entrenamiento del personal, estimándose en 24 Oficiales ingenieros, en grupos de 6 personas, con duración de 3 meses para cada grupo.

Además, la firma Sulzer conviene en situar en el Callao, en calidad de consignación, una cantidad de repuestos normales, para la atención de la nueva flota.

La obra del Gobierno no se limita a los importantes aspectos antes señalados. De tanta trascendencia como la indicada, es la reestructuración de la empresa naviera estatal en Sociedad Anónima, por la necesidad de evolucionar hacia formas empresarias modernas, dotando a la CPV de una herramienta adecuada que le permita actuar con la misma agilidad de la empresa privada, en una actividad altamente competitiva, posibilitando con una administración eficiente obtener por su propia gestión los medios financieros que aseguren su estabilidad y expansión y no de las contribuciones del Erario Público.

Los D.S. 213-68-HC y 364-68-HC de 28 de Junio y 16 de Agosto de 1968, respectivamente, disponen la reestructuración de la "Corporación Peruana de Vapores" como Sociedad Anónima, reteniendo el Estado la totalidad del capital accionario, bajo la denominación de COMPAÑIA PERUANA DE VAPORES S.A., con un capital autorizado de dos mil quinientos millones de soles, con domicilio en la Provincia Constitucional del Callao, y un plazo de duración indefinido.

Se señala que el objeto de la "Compañía Peruana de Vapores S.A.", es el de explotar comercialmente y administrar las naves mercantes y demás inmuebles que integran el activo de la fenecida Corporación Peruana de Vapores y los que adquiera en el futuro. Realizar, desarrollar y estimular el tráfico marítimo, fluvial y lacustre, de carga y pasajeros, dentro y fuera de la República, con el fin de mantener e incrementar una flota que asegure al país el trasporte eficiente y competitivo de sus productos y de sus importaciones, con la consiguiente economía de divisas.

Se menciona que el órgano máximo de la Compañía es la Junta General de Delegados, cuya composición, facultades, condiciones para sus reuniones y validez de sus acuerdos se determinarán en los Estatutos de la Compañía, los que igualmente deben señalar el régimen de los demás órganos de administración de la empresa y demás condiciones requeridas para su operación, en armonía con la ley No. 16.123 de Sociedades Mercantiles.

La COMPAÑIA PERUANA DE VAPORES S.A. asume todo el activo y pasivo de la "Corporación Peruana de Vapores" a partir del 28 de Junio de 1968, fecha del decreto supremo que declara su reestructuración como Sociedad Anónima.

Otra disposición importante en el decreto de reestructuración de la CPV, es la autorización que se concede a la empresa para celebrar con el Ministerio de Marina un convenio para la construcción por el SIMA de un buque de carga a granel (bulk carrier) de hasta 30.000 DWT.

Igualmente se autoriza al Ministerio de Hacienda y Comercio para contratar con el Export Credits Insurance Corp. del Gobierno de Canadá, la financiación de US$ 2'985,000 a un plazo de amortización de 12 años y al tipo de interés de 6 o/o anual al rebatir, para adquirir dos "train-ferries" para el servicio en el Lago Titicaca y las instalaciones necesarias en el puerto de Matarani para el embarque de minerales a granel procedentes de la Mina Matilde de Bolivia, mediante un contrato.

Se autoriza a la "Compañía Peruana de Vapores S.A." para contratar con Hawker Siddeley Canada Limited (Dominion Steel & Coal Corp.) la construcción de los dos "train-ferries" antes mencionados y que una vez incorporados puede administrarlos directamente o entregarlos en administración a otras empresas, en las condiciones usuales de la actividad naviera.

El decreto prevé que parte de los ingresos que presten los "train-ferries", así como las instalaciones de embarque de minerales en Matarani, necesaria para cubrir el servicio de la deuda, serán abonados por la CPVSA y la Dirección de Administración Portuaria al Banco Industrial del Perú, para ser destinados al servicio de préstamo autorizado.

Los Estatutos de la COMPAÑIA PERUANA DE VAPORES S.A.,fueron aprobados por D.S. No. 387-68-HC 23 de Agosto de 1968.

La erección y montaje de un trasbordador (train-ferrie) para el Lago Titicaca, fue realizada por el Servicio Industrial de la Marina en el Varadero de Huaje, Puno, a 3,808 metros sobre el nivel del mar, bautizado con el nombre de MANCO CAPAC.

El gobierno "de facto" canceló la construcción del segundo trasbordador por D.L. 17.636 de 9 de Mayo de 1969.

Al derrocamiento del Gobierno Constitucional de Belaúnde Terry, el gobierno "de facto" de Octubre de 1968 impone, con criterio totalitario, una frondosa legislación en el diverso quehacer de la actividad nacional y que

se caracteriza por los frecuentes cambios en las disposiciones que se dictan y como consecuencia el desconcierto y la depresión porque nadie sabe el tiempo de vigencia de las "reglas de juego"

La "Compañía Peruana de Vapores S.A." no escapa a esta lamentable realidad.

El 29 de Noviembre de 1968, por el D.L. 17.241, se introduce la primera modificación en el régimen de la empresa, en el sentido de que "los Estatutos señalarán también el régimen de los órganos de administración de la Compañía y las demás condiciones requeridas para su operación en armonía con las disposiciones de la Ley de Sociedades Mercantiles, promulgadas de conformidad con Ley No. 16.123, las mismas que se aplicarán en forma supletoria, según lo dispuesto en el segundo párrafo del artículo 3º de la referida Ley de Sociedades Mercantiles y siempre que no se opongan a lo dispuesto en este Decreto y en sus ampliatorias y modificatorias".

El 3 de Diciembre de 1968 se emite el D.L. 17.287, se da fuerza de Ley al D.S. 213-68-HC. de 28 de Junio del mismo año, por el que se reestructura la C.P.V. en Sociedad Anónima.

El 3 de Diciembre de 1968 se emite el D.S. 433-68-HC derogando los Estatutos de la CPVSA en vigencia desde el 23 de Agosto, y se aprueban nuevos Estatutos por la misma disposición.

Por D.S. 077-69-TC de 18 de Julio de 1969, se modifican determinados artículos de los Estatutos de CPVSA referentes a la composición de la Junta General de Delegados y del Directorio a fin de "adecuar dichos organos administrativos de la Compañía a las nuevas pautas adoptadas con relación a las Empresas Públicas".

El 17 de Abril de 1970, conforme al D.L. 18.227, se reestructuran las normas de la CPVSA, quedando con la denominación de COMPAÑIA PERUANA DE VAPORES, sujeta en su acción "a las medidas que establezca el Ministerio de Trasportes y Comunicaciones en conformidad con la política y los planes del Sector y en aplicación de lo previsto en el artículo 7º del Decreto Ley 17.526, de los decretos leyes 18.183 y 18.191 y demás disposiciones legales pertinentes".

Se llega al 30 de Agosto de 1970 con el D.S. 24-70 por el que se aprueban los Estatutos de la CPV como Organismo Público Descentralizado del Sector Transportes y Comunicaciones, y que se rige por las "normas de su creación, por los principios enunciados en el D.L. orgánico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones No. 17.526, por lo dispuesto en los Decretos Leyes No. 17.241, 17.797, 17.870, 18.183 y 18.191; Decreto Ley de su organización y funciones No. 18.227, por los presentes Estatutos y demás disposiciones legales pertinentes."

Este conglomerado de decretos leyes para ser observados en una actividad elástica y aleatoria que se mueve en un medio altamente competitivo, sólo se orienta a verificar la regularidad de las formas con un control rígido con disposiciones concebidas para la Administración del Gobierno Central y no lo que realmente debe interesar, la eficiencia de su gestión en los resultados económicos de los que debe depender la obtención de los recursos para la renovación y expansión de la flota estatal.

La oportunidad de modernizar la estructura jurídica de la COMPAÑIA PERUANA DE VAPORES se pierde y la empresa naviera estatal vuelve a su situación anterior de "empresa pública" con mayores trabas e inhibiciones.

FLOTA MARITIMA DE LA "COMPAÑIA PERUANA DE VAPORES" DESDE SU FUNDACION

Tipo	Nombre	Ex-	Año y país de construcción	Astillero	TRB	TPB	Ingreso	Observaciones
Vapor	UCAYALI (I)		1909 Inglaterra	Camell Laird	3.305	2.870	1909	Baja en 1937
"	HUALLAGA (I)		1909 "	"	3.305	2.870	1909	Naufragio en 1910
Barca	MAIRO	ELISABETH	1889 Escocia	.....	2.493	3.950	1909	Naufragio en 1924
Vapor	MANTARO (I)		1910 Francia	S.A.des Chantier	4.617	3.970	1911	Baja en 1954
"	URUBAMBA (I)		1910 "	& Ateliers	4.744	3.990	1911	Baja en 1955
"	PACHITEA (I)		1910 "	"	4.767	4.000	1911	Naufragio en 1915
"	HUALLAGA (II)		1910 "	"	4.403	3.265	1912	Naufragio en 1927
"	AMAZONAS (I)	IQUITOS	1894 Escocia	.....	3.247	4.450	1917	Baja en 1933
"	APURIMAC (I)	ANUBIS	1908 Alemania	Blohm & Voss	4.763	8.000	1920	Baja en 1954
"	PERENE (I)	MARIE	1909 "	Howel Diswerke	1.866	3.000	1920	Baja en 1955
"	RIMAC (I)	RAKHOTIS	1907 "	Blohm & Voss	6.982	8.500	1921	Trasf. a Min. Marina en 1939
"	MARAÑON (I)	.....	1922 "	Howel Diswerke	3.300	4.070	1937	Baja en 1958
"	UCAYALI (II)	.....	1917 EE. UU.	Haulant Hollingwood	3.800	4.478	1938	Baja en 1958
B/T	INAMBARI	.....	1911 "	Scott Iron Works	875	1.400	1941	Trasf. a E.P.F. en 1950
M/N	TUMBES	IRLAND	1927 Dinamarca	Burmeister & Wain	3.178	5.500	1941	Trasf. a C.Admón Guano en 1962
B/M	OLLANTA	.....	1909 Alemania	J. Frenchs	144	190	1942	Naufragio en 1951
"	FOCA	SAÑA	1913 CALLAO	Eduardo Henrich	170	...	1942	Baja en 1948
Vapor	AGUARICO	.....	....	.....	300	...	1942	Naufragio en 1943
B/M	AGUAYTIA		1943 CALLAO	CPVDC	270	...	1943	Baja en 1955
"	MARCAPATA		1943 CALLAO	CPVDC	265	...	1943	Baja en 1955
Cisterna	HUAMACHUCO		1944 CALLAO	CPVDC	250	...	1944	....
B/M	HUASCARAN	PATIVILCA	1928 Alemania	Kalf Werke	220	...	1944	Baja en 1959
"	CICLON	VIRU	1908 "	Gothingen	200	...	1944	Baja en 1961
"	SOL	.....	1939 PISCO	.....	170	...	1944	...
"	MASCOTA	LURIN	1934 CALLAO	Eduardo Caipo	160	...	1944	Naufragio en ....
"	AUGUSTO	SAMA	1916 EE.UU.	.....	140	...	1944	Baja en 1960
"	CECILIA	.....	1917 Ecuador	.....	110	...	1944	Naufragio en 1945
Vapor	LIMA	.....	1917 Irlanda	Cooper Gray Co.	650	780	1944	Naufragio en ....

"	CIUDAD SULLANA		1892	Inglaterra	John Reid	680	...	1944	Baja en 1954
"	AMAZONAS (II)		1944	EE.UU.	Bethelhem Ship.	7.607	10.584	1947	Baja en 1968
"	YAVARI		1945	"	California Ship.	7.612	10.696	1947	Baja en 1968
M/N	HUALLAGA (III)		1945	EE.UU.	Cnsldted Steel	3.805	5.972	1947	Baja en 1968
"	NAPO		1945	"	"	3.805	5.920	1947	Baja en 1965
"	PUTUMAYO		1945	"	Globe Shipb.	3.805	5.950	1947	Baja en 1968
"	PACHITEA (II)		1945	"	Pensylv. Shipyards	3.818	6.007	1947	Baja en 1965
Vapor	ZARUMILLA		1938	Alemania	D.W. Kremer	761	1.100	1952	Trasf. a CONAFER en 1965
B/T	CAPLINA		1943	EE.UU.	Machine Works Inc.	857	.....	1952	Baja en 1957
M/N	MANTARO (II)	NORDPALMA	1945	"	Richmond Cal.	4.100	6.400	1956	Baja en 1967
"	URUBAMBA (II)	LOVRAL	1945	"	Froeming Bross.	3.892	6.375	1956	Baja en 1967
"	UCAYALI (III)	FILLEIGH	1957	Inglaterra	Bartram & Sons.	5.688	10.030	1963	Baja en 1969
"	RIO SANTA	SILVERFELL	1957	"	J. Crown & Sons.	7.843	11.710	1963	Baja en 1970
"	PERENE (II)	TROUPOOL	1956	"	J.L. Thompson	7.989	10.212	1963	Baja en 1969
"	APURIMAC (II)	MELBURY BEACON	1957	Holanda	De Schelde	8.077	10.526	1963	Baja en 1970
"	MARAÑON (II)	DUNKERY BEACON	1959	"	De Noord	8.479	11.179	1963	Baja en 1970
"	TUPAC YUPANQUI		1967	España	S.E. Constr.Navales	9.624	13.179	1968	
"	PACHACUTEC		1968	"	"	9.624	13.179	1968	
"	HUAYNA CAPAC		1968	"	"	9.624	13.179	1969	
"	INCA ROCA		1968	"	Emp. Nac. Bazán	9.624	13.179	1969	
"	YAHUAR HUACA		1968	"	S.E. Constr.Navales	9.624	13.179	1969	
"	CAPAC YUPANQUI		1969	"	"	9.624	13.179	1969	
"	GARCILASO		1968	Finlandia	Oy Wartsila	9.463	13.700	1969	
"	SABOGAL		1968	"	"	9.463	13.700	1969	
"	VALLEJO		1968	"	"	9.463	13.700	1969	
"	CHOCANO		1969	"	"	9.463	13.700	1970	
"	PALMA		1970	"	"	9.463	13.700	1970	
"	TELLO		1970	"	"	9.463	13.700	1970	
"	RIMAC (II)		1973	PERU	SIMA	10.216	13.268	1973	
Granelero	HNOS. CARCAMO		1974	"	"	15.297	25.200	1974	
"	JOSE OLAYA		1974	"	"	15.297	25.200	1974	
"	AMAZONAS (III)		1975	"	"	15.297	25.200	1975	



NOTAS A LA SECCION

(1) El derecho de tránsito actual (1980) del Canal de Panamá, es de US$ 1.67 por tonelada neta de arqueo (100 pies cúbicos).

Esta medida no se refiere a los usuales certificados de arqueo que no son reconocidos por las autoridades del Canal de Panamá y del Canal de Suez. Se trata de certificados especiales de arqueo para el establecimiento de los derechos, en los que se incluye el espacio de la cubierta de abrigo.

(2) Hay un hecho poco conocido sobre la presencia de nuestro país en las exploraciones y estudios relativos a la practicabilidad de un canal interoceánico a través del Istmo de Panamá.

En el Gobierno de Manuel Pardo (1872-1876) se nombra una Comisión integrada por el Capitán de Navío Camilo N. Carrillo y el Ingeniero Francisco Paz-Soldán con instrucciones del Ministerio de RR.EE. de fecha 4 de Abril 1873, para efectuar un reconocimiento partiendo de la Bahía de Cupica en el Océano Pacífico y la divisoria de aguas en la Cordillera del Chocó hasta alcanzar el Río Atrato que desemboca en el Golfo de Darién, una de las posibles rutas del proyectado canal interoceánico.

En las instrucciones se menciona que la Comisión Peruana debía tomar contacto con una Comisión americana que con igual propósito había iniciado la exploración de la zona desde 1871. En 1873 los trabajos de la Comisión americana se conducían bajo la dirección del Capitán de Navío Selfridge de la Marina de Guerra, a bordo del TUSCARORA con base en la Bahía de Chirichiri.

La Comisión integrada por Carrillo y Paz Soldán sale del Callao el 6 de Abril de 1873 en el vapor TRUJILLO, arribando a Panamá el día 14. Con el apoyo del Cónsul peruano y el Gobernador de Panamá, se organiza la expedición con 12 personas contratadas en el lugar, trasladándose a la Bahía de Cupica el 18 de Abril en el vapor fletado TABOGUILLA, en 38 horas de navegación. Al llegar a Cupica la Comisión toma conocimiento de que el personal americano se había retirado del lugar 24 horas antes.

La Comisión peruana inicia sus actividades determinando la posición geográfica de la aldea de Cupica en Lat. 6º43' Norte y 77º38' Oeste, observando con el quintante y horizonte artificial. Luego establece como base de operaciones la ensenada de Limón, ligeramente al nor-oeste, en un pailebot de 30 toneladas previamente fletado en Panamá.

Es pues a partir de la ensenada de Limón que la Comisión peruana inicia los trabajos de exploración y relevamiento hasta las cabeceras del Río Limón, pasando la divisoria de aguas en la Cordillera del Chocó, hasta alcanzar el llamado Puerto Antadó, punto navegable por canoas en el Río Napipi, afluente del Río Atrato que desemboca en el Golfo de Darién.

Con este relevamiento no sólo se determina la configuración del terreno, sino también las alturas sobre el nivel del mar para determinar la factibilidad de una posible ruta de un canal inter-oceánico.

El informe de la Comisión peruana cubre dos aspectos. El primero se refiere a la navegabilidad del Río Atrato, estudiada por la Comisión Americana, desde el Golfo de Darién hasta la confluencia del Río Napipi donde presenta un ancho de 1.500 pies y 30 de profundidad, a una distancia de 150 millas desde su desembocadura.

La segunda parte del informe constituye una apreciación sobre la construcción del canal propiamente dicho, considerando las recomendaciones de la Comisión americana, destacando los serios inconvenientes que presenta la topografía del terreno, pues "para atravesar la cumbre de la Cordillera propone un socabón de 9,010 yardas de largo, es decir más de cinco millas y para descender de la boca occidental de éste al Pacífico, emplea 13 esclusas de 10 pies de caída y 436 de largo cada una y como la distancia horizontal es solamente 4.000 pies, tiene que ponerse 13 compuertas en una triple hilera de paralelas, de manera que los buques tendrían que pasar esas 13 compuertas como escaleras que tendría varios codos."

En la parte final del informe la Comisión expresa su sentimiento "de no haber podido practicar un estudio más completo, por lo limitado del tiempo que ha podido disponer, pero cree sin embargo, que la descripción del reconocimiento que ha hecho, da una idea exacta de la naturaleza del terreno y de las dificultades que presenta el Istmo del Napipi, para la apertura de un Gran Canal Interoceánico". — Lima, 18 Junio 1873.

Se adjunta al informe el "perfil de los dece y medio kilómetros de la nivelación practicada, para la ilustrar la descripción que hacemos de esta parte del terreno".

En otras consideraciones del informe, la Comisión destaca la ruta entre el Golfo de Limón (Puerto de Colón) y la Bahía de Panamá, con una distancia directa de un mar a otro de sólo 60 kilómetros y la altura máxima por la que pasa el ferrocarril es de sólo 85 metros sobre el nivel del mar.

También se formula una apreciación sobre la ruta del Istmo de Nicaragua que pese a tener un ancho de 150 kilómetros, se tiene en el centro el Lago de Nicaragua de 176 kilómetros de largo, 55 de ancho y 25 metros de profundidad, siendo su altura sobre el nivel del mar de 40 metros.

La expedición de Carrillo y Paz-Soldán constituye una importante contribución en el confuso panorama de la época sobre la determinación del canal interoceánico, señalando con mejores posibilidades la ruta de Panamá que se aprobó en el Congreso de París en 1879 y como ruta alternativa la de Nicaragua.

El informe del Capitán de Navío Camilo N. Carrillo y del Ingeniero Francisco Paz-Soldán fue integramente publicado en el diario oficial "El Peruano" de 19 de Julio

de 1873, con una resolución rubricada por el Presidente de la República y por el Ministro de RR.EE., J. de la Riva Agüero, que en la parte final dice "debiendo darse las gracias a ambos Comisionados por sus buenos servicios y publicarse el expresado informe para conocimiento de todos los países amigos y en particular a los que están más directamente interesados en la grandiosa obra de la unión de los dos Océanos".

(3) El 25 de Setiembre de 1513, Vasco Nuñez de Balboa descubre el Mar del Sur (Oceáno Pacífico) en cuyas aguas navega en pequeñas embarcaciones trasportadas a hombro a través del Istmo.

Desde entonces nace la idea de encontrar o crear artificialmente una vía acuática que acortara la ruta entre las Indias Occidentales, como se llamaba al Nuevo Mundo, a las Indias Orientales.

La cronología de los hechos que conducen a esta realidad, después de cuatro siglos, es la siguiente.

En 1524 Carlos V ordena los primeros estudios para la construcción de un canal interoceánico y en esta tarea Alvaro de Saavedra levanta los primeros planos de un canal por Panamá, Pedrarias y Antonelli hacen lo propio por Nicaragua y el Adelantado Andagoya toma las medidas del Río Chagres.

En 1528 el portugués Antonio Galvao y Francisco López de Gómara aseguran a Carlos V la posibilidad de abrir un canal por los Istmos de México, Nicaragua, Panamá y el Darién Meridional.

En 1534 Carlos V ordena al Gobernador de Castilla de Oro (Panamá) estudiar la factibilidad de un canal utilizando el cauce del Río Chagres.

En 1570 Felipe II envía ingenieros flamencos para determinar la posibilidad de un canal por el Istmo de Darién, proyecto que es rechazado por el Consejo de Indias.

En 1694 William Patterson, colonizador en el Istmo, recomienda a la Corona Británica la apertura de un canal por el Darién, lo que aseguraría "las llaves del Universo, capacitando a sus poseedores a dictar leyes y ser árbitros del comercio mundial."

En 1797 el Precursor Francisco de Miranda propone a William Pitt, Primer Ministro de Gran Bretaña, respaldar los movimientos de independencia de América a cambio del derecho de construir un canal por Panamá.

En 1811 el Barón Alexander von Humboldt publica el resultado de sus exploraciones en América, señalando nueve rutas para un posible canal interoceánico.

En 1827 el Libertador Bolívar comisiona al ingeniero inglés Lloyd y al sueco Falmarc para la exploración del Istmo y el estudio sobre la vía más practicable para un canal.

En 1835 el Congreso de Nueva Granada otorga al Barón de Thierry la concesión exclusiva para abrir un canal por Panamá.

En 1836 el ciudadano americano Charles Biddle, comisionado por el Presidente Andrew Jackson, obtiene en Bogotá una concesión por 45 años para construir una vía terrestre y acuática por el Istmo de Panamá.

En 1842 el Congreso de Nueva Granada dispone que el Poder Ejecutivo revoque todas las concesiones otorgadas hasta la fecha.

En 1846 el Tratado Mallarino-Bidlack, entre Nueva Granada y los EE.UU., garantiza a este país "el derecho de vía o tránsito a través del Istmo de Panamá, por cualesquiera medios de comunicación que ahora existan o en lo sucesivo puedan abrirse. . . .", reconociéndose la soberanía neogranadina de ese territorio.

En 1850 Nueva Granada otorga una concesión a un grupo norteamericano para la construcción de un ferrocarrill transístmico.

El mismo año de 1850 los EE.UU. y Gran Bretaña logran un acuerda por el Tratado Clayton-Bulwer, sobre un proyectado canal por Nicaragua.

En 1870 se firma el Tratado Arosemena, Sánchez-Hurlbut entre Colombia y EE.UU. para la construcción del Canal de Panamá, aprobado por el Congreso colombiano y dejado de lado por el Congreso americano.

En 1876 la Sociedad Geográfica de París convoca a una reunión internacional para definir la ruta del canal interoceánico.

En 1878 se firma el contrato Salgar-Wyse por el que el Gobierno de Colombia autoriza a la "Sociedad Civil Internacional del Canal Interoceánico", de nacionalidad francesa, el monopolio para abrir y explotar un canal a través del Istmo.

En 1879 tiene lugar en París, bajo la Presidencia del Almirante Ronciere le Noury, el Congreso Internacional para someter a consideración de 136 delegados de todo el mundo, los estudios, exploraciones y proyectos hasta entonces realizados para determinar la mejor ruta del proyectado canal interoceánico.

De los 14 proyectos presentados, 10 se idearon con esclusas: 1 por Tehuantepec, 4 por Nicaragua, 2 por el Chocó, 1 por el Darién y 2 por Panamá.

Los proyectos restantes correspondían a un canal a nivel, uno por San Blas, otro por el Chocó, el tercero por el Darién entre Acantí y el Golfo de San Miguel y el último por

el Istmo entre el Golfo de Limón y la Bahía de Panamá. Fue este proyecto presentado por Bonaparte Wyse, Reclús y el ingeniero colombiano Pedro Sosa el aprobado por el Congreso.

Definida la vía de Panamá, la "Sociedad Civil Internacional del Canal Interoceánico", traspasa la concesión obtenida del Gobierno de Colombia a la "Compañía Universal del Canal Interoceánico", empresa fundada y dirigida por Fernando de Lesseps, constructor del Canal de Suez.

En 1880 se inician los trabajos preliminares. En 1881 sale de Francia la expedición a cargo del Ingeniero Reclús para la realización de las obras por la "Compañía Universal del Canal Interoceánico". Las excavaciones empiezan en Enero de 1882.

En 1887 escaso adelanto de los trabajos obliga a cambiar el proyecto, resolviéndose la terminación del canal por el sistema de esclusas. En 1888 se paralizan los trabajos por las dificultades económicas agravadas por la mortandad de ingenieros y obreros por la fiebre amarilla y la malaria, declarándose en quiebra la Compañía. Hasta entonces se había excavado los 2/5 del total calculado.

En 1893 se firma el Contrato Suarez-Mange, concediendo a los contratistas franceses una prórroga para el cumplimiento de sus compromisos hasta el 31 de Octubre de 1904. Esta gestión no tenía otra finalidad que la de especular internacionalmente con los valores invertidos hasta entonces, pues los trabajos no se reanudaron.

En 1901 el Gobierno de Colombia inicia negociaciones con los EE.UU. para asegurar la terminación del canal. Ese mismo año Gran Bretaña y Estados Unidos firman el Tratado Hay-Pouncefote que despeja para Estados Unidos la posibilidad de construir el canal interoceánico.

En 1903 se firma el Tratado Herran-Hay que autoriza al Gobierno de los EE.UU. a continuar, explotar y defender el canal. Este tratado fue rechazado por el Congreso colombiano.

El 3 de Noviembre de 1903 la zona del Istmo es escenario de una revolución apoyada por los Estados Unidos y que termina con la independencia de Panamá. El 18 del mismo mes se firma el Tratado de Hay-Buneau Varilla que concede a los Estados Unidos, a perpetuidad, atribuciones para la construcción, operación y defensa del canal. El representante panameño que firma este tratado era el aventurero francés Phillippe Buneau Varilla.

En 1904 el Gobierno de los Estados Unidos pone manos a la obra y diez años después, 15 de Agosto de 1914, el Canal de Panamá se abre al tráfico marítimo.

El Tratado de Hay-Buneau Varilla fue motivo de posteriores modificaciones. En 1936 por el Tratado Arias - Rooselvet; en 1953 por el Tratado Remón-Eisenhower; en 1962 por el acuerdo Chiari-Kennedy; en 1974 por el acuerdo Tack-Kissinger que contiene 8 puntos

básicos de negociación; finalmente, en 1977 el Tratado Torrijos-Carter que devuelve a Panamá el Canal al concluir el Siglo XX.

El Tratado Torrijos-Carter tiene aspectos que se refieren a la neutralidad permanente, al funcionamiento del Canal de Panamá y a la defensa del mismo.

Mediante un Entendimiento se establecen requisitos para el ajuste del valor de los peajes por el uso del Canal.



LA DIRECCION DE HIDROGRAFIA Y FAROS

La actividad de la Marina Mercante está estrechamente vinculada a las condiciones hidrográficas de los puertos y sus accesos así como de los medios que concurren a facilitar o mejorar dichas condiciones orientadas al tráfico comercial.

En el aspecto señalado, la primera referencia que se tiene en la República para el establecimiento de faros en el litoral, como ayudas a la navegación, se encuentra en la concesión otorgada por resolución de 12 de Julio de 1855 a D. Tadeo Terry (el mismo que puso en servicio en el Callao el primer dique flotante) para construir un faro en la Isla San Lorenzo, con privilegio exclusivo por treinta años, a cuyo término tanto el faro como sus instalaciones y almacenes pasan a propiedad del Estado.

Se faculta al concesionario a cobrar a los buques extranjeros en cada recalada al Callao, 1/8 de real por cada tonelada de registro y a los buques mercantes nacionales igual tarifa limitada a dos veces por año. Los buques de guerra quedan exceptuados de este pago.

Se autoriza al concesionario a recurrir a la Capitanía de Puerto, en los casos en que lo estime necesario, para hacer efectivo el cobro de la tarifa.

Una nueva concesión para la instalación de un faro en Islay, bajo las mismas condiciones en cuanto a tarifas y plazo de explotación de dicho servicio, se encuentra en una resolución de 8 de Julio de 1862.

El 19 de Enero de 1875, en el Gobierno de Manuel Pardo, el Congreso dispone por ley que se consigne en el Presupuesto general "la cantidad de cuarenta mil soles anuales para el establecimiento de faros en el litoral de la República" y establece que "los buques de vela y vapores nacionales y extranjeros pagarán, por derecho de faro, dos centavos de sol por cada tonelada de registro, cada vez que arriben a los puertos que tengan faro o se comuniquen con ellos".

"Los vapores pertenecientes a las líneas que hacen viajes regulares a las costas de la República, o recorren sus puertos con permiso del Supremo Gobierno, pagarán solamente medio centavo de sol por cada tonelada de registro".

Se exceptúa del pago de derechos de faro a los "buques de guerra extranjeros pertenecientes a las naciones amigas del Perú que otorguen igual concesión a los buques de guerra peruanos. Gozan de la misma exención los buques de vela menores de 50 toneladas, y todos los que entren de arribada forzosa en los puertos de la República".

Se faculta al Poder Ejecutivo a expedir las instrucciones y reglamentos para la construcción y administración de los faros.

Fue en cumplimiento de esta ley que el Gobierno de Manuel Pardo inicia diversas gestiones para la construcción de faros en el litoral, cuya ejecución fue interrumpida en 1879.

En Junio de 1903 se crea la COMISION HIDROGRAFICA como organismo encargado de perfeccionar o completar el relevamiento del litoral, realizar estudios sobre corrientes, mareas, vientos, etc. y determinar el relieve submarino. La labor de la Comisión Hidrográfica se extiende hasta Setiembre de 1915 en que es suprimida.

En el año 1909 se constituye una entidad oficial con el nombre de "Compañía Administradora del Guano" para la extracción, distribución y comercialización del fertilizante. A esta Compañía se le debe los primeros esfuerzos en los estudios referentes al mejor aprovechamiento del mar peruano, biología y ornitología.

Por la naturaleza de su actividad que prácticamente se extiende por todo el litoral, la "Compañía Administradora del Guano" asume la responsabilidad en el mantenimiento y vigilancia de los faros, responsabilidad que en 1917 se extiende a su construcción. La supervigilancia de este servicio correspondía al Estado Mayor General de Marina.

Para el cumplimiento de las tareas que se le asignan, la "Compañía Administradora del Guano" instala una fábrica de gas de acetileno en el Muelle de Gallinares por un contrato con la firma sueca "Svenska Gass-Accumulator" para la atención de los faros AGA.

En Setiembre de 1926 nuevamente aparece la COMISION HIDROGRAFICA como organismo dependiente de la Dirección del Material en el Ministerio de Marina y Aviación y en 1928 se le eleva a la categoría de SERVICIO HIDROGRAFICO como dependencia del Estado Mayor General de Marina, nombrándose como Jefe del nuevo servicio al "actual inspector de faros".

El 11 de Marzo de 1929 se modifican las tarifas por derechos de faro, fijándose un pago anual de Lp. 0.1.20 por tonelada de registro neto en el primer puerto de escala. Las naves de itinerario fijo y que hacen concesiones al Gobierno en fletes y pasajes sólo abonan Lp. 0.0.60.

Los buques que no son de itinerario fijo y que arriben al litoral en viaje redondo por primera vez en el año, pagan sólo Lp. 0.0.60 pero en el caso de que en el mismo año vuelvan a entrar en puerto peruano abonan la diferencia hasta Lp. 0.1.20.

En esta época las Compañías de itinerario fijo, con concesiones al Gobierno, eran la Pacific Steam Navigation Co., Compañía Sudamericana de Vapores, Compañía de Navigazione Generale Italiana, Grace & Co. y Compañía de Vapores Kosmos.

El 8 de Junio de 1934 se decreta que a partir del 1º de Julio del mismo año, la "Compañía Administradora del Guano" cesa en la administración de los faros, siendo "el Ministerio de Marina y Aviación quien se ocupe de la parte técnica como administrativa de ese servicio".

Se dispone la entrega al SERVICIO HIDROGRAFICO Y FAROS de los faros del litoral, de la Fábrica de Gas y del Muelle de Gallinares y a la Dirección de Administración de Marina la suma anual que señala el presupuesto del Ramo para el sostenimiento y expansión de los faros.

Por decreto de 15 de Junio de 1964 el "Servicio Hidrográfico y Faros" se eleva de categoría como DIRECCION DE HIDROGRAFIA Y FAROS, subordinada a la Comandancia General de Marina.

En este proceso de cambios corresponde a este organismo de la Marina de Guerra una importante contribución en la Cartografía Naútica, fundamentalmente para definir el fondo marino y aguas navegables de ríos y lagos, factor importante en el desenvolvimiento de la actividad naviera; en publicaciones periódicas con información actualizada para la seguridad de la navegación y más recientemente la aplicación de la técnica radio-eléctrica, como es la instalación de los Radiofaros, con la misma finalidad de seguridad.

En esta evolución hay que destacar la creación de la "Escuela de Hidrografía" para la calificación de los Oficiales de Comando General en los trabajos de campo y gabinete concernientes a los relevamientos hidrográficos, así como para el desempeño de cargos relacionados con la actividad propia de la Dirección en Hidrografía, Cartografía, Oceanografía, Señalización Náutica y Meteorología Marítima.

LA ESCUELA NAUTICA "MIGUEL GRAU"

Dentro de la trayectoria irregular que caracteriza a la República en materia de preparación de personal profesional para el desempeño de cargos de responsabilidad en cubierta e ingeniería en los buques mercantes nacionales, se encuentra la creación de la Sección Marina Mercante en la Escuela Naval del Perú cuatro años después de que este Instituto traslada sus instalaciones de Bellavista a La Punta el 4 de Febrero de 1915.

La Sección Marina Mercante comienza a funcionar en 1919 en un local anexo a la Escuela Naval, fijándose en 30 el número de alumnos en la condición de 1/4 internos, abonando 24 libras anuales por concepto de instrucción.

La primera promoción de 1919 fue integrada por Gustavo Angulo, Eduardo Miani Cesti, Ernesto Cabada Dancourt, Guillermo Bolaños y Antenor Rivas, los cuatro primeros en el Curso de Pilotos y el último en el Curso de Maquinistas.

Una resolución de 2 de Febrero de 1920 modifica el régimen de la Sección Marina Mercante, en el sentido de que los alumnos son internos, distribuídos en las Secciones de Pilotos e Ingenieros Maquinistas, en número de 30 alumnos.

Menciona la disposición que los estudios duran tres años de los que el último corresponde a práctica en buques de la "Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao".

El Gobierno asigna una subvención de 30 libras mensuales, además de sostener algunos becados por los que abona 35 libras mensuales. La CPVDC contribuye con un aporte de 10 libras mensuales.

La segunda promoción de 1920 fue formada por Francisco Secada Vigneta, Carlos G. Huarcaya, Humberto Parodi, Marco F. Bustamante, Luis Díaz Gutierrez, César L. Macher Medina, Julio Prieto Bardales y Félix Rojas.

En los años 1921 y 1922 no se recibieron alumnos en la Sección de Marina Mercante.

Una nueva resolución de 24 de Abril de 1922 modifica el Reglamento de la Sección Marina Mercante, señalando como requisito de ingreso la edad mínima de 16 años, tener instrucción primaria completa, gozar de bue-

na salud y un certificado de buena conducta. Los alumnos se obligan a pagar 36 libras anuales por alimentación y 40 libras anuales por vestuario, equipos, libros, etc.

Se aprueba el Plan de Estudios para Pilotos y Maquinistas, con dos años de instrucción en la Escuela y un año de práctica en buques mercantes o trasportes de la Armada. Conforme a este nuevo régimen se declaran 4 vacantes para el siguiente año.

En el año 1923 sólo ingresa un alumno, Arturo Garro Reátegui y esta circunstancia obliga al receso de la Sección Marina Mercante, hecho que coincide con la crisis en el trasporte marítimo.

En el Gobierno de Sánchez Cerro se da la ley 7586 de 28 de Setiembre de 1932 que declara obligatorio el Pilotaje y Practicaje en los puertos de Talara, Paita, Pimentel, Eten, Pacasmayo, Chicama, Salaverry, Supe, Huacho, Callao, Pisco, Mollendo e Ilo para todas las naves extranjeras mayores de 100 toneladas de registro.

La ley faculta al Poder Ejecutivo a extender esta obligación a Iquitos y otros puertos de la República conforme sea necesario. Por esta autorización, en el Reglamento de la ley aprobado por resolución de 24 de Noviembre de 1933, se establece que el Pilotaje y Practicaje es obligatorio en todos los puertos de la República.

Conforme a la mencionada disposición legal, la renta del Pilotaje y Practicaje se aplica en un 20 o/o al fomento de la navegación entre el Callao e Iquitos, el 70 o/o a la construcción de locales de Capitanísas y el 10 o/o para la creación y sostenimiento de una Escuela Náutica.

En aplicación de la disposición anterior, el 20 de Noviembre de 1935 el Congreso Constituyente emite la ley 8134 disponiendo la reapertura de la Escuela Náutica de Paita, con el nombre de Escuela Náutica "Miguel Grau".

Corresponde al Ministerio de Marina la organización y administración de la Escuela, asi como fijar los planes de estudio, debiendo determinar las Secciones "que deben funcionar de conformidad con las necesidades de la marina nacional, asi como un Departamento anexo de instrucción media, de acuerdo con los planes generales vigentes".

Señala la ley que debe consignarse en el Presupuesto la Partida correspondiente para el sostenimiento de la Escuela, teniendo como base el porcentaje asignado por la ley 7586 sobre Pilotaje y Practicaje.

Un año después, 10 de Noviembre de 1936, se da la ley 8468 que dispone se independice la Sección Media que debía funcionar con la Escuela Náutica, creándose un colegio de instrucción media en el Puerto de Paita.

En la práctica estas disposiciones conducen a la creación del Colegio de instrucción secundaria, mas no a la creación de la Escuela Náutica que sólo queda en proyecto.

Se llega al 8 de Enero de 1948 con el Decreto Supremo No. 3 dado en el Gobierno de Bustamante y Rivero, por el que se establece la "Escuela Náutica Miguel Grau destinada a la preparación del personal de Oficiales que, tanto en el ramo de cubierta como de máquinas, deberán prestar servicios en los buques de la Marina Mercante nacional".

El decreto dispone el funcionamiento provisional de la Escuela en la Estación Naval de Entrenamiento de San Lorenzo, bajo la dirección de un Oficial Superior de la Armada, como dependencia del Estado Mayor General de Marina.

La duración del curso deberá ser de 4 años, uno de los cuales es de preparación, dos de estudios profesionales y el último de práctica a bordo en las especialidades de Cubierta e Ingeniería, según la rama profesional a que se dedique el alumno. En su etapa inicial la Escuela deberá iniciar sus actividades con 12 alumnos.

Al término de los estudios y práctica, los alumnos reciben el título de Tercer Oficial de la Marina Mercante, otorgado por el Ministerio de Marina y el Supremo Gobierno expide los Despachos de Oficial de la Reserva Naval.

Menciona el decreto que por el presente año, los gastos de instalación y funcionamiento de la Escuela serán cubiertos en un 50 °/o por el Ramo de Marina, aplicándose este egreso al menor gasto en determinadas Partidas "y a mérito de la graciosa contribución de la Corporación Peruana de Vapores y la Compañía Administradora del Guano, con el 30 y 20 °/o respectivamente, el saldo restante". A partir de 1949 deberá consignarse en el Presupuesto de la República la Partida necesaria para el sostenimiento de la Escuela.

Se dispone que el Ministerio de Marina formule los Reglamentos Orgánicos e internos, debiendo inscribir el personal egresado en un Escalafón que deberá abrirse a ese efecto.

Dentro de esta política de capacitación del personal mercante y de que la necesidad de que los futuros Oficiales reciban su título como egresados de una Escuela, se da la Resolución Ministerial 422 de 12 de Febrero de 1948, disponiendo que los actuales Pilotines y Practicantes de máquinas y motores, ingresen a la Escuela Náutica a fin de completar su instrucción teórica, mediante cursos especiales de veinte y cuarenta semanas, conforme al grado de instrucción y tiempo de práctica de cada uno de ellos.

Por otra disposición de la misma época se permite a los Oficiales de Mar y cabos de 1ra. de la Armada, postular en los concursos de admisión a la Escuela Naútica.

Las empresas navieras que sostienen Pilotines y Practicantes en sus buques, quedan obligadas a prestar toda su colaboración a la finalidad que se desea en el sentido de que dicho personal tenga la oportunidad de completar su instrucción y de obtener un título como egresado de una Escuela.

En el mes de Junio del mismo año de 1948, se nombra como Director de la Escuela Naútica al Capitán de Navío Félix Vargas Prada.

Escasamente un año después, 30 de Marzo de 1949, en el Gobierno de Odría, se dispone que la Escuela Náutica funcione a bordo del B.A.P. CONDESTABLE SELENDON por estimar que así se da mejor cumplimiento a los fines y propósitos que inspiraron su creación.

Poco tiempo después de este traslado, la Escuela Náutica entra en un nuevo receso.

Se llega al segundo Gobierno de Manuel Prado con la Resolución Suprema No. 205 de 28 de Setiembre de 1956, en que reiterando la necesidad de "mayor número de Oficiales técnicamente preparados para dotar convenientemente las unidades" de la Marina Mercante nacional, se dispone se reinicie "las labores de la Escuela Náutica Miguel Grau , creada por el Decreto Supremo No. 3 de 8 de Enero de 1948, la misma que funcionará anexa a la Escuela Naval del Perú".

Se autoriza al Director de la Escuela Naval hacer el llamamiento correspondiente para un curso de Pilotos e Ingenieros de 18 meses de duración. La Escuela Náutica queda bajo la dependencia del Director de la Escuela Naval.

En Diciembre de 1958 egresa la primera promoción, con dos años de estudios académicos.

El 3 de Abril de 1959 se emite la Resolución Suprema No. 129 disponiendo que "los Oficiales egresados de la Escuela Náutica Miguel Grau, mientras permanezcan al servicio de la Marina de Guerra nacional, estarán sujetos a lo establecido en la Ley Organíca de la Marina de Guerra del Perú, perteneciendo a la Reserva Naval Organizada".

Es por esta disposición que a los 23 Cadetes Náuticos egresados en Agosto de 1961, se les otorga los Despachos de Alfereces de la Reserva Naval. En los años que siguen se mantiene el mismo régimen.

El 27 de Noviembre de 1965, Gobierno de Belaúnde Terry, se da la Resolución Suprema No. 384 que modifica el sistema de ingreso de los alumnos para la Marina Mercante "con el objeto de conseguir desde su ingreso unidad de doctrina y camaradería" con el personal de Aspirantes a cadetes del Cuerpo General de la Armada.

Para este propósito se dispone que a partir de 1966 se considera el "ingreso como Aspirantes a la Escuela Naval del Perú a los alumnos de la Escuela Náutica "Miguel Grau", cuya selección se efectuará simultáneamente con la de Aspirantes a Cadetes del Cuerpo General".

En esta condición de Aspirantes quedan sometidos al mismo régimen que los Aspirantes Navales del Cuerpo General, vistiendo el mismo uniforme, mientras duran sus estudios.

La instrucción se imparte en tres años académicos, como Cadetes Náuticos, y un año de práctica a bordo de los trasportes de la Armada y buques mercantes, en las especialidades de Cubierta e Ingeniería.

Al finalizar los estudios se les otorga el título de Tercer Piloto o Tercer Ingeniero y los Despachos de Alfereces de Fragata de la Reserva Naval.

Conforme a la disposición legal, estos Oficiales están obligados a servir en la Marina de Guerra durante un plazo de 4 años y cumplido este período, pueden continuar prestando sus servicios mediante contratos cada tres años.

Se menciona que la máxima permanencia en la Marina de Guerra será de diez años como Oficial, debiendo considerarse preferentemente en el servicio de Capitanías o "cualquier otro servicio que se creare compatible con sus conocimientos, en donde podrán continuar su carrera de acuerdo a las reglamentaciones que oportunamente se dictarán". Esta disposición tiene relación con el proyectado Cuerpo de Capitanías y Guarda-Costas.

Se señala como tiempo mínimo de servicios efectivos para el ascenso de los Oficiales de Reserva provenientes de la Escuela Náutica, el de 5 años para los Alfereces de Fragata R.N. y de 3 años para los Tenientes Segundos R.N.

El D.S. No. 06 de 3 de Abril de 1967, suprime la expedición de títulos para Pilotines y Cuartos Motoristas o Maquinistas por el Director de Capitanías, conforme estaba autorizado por el Reglamento de Capitanías y Marina Mercante.

En el año 1967 ingresan a la Escuela Naval, como Aspirantes de la

Escuela Náutica, 25 alumnos divididos en las especialidades de Cubierta e Ingeniería. En este grupo se incluyen becados procedentes de Iquitos, Tumbes y Puno para satisfacer las necesidades de personal idóneo para la navegación fluvial y lacustre.

En 1968 ingresan como Aspirantes a la Escuela Náutica, 20 alumnos.

La Escuela Náutica "Miguel Grau" fue suprimida al derogarse el Decreto Supremo de su creación de 3 de Enero de 1948, por el D.L. 18711 de 29 de Diciembre de 1970. Por el mismo D.L. se crea la "Escuela Nacional de Marina Mercante Almirante Miguel Grau" "como persona jurídica de derecho público interno del Sector Trasportes y Comunicaciones, con personería jurídica y autonomía administrativa y económica, sujeta en su acción a la política general que establezca el Ministerio de Trasportes y Comunicaciones, de conformidad con los planes del Sector."

Se dispone que la Escuela iniciará sus actividades provisionalmente en el local de la Compañía Peruana de Vapores en Chucuíto, Callao, "cuyo uso se le concede hasta que posea local propio en Paita".

LA OFICINA NAVIERA COMERCIAL DEL MINISTERIO DE MARINA

En el siglo pasado y aun hasta la Declaración de Londres de 26 de Febrero de 1909 que contiene una reglamentación sobre diversos aspectos del derecho de guerra marítima, como es el bloqueo, el contrabando de guerra, la asistencia hostil, la captura de presas, el cambio de pabellón, etc., el concepto de "buque militar" o "buque de guerra" se enfoca atendiendo a aspectos administrativos señalando, en términos generales, que es aquél que pertenece a la Marina Militar, bajo un mando y una tripulación militar.

Este juicio lo expresa muy claramente uno de los tratadistas del siglo pasado, F. Perels (Manual de Derecho Marítimo, París, 1884) en los siguientes términos:

"Las naves de la Marina Militar afirman su calidad por su apariencia exterior, por el pabellón y la flámula, porque ésta, según los usos y leyes de los diversos países, no puede ser llevada más que por los buques de guerra. Sin embargo, ha habido en ciertos casos discusión sobre si un buque pertenecía o no a la Marina Militar; estos casos se han presentaod principalmente respecto a los buques de trasporte. En casos de esta índole se debe decidir que todos los buques que pertenecen al Departamento de Marina pueden reclamar las prerrogativas de los buques de guerra; poco importa que sean de propiedad del Estado o bien fletados solamente para el empleo de la Marina de Guerra. Además de los signos exteriores, tales como el pabellón y la flámula, es el cáracter militar de la tripulación, y no el armamento del buque lo que determina su condición. En caso extremo las dudas que surgieren deben resolverse por la presentación de la Comisión dada al Comandante".

Conforme a este concepto, la clasificación de los buques respondía a un criterio generalizado de buques de la Marina Militar (o buques de guerra) y buques mercantes.

A principios de este siglo comienza a hacerse un distingo, señalándose que el término de "buque militar" recae en todo buque sujeto a la administración de la Marina de Guerra, mientras el "buque de guerra", reuniendo las condiciones de "buque militar" es aquél destinado directamente a operaciones bélicas.

Así aparece aquel tipo de buques que sin ser de guerra cooperan a las operaciones militares en unos casos y en otros pueden ser explotados comercialmente por el Estado.

Este concepto da origen a una nueva clasificación, la de buques públicos y la de buques particulares o privados.

Son buques públicos aquéllos que desempeñan un servicio gubernamental, comprendiéndose en esta categoría los buques militares y los que realizan un servicio público civil y buques particulares aquéllos dedicados al trasporte

comercial, los de pesca, recreo, etc. En otras palabras, se adopta como criterio para esta distinción, el servicio que desempeña el buque y el empleo propio del mismo para la navegación.

A partir de 1910 los acuerdos internacionales se orientan hacia este concepto para determinar el estatuto jurídico del buque.

En la "Convención Internacional para la Unificación de ciertas Reglas en materia de Abordajes" (Bruselas, 1910), se señala en el artículo 11º que "La presente Convención no es aplicable a los buques de guerra y a los buques de Estado, destinados exclusivamente a un servicio público".

La misma excepción se aplica, con iguales o parecidos términos, en la "Convención Internacional para la Unificación de ciertas Reglas en materia de Asistencia y Salvataje Marítimo" (Bruselas, 1910) y en la "Convención Internacional para la Unificación de ciertas Reglas relativas a Privilegios e Hipotecas Marítimas (Bruselas. 1926).

Mas concretamente, en la "Convención Internacional para la Unificación de ciertas Reglas relativas a las Inmunidades de los buques del Estado". (Bruselas, 1926), se señalan las siguientes disposiciones:

"Art. 1º – Los buques de ultramar pertenecientes a los Estados o explotados por ellos, los cargamentos que a ellos pertenezcan, los cargamentos y pasajeros trasportados por los buques de Estado, así como los Estados que son propietarios de dichos buques, o que los explotan, o que son propietarios de dichos cargamentos, están sujetos en lo concerniente a las reclamaciones relativas a la explotación de dichos buques o al trasporte de dichos cargamentos, *a las mismas reglas de responsabilidad y a las mismas obligaciones que las aplicables a los buques, cargamentos y armamentos privados.*"

La disposición precedente, conforme al artículo 3º, no es aplicable "a los buques de guerra, yates de Estado, buques de vigilancia, buques- hospitales, buques auxiliares, buques de abastecimiento y otras embarcaciones pertenecientes a un Estado o por él explotados y afectados exclusivamente, en el momento de originarse un crédito, a un servicio gubernamental y no comercial, y dichos buques no serán objeto de embargos, capturas o detenciones por cualquier auto judicial, ni de ninguna otra acción judicial "in rem"."

La legislación iberoamerciana recoge los mismos conceptos de la Convención de Bruselas. En 1940 tiene lugar en Montevideo el Segundo Congreso Sudamericano de Derecho Internacional Privado. En este Congreso se aprueba, entre otros, el "Tratado de Navegación Comercial Internacional", cuyo Título X trata "De los buques de Estado".

El artículo 34º del Tratado menciona que "Los buques de propiedad de los Estados contratantes o explotados por ellos; la carga y los pasajeros trasportados por dichos buques, y los cargamentos de pertenencia de los Estados, quedan sometidos, en lo que concierne a las reclamaciones relativas a la explotación de los buques o al trasporte de los pasajeros y carga, a las leyes y reglas de responsabilidad y de competencia aplicables a los buques, cargamento y armamento privados".

Conforme al artículo 35º, "Es inaplicable la regla del artículo anterior cuando se trata de buques de guerra, de yachts, de aeronaves, de buques hospitales, de vigilancia, de policía, de sanidad, de avituallamiento, de obras públicas, y los demás de propiedad del Estado, o explotados por éste y que estén afectados, en el momento de nacimiento del crédito, a un servicio público ajeno al comercio".

Estimamos que la digresión anterior es conveniente para comprender mejor la actividad que cumple la Flota Auxiliar de la Armada en tiempo de paz, dentro del contexto de la Marina Mercante Nacional.

La OFICINA NAVIERA COMERCIAL fue creada por R.M. EM-808 de 8 de Abril de 1958 para "administrar todas las actividades y explotación de los buques Auxiliares de la Armada", para lo cual se prevé el asesoramiento de personal naviero comercial especializado a fin de asegurar los mejores resultados en la explotación de los buques. Conforme al dispositivo de su creación, la Oficina actúa a cargo de un Oficial Superior, subordinada a la Comandancia General en el aspecto operativo y a la Dirección General de Administración en el control administrativo. Tales disposiciones para ser aplicadas en tiempo de paz ya que como se aclara en el dispositivo legal, en casos de emergencia nacional o bajo otras circunstancias, los buques quedan integrados a las fuerzas militares.

Antes de la creación de la Oficina Naviera Comercial, el Ministerio de Marina operaba buques en tráfico comercial, señalándose los siguientes casos a partir de la década de 1930:

El 16 de Marzo de 1931 se incorpora al Servicio Auxiliar el vapor CONDESTABLE SELENDON (ex-SANTA ELENA), construído en Escocia en 1892, con un registro grueso de 355 toneladas y un porte bruto de 500 toneladas y que fue empleado en el trasporte de productos envasados derivados del petroleo de Talara a los demás puertos del litoral.

En 1933 se incorpora la M/N MARAÑON de 654 TRG y 700 TPB, construída en los EE.UU. en la primera década del siglo, para establecer un servicio entre el Callao e Iquitos y fracasado este intento por las condiciones del buque, fue dedicado a un servicio público en el recorrido de faros hasta su naufragio en Infiernillos en 1936.

En Mayo de 1933 se incorpora a la Marina el petrolero SJOMAND de bandera noruega, rebautizado con el nombre de PARIÑAS. Construído en 1921 por J.L. Thornicroft & Co., tenía 2.820 TRG y 4.745 TPB, provisto con una máquina alternativa de triple expansión de 1.400 HP y una velocidad de 12 nudos. Este buque prestó destacados servicios como unidad de apoyo logístico en el Caribe y Atlántico durante el conflicto con Colombia en 1933 y después dedicado al tráfico comercial en el trasporte de petróleo y derivados hasta que fue dado de bajo por decreto de 8 de Julio de 1959.

El vapor RIMAC (ex-RAKHOTIS) incautado por el Gobierno en 1918 durante la I Guerra Mundial, construído en 1907 por Blohm & Voss (Alemania), de 6.982 TRG y 8.500 TPB, con una máquina a vapor de triple expansión y 12 nudos de velocidad, fue administrado por la "Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao" hasta 1938 en que pasa al Ministerio de Marina. Fue dado de baja en Mayo de 1959.

La M/N CALLAO (ex-MONSERRATE) construída en 1938 por Bremer Vulkan Schiffban Maschinen Fabrik (Alemania), de 5.578 TRG y 7.500 TPB, dotada con un motor Diesel, 14 nudos de velocidad. Incendiada en el Callao en Marzo de 1941, fue reconstruída en el Arsenal Naval del Callao. Dada de baja en Setiembre de 1972.

Buque tanque CABO BLANCO (ex-PRESERVER.) construído en 1942 por Marine Industries Ltd., Sorel (Canadá), de 2.347 TRG y 3.460 TPB, con un motor Diesel de 1.150 HP y 10 nudos de velocidad. Incorporado al servicio auxiliar de la Armada fue dedicado al tráfico de petróleo y derivados en cabotaje. Dado de baja en Mayo de 1959.

M/N CHIMBOTE (ex-RAWHITI . .) tipo LST, construído en 1943 por American Bridge Co. (EE.UU.) de 3.559 TRG y 4.300 TPB, con dos motores Diesel de 1.800 HP y una velocidad de 10.5 nudos. Incorporado al servicio en Setiembre de 1955.

Buque tanque SECHURA construído para la Marina de Guerra por J. L. Thornicroft & Co., Southampton (Inglaterra), de 4.274 TRG y 6.010 TPB, con un motor Diesel de 2.400 HP y 12 nudos de velocidad. Ingresó al servicio en 1955.

Buque tanque TALARA construído para la Marina de Guerra por Burmeister & Wain (Dinamarca) de 3.553 TRG y 4.850 TPB, dotado con un motor diesel de 2.200 HP y 12 nudos de velocidad. Incorporado al servicio en 1954. Dado de baja en Diciembre de 1968.

En esta forma cuando se crea la Oficina Naviera Comercial en Abril de 1958, inicia oficialmente sus actividades con los siguientes buques:

Petroleros	PARIÑAS	2.820 TRG	4.745 TPB
	CABO BLANCO	2.347	3.400
	SECHURA	4.274	6.010
	TALARA	3.553	4.850
Cargueros	RIMAC	6.982 TRG	8.500 TPB
	CALLAO	5.578	7.500
	CHIMBOTE	3.559	4.300

En conjunto estas unidades con 29,113 TRG y 39,365 TPB.

De estas unidades hay que destacar la extraordinaria contribución del B/T PARIÑAS para asegurar, durante la II Guerra Mundial, el abastecimiento de petróleo y derivados en todo el litoral, con un nivel de eficiencia poco común al lograr un promedio de operación de 350 días por año, bajo diferentes Comandos.

Con el vapor RIMAC se logró, conjuntamente con otros buques de la CPVDC, el flujo normal de trigo y carnes procedentes de Argentina y Uruguay durante la Guerra, asegurando la exportación de carbón y azúcar.

Antes de la creación de la Oficina Naviera Comercial, la administración y explotación de los buques auxiliares de la Armada correspondía a la Dirección General de Administración de Marina sin una política definida en los aspectos fundamentales de la actividad naviera y sin una organización apropiada para este tipo de administración comercial, refiriéndonos a los buques cargueros en tráfico internacional. Este problema no se presentaba con los buques petroleros que operaban en cabotaje, con cargas completas y fletes regulados por el Gobierno.

Finalizada la II Guerra Mundial, actuaban como Agentes de los cargueros RIMAC y CALLAO, W.R. Grace & Co. y Gannet Freighting Inc. con un trafico caracterizado por la exportación de minerales e importación de trigo o de fertilizantes entre puertos extranjeros (Canadá-Caribe), con resultados pobres cuando no negativos.

Bajo estas circunstancias, el 23 de Julio de 1957, el Ministerio de Marina firma un contrato privado con "Naviera Andes Peruana S.A.", bajo la dirección de Robert H. Tarr que se compromete a efectuar un estudio técnico-administrativo de la operación comercial de los buques auxiliares de la Armada y formular las recomendaciones para la mejor explotación de los mismos. El costo de este trabajo fue la módica suma de cinco mil libras peruanas.

El informe de "Naviera Andes Peruana S.A." fue presentado el 15 de Noviembre del mismo año, en los siguientes aspectos:

I — Introducción
II — Conclusiones
III — Recomendaciones
IV — Costo de operación diaria
V — Empleo actual
VI — Empleo propuesto
VII — Política Naviera
VIII — La Flota actual

En el aspecto que interesa a este trabajo, hay que destacar el que corresponde a las Recomendaciones del informe.

Como acción "inmediata" se propone la creación de una OFICINA NAVIERA COMERCIAL, con asesoramiento especializado y cierta autonomía en la operación comercial de los buques auxiliares, bajo una organización que incluya las siguientes Secciones:

a) Tráfico
b) Contabilidad
c) Operaciones
d) Mantenimiento y Reparaciones

Como recomendación a "corto plazo" se sugiere la fijación de una Política Naviera. A este fin la conveniencia de crear una COMISION DE MARINA MERCANTE como un organismo del más alto nivel para la formulación de planes y programas de fomento y desarrollo de la Marina Mercante nacional, en conjunto.

Finalmente, en el "largo plazo" se recomienda un estudio para determinar las condiciones de los buques Auxiliares de la Armada en operaciones comerciales, estableciendo una "utilidad mínima" de cada uno de ellos y como resultado de este estudio determina la conveniencia en su utilización comercial.

El estudio y recomendación efectuados por "Naviera Andes Peruana S.A.", se concreta en dos hechos importantes. El primero la creación en el Ministerio de Marina de la OFICINA NAVIERA COMERCIAL en Abril de 1958, destinada a la administración y explotación de los buques Auxiliares de la Armada, en época de paz, quedando integradas sus unidades a las fuerzas militares en los casos de emergencia nacional o bajo otras circunstancias.

El segundo hecho que tiene una trascendencia extraordinaria para la Marina Mercante Nacional, es la creación de la COMISION NACIONAL DE MARINA MERCANTE por la ley 13.996 de 9 de Febrero de 1962.

Generalizando el concepto, toda Marina Militar requiere de una Flota Auxiliar cuya razón de existencia en tiempo de paz, se encuentra en su en-

trenamiento bajo condiciones reales de operación y alistamiento, tanto en el aspecto de personal como de material, para hacer converger los frutos de su actividad hacia un objetivo final, su empleo eficaz en el apoyo logístico o de otra naturaleza en el caso de un conflicto nacional.

Esta comprensión de las necesidades militares de una Flota Auxiliar, no excluye en lo absoluto la conveniencia de utilizar tales buques, dentro de sus programas de actividad y en tiempo de paz, en operaciones comerciales. En este aspecto es obvia la necesidad de determinar la exacta relación y limitaciones que deben existir entre las operaciones de una Flota Auxiliar de la Marina de Guerra y la Marina Mercante nacional.

La fijación de esta política se remonta al 18 de Diciembre de 1950, cuando por la gestión del Vice-Almirante Roque Saldías se da la ley 11.537 creando el impuesto del 2 °/o sobre el valor de los fletes del comercio exterior, disponiéndose que "la renta que se obtenga de los impuestos que crea esta Ley, se invertirá en la adquisición de barcos petroleros", facultándose al Ministerio de Marina a disponer de la mencionada Cuenta Especial, aplicando estos fondos a los fines que señala la ley.

Agrega el dispositivo legal que "Hechas las adquisiciones de buques tanque el Ministerio de Marina estime convenientes para el buen servicio del trasporte del petróleo y sus derivados, dicho Ministerio podrá disponer de la nueva renta para destinarla exclusivamente en la adquisición de unidades de guerra o auxiliares en armonía con los bien entendidos intereses del Perú".

En esta forma se señala una política en el trasporte marítimo del petróleo y derivados, en forma preferente en buques del Estado, bajo el control del Ministerio de Marina. Así la distribución del petróleo, material estratégico de primera magnitud en sus múltiples usos y aplicaciones, queda liberado de las contingencias propias de un tráfico privado.

En la ley 11.537 se encuentra la base para la formación de la importante flota de petroleros del Ministerio de Marina, cuyo punto de partida corresponde a los buques tanques SECHURA y TALARA y también es el fundamento del programa de construcciones navales orientado a este tipo de buques por el Servicio Industrial de la Marina cuya primera realización corresponde al buque tanque ZORRITOS puesto en servicio en 1958 y que en su época resulta el mayor buque construído en Iberoamérica.

Esta política tuvo un importante impulso entre los años 1965 y 1968 en que la Oficina Naviera Comercial incorpora cuatro buques petroleros, de éstos tres construídos por el Servicio Industrial de la Marina, el petrolero LOBITOS cuyo lanzamiento corresponde al 2 de Mayo de 1965 y los petroleros PARIÑAS y PIMENTEL con lanzamientos el 2 de Mayo y 30 de Di-

ciembre de 1967, a los que se agrega la adquisición del buque tanque MOLLENDO en Marzo de 1967.

Cuando se llega a mediados de 1968, la Oficina Naviera Comercial dispone de los siguientes buques petroleros:

SECHURA	4.284 TRG	6.010 TPB
TALARA	3.553	4.850
ZORRITOS	4.247	4.010
LOBITOS	4.297	6.010
MOLLENDO	12.490	19.586
PARIÑAS	7.376	10.075
PIMENTEL	7.376	10.075
	43.623 TRG	52.616 TPB

De la relación anterior, 4 unidades corresponden a construcciones del Servicio Industrial de la Marina, alcanzando el 55.7 °/o del tonelaje de registro grueso.

En esta forma la Oficina Naviera Comercial del Ministerio de Marina, hoy DIRECCION NAVIERA COMERCIAL, además de la orientación y programas propios de su actividad para la seguridad militar, cumple un importante rol en la seguridad económica del país.

ELENCO DE BUQUES DE LA "DIRECCION NAVIERA COMERCIAL" DESDE SU CREACION

Tipo	Nombre	Ex-	Año y país de construcción	Astillero	TRG	TPB	Ingreso al servicio	Observaciones
Vapor	RIMAC	RAKHOTIS	1907 Alemania	Blohm& Voss	6,982	8,500	Ene. 1938	Baja Mayo 1959
B/T	PARIÑAS (I)	SJOMAND	1921 Inglaterra	Thornicroft & Co.	2,820	4.745	May. 1933	Baja Julio 1958
M/N	CALLAO	MONSERRATE	1938 Alemania	Bremer Vulkan	5,578	7.500	Set. 1945	
B/T	CABO BLANCO		1942 Canadá	Marine Industries	2.347	3.460		Baja Mayo 1959
LST	CHIMBOTE		1943 EE.UU.	Amer. Bridge & Co.	3.559	4.300		
B/T	SECHURA		1954 Inglaterra	Thornicroft & Co.	4.284	6.010	May. 1954	
B/T	TALARA		1953 Dinamarca	Burmeister & Wain	3,553	4.850	Ene. 1955	Baja Dic. 1968
LST	PAITA		1943 EE.UU.	Amer. Bridgr & Co.	3.560	4.300		
B/T	ZORRITOS		1958 PERU	SIMA	4.297	6.010	1959	Lanzamiento 16.7.58
M/N	ILO(I)	NORLINDO	1945 EE.UU.	L.D. Smith	3.918	6.237	Mar. 1959	Baja Agos. 1968
	INDEPENDENCIA		1941 EE.UU.	Tampa Shipb. Co.	6.200	9.250		
B/T	LOBITOS		1965 PERU	SIMA	4.297	6.010	1966	Lanzamiento 2.5.65
B/T	MOLLENDO	AMALIENBORG	1962 Japón	Hitachi Zosen	12.490	19.586	Mar. 1967	
B/T	PARIÑAS (II)		1967 PERU	SIMA	7.376	10.075	Jul. 1968	Lanzamiento 2.5.67
B/T	PIMENTEL		1967 PERU	SIMA	7.376	10.075	1969	Lanzamiento 30.12.67
M/N	ILO (II)		1970 PERU	SIMA	10.216	13.238	1972	Lanzamiento 15.7.70
LST	SALAVERRY		1943 EE.UU.	Chicago Bridge Co.	3.559	4.300		
B/T	TALARA (II)		1976 PERU	SIMA	16.633	25.401		Lanzamiento 8.7.76

LA INDUSTRIA DE LA CONSTRUCCION NAVAL

La construcción naval en nuestro país arranca de muy antiguo, en la época pre-hispánica con las grandes balsas tumbesinas formadas por troncos fuertemente atados, a los que se adaptaba un tablón como quilla, provistas con dos mástiles para sostener una vela cuadrada, utilizándose una espadilla para el gobierno. Estas balsas, según la tradición. cubrían el tráfico comercial en el litoral de lo que hoy corresponde a Ecuador, Colombia y Panamá.

En la Colonia, en el Siglo XVI, se introduce la técnica de la construcción naval española siendo su mejor expresión el Arsenal Real del Callao donde se construyen los navíos con que Alvaro de Mendaña y Neira descubre las islas Salomón (1567-1568) y varios años después el mismo navegante las islas Marquesas y la isla de Santa Cruz (1595-1596). Y a comienzos del Siglo XVII, Fernández de Quirós descubre las Nuevas Hébridas, Samoa y otras islas de Oceanía (1605-1606).

La característica de esta construcción naval en el Callao, es el alto "valor agregado" a los materiales que deben ser importados en su totalidad. Las maderas son procedentes de Guayaquil, el hierro y clavazón de España, la brea y alquitrán de Realejo, Sonsonate y Tumbes, las jarcias de Chile, las lonas de algodón de Cajamarca y Chachapoyas. Para estas obras se dispone de una abundante y calificada obra de mano con jornales que llegan a los 24 reales diarios.

Cuando se ingresa a la República y aparecen los cascos de acero con propulsión a vapor en la segunda mitad del siglo pasado, que encuentra a nuestro país sin medios para adaptarse a la nueva técnica, la construcción naval queda relegada a las tradicionales de vela destinadas al cabotaje y a la pesca y la demanda de otros tipos de buques se satisface con adquisiciones en el exterior.

Todo lo que se realiza en el país en materia de construcción naval en la primera mitad del presente siglo, responde a la misma característica anterior, esto es, la construcción de pequeñas embarcaciones destinadas al cabotaje y a la pesca, con algunas realizaciones de cierta significación.

En el Registro Naval del Callao del año 1923, se encuentran 63 unidades de construcción nacional que por tipos corresponden a 1 goleta, 45 pailebots y 17 balandras que suman 4.615 TRG que resulta el 6 °/o del TRG total en el mencionado año.

De estas 63 embarcaciones, 45 son construídas en el Callao, 7 en Huacho, 2 en Mollendo, 2 en Salaverry y 1 en cada uno de los puertos de Pimentel, Samanco, Huarmey, Casma, Chancay, Supe y Pisco.

La mayor obra corresponde a la goleta PIEROLA, construída en el Callao en 1918, de 233 TRG y 400 TPB, siendo probable que éste haya sido el buque de mayor tonelaje hasta entonces construído en la República.

Se llega al año 1945 y en el Registro del Callao correspondiente a ese año, se encuentran 7 embarcaciones de construcción nacional clasificadas como "buque-motor" con un promedio de 176 TRG por unidad, de éstos 6 construídas en el Callao y 1 en Pisco.

Al finalizar la segunda guerra mundial, al igual de lo que ocurrió en 1919, los pequeños astilleros privados decaen en su actividad, limitando su acción a la construcción de embarcaciones de pesca. Las necesidades de buques destinados al cabotaje se satisfacen por compras en el extranjero, siempre de cascos usados y de bajo precio y que terminan su vida útil en nuestro litoral.

Esta situación estática se extiende hasta la década de 1950 en que se inicia un profundo cambio tanto por la acción del Estado en la construcción naval de alto bordo, como por la iniciativa privada en las construcciones menores.

En Febrero de 1950 se crea el Servicio Industrial de la Marina. En Diciembre del mismo año se crea un importante fondo para la adquisición de buques petroleros con el impuesto del 2 o/o sobre las cargas del comercio exterior. En 1953 se decide la construcción del primer buque tanque en el SIMA. En esta forma se establecen las bases de una importante industria naval que ingresa a una etapa de sostenido desarrollo en la década siguiente, luego de superar las dificultades iniciales propias del establecimiento de una industria de esta envergadura.

El extraordinario desarrollo de los astilleros privados en apoyo de la industria de la pesca, tiene su origen en lo que ha dado en llamarse el "milagro de la anchoveta".

En 1955 el volumen de pesca llega a las 59.000 toneladas, en 1960 se alcanza los 3 millones, en 1961 los 5'200.000 toneladas, colocándose el Perú como segundo país pesquero en el mundo sólo superado por Japón con 6'700.000 toneladas y delante de aquellos países llamados tradicionalmente pesqueros, como China comunista, Unión Soviética, Estados Unidos, Noruega, Canadá, España, Sud-Africa, Islandia, Alemania Occidental, Francia, etc.

En 1964 se alcanza a 9'047.000 toneladas en el volumen de captura, ubicando a nuestro país como el mayor pesquero del mundo. Luego de una reducción en los años que siguen, se llega a 10'500.000 toneladas de captura en 1968.

En la etapa inicial de este "milagro" cualquier carpintero de ribera trasforma un "corralón" en astillero y comienza una producción masiva de "bolicheras", nombre que se da a las embarcaciones que usan la red de cerco o "boliche", con los diseños tradicionales de cascos de madera. En igual forma cualquier pescador se convierte en Patrón de pesca. Este fenómeno, en determinado momento, rebasa la capacidad de control del Estado y es en estos primeros años cuando se registran frecuentes pérdidas de vidas y embarcaciones, sea por deficiencias en la construcción o inexperiencia de las dotaciones.

Hasta el año 1958 la construcción de embarcaciones de pesca tipo "bolichera" se limitaba a los cascos de madera, a partir del año siguiente comienzan las construcciones con cascos de acero a un ritmo creciente. Mientras en 1958 el 100 °/o de las embarcaciones tenían casco de madera, en 1967 de las 1.536 embarcaciones en operación, el 58 °/o corresponde a cascos de acero con la característica de que se trata de barcos nuevos o de reciente construcción.

Remitiéndonos al "Anuario de la Pesca" y otras fuentes de información, se tiene la siguiente estadística de barcos de pesca en operación:

1960	710 embarcaciones
1961	814 embarcaciones
1962	814 embarcaciones
1963	1.756 embarcaciones
1964	1.845 embarcaciones
1965	1.654 embarcaciones
1966	.... embarcaciones
1967	1.536 embarcaciones
1968	1.498 embarcaciones

La disminución de embarcaciones entre 1965 y 1968 no implica una reducción en la capacidad de bodega. En realidad esta capacidad aumenta por el tamaño cada vez mayor de las embarcaciones en un proceso continuo de cambio.

En el año 1963 operaban 45 astilleros que podían construir 1.200 embarcaciones. En ese año la construcción fue de 624 unidades de todo tipo.

En 1966, limitando la información para pesqueros de más de 100 TRB, se construyen 149 unidades con 18.391 TRB. En 1968, dentro del mismo límite, se construyen 67 barcos con 11.783 TRB.

Mientras en 1966 el tamaño promedio de los pesqueros construídos es de 123 TRB, en 1968 es de 176 TRB, un aumento de 43.1 °/o. Todas estas embarcaciones con cascos de acero.

La rápida evolución técnica en las construcciones pesqueras hacia los cascos de acero y aun de plástico, cada vez mayores y mejor equipados, debe atribuirse al efectivo control del Ministerio de Marina, a la intervención de las Sociedades de Clasificación y al Seguro Marítimo y, fundamentalmente, a la formación de un seleccionado núcleo de ingenieros navales.

Varias son las disposiciones emanadas del Gobierno, en particular por el Ministerio de Marina, no sólo para un efectivo control de esta nueva actividad, sino también para encauzarla y orientarla para su consolidación sobre una base permanente.

En el aspecto indicado, hay que citar el D.S. No. 3 de 27 de Enero de 1961, en que se señala las condiciones y requisitos esenciales para el otorgamiento de franquicias en la liberación de derechos de importación de artículos o materiales acordados para las industrias de "montaje" o "ensamblaje", entre otras, la construcción naval.

Con seguridad la disposición más importante de estímulo a la construcción naval se encuentra en la Ley 13.836 promulgada en Marzo de 1962.

Por esta ley se declara "DE UTILIDAD PUBLICA Y DE PREFERENTE INTERES NACIONAL, LAS INDUSTRIAS DE CONSTRUCCION, REHABILITACION Y REPARACION DE EMBARCACIONES OTORGANDOSELES LOS BENEFICIOS Y FRANQUICIAS QUE CONCEDE LA LEY No. 13.270 A LAS INDUSTRIAS CALIFICADAS DE BASICAS EN LA REGION MAS FAVORECIDA DEL PAIS . . ." Estos beneficios y franquicias, en la construcción naval, se extienden a equipos de navegación, motores marinos y chapa naval.

Conforme al artículo 3º de la ley, "las empresas que se organicen para dedicarse a la industria de la construcción naval, deberán someter sus planes y proyectos a la aprobación del Ministerio de Marina, el que inspeccionará los astilleros para exigir que los barcos que construyan reúnan los requisitos exigidos para su clasificación de acuerdo con las Convenciones y las reglas internacionales de la materia.

Por el artículo 4º, "el Ministerio de Marina, dentro de los términos de la presente ley, queda encargado de la vigilancia y control técnico de las industrias de construcción y reparación de buques que se instalen en el territorio nacional, coordinando su labor de acuerdo a las disposiciones pertinentes de la Ley de Promoción Industrial No. 13.2.70".

Por otras disposiciones especiales relacionadas con la industria naval, se especifican las franquicias que se otorgan en la importación de equipos para cubierta, instrumental, motores Diesel, etc.

En otro aspecto, la ley 15.724 establece exenciones impositivas a favor de la actividad pesquera para consumo humano, incluyendo las fases de captura, conservación, industrialización, trasporte, acondicionamiento y comercialización, con vistas a sostenerla e impulsarla. Con esta misma finalidad se dicta poco después la ley 15.912.

El sistema de financiamiento para la construcción de barcos pesqueros se administra por el Banco Industrial del Perú, entidad estatal, y consiste en atender el 80 °/o del monto de la inversión a 5 años de plazo, con el 10 °/o de interés anual. El 20 °/o restante queda al arreglo entre el astillero y el armador.

Es en estas disposiciones legales que corresponden a los Gobiernos Constitucionales de Manuel Prado y Fernando Belaúnde, donde se encuentra el verdadero sustento para el extraordinario desarrollo de la industria de la pesca y de las construcciones navales en su apoyo, no sólo para cubrir las necesidades del país, sino también como industria de exportación.

En Octubre de 1969, la Secretaría de la "Asociación Latino Americana de Libre Comercio" (ALALC) con el apoyo financiero del BID contrata los servicios del "Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana" (IEMMI), para llevar a cabo un estudio de la industria naval de los países de la Zona, como uno de los sectores básicos del proceso de integración.

La preparación de este estudio por el IEMMI llevó al relevamiento "in situ" de los astilleros y talleres de reparaciones navales de Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, México, Paraguay, Perú, Venezuela y Uruguay, con la más amplia y precisa información de los diversos y complejos asuntos que contiene este importante trabajo.

El estudio fue publicado en Julio de 1970 con el título de LA INDUSTRIA NAVAL EN LOS PAISES DE LA ALALC, aplicándose un criterio selectivo en cada país, por razón de que el potencial de construcción y reparación naval se concentra en pocas empresas.

En el caso de nuestro país, esta selección corresponde al SERVICIO INDUSTRIAL DE LA MARINA (SIMA) en la construcción y reparación de buues de alto bordo y en el caso de embarcaciones de pesca y auxiliares los astilleros privados PESQUERA INDUSTRIAL CALLAO S.A. (PICSA), FABRICACIONES METALICAS S.A. (FABRIMET) y METAL EMPRESA S.A.

Es a estas empresas a las que nos referimos en párrafos siguientes, remitiéndonos a la publicación del IEMMI antes mencionada y otras fuentes de información.

SERVICIO INDUSTRIAL DE LA MARINA

Cuando se organiza el Ministerio de Marina conforme al D. S. de 9 de Diciembre de 1919, en aplicación de la Ley 4003 emitida por la Asamblea Nacional en el Gobierno Provisorio de D. Augusto B. Leguía, la Fuerza Naval disponía del Apostadero Naval de San Lorenzo con un varadero y diversos talleres para el mantenimiento y recorrido de los buques.

La paulatina expansión de la Escuadra y en particular la incorporación de los Submarinos Tipo "R" en 1924 y 1926, obliga a la ampliación de las instalaciones de la Isla y el Apostadero se trasforma en la Base Naval de San Lorenzo que se inaugura el 21 de Junio de 1926 con nuevos talleres y un moderno varadero que entra en servicio el 18 de Agosto del mismo año recibiendo al Cazatorpedero BAP RODRIGUEZ de 800 toneladas de desplazamiento. En estos años, los buques mayores de la Escuadra debían recurrir a Balboa para sus carenas, como es el caso de los cruceros GRAU, BOLOGNESI y LIMA.

Esta incómoda dependencia del exterior, actualiza la Ley 6050 de 25 de Febrero de 1928 sobre las obras portuarias en el Callao y por cuyo artículo 2º se autoriza al Poder Ejecutivo "para que construya un dique seco de carena para buques, con el tonelaje máximo, que puedan pasar por el Canal de Panamá".

Esta disposición fue puesta en práctica en el Gobierno de Oscar R. Benavides y el proyecto respectivo presentado por "The Frederick Snare Corp." fue aprobado por Resolución de 30 de Abril de 1936 y el respectivo contrato el 30 de Mayo del mismo año, fijándose como plazo de ejecución del Dique Seco en 24 meses, salvo casos de fuerza mayor, a un costo de US$ 745,882.00 y S/. 2'500,000.00

Por un contrato suplementario de 10 de Agosto del mismo año, se acuerda la prolongación del dique de 173.6 metros, el largo total en el eje longitudinal desde la línea interior de los cabezos según el proyecto original, hasta 200 metros con un costo adicional de cuatrocientos mil soles.

El Dique Seco del Callao fue inaugurado el 31 de Julio de 1938 y su costo total fue de S/. 5'913,363.00. En esta época el tipo de cambio correspondía a 4.04 soles por dólar.

La obra del Dique Seco se complementa sucesivamente con edificios para alojamiento de personal, talleres de mecánica, calderería, fundición, carpintería, etc. que dan lugar a la creación del "Arsenal Naval del Callao" relegando a un plano secundario las instalaciones de la Isla de San Lorenzo.

Dentro de su organización, el Arsenal Naval del Callao incluía el "Departamento Industrial" dedicado a la atención de los buques de la Escuadra y eventualmente a los buques mercantes de la actividad privada.

Dentro de esta organización, en la obra realizada por el "Departamento Industrial" del Arsenal Naval del Callao, hay que destacar la reconstrucción del vapor alemán MONSERRATE incendiado en el Callao a principios de 1941 e incorporado al Servicio Auxiliar de la Armada en 1945 con el nombre de CALLAO.

Otra obra importante se encuentra en el ensamblaje de la Chata DOS DE MAYO de 400 toneladas, portante de una grúa de 120 toneladas de izado y que fuera adquirida en los Estados Unidos.

Se llega al Gobierno de Odría y en el cargo de Ministro de Marina el Vice-Almirante Roque A. Saldías, se da el D.S. No. 13 de14 de Febrero de 1950, por el que el "Departamento Industrial" se constituye en el SERVICIO INDUSTRIAL DE LA MARINA como actividad independiente del Arsenal Naval del Callao, a fin de que, como dice el considerando del decreto, "disponga de toda la autonomía que requiere un mejor y más económico aprovechamiento de sus actividades, tanto para satisfacer los requerimientos de las Unidades de la Armada cuanto para atender las solicitaciones de la Marina Mercante nacional y entidades privadas, propendiendo a una eficiente ampliación de dichas actividades sin irrogar mayores gastos al Presupuesto del Ramo de Marina".

En el año 1953 el Ministerio de Marina decide la construcción de buques de alto bordo y con este fin se levanta el Taller de Construcciones Navales con equipos procedentes de los EE.UU. y se construye la actual Grada No. 1 con capacidad para buques de hasta 12.000 toneladas.

Concluída esta fase y concretada la contratación de 70 técnicos y obreros británicos, se inicia la construcción del Proyecto "03", un petrolero de 6.010 TPB cuya erección en gradas comienza en 1957 y su lanzamiento el 27 de Julio de 1958 con el nombre de ZORRITOS. Esta obra fue financiada con un préstamo de 70 millones de soles al Banco Central de Reserva, autorizado por la Ley 12.420 de 8 de Noviembre de 1955, y que se garantiza con la renta proveniente del impuesto creado por la Ley 11.537 para la adquisición de buques petroleros.

El B/T ZORRITOS fue puesto en servicio en 1959 y en su época resulta el mayor buque construído en Iberoamérica. Este es el punto de partida de la construcción naval de alto bordo en el país.

Después de esta primera construcción, se paraliza la actividad del Astillero de la Marina por varios años. Una explicación a este hecho se encuen-

tra en que el costo del B/T ZORRITOS fue muy superior al de su gemelo B/T SECHURA construído en Inglaterra en 1955, este mayor costo motivado, entre otras causas, porque las instalaciones del SIMA no respondían a las necesidades de un trabajo organizado y eficiente e igualmente por lo gravosa que resultó la contratación de numeroso personal extranjero que no fue debidamente seleccionado.

El 23 de Enero de 1962 se da la Ley 13.905 autorizando a la CPV adquirir, bajo licitación internacional, 14 buques de 8,000 a 15.000 toneladas DW., estas adquisiciones bajo financiamiento hasta por la suma de 30 millones de dollars. La ley asigna a la construcción naval en el país la construcción de 7 de estas unidades, que obviamente correspondían al SIMA que por otra parte no estaba en condiciones de atender semejante pedido.

La Ley 13.836 de Marzo de 1962, a la que nos hemos referido en párrafos anteriores destacando su importancia en el fomento de la construcción naval, contiene ciertas disposiciones para la formación de sociedades mixtas organizadas para construir embarcaciones en el país, precisándose que el Estado, las personas jurídicas de derecho público interno y las personas naturales o jurídicas de derecho privado nacionales, tendrían opción preferencial para suscribir hasta el 30 o/o del capital de las empresas extranjeras que se organizaran con ese fin.

Los astilleros de propiedad del Estado, en caso de que este no opte por su explotación directa, podrán ser arrendados con intervención del Ministerio de Marina, a las sociedades mixtas que en cada caso se constituyeran para su explotación industrial. La participación del Estado en tales sociedades mixtas no sería menor del 50 o/o del capital, obligándose el asociado industrial a abrir una línea de crédito para financiar no menos del 80 o/o del costo de los buques que se programaren construir en los astilleros. El plazo de la sociedad mixta para explotar un astillero del Estado sería de 5 años, renovables por períodos iguales hasta un máximo de 20 años.

La ley dispone un aumento del 2 al 4 o/o en el gravamen sobre los fletes del comercio exterior a que se refiere la Ley 11.537, destinándose este aumento a cubrir el aporte de capital que le correspondería al Estado en la sociedad mixta que se forme para explotar astilleros de su propiedad.

La formación de sociedades mixtas con astilleros de propiedad del Estado, motivó el interés de la empresa privada extranjera, en particular del industrial holandés Cornelius Verolme, no sólo con el aporte de tecnología y capital, sino con el ofrecimiento de su apoyo para que la siderúrgica de Chimbote sea puesta en condiciones de fabricar chapas y perfiles navales.

Las implicancias políticas inherentes a este tipo de asociación fueron la razón de que la misma no progresara . Verolme fue acogido en el Brasil don-

de establece "Verolme-Estaleiros Reunidos do Brasil S.A." con un notable desarrollo.

El 19 de Octubre de 1962 el Gobierno militar que reemplaza a D. Manuel Prado, emite el D.L. 14.216 por el que se autoriza al Ministerio de Marina la construcción del Muelle Marginal y obras portuarias indispensables para habilitar el Astillero de la Marina, cargando estos gastos al rendimiento del mayor impuesto sobre los fletes del comercio exterior de que trata la Ley 13.836.

Con la ejecución de las obras mencionadas y la adquisición de nuevas grúas que permiten la técnica del pre-ensamblaje, el 27 de Junio de 1963 se autoriza al SIMA la realización del Proyecto "004", barco petrolero de 6.010 TPB, lanzado al mar el 2 de Mayo de 1965 con el nombre de LOBITOS. Para esta construcción se contrataron 6 técnicos británicos seleccionados por un Comisionado Naval.

Por R.S. No. 353 de 30 de Octubre de 1964 se autoriza al SIMA, tan pronto se termine con el proyecto anterior, la ejecución del Proyecto "005" que corresponde a un nuevo buque tanque de 10.075 TPB y que toma el nombre de PARIÑAS.

Previsoramente para la realización de estas construcciones de mayor tonelaje, se da la R.S. No. 358 de 6 de Noviembre de 1964, disponiéndose la modernización del Astillero de la Marina que incluye la ampliación de la grada de construcción y Taller de Construcciones Navales, construcción de nuevos talleres, modernización de los actuales y habilitación de áreas de almacenamiento de materiales.

La disposición anterior fue ampliada por la R.S. No. 231 de 16 de Julio de 1965, autorizándose la construcción de un nuevo Dique Seco, de un nuevo Muelle de Montaje y la adquisición de grúas tipo martillo de mayor capacidad.

En el año 1966 se colocan dos nuevas órdenes de construcción al SIMA. El Proyecto "006", barco petrolero de 10.075 TPB, gemelo del B/T PARIÑAS y que toma el nombre de PIMENTEL (R.S. No. 513 de 9 de Octubre de 1966) y el Proyecto "007" que corresponde a un buque auxiliar de la Escuadra que recibe el nombre de ILO (R.S. No. 255 de 27 Mayo 1966).

Con este conjunto de disposiciones no sólo se garantiza la continuidad de la construcción naval por el Astillero de la Marina, también se prevé su expansión para la realización de poryectos de mayor envergadura.

En esta etapa la capacidad de procesamiento de acero para construcción naval alcanza a 6.000 toneladas al año, además de 1.000 toneladas para reparaciones navales y trabajos para las industrias terrestres.

Los buques construídos por el SIMA para la actividad naviera mercante, son clasificados por el Lloyd's Register of Shipping y en el caso de las reparaciones navales por la misma sociedad, el American Bureau of Shipping, Norske Veritas y Germanischer Lloyd.

Cuando se llega al año 1973, el desarrollo del Astillero de la Marina permite la construcción de buques de mayor tonelaje, graneleros y petroleros de 25,000 TPB. Este desarrollo es consecuencia de las previsoras disposiciones dadas en 1964 y 1965 para la ampliación de las gradas de construcción, ampliación y modernización de los talleres, la construcción de un nuevo muelle de montaje, adquisición de grúas de mayor capacidad, etc.

El mismo año de 1973, el Servicio Industrial de la Marina, se trasforma en empresa pública del Sector Marina, bajo la denominación de "Servicios Industriales de la Marina" (SIMA–PERU) como persona jurídica de derecho público interno, con autonomía administrativa y económica. (D.L. 21.160).

En un recuento de la construcción naval realizada por el SIMA en buques mercantes de 1.000 TRB en adelante, se tiene el siguiente cuadro:

Proyecto	Tipo	Nombre	TPB	Lanzamiento
003	B/T	ZORRITOS	6.010	26 Julio 1958
004	"	LOBITOS	6.010	2 Mayo 1965
005	"	PARIÑAS	10.075	2 Mayo 1967
006	"	PIMENTEL	10.075	30 Dic. 1967
007	M/N	ILO	13.238	15 Julio 1970
008	"	RIMAC	13.238	12 Dic. 1971
013	G/.	JOSE OLAYA	25.200	9 Mayo 1973
014	"	HNOS. CARCAMO	25.200	19 Dic. 1973
016	G/.	AMAZONAS	25.200	25 Julio 1974
017	B/T	TROMPETEROS	25.401	17 Oct. 1975
018	"	TALARA	25.401	8 Julio 1976
019	"	CAPAHUARI	25.401	18 Julio 1977
026	G/.	MARAÑON	25.000	22 Mayo 1980
027	"	UCAYALI	25.000	.....

Los proyectos 026 y 027 corresponden a graneleros modificados para trasporte de containers.

Otra importante realización es el buque de investigación pesquera HUMBOLDT (Proyecto 032) con los últimos avances de la tecnología científica y marítima, considerado como el más completo y moderno en Iberoamérica. Esta construcción de 1.980 toneladas de desplazamiento, ha sido posible por el Convenio de cooperación técnica suscrito con la República Federal Alemana (RFA) que donó todo el equipo y material no producido en el país, además de la supervisión de los trabajos y capacitación del personal en ciertos aspectos técnicos. Esta unidad fue entregada al Instituto del Mar del Perú en Enero de 1980.

Para apreciar la contribución del SIMA en relación con los buques en actividad que forman la Marina Mercante nacional, tomamos como referencia los extremos que corresponden a los 15 años que trascurren entre el 1o. de Enero de 1964 y el 1o. de Enero de 1979, para buques de 1.000 o más TRB.

El 1o. de Enero de 1964 la flota disponía de 30 unidades, cuya construcción corresponde a los siguientes países:

EE.UU.	17 unidades	70.100 TRB	55.1	o/o
Gran Bretaña	4	25.797	18.0	
Holanda	2	16.556	11.5	
Dinamarca	2	6.726	4.6	
Alemania	1	5.658	4.0	
PERU	1	4.297	3.0	
Suecia	2	3.611	2.5	
Japón	1	1.799	1.3	
Totales	30	143.664	100.0	

En esta flota, 15 buques tienen su origen en los excedentes de guerra de los EE.UU., cargueros tipo Victory AP–2, CIMAVI, LST, Jeep y buque tanque T–2.

Desde el 1o. de Enero de 1942 hasta la finalización de la guerra, los EE.UU. construyeron 28 millones de toneladas en buques. La construcción de un barco tipo LIBERTY de 10.584 TPB tomaba 7 semanas mediante un sistema de montaje por secciones.

El 1o. de Enero de 1979 se dispone de 49 buques con la siguiente distribución:

PERU	16	131.426 TRB	29.3	o/o
Gran Bretaña	5	59.580	13.2	
España	6	57.774	12.8	

Finlandia	6	56.778	12.6
Alemania Fed.	7	49.138	10.9
Japón	2	28.791	6.4
U.R.S.S.	1	22.759	5.1
Taiwan	1	17.941	4.0
Italia	2	16.834	3.7
EE.UU.	2	4.793	1.1
Holanda	1	4.048	0.9
Totales	49	449.832	100.0

De los 16 barcos construídos en el país, 12 corresponden al SIMA con 124.470 TRB y 4 a METAL EMPRESA con 6.956 TRB.

Al analizar el desarrollo de los astilleros de la Zona, el Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana (Anuario 1979) muestra el siguiente "ranking" en cuanto al tonelaje mercante entregado al servicio hasta el 1o. de Enero de 1979, en buques de 1,000 TRB en adelante, superando las 100,000 TRB.

1. ISHIBRAS	(P) Brasil	36 buques	988,196 TRB	27,450	promedio
2. CCN	(P) Brasil	63 buques	579,068 TRB	9,192	
3. VEROLME	(P) Brasil	36 buques	506,110	14,059	
4. CANECO	(P) Brasil	32 buques	222,559	6,955	
5. EMAQ	(P) Brasil	27 buques	188,999	7,000	
6. AFNE	(E) Argentina	17 buques	149,013	8,765	
7. SIMA	(E) Perú	12 buques	124,470	10,373	

(P) Privado; (E) Estatal.

Así, Brasil, Argentina y Perú asumen el liderazgo en la construcción naval del alto bordo en Iberoamérica, bastante alejados de otros países de la Zona, en algunos de los cuales recién comienza a preocupar esta actividad.

Bien vale la pena recordar a los hombres que en la década de 1950 sentaron las bases de lo que es hoy la importante industria de construcción naval en el país. El Vice-Almirante Roque A. Saldías en el cargo de Ministro de Marina y el Senador Julio de la Piedra, autor de la ley 11,537, llamada "Ley de Petroleros".

PESQUERA INDUSTRIAL CALLAO S.A. (PICSA)

Esta empresa fue creada en 1962 por el Ing. Luis Banchero Rossi, actuando con su subsidiaria "Compañía Anónima de Reparaciones Navales" (CARENA), con un dique flotante con capacidad de levantamiento de 300 toneladas y un pontón—taller de alistamiento. Todas estas instalaciones ubicadas en el Callao.

Además de la construcción de buques pesqueros y reparaciones navales, la empresa fabrica winches de cubierta (excepto la parte hidráulica), acoplamientos, bridas, ejes de propulsión, traillers para llevar embarcaciones al agua, roladoras de ángulo, barrenadoras hidraúlicas, etc.

Las embarcaciones que construye, todas con casco de acero, son a base de prototipos elaborados por sus propios técnicos, como es el caso del ARGOS de 120 pies de eslora, 200 TRB y 350 toneladas de capacidad.

Desde su creación hasta 1969, la construcción de PICSA llega a 300 embarcaciones, en su mayor parte anchoveteras de 61 a 120 pies de eslora. Refiriéndonos a barcos mayores de 100 TRG, en 1936 entrega 33 embarcaciones con 5,214 TRG, en promedio 158 TRG por unidad; en 1967 entrega igual número de unidades con 6,264 TRG, en promedio 190 TRG por unidad.

En 1968 PICSA amplía sus instalaciones para la producción en serie de barcos tipo PH-29 de 350 TPB por unidad, a razón de una embarcación por semana, bajo su propia tecnología y con la más alta clasificación internacional. PICSA se convierte en el más importante astillero privado del Pacífico iberoamericano.

En 1969 PICSA entrega 40 pesqueros ARGOS (PH-29) de 120 pies, de eslora. En 1970 su programación incluye 38 pesqueros de 120 pies, 2 atuneros frigoríficos de 120 pies y 2 chatas de 60 pies de eslora.

Todas las construcciones navales de PICSA bajo la clasificación del Germanisher Lloyd.

La capacidad real de procesamiento de acero fue de 2.950 toneladas en 1967; de 6.000 toneladas en 1968 y 7.200 en 1969, pudiendo llegar a 9.000 toneladas con sus instalaciones actuales.

En 1972 PICSA traslada sus instalaciones a Chimbote donde pone en servicio un magnifico establecimiento que lo convierte en el más importante astillero privado de toda la costa iberoamericana del Pacífico, con un Syncrolift con capacidad de traslado de hasta 1.000 toneladas de peso y un varadero con 17 parqueadores de 140 pies de largo cada uno, además de talleres bien montados.

En 1974 tiene en construcción o contratadas 2 embarcaciones de 1.400 TRB cada una para PEPESCA; 4 atuneros de 600 toneladas de porte bruto para "Pretebail" (Francia); 16 de 600 TPB para "Cubapesca" (Cuba) y 2 de 300 TPB para "Ecuatun" (Ecuador).

En Junio de 1975, se expropia a la empresa (D.L. 21189) en una nueva muestra de la escalada de la empresa estatal, acorde con la ideología del Estado empresario, impuesta por el Gobierno de facto.

FABRICACIONES METALICAS S.A. (FABRIMET)

Empresa privada que se constituye en 1949, ampliando su actividad al campo de la construcción naval en 1959.

Además de la construcción de barcos pesqueros, la empresa despliega su actividad en la fabricación de elementos para actividades terrestres, como puentes grúa, puentes pórtico, calderas, evaporadoras, plantas de agua, tanques de diversos tipos, plantas de deshidratación, filtros, equipos para manipuleo de caña, cereales, cemento, etc.

Desde 1959 hasta 1969, FABRIMET tiene construídas 400 embarcaciones, de las que 95 °/o son pesqueros anchoveteros, con 60 y 99 pies de eslora y potencia de máquinas de 220 a 565 CV. En pesqueros de 65 pies, la empresa llega a entregar 14 mensuales. Todas estas construcciones son de acero sobre planos de "Marine Construction" de Seattle.

Sólo en embarcaciones mayores de 100 TRG, en 1965 entrega 17 barcos con 1.971 TRG, un promedio de 116 TRG por unidad; en 1966 construye 10 embarcaciones de 140 TRG y 21 de 184 TRG, en conjunto 31 barcos con 5.264 TRG. En 1967 entrega 15 pesqueros con 1.800 TRG. En 1970 su programa de construcciones incluye 24 pesqueros de 99 pies de eslora y 120 TRG por unidad, a razón de 2 barcos mensuales, en un solo turno de trabajo.

En 1963 la empresa exportó a Chile 19 pesqueros de 65 pies.
Todas las construcciones de FABRIMET con las Sociedades de clasificación Lloyd's Register of Shipping y Bureau Veritas.

La capacidad de procesamiento de acero de 7.600 toneladas en construccion naval y otras actividades industriales, en un sólo turno de trabajo.

METAL EMPRESA S.A.

Empresa privada fundada en 1967, como continuadora de "Promecan Ingenieros S.A." que se constituye en 1960.

En adición a la construcción de barcos de pesca, anchoveteros y atuneros, chatas, pontones, etc. actúa en la industria terrestre en la fabricación de estructuras metálicas, plantas para la elaboración de harina de pescado, plan-

tas de tratamiento de agua, puentes grúa, calderas, tanques para almacenamiento y trasporte de gas licuado, etc.

Como "Promecan Ing. S.A." entrega en 1963, en unidades mayores de 100 TRG, 4 pesqueros con 614 TRG; en 1964 entrega 14 pesqueros con 1.992 TRG; en 1965, 16 pesqueros con 1.680 TRG; en 1966, 16 pesqueros con 1.695 TRG.

Como "Metal Empresa S.A." en 1967 entrega 8 pesqueros con 840 TRG; en 1968, 14 pesqueros de 82 y 86 pies de eslora con 1.450 TRG. La programación de 1970 incluye 10 pesqueros de 82 pies de eslora y 200 toneladas de capacidad de carga y 4 pesqueros de 86 pies de eslora y 300 toneladas de capacidad de carga, con motores de hasta 850 CV.

En 1974 construye 4 barcazas de 6.956 TRG y 14.400 TPB.

Todas estas construcciones bajo la clasificación del Germanischer Lloyd, sobre proyectos españoles de la empresa "Sener"

En el trabajo del IEMMI "La Industria de la Construcción Naval en los Países de la ALALC" (1970), se formulan varias apreciaciones sobre la importancia de estos astilleros privados tanto en el aspecto interno como en su significado en relación con otros países de la ALALC.

En estas construcciones, el índice de nacionalización llega al 50 o/o en el año 1968.

La flota de unidades menores, comprendida entre 100 y 999 TRG., tiene gravitación en el complejo naviero nacional, llegando a 40.456 TRG al 30 de Junio de 1968, según el Lloyd's Register of Shipping.

La acción estatal que corresponde al SIMA, se encuentra contrabalanceada en buena medida por el desarrollo de los astilleros privados dedicados a la construcción de pesqueros de altura, con cascos de acero, altamente equipados.

Estos astilleros, aun sin entregar unidades mayores, construyen anualmente barcos que representan un tonelaje importante con una capacidad de procesamiento de acero que resulta mayor que el de algunos astilleros que construyen buques de alto bordo.

Se destaca que es la industria de construcción naval especializada en barcos pesqueros más importante entre los países de la ALALC.

Esta industria no sólo cubre las necesidades del país, también constituye una industria de exportación a Chile, Brasil, Venezuela, Panamá, etc. Las

exportaciones de PROMECAN ING. S.A. incluyen fábricas de harina de pescado a Panamá, Honduras, República Dominicana y Angola.

Se ha señalado antes que en el trabajo del IEMMI se aplicó un criterio selectivo en cada país por razón de que el potencial de construcción y reparación naval se concentra en pocas empresas. Esta selección, en lo que se refiere a nuestro país, correspondió al SIMA, PICSA, FABRIMET y METAL EMPRESA de los que se ha tratado antes.

Sin embargo hay otros astilleros en nuestro país que sin llegar a un volumen de producción elevado, tienen cierta importancia. Se menciona los siguientes:

El astillero "Jorge Labarthe S.A." construye en 9 años (1960 - 1969) cerca de 400 bolicheras, en su mayoría con cascos de madera y a partir de 1966 con cascos de acero entregando en ese año 7 barcos de 200 toneladas, 2 de 160 y 2 de 120. Esta empresa construye los primeros pesqueros frigoríficos de 120 toneladas de capacidad, realizando exportaciones a Colombia y Venezuela.

El "Astillero Industrial Tubos S.A." inicia sus actividades en 1966, con capacidad para construir un pesquero por mes. En 1967 entrega varios barcos de 146 TRG por unidad. Llega a exportar embarcaciones frigoríficas a Venezuela.

La "Maestranza y Astillero Delta S.A." firma en 1968 un contrato con la empresa norteamericana "Dynamarc Corp." para asesoramiento técnico para la construcción de pesqueros "Purse Seniors" con cascos de plástico reforzado.

La empresa "Inversiones Navales S.A." (INSA) comienza a adquirir importancia a partir de 1970, llegando a concretar en 1973 un importante contrato con la "Corporación de Empresas Baba" de la República Dominicana, para la construcción de trasbordadores de pasajeros y vehículos e igualmente embarcaciones para pesca de tiburón.

La empresa "Ballota Hnos." sólo construye bolicheras de madera, habiendo llegado su producción en 1966 a 24 embarcaciones de 200 toneladas de capacidad cada una.

Otras empresas menores se encuentran en "CONASA", "Pesquera Buena Esperanza" en Chimbote, "Productos del Mar S.A.", astillero SOTOSA, etc.

Esta inquietud por la industria de la pesca y de las construcciones navales en su apoyo tiene otras manifestaciones importantes.

A mediados de 1968 las dotaciones pesqueras llegan a 25.000 hombres, verdadera gente de mar formada en un duro aprendizaje, con la que el Ministerio de Marina contribuye con cursos y cursillos en los aspectos básicos de la navegación y operación de motores, siendo el principal centro de formación profesional náutico-pesquero la "Escuela de Pesquería del Callao".

En 1966 se crea la "Asociación Nacional de Ingenieros Navales", respondiendo a lo aconsejado en el Primer Congreso Panamericano de Ingeniería Naval y Trasportes Marítimos, realizado en Río de Janeiro en Junio de 1966.

El importante desarrollo de la industria de la pesca y de las construcciones navales en su apoyo, es exclusivo de la iniciativa privada, fuente inagotable de energía y esfuerzo creador, que coloca a nuestro país en muy cortos años, como el mayor pesquero del mundo con la más calificada industria de construcción naval especializada en barcos pesqueros entre los países de la ALALC.

En este "despegue" que tiene lugar entre 1958 y 1968, hay que destacar al hombre que hace historia en el mar, nos referimos al Ingeniero Luis Banchero Rossi, que merece el más elevado tributo a su acción como audaz promotor en el auge industrial de la anchoveta en el mercado internacional, como creador del más importante astillero privado en la costa iberoamericana del Pacífico "Pesquera Industrial Callao S.A." (PICSA) y como creador de "Naviera Humboldt S.A." una de las más importantes empresas navieras del país.

EL "PLAN PARA PUERTOS Y VIAS NAVEGABLES"

En el año 1961 tiene lugar en Montevideo una reunión del Consejo Interamericano Económico y Social (CIES) y por la Resolución conocida como "Carta de Punta del Este", los países miembros de la OEA asumen el compromiso de elaborar programas de desarrollo económico y social.

Para llevar a cabo este compromiso, en lo que se refiere a nuestro país, el 19 de Octubre de 1962 se emite el D.L. 14220 por el que se establece el Sistema Nacional de Planificación del Perú. Se crea el Consejo Nacional de Desarrollo Económico y Social, como entidad del más alto nivel político para la planificación nacional, integrado en su mayoría con Ministros de Estado y el Instituto Nacional de Planificación (INP) como organismo técnico central, cuyo Jefe con rango de Ministro, es miembro del Consejo Nacional.

Hasta entonces todo esfuerzo de planificación en el país había sido fragmentado y complejo, con frecuencia sujeto a la presión de un regionalismo dañino o por compromisos políticos igualmente perjudiciales.

Se llega al Gobierno de Belaúnde y por D.S. No. 2 de 5 de Noviembre de 1963 se definen los sectores de la economía nacional para la formulación de un Plan General para el Desarrollo Económico y Social.

En este conjunto, el trasporte, que no es en sí un elemento productivo, constituye un sector importante de la economía, esencial como infra-estructura para el desarrollo que se desea. En otras palabras suple las necesidades de los sectores productivos.

Corresponde al Instituto Nacional de Planificación emitir las directivas técnicas y establecer criterios en las diversas oficinas sectoriales para la preparación de planes sectoriales preliminares para después ser ajustados en forma concurrente entre los sectores productivos de la economía (agricultura, minería e industria) desde el punto de vista macroeconómico como sustento para la formulación de un Plan General de Desarrollo que incluya todos los sectores.

Entre los medios que concurren al trasporte, para posibilitar las condiciones propias del intercambio comercial, se encuentran las obras portuarias, aspecto que interesa destacar en el contexto de esta Monografía y al que vamos a referirnos brevemente en la etapa de Planificación y realización de obras para el desarrollo del país.

A fines de Agosto de 1965, la firma "Parsons, Brickenhoff & Cia. S.A." (Ingenieros Consultores) hace entrega al Instituto de Planificación, de acuerdo a las bases de un contrato firmado con el Gobierno, de un "Plan para Puer-

tos y Vias Navegables" preparado dentro del concepto de planificación integral, como parte del Plan de Trasporte Nacional cuyos otros componentes son las carreteras, ferrocarriles y trasporte aéreo.

Este trabajo fue preparado con la cooperación y participación de las entidades del Estado responsables de la administración de los puertos y su costo fue cubierto con un préstamo por la Agencia para el Desarrollo Internacional de los EE.UU. (USAID) bajo la Alianza para el Progreso.

El "Plan para Puertos y Vías Navegables" cubre los puertos de la costa, de la Amazonía peruana y del Lago Titicaca, señalando una política administrativa y financiera y las decisiones que corresponden al Estado sobre organización y administración de los puertos, inversiones y financiamientos. Se incluye un programa de diez años para la inversión de capitales en el mejoramiento y expansión de los puertos públicos, en detalle en los primeros 5 años, de 1966 a 1970, y en términos más generales en los 5 años siguientes.

En una apreciación conjunta, el Plan tiene como finalidad proporcionar facilidades portuarias para satisfacer las necesidades del país en los próximos diez años.

En esta forma, por primera vez en el Perú, se prepara un plan práctico a escala nacional en materia de puertos, orientado a la construcción de Terminales Marítimos, incluyéndose en cada caso un análisis preliminar de la factibilidad económica y de ingeniería y de su justificación económica.

Una reseña de la obra realizada en materia de puertos entre 1965 y 1968, que obviamente tiene relación con el Plan antes mencionado, se expone a continuación.

En Julio de 1965 se inaugura el Terminal de Salaverry, con dos espigones de atraque para 4 buques interoceánicos e instalación de equipos y almacenes con capacidad de 60.000 toneladas de azúcar y su embarque a granel. La iniciación de esta obra corresponde al Gobierno de Manuel Prado, teniendo como referencia de partida el contrato entre el Gobierno y la firma George Wimpey & Co. Ltda. para su financiamiento y ejecución a un costo estimado de 2'207,143 libras inglesas, según R.S. de 11 de Julio de 1955.

En 1965 se licita la prolongación del malecón de atraque del Terminal de Matarani en una extensión de 91 metros, así como la construcción de un muelle pesquero. La construcción del Terminal de Matarani se remonta al año 1938, en el Gobierno de Benavides, entregadas las obras en 1942 por la empresa Frederick Snare Corp. a un costo de 15'721.000 soles.

Entre 1965 y 1968 se realizan considerables obras de expansión en el Terminal Marítimo del Callao.

En Junio de 1965 se convoca a licitación para ensanche y extensión del nuevo muelle oeste, con capacidad para 4 buques.

En el mismo año se inicia la construcción del muelle de petróleo, inaugurado en Junio de 1968, con capacidad para dos buques de 50,000 toneladas.

Corresponde igualmente a 1965 la construcción de un nuevo muelle para el embarque de minerales a granel y carga general, entregados al servicio en 1967 y 1968, con 4 atracaderos para buques de ultramar.

En 1968 se proyecta el Terminal de Pasajeros.

El proyecto y diseño del Terminal de Pisco en Punta Pejerrey realizado por la firma "Livesey & Henderson" consistente en un malecón de atraque para 6 buques, fue motivo de una licitación y adjudicada la construcción del mismo en Diciembre de 1966 a "Impresit del Pacífico".

Al Terminal de Pisco se le cambió de nombre por el de Terminal San Martín.

En Octubre de 1966 se inaugura el Terminal de Paita con un espigón de atraque con capacidad para 4 buques. Esta obra fue realizada por la firma George Wimpey & Co. Ltda.

En 1965 se efectúa el estudio preliminar para el Terminal de Ilo por la fima consultora Frederick R. Harris y en 1966 se convoca a licitación para la construcción de un espigón con capacidad para 2 buques interoceánicos y 2 de cabotaje. Esta obra se inicia en 1967 a cargo de George Wimpey & Co.

Entre 1966 y 1968 se construye el Muelle No. 3 de Chimbote por la firma Hochtief Sybetra, con capacidad de atraque para 2 buques, destinado al movimiento de mineral de hierro y coke de la Siderúrgica.,

A las obras señaladas se agrega la transformación y ampliación de los Muelles de Supe, Chancay y Huacho, prolongados en 70 metros con un ancho de 30 metros que permite el atraque de lanchones de 80 toneladas.

La realización de estas obras portuarias significa, con respecto al año 1963, un incremento de 100 o/o en la capacidad de atraque de buques interoceánicos.

Entre los proyectos y estudios más importantes relacionados con los puertos, hay que mencionar los siguientes:

El realizado por la firma Wright Enginneers Co. sobre factibilidad técnica de los puertos fluviales de Iquitos, Pucallpa, Yurimaguas y Madre de

Dios, que en 1968 se encontraba en la etapa de estudio de factibilidad económica.

El convenio acordado en 1968 con el Ministerio de Desarrollo de Ultramar de Gran Bretaña para prestar su colaboración en el estudio de factibilidad técnica y económica para la ampliación del Terminal de Matarani con un futuro espigón o malecón de atraque para 4 buques.

El estudio realizado por la firma "Salzgitter Industriebau Gesellsschft" en 1968 para la construcción del Terminal Marítimo de Lambayeque en la actual zona del puerto de Eten.

Por el D.S. No. 311-68 HC de 14 de Agosto de 1968, se autoriza al Ministerio de Hacienda y Comercio para que, por intermedio de la Dirección de Administración Portuaria "contrate la preparación del proyecto y diseño definitivo de los puertos fluviales de Iquitos, Pucallpa, Yurimaguas y Puerto Maldonado, así como de su ejecución, previa licitación pública"

Este desarrollo en materia de puertos, se complementa con una disposición muy importante como es la creación de la CORPORACION NACIONAL PORTUARIA por el D.S. 294-68-HC de 9 de Agosto de 1968 como único organismo que toma a su cargo la administración general de todos los muelles y terminales de la República, sean marítimos, fluviales o lacustres, y de los particulares que, al vencimiento de los contratos respectivos, pasen al dominio del Estado.

La CORPORACION NACIONAL PORTUARIA con autonomía administrativa y económica, única autoridad portuaria en la República, sin más limitaciones que las previstas en el decreto de su creación, tiene a su cargo las operaciones de orden comercial, su reglamentación, movimiento físico de la carga, su almacenaje; el desarrollo conjunto de las facilidades y servicios portuarios; la construcción de nuevos muelles, almacenes e instalaciones auxiliares; la ampliación, mejoramiento y mantenimiento de los existentes; y la adquisición y renovación de los equipos en general.

LOS CONVENIOS INTERNACIONALES

El comercio marítimo es esencialmente internacional y las necesidades que surgen de esta relación son sensiblemente iguales en todas las naciones. Este contacto permanente ha dado lugar a una legislación concordante para la mejor utilización del medio marítimo, mediante Convenios y Reglamento internacionales.

Son varios los organismos internacionales, públicos y privados, que han gravitado en la unificación de esta legislación que abarca aspectos técnicos concernientes a la navegación comercial por la adopción de normas en materia de seguridad y eficiencia de la navegación; aspectos vinculados al derecho marítimo; a los derechos fundamentales del trabajo y seguridad social de la gente de mar; etc.

Entre los organismos públicos internacionales destacan aquellos que se han constituído al amparo de la Organización de las Naciones Unidas como Agencias Intergubernamentales Especializadas, como es el caso de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI), la Organización Internacional del Trabajo (OIT), la Agencia Internacional de Energía Atómica (AIEA) esta última por su intervención sobre responsabilidad en la explotación de buques nucleares, la Organización Mundial de la Salud (OMS), etc.

Entre los organismos internacionales privados, sobresale el Comité Marítimo Internacional, con sede en Amberes, que tiene como fin primordial promover la unificación del derecho marítimo.

A partir de la década de 1960, son varios los Convenios internacionales que se aprueban en nuestro país incorporándose a la legislación nacional.

La R. S. 387 de 7 de Noviembre de 1961, aprueba la CONVENCION INTERNACIONAL SOBRE PASAJEROS CLANDESTINOS, suscrita en Bruselas el 10 de Octubre de 1957. (Convenciones de Bruselas).

La Resolución Legislativa 14033 de Febrero de 1962 aprueba diversos Convenios de la OIT que constituyen recomendaciones sobre los derechos fundamentales del trabajo, sobre empleo y formación profesional, seguridad social y protección de los trabajadores. Estos Convenios, en lo que interesa a esta Monografía son los siguientes:

Nº 8 — Relativo a la indemnización de desempleo en caso de pérdida por naufragio.

Nº 9 — Relativo a la colocación de la Gente de Mar.
Nº 22 — Relativo al enrolamiento de la Gente de Mar.
Nº 23 — Relativo a la repatriación de la Gente de Mar.
Nº 27 — Relativo a la indicación del peso en los grandes fardos trasportados por barcos.

Nº 32 — Relativo a la protección contra los accidentes de los trabajadores empleados en la carga y descarga de los buques.

Nº 53 — Relativo al mínimun de capacidad profesional de los Capitanes y Oficiales de la Marina Mercante.

Nº 55 — Relativo a las obligaciones del Armador en caso de enfermedad, accidente o muerte de la Gente de Mar.

Nº 56 — Relativo al seguro de enfermedad de la Gente de Mar.
Nº 58 — Por el que se fija la edad mínima de admisión de los niños en el trabajo marítimo.

Nº 68 — Relativo a la alimentación y al servicio de fonda a bordo de los buques.

Nº 69 — Relativo al certificado de aptitud de los cocineros de buques.
Nº 70 — Relativo a la seguridad social de la Gente de Mar.
Nº 71 — Relativo a las pensiones de la Gente de Mar.
Nº 73 — Relativo al examen médico de la Gente de Mar.

La R.S. 375 de 26 de Junio de 1962 aprobando la CONVENCION INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR y como Anexo el REGLAMENTO PARA PREVENIR LOS ABORDAJES EN EL MAR, suscrita en Londres en Julio de 1960 en la Conferencia convocada por la OCMI.

Esta Convención incorporada al Reglamento de Capitanías y Marina Mercante por D.S. Nº 15 de 13 de Octubre de 1967.

La Resolución Legislativa 15098 aprobando la CONVENCION INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS RELATIVAS AL TRASPORTE DE PASAJEROS POR MAR, suscrita en Bruselas el 29 de Abril de 1961. (Convenciones de Bruselas)

La R.S. 687 de 16 de Octubre de 1964 aprobando la CONVENCION INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS EN MATERIA DE CONOCIMIENTO DE EMBARQUE (Reglas de La Haya), una de las de mayor trascendencia entre las vigentes, suscrita en Bruselas el 25 de Agosto de 1924. (Convenciones de Bruselas).

El Protocolo Modificatorio de esta Convención, suscrito en 1968, no tiene hasta la fecha la adhesión de nuestro país.

La R.S. 631 de 6 de Noviembre de 1966, aprueba la CONVENCION INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES, suscrita en Montreux en 1965.

L R. S. 731 de 27 de Diciembre de 1966 aprobando la CONVENCION INTERNACIONAL SOBRE LINEAS DE CARGA, suscrita en Londres el 5 de Abril de 1966, bajo los auspicios de la OCMI.

Esta Convención incorporada al Reglamento de Capitanías y Marina Mercante por D.S. No 15 de 13 de Octubre de 1967.

En Noviembre de 1974 se aprueba un nuevo CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR (OCMI) que se incorpora a la legislación nacional por el D.L. 22681.

En 1972 se actualiza el REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LOS ABORDAJES (OCMI) aprobado por el Gobierno según D.L. 22712.

En Marzo de 1968 se firma el Instrumento de aceptación de la Convención relativa a la ORGANIZACION CONSULTIVA MARITIMA INTERGUBERNAMENTAL, convirtiendo a nuestro país en miembro de esa organización.

En el año 1977 se crea en Lima la ASOCIACION PERUANA DE DERECHO MARITIMO (APEDEMAR) como asociación civil privada, sin fines de lucro, con carácter académico, técnico, jurídico y profesional, orientado al estudio e investigación del Derecho Marítimo y Comercial, así como de las materias conexas o afines.

APEDEMAR señala en sus Estatutos, entre otros objetivos "auspiciar el perfeccionamiento de la legislación marítima nacional que tienda a impulsar el desarrollo de la marina mercante, de acuerdo con la doctrina, usos y costumbres internacionales, con miras a la unificación del Derecho Marítimo".

Afiliada al "Comité Marítimo Internacional", APEDEMAR realiza una destacada labor de difusión del Derecho Marítimo en conferencias, seminarios y congresos nacionales e internacionales, además de sus publicaciones de carácter especializado, el Boletín y la Revista de la Asociación.

LA ASOCIACION DE ARMADORES DEL PERU EN EL CONTEXTO DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL

Poco después de firmado el Tratado de Versalles y cuando todavía el tráfico marítimo confronta las especiales circunstancias de la guerra que finaliza, se funda en el Callao la ASOCIACION DE ARMADORES DE CABOTAJE el 15 de Octubre de 1919, inscrita en el Tomo II de Asociaciones de los Registros Públicos del Callao, a fojas 163.

Esta iniciativa corresponde a D. German E. Leith, apoyado por un grupo de pequeños armadores y constituye el primer esfuerzo en la República para crear un frente común en la actividad naviera.

Esta inquietud por la Marina Mercante, tiene igualmente otra manifestación interesante como es la formación, por la época, de la "Sociedad de Capitanes de Cabotaje Menor" que después cambia de denominación por la de "Sociedad Marítima de Patrones y Pilotos", hasta que en la década de 1940 se trasforma en la "Sociedad de Marina Mercante, Capitanes y Oficiales".

La primera reunión de Junta General de la ASOCIACION DE ARMADORES DE CABOTAJE tiene lugar el 26 de Enero de 1920 bajo la presidencia provisional de Germán E. Leith, en la que se aprueban los Estatutos y se elige la primera Junta Directiva que queda constituída en la siguiente forma:

Presidente	Carlos Roe
Vice-Presidente	Germán E. Leith
Vocal	Esteban Chiappe
Vocal	Henry Brutton
Vocal	Fernando Sattler
Vocal	Daniel Badiola
Tesorero	Luis D. Urbina
Secretario	Germán Amat y León.

Esta Junta Directiva se integra, como se establece en los Estatutos, con un criterio de representación por los diversos tipos de embarcaciones. Así, Germán E. Leith y Esteban Chiappe asumen la representación de los vapores; Luis D. Urbina y Henry Brutton por los buques motores de más de 100 toneladas; Fernando Sattler por los buques motores de menos de 100 toneladas; Daniel Badiola por las embarcaciones de vela de más de 200 toneladas y Carlos Roe por las de menos de 100 toneladas.

En esta época la denominación de "buque motor" se aplica a aquellas embarcaciones que con aparejos de vela (goletas, pailebots y balandras), dis-

ponían de un motor de propulsión que se utilizaban en las recaladas, en situaciones de apremio y aun en cortas navegaciones.

Una denominación más apropiada para este tipo de embarcaciones es la de "buque mixto". El verdadero "buque motor", sin aparejo de velas, comienza a circular por nuestro litoral a partir de la década de 1930, imponiéndose después el término de "motonave" como se les denomina actualmente.

Hemos señalado en otros Capítulos de esta Monografía la composición de la Marina Mercante nacional en diversas etapas de la República, agrupando las Matrículas por tipos de embarcaciones. Tales relaciones, que son expresión de los Registros Navales, no dan una idea de la "atomización empresarial" en esta actividad y que se extiende desde la iniciación de la República hasta la década de 1930. Cuando se profundiza en este estudio se encuentra que la Marina Mercante se constituye por decenas de empresas minúsculas que tomadas aisladamente poco es lo que significan. Este fenómeno es un índice de la falta de capacidad empresarial aunada a la falta de capitales en estas inversiones de riesgo, fenómeno que por lo demás se extiende, con iguales o parecidos matices, a todos los países Iberoamericanos.

Esta "atomización empresarial" subsiste en la década de 1920 en que se crea la ASOCIACION DE ARMADORES DE CABOTAJE.

En la relación que sigue, se muestra el Registro Naval por empresas, al mes de Mayo de 1923, señalando en cada caso el tipo y nombre de los buques que opera, los correspondientes tonelajes de registro grueso y porte bruto y el país y año de construcción de los mismos.

Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao

Vapor	UCAYALI	3.305	2.870	Inglaterra	1909
Vapor	MANTARO	4.617	3.970	Francia	1910
Vapor	URUBAMBA	4.744	3.990	Francia	1911
Vapor	HUALLAGA (II)	4.403	3.265	Francia	1911
Vapor	IQUITOS	3.247	4.450	Escocia	1894
Vapor	ETEN	6.982	8.500	Alemania	1907
Vapor	PAITA	4.763	8.000	Alemania	1908
Vapor	PERENE	1.866	3.000	Alemania	1909
Barca	MAIRO	2.493	3.950	Escocia	1889

Germán E. Leith

Vapor	SANTA ELENA	355	500	Escocia	1892
Vapor	SANTA JULIA	250	...	Escocia	1896

Irala y Ugalde						
Vapor	ANITA		3.160	...	Inglaterra	1886
Cia. Naviera Amaya						
Vapor	MARI		2.441	...	Inglaterra	1907
Luis Liaño						
Vapor	JOSE		2.215	...	Inglaterra	1900
C.M. Battle						
Vapor	CHANCAY		229	...	Escocia	1906
Rocca y Miller						
Vapor	CHALACO		318	400	EE.UU.	1893
Pailebot	ALBERTO	(X)	42	45	CALLAO	1917
Pailebot	JUANITO	(X)	124	150	CHILE	1887
Balandra	DOLORES	(X)	36	40	HUACHO	1894
Andrés Dasso						
M/N	MARAÑON		654	700	EE.UU.	....
Barca	STELLA		825	900	EE.UU.	1891
J. F. Mould & Co.						
Vapor	ROSITA		896	1.000	Inglaterra	1888
Peruvian Corp.						
Vapor	PENGUIN		241	290	Inglaterra	1907
Cia. Administradora del Guano						
Vapor	TRES HERMANOS		140	...	...	...
Barca	BALLESTAS		600	600	EE.UU.	1898
Barca	CLAUDINA		835	...	Escocia	1896
Pailebot	PIQUERO	(X)	217	350	CALLAO	1918
Pailebot	MACABI		92	145	CALLAO	1917
Pailebot	NINA		84	108	Chile	1918
Pailebot	ZARCILLO		87	114	CALLAO	1922
Pailebot	SAN PEDRO		125	140	CALLAO	1917
Pailebot	SAN LUIS	(X)	81	95	HUACHO	1905
Pailebot	PATILLO	(X)	90	110	CALLAO	1917

Arturo Pallete					
Barca	NORA	470	...	Alemania	1873
Balandra	ANGELICA	44	60	Ecuador	1908
Balandra	ANITA	25	40	CALLAO	1899
B. Aspillaga					
Barca	CUATRO HNAS.	1.398	1.650	Inglaterra	1875
W. R. Grace & Co.					
Barca	BELFAST	1.896	2.500	Irlanda	1874
J. Stiglich					
Barca	SILVIA	1.181	1.500	Inglaterra	1867
G. Delgado					
Goleta	LUISA (X)	113	185	Chile	1918
Badiola Hnos.					
Barca	AURRERA	560	980	EE.UU.	1892
Pailebot	EULALIO (X)	297	...	Chile	....
A. Gildemeister & Co.					
Goleta	CHITY	46	...	Chile	1919
Pailebot	CALAMAR (X)	39	55	CALLAO	1908
Pailebot	QUIRUVILCA (X)	92	130	CALLAO	1919
A. F. Morante					
Goleta	MIGUELINA	284	320	Irlanda	1863
J. Rodríguez					
Goleta	NICOLASITA	41	70	Chile	1898
C. Cánepa					
Goleta	PIEROLA	233	400	CALLAO	1918
L. A. Ferraro					
Pailebot	ALBATROS (X)	83	130	CALLAO	1917
Pailebot	TRIUNFO (X)	98	116	CALLAO	1918
Balandra	MANUELITA	48	75	CALLAO	1901

Vda. de Rosas						
Barca	ADELA		584	...	EE.UU.	1918
Eagle Iron Works						
Pailebot	AGUILERA	(X)	45	60	CALLAO	1916
F.G. Piaggio y Co.						
Pailebot	PELICANO	(X)	67	100	Chile	1906
Pailebot	SALAVERRY	(X)	147	180	SALAVERRY	1918
Balandra	FOCA	(X)	137	140	CALLAO	1918
Gio Batta Isola						
Pailebot	ASTREA	(X)	401	410	Irlanda	1882
Pailebot	SIRIO	(X)	87	150	Callao	1918
M. Arbulu G.						
Pailebot	ENRIQUE		149	220	PIMENTEL	1917
Pailebot	AUGUSTO	(X)	106	180	EE.UU.	1916
Pailebot	PIMENTEL		175	290	EE.UU.	1889
Pailebot	RICARDO CESAR	(X)	108	160	EE.UU.	1916
Othon L. Li						
Pailebot	AUREA VIOLETA		60	100	Chile	1904
Pailebot	CECILIA		84	110	Ecuador	1919
J. Gilardi y Co.						
Pailebot	ARICA		67	...	Ecuador	1918
Cia. La Veloz						
Pailebot	ATILIO	(X)	59	140	HUARMEY	1905
Pailebot	SOFIA	(X)	117	180	CALLAO	1916
Balandra	ATUN		32	50	CHANCAY	1910
Balandra	HORTENCIA		28	35	...	...
Balandra	LEONOR		57	80	Chile	1916
E. Thorndike						
Pailebot	BEDUINO	(X)	75	145	Chile	1917
Tomás Vites						
Pailebot	BELLA		63	80	PISCO	1917

Puccio y Co.						
Pailebot	BLANCA ROSA		111	200	CALLAO	1918
Victor Mandriotti						
Pailebot	CELINDA	(X)	29	40	CALLAO	1904
Luis Roos						
Pailebot	CORDOVA	(X)	67	120	CALLAO	1918
N. Patiño B.						
Barca	CUARO HNOS.		668	1.000	EE.UU.	1891
Abraham Woll						
Pailebot	IRENE	(X)	96	100	CALLAO	1918
Pailebot	MIRAMAR		63	110	CALLAO	1917
Pailebot	SAN JUAN		134	200	Chile	1918
A. Huanira						
Pailebot	DILUVIO	(X)	62	150	CALLAO	1918
Milne y Co.						
Pailebot	EL LOBITO	(X)	36	51	Inglaterra	1913
Enrique Gaige						
Pailebot	FORTUNA	(X)	96	130	CALLAO	1918
Balandra	FADRIN		58	86	Chile	....
Francisco Suárez						
Pailebot FCO.	JAVIER		86	130	CALLAO	1918
S. Podestá						
Pailebot	HUMBERTO		25	40	CALLAO	1882
Dibós y Figari						
Pailebot	INCA	(X)	25	40	Chile	1887
G. Ronald						
Pailebot	INTREPIDO	(X)	72	112	CALLAO	1918

Esteban Chiappe						
Pailebot	ISMAEL (X)		49	60	Chile	1884
Pailebot	SANTA ANITA (X)		60	80	SAMANCO	1908
Víctor Barrera						
Pailebot	LA LIMEÑA		70	90	Guayaquil	1916
G. Artadi y Co.						
Pailebot	LORITO		95	115	Chile	1919
Pailebot	VEGA		305	...	EE.UU.	1881
J.R. Boloña						
Pailebot	LUIS ALBERTO		69	...	Chile	....
G. Salas						
Pailebot	MARIA FLORA (X)		40	...	Chile	1919
Humberto Assereto						
Pailebot	OLINDA	(X)	45	60	CALLAO	1892
Zunini y Oseila						
Pailebot	OCUCAJE	(X)	92	110	CALLAO	1918
César González						
Pailebot	PACASMAYO	(X)	99	120	CALLAO	1917
Giraldo y Co.						
Pailebot	PATITO		90	110	CALLAO	1917
B. Castellano						
Pailebot	SAN FRANCISCO		80	130	CALLAO	1916
Pailebot	SAN LUIS (X)		31	45	HUACHO	1905
Balandra	AGU A SANTA (X)		36	...	CALLAO	1889
Víctor M. Pérez						
Pailebot	PERU		43	70	CALLAO	1904
Divizia y Quiñones						
Pailebot	PISCO (X)		75	120	CALLAO	1917

Félix Risso					
Pailebot	PLANETA VENUS (X)	26	37	Chile	1898
J. Patiño					
Pailebot	RAPIDO	90	135	Austrialia	1873
Beatriz Normand					
Pailebot	SAN ANTONIO (X)	48	65	CALLAO	1901
Pailebot	SANTA INES (X)	62	95	HUACHO	1915
Nicolás Mandriotti					
Pailebot	SAN NICOLAS (X)	74	...	CALLAO	1917
W. G. Martens					
Pailebot	VIVA (X)	74	130	CALLAO	1918
Pailebot	VOLUNTARIO (X)	69	118	CALLAO	1916
F. W. Sattler					
Pailebot	SANTA MARTA (X)	45	60	CALLAO	1915
Dammert y Muelle					
Pailebot	PEPITA (X)	176	315	CALLAO	1918
Bussolino y Co.					
Pailebot	SANTA ADELA (X)	166	...	Chile	1919
A. Barbarich					
Pailebot	TERRIBLE	71	120	CALLAO	1919
P. de Carreño					
Balandra	A. UGARTE	25	40	HUACHO	1907
J. Rocca					
Balandra	ATAHUALLPA	30	50	CALLAO	1899
Balandra	CAVOUR	25	45	HUACHO	1885
Carlos Roe					
Balandra	CATALINA	25	48	CALLAO	1897

M. H. Guevisiche					
Balandra	DALMACIA	69	120	CASMA	1911
Tomás Valega					
Balandra	FCO. VALEGA (X)	25	40	SUPE	1898
A. Bustello					
Balandra	GUMERCINDA	28	60	CALLAO	1909
E.F. del Prado y Co.					
Balandra	Nº 130	35	46	MOLLENDO	1921
Balandra	Nº 131	37	46	MOLLENDO	1921
E. Lizárraga					
Balandra	LIGURIA (X)	27	35	Chile	1906
Carlos Rosas					
Balandra	SAN CARLOS	50	...	HUACHO	1908
C. Santessi					
Balandra	SANTA ROSA (X)	53	60	HUACHO	1899
Merello y Co.					
Pailebot	MARINA	270	380	EE.UU.	1881
Del Estado					
Barca	MAIPO	1.770	2.700	Alemania	...
Barca	OMEGA	2.471	4.000	Alemania	...
Barca	TELLUS	1.465	2.500	Alemania	...
Barca	HEBE	2.469	4.000	Alemania	...

La "Compañía Administradora del Guano" fue creada por el Estado en 1909, como sociedad anónima, dedicada a la extracción, distribución y comercialización del fertilizante a lo largo del litoral, disponiendo además de las embarcaciones antes señaladas de la empresa, un importante núcleo de embarcaciones auxiliares constituída por los remolcadores ALCATRAZ, DON PABLO, GUAÑAPE, MAZORCA, MOLLENDO y PAQUITA y 40 lanchones de carga con capacidad de 50 a 300 toneladas.

Como un servicio adicional la "Compañía Administradora del Guano" tenía a su cargo la construcción y administración de los faros, disponiendo para este fin de una fábrica de acetileno en el Muelle de Gallinares en el Callao.

Resumiendo la relación anterior, la Marina Mercante nacional en el mes de Mayo de 1923, conforme a la Matrícula del Callao, estaba constituída por los siguientes buques:

19	vapores	44,472 TRG
15	barcas	19,685
5	goletas	717
70	pailebots	6,527
22	balandras	930
131	unidades	72,331 TRG.

En este conjunto, 52 embarcaciones con aparejos de goleta, pailebot y balandra (marcados con (X)) disponían de motores de propulsión utilizados en las recaladas o en cortas navegaciones, correspondiendo a éstos la denominación de buques mixtos.

En esta flota prácticamente el 50 o/o del tonelaje de registro grueso corresponde a la CPVDC que dispone de 36,420 toneladas en 9 unidades (8 vapores y 1 barca) mientras el otro 50 o/o es cubierto por 76 pequeñas empresas entre las que se distribuyen 11 vapores, 14 barcas, 5 goletas, 70 pailebots y 22 balandras incluyendo en este conjunto a la "Compañía Administradora del Guano" y las barcas de propiedad del Estado, usualmente fletadas para trasporte del fertilizante.

Esta "atomización empresarial", característica de gran parte del ciclo republicano, se extiende hasta la década de 1930 en que comienza la desaparición de decenas de armadores de veleros que son desplazados por armadores de vapores y motonaves en un tráfico más evolucionado.

Un aspecto que hay que destacar en esta flota mercante de 1923, es el elevado número de embarcaciones de vela de construcción nacional que llega a 63 unidades que por tipos corresponden a 1 goleta, 45 pailebots y 17 balandras que en conjunto suman 4.615 TRG, esto es el 6 o/o del TRG total.

Uno de los problemas que confronta la marina mercante, en la época que tratamos, es el referente a la nacionalidad de los Capitanes y Oficiales. Recuérdese que en la ley de 16 de Diciembre de 1903 se menciona la exigencia de que no menos de 1/5 de la dotación de los buques nacionales debe

ser de nacidos en el Perú "computándose en el número un Capitán como tres Pilotos, un Piloto o Maquinista como dos y el grumete o mozo como si fuera marinero". Esta exigencia para poder acogerse a los beneficios que señala la ley.

Cuando comienzan a llegar a nuestro litoral los buques a vapor, como es el caso de los adquiridos por la CPVDC, los cargos de Capitán, Pilotos, Ingenieros y Sobrecargos, con algunas excepciones, recaían en marinos profesionales extranjeros, mientras las plazas de marineros, grumetes y mozos eran cubiertas por peruanos.

Uno de los efectos de la I Guerra Mundial fue el de haber alterado notablemente esta situación. Muchos de los marinos extranjeros se alejan para reintegrarse a sus países de origen. En otros casos adoptan la nacionalidad peruana. Finalmente, en su aspecto más positivo, se atrae a mayor número de peruanos a la marina mercante, con un acelerado proceso de incorporación a los cargos de responsabilidad naútica y administrativa.

Entre 1909 y 1920 el número de Capitanes de Travesía inscritos en el Registro Naval del Callao, llega a 43, de éstos 25 son peruanos y 18 extranjeros naturalizados. En cuanto al personal de Pilotos en su mayoría es peruano de nacimiento.

La relación que sigue corresponde a los Capitanes de Travesía, Capitanes de Cabotaje, Primeros Pilotos, Segundos Pilotos, Pilotos Prácticos y Pilotos Prácticos de Guayaquil, titulados y registrados en la Capitanía de Puerto del Callao entre los años 1909 y 1920.

Capitán de Travesía	Nacionalidad	Título
Rufino Daicolea	Español naturalizado	1910
José M. Gallastegui	Español naturalizado	1910
Pablo Luzurraga	Español naturalizado	1910
Enrique Chávez Cabello	Peruano	1910
Gustavo Berg	Peruano	1912
Remigio Martínez	Español naturalizado	1913
Máximo Morales	Peruano	1913
Isaac L. Suárez	Peruano	1913
Rafael Santo Domingo	Español naturalizado	1914
Leopoldo González	Español naturalizado	1914
Eduardo Christophenson	Inglés naturalizado	1914
Ernesto von Mack	Alemán naturalizado	1914
Nicolás Pesaque	Peruano	1914
Guillermo Wriedt	Peruano	1914
Manuel Sangalata	Español naturalizado	1915
Francisco Badiola	Español naturalizado	1915

David Marsano		Español naturalizado	1915
Santiago Molla		Peruano	1915
Antonio Basante		Peruano	1915
Ponciano Mendiguren		Peruano	1915
Octavio García		Peruano	1915
Carlos Muller		Peruano	1915
Frank S. Sanders		Alemán naturalizado	1916
Ernesto Lacurensen		Francés naturalizado	1916
Luis Aubert		Francés naturalizado	1916
Arturo Morales		Peruano	1917
Eduardo A. Rosario		Peruano	1917
Federico Taboada	(X)	Peruano	1917
Alfredo Corrales		Peruano	1917
Andrés Cicato		Peruano	1917
Jorge Lessel		Alemán naturalizado	1917
José Bianchini		Italiano naturalizado	1917
Harry Bodeboy H.		Inglés naturalizado	1918
Raúl Delgado	(X)	Peruano	1918
Guillermo Lastres	(X)	Peruano	1919
Alberto Arnillas	(X)	Peruano	1919
Pablo Ontaneda	(X)	Peruano	1919
Carlos Rotalde	(X)	Peruano	1919
Grimaldo Bravo Arenas	(X)	Peruano	1919
Manuel Galdo	(X)	Peruano	1919
Mateo San Pedro		Español naturalizado	1919
Heraclio Tragodara		Peruano	1920
Ramón Pimentel		Peruano	1920

Capitán de Cabotaje

José Iturrios	Español naturalizado	1909
León Ispizúa U.	Español naturalizado	1909
León Basañez	Español naturalizado	1909
Bernardino Heredia	Peruano	1909
Demetrio Patiño	Peruano	1910
Ramón I. Coronado	Peruano	1910
Silvio Antola	Italiano naturalizado	1911
Federico Wesesmier	Alemán naturalizado	1912
Juan P. Molina	Peruano	1912
Angel Morales	Peruano	1912
Alberto Jiménez	Peruano	1913
Román Larraniga	Peruano	1913
Felix Palma	Peruano	1915
Joaquin Barrenechea	Español naturalizado	1916
Erick Kurt Plate	Alemán naturalizado	1917

Jorge P. Stein		Alemán naturalizado	1919
Roberto Campusano		Peruano	1919
Primer Piloto			
Pedro Miangolara		Español naturalizado	1909
José Paredes		Peruano	1915
Cristian Peterson		Danés naturalizado	1918
Hernando Tudela	(X)	Peruano	1919
Antonio Adriaña		Italiano naturalizado	1920
Segundo Piloto			
Silvio Antola		Peruano	1909
Vicente Guerra		Peruano	1910
Humberto Assereto		Italiano naturalizado	1912
Enrique Esteves		Peruano	1912
Leonardo La Madrid		Peruano	1914
Remigio E. Urrutia		Peruano	1914
Pedro P. Larda		Peruano	1915
Manuel Maqueira		Peruano	1915
Jacinto Herrera		Peruano	1915
Benjamin Villegas		Peruano	1916
Agustin Costa		Peruano	1916
Domingo Podestá		Italiano naturalizado	1916
Eulogio Pimentel		Peruano	1916
Eugenio Chávez		Peruano	1917
Diego Huamán		Peruano	1917
Samuel Peterson		Peruano	1917
Pedro Talledo		Peruano	1917
Manuel B. Mejía		Peruano	1917
Juan Luza		Peruano	1917
Juan Patiño P.		Peruano	1917
Baltazar Figueroa		Peruano	1918
Jorge Vieles		Peruano	1918
Jorge García A.		Peruano	1918
Luciano Vinces		Peruano	1918
Carlos Schenone		Peruano	1918
Juan P. Rosario		Peruano	1918
Miguel Vásquez		Peruano	1918
Modesto Bielich		Peruano	1918
José Márquez		Peruano	1919
Juan Laureiro Bello		Peruano	1919
Numa García La Cotera		Peruano	1919
Augusto Isola		Peruano	1919

Antonio Jansen	Peruano	1919
Federico Muller	Alemán naturalizado	1920
Juan P. Olsen	Peruano	1920
Juan Guezala	Peruano	1920
Abel Rueda	Peruano	1920
César C. Alfaro	Peruano	1920

Piloto Práctico

Manuel L. Aguirre	Peruano	1912
Samuel Francis	Peruano	1916
Eduardo Viñas	Peruano	1917
Carlos Pimentel	Peruano	1917
David Marzano	Peruano	1917
Juan Tragodara	Peruano	1918
Manuel Villamar	Peruano	1918
Max Mesina O'Brien	Peruano	1918
Eleazar Higginson	Peruano	1919
Narciso Alejos Stay	Peruano	1919
Javier García C.	Peruano	1919
Jacinto D'Arrigo	Peruano	1919
Eduardo Santillana	Peruano	1920

Piloto Práctico de Guayaquil

Esteban Gómez	Ecuatoriano
José M. Rodríguez	Ecuatoriano
Ricardo Rodríguez	Ecuatoriano

Además en el Registro de la Capitanía de Puerto del Callao se incluyen los nombres de 62 Patrones de Cabotaje, de éstos 50 peruanos y 12 extranjeros naturalizados.

Resumiendo la relación anterior

Capitán de Travesía		
Peruanos	25	
Extranjeros naturalizados	18	43
Capitán de Cabotaje		
Peruanos	9	
Extranjeros naturalizados	8	17
Primer Piloto		
Peruanos	2	

Extranjeros naturalizados	2	5
Segundo Piloto		
Peruanos	35	
Extranjeros naturalizados	3	38
Piloto Práctico		
Peruanos	13	
Extranjeros naturalizados	0	13
Práctico de Guayaquil		
Extranjeros	3	3
Patrón de Cabotaje		
Peruanos	50	
Extranjeros naturalizados	12	62
Resumen por nacionalidades de origen		
Peruanos	134	
Españoles	15	
Italianos	14	
Alemanes	8	
Ingleses	3	
Ecuatorianos	3	
Franceses	2	
Daneses	1	
Austriacos	1	181

En la relación general, el personal señalado con (X), corresponde a Oficiales de la Marina de Guerra que con "licencia"y a solicitud de los mismos, se embarcan en buques mercantes.

Estas "licencias", conforme al Reglamento aprobado por Resolución de 28 de Noviembre de 1922, podían ser otorgadas por la Superioridad Naval "hasta por dos años durante el tiempo que permanezcan en cada clase", considerándose esta situación como de "actividad y de abono" en la foja de servicios, sujetas a ser canceladas en cualquier momento conforme a las exigencias o necesidades de la Armada.

En cuanto al personal extranjero "naturalizado" se exigía el título correspondiente y su revalidación en la Escuela Naval. Este último requisito no era de aplicación a los súbditos españoles en virtud del Convenio de va-

lidez de títulos celebrado con España el 9 de Abril de 1904 y es por esta razón que muchos marinos españoles, Pilotos e Ingenieros, podía ejercer libremente su actividad en la Marina Mercante nacional, existiendo varias resoluciones a este respecto entre los años 1918 y 1922.

En el Reglamento de Exámenes del personal de la Marina Mercante, aprobado el 22 de Diciembre de 1922, se menciona la siguiente clasificación del personal:

Cubierta	Ingeniería
Contramaestre	Motorista
Patrón de Cabotaje	3er. Maquinista
3er. Piloto	2do. Maquinista
2do. Piloto	1er. Maquinista.
1er. Piloto	
Capitán de Cabotaje	
Capitán de Travesía.	

Entre los años 1917 y 1921 la Marina Mercante nacional tuvo un apreciable incremento, pasando de 50.545 TRG a 72.331 TRG, un aumento de 30 o/o por la incorporación de los buques alemanes, 4 barcas y 3 vapores, incautados durante la guerra.

Este tonelaje permanece estacionario durante un corto período y a partir de 1924 comienza a disminuir hasta llegar a su punto más bajo en 1945 en que escasamente se llega a las 50.000 TRG.

La breve alza de fletes en los años inmediatos al término del conflicto y que se extiende hasta mediados de 1920, es seguida por la mayor crisis económica mundial y como consecuencia con volúmenes de carga que disminuyen año tras año, todo lo cual es aparejado con un considerable aumento en la capacidad de transporte con nuevos buques, más eficientes y económicos por la expansión de los astilleros de los países industrializados. Es por esta realidad y por el hecho de la falta de medidas de promoción naviera y aún de lo más simple como es la reserva del cabotaje, donde se encuentra la explicación de este acelerado deterioro en la actividad naviera nacional que llega hasta la liquidación de la CPVDC.

La creación de la ASOCIACION DE ARMADORES DE CABOTAJE coincide con esta situación y los hombres que la dirigen advierten a la opinión pública, inclusive con varias representaciones al Congreso, su preocupación por los problemas de la Marina Mercante en la crisis que se avecina.

En 1921 la Asociación observa a los Poderes Públicos que las franquicias que se otorgan a las empresas navieras extranjeras en el cabotaje son contrarias al interés nacional y que el material flotante peruano era suficiente para cubrir las necesidades del tráfico costero y advierten las graves dificultades que confrontan los buques nacionales.

A mediados del mismo año de 1921, la Asociación presenta una solicitud al Gobierno recordando que se dé cumplimiento a la ley de 16 de Diciembre de 1903 que exonera a las naves nacionales "de toda gabela o derecho, cualquiera sea su denominación, excepción hecha de los impuestos de hospital y el de doce centavos de dársena semestral".

A principios de 1922 solicita al Gobierno se dicte un Reglamento sobre fumigación de buques, proponiendo que éste se cumpla cada tres meses o cuando sea necesario y no como se efectúa por la Estación Sanitaria del Callao arbitrariamente a la llegada de los buques, a un costo de 12 soles de plata para los buques de hasta 50 TRG y tarifas escalonadas para buques mayores.

En el mismo año se solicita al Gobierno el cumplimiento de la resolución de 3 de Setiembre de 1912, que prohibe la navegación comercial en embarcaciones menores a remolque y que carecen de arboladura.

En Diciembre de 1922 se reclama ante el Ministerio de Marina sobre la exigencia de la Capitanía de Puerto del Callao de que las embarcaciones menores de 100 TRG sean comandadas por Capitanes de Cabotaje y no por Patrones de Cabotaje conforme se encuentra reglamentado.

Cuando se trata de la Marina Mercante no sólo hay que referirse al material a flote, también hay otros aspectos que son fundamentales en su desenvolvimiento, entre otros los organismos de dirección y control.

Es por esta razón que conviene recordar que el 9 de Octubre de 1919, la Asamblea Nacional emite la ley 4003 autorizando al Poder Ejecutivo la organización del Ministerio de Marina, disposición que se cumple con un decreto de 9 de Diciembre del mismo año.

En la organización del Ministerio, la Dirección de Capitanías, subordinada al Ministerio de Marina, comprende en sus atribuciones el servicio de Capitanías; la Marina Mercante en todos sus aspectos (informes, estudios, expedición de títulos, registros, escalafones, expedientes de nacionalización de buques, reconocimientos, peritaje, arqueos, etc.) y las industrias marítimas en sus diversas ramas.

Al crearse el Estado Mayor General de Marina por decreto de 17 de Enero de 1921, la Dirección de Capitanías queda subordinada al mismo.

Un nuevo decreto de 26 de Setiembre de 1921, reorganiza al Ministerio de Marina quedando bajo la dependencia del Jefe del E.M. G.M. tres Direcciones: del Personal, del Material y de Administración. La Dirección de Capitanías desaparece y sus funciones se distribuyen entre la Dirección del Personal que se encarga de todo lo relativo al personal de Capitanías, al per-

sonal de la Marina Mercante y de pesca, expedición de títulos, registros, escalafón y las industrias marítimas, mientras la Dirección del Material tiene ingerencia sobre los buques mercantes, reconocimientos, peritajes, arqueos y tramitación de documentos de nacionalización.

Al suprimirse la Dirección de Capitanías, desaparece el organismo "natural" de dirección y control unificado de la actividad naviera en su función básica de policía marítima para fiscalizar y exigir la observancia y cumplimiento de las leyes, reglamentos y demás disposiciones referentes a la navegación y que en esta época resultan de particular importancia cuando se permite el cabotaje a empresas extranjeras. Esta desafortunada situación subsistió hasta el año 1931.

El 18 de Mayo de 1921 la ASOCIACION DE ARMADORES DE CABOTAJE representada por su Presidente Carlos Roe celebra un contrato con el Director General de Hacienda D. Heráclides Pérez, por el que se encarga a la Asociación la administración del Muelle de Cabotaje con todas sus instalaciones y equipos, quedando obligada por este encargo a cubrir por su cuenta los gastos de explotación y administración debiendo abonar al Gobierno el 5 o/o de las entradas brutas, bajo rendición de cuentas semestral.

Las tarifas por los servicios de carga y descarga son las aprobadas por la Junta Especial que preside el Capitán de Puerto del Callao, más el 10 o/o de recargo. Los servicios son gratuitos para el Estado. El contrato tiene una duración de 10 años forzosos para ambas partes contados desde la entrega del Muelle. Este contrato fue aprobado por Resolución Suprema de la misma fecha.

En su fase inicial, para este cometido, la ASOCIACION DE ARMADORES DE CABOTAJE establece en su organización un anexo bajo la denominación de "Administración del Muelle de Cabotaje". Este muelle, más conocido como Muelle del Aromito, se encontraba ubicado al este del Muelle Dársena.

En Setiembre del mismo año de 1921 se formaliza ante Notario Público una Compañía Mercantil Anónima bajo la denominación ASOCIACION DE ARMADORES – MUELLE DE CABOTAJE, con un capital de 15.000 libras, en acciones de una libra a ser suscritas por los asociados.

En esta forma la ASOCIACION DE ARMADORES DE CABOTAJE desvía los fines para la que fue creada y dedica su actividad a la explotación del Muelle de Cabotaje.

En 1925 el Presidente del Directorio de la Sociedad Mercantil desconoce toda relación con la Asociación que le dio origen por el contrato firmado con el Director General de Hacienda.

Al asumir el Gobierno Sánchez Cerro, decreta el 28 de Octubre de 1930 la cancelación del contrato firmado en Mayo de 1921, mencionando que en los 9 años de esta administración no ha dejado al fisco ninguna utilidad y que la llamada ASOCIACION DE ARMADORES DE CABOTAJE NACIONAL – MUELLE DE CABOTAJE "no llegó a constituirse conforme a los Estatutos sometidos al Gobierno ni aportó efectivamente el capital mencionado en dichos Estatutos, ni lleva libros de comercio en debida forma".

La administración del Muelle del Aromito fue entregada a "The Frederick Snare Corp." que también tenía a su cargo el Muelle Dársena y la concesión para la construcción del "Terminal Leguía".

A comienzos de 1931, luego de liquidada la administración del Muelle del Aromito, se reorganiza la ASOCIACION DE ARMADORES DE CABOTAJE con la siguiente Junta Directiva:

Presidente	Enrique de Vivero
Vice-Presidente	Joaquín Mould
Tesorero	Atilio Ferraro
Vocal	Hans W Stock
Vocal	Luis Ego Aguirre
Vocal	Julio Maldonado Coloma
Vocal	Francisco Dammert

Esta Junta Directiva vuelve a intervenir en la actividad naviera y en Agosto de 1931 gestiona ante los Poderes Públicos la anulación del contrato firmado por el Director General de Hacienda en representación del Gobierno y la "Compañía Sudamericana de Vapores" por la concesión que se le otorga en el cabotaje al amparo de la ley 6207, por el pago de un canon anual.

En Diciembre del mismo año observa el Ministerio de Marina que la utilización del vapor CONDESTABLE SELENDON (ex-SANTA ELENA) incorporado al Servicio Auxiliar de la Armada en Marzo de 1931, dedicado al trasporte de productos envasados derivados del petróleo procedente de Talara, en servicio de cabotaje, perjudica la actividad naviera privada.

En esta década, prácticamente cubierta por los Gobiernos de Sánchez Cerro y Benavides, se emiten importantes disposiciones relacionadas con la actividad naviera y que cronológicamente las mencionamos en párrafos siguientes:

El 10 de Octubre de 1931 se restituye en el Ministerio de Marina y Aviación la Dirección de Capitanías como organismo de dirección y control

unificado en su función básica de fiscalización y exigencia en el cumplimiento de las leyes, reglamentos y disposiciones referentes al material a flote y navegación.

En Noviembre de 1934 se decreta que las dotaciones de los buques mercantes quedan sujetas, en el orden disciplinario, a las disposiciones de la ley 4774 de 13 de Noviembre de 1923 sobre militarización de los servicios de trasporte. Esta disposición fue motivada por la paralización que hicieron los Oficiales por reclamos de orden salarial y condiciones de trabajo.

En el ordenamiento legal, el 17 de Diciembre de 1936 la Corte Suprema de la República aprueba el "Reglamento de las Inscripciones del Registro de Buques", estableciendo que el mismo se rige por las disposiciones del Código de Comercio y las de la ley de Hipoteca Naval, señalando que dicho Registro debe funcionar en el Callao, Iquitos y Puno "siendo obligatoria la inscripción para los buques mercantes conforme al artículo 17º del Código de Comercio".

Un hecho muy importante en esta década es la construcción del Dique Seco del Callao a que se refiere la ley 6050 de Febrero de 1928, puesto en servicio el 31 de Julio de 1938. En los 8 años que trascurren desde el hundimiento del Dique Flotante de la CPVDC en 1930 hasta la inauguración del Dique Seco, los vapores recurrían a Balboa y ocasionalmente a Talcahuano para la limpieza de los cascos, mientras las embarcaciones de menor porte utilizaban el astillero de Eduardo Henrich, o los varaderos de la CPVDC y de la Compañía Administradora del Guano, en el Callao.

Otra obra importante en el Gobierno de Benavides y que tuvo imprevisibles consecuencias en la Marina Mercante nacional, fue la apertura de importantes tramos de la carretera longitudinal de la costa.

Conforme al avance de esta obra se vio la creciente substitución de los barcos de cabotaje por los camiones. La carretera, vía artificial y de alto costo, substituye a la vía acuática que no cuesta nada. Este hecho significa la liquidación de pequeñas empresas de cabotaje dedicadas a la distribución de azúcar, arroz, menestras, carbón vegetal de las zonas productoras y la distribución de productos manufacturados de origen nacional o importados cuyo centro de distribución era el Callao.

Se llega a esta situación por la falta de una infraestructura portuaria, agravada por una deficiente organización administrativa.

En el tráfico de cabotaje tenía particular importancia el movimiento de pasajeros que constituía uno de los principales rubros. Entre 1920 y 1921 este movimiento llegaba a un promedio mensual de 4,142 pasajeros

y en 1930 este movimiento bordea los 8.000 pasajeros mensuales, en mayor proporción por los puertos de Paita, Salaverry, Callao, Pisco y Mollendo.

La apertura de la carretera longitudinal de la costa tuvo también una consecuencia positiva. Señala el comienzo de un proceso de evolución en la actividad naviera en que los veleros y "buques mixtos", son reemplazados por los "buques motores" o moto-naves, cambio que trae consigo la formación de empresas mejor organizadas, que comienzan sus operaciones con criterio competitivo.

Este proceso abarca aproximadamente la década de 1930 y a la iniciación de la II Guerra Mundial ya no muestran esa "atomización empresarial" que hemos señalado anteriormente como una de las características de la Marina Mercante nacional a lo largo de la República.

El conflicto mundial de 1939 encuentra a nuestro país en condiciones mucho más precarias en materia de marina mercante que al estallido de la guerra de 1914. La no disponibilidad de bodegas crea a nuestro comercio exterior un difícil y angustioso problema, consecuencia de una servidumbre marítima por la casi total dependencia de los servicios de trasporte foráneos.

Al producirse el retiro de los buques extranjeros como consecuencia de la Guerra, la crisis del trasporte marítimo obliga al Gobierno a una serie de medidas, en una primera instancia creando el cargo de "Contralor de Petróleo y Derivados" en Agosto de 1942 con atribuciones para el trasporte y distribución de estos productos, organizando el tráfico de cabotaje con los petroleros PARIÑAS del Ministerio de Marina, TUCILLAL del Ministerio de Fomento, LIMALITE de la International Petroleum Co., PERULITE de la Cía. Naviera Penguin SA y el B/t INAMBARI de la CPVDC.

En Abril de 1943 se extiende este control sobre la totalidad de la Marina Mercante nacional al crearse el cargo de "Coordinador General del Trasporte Nacional ", autorizado para fijar rutas y servicios en el trasporte de los productos básicos de alimentación; sobre insumos de las industrias; determinación de prioridades sobre otras cargas marítimas y formulación de tarifas de fletes.

Para la racionalización de los servicios, el Gobierno aplica la ley 2696 de 30 de Enero de 1918, expropiando algunos buques de la actividad privada, como es el caso de los vapores LIMA y CIUDAD DE SULLANA, los B/M OLLANTA, FOCA, HUASCARAN, CICLON, MASCOTA, SOL, AUGUSTO y CECILIA que se dedican al cabotaje bajo la administración de la CPVDC.

En 1945 la Marina Mercante nacional tiene una estructura diferente a la de 15 años atrás. Exceptuando a la Compañía Administradora del Guano que limita su actividad al trasporte y comercialización del fertilizante, los buques de vela desaparecen del tráfico comercial y son los vapores y buques motores los que caracterizan a la flota.

En el "Libro de Matrículas de Embarcaciones de Alta Mar", llevado por la Capitanía de Puerto del Callao, se encuentra la siguiente relación de las empresas navieras registradas el año 1945.

Compañía Peruana de Vapores

Vapor	RIMAC	6.982	TRG	8.500	TPB	Alemania	1907
Vapor	APURIMAC	4.763		8.000		Alemania	1908
Vapor	URUBAMBA	4.744		3.990		Francia	1910
Vapor	MANTARO	4.617		3.970		Francia	1910
Vapor	MARAÑON	3.300		4.070		Alemania	1922
Vapor	UCAYALI (II)	3.800		4.478		EE.UU.	1917
Vapor	PERENE	1.866		3.000		Alemania	1909
Vapor	LIMA	647		780		Irlanda	1919
M/N	TUMBES	3.178		5.500		Dinamarca	1927
B/T	INAMBARI	875		1.400		EE.UU.	1911
B/M	CIUDAD DE SULLANA	681		800		Inglaterra	1892
B/M	HUASCARAN	161		220		Alemania	1928
B/M	CICLON	159		200		Alemania	1908
B/M	MASCOTA	117		170		CALLAO	1915
B/M	CECILIA	79		110		Ecuador	1917
B/M	FOCA	101		170		CALLAO	1913
B/M	OLLANTA	144		190		Alemania	1909
B/M	SOL	121		180		PISCO	...
B/M	AUGUSTO	109	TRG	150	TPB	EE.UU.	1916
B/M	AGUAYTIA	270		300		CALLAO	1943
B/M	MARCAPATA	265		300		CALLAO	1944
Cisterna	HUAMACHUCO	250		250		CALLAO	1944

Ministerio de Fomento

B/T	TUCILLAL	307		470		Alemania	1904

Cía. Administradora del Guano

Vapor	GUANAY	370		603		Escocia	1896
Barca	OMEGA	2.471		4.000		Alemania	....
Barca	MAIPO	1.770		2.700		Alemania	1893
Barca	TELLUS	1.465		2.500		Alemania	1892
B/M	CHINCHA	...		...		Alemania	1937
B/M	PIQUERO	217		350		CALLAO	1918
B/M	MACABI	92		145		CALLAO	1917
B/M	SAN LUIS	31		45		HUACHO	1905
B/M	CALAMAR	55		83		CALLAO	1917

Cisterna No. 1		94	96	Alemania	1929
Cisterna No. 2		94	96	Alemania	1929
Expreso Marítimo SA					
Vapor	ROSITA	896	1.000	Inglaterra	1888
B/M	INTREPIDO	75	120	Chile	1920
Ego Aguirre Dammert					
Vapor	TANGO	737	1.000	Noruega	1901
Int. Petroleum Co.					
B/T	LIMALITE	350	433	Escocia	1909
Cia. Naviera Penguin SA.					
B/T	PERULITE	584	780	EE.UU.	1935
B/M	PENGUIN	241	290	Inglaterra	1907
Cia. Navegación Floreana SA.					
B/M	FLOREANA	378	580	Inglaterra	1905
Andrés Gaggero					
B/M	SEA KING	360	469	EE.UU.	1921
B/M	CHALACO	144	180	CALLAO	1939
B/M	TERRIBLE	91	125	CALLAO	1918
Raimundo Ramos					
B/M	CENTENARIO	154	250	CALLAO	1936
Agencia Juan Dalmau					
B/M	SOFIA	97 TRG	150 TPB	CALLAO	1916
B/M	QUIRUVILCA	82	145	CALLAO	1919
B/M	BEDUINO	75	90	Chile	1917
B/M	CHIMBOTE	93	130	CALLAO	1919
Tille SA. Cía. Naviera					
B/M	OPTIMIST	304	400	Alemania	1906
B/M	ADOLFO	89	130	CALLAO	1917
Sociedad Mercantil Internacional					
B/M	PLANETA	146	250	CALLAO	1941

Fidel Escuza					
B/M	SAN LORENZO	130	250	EE.UU.	....
Juan C. Peralta					
B/M	FEDERICO	132	175	CALLAO	1925
Ferraro Hnos. SA.					
B/M	TRIUNFO	98	140	CALLAO	1918
Rafael Venturo					
B/M	CHICLAYO	125	150	EE.UU.	1916
Ricardo Muelle					
B/M	SANTA ROSA	68	110	CASMA	1911
Alfredo Pérsico					
B/M	ALFREDO PERSICO	49	66	HUACHO	1901

Esta modesta flota mercante totaliza 49.406 TRG y 65.199 TPB de las que practicamente el 75 o/o corresponde a la "Compañía Peruana de Vapores".

La relación incluye 22 "buques-motores" de construcción nacional con 2.729 TRG con un promedio de 124 toneladas por unidad, que resulta el 6 o/o del total.

Normalizado el tráfico marítimo a la finalización de la guerra, en el Gobierno del Dr. Bustamante y Rivero y en el cargo de Ministro de Marina el Contralmirante Mariano H. Melgar, se dan dos importantes decretos de la misma fecha, 8 de Enero de 1948, relacionados con la actividad naviera.

Uno de los decretos se refiere a la creación en el Ministerio de Marina de la DIRECCION DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL, bajo la dependencia del Jefe del Estado Mayor General de Marina, teniendo a su cargo todo lo relacionado con la organización, desarrollo, y actividad naviera mercante. En Junio del mismo año se nombra para este cargo al Capitán de Navío D. Félix Vargas Prada. Lamentablemente esta Dirección fue suprimida poco después.

El segundo decreto se refiere a la creación de la Escuela Náutica "Miguel Grau" para la formación de Oficiales Mercantes de Cubierta e Ingeniería y que inicia su funcionamiento en la Estación Naval de Entrenamiento de San Lorenzo.

Entre la finalización de la II Guerra Mundial y el año 1963, aparecen nuevas empresas navieras tanto en el sector estatal como en el privado.

En el sector estatal aparece en 1950 la "Empresa Petrolera Fiscal" como armador-industrial desde el momento en que su actividad se orienta a sus propias necesidades de trasporte de los campos petrolíferos bajo su explotación en Zorritos.

En el año 1953 se crea la "Linea Amazónica Naviera Peruana" con las embarcaciones de la "Corporación Peruana de Vapores" en Iquitos.

En 1958 se crea la "Oficina Naviera Comercial" en el Ministerio de Marina para la operación comercial de los buques auxiliares de la Armada.

En este mismo período (1945-1963) son numerosas las empresas privadas que surgen en la actividad naviera, con la característica de que con la misma facilidad con que se constituyen igualmente desaparecen. Esta falta de consistencia se explica por la falta de capitales en este tipo de inversiones, donde lo usual es comprar barcos usados que con frecuencia llegan a nuestras costas a servir sus últimos años.

Como excepciones de esta característica se puede citar a los Ferraro y a los Stock como armadores, aunque en ambos casos no se llegan a constituir como grandes empresas pese a los muchos años en que actúan en la actividad naviera.

En el último cuarto del Siglo XIX llega a nuestro país D. Felipe Ferraro, natural de Génova, e inicia sus actividades como armador peruano en 1897 y por 75 años se mantiene la tradición de los Ferraro como armadores. A Felipe Ferraro le suceden sus hijos Lizandro y Atilio y después los nietos Gino, Mario, Rinaldo, Ezio y Atilio en empresas que toman el nombre de Felipe Ferraro", "Ferraro Hermanos". "Empresa Naviera San Felipe S.A.", "Cabotaje Perú S.A.", nuevamente "Ferraro Hnos. S.A." y finalmente "Veracruz Cía. Naviera SA."

Otra excepción se encuentra en "Tille S.A.Cía. Naviera" fundada en 1929 por Hans Walter Stock como armador peruano y al que sucede su hijo Federico Stock con una actividad que se extiende por 33 años, hasta 1962, año en que la empresa cambia de denominación por "Naviera Neptuno S.A."

En estos 16 años (1946-1963) aparecen las siguientes empresas en la actividad naviera.

1947

Expreso Marítimo S.A.	Vapor	SANTA MONICA	2.010 TRG
	M/N	CAPE GASPE	344

Luis A. Cordiviola	M/N	HAPPY DAYS	561
	M/N	SANTA FE	774
1950			
Empresa Petrolera Fiscal	B/T	INAMBARI	875
	B/T	RIO AGUAYTIA	750
	B/T	PATRIA	849
	B/T	OLAYA	2.367
1952			
Cía. de Navegación Petrolera S.A.	B/T	DON JOSE	1.920
Cía. Peruana de Navegación S.A.	Vapor	NOOTKA	2.361
1955			
Naviera Peruana del Pacífico S.A.	B/T	MANCO CAPAC	4.299
	B/T	SINCHI ROCA	7.257
José Poblete Vidal	M/N	DOMINGA	7.230
1956			
Cía. de Navegación Bidegaray S.A.	Vapor	VICTORIA	1.100
	B/T	SAN PEDRO	650
1958			
Naviera San Felipe S.A.	M/N	SAN FELIPE	322
1959			
Consorcio Naviero Peruano S.A.	B/T	ORION	2.350
1960			
Petrolera Transoceánica	B/T	TRANSOCEANICA	10.297 TRG
Cabotaje Perú S.A.	M/N	CLELIA	563
1961			
Inter-American Steamship Co.	V/.	FRAY MARTIN	7.062
1962			
Naviera Neptuno S.A.	M/N	MERCURIO	766
	M/N	SATURNO	637

En la relación anterior no existe más diversificación que la de buques tanques y cargueros convencionales, los primeros dedicados al cabotaje de petróleo y derivados y los segundos a un tráfico irregular en el cabotaje y en el comercio exterior.

Una de las importantes disposiciones legales en el Gobierno de Manuel Prado, es la ley 13.996 promulgada el 9 de Febrero de 1962, por la que se crea la COMISION NACIONAL DE MARINA MERCANTE con personería jurídica y autonomía económica y administrativa.

La "Comisión Nacional de Marina Mercante" se constituye, por su jerarquía y funciones, en el organismo de más alto nivel responsable de la formulación de planes y programas de fomento y desarrollo naviero.

En esta ley se establece una definición de carácter general de política naviera, en el que destaca el aspecto de la reserva de cargas del comercio exterior.

La "Comisión Nacional de Marina Mercante", bajo la Presidencia del Ministro de Marina, se integra por 14 Delegados del Sector Público y del Sector Privado, entre éstos por delegados de la Asociación de Armadores Marítimos y de los Armadores del Oriente. Es así cómo, por primera vez en la República, se da representación a los armadores privados en un organismo estatal que asume la más alta responsabilidad en los planes de desarrollo naviero.

Cuando se llega a Julio de 1963, la ASOCIACION DE ARMADORES DE CABOTAJE mantiene la misma estructura que se remonta a cuatro décadas atrás, con una actividad insignificante que, en el mejor de los casos, pretende la representación de la actividad naviera en el cabotaje.

Es en estas circunstancias que los armadores nacionales deciden reestructurar el organismo que los representa, eligiéndose para este fin una nueva Junta Directiva que queda constituída en la siguiente forma:

Presidente	Hugo Sommerkamp B.	Consorcio Naviero Peruano S.A.
Vice-Presidente	Javier Urquiaga	Naviera Peruana del Pacífico S.A.
Vocal	Jorge Koykendall	Remolques Marítimos S.A.
Vocal	Federico Stock	Naviera Neptuno S.A.
Vocal	Ramón Maldonado	Int. Petroleum Co.
Tesorero	Mario Ferraro	Veracruz Cía. Naviera S.A.

Esta Junta Directiva logra reagrupar a las empresas navieras, estatales y privadas y trasforma un organismo obsoleto en la ASOCIACION DE ARMADORES DEL PERU el 26 de Agosto de 1963, siendo su primer logro el reconocimiento de la "Comisión Nacional de Marina Mercante" en la que incorpora dos representantes, uno por los armadores marítimos y otro por los armadores fluviales.

Este importante cambio de actitud tiene, a nuestro juicio, una estrecha relación con el "primer encuentro" de los armadores de los países de la

ALALC en Julio de 1963, en Viña del Mar, a iniciativa de la "Asociación de Armadores de Chile".

Esta iniciativa surge de la Resolución 45 del II Período de Sesiones de la ALALC que se refiere a la creación de la "Comisión Asesora de Trasportes", cuyo artículo cuarto dice:

"Las partes contratantes darán los pasos necesarios para propiciar, por parte de las empresas nacionales, privadas y estatales de sus respectivos países:

a) La organización de una sociedad de armadores de la Zona de Libre Comercio, para procurar el desarrollo y establecer la coordinación de los servicios de trasportes marítimos en forma de hacerlos más eficientes, de obtener su mayor rendimiento y de contribuir a la promoción comercial intrazonal."

Fue en esta reunión que se crea la ASOCIACION LATINOAMERICANA DE ARMADORES, donde se toma conciencia de que los países Iberoamericanos no pueden sustentarse económicamente en una dependencia de trasporte ajeno a sus propios intereses y de la necesidad de unirse para lograr en conjunto lo que ningún país en desarrollo podrá conseguir en forma individual frente a aquellas potencias tradicionalmente marítimas.

Muchos fueron los peruanos que asistieron a la reunión de Viña del Mar. Esta presencia significa la apertura de un nuevo horizonte y del convencimiento de que en la actividad naviera, al igual que en cualquier otra manifestación de desarrollo, no hay otra alternativa que la proyección al exterior para alcanzar perfeccionamiento y progreso.

Asi nace el propósito entre los armadores peruanos de crear un organismo representativo de sus actividades a nivel nacional e internacional y de sentar las bases para la recuperación de una auténtica marina mercante nacional, superando esa falta de imaginación y empuje que caracteriza esta actividad en todo el ciclo republicano, con raras excepciones.

El 17 de Diciembre de 1965 se crea en el Ministerio de Marina la DIRECCION GENERAL DE MARINA MERCANTE (D.S. No. 15) como "organismo permanente para aplicar la Política Naviera del Estado", en particular en lo referente a la aplicación de la reserva de cargas del comercio exterior a favor de los buques de bandera peruana, debiendo actuar en este propósito con la Comisión Nacional de Marina Mercante y en estrecho enlace con la Dirección de Comercio Exterior del Ministerio de Hacienda.

Conforme a la directiva contenida en el decreto de su creación, la Dirección General de Marina Mercante orienta su acción, en forma prioritaria

a la reserva de cargas del comercio exterior, base y sustento de la marina mercante.

Por el D.S. No. 3 de 25 de Enero de 1966 se dispone que todo trasporte marítimo, fluvial y lacustre entre los puertos del litoral, ríos y lagos de la República, queda reservado exclusivamente para naves peruanas.

Se reserva el 20 o/o de las cargas del comercio exterior, a los buques nacionales que operan en líneas estables, con tarifas justas y razonables y en ningún caso mayores a las establecidas en las Conferencias Navieras.

Se señala que la reserva de cargas será periódicamente aumentada hasta el 50 o/o. Conviene recordar que cuando se da este dispositivo, la Marina Mercante Nacional no trasportaba más del 7 o/o (estimativamente) de las cargas del comercio exterior.

Se define como nave peruana aquella cuyo propietario, Capitán, Oficiales y tripulantes son peruanos. En el caso de que una nave fuese propiedad de una sociedad, se considerará peruana siempre que pertenezca a personas naturales o jurídicas peruanas el 75 o/o del capital social, representado por acciones nominativas.

Se autoriza a los armadores nacionales que operan en el servicio exterior, a usar el sistema de "charters" en un porcentaje aproximado al 50 o/o del tonelaje propio.

El 13 de Mayo de 1966 se expide el D.S. No. 12 que incluye en su extenso texto las normas sobre la inscripción de naves en el Registro de la Marina Mercante; sobre Certificados de Navegabilidad y Seguridad, tanto de los expedidos por el Ministerio de Marina como de las Sociedades de Clasificación internacionales; sobre la inscripción en el Registro Mercantil de Buques conforme a las disposiciones del Código de Comercio y por la de la Ley de Hipoteca Naval conforme a las pautas establecidas en el Reglamento de Inscripciones; sobre enajenación de buques al extranjero o su retiro de los Registros de la Marina Mercante; etc.

Se autoriza a las empresas navieras nacionales en tráfico regular al exterior, a celebrar Convenios especiales de trasporte con empresas extranjeras que en servicio regular cubren el mismo tráfico, fijándose la capacidad de trasporte y demás modalidades. Tales Convenios sujetos a la aprobación del Poder Ejecutivo por intermedio del Ministerio de Marina.

Para facilitar la inmediata aplicación de la reserva de cargas del comercio exterior a favor de los buques nacionales, se faculta a la Corporación Peruana de Vapores y a la Asociación de Armadores del Perú a cele-

brar acuerdos con las Sociedades representativas de los exportadores e importadores nacionales (Sociedad Nacional de Industrias, Agraria, Minería, Pesquería, Cámara de Comercio y Corporación Nacional de Comerciantes) para establecer el sistema de ejecución de reservas, teniendo en cuenta las características, costumbres, etc. de cada renglón o rubro de las exportaciones e importaciones. Corresponde a la Dirección General de Marina Mercante actuar como organismo rector en este sistema.

Se dispone que la Superintendencia General de Aduanas, por intermedio de su Dirección de Estadística del Comercio Exterior, efectúe balances trimestrales, año calendario, de las cargas de importación, exportación y tránsito trasportadas entre el Perú y otros países, determinada zona de los mismos o grupos de países geograficamente agrupados, en particular de los atendidos por líneas peruanas de navegación, para determinar estadísticamente la aplicación de la reserva de cargas. Estos balances para ser remitidos a la Dirección General de Marina Mercante la que deberá dictar, en caso necesario, las medidas o recomendaciones que se estime convenientes para la efectiva aplicación de la reserva de cargas.

Se dispone que todas las adquisiciones que efectúe el Estado o entidades del Sub-Sector Público Independiente, o las que realicen terceros adjudicatarios de buena pró de obras para el Estado o Sub-Sector Público Independiente, deben convenirse preferentemente por su valor FOB, puerto de embarque, para su trasporte en naves de bandera nacional, salvo que no haya buques mercantes nacionales disponibles.

Las mercaderías vendidas al exterior por el Estado o entidades del Sub-Sector Público Independiente, deben convenirse preferentemente por su valor CIF o C&F para su trasporte de naves de bandera nacional, salvo que no haya buques mercantes nacionales disponibles.

Por D.S. No 13 de 4 de Agosto de 1967 se dispone que en las bases de licitación y en todos los contratos de adquisición que efectúe el Estado o entidades del Sub-Sector Público Independiente, sea por compra directa, concurso o licitación, contratos de ejecución de obras y otros sistemas que comprendan adquisiciones, se deberá incluir una cláusula en la que se deje expresa constancia de que el adjudicatario o contratista está obligado a cumplir en todos los aspectos que fuera pertinente, las normas legales sobre reserva de cargas a favor de la Marina Mercante nacional.

Por D.S. No. 2-H de 5 de Enero de 1968 se dispone que las liberaciones de impuestos aduaneros de importación que con arreglo a las leyes que lo permiten se otorgen a los particulares, quedan sujetas a que los beneficiarios trasporten sus artículos liberados en buques de la CPV o cualquier otra nave o aeronave de bandera nacional y sólo en defecto de ellas en naves de servi-

cios asociados con la CPV, salvo en los casos en que puedan hacerse de otro modo en virtud de Convenios Internacionales.

Este conjunto de disposiciones, que en su totalidad tienen su origen en la Dirección General de Marina Mercante en el Ministerio de Marina, cubren un sector muy amplio del comercio de importación y exportación por el volumen de las obras públicas, el régimen de liberaciones vigente y la expansión del comercio en pesquería, minería, industrias, agricultura, etc.

En suma, es en estas disposiciones que significan una reserva de cargas del comercio exterior superior al 50 o/o, donde se sustenta una efectiva política de protección a la Marina Mercante nacional y la razón de la notable recuperación de la actividad naviera privada.

Otras importantes disposiciones de ordenamiento de la actividad naviera, emanadas de la Dirección General de Marina Mercante, se encuentran en los siguientes Reglamentos:

"Reglamento de Exámenes de Capacidad Física del Personal de la Marina Mercante Nacional, del Personal de Pesca y otros Gremios Marítimos" a que se refieren los Convenios 73 y 113 de la OIT sobre el "Examen Médico de la Gente de Mar" y el "Examen Médico de los Pescadores". El Reglamento fue aprobado por R.S. 527 de 29 de Diciembre de 1967.

"Reglamento para prevenir la contaminación de las costas y aguas del litoral nacional por hidrocarburos o mezclas de hidrocarburos" que recoge gran parte de la "Convención Internacional para prevenir la contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos" (Ocmi-1962).

El Reglamento fue aprobado por D.S. 015-68-MA de 2 de Agosto de 1968.

"Reglamento interno de la Comisión Nacional de Marina Mercante" aprobado por R.S. 0400–68 MA/CG de 27 de Setiembre de 1968.

Entre los años 1966 y 1968 la actividad naviera privada incorpora al Registro Nacional 10 unidades, los petroleros HUASCARAN y LLOQUE YUPANQUI, los cargueros ORIANA, LIMA, PIURA, ALISIOS, PARACAS, LIZANDRO F., ATAHUALPA y NAYLAMP con un total de 98.293 toneladas de porte bruto.

Este hecho es destacado por la Revista ALAMAR (No. 71 de Febrero-Marzo 1967) órgano de la Asociación Latinoamericana de Armadores, con sede en Montevideo, en los siguientes términos:

"La Marina Mercante peruana debido a una estrecha y activa cooperación entre el Estado, los armadores privados y estatales y las autoridades de la Comisión Nacional de Marina Mercante, ha acusado el incremento número uno en cuanto al desarrollo de las marinas mercantes iberoamericanas con relación a la incorporación de naves, tonelajes, extensión de servicios y perspectivas futuras".

En el "balance" de las Marinas Mercantes Iberoamericanas que realiza el INSTITUTO DE ESTUDIOS DE LA MARINA MERCANTE IBEROAMERICANA (Anuario 1969) para el período comprendido entre el 1º de Enero de 1964 y el 31 de Diciembre de 1968, en la Sección que se dedica a nuestro país, se incluye el siguiente párrafo:

"f) Al comenzar el quinquenio, la marina mercante peruana tenía en construcción una unidad de 4.000 TRB en astilleros nacionales, lo que daba una tasa de renovación de 2.8 o/o. Fue a fines de 1966 cuando la CPV concretó su plan de construcción de 12 cargueros en astilleros españoles y finlandeses. En la segunda parte de 1968 ya habían entrado en servicio un par de estas unidades, y como a todo esto, el astillero nacional del SIMA había recibido órdenes de construcción de otras dos unidades, resulta que al 31.12.1968 hay en construcción o contratado para la marina mercante peruana 12 barcos con 112.616 TRB, de las que dos, con 16,376 TRB corren por cuenta de la industria naval peruana. Por lo tanto al final del quinquenio la tasa de renovación había subido al 60.3 o/o, esto es, la segunda en importancia en Iberoamérica, escoltando a la de la marina mercante brasilera."

La "tasa de renovación", término que señala la relación porcentual existente entre el tonelaje en construcción o contratado y el tonelaje en servicio, sólo se concreta en el sector estatal, en este caso con los buques mandados construir en España y Finlandia para la CPV y los ordenados al SIMA con destino a la Oficina Naviera Comercial del Ministerio de Marina.

La expansión del sector privado se cubre tradicionalmente por la adquisición de barcos usados. Quizá como excepción a esta regla pueda mencionarse las adquisiciones de la CPVDC, en su etapa inicial, en que podía considerarse como empresa privada, con un fuerte subsidio estatal.

A mediados de 1968 la Marina Mercante nacional, agrupada por empresas, incluyendo los barcos en contrucción o contratados, tomando como límite los buques de 500 TRG para adelante, señalándose en cada caso el nombre, tipo, tonelajes de registro grueso y porte bruto y año de construcción, presenta el siguiente cuadro:

COMPAÑIA PERUANA DE VAPORES S.A.

APURIMAC	Carguero	8.077	10.526	1957

UCAYALI	Carguero	5.688	10.030	1957
MARAÑON	Carguero	8.479	11.179	1959
PERENE	Carguero	7.989	10.212	1956
RIO SANTA	Carguero	7.843	11.710	1957
INCA PACHACUTEC	Carguero	9.624	13.179	1968
INCA TUPAC YUPANQUI	Carguero	9.624	13.179	1967

En construcción o contratados

INCA HUAYNA CAPAC	Carguero	9.624	13.179	
INCA ROCA	Carguero	9.624	13.179	
INCA YAHUAR HUACA	Carguero	9.624	13.179	
INCA CAPAC YUPANQUI	Carguero	9.624	13.179	
CHOCANO	Carguero	9.463	13.700	Incorporados
GARCILASO	Carguero	9.463	13.700	en 1969/1970
PALMA	Carguero	9.463	13.700	
SABOGAL	Carguero	9.463	13.700	
TELLO	Carguero	9.463	13.700	
VALLEJO	Carguero	9.463	13.700	Trasferido a
MANCO CAPAC	Trasbrdr.	1.535	1.380	ENAFER

OFICINA NAVIERA COMERCIAL

CALLAO	Carguero	5.578	7.500	1938
CHIMBOTE	Carguero	3.559	4.300	1943
PAITA	Carguero	3.560	4.300	1943
TALARA	B/ tanque	3.553	4.850	1953
ZORRITOS	B/ tanque	4.297	6.010	1958
LOBITOS	B/ tanque	4.297	6.010	1965
MOLLENDO	B/ tanque	12.490	19.586	1962
PARIÑAS	B/ tanque	7.376	10.075	1967

En construcción o contratados

PIMENTEL	B/ tanque	7.376	10.075	Incorporados
ILO	Carguero	10.216	13.238	en 1969/1972

CORPORACION PERUANA DE FERTILIZANTES

TUMBES	Carguero	3.178	5,500	1927
CHINCHA	Carguero	784	1.000	1937
ZARUMILLA	Carguero	761	1.085	1938

CONSORCIO NAVIERO PERUANO S.A.

LIMA	Carguero	7.267	8.647	1950
PIURA	Carguero	7.264	8.511	1951

PETROLERA TRANSOCEANICA S.A.

TRANSOCEANICA	B/. tanque	10.297	16.455	1944
HUASCARAN	B/. tanque	12.649	19.343	1959

NAVIERA PERUANA DEL PACIFICO S.A.				
LLOQUE YUPANQUI	B/. tanque	11.361	17.534	1952
VERACRUZ CIA. NAVIERA S.A.				
ROSALDINA	Carguero	1.988	2.850	1947
STELLA MARIS	Carguero	4.723	6.466	1947
LIZANDRO F.	Carguero	3.844	5.900	1953
LINEA AMAZONICA S.A.				
ATAHUALLPA	Carguero	1.607	2.629	1955
NAVIERA MARITIMA FLUVIAL S.A.				
ALISIOS	Carguero	6.591	10.750	1936
PARACAS	Carguero	9.481	11.912	1943
TRANSNAVIERA DEL PERU SA.				
NAYLAMP	Carguero	1.423	2.292	1951
NAVIERA NEPTUNO S.A.				
MERCURIO	Carguero	766	1.280	1952
SATURNO	Carguero	637	990	1952
FERRARO HNOS. S.A.				
CLELIA	Carguero	564	779	1947
CABOTAJE PERU S.A.				
ROSA	Carguero	816	1.273	1950
NAVIERA LITORAL S.A.				
DISPATCH	B/. tanque	500	775	1935
CIA DE NAVEGACION PENGUIN SA.				
PERULITE	B/. tanque	584	780	1935

RESUMEN

Armadores				
Estatales:				
C.P.V.S.A.	7	57.324	80.015	8.1
Ofc. Nav. Comercial	8	44.710	62.631	14.0
Cía. Admon Guano	3	4.723	7.585	32.0
Parcial Estatal	18	106.757	150.231	

Privados:				
Cons. Naviero Peruano	2	14.531	17.158	18.5
Petrolera Transoceánica	2	22.946	35.798	16.7
Nav. Peruana Pacífico	1	11.361	17.534	17.8
Veracruz Cía. Naviera	3	10.555	15.216	16.7
Línea Amazónica	1	1.607	2.629	14.0
Nav. Marítima Fluvial	2	16.072	22.662	28.9
Transnaviera del Perú	1	1.423	2.292	18.0
Naviera Neptuno	2	1.403	2.270	16.0
Ferraro Hnos.	1	546	779	21.0
Cabotaje Perú	1	816	1.273	18.0
Naviera Litoral	1	500	775	33.0
Cía. Nav. Penguin	1	584	780	33.0
Parcial privados	18	82.344	119.166	
TOTALES	36	189.101	269.397	
En construcción o contratados:				
C.P.V.S.A.	11	96.800	136.296	
Ofc. Nav. Comercial	2	17.592	23.313	
	13	114.392	159.609	
TOTAL GENERAL	49	303.493	429.006	

En el análisis de la estructura de esta flota se advierte que el sector estatal está representado por 2 empresas (no incluímos a la Cía. Administradora del Guano que se limita al trasporte del fertilizante en el litoral) con una elevada tasa de renovación y concentración empresaria.

En el sector privado subsiste la dispersión empresarial sin llegar a los extremos que hemos señalado para otras etapas republicanas. La ausencia de renovación por buques nuevos en este sector se explica por la elevada inversión que supone los actuales buques mercantes, característica que con algunas excepciones se repite en las empresas navieras privadas iberoamericanas.

El registro promedio de los buques alcanza a 5.250 toneladas por unidad, pese a haberse considerado buques de 500 TRG en adelante. Este promedio sube a 6.200 a la incorporación de los buques en construcción o contratados, así como disminuye en forma notable la edad promedio de los mismos.

En esta flota hay un bajo índice de diversificación. El 65 o/o del tonelaje corresponde a cargueros en su casi totalidad en servicio de ultramar, única categoría existente en el sector. En servicio de cabotaje solamente se

encuentran buques tanques y pequeños cargueros. No se dispone de un solo mineralero o granelero pese a la estructura de nuestro comercio exterior.

En la trayectoria de las empresas privadas hay que destacar al "Consorcio Naviero Peruano S.A." como la de mayor antiguedad, pues inicia sus actividades en Junio de 1959 con el bueque tanque ORION de 2,530 TRG.

Esta empresa con un sostenido desarrollo cumple una labor pionera incorporando al registro nacional los primeros cargueros frigoríficos CUZCO e ICA y el primer buque OBO que toma el nombre de JUNIN.

En este desarrollo la empresa participa en Conferencias y Pools con servicios regulares a Europa, Norte América y Japón.

Fueron fundadores del CNPSA, Hernando de Lavalle, Luis Vargas R., Hugo Sommerkamp B. y Jorge Villena.

Con el CNPSA y más tarde con "Naviera Humboldt S.A.", fundada por Luis Banchero Rossi, operando una apreciable flota de graneleros en tráfico internacional, comienza a surgir en el panorama naviero privado la tendencia a orientarse hacia la gran empresa.

Este "despegue" que llega a nuestro país con retraso en relación a otros países iberoamericanos, no sólo debe ser destacado, también debe ser estimulado por el Estado como tendencia moderna de formación de grandes empresas, única forma de reducir costos, lograr un mayor respaldo patrimonial y un mejor acceso a los mercados internacionales.

Cuando se concluye esta Monografía, la ASOCIACION DE ARMADORES DEL PERU, con una trayectoria que apenas cubre poco más de tres lustros, ha demostrado ser un valioso elemento en la actividad que representa bajo la sucesiva conducción de Hugo Sommerkamp, Federico Stock, Fernando Harten, Adolfo León y Abel Woll.

En las empresas que la conforman van surgiendo auténticos dirigentes capaces de actuar en el escenario donde se mueve la actividad naviera, uno de las más competitivas en el mundo.

Con un sostenido desarrollo, estas empresas contribuyen a superar en proporción cada vez mayor, la situación de dependencia del trasporte marítimo foráneo.

Constituyen, en su conjunto, un factor de interés nacional y de protección a la economía.

Tienen un influjo afirmativo en el destino del país.

INDICE GENERAL
2º TOMO

CAPITULO VII (1879 - 1883) II

LA GUERRA DEL PACIFICO 1

Las causas de la guerra 3
La desaparición de la Marina Mercante nacional 14

CAPITULO VIII (1884 - 1904) 25

De Miguel Iglesias a Manuel Candamo 27
La reacción contra una política equivocada 29
Los Tratados de Comercio y Navegación con Estados Unidos, Brasil y Japón 32
El Tratado de Derecho Comercial Internacional de 1889 y el Código — Bustamante de 1928 34
Las nuevas disposiciones sobre Aduanas y Capitanías 35
La situación de la Marina Mercante nacional en 1891 36
El Código de Comercio de 1902 42
La Ley de Fomento y Protección Naviera de 1903 43

CAPITULO IX (1905 - 1968) 49

De José Pardo y Barreda a Fernando Belaúnde Terry 51
La Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao (I Etapa) 60
La Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao (II Etapa) 92
La Corporación Peruana de Vapores .....(III Etapa) 103
La Dirección de Hidrografía y Faros 130
La Escuela Naútica "Miguel Grau" 133
La Oficina Naviera Comercial del Ministerio de Marina 138
La Industria de la Construcción Naval 148
El Plan para Puertos y Vías Navegables 165
Los Convenios Internacionales 169
La Asociación de Armadores del Perú 172