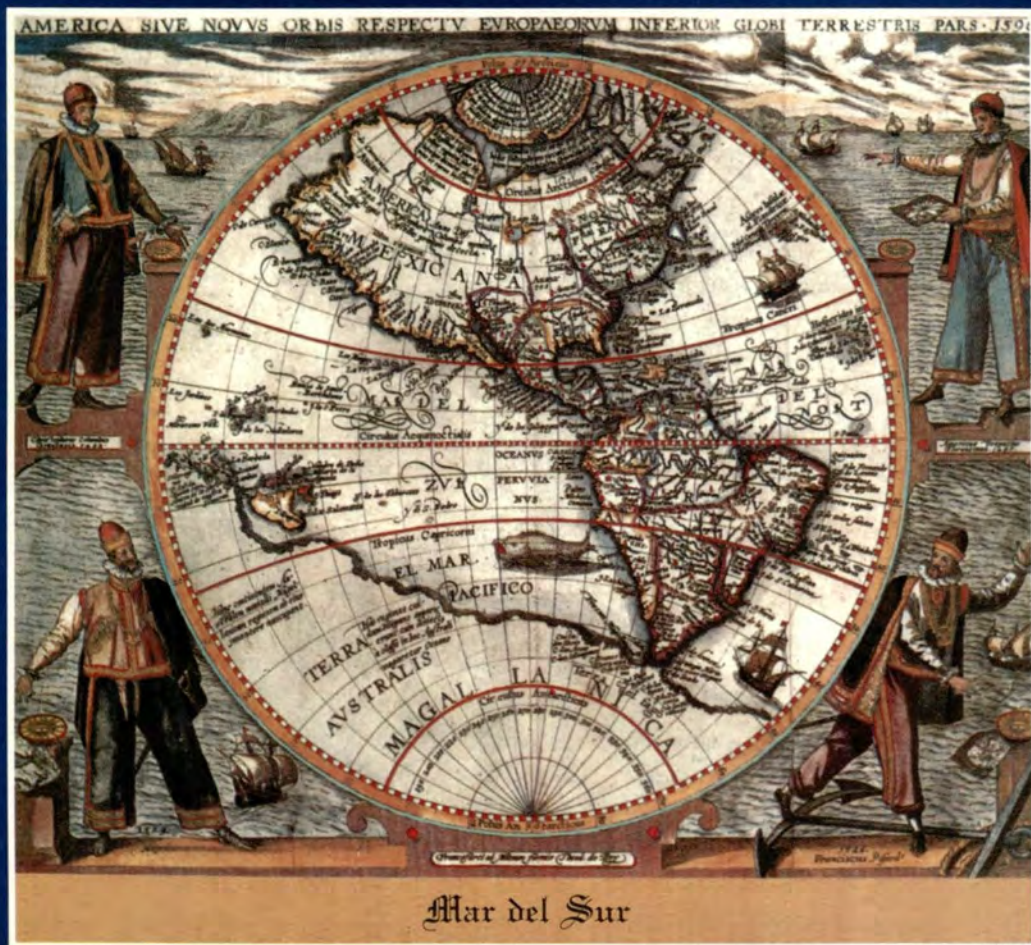


# REVISTA DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTORICO – MARITIMOS DEL PERU



15  
1996



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



**1996**

DIRECTOR: Armando Nieto Vélez

CORRESPONDENCIA Y CANJES: Av. Salaverry 2487, Lima 27  
Telfs.: 4229950 - 4407273 - Fax: 4227838

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

---

IMPRESA DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERU



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

Nº 15

LIMA

1996

**INCORPORACION DE MIEMBROS DE NUMERO**

|   |     |
|---|-----|
| Embajador Gonzalo Fernández Puyó, <b>El Perú y el Derecho Internacional en el Proceso Antártico.</b> ....                               | 9   |
| Discurso de recepción del Contralmirante Jorge Villalobos Urquiaga. ....  | 29  |
| Capitán de Navío José Luis Guerola Lazarte, <b>Contaminación del Medio Marino: Análisis de un problema de interés prioritario.</b> .... | 37  |
| Discurso de recepción del Embajador Gonzalo Fernández Puyó. ....  | 87  |
| Doctor Luis Enrique Tord, <b>El Capitán de Navío Luis Germán Astete.</b> ....   | 95  |
| Discurso de recepción del Contralmirante José García Valdivieso. ....   | 111 |
| Vicealmirante Alfonso Panizo Zariquiey, <b>Submarinos de construcción alemana en la Marina de Guerra del Perú.</b> ....                 | 117 |
| Discurso de recepción del Doctor José Agustín de la Puente Candamo. ....  | 164 |

**ARTICULOS**

|   |     |
|---|-----|
| Doctor Peter Bradley, <b>La Armada del Mar del Sur y el ataque y la defensa del Perú (Siglo XVII).</b> .... | 171 |
| Doctor José Antonio del Busto Duthurburu, <b>El Perú Esencial.</b> ....                                     | 185 |

**CRONICA**

|                                 |     |
|---------------------------------|-----|
| Actividades del Instituto. .... | 195 |
|---------------------------------|-----|

**NECROLOGIA**

|  |     |
|--|-----|
| Vicealmirante José Carvajal Pareja. ....             | 205 |
| Capitán de Fragata Dr. Fernando Romero Pintado. .... | 207 |



*Incorporación de Miembros  
de Número*



## *El Perú y el Derecho Internacional en el Proceso Antártico\**

EMBAJADOR GONZALO FERNÁNDEZ PUYÓ

**M**e encuentro en este recinto que es tan grato y conocido para mí, al que me siento estrechamente ligado, fundamentalmente por inquietudes comunes que nos unen con la historia de nuestra Patria y, en forma particular con la gloriosa Marina de Guerra, a la que en un momento decisivo de mi vida debí pertenecer. El destino me llevó hacia otras canteras también de la defensa nacional y desde mi profesión fui acrecentando mi respeto y veneración a los actos de ejemplar conducta y a las páginas de gloria, de sacrificio y de honor que han constituido una constante en el transcurso de la vida de nuestra gloriosa Marina Nacional. Mi veneración va hacia los héroes inmortales y hacia las figuras que han dignificado y dignifican a la Armada del Perú.

Generosamente he sido hoy convocado para exponer un tema relacionado con la Marina al concederme el honor de ingresar como Miembro de Número al Instituto de Estudios Histórico-Marítimos. La decisión del Consejo que preside el Almirante Ramón Arróspide constituye un honor muy grande para mí y a la vez un reto que he de cumplir con modestia pero con plenitud. Decisión por la que reitero mi más sinceros agradecimientos.

En el campo internacional, me ha parecido propio ocuparme de la presencia del Perú en las tres etapas por las que ha transcurrido hasta hoy en el proceso antártico, continente nacido o aflorado rodeado por el mar, en donde a nuestra Marina de Guerra le ha tocado brillantemente afirmar en son de paz la presencia

---

\* Discurso leído en el acto académico celebrado el 26 de junio de 1996.



del Perú en un sector de esa inmensa sábana blanca, para relieves sus derechos, su presencia y para iniciar por parte nuestra, las investigaciones científicas a fin de ofrecerlas al Perú y al Mundo.

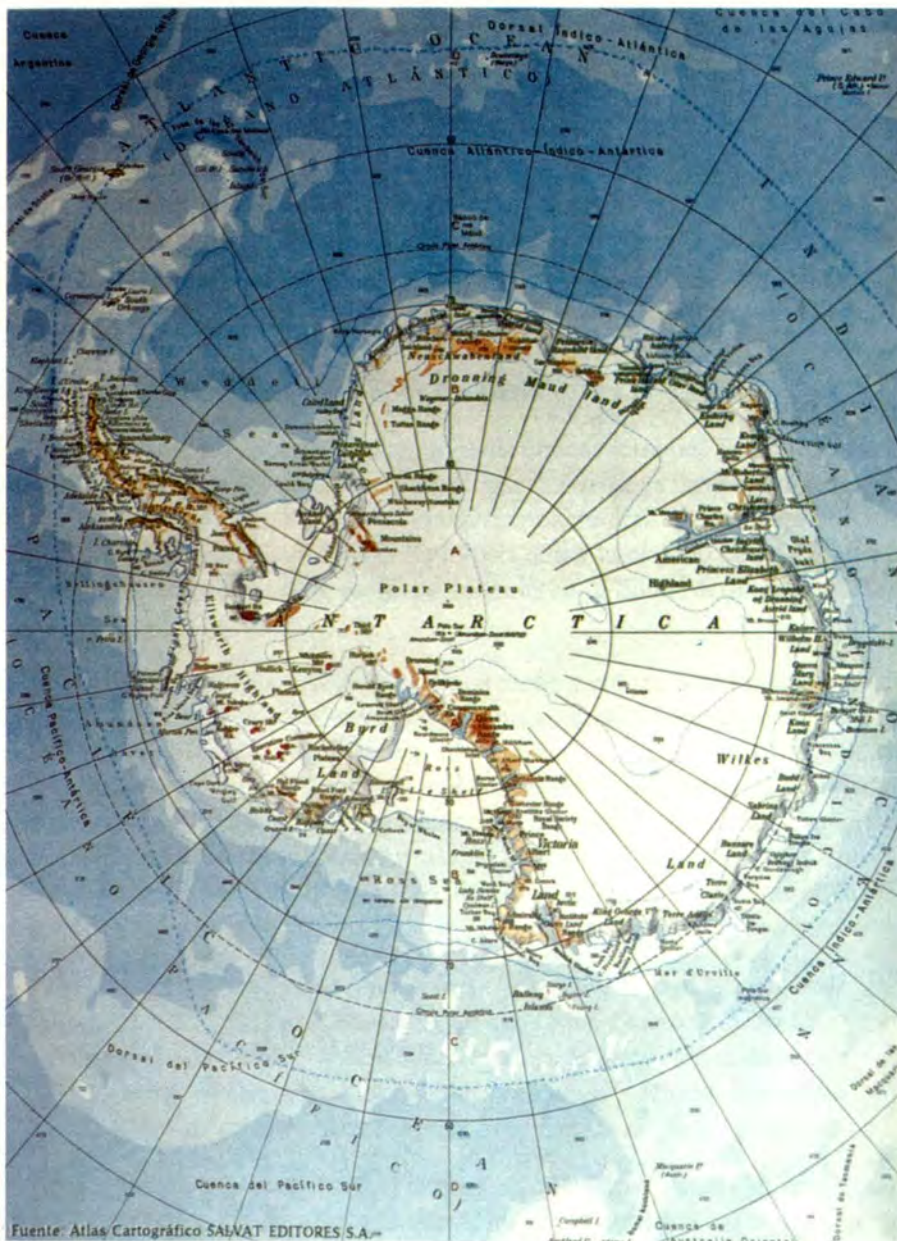
Por otro lado he creído útil destacar en esta exposición cómo el problema avanza dentro del marco del Derecho Internacional hacia el encuentro de un régimen jurídico específico para la Antártida, del que aún adolece.

Han pasado cinco siglos y no han sido todavía suficientes para darle finalmente a esta vasta región el régimen jurídico adecuado y permanente que garantice que el avance de la tecnología no convierta en zona de conflicto a una que es hoy –temporalmente, a mi juicio, de paz– merced a las disposiciones que adoptan los Estados involucrados, en base a normas prudentes, conscientes y pragmáticas adoptadas, mientras el Derecho Internacional va desbrozando el camino hacia alcanzar un régimen jurídico sólido, respetado por la Comunidad Internacional.

En nuestro medio, el prestigioso Profesor Carlos Peñaherrera del Aguila al estudiar el origen y la conformación de lo que hoy llamamos Continente Antártico o simplemente la Antártida, concede especial importancia a la teoría del sabio alemán Wegener quien, coincidiendo con otros tratadistas sostiene que “Hace cientos de millones de años, en la era primaria, las dos grandes masas continentales que existían en la superficie terrestre, Laurasia al norte y Gondwana al sur, separadas por una angosta franja oceánica conocida con el nombre de Mar de Tetis, constituían un solo continente denominado Pangea”.

Este mismo autor, en un nuevo trabajo presentado en 1912, expone su teoría “de la deriva de los continentes”, que es uno de los grandes avances en el conocimiento de la iniciación de los continentes y de los mares. Incide esencialmente en el desplazamiento permanente de las masas continentales y dice “que flotaban y se desplazaban”, es decir estaban en constante movimiento, y que ese movimiento de la rotación de la tierra hizo que el Continente primario de Gondwana se fraccionara, dando origen no sólo a América del Sur, sino a Africa, a la Península Indostánica, a la Meseta del Decán, al Brasil, al Macizo brasilero y a Australia.

A esta teoría se agrega la de las Placas Tectónicas, referida a que la tierra en su parte externa encierra placas que se mueven en sentido opuesto; “a partir de ejes constituidos principalmente por cordilleras submarinas”, no sin antes haber planteado Wegener “que las anomalías magnéticas en los fondos oceánicos eran evidencia de la separación de los fondos marinos y de la inversión del campo magnético”.



Posición de la Antártida en relación con los demás continentes.





Las tesis expuestas nos llevan a la conclusión que la vieja teoría que bautizó con el nombre de “Antartandes” el ilustre geógrafo alemán H. Reiter, cobró importancia singular al señalar “la continuación natural de la Cordillera de los Andes en el sector antártico” y al sostener este ilustre estudioso que en la América Meridional, la cordillera dobla hacia el este y continúa en forma submarina a través de las Islas Georgias, de los Estados, Banco de Bunwood, Orcadas del Sur, Sheatland del Sur y las Islas Sandwich del Sur, algo muy semejante al arco antillano por cuyo derrotero algunos geólogos se inclinan. De allí la similitud geológica entre la composición de esta hundida cordillera y la majestuosa de los Andes, lo que constituye para nosotros un valioso antecedente geográfico.

## PRIMERA ETAPA DEL PROCESO ANTARTICO

Como vemos, la Antártida se forma desde épocas remotas. Se conoce que en la época de los griegos, se comienza a investigar dentro de la formación geográfica del mundo esta región remota que les era desconocida pero que tenía que existir a juicio de los estudiosos. Es Claudio Ptolomeo quien la expone como “Tierra Incógnita” (de Ptolomeo) o bien, como se conoció en la Edad Media, como “Terra Australis nondum Cognita”.

Dentro de este mismo criterio, debemos recoger entonces una interesante cita que el Doctor Alberto Ruíz Eldredge, hizo ya hace algunos años, en un Simposium organizado por el Instituto de Estudios Geopolíticos y Estratégicos, oportunidad en la que relievó el Bando de Coronación, Jura del Inca José Gabriel Condorcanqui que se encuentra en el Archivo del Arzobispado del Cusco, transcrito –dijo el conferencista– en la **Colección Documental de la Independencia del Perú**, Tomo II, “La Rebelión de Túpac Amaru”: La Rebelión, pág. 578. El Bando dice, en la parte que atañe al tema de análisis:

*Don José Gabriel Túpac Amaru Inca.– Don José I por la gracia de Dios, Inca Rey del Perú, Santa Fe, Quito, Chile, Buenos Aires y Continentes de los MARES DEL SUR, Duque de la Superlativa, Señor de los Césares y Amazonas, con Dominios en el gran Paititi, Comisario y Distribuidor de la Piedad Divina por el Erario sin par.*

Coincido con el Doctor Ruíz Eldredge en que Túpac Amaru al proclamarse soberano Inca no se limita a lo que fue el amplio Virreinato del Perú, sino que avanza hacia los Continentes de los Mares del Sur “que no pueden –dice– ser otros que los de la Antártida, por la vastedad de las citas que contiene este párrafo del Bando del famoso líder precursor de la Independencia Americana”.



Pero en 1531 aparece ya en los Mapas de Oriuntus Finne y no como “incógnita”, sino como “terra australis” luego en el mapa de Ortelius en 1570 y con mayor precisión en el Mapa Mundi de Mercator de 1587, como lo ha venido exponiendo siempre.

Hay que concordar sin embargo, en que antes de la aparición de estas divulgaciones geográficas ya se había iniciado la era de los Descubrimientos, con Cristóbal Colón, respaldado por la Corona Española y con don Enrique el Navegante, de Portugal en el siglo XV y que la Iglesia Católica no sólo para evitar roces entre estas potencias descubridoras, sino con fines de la cristianización de eventuales elementos asentados en tierras desconocidas, dicta la “Bula Inter caetera” el 4 de mayo de 1493, durante el Papado de Alejandro VI, dividiendo el universo en dos sectores para los objetivos que acabamos de mencionar y en dicho instrumento ya se menciona una línea que va de “Polo a Polo” cuando aún no habían sido determinados explícitamente los hemisferios, lo que indica no la percepción, sino los adelantos científicos de que disponía la Santa Sede.

El 7 de junio de 1494 por el Tratado de Tordesillas, firmado en Valladolid, se amplía el área de las concesiones de descubrimiento en favor de Portugal y se obligan España y Portugal a someter cualquier eventual controversia al veredicto del Papa.

En esta primera etapa del proceso considerando los antecedentes antes mencionados, se inicia: La Era de los Descubrimientos y la de las Expediciones oficiales, por aflorar el apetito aventurero, primero, para llegar al Polo Sur en una hazaña más peligrosa que la de los actuales alpinistas o andinistas, y por alcanzar luego el objetivo común a los Estados interesados por adquirir conocimientos primero y soberanía después de estas vastas zonas que, con el transcurso del tiempo han ido descubriendo la riqueza que encierran en sus mares y en sus profundidades, bajo espesas capas de hielo que cubren sus 13 millones 176,130 Km<sup>2</sup>, cuya extensión se dice calculada “mediante los análisis de fotografías aéreas”.

En mi primer trabajo sobre esta materia, en 1948, ya señalaba más de 50 expediciones que habían alcanzado connotación. Se realizaban, como dije en párrafos anteriores, o bien por afanes aventureros las primeras o bien por aspiraciones territorialistas las segundas. Ese cuadro va variando a través de los años y si hoy día éstas continúan, se efectúan bajo criterios diferentes y con reglas que los Estados han venido acatando como si hubieran surgido normas de obligatoriedad mundial aceptadas a ese nivel, pero todavía no se llega a alcanzar, sino lo que concibe como un régimen transitorio que está abocado por un lado a la prevención



de conflictos, y por otro, a la investigación científica.

En efecto, como lo acabo de mencionar, son ya innumerables las expediciones que se han realizado hacia el Polo Sur y a muchas de las cuales me he venido refiriendo en diversos trabajos, a partir, como dije antes, de 1948.

El prestigioso historiador José Antonio del Busto nos da dos interesantes antecedentes que parecería fueran el comienzo de la aproximación al Continente Blanco de que estamos tratando. Dice en la primera cita que recojo que el “verdadero descubridor del mar antártico parece haberlo sido un maorí, pues partiendo de Nueva Zelanda hacia el austro descubrió un mar muy frío y trozos de hielo. Ocurrió eso alrededor de 1,100 y las leyendas polinésicas todavía recuerdan el acontecimiento. El navegante maorí se llamó Iu Te Rangiora”. Y, luego estima que el peruano que más se aproximó a la Antártida fue nada menos que el Inca Túpac Yupanqui, por el año 1470. Quien –dice– que “partiendo del Cusco llegó al final de la tierra americana...” “a la región de Osorno y Puerto Varas, donde termina la tierra y empiezan los archipiélagos patagónicos”.

Una aproximación muy importante es la de Magallanes en 1519, que descubre el estrecho que hoy lleva su nombre; y a la de Pedro Sancho de la Hoz quien, según la misma fuente, “obtuvo de la Corona (española) licencia para descubrir y conquistar toda la tierra del Estrecho de Magallanes, incluyendo la que sigue al Meridión. No lo hizo, pues murió”.

Sería largo y tedioso exponer una relación pormenorizada de estas expediciones ya no dentro de la óptica de simples aventureros. En consecuencia y como acontecimientos históricos nos referiremos a las que tienen su origen o se relacionan estrechamente con el Perú, que he citado cronológicamente cuando el caso lo ha requerido:

1. La dispuesta por el Virrey Andrés Hurtado de Mendoza en 1557, en la que navegan los expedicionarios Cortés de Ojeda y Juan Ladrillero y que constituyó la primera que se dispone desde el Perú, por la que se inicia el conocimiento de un sector importante de la Antártida, después de haber cruzado el Estrecho de Magallanes.
2. La de Alvaro de Mendaña que organizada y preparada y con efectivos peruanos, zarpa del Callao y según el Boletín de la Sociedad Geográfica de Madrid, 1895, habría navegado la convergencia Antártica.
3. La de Juan de Villalobos que también parte del Callao en 1579 y logra alcanzar el grado 55 de latitud sur.

4. La que en 1593 realiza el marino John Davis que, asimismo, es reforzada en el Callao y va con efectivos peruanos, partiendo de nuestro primer puerto en el pequeño barco “Desiré” y logra alcanzar los 62 grados de latitud sur.
5. La de la Armada del Mar del Sur, al mando del General Gabriel de Castilla, cuyo escuadrón “peruano por su origen y conformación” logró en 1603 que la nave alcanzara los 64 grados de latitud sur; lo que ha hecho afirmar al Comandante A.P. Jorge Ortiz Sotelo, estudioso de la problemática antártica, que constituyó el primero en sobrepasar el círculo antártico\*.
6. La de Pedro Sarmiento de Gamboa, en 1605, que navega la zona y declara oficialmente a nombre del Virreinato del Perú la “toma de posesión de tierras hasta el Polo Antártico”, en base a la Bula de 1493, a que hicimos referencia.
7. La del navegante portugués Pedro Fernández de Quirós, quien por instrucciones del Rey Felipe III parte en 1605 hacia el sector austral antártico para tomar posesión, a nombre de España, de “todas las tierras desconocidas al Sur del Cabo de Hornes”. A fin de cumplir el mandato impartido por el Virrey del Perú, Conde de Monterrey, se prepara una Armada en el Callao, formada por tres naves y después de nueve meses de trabajos, inicia la navegación llevando a bordo 75% de tripulación peruana. La disposición del Virrey fue que “registrase y descubriese hasta verle la coronilla al Polo”. Desgraciadamente fuertes vientos huracanados desviaron de su ruta inicial a la expedición que, en su recorrido llegó a descubrir las “Nuevas Hébridas”, a las que se bautizó con el nombre de Australia del Espíritu Santo, en el grado 26 de latitud Sur. Pero es evidente que el esfuerzo desplegado con participación peruana y el sentido de las órdenes impartidas constituyen un valioso aporte a nuestros afanes descubridores.

## SEGUNDA ETAPA

Insistiendo en el propósito de desentrañar las riquezas que aparte de las que corresponden especialmente a la abundantísima fauna en donde destaca el crustáceo llamado krill, elemento proteico de primera clase -yacen cubiertas por inmensas capas de nieve- que fluyen principalmente de las investigaciones expedicionarias del Profesor Nordenskjold y del Almirante Byrd, quienes hallaron más de 147 clases de minerales, entre los que destacan molibdeno, antimonio, cobre, plata, plomo, al tiempo de asegurar la existencia de grandes cuencas petrolíferas y

---

\* El Comercio, 25 de febrero de 1994.



carboníferas. Todos estos estudios e investigaciones van despertando el interés natural de los Estados y obviamente de las grandes potencias. Y, frente a esta realidad, se van elucubrando diversas teorías, hoy tan conocidas, destinadas, fundamentalmente, a dar solución a los problemas de carácter territorial que allí se presentaban y encontrar bases jurídicas en que sustentar soberanía y a tratar de intensificar las investigaciones sobre la realidad de la riqueza de los recursos.

Nacen así:

- a. La Teoría del Condominio Plural, del tratadista francés Paul Fauchille
- b. La de los Sectores Polares, del Senador canadiense Pascual Poirier
- c. La de los Cuadrantes, de Sir Clements Markham, Presidente de la Real Sociedad Geográfica de Londres.
- d. La de la “Defrontación” de la geógrafa brasileña Terezinha de Castro
- e. La de los Profesores uruguayos Arbuet, Pucceiro y Garré llamada “Teoría del Patrimonio Común de los Estados del Hemisferio Sur”.

Sin embargo, tampoco estos esfuerzos de valiosos estudiosos como los que acabo de mencionar han logrado aceptación “unánime” de la comunidad internacional, en razón, evidentemente, de los postulados hoy vigentes del Derecho Internacional que requieren el cumplimiento de otras exigencias.

### **TERCERA ETAPA**

Dentro de esa tesitura es que al finalizar el Año Geofísico Internacional (Tercer Año Polar – 1957-1958, el primero en 1882-83 y el segundo en 1932-33), los Estados Unidos aprovecharon de la presencia de once países más, reunidos para intercambiar investigaciones y estudios sobre tema tan especial. Con el fin primordial de evitar eventuales conflictos internacionales basados en la orientación territorialista de algunos Estados y abrir al mismo tiempo una válvula de escape a la presión que ya sentía el Gobierno de Washington de su propio Congreso, por un pronunciamiento nacional sobre el tema, y a abocarse al conocimiento cabal de un nuevo caso que se presentaba promisorio por un lado y realmente peligroso por el otro, plantearon el proyecto que hoy se conoce como el Tratado Antártico que fue suscrito, como Miembros Originarios, por las doce naciones allí representadas, dentro del cual se crean las categorías en este instrumento internacional de: Países Adherentes y Países Consultivos, y se fijan las condiciones para alcanzar esos respectivos status.

## PRINCIPIOS DEL DERECHO INTERNACIONAL RESPECTO A LAS REGIONES POLARES

Frente a estas realidades, creo que hemos de buscar principios que sean realmente ciertos, con fundamentos jurídicos respetables y por lo tanto estables, para ir aplicándolos a estas zonas especiales de hielos perpetuos, mientras avanza la tecnología, para ir paulatinamente adaptando reglas imaginativas que puedan surgir, dentro del Derecho, en forma tal que el problema de la soberanía se resuelva, más que con un criterio cerrado y egoísta pero ajustado, es cierto, a las reglas importantes del descubrimiento con la ocupación permanente, útil y necesaria, con una visión más amplia y pragmática. Al seguir en ese camino se estará coincidiendo con el pensamiento de nuestro ilustre internacionalista don Alberto Ulloa, quien sentenciaba que hay que buscar reglas nuevas para nuevas situaciones. Así las han encontrado y aplicado después de largos años de estudio, en el Nuevo Derecho del Mar, tesis en la que el Perú, Chile y Ecuador tuvieron importante rol. Hoy nos ufamamos en reconocer los esfuerzos coronados por el éxito de dos distinguidos compatriotas nuestros, en estas complicadas negociaciones, los Embajadores Juan Miguel Bákula y Alfonso Arias Schreiber.

Ulloa vio en el transcurso de los años que había entrado el mundo en un “período de confusión y de adaptabilidad del Derecho Internacional durante el que las pretensiones injustificadas, o la pretensión a pretensiones legítimas, buscan apoyo dialéctico en el antiguo Derecho. Pero, después la realidad de la diferenciación se impone y la recta razón indica que es preciso pensar en la formulación de reglas internacionales nuevas, acordes con las necesidades y las realidades que se presentan y a las que hay que encarar desde puntos de vista jurídicos”.

Cree el maestro que no es suficiente por falta de sustento doctrinario la tesis del simple descubrimiento para las regiones polares, “donde aquel acto -dice- no es distinto en derecho, de un suceso ocasional”.

Por otro lado, el hecho de la heredad de títulos o espacios originarios de las Potencias descubridoras iniciales en el siglo XV, fue por lo menos puesto en duda. Se ha pensado entonces que el título, si se le admitía como tal, era incompleto. Los eminentes tratadistas argentinos L.A. Podestá Costa y José María Ruda, en su connotada obra de Derecho Internacional Público, recuerdan que primero Inglaterra, seguida por los Países Bajos y Francia después reafirman que es más importante la ocupación que el descubrimiento significado por un simple desembarco, o la colocación de una cruz o una señal. Y por otro lado, frente a la Bula de Alejandro VI que según la Reina inglesa está orientada a la conquista y conversión al cristianis-



mo de tribus salvajes e impulsada desde luego a la aprehensión de tierras ultramarinas, desconoce aquella atribución papal de dividir el mundo para su descubrimiento y de acuerdo a una cita del Tratado de Derecho Internacional que he mencionado “La Reina Isabel de Inglaterra otorga en 1578 una ‘Carta Patente’ a Sir Humphrey Gilbert autorizándolo a descubrir las remotas tierras paganas y bárbaras, comarcas y territorios no poseídos actualmente por otro Príncipe o pueblos cristianos y tomarlos, ocuparlos y disfrutar de ellos”. Refieren las páginas de esta importante obra que en 1580, cuando el Embajador español protesta por el viaje de circunvalación emprendido por Francisco Drake, la Reina Isabel le manifiesta que “no podía convencerse que las Indias pertenecieran a España por el sólo hecho de la donación del Papa... invistiendo (a los españoles con la POSESION) y esto basado solamente en que hubiesen tocado en tal o cual punto, erigido refugios, dando nombre a algún río o promontorio, pues estos actos no se pueden conferir al DOMINIO...; de manera que esa donación no puede impedir que en las regiones en que los españoles no sean RESIDENTES, otros Príncipes comercien y establezcan colonias”.

Sin desconocer que en este caso el fin último era el adquirir posesiones ultramarinas, no hay duda que el principio aplicado tiene su base fundamental en el que proclama Hugo Grocio, padre del Derecho Internacional, en su gigantesca obra **De jure belli ac pacis**. Posteriormente, para los tratadistas el simple descubrimiento era reconocido, pero como “inchoate title”, título incompleto o título embrionario como lo llamaron otros.

Por eso enfatizan Podestá Costa y Ruda que “como resultado de las normas adoptadas en los Tratados, en la práctica y en la doctrina podemos concluir que desde fines del siglo XIX es menester, para adquirir territorio, que la ocupación efectiva reúna las siguientes condiciones”:

1. Que se trate de un territorio “nullius”, es decir inhabitado o habitado por tribus salvajes o por pueblos cuya organización no los caracteriza como un Estado o un territorio que ha sido abandonado por un ocupante anterior;
2. Que la ocupación sea realizada por el Estado independiente y no por personas o instituciones de naturaleza privada, salvo que ellas obren autorizadas por un Estado o que éste homologue oportunamente su acción;
3. Que la ocupación consista en implantar un poder con medios suficientes para ejercer autoridad real o al menos virtual sobre el territorio, asegurando ciertos derechos básicos; y,
4. Que la ocupación sea notificada oficialmente a los demás Estados.



En conclusión, los tratadistas que he mencionado: Ulloa, Podestá Costa y Ruda, defienden los principios permanentes del Derecho Internacional. El principio del descubrimiento y de la ocupación no ha cambiado doctrinariamente, pero hay dos aspectos fundamentales que hay que considerar: a) Las regiones polares se diferencian sustancialmente de cualquier otro sector importante de la tierra; y b) El Derecho Internacional se va adaptando a los nuevos criterios de la responsabilidad amplia y compartida de los Estados para la solución de problemas, ya no tan propios, sino comunes al bienestar de los pueblos. Se va ampliando la óptica y asumiendo los Gobiernos, obligaciones impostergables con entendimientos interestatales.

Vista pues la posición doctrinaria que emerge del Derecho Internacional, podemos afirmar que el Tratado de Washington de 1959, en el que el Perú fue Miembro Adherente el 10 de abril de 1981 y alcanzó la condición de Miembro Consultivo en la Reunión Consultiva de París de 1989, con derecho pleno a voz, voto y veto, constituye hoy el único régimen legal que rige la materia. Esta condición, la suprema dentro de dicho instrumento internacional se alcanza fundamentalmente por la demostración inequívoca de nuestra vocación antártica expresada y reafirmada en antecedentes anteriores al Virreinato mismo y a otros de carácter científico y geopolítico con la presencia de la Primera Expedición Naval del “Humboldt” en 1988 y a las investigaciones científicas allí realizadas así como a los Programas de Investigación proyectados para el período 1989 - 1993.

El Tratado en mención ha creado indiscutiblemente un Sistema Antártico que ha ido implementándose en el caminar de los años con estrechas vinculaciones con otros organismos de que se sirve. Nace ya estrechamente ligado al SCAR (Special Committees of Antarctic Research), y se vincula con otros que han surgido de su propio contenido jurídico, ya que es evidente que el Tratado Antártico es: a) el primer Tratado de Desarme y de Desnuclearización; b) es un Tratado de Paz; c) es un Tratado de aplicación de Medidas de Confianza, como son las visitas a Bases Científicas extranjeras sin aviso previo y el intercambio de informaciones científicas de carácter general; d) es un Tratado de Defensa del Medio Ambiente, precisamente por el cual se han suscrito en 1964: 1) Medidas para la Conservación de la fauna y flora antárticas; 2) La Convención de Londres –de 1972, vigente desde 1978– sobre la defensa de las fosas antárticas; 3) La Convención de Canberra para la Conservación de los recursos vivos antárticos de 1980, vigente desde 1982; 4) La Convención de 1980 para la Conservación de Flora y Fauna; 5) La Convención para la Reglamentación de las Actividades sobre recursos Minerales Antárticos, del 2 de junio de 1988; y, la Prohibición de la Explotación Minera durante los



Machu Picchu: Estación Peruana Antártica  
en la Bahía del Almirantazgo de la Isla Rey Jorge.





próximos 50 años, adoptada en la Reunión Consultiva Especial, de El Escorial, España, el 4 de octubre de 1991; y, 6) El Protocolo del Tratado Antártico, de Madrid, de octubre de 1991, sobre Defensa del Medio Ambiente.

No cabe duda alguna que el Tratado Antártico de Washington es un amplio instrumento orientado hacia la paz, la investigación, la cooperación y el bienestar de la humanidad, y es justo reconocer que ha constituido un aporte importante en las relaciones internacionales y fundamentalmente en favor de la paz mundial de un lado, mientras por otro ha tenido la virtud de convertir todo un Continente en un amplísimo laboratorio de investigación científica para la humanidad. Los esfuerzos realizados por las Naciones a través de los años, van tranquilizando los espíritus, sedimentando las apetencias y demostrando, día a día, la importancia de la cooperación frente al peligro por apetitos territoriales cuyos Estados no logran aún el apoyo ilimitado para sus propios fines de investigación, aunque fuera, finalmente, para una eventual explotación racional de los recursos que garanticen la no contaminación.

## **EL PERU EN LA ETAPA DE LA FORMACION DE CONSOLIDACION DE UN REGIMEN JURIDICO**

Como hemos visto, el Perú ha estado presente en las tres etapas del proceso antártico. En la primera, en la época de los descubrimientos históricos, señalados en la etapa inicial de esta exposición; en la segunda, —aparte de sus antecedentes geográficos, geológicos, glaciológicos y a la decisiva influencia en nuestro medio de sus corrientes marinas y de sus vientos— en las teorías imaginativas para la solución del caso de las soberanías, por su especial situación geográfica dentro del cuadrante sudamericano; y, en la tercera etapa por ser parte del Tratado Antártico de Washington, con status Consultivo.

El cumplimiento de ese instrumento, y la demostración al mundo de nuestra auténtica vocación e interés antárticos, constituye hoy ya no un simple antecedente, sino la evidencia de la cooperación plena que ha venido brindando el Perú desde la Primera Expedición a bordo del BAP “Humboldt” en 1988, en la que se llegó a los 65 grados de latitud sur y en donde ya se determinó, a base de trabajos logísticos y de evaluación, el lugar donde habría de instalarse posteriormente la Base Científica Machu Picchu. Allí se colocó un monolito y se izó por primera vez la Bandera Nacional. Las playas de la Bahía del Almirantazgo se bautizaron como “Bahía de los Incas”, “Ensenada de Auquis” o de los “Príncipes Andinos” y la barrera que rodea el valle “Barrera Pachacútec”, según nuestro historiador José Antonio del Busto.

En la segunda expedición de 1989, se instala e inaugura, el 26 de febrero, la Base antes mencionada con una colaboración importante del Ejército del Perú. En la tercera se instala igualmente un Radar MST, con tecnología íntegramente peruana, cuya eficiencia hace decir al distinguido Almirante de nuestra Marina de Guerra, Jorge Brousset Barrios, que dicho Radar, está permitiendo investigar las causas del adelgazamiento de la capa de ozono en la Antártida y con ello, el Perú ha venido efectuando un significativo aporte a la comunidad internacional, el cual es objeto de un amplio reconocimiento por el impacto que dicha problemática tiene en el ecosistema del planeta en su conjunto.

Desde la primera hasta la séptima, las expediciones han sido realizadas con científicos peruanos, con la presencia de elementos del Servicio Diplomático y la colaboración de las Fuerzas Armadas. Sin embargo, pienso –frente al decreto vigente sobre la rotación para la organización de cada una de ellas– que es a la Marina de Guerra a la que corresponde tomar la dirección respectiva, no sólo por lo que enfatizó en algún momento el General Edgardo Mercado Jarrín, Presidente del Instituto de Estudios Geopolíticos y Estratégicos, acerca de que “el Poder Naval ha sido tradicionalmente empleado como instrumento político y continúa en la actualidad siendo uno de los más adaptables y flexibles en la conducción de la política internacional en tiempos de paz”, sino porque la Antártida fluye y está en el mar, jurisdicción básica de nuestra Marina Nacional.

Largo sería enumerar todo lo que el Perú ya ha venido investigando en el campo científico. Podemos señalar sucintamente que se han realizado y se realizan estudios sobre cartas de distribución geográfica, meteorología, oceanografía física y química, investigaciones metropetrográficas y paleontológicas, geología, krill y zooplancton, biología humana, medición de las corrientes del mar por medio de ecos producidos por las olas, por medio de una antena “yagui” colocada en el Radar, etc., etc.

Por falta de apoyo constante, permanente, a una significativa política antártica, que en todo caso ya fue aprobada desde 1981, aún tenemos que realizar nuestras expediciones, sin contar con barcos apropiados, aunque felizmente con una colaboración digna de resaltarse de la Fuerza Aérea del Perú. Y dentro de la Zona, de acuerdo al espíritu y a la letra del Tratado, hemos recibido apoyo logístico especialmente de Argentina, Chile y Uruguay y en años anteriores de Polonia.

Antes aún de este avance significativo que hemos reseñado, Beatriz Ramacciotti, nuestra actual representante ante la OEA, se preguntaba:





El Perú realiza estudios científicos  
e hidrográficos.

“¿Ha llegado el momento de que el Perú, y los demás países del Hemisferio Sur, piensen en reivindicar un patrimonio común defendiendo sus derechos y actuando en conjunto para obtener lo que por destino geográfico podría pertenecerles?”

¿Debe el Perú plantear una reivindicación unívoca? ¿Debe unir sus esfuerzos con los demás países iberoamericanos con vocación antártica haciendo causa común, comprendiendo que es preferible no pretender mucho a riesgo de perderlo todo? ¿Debe influir directamente al interior del Tratado y ante el resto de la Comunidad Internacional, para que se acepte un régimen internacional que beneficie a la Humanidad en su conjunto?”

Entonces yo me hacía las siguientes reflexiones que siguen cobrando actualidad:

**Primero.**— Las peculiares características de esta zona, rica, vulnerable e inhóspita llamada Antártica, han constituido un serio problema para encontrar soluciones adecuadas que satisfagan las aspiraciones de los países que se encuentran involucrados en ese continente, dentro del Derecho Internacional consuetudinario. No existen normas precisas. Por lo tanto hay que buscar fórmulas imaginativas que salven ese escollo.

**Segundo.**— Aunque con serios problemas para la extracción, es un hecho que la Antártida posee ingentes recursos económicos que se están agotando en otras áreas del mundo. Mientras no se llegue a establecer un régimen de explotación especialmente de hidrocarburos y minerales y no se haya superado el problema de las reclamaciones pendientes, no cabe duda de que este continente, hoy en paz, puede convertirse en escenario de dolorosas confrontaciones bélicas.

**Tercero.**— Por su posición geográfica, la Antártida constituye zona estratégica de primera magnitud, especialmente frente a la hipótesis de que una conflagración pudiera inutilizar o cerrar el Canal de Panamá, o como afirma la geógrafa brasileña Terezinha de Castro: La Antártida se puede constituir en una “base de alerta, intercepción y partida” en una eventual emergencia frente al Atlántico Sur.

**Cuarto.**— El Tratado Antártico, constituye la primera aproximación a un régimen jurídico, y el Perú como país antártico, debe ir propugnando de acuerdo al Comunicado Oficial del 11 de Abril de 1981, un Estatuto General y Definitivo, basado en la igualdad jurídica entre todos los signatarios, que contemple equitativamente los intereses de los Estados involucrados, “sin desmedro de los derechos que corresponda a la Nación”, como se afirma en la Declaración de la Asamblea Constituyente, apéndice de la Constitución del Estado.



**Quinto.**— Es un hecho incontrovertible que existe una presión internacional muy fuerte generada en las NN.UU. por los países No Alineados, en favor de la aplicación del principio del Beneficio Común de la Humanidad.

**Sexto.**— Con teorías o principios que no han recibido respaldo unánime de los Estados, ni se encuadran hoy dentro del Derecho Internacional, ningún Estado ni Organismo puede dejar de reconocer el mérito de los antiguos descubrimientos y de las expediciones científicas realizadas que han contribuido y contribuyen positivamente al mejor conocimiento de la Antártida y de su potencial reserva.

**Sétimo.**— Aparte de los valiosos antecedentes ya mencionados, que tendrían que ser revisados, habría de considerarse como fundamento principalísimo para los Estados Sudamericanos integrantes del Cuadrante respectivo, la carencia de recursos de que adolecen para atender, precisamente, las necesidades de sus pueblos, frente a la fuente que los ofrece y que los reserva en el mar en sus propias prolongaciones o defrontaciones geográficas hacia el Continente Blanco.

**Octavo.**— Aunque tardíamente, el Perú dio un paso decisivo para demostrar su posición y su vocación antárticas al adherirse al tratado en 1981 y alcanzar el status de Miembro Consultivo en 1989. El segundo paso, ha sido el envío ya de siete expediciones científicas, que han realizado investigaciones muy importantes que consolidan la contribución de nuestro país a la Comunidad Internacional en su conjunto en el Continente Antártico.

En todo caso, con sus imperfecciones —que deben ser superadas— el Tratado de Washington ha sido el instrumento que ha permitido alejar —aunque sea temporalmente— el fantasma de conflictos y abrir un largo lapso de reflexión y de estudio frente a realidades que van cambiando a través de los años especialmente, con el avance de nuevas tecnologías y el acercamiento a problemas hoy globalizados a un mundo más cooperativo.

Frente a todos estos esfuerzos orientados a la búsqueda de un Régimen Jurídico de la zona, repetiré acá lo que planteaba en 1983: “Quizás en el desarrollo de la problemática antártica —decía en ese entonces—, debiera llegarse en el futuro a la creación de algún Organismo Especializado”. Ese organismo que yo propiciaba debería asumir las responsabilidades de un régimen especial sobre exploración, explotación, administración y aprovechamiento equitativo y racional de sus recursos.

Ese futuro se está acercando y mientras conservemos este Parque como Reserva Natural —proyecto Franco-Australiano—, debo decir que mi inquietud de ayer es la de hoy: Creación de un Organismo o Autoridad específica para la Antártida

que vaya limando aristas formadas por criterios territorialistas; por el de Potencias que han manifestado "reservas" de derechos (EE.UU. y Rusia); por los tercermundistas que aspiran al Beneficio Común de la Humanidad y por las nuevas concepciones jurídico-económicas.

Hay que pensar en la nueva óptica ampliada con que el Derecho Internacional ve hoy los problemas mundiales; en las soluciones comunes a problemas también hoy comunes entre los Estados; y, a la necesidad de alcanzar metas integracionistas.

Sólo así, con desprendimiento y con franco espíritu de cooperación, podremos lograr la solución de un problema internacional que está latente. Ya hay que dar a la Antártida a través del organismo a que aspiramos desde 1983, un Régimen Jurídico propio con autoridad propia. No nos descuidemos. Evitemos futuros conflictos.

## TRATADO ANTARTICO

### PARTES CONSULTIVAS

Argentina  
Australia  
Reino Unido  
Chile  
Francia  
Nueva Zelanda  
Noruega  
Bélgica  
Japón  
URSS (Rusia)  
Estados Unidos  
Polonia (1977)  
Alemania Occ. (1981)  
Brasil (1983)  
Sudáfrica  
India (1983)  
China (1985)  
Uruguay (1985)  
Italia (1987)  
Rep. Dem. Alemana (1987)\*  
España (1988)

### PARTES ADHERENTES

Dinamarca (1965)  
Rumania (1971)  
Bulgaria  
Papúa Nueva Guinea (1981)  
Hungría (1984)  
Cuba (1984)  
Corea del Norte (1988)  
Grecia (1987)  
Austria (1987)  
Canadá (1988)  
Colombia (1989)  
Suiza (1990)  
Guatemala (1991)

Suecia (1988)  
Corea del Sur (1989)  
Perú (1989) \*\*  
Finlandia (1989)  
Ecuador (1990)  
Holanda (1990)  
Ucrania (1992)  
Rep. Checa (1993)  
Rep. Eslovaca (1993)

\* Después de la reunificación de las dos Alemanias, se terminó como Parte Contratante.

\*\* El Perú accedió a la calidad de MIEMBRO CONSULTIVO en la 15 Reunión Consultiva de París, realizada entre el 9 y el 19 de octubre de 1989.

#### **PAISES CONSULTIVOS ORIGINARIOS**

Reino Unido  
Sudáfrica  
Bélgica  
Japón  
Estados Unidos  
Noruega  
Francia  
Nueva Zelandia  
Rusia  
Argentina  
Australia  
Chile

#### **PAISES RECLAMANTES**

Argentina  
Australia  
Chile  
Francia  
Noruega  
Nueva Zelandia  
Reino Unido



## PAISES INVOLUCRADOS NO RECLAMANTES

Bélgica

Estados Unidos .- Ha declarado hacer reservas de sus derechos.

Japón

Polonia

Sudáfrica

Rusia .- Ha declarado hacer reservas de sus derechos

## REUNIONES CONSULTIVAS ORDINARIAS

- I. Canberra, 1961
- II. Buenos Aires, 1962
- III. Bruselas, 1964
- IV. Santiago, 1966
- V. París, 1968
- VI. Tokio, 1970
- VII. Wellington, 1972
- VIII. Oslo, 1975
- IX. Londres, 1977
- X. Washington, 1979
- XI. Buenos Aires, 1981
- XII. Canberra, 1983
- XIII. Bruselas, 1985
- XIV. Río de Janeiro, 1987
- XV. París, 1989
- XVI. Bonn, 1991
- XVII. Venecia, 1992
- XVIII. Kioto, Japón, 1994
- XIX. Seúl, Corea del Sur, 1995
- XX. Utrecht, Holanda, 1996
- XXI. Christ Church, Nueva Zelanda, 1997

## REUNIONES CONSULTIVAS ESPECIALES

- I. **Londres, 25 de julio de 1977**  
Se vió el ingreso de la República Popular de Polonia, como Parte Consultiva. También se estudiaron los procedimientos concernientes a notificaciones para obtener el reconocimiento del carácter consultivo.



- II. **Canberra, del 27 de febrero al 16 de marzo de 1978**  
Se elaboró la Convención para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos (CCAMLR), también conocida como Convención de Canberra de 1980.
- III. **Buenos Aires, 03 de marzo de 1981**  
Se contempló el ingreso de la República Federal de Alemania como Parte Consultiva.
- IV. **Wellington, junio de 1982**  
Se inició la negociación del Régimen de Explotación de los Recursos Minerales. Se continuó la discusión en 12 sesiones formales efectuadas en diferentes países. Tokio, París, etc., etc.
- V. **Canberra, 12 de setiembre de 1983**  
Se contempló el ingreso de las Repúblicas de la India y Brasil como Partes Consultivas.
- VI. **Bruselas, 07 de octubre de 1985**  
Ingreso de las Repúblicas de la China y de Uruguay como Partes Consultivas.
- VII. **Río de Janeiro, 05 de octubre de 1987**  
Ingreso de la República Democrática de Alemania y de la República de Italia como Partes Consultivas.
- VIII. **París, 20-21 de setiembre de 1988**  
Ingreso de España y Suecia como Partes Consultivas. Convención Sobre Regulación de Actividades Mineras Antárticas (CRAMRA).
- IX. **París, 09 de octubre de 1989**  
Ingreso de las Repúblicas del Perú, Corea y Finlandia como Partes Consultivas.
- X. **Viña del Mar, 19 de noviembre de 1990**  
Ingreso de la República del Ecuador y los Países Bajos como Partes Consultivas.
- XI. **Primera Sesión**  
**Viña del Mar, 20 de noviembre al 06 de diciembre de 1990**  
Se elaboró el proyecto de Protocolo para la Protección del Medio Ambiente Antártico, acordándose una siguiente sesión.
- XII. **Segunda Sesión**  
**Madrid, 22 al 30 de abril de 1991**  
Se continuaron los trabajos iniciados en Viña del Mar, acordándose la adopción de un proyecto legal sobre la protección global del medio ambiente, así como la convocatoria de una sesión final en Madrid, para la adopción formal del instrumento y firma del mismo.
- XIII. **Tercera Sesión**  
**Madrid, 17 al 22 de junio de 1991**  
Como resultado de esta sesión se estableció un texto de Protocolo para la Protec-

ción del Medio Ambiente Antártico, salvo la cláusula relativa a la modificación o enmienda del mismo. Dicho Protocolo incorpora cuatro anexos: Sobre evaluación del impacto medioambiental, conservación de la fauna y flora antártica, eliminación de residuos y prevención de la contaminación marina.

#### XIV. Cuarta Reunión

##### Madrid, 3 y 4 de octubre de 1991

Sesión final en la que los Estados Partes suscribieron el Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección del Medio Ambiente, incluidos los cuatro Anexos que forman parte integrante del mismo. El Protocolo declara a la Antártida como una reserva natural dedicada a la paz y a la ciencia. Asimismo, se establece una prohibición —que sólo podrá ser revisada después de transcurridos cincuenta años de la vigencia del Protocolo— sobre las actividades relativas a los Recursos Minerales Antárticos con excepción de las actividades científicas.

#### LOS CUADRANTES

Cuadrantes Sudamericanos 0° a 90° de longitud oeste de Greenwich. Cuadrante del Pacífico 90° a 180° de longitud oeste de Greenwich. Cuadrante Australiano 180° a 90° del meridiano de Greenwich. Cuadrante Africano 90° este de Greenwich hasta Greenwich mismo.

#### MARES DENTRO DE LOS CUADRANTES

Mar de Weddel dentro del sector argentino, chileno y británico. Mar de Bellinghausen dentro del chileno, peruano y ecuatoriano hasta el grado 90 oeste.

Mar de Amundsen, entre 90° y 120° en el Cuadrante del Pacífico.

Mar de Ross, entre 150° oeste y 160° este, entre el Cuadrante del Pacífico.

#### ASPIRACIONES TERRITORIALES

|              |   |   |
|--------------|---|---|
| Argentina    | : | Grados 25 al 74 oeste de G.                                   |
| Brasil       | : | Grados 28 al 53 oeste de G.                                   |
| Chile        | : | Grados 53 al 99 oeste de G.                                   |
| Gran Bretaña | : | Grados 20 y 80 oeste de G.                                    |
| Noruega      | : | Grados 45 este a 20 oeste de G.                               |
| Australia    | : | Grados 45 este a 136 este y 142 a 160 este de G.              |
| Francia      | : | Grados 136 a 142 este (Dependencia de Ross)<br>Cua. Pacífico. |
| N. Zelandia  | : | Grados 150 a 160 este de G.                                   |
| Ecuador      | : | Grados 84 oeste a 96 oeste                                    |

**EVENTUALES ASPIRACIONES DEL PERU  
EN LA TEORIA DE LOS SECTORES POLARES**

Informe del : Almirante Manuel R. Nieto

A : La Sociedad Geográfica de Lima

Los meridianos se toman de Punta Balcones en el norte y de Punta Olleros en el sur (75° 40' a 81° 20').

**ZONA DE SEGURIDAD DEL TIAR**

24° a 90° oeste de Greenwich

*Discurso de recepción del Contralmirante  
Jorge Villalobos Urquiaga*

Periódicamente se programan en este Instituto actuaciones particularmente gratas: los actos académicos como éste, en los cuales se incorpora a nuevos Miembros de Número. Hoy estamos reunidos para recibir en esta casa al Embajador Gonzalo Fernández Puyó, distinguido diplomático de nuestro servicio exterior y persona de gran calidad humana.

El Embajador Fernández Puyó inició su carrera ingresando por concurso a la Cancillería. Siguió simultáneamente estudios de Derecho en la Pontificia Universidad Católica del Perú en donde se graduó de Bachiller en Letras primero, y Bachiller en Derecho y Ciencias Políticas después. Posteriormente optó el título de Abogado.

Fue becado en la Escuela de Verano de la Universidad de Chile en los cursos de Estudios Políticos y Sociales.

Es egresado de la IX Promoción del Centro de Altos Estudios Militares del Perú, CAEM.

Desempeñó, entre otros, los siguientes cargos en la Cancillería:



- Jefe de la Sección América del Norte, Central y Caribe, del Departamento Político y Diplomático,
- Secretario General de la Academia Diplomática en los momentos de su creación,
- Director de la Oficina de Estudios Políticos en los momentos de su creación,
- Director General de Protocolo, y
- Presidente del Consejo Superior de Relaciones Exteriores

En el exterior desempeñó, entre otros, los siguientes cargos:

- Secretario y Encargado de Negocios de la Legación del Perú en Port-au-Prince, Haití,
- Secretario de la Embajada del Perú en Santiago, Chile,
- Ministro Consejero de la Embajada del Perú en Río de Janeiro, Brasil,
- Embajador en Portugal,
- Embajador en Panamá,
- Embajador en Argentina,
- Embajador en Brasil, y
- Embajador en el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte

Participó en numerosas misiones especiales en el exterior entre las que destacan su desempeño como:

- Secretario General de la Delegación del Perú a la X Conferencia Internacional Americana realizada en Caracas,
- Miembro de la Misión de Acercamiento presidida por el Canciller Raúl Porras Barrenechea, a Colombia y Venezuela,
- Miembro de la Delegación del Perú a la Reunión de Cancilleres de Punta del Este, Uruguay, y
- Delegado del Perú a la Reunión Internacional para la Reforma de la Carta de la OEA.

Además de los indicados cargos desempeñados brillantemente a lo largo de su carrera en la situación de actividad, el Embajador Fernández Puyó, ya en el retiro, continúa prestando su valiosa colaboración como:

- Miembro de la Comisión Consultiva del Ministerio de RR.EE.,
- Miembro del Grupo Nacional ante la Corte Permanente Internacional de Arbitraje de la Haya,
- Presidente de la Sociedad Peruana de Derecho Internacional,
- Presidente de la Asociación de Funcionarios Diplomáticos en Retiro,
- Miembro del Colegio de Abogados de Lima,
- Miembro del Centro Peruano de Estudios Internacionales, CEPEI,
- Miembro del Instituto de Estudios Internacionales de la Pontificia Universidad Católica del Perú, IDEI,
- Miembro de la Academia de Derecho Internacional y Comparado de la Federación Interamericana de Abogados,
- Representante del Perú ante la Corte Internacional de Arbitraje de la Haya, y,
- Profesor del Curso de Derecho Diplomático en la Academia Diplomática del Perú.

Ostenta varias condecoraciones extranjeras, entre ellas once Grandes Cruces, y entre las nacionales, la Orden al Mérito Naval en el grado de Gran Oficial y la Gran Cruz de la Orden “El Sol del Perú”.

Nuestro recipiendario es, pues, no sólo un eminente diplomático sino que también es requerido por prestigiosas instituciones para el desempeño de importantes cargos en otras disciplinas.

Sus conocimientos, versación y experiencia, que siempre estuvo dispuesto a entregar al Instituto cuando hubo que tratar temas de diversa índole, especialmente los relacionados con el Continente Antártico, fueron de un valor inapreciable. Recordamos su participación lucida en los dos simposios sobre la Antártida organizados por el Instituto y la Universidad de Lima.

El tema elegido por el Embajador Fernández Puyó para esta ocasión es “El Perú y el Derecho Internacional en el proceso Antártico”, tema en el cual es especialmente versado y que comenzó a tratar desde el año 1948 en que publicó el primero de una serie de artículos en los que plantea el asunto de la Antártida anticipando en muchos años los acontecimientos que se producirían con motivo del inte-



rés mostrado por muchos países en tener una presencia soberana en dicho continente. Sus publicaciones, entre ellas “El Problema Antártico en el Cuadrante Sudamericano” y “Evaluación del Proceso Antártico Sudamericano” son de consulta obligatoria para todo aquel que se interese por el acontecer de la Antártida.

El Embajador inicia su disertación relatándonos los orígenes del Continente desde que formó parte de una sola masa continental, la llamada Pangea, hasta que ocupó su posición actual, al igual que los otros continentes, en virtud del desplazamiento de las placas tectónicas explicado por la teoría de Wegener, y también de su vinculación con la América del Sur, a la que está unida por una prolongación submarina de los Andes. Esta realidad geográfica serviría años después al Perú y a otros países sudamericanos para sustentar antecedentes antárticos. Es interesante la mención de Pangea ya que la teoría del eminente científico serviría también para confirmar la filiación minera antártica, pues los estudios que correlacionan los márgenes continentales, esto es, las partes sumergidas del continente que correspondieron a Sudáfrica y Sudamérica contienen importantes sedimentos que configuran un cuadro favorable a la posible presencia de hidrocarburos.

Para explicarnos el acontecer antártico, el autor divide el proceso en tres etapas.

La primera comprende el período de los descubrimientos, emprendidos ante el impulso de las ideas ya existentes en la antigüedad, como nos lo dice el Embajador, que intuían que la distribución de las masas continentales en el hemisferio sur debía seguir un patrón semejante a las del norte. Los cartógrafos del Renacimiento, imbuídos de estas ideas, consideraban que las tierras alrededor del polo sur se prolongaban hacia el norte haciéndolas llegar incluso hasta el Ecuador. Los viajes de Vasco de Gama y Magallanes hicieron retroceder estas supuestas tierras hasta las latitudes máximas alcanzadas por estos navegantes, pero tan sólo en las rutas exploradas manteniendo en las cartas de navegación las otras tierras con climas templados no descubiertas: los grandes continentes desconocidos. Es en pos de estos que Vasco de Gama y Fernández de Quirós navegan, el primero hacia el este y el segundo hacia el oeste. Sólo Magallanes navega francamente al sur, para buscar un pasaje desde el Atlántico al Pacífico, el que es hallado el año 1520, muchos años antes que Fernández de Quirós zarpara del Callao. A partir de entonces se emprenden muchos viajes de descubrimiento navegando preferentemente al oeste porque los métodos de navegación sólo permitían determinar la latitud. Otras expediciones tienen propósitos diferentes: económicos, para aprovechar la enorme abundancia de la fauna que se va encontrando en el Atlántico, en las islas situadas



en latitudes altas; científicas, organizadas por particulares o por entidades de carácter oficial; para la búsqueda de posesiones territoriales en ubicaciones estratégicas para la protección de las líneas de comunicaciones marítimas; otras, para llegar a las latitudes más altas, "... hasta verle la coronilla al Polo", según las instrucciones recibidas por Pedro Fernández de Quirós. (En 1616 el holandés Jacobo Lemaire fue el primero que, en vez de ingresar a la boca este del Estrecho de Magallanes, continuó al sur hasta descubrir el Cabo de Hornos y, en consecuencia, el Paso llamado de Drake. En 1774, el Capitán James Cook de la marina británica circunnavegó la tierra a las más altas latitudes australes que le permitieron los hielos, poniendo así fin a las especulaciones de los cartógrafos).

Las tierras templadas nunca fueron encontradas en la forma soñada; los que persistieron en el empeño de la búsqueda, encontraron finalmente a la Antártida, blanca, desolada, inhóspita, helada y silenciosa.

Seiete expediciones nos cita brevemente el autor por estar vinculadas de alguna manera con el Perú, sea porque intervinieron en ellas peruanos o porque zarparon de sus puertos. Siglos después estas expediciones serían presentadas también como antecedente de nuestro interés en la Antártida.

Quizá en razón de la preocupación profesional que sentimos todos, el relato de estas expediciones suscita en los marinos un sentimiento de admiración por las penurias que debieron sufrir aquellos que se lanzaron conscientemente a la realización de aventuras tan arriesgadas y peligrosas, dadas las precarias condiciones en que lo hacían. En efecto, la imperfecta disposición de la arboladura de las naves de las primeras expediciones, hacía muy dificultoso su manejo en determinadas condiciones de viento y mar (a Magallanes, en una ocasión le tomó un mes cruzar el estrecho que ahora lleva su nombre); los métodos de navegación sólo permitían la determinación de la latitud como ya hemos dicho, no así la longitud, por lo que las posiciones de las naves debían determinarse mediante una precaria estima, esto es, una casi adivinación de la distancia recorrida a un rumbo inexacto, pues la variación magnética (cuyo cálculo sería un logro científico de una expedición dirigida por el famoso astrónomo Halley) no era aún conocida. Esta imprecisión en la navegación ocasionó que tierras informadas como descubiertas no pudieran ser reencontradas sino tiempo después. Pero, sobre todo, las condiciones de vida a bordo eran realmente penosas, al punto que al regreso a sus bases, los buques llegaban con sus dotaciones diezmadas.

No es posible dejar de relieves el espíritu aventurero, el arrojo y el valor a toda prueba de estos navegantes que en los siglos XVI y XVII, en las condiciones

describas, contribuyeron, junto con otros marinos, pescadores, científicos, etc., años después, a descorrer el velo que ocultaba la última región desconocida de la Tierra, en una epopeya de siglos, no suficientemente apreciada por ser poco conocida. Como una compensación a sus denodados esfuerzos, los nombres de muchos de ellos han quedado perennizados en la toponimia antártica.

En la segunda etapa del proceso antártico, el Embajador Fernández Puyó nos relata las aspiraciones de los Estados, surgidas por las posibilidades económicas que comenzaron a vislumbrarse en la Antártida. Los avances de la ciencia y las técnicas desarrolladas para la explotación de los recursos vivos y la exploración de los minerales supuestamente existentes movió el ingenio de los Estados y la inventiva de los estudiosos para hallar diversas formas de apropiarse porciones del Continente y someterlas a su soberanía ante la posibilidad de realizar actividades productivas.

En la tercera etapa del desarrollo del tema, el Embajador examina los antecedentes del Tratado Antártico, esto es, las reclamaciones territoriales, y las tensiones internacionales que estas provocaban, por un lado, y por otro, la propuesta norteamericana para neutralizar sus efectos.

Como consideración inseparable de la creación del Tratado, el autor hace un lúcido análisis de los fundamentos jurídicos que sirven de base a las reclamaciones territoriales y las implicancias que surgen cuando se las pretende aplicar a la apropiación de territorios en la Antártida, lo que es materia de las mayores controversias, que para el Embajador deben resolverse paulatinamente adoptando reglas imaginativas dentro del Derecho, con una visión amplia y pragmática.

Las afirmaciones del Embajador Fernández Puyó coinciden con la opinión de los tratadistas que han estudiado el complejo y vasto asunto de las reclamaciones. Existen al respecto opiniones contradictorias considerando válidos todos o algunos títulos, en tanto que otros simplemente no reconocen la posibilidad real de apropiación de territorios antárticos (suponiendo que son territorios), en forma excluyente, y mucho menos la reclamación de soberanía de un Estado sobre ellos y por consiguiente el ejercicio de jurisdicción alguna.

Las peculiaridades de la región antártica indudablemente no favorecían la aplicación de las condiciones requeridas para que una apropiación territorial en la Antártida pudiera ser reconocida como tal por la comunidad internacional. Precisamente, por no existir reglas internacionales idóneas para la apropiación de territorios antárticos, se produjeron reclamaciones superpuestas sobre un mismo sec-



tor, lo que contribuyó, junto con otros factores, a la creación de un estado de tensión internacional que reclamaba un estatuto que pusiera orden en la región. Este estatuto es el Tratado Antártico, el que, si bien no ha resuelto el problema, ha neutralizado sus efectos negativos.

El Tratado tiene, como lo señala el Embajador Fernández Puyó, virtudes que lo han hecho excepcionalmente exitoso durante todo el tiempo que tiene de vigencia. Con el tiempo, se ha desarrollado un sistema que crea sus propios instrumentos para la realización de los acuerdos más importantes. El último de ellos es el denominado Protocolo de Madrid que prohíbe la explotación de minerales hasta el año 2041, con la casi cierta posibilidad que al término de este lapso, se mantenga la prohibición. Es un tratado de paz porque se usará sólo para fines pacíficos; es un tratado de medidas de confianza pues acuerda el libre tránsito y el libre intercambio de información científica, y es un tratado de defensa del medio ambiente, porque existen disposiciones que obligan a mantener al Continente en su condición de intocado por el hombre.

El autor nos explica el proceso que condujo a que el Perú adhiriera el Tratado Antártico y que posteriormente realizara las expediciones al Continente para mostrar su interés en la región. No podemos menos que compartir con entusiasmo la opinión del Embajador de que estas expediciones son esencialmente marítimas y deben serlo para poder cumplir a cabalidad un programa completo de investigación marina, que de otro modo no es posible, además de las importantes investigaciones que se realizan en tierra, muy especialmente las relacionadas con la alta atmósfera. El costo de una expedición marítima es muy poco mayor al de una operación aérea, y el beneficio es inmensamente superior. El BIC "Humboldt" es una nave apta para navegar por todos los mares del mundo; y si bien no es un rompehielos, esto no le impide llegar a la Estación Machu Picchu y acceder a las zonas en que debe realizar sus actividades científicas, para las cuales está bien equipado.

Finaliza el Embajador su exposición con unas reflexiones suyas de tiempo atrás y que atañen al futuro antártico, pero que aún tienen actualidad. Estas son:

1.— La falta de soluciones imaginativas para resolver el problema de las reclamaciones territoriales, juntamente con la posibilidad que la presión empresarial y política pudieran romper el dique de la prohibición de la explotación industrial de minerales, garantizada por el Protocolo de Madrid, podría ser el inicio de la ruptura del equilibrio político que impera hoy en la región, al aparecer intereses econó-



micos concretos que pudieran convertir a la Antártida en escenario de una confrontación armada.

Podría agregarse en apoyo de lo mencionado, la opinión de Christopher Joyner, experto en cuestiones antárticas en el sentido que, aunque las Partes del Tratado Antártico se comprometen formalmente a su cumplimiento, como hasta ahora lo han hecho a cabalidad, no renuncian por ello a la defensa de sus intereses individuales o colectivos. Tan es así, que la Carta de las NN.UU. admite ese derecho sin hacer distinción o limitación de áreas geográficas. Por lo tanto, la aplicación del Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (TIAR) podría involucrar eventualmente a la Antártida en una operación militar, a pesar del Tratado Antártico, ya que el área de aplicación del TIAR incluye gran parte de la Antártida.

2.- El Perú debe propugnar un Estatuto General y definitivo para la Antártida, basado en la igualdad jurídica de los signatarios y sin desmedro de los derechos que correspondan al Perú.

3.- Debe propenderse a la creación de un organismo o autoridad específico para la Antártida, que vaya limando las aristas formadas por criterios divergentes, pensando en la nueva óptica con que el derecho internacional ve hoy los problemas mundiales y en la necesidad de alcanzar metas integracionistas.

La exposición del Embajador Fernández Puyó nos mueve también a una reflexión: Cómo es posible que en una región apartada e inhóspita encontremos realizados grandes logros de la raza humana como son la paz; la ausencia de armas y conflictos; un respeto religioso al cuidado del medio ambiente; el más libre tránsito en la región, y la investigación científica orientada a la preservación y no a la destrucción, y que estos logros no puedan ser extensivos y aplicados a todas las regiones donde existen grandes concentraciones humanas. Esta paradoja debe tener alguna explicación, pero encontrarla y aplicarla de modo positivo, probablemente sea una tarea muy ardua, que corresponde a hombres superiores.

Señor Embajador Gonzalo Fernández Puyó:

Se me encargó la grata misión de recibirlo como Miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, institución que guarda hacia usted un auténtico y unánime aprecio. En cumplimiento de esta misión, y a nombre de los Miembros de Número y del Consejo Directivo, le doy la más calurosa bienvenida.

# *Contaminación del Medio Marino: Análisis de un problema mundial de interés prioritario\**

CAPITAN DE NAVIO JOSE LUIS GUEROLA LAZARTE

## 1. INTRODUCCION

**D**esde la segunda mitad del presente siglo la preocupación mundial por la contaminación del medio marino ha aumentado en forma significativa.

En la actualidad los variados y diversos aspectos de este tipo de contaminación constituyen el problema más serio de los océanos. El problema es extremadamente complejo debido a que se carece de información de base. No se sabe cuál fue el nivel de contaminación de los océanos a comienzos del presente siglo, ni se conoce con plena certidumbre cuál es el nivel de la contaminación actual y cuáles podrían ser los niveles máximos hasta los cuales los océanos podrían ser contaminados sin resultados graves en el futuro.

El problema de la contaminación del medio marino es serio, no sólo porque los océanos son una importante fuente actual y futura de alimentos, y fuente futura de recursos minerales y energía, sino también porque constituyen un importante medio de comunicación y esparcimiento. Se ha dicho que “el déficit de alimentación, la extinción de recursos naturales y el deterioro del medio ambiente son los grandes problemas que debe enfrentar la humanidad en el próximo milenio”.

Con una flota mercante mundial de más de 80,000 buques de 100 trb o más, el transporte oceánico es en la actualidad el más importante uso del mar, pero los

---

\* Discurso leído en el acto académico celebrado el 26 de setiembre de 1996.



buques siguen contaminando los mares. En los océanos tienen lugar actividades pesqueras y otras actividades conexas, así como actividades petroleras; pero éstas también tienen una importante cuota de participación en la contaminación marina. Los océanos han sido convertidos en zona principal de depósito de muchos principales productos de desecho, tanto industriales como domésticos; pero muchos países, incluido el Perú, aún no participan en los convenios internacionales sobre vertimiento. Con la adopción, el 28 de julio de 1994 del Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982 por la Asamblea General de las Naciones Unidas, y la probable ratificación de esta Convención por las más importantes potencias industriales del planeta, seguramente habrán de iniciarse en el corto o mediano plazo las actividades de explotación de los fondos marinos; ellas también contribuirán a contaminar el medio marino. En general todas estas actividades que se desarrollan en el medio marino están sometiendo o habrán de someter a los océanos a una mayor presión. Esta presión se habrá de acentuar, sin duda, en el siglo XXI.

Pero además, los océanos son contaminados seriamente por fuentes terrestres, como se ha comprobado al adoptarse el Programa de acción mundial para la protección del medio marino frente a las actividades realizadas en tierra, por la Conferencia Intergubernamental de Washington, noviembre de 1995.

Los océanos contienen una vasta y variada colección de formas de vida, que dependen unas de otras de manera muy directa. Estas formas de vida están en estrecho contacto con su medio ambiente y la mayoría de las veces no pueden ajustarse a los profundos cambios que ocurren en su entorno. La disminución o eliminación de alguna variedad de vida, frecuentemente da lugar a importantes efectos en otras variedades de vida.

Este hecho es particularmente importante para el Perú, cuyo dominio marítimo ecológicamente es parte de un ecosistema mayor, el del Pacífico sudeste, con características singulares, pues genera una gran diversidad de organismos vivientes, sustentados en un primer nivel por una producción primaria muy abundante de fitoplancton que flota como "inmensas praderas marinas".

En los últimos cincuenta años, que es el período al que intento referirme, la comunidad internacional ha tomado conciencia de los problemas que suscita la contaminación de los océanos.

En este período ha tenido lugar un importante número de conferencias diplomáticas internacionales, auspiciadas por gobiernos y organizaciones internaciona-



les y se han formulado y adoptado más de 80 instrumentos internacionales para proteger y preservar el medio marino, de la contaminación por buques.

Es que la contaminación del mar es un problema que concierne a todos quienes habitamos la tierra y que afectará a nuestros hijos y a los hijos de nuestros hijos.

Un número creciente de organizaciones mundiales y regionales, está ahora participando activamente en velar por mares limpios. Entre ellas, una de las más activas es la Organización Marítima Internacional, OMI, organismo especializado de las Naciones Unidas cuyo mandato está ligado a la protección del medio marino de la contaminación por buques y que comenzó sus actividades en marzo de 1959.

## **2. EL PROBLEMA DE LA CONTAMINACION DEL MEDIO MARINO: LA INCERTIDUMBRE**

La preocupación internacional por la contaminación del medio marino se acrecienta, principalmente por la incertidumbre que existe al respecto. Aunque en los últimos cincuenta años se han logrado avances significativos sobre aspectos científicos, aún subsisten importantes cuestiones sin respuesta.

Esto da lugar a que no obstante informes de distinguidos científicos que afirman lo contrario, gran parte de la opinión pública mundial considere que los océanos están gravemente contaminados y a que se cite como prueba al respecto datos sobre algunas bahías de poca profundidad, cerradas, donde ciertamente puede existir una contaminación excesiva.

También esta incertidumbre da lugar a que se siga contaminando indiscriminadamente este medio, sin reparar en que en algún momento la contaminación puede llegar a límites intolerables.

Es que no se conoce, o no se ha difundido suficiente información sobre la contaminación del medio marino.

¿Qué clase de materiales están siendo descargados en los océanos o llegan a ellos como resultado de las actividades humanas? ¿Cuáles son sus efectos sobre el medio y las plantas y animales que viven allí? ¿En qué grado de incorporan los contaminantes en la fauna y en la flora? ¿Cuál es el destino final de los contaminantes marinos y qué implicancias tienen en la salud humana, en los recursos ali-

menticios, en los intereses comerciales, en los usos con fines de esparcimiento de los océanos, en la conservación de la vida animal o de los ecosistemas en general? ¿Qué se está haciendo para reducir o eliminar estos efectos indeseables para el medio marino?

Existen muchas cuestiones importantes sobre los contaminantes marinos, las respuestas esenciales a las cuales, algunas veces no se conocen.

Como lo señaló un Informe de las Naciones Unidas formulado en 1971 los diversos tipos de contaminantes del medio marino podrían ser categorizados en cinco tipos:

- Desechos domésticos, industriales y agrícolas
- Descargas operacionales y accidentales de contaminantes llevados a bordo de los buques.
- Desechos resultantes de la exploración y explotación de los minerales marinos.
- Disposición de desechos radiactivos resultantes de los usos pacíficos de la energía nuclear.
- Contaminantes resultantes de los usos militares de los océanos.

Aunque la atención pública internacional se haya centrado principalmente en la contaminación del medio marino por hidrocarburos, la contaminación resultante de la disposición de desechos domésticos, industriales y agrícolas es una forma de contaminación de los océanos más seria que la contaminación por hidrocarburos.

De otro lado, es probable que a mediano plazo se inicien las actividades mineras submarinas en la Zona y en los fondos marinos sujetos a jurisdicciones nacionales. No obstante que la Convención sobre el Derecho del Mar, 1982, prevé normas mundiales y regionales al respecto, aún no se han aprobado normas mundiales de carácter general sobre esta materia, si bien el grupo directivo encargado de elaborar una estrategia de largo plazo para el Convenio de Londres sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos, 1972, cuya Secretaría ejerce la OMI, recientemente ha recomendado se elabore un instrumento jurídico de ámbito mundial para la prevención y el control de la contaminación procedente de actividades realizadas en los fondos marinos.

Los contaminantes domésticos, industriales y agrícolas, ejercen gran impacto en el medio marino. Ellos son causantes de:



- a. enfermedades;
- b. exceso de nutrientes;
- c. grandes consumos de oxígeno;
- d. efectos tóxicos, y;
- e. sedimentos.

El aspecto crítico de estos problemas es el efecto de las materias contaminantes sobre el oxígeno disuelto en el agua de mar. El posible efecto que el contenido de oxígeno de los océanos puede tener sobre el género humano parece ser exagerado. Se había señalado que la disminución o eliminación del oxígeno en los océanos afectaría a su vez, drásticamente, el contenido de oxígeno de la atmósfera. Sin embargo, ha quedado demostrado que esta afirmación no es correcta, porque la producción y el consumo de oxígeno de los océanos es esencialmente un proceso autosostenido con poco efecto neto sobre la atmósfera. Así, se ha afirmado que si se suspendieran todos los procesos de fotosíntesis del medio marino, la concentración de oxígeno en la atmósfera podría disminuir alrededor de un 10% en un millón de años, hecho que aunque constituiría una pérdida indeseable probablemente podría ser tolerada por la mayoría de las formas de vida.

En las últimas décadas y debido a la expansión de la industria química, la cantidad de contaminantes químicos potencialmente peligrosos ha aumentado considerablemente. Muchos de estos contaminantes entran al medio marino por los ríos o a través de la atmósfera. El destino de estos contaminantes y su efecto en el medio marino, en especial sobre la comunidad biológica, es esencialmente desconocido.

De otro lado, las aguas costeras pueden recibir grandes cantidades de desechos industriales y desechos humanos que contienen nutrientes, como el fósforo y especialmente el nitrógeno. Un exceso de estos nutrientes puede dar lugar a un dramático crecimiento de las algas y de otro fitoplancton (un proceso llamado eutroficación). Si el proceso continuara, el “decaimiento” del fitoplancton podría resultar en la eliminación total del oxígeno en el agua. La reducción o eliminación del oxígeno sería desastrosa para muchas formas de vida y usualmente conduciría a una mortalidad masiva de los peces.

El grado de incertidumbre respecto de la contaminación del medio marino es descrito agudamente por la siguiente anécdota de William Bascom, director del Proyecto de Investigación de Aguas Costeras de Baja California:



“En una nación del Africa Central reinaba un emperador loco, que con mucho petróleo y diamantes era inmensamente rico. Sintiendo ofendido por un grupo de naciones ribereñas decidió contaminar seriamente los océanos ordenando que se fabricase la sustancia química más tóxica conocida en cantidades enormes para verterlas al mar y destruir la pesca.

“Recurrió al consejo de los más reputados químicos, biólogos y oceanógrafos del mundo sobre el tipo de materias químicas a utilizar. Los científicos, tras considerar que se trataba de un problema abstracto, discutieron sobre la eficacia de contaminantes como el DDT, los PCB y los productos de petróleo y concluyeron en que, para que el peor de esos tóxicos fuera letal para los animales más delicados del mar, se necesitaría emplear cuando menos una concentración de una parte por billón. Como el volumen de los océanos es más de un billón de kilómetros cúbicos, se necesitaría un kilómetro cúbico de tóxicos para lograr algún efecto. Establecieron que la planta productora más grande podría fabricar un metro cúbico de tóxicos por segundo. Los científicos calcularon que a dicho régimen tomaría 31.7 años alcanzar el nivel de toxicidad deseado si se mezclaban los tóxicos en forma pareja en los océanos. Tomaron nota que esta cantidad era menor que la cantidad de arsénico que en forma natural ya está presente en los océanos y que no era mucho mayor que las cantidades de cobre o cromo en los océanos, ninguna de las cuales parecía producir efectos dañinos. Con alguna trepidación los científicos informaron sus conclusiones al emperador esperando que se desatara su furia. En vez de ello, éste dijo: No, contaminar el océano sería un error. En cambio, me convertiré en protector del medio ambiente y aseguraré que los océanos ya están seriamente contaminados. Entonces los países ribereños se destruirán así mismos, desgastando inútilmente sus recursos en resolver un problema que no existe”.

La verdad es que no se debe generalizar este problema, desde que el grado de contaminación de las aguas marinas no es parejo.

Bajo el patrocinio conjunto de ocho organismos de las Naciones Unidas: la OMI, la FAO, la UNESCO, la OMM, la OMS, la OIEA, el PNUMA y las Naciones Unidas, ha sido constituido un Grupo Mixto de expertos sobre los aspectos científicos de la contaminación del mar (GESAMP), el cual evalúa periódicamente el estado del medio marino, mediante un amplio proceso de consultas.

En su informe correspondiente a 1989 el GESAMP ha llegado a la conclusión de que aunque los mares abiertos están relativamente poco contaminados, la actividad antropogénica está afectando las aguas costeras de prácticamente todo el

mundo. El GESAMP ha advertido que si se siguen invadiendo incontroladamente las zonas costeras del mundo, se producirá un deterioro mundial de la calidad y la productividad del medio marino.

Debemos tomar nota de esta advertencia, en particular teniendo en cuenta, que el GESAMP ha puesto de relieve nuevos datos científicos que indican, por ejemplo, que el Mar Negro ha sufrido daños ecológicos de proporciones catastróficas debido a la contaminación, sobre todo de la procedente de fuentes terrestres.

El GESAMP ha clasificado, en orden de importancia, los principales problemas de ámbito mundial en relación con el medio marino: el aprovechamiento de las zonas costeras y la consiguiente destrucción del hábitat, la eutroficación producida por los nutrientes y las aguas sucias, la contaminación microbiana de los mariscos y las playas, la suciedad de los mares producida por desechos de plásticos, la acumulación progresiva de hidrocarburos clorados, especialmente en las zonas tropicales y subtropicales, y la acumulación de alquitrán en las playas.

En su Informe el GESAMP ha planteado otros problemas, como los efectos de bajo nivel y largo plazo de bajas concentraciones de sustancias tóxicas, los efectos de una pesca excesiva sobre los ecosistemas, las consecuencias de los cambios climáticos, incluida la elevación del nivel del mar, y las repercusiones de la reducción del ozono estratosférico.

En conclusión, se podría afirmar que problemas graves de contaminación se presentan en zonas costeras en donde la tierra, el mar y el aire se encuentran e interactúan profundamente influenciando los aspectos medioambientales. Desde la antigüedad, los asentamientos humanos, el comercio y la industria han florecido en las zonas costeras y ahora aproximadamente dos tercios de la población mundial vive cerca de la costa.

El problema es más lamentable debido a que biológicamente las zonas costeras son muchas veces más productivas que los océanos abiertos.

Se necesita en el Perú prestar la debida atención a la gestión costera, habida cuenta que los afloramientos asociados a la corriente de Humboldt hacen de nuestras aguas las más productivas a nivel mundial, en particular de anchoveta.



### **3. EL REGIMEN JURIDICO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCION Y PRESERVACION DEL MEDIO MARINO**

Entre 1950 y 1996 se ha establecido un adecuado régimen jurídico internacional relativo al mar, que cubre, entre otros sustantivos aspectos, los vinculados con su protección y preservación. Este esfuerzo ha sido significativo, particularmente teniendo en cuenta que, como lo señalara el Dr. José Luis Bustamante y Rivero en 1981: "al mediar nuestro siglo, eran pocas las ramas del Derecho que acusaban un decaimiento o atraso tan notorio como la del Derecho del Mar. Muchos de sus conceptos y principios habían quedado rezagados y resultaban inactuales e insuficientes".

La situación ha cambiado radicalmente, pues en este lapso se ha forjado un nuevo Derecho del Mar, en cuya elaboración le ha correspondido importante papel a representantes de nuestro país, hecho que ha contribuido a prestigiarlo internacionalmente como una nación con alta conciencia marítima.

No obstante, conviene precisar que, en comparación con los regímenes internacionales que regulan la navegación y la pesca, el derecho internacional sobre el medio ambiente marino es relativamente nuevo, tanto en lo relativo a prácticas del uso y la costumbre como de normas convencionales.

Son varios los convenios de alcance mundial que en la actualidad están vigentes y que se refieren o guardan estrecha vinculación con la protección y preservación del medio marino.

Antes que la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, fuera formulada, la Corte Internacional de Justicia y el Arbitraje Internacional, junto a las Convenciones de Ginebra sobre Alta Mar y el Mar Territorial y la Zona Contigua, 1958, habían establecido ciertos principios básicos sobre la protección y preservación del medio marino.

#### **LA CONVENCION DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR, 1982**

El más importante tratado internacional en relación con el mar, y uno de los de mayor significación en relación con la protección y preservación del medio marino es la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, elaborada en la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del



Mar, entre 1973 y 1982, en la que participaron distinguidos juristas del Perú para defender la tesis de la zona marítima de 200 millas.

Navegación, sobrevuelo y otros usos tradicionales del mar, como pesca e investigación científica marina constituyen los elementos esenciales de las disposiciones de la Convención. Junto a estos usos, también está incluida la minería de los fondos marinos y la protección ambiental.

Sin embargo, no todos los aspectos sobre el derecho del mar fueron tratados en la Convención con el mismo grado de detalle.

Aunque la Parte XII de la Convención, titulada “Protección y preservación del medio marino”, incluye once secciones y 46 artículos, dedicados íntegramente a normar de manera general esta importante cuestión, no contiene todos los elementos específicos de un régimen jurídico integral para proteger y preservar el medio marino, a pesar de incluir el marco básico al que deberán sujetarse otros acuerdos mundiales, regionales o subregionales en relación con la materia.

Sin embargo y no obstante todas las críticas que pueda merecer la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, especialmente desde la perspectiva de quienes consideran en el Perú que ella no ha llegado a plasmar integralmente la tesis original de las 200 millas de mar territorial contenida en el Decreto Supremo 781 del 1° de agosto de 1947, y que por tanto nuestro país no debería acceder a la Convención –aún con el riesgo de quedar peligrosamente aislado de la comunidad de las naciones– su adopción ha sido, indudablemente, el hito más importante en el desarrollo del derecho del mar de nuestro siglo.

La comunidad de naciones adoptó la Convención, declarándola como la única ley que rige los espacios marítimos y oceánicos. Importantes pronunciamientos consideran que ella provee “un adecuado balance entre los intereses marítimos y ribereños”, o también, “una fuente de balance entre los intereses siempre en pugna de las naciones marítimas y de las naciones ribereñas”.

La Convención establece la obligación de los Estados de proteger y preservar el medio ambiente, explotar los recursos naturales de conformidad con esta obligación básica, y asumir responsabilidad para cumplir estas tareas. La Convención también insta a los Estados a establecer e implantar, reglas y normas internacionales con el fin de prevenir, reducir y controlar el medio marino.

El artículo 192 de la Convención, el primero de la Parte XII, prescribe que

“los Estados tienen la obligación de proteger y preservar el medio marino”. El siguiente artículo, 193, señala que: “los Estados tienen el derecho soberano de explotar sus recursos naturales con arreglo a su política en materia de medio ambiente y de conformidad con su obligación de proteger y preservar el medio marino”. Es decir, aunque la Convención asigna a los Estados el derecho soberano a explotar sus recursos naturales con arreglo a la política que en materia del medio ambiente establezcan, ellos deben proteger y preservar el medio marino.

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (1982) es un esfuerzo significativo para proteger y preservar el medio marino, amenazado por las actividades que el hombre realiza en el planeta. En esta Convención están consideradas las obligaciones que les corresponde a los Estados de abanderamiento, a los Estados de puerto y a los Estados ribereños.

Sin embargo, aunque la Convención proporciona un mecanismo integral para prevenir y regular la contaminación marina, su redacción, para normar en general aspectos del derecho marítimo, ha sido criticada por algunos como ambigua y llena de generalizaciones.

El mismo Dr. Bustamante y Rivero, al lamentar el procedimiento escogido para la formulación de la Convención, apuntó al hecho de “que las Naciones Unidas es un organismo fundamentalmente político”... [y en él] “se juegan intereses no pocas veces ajenos al Derecho”; añadiendo que en la elaboración de la Convención “de lo que se trataba era de concebir y estructurar un verdadero Código en el que fuesen volcados bajo la forma de leyes o tratados los principios y normas de la ciencia jurídica del mar”; señalando luego que: “el resultado de la Tercera Conferencia no fue un Tratado de Derecho del Mar en su versión doctrinal o académica, sino en el fondo, un compendio de “Política del Mar” a través del cual predominan los puntos de vista de las grandes potencias o las voces de opinión o de interés de algunos grupos locales deseosos de llevar a la flamante convención marítima las aguas de cada molino”.

Se ha señalado también que la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (1982) está dominada por intereses marítimos comerciales y responde a esos intereses. Así, se ha indicado, por ejemplo, que no obstante los importantes derechos que debería haber asignado a los Estados ribereños, “la principal responsabilidad en exigir el cumplimiento [de la Convención] descansa en los Estados de abanderamiento que ejercen jurisdicción sobre sus buques”.

Estos desbalances en favor de los Estados de abanderamiento parecen refle-



jarse en varias secciones de la Convención; por ejemplo, en el artículo 230 sobre sanciones pecuniarias y derechos reconocidos de los acusados en relación a sucesos de contaminación.

Los Estados ribereños no pueden imponer, en casos de contaminación de la zona marítima bajo su jurisdicción, sanciones penales a los infractores, a menos que haya habido intencionalidad y gravedad y, que la contaminación se haya producido en el mar territorial, esto es, dentro de las 12 millas marinas. En la zona contigua o en la Zona Económica Exclusiva no existe tal derecho.

Este aspecto tendrá que ser tenido en cuenta por nuestro país si, como la mayoría de los peruanos esperamos, el Gobierno decide la adhesión del Perú a la Convención, desde que nuestra legislación tendría que ser armonizada con la Convención a este respecto. El Código del Ambiente considera la imposición de sanciones penales a quienes contaminan el medio ambiente.

Sin duda y por encima de estas críticas, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (1982) en relación con la protección y preservación del medio marino es importante porque:

- a. Establece por primera vez en el derecho internacional, un marco jurídico general del medio marino;
- b. Constituye un mecanismo que da cabida a la necesidad de proteger el medio marino y diversos usos legítimos de los mares y sus recursos, especialmente la navegación;
- c. Constituye un sistema para la utilización y el aprovechamiento sostenibles del espacio y los recursos marinos, principalmente mediante la conservación y ordenación adecuadas de los recursos vivos y la protección de los espacios marinos;
- d. Proporciona un marco para el desarrollo de la ciencia y la tecnología marinas y su transferencia a los países en desarrollo;
- e. Sirve de modelo para la evolución del derecho internacional del medio ambiente, al incorporar varios conceptos y principios recientemente desarrollados, tales como la prevención de la contaminación transfronteriza, el requisito de que se realicen evaluaciones previas de los efectos sobre el medio ambiente; la protección de los hábitat y los ecosistemas; el enfoque integral de las diversas fuentes de la contaminación y la planificación para casos de emergencia relacionados con la contaminación.



La Convención es el primer enfoque integral del medio marino y un hito en la respuesta global a cuestiones de contaminación. Este enfoque es integral en dos importantes aspectos:

1. Determina la responsabilidad de los Estados para evitar las fuentes de contaminación marina; y
2. Requiere que esos esfuerzos den la debida consideración al ejercicio de los derechos marítimos tales como la libertad de navegación, explotación de los recursos e investigación científica marítima. También promueve uniformidad y estandarización en materia de regulación ambiental.

Antes de la Convención, muchos de los esfuerzos para proteger el medio marino fueron auspiciados por la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI), desde 1983 conocida como Organización Marítima Internacional (OMI).

Bajo los auspicios de las Naciones Unidas, la OMI tiene la pericia y la experiencia críticas para desarrollar los regímenes destinados a implantar la Parte XII prescrita por la Convención. La habilidad de la OMI para apreciar la necesidad de un balance de tales regímenes ha sido la razón para considerarla como la “organización internacional competente” en muchas cuestiones de contaminación sujetas a la Convención. La OMI ha sido capaz de lograr relaciones de trabajo armoniosas entre muchas naciones con diversos intereses y desarrollar tratados vinculados con la protección del medio marino.

Recaltar el papel que la OMI desempeña en el marco de las instituciones internacionales vinculadas con la protección y preservación del medio marino es importante, porque en el Perú la contraparte de la OMI es la Marina, a la que compete iniciar las acciones para ratificar los Convenios y aplicarlos y, en consecuencia, coordinar los esfuerzos que a nivel nacional realicen diversas entidades para proteger y preservar el medio marino.

La necesidad de un organismo tutelar con responsabilidad y deberes específicos sobre el medio marino no se puede soslayar, habida cuenta de la proliferación de instituciones que de un modo u otro reclaman jurisdicción en asuntos vinculados con la protección del medio marino de la contaminación, hecho lamentable que se comprueba con frecuencia cada vez que ocurre un suceso de contaminación por hidrocarburos en nuestro medio.

## EL CONVENIO MARPOL 73/78

También en el último medio siglo han sido formulados otros importantes convenios de ámbito mundial para la protección y preservación del medio marino. La OMI ha elaborado la mayoría de dichos convenios. Tal es la razón para que ellos estén referidos principalmente a la contaminación del medio marino por los buques.

El Convenio internacional sobre prevención de la contaminación del medio marino por buques (1973) en su forma enmendada por el Protocolo de 1978, o MARPOL 73/78, formulado por la OMI en la década de los 70, ha sido y sigue siendo la piedra angular de la estructura reguladora para la protección del medio marino. Constituye el tratado internacional de mayor trascendencia adoptado hasta hoy en materia de contaminación del mar. Este convenio se refiere no sólo a la contaminación por hidrocarburos, sino también por sustancias líquidas nocivas transportadas a granel (es decir, productos químicos potencialmente peligrosos), por sustancias perjudiciales transportadas en bultos, por aguas sucias y por basuras.

Son ocho los principales elementos del MARPOL 73/78:

- Ha limitado y prohibido la descarga de hidrocarburos y productos químicos, aguas sucias y basuras derivadas de la utilización normal de los buques, en zonas marítimas especialmente sensibles (por ejemplo el mar Mediterráneo, el mar Negro, el mar Báltico, el mar Rojo y las zonas de los Golfos y el golfo de Adén). También ha limitado la descarga en el mar de dichos productos en otras zonas marítimas, incluida la alta mar;
- Ha establecido la obligatoriedad de contar con instalaciones de recepción en tierra para los residuos de hidrocarburos, los productos químicos y las basuras;
- Ha establecido rigurosas normas para la construcción y el equipo de los buques, y ha establecido la obligación de que los buques cuenten con equipos que limiten las descargas operacionales;
- Ha establecido un régimen de inspecciones, reconocimientos y certificación de buques;
- Ha estatuido la obligación de notificar sin dilación sobre sucesos relacionados con el derrame de hidrocarburos y otras sustancias perjudiciales;
- Ha establecido el marco para la apropiada cooperación entre los Gobiernos, en lo que concierne a la detección de violaciones y la observancia de



las reglas establecidas;

- Ha establecido procedimientos expeditivos de "aceptación tácita" de las enmiendas, para tener en cuenta la evolución de la tecnología y del tráfico marítimo internacional; y,
- Está promoviendo el fomento de la cooperación técnica internacional.

Al Perú le cabe el mérito de haber sido el segundo país del mundo en ratificar este importante Convenio, ratificación que se produjo en 1980. Hoy son Partes en el MARPOL 73/78 más de 100 Estados. No obstante, no es suficiente su ratificación y existe necesidad de implantarlo apropiadamente. En especial es necesario identificar las descargas ilegales, establecer apropiadas instalaciones de recepción en tierra para residuos de hidrocarburos, productos químicos y basuras, completar la reglamentación del Convenio y exigir su cumplimiento, no sólo por los buques, sino también por las plataformas de perforación y explotación petrolera mar adentro, a las cuales el Convenio las considera como buques.

Nuestra obligación de velar por el cumplimiento del MARPOL 73/78 debe ir paralela, no obstante, con medidas para evitar la contaminación del medio marino por fuentes terrestres. Así, poco se lograría recogiendo en los puertos la basura que generan los buques, si esta basura es vertida después en el mar por los ríos como resultado de la acción contaminante que casi a diario realizan agentes desde los puentes del río Rímac, por ejemplo.

El Convenio MARPOL 73/78 ha sido enmendado en varias oportunidades y en 1997 se examinará un proyecto de Protocolo destinado a incorporar el Anexo VI referido a la contaminación atmosférica por los buques.

#### **IDENTIFICACION DE DESCARGAS ILEGALES**

Uno de los principales problemas en la prevención de la contaminación del medio marino es la dificultad de identificar las fuentes de descargas ilegales. En los últimos años han ocurrido en el Mar de Grau descargas de hidrocarburos desde buques o instalaciones que no han podido ser identificadas. Orientada por los medios de comunicación masiva, la opinión pública ha demandado se señale a quiénes han sido los causantes de la contaminación, en particular para que se aplique el principio "quien contamina paga". No siempre se ha contado con la capacidad de identificar la fuente contaminante.

Aunque es posible identificar sin dificultad las fuentes, cuando los derrames

accidentales son importantes, resulta difícil identificar la procedencia de descargas operacionales más pequeñas. Muchos países, incluido el Perú, cuentan con aeronaves teledetectoras que utilizan cámaras infrarrojas y ultravioletas para detectar la presencia de películas de hidrocarburos sobre la superficie del mar, técnica que no ha demostrado ser suficientemente eficaz, en períodos de oscuridad y mares agitados.

Sin embargo se espera que pronto se podrá superar este problema. En la actualidad el Reino Unido está investigando tecnologías que permitirán relacionar la contaminación por hidrocarburos o sustancias líquidas nocivas con el buque que ha efectuado la descarga ilegal. Aunque se cuenta con varios métodos para agregar un identificador especial a las cargas y combustibles líquidos, cuyo análisis subsiguiente permitirá establecer la fuente de la contaminación, será necesario sin embargo investigar los distintos aspectos técnicos, económicos y administrativos que determinen la viabilidad de adoptar un reglamento internacional en tal sentido, y de ser así, la forma que dicho reglamento habrá de tener.

Entre los diversos métodos que han sido desarrollados para marcar los líquidos con materiales específicamente identificables, se ha mencionado la existencia de tres; a saber, el uso del ADN, pares de unión molecular, e isótopos estables para crear identificadores únicos. Es posible también que existan otros métodos que sean, asimismo apropiados.

Para que estos métodos puedan constituir un elemento disuasivo eficaz, tanto los programas de codificación como las tecnologías de identificación deberán, tras una descarga ilegal, tener una elevada probabilidad de detección y de procesamiento satisfactorio. Es probable que la tecnología de los materiales identificadores desempeñe un importante papel en la prevención de la contaminación.

## **INSTALACIONES DE RECEPCION**

Otro importante problema en la implantación del MARPOL 73/78, especialmente en el caso del Perú, es la falta de instalaciones receptoras en muchos puertos para recibir los desechos generados por los buques.

Las partes en el MARPOL 73/78 están obligadas a comprobar que las autoridades portuarias y las entidades explotadoras de puertos y terminales del país habiliten instalaciones receptoras de desechos adecuadas que no demoren indebidamente a los buques. Para cumplir esa obligación se debería hacer responsables estatutariamente a tales autoridades y entidades de que verifiquen la provisión de



instalaciones receptoras que respondan a las prescripciones del MARPOL.

Los tipos y cantidades de desechos procedentes de los buques abarcan desde residuos del lavado de tanques y agua de lastre de los petroleros, quimiqueros y graneleros hasta las aguas de sentina oleosas procedentes de las cámaras de máquinas y las basuras domésticas. Por tanto, el concepto de instalación receptora de desechos en el puerto debería comprender desde las grandes instalaciones fijas de los terminales petroleros hasta las sencilleras "papeleras portátiles".

#### **PREVENCION DE LA CONTAMINACION ATMOSFERICA POR BUQUES**

En los últimos años la preocupación internacional se ha enfocado en la contaminación del medio marino desde fuentes provenientes de tierra y a través de la atmósfera. Como resultado, en la actualidad la OMI está examinando una enmienda al Convenio MARPOL 73/78.

En su Artículo 212, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, se había referido a la contaminación del medio marino desde la atmósfera o a través de ella y había establecido que para prevenir, reducir y controlar este tipo de contaminación, los Estados debían dictar leyes y reglamentos aplicables al espacio aéreo bajo su soberanía y a los buques que enarbolaran su pabellón o estuvieran matriculados en su territorio y a las aeronaves matriculadas en su territorio, teniendo en cuenta las reglas, estándares, prácticas y procedimientos recomendados, convenidos internacionalmente, y la seguridad de la navegación aérea. Había dispuesto también que los Estados debían adoptar otras medidas que fueran necesarias para prevenir, reducir y controlar ese tipo de contaminación.

Sin embargo, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, no abordó el tema de la contaminación atmosférica en general, sino más bien el de la contaminación del medio marino desde la atmósfera o a través de ella.

En la actualidad, el enfoque sobre la contaminación general del aire y el efecto invernadero no está limitado únicamente a los contaminantes procedentes de fuentes terrestres. En diferentes partes del mundo se realizan esfuerzos para incluir a las fuentes marítimas en las estrategias de reducción de la contaminación atmosférica a nivel mundial y regional. Y es que existe preocupación por el recalentamiento del planeta y sus posibles consecuencias. En abril de 1995 la compañía *Oceanweather Inc.*, de Connecticut, Estados Unidos, notificó que en 1991 había



Las instalaciones portuarias y los mares  
deben conservarse limpios y sin materias contaminantes.



registrado olas de más de 30 m. de altura frente a las costas de Nueva Escocia en el Atlántico. Su vocero señaló: "Nunca pensamos que ese fenómeno pudiera producirse frente a la costa oriental de los Estados Unidos".

Un año antes, la compañía alemana de seguros *Munich Re* se había referido a la evolución de las condiciones meteorológicas y había advertido que se observaban cambios en las temperaturas atmosféricas que podrían implicar más tormentas. Su meteorólogo jefe, explicó: "Las tormentas actuales son probablemente indicios de acontecimientos verdaderamente catastróficos que pueden producirse". Esta preocupación ha sido considerada y como resultado, está elaborando un nuevo anexo del MARPOL 73/78 que se referirá a la contaminación de la atmósfera originada por buques.

Se prohibirá el funcionamiento de todo motor marino diesel, a menos que la emisión de óxidos de nitrógeno procedente del motor se encuentre dentro de ciertos límites. A reserva de tal disposición, se permitirá, sin embargo, el funcionamiento de motores marinos diesel siempre que se aplique un sistema de limpieza de los gases de escape aprobado por la Administración, de conformidad con las directrices elaboradas por la Organización.

#### **ORGANISMOS ACUATICOS NO DESEADOS EN EL AGUA DE LASTRE**

En la actualidad la comunidad de naciones ha tomado nota de que los océanos están sometidos a una nueva amenaza: la proveniente de la introducción de organismos acuáticos no deseados que son transportados a través del agua de lastre de los buques.

Estudios realizados en varios países han demostrado que muchas especies de bacterias, plantas y animales pueden sobrevivir en el agua de lastre que llevan los buques, incluso después de viajes de varias semanas de duración.

La posterior descarga del agua de lastre en las aguas de los puertos puede dar lugar al establecimiento de especies no deseadas que, a su vez, pueden alterar gravemente el equilibrio ecológico existente. El problema es serio debido a que son más de 80,000 los buques dedicados al transporte internacional que visitan cerca de 10,000 puertos del mundo. Se les ha urgido adoptar medidas para controlar esta nueva amenaza. Por medio del agua de lastre se pueden propagar virus, bacterias y otros organismos perjudiciales, para la vida de los seres humanos, los animales y las plantas nativas.

En la actualidad, la OMI está examinando estos peligros y se está investigando los medios mediante los cuales puede reducirse al mínimo los riesgos consiguientes.

Ya se han registrado casos preocupantes. La introducción en los años 70, en el mar Negro, de la ctenóforo (“portador de peines”) *Mnemiopsis leidy*, procedente de la costa este del continente americano, probablemente por agua de lastre, tuvo un espectacular impacto en el ecosistema y pesca pelágica en dicha región, ocasionando el desastre de las pesquerías de anchoveta y otros peces pelágicos, cuyas capturas eran de 350,000 a 700,000 toneladas en los años 1989 a 1991. La FAO ha señalado que la expansión de ésta y otras plagas será casi inevitable a menos que se adopte un procedimiento más estricto en cuanto a la toma y descarga de las aguas de lastre. Una de las opciones que se están examinando es la formulación de un nuevo anexo en el MARPOL 73/78.

La posibilidad de que las descargas de agua de lastre causen daños ha sido reconocida no sólo por la OMI y la FAO, sino también por la Organización Mundial de la Salud, a la que le preocupa, en particular, el papel que puede desempeñar el agua de lastre como medio de propagación de bacterias causantes de enfermedades epidémicas. Aunque la OMI ha formulado directrices, ellas no constituyen realmente una solución segura del problema. Son más bien un instrumento que ayudará a mitigar los riesgos relacionados con la descarga del agua de lastre.

Es necesario elaborar soluciones para reducir al mínimo los riesgos de transferencia de organismos acuáticos no deseados y de agentes patógenos, tanto en lo que se refiere al aspecto técnico como al ámbito reglamentario del control del agua de lastre. La elección de los métodos adecuados para minimizar los riesgos dependerá de varios factores, como los tipos de organismos que se desee combatir, la gravedad de los riesgos, su aceptabilidad desde el punto de vista medioambiental, los costos económicos y ecológicos y la seguridad de los buques.

Ya algunos países han elaborado proyectos de estrategias nacionales relativas a la gestión del agua de lastre. El propósito de esas estrategias es evitar que la presencia de organismos acuáticos no deseados repercuta negativamente tanto en la economía como en el medio ambiente.

Las estrategias deberían aunar, en un enfoque coordinado, a los organismos, organizaciones del sector y otras empresas dedicadas a tareas tanto generales como especializadas, a que se comprometan a adoptar las medidas razonables para garantizar que el control del agua de lastre de los buques se realice de modo seguro,



práctico, rentable y aceptable desde la perspectiva ambiental, y que a la vez esté en consonancia con las directrices tanto de la OMI como nacionales.

De otro lado, el Reino Unido ha iniciado un programa de investigación cuyo objeto es evaluar las opciones sobre desinfección del agua de lastre. La primera fase del referido programa consta de un estudio teórico en el que se están examinando los distintos métodos de desinfección, a saber, las opciones de tratamiento mecánico, físico y químico, incluida la desinfección química, los biocidas, los iones metálicos generados electrónicamente, así como los métodos para manipular las condiciones ambientales.

Los estudios han llegado a la conclusión de que actualmente no se dispone de ninguna solución para el tratamiento a bordo destinado a evitar la transferencia de organismos no autóctonos en el agua de lastre, y que de existir una solución, ésta no sería de fácil aplicación. No obstante, se espera que la combinación de distintas tecnologías pueda ser, al menos en parte, eficaz y practicable dentro de las limitaciones económicas y del propio buque.

No se necesita hacer énfasis, en el caso del Perú, de la necesidad de adoptar las necesarias medidas para evitar la introducción y el establecimiento de organismos acuáticos no deseados en nuestro medio.

No hace muchos años se desató en el país una epidemia de cólera, cuya transmisión probablemente tuvo lugar a través de la vía marítima.

Nuestro mar es un mar especialmente rico en especies por las características especiales que posee y los afloramientos de nutrientes. La introducción de organismos acuáticos no deseados sería grave y especialmente perjudicial. Por tanto la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, la Autoridad Marítima en el Perú, con muy buen criterio ha dictado durante el presente año una disposición que puede contribuir en algo a reducir el riesgo de tal ocurrencia. No se trata en este caso de una alarma injustificada. En noviembre de 1991 los Estados Unidos notificaron a la OMI que tres buques de los que se habían tomado muestras en sus puertos estaban contaminados con una variedad latinoamericana de bacterias causantes del cólera.

#### **CONVENIO INTERNACIONAL RELATIVO A LA INTERVENCION EN ALTA MAR EN CASOS DE ACCIDENTES QUE CAUSEN UNA CONTAMINACION POR HIDROCARBUROS, 1969**

Uno de los convenios internacionales motivado por el incidente del "Torrey

Canyon” en 1967 frente a las costas británicas, fue el Convenio internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes de contaminación marina (El Convenio de Intervención 1969). En ese entonces, sólo existían dos espacios marítimos claramente definidos: mar territorial y la alta mar, aunque no existía uniformidad respecto de la anchura del mar territorial.

El Convenio de Intervención 1969 faculta a un Estado a intervenir más allá de su mar territorial, si su litoral está amenazado por un accidente marítimo.

Cuando en 1969 este Convenio fue adoptado, constituyó un hecho “revolucionario”. Y es que, aunque en forma bastante equilibrada, el Convenio tuvo en cuenta los intereses de los Estados ribereños en relación con el hasta entonces sacrosanto principio de “libertad en la alta mar”.

El desastre del “Torrey Canyon” reveló insuficiencias en el régimen de derecho público internacional vigente, respecto de algunas actividades realizadas en “alta mar”. Se planteaba una cuestión fundamental: ¿hasta qué punto un Estado ribereño podía adoptar medidas en alta mar para salvaguardar su litoral, si un siniestro amenazaba contaminar sus aguas con hidrocarburos, en particular si las medidas habían de afectar los intereses de los naveros y consignatarios extranjeros e incluso de los Estados de abanderamiento?

La opinión general coincidió en que era necesario elaborar un nuevo régimen jurídico que reconociera la facultad de un Estado ribereño de intervenir en “alta mar” en caso de extrema gravedad, siempre que se definiera claramente los límites de ese derecho.

La cuestión, al parecer académica, sobre si existía un derecho del Estado ribereño a intervenir en virtud del derecho internacional general, o de si el Convenio de Intervención de 1969 estaba creando ese nuevo derecho, adquirió ribetes sensacionales en 1978, cuando Francia, tras el siniestro del “Amoco Cádiz”, argumentó que las limitaciones impuestas al derecho de intervención del Estado ribereño no excluían la acción de éste, en ciertos casos como el del desastre que había afectado la costa de la Bretaña francesa con una descarga de más de 200,000 toneladas de hidrocarburos.

Como resultado, la opinión pública mundial fue movilizadada y los delegados a la Tercera Conferencia sobre el Derecho del Mar, que prácticamente ya habían terminado la elaboración de la Sección XII de la Convención sobre el Derecho del Mar en materia de protección y preservación del medio marino, se vieron obliga-



dos a introducir en el texto informal oficioso, primero, una nueva disposición sobre obligación de notificación y luego, un nuevo Artículo, de alcances un tanto inciertos sobre las medidas para evitar la contaminación resultante de los accidentes marítimos.

En la actualidad, casi treinta años después de la varadura del "Torrey Canyon", el Comité Jurídico de la OMI se apresta a examinar un proyecto de nuevo convenio marítimo, con el fin de garantizar la seguridad de la navegación mediante la remoción o el balizamiento de los restos de naufragios peligrosos, también más allá del mar territorial, determinando, entre otros aspectos, quién es financieramente responsable de las medidas adoptadas para que los restos del naufragio no representen peligros o resulten en daños al medio ambiente.

Sin embargo, a diferencia de 1969, ahora la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar ha fijado los criterios para que cada Estado determine la extensión de su mar territorial, el que no podrá sobrepasar las 12 millas contadas desde la línea base.

El proyecto de nuevo Convenio está basado en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, que otorga a los Estados ribereños facultades para tomar medidas más allá de su mar territorial tras un siniestro marítimo, a fin de proteger sus intereses de la contaminación.

Como sabemos, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982 extiende la soberanía de un Estado a la franja del mar adyacente al territorio designada con el nombre de mar territorial y prescribe que todo Estado tendrá derecho a establecer la anchura de su mar territorial hasta un límite que no exceda de 12 millas marinas medidas a partir de líneas de base determinadas de conformidad con la Convención.

El proyecto de convenio que se ha comenzado a examinar en la OMI intenta resolver el problema que para la navegación constituyen los naufragios que no han sido balizados o removidos, cuando ocurren más allá de las aguas territoriales. Es decir, en la zona contigua, la Zona Económica Exclusiva o alta mar, según la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982.

En principio, la finalidad que el proyecto de Convenio persigue es buena y en interés de la seguridad de la navegación permitiría indemnizar a los Estados por los costos de la remoción de naufragios o de su balizamiento.

Aunque se trata de un proyecto de aparentemente fácil ejecución, en el caso del Perú surge un problema por el hecho de que nuestro país no ha decidido aún si ratificará la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982. En efecto, el Convenio se aplicaría a los buques y restos de naufragios que se encuentren más allá del mar territorial de los Estados Partes.

¿Cuál es la anchura del mar “territorial” del Perú? Si su anchura sigue siendo fijada en 200 millas, habría implicancias con el proyecto de Artículo II 2 del nuevo Convenio, en el que se señala expresamente en relación al ámbito de aplicación del Convenio, que éste se aplicará en aguas más allá de aquéllas [en que un Estado] ejerce su soberanía de conformidad con lo dispuesto en el artículo 2 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982. Es decir, más allá de las 12 millas. La definición de “mar territorial” en el proyecto, señala que es el que se define en la sección 2 de la Parte II de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982.

Este proyecto de convenio internacional es, sin duda, importante para el Perú, más que por los problemas que intenta resolver, (eliminación de restos de naufragios que puedan constituir riesgos para la navegación y determinación de la responsabilidad en los costes correspondientes), cuya probabilidad de ocurrencia en aguas de navegación marítima del Perú se considera pequeña, por el hecho de que en su estructuración se está haciendo referencia expresa a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982 y sus disposiciones sobre mar territorial.

Es probable que habiendo entrado en vigor esta Convención el 16 de noviembre de 1994, sus prescripciones serán en el futuro utilizadas cada vez con mayor frecuencia en los nuevos tratados internacionales sobre asuntos marítimos que se vayan elaborando. Este hecho es un elemento que acrecienta la necesidad de definir la postura final del país respecto a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982.

Es indudable que los representantes del Perú ante la OMI no podrán adoptar una posición definida sobre este proyecto de convenio, en tanto no se determine nuestra posición en relación con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982. El mantenimiento de una indefinición sólo contribuye a enervar la participación debida en el examen de estos nuevos instrumentos jurídicos internacionales.



## **LOS CONVENIOS DE RESPONSABILIDAD CIVIL POR DAÑOS CAUSADOS POR LA CONTAMINACION DE LAS AGUAS DEL MAR POR HIDROCARBUROS**

También, en 1969, como resultado del incidente del “Torrey Canyon” fueron adoptados por la OMI dos importantes convenios de alcance mundial, que tienen que ver con la responsabilidad y la indemnización por daños resultantes del transporte de hidrocarburos: el Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos (El Convenio CLC 1969) y el Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos (El Convenio del Fondo 1971).

Mediante estos dos Convenios, que en 1992 fueron sustantivamente enmendados a través de los Protocolos, 1992, correspondientes, es posible indemnizar a quienes resultan perjudicados como resultado de un derrame de hidrocarburos.

Aunque nuestro país es parte del Convenio CLC 1969, debería ratificar igualmente el Protocolo de 1992 que lo enmienda y que eleva los montos de la indemnización, y ratificar asimismo, el Convenio del Fondo 1971 y su Protocolo de 1992, haciéndose Parte del Fondo Internacional de Indemnización creado por este último instrumento.

## **EL VERTIMIENTO DE DESECHOS Y OTRAS MATERIAS EN LOS OCEANOS**

Igualmente, en 1972 fue adoptado el Convenio de Londres de Vertimiento y en 1989 el Convenio de Salvamento. Ambos Convenios son importantes en relación con la prevención y protección del medio marino. En un caso, por “vertimiento”, un concepto que merece ser esclarecido en nuestro medio, y en el otro por actividades de “salvamento” de buques. El concepto de vertimiento no está suficientemente difundido en nuestro país.

Hace siglos que los mares del mundo se utilizan como vertedero para los desechos generados por el hombre. Hasta hace poco se creía que esta situación podía prolongarse indefinidamente, por el hecho de que aproximadamente 71% de la superficie de la Tierra está cubierta por agua, en una profundidad que, en algunos lugares, supera en varios kilómetros la altura del monte Everest.

Se considera imposible que la acción antropogénica pudiera afectar profundidades tan grandes como las de los océanos. A la mayoría de la gente le preocupaba



Los convenios son importantes para prevención y protección del medio marino contra el vertimiento de hidrocarburos, desechos y otras materias contaminantes en los océanos.



más el efecto de los océanos sobre el hombre.

Pero el medio marino no parece tener una ilimitada capacidad para asimilar los productos de las actividades industriales del hombre y, el vertimiento de desechos en el mar, como un medio de eliminación, comenzó a atraer la atención internacional.

En 1972 y por iniciativa del Reino Unido fue adoptado un convenio sobre vertimiento de alcance mundial.

Es frecuente confundir “vertimientos” y “descargas”. Esta confusión se produce también en nuestro medio. El capítulo XIII del Reglamento de Capitanías y Actividades Marítimas de la Marina referido a la contaminación acuática, medidas de prevención, control y responsabilidad civil, parece confundir descargas, derrames y vertimientos. Se debería tener en cuenta que la acepción “vertimiento” tiene en el contexto de la contaminación del medio marino un significado especial.

Son tres los grupos de materiales más importantes que se vierten en el mar:

- Material de dragado
- Desechos industriales
- Desechos de sistemas de desagüe

El Convenio de vertimiento es mundial y se aplica tanto al mar territorial, otros espacios marítimos, y a la alta mar. En la forma en que será modificado por un Protocolo a ser aprobado el presente año, se incluirá dentro del concepto de “mar” el lecho del mar y el subsuelo de éste.

Vertimiento es toda evacuación deliberada en el mar de desechos u otras materias, efectuada desde buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar, así como todo hundimiento deliberado en el mar de buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar.

Con respecto al empleo del lecho marino para la evacuación de ciertos desechos peligrosos, en particular, desechos radiactivos de alto nivel, se ha acordado que tal evacuación no debería efectuarse por los Estados Partes, a menos que y hasta que se pruebe que tal evacuación (entierro) en el lecho marino sea técnicamente posible, y desde el punto de vista de la protección del medio ambiente exista un mecanismo de control adecuado.





Entre los problemas más peligrosos del vertimiento de aguas sucias son los virus y enfermedades que ellas pueden ocasionar. Enfermedades como la hepatitis pueden propagarse por vía acuática. Seres humanos que entran en contacto directo con estas aguas o en contacto indirecto consumiendo conchas que hayan acumulado estos virus, se pueden infectar. Al presente no hay un método económicamente viable para eliminar estos organismos de las aguas sucias.

En el proyecto de Protocolo relativo al Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias, 1972, que la OMI está en la actualidad examinando, se ha propuesto incluir un importante concepto adoptado en la CNUMAD en Río de Janeiro, 1992. Es el concepto de planteamiento preventivo de la protección del medio ambiente.

A este respecto un nuevo Artículo III prescribirá:

Al aplicar el presente Protocolo, las Partes Contratantes aplicarán un planteamiento preventivo de la protección del medio ambiente en relación con la evacuación o incineración en el mar de desechos u otras materias, en virtud del cual se adoptarán las medidas preventivas procedentes cuando haya motivos para creer que las sustancias o la energía introducidas en el medio marino puedan ocasionar daños, aún cuando no haya pruebas definitivas que demuestren una relación causal entre los aportes y sus efectos.

Asimismo se ha propuesto incluir en el Convenio el principio de "quien contamina paga". Para este fin un artículo dirá:

Cada Parte Contratante tratará de fomentar prácticas, de conformidad con el principio de que quien contamina paga, en virtud de las cuales aquellos a quienes se haya autorizado a realizar actividades de vertimiento o incineración en el mar sufragarán los costes ocasionados por el cumplimiento de las prescripciones sobre prevención y control de la contaminación de las actividades autorizadas, teniendo debidamente en cuenta el interés público.

Cabe anotar que hasta la fecha el Perú no es Estado Parte del Convenio de Londres sobre Vertimiento. A este efecto, y con muy buen criterio, la Comisión Multisectorial de Convenios internacionales marítimos de la OMI consideró necesario iniciar los trámites para la adhesión a este Convenio.

Sin embargo, será necesario definir la autoridad competente a nivel nacional para administrar este Convenio. Desde que a nivel internacional es la OMI, cuya

contraparte nacional es DICAPI, la depositaria de este instrumento internacional, es aceptable que tal competencia pudiera recaer en DICAPI, sin perjuicio del asesoramiento científico y técnico que se requiere para aplicar debidamente el Convenio. A nivel internacional un Grupo científico proporciona asesoría a las Reuniones consultivas de las Partes Contratantes en el Convenio de Londres sobre Vertimiento.

#### **LA CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL MEDIO AMBIENTE DE ESTOCOLMO, 1972**

En los últimos cincuenta años las Naciones Unidas han promovido la realización de dos conferencias de particular importancia en relación con la protección y preservación del medio ambiente.

En 1972 se celebró la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente Humano en Estocolmo. Veinte años después, en 1992, tuvo lugar la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo (la CNUMAD 1992 o Conferencia de la Cumbre).

En la Conferencia de Estocolmo, de 1972 fue adoptado el Plan de Acción para el Medio Ambiente Humano, incluidos los Principios Generales para evaluar y controlar la contaminación del medio marino.

Como resultado, la Asamblea General de las Naciones Unidas decidió constituir un nuevo organismo internacional, el Programa del Medio Ambiente de las Naciones Unidas (PNUMA) para “servir como punto de coordinación para la acción ambiental del sistema de las Naciones Unidas”. Subsecuentemente, el Consejo de Gobierno del PNUMA escogió los “Océanos” como una de las áreas prioritarias en las que enfocaría sus esfuerzos para cumplir su papel catalítico y de coordinación. El PNUMA se convirtió en observador de la OMI y la labor entre ambas organizaciones fue estrechamente coordinada.

#### **LA CUMBRE DE RIO**

Veinte años después de la Conferencia de Estocolmo, en junio de 1992 se llevó a cabo en Río de Janeiro la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y Desarrollo (CNUMAD), conocida como la “Cumbre de la Tierra”, reunión que ha tratado trascendentales cuestiones sobre el ambiente y el desarrollo.



En la CNUMAD se adoptaron dos Convenios y se formularon tres importantes documentos:

- La Convención sobre cambio climático;
- La Convención sobre diversidad biológica;
- La Declaración de Principios de Río;
- El Programa 21; y,
- Un grupo de principios sobre bosques

La Declaración de Principios de Río consiste de 27 principios que deben guiar las acciones nacionales e internacionales en relación al medio ambiente, el desarrollo y los asuntos sociales.

Respecto al medio ambiente, la Declaración de Principios de Río considera que la protección ambiental debe integrar el proceso de desarrollo y que los Estados deben formular legislación ambiental eficaz, y desalentar o prevenir la reanudación o transferencia a otros Estados de actividades perjudiciales al medio ambiente, entre otros aspectos.

El Programa 21 es un plan de acción de 40 capítulos que define las medidas para lograr el desarrollo sostenible. El capítulo 17 de este documento se refiere al sistema marino. El Programa 21 señala que, a diferencia de otras áreas del planeta, en las que la relación medio ambiente-desarrollo requiere de enfoques normativos para proteger los ya degradados hábitat, los océanos y las aguas costeras son en muchos casos, fuente de incalculables posibilidades para el desarrollo de las naciones.

El Programa 21 reconoce que los océanos, los mares y las costas son valiosos sistemas de protección y conservación de los seres vivos. Los océanos cubren la mayor parte de la superficie terrestre; influyen el clima y el estado de la atmósfera, y fundamentalmente, proveen de alimentos y otros recursos destinados al desarrollo de los pueblos del orbe. Junto a las áreas costeras, los océanos contribuyen a alcanzar el tan anhelado desarrollo sostenible mundial.

El Programa 21 reitera la necesidad de llevar a cabo esfuerzos para mejorar la gestión pesquera y promueve nuevas iniciativas en respuesta a la contaminación por fuentes terrestres, la causa más grave de la degradación marítima y costera.

Las recomendaciones de la CNUMAD sobre la cuestión de la gestión costera y oceánica enfatizan la interdependencia entre las variables terrestres y marinas, y

acentúan la necesidad de hacer frente a las fuentes terrestres de contaminación marina en el contexto de una gestión costera integrada.

La Asamblea General pidió a todos los organismos especializados y organizaciones conexas del sistema de las Naciones Unidas que, según proceda, robustecieran y ajustaran sus actividades, programas y planes de mediano plazo de conformidad al Programa 21, en particular respecto de los proyectos de promoción del desarrollo sostenible, y que informaran a la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible (CDS) y al Consejo Económico y Social en 1993, o a más tardar en 1994, de conformidad con el artículo 64 de la Carta de las Naciones Unidas, acerca de las medidas que hayan adoptado para poner en práctica esta recomendación.

La OMI se está ocupando principalmente de aquellas actividades de control cuyo objeto es la prevención, reducción y contención de la contaminación causada por buques y, en cierta medida por las actividades en las plataformas de petróleo y de gas, que constituyen las principales fuentes marinas de contaminación. Como actividad de seguimiento de la CNUMAD la OMI ha efectuado un informe para la Comisión de desarrollo sostenible y que se ocupa fundamentalmente de la implantación del capítulo 17 del Programa 21 que se titula "Protección de los océanos y de los mares de todo tipo, incluido los mares cerrados y semicerrados, y de las zonas costeras, y protección, utilización racional y desarrollo de sus recursos vivos".

## CONVENIOS REGIONALES

Además de los convenios mundiales sobre la protección y preservación del medio marino, formulados principalmente en el seno de la OMI, la mayor parte de los cuales se refiere a la contaminación por buques, en estos últimos cincuenta años se han adoptado más de 40 importantes instrumentos regionales.

Merecen mención especial, por el alcance y trascendencia de sus prescripciones, el Acuerdo del Atlántico Norte y Mar del Norte o Convenio de Bonn; el Convenio de Helsinki, el Convenio de Oslo sobre Vertimiento, y un gran número de Convenios regionales adoptados en el marco del Programa de Mares Regionales del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente.

El Programa de Mares Regionales del PNUMA comenzó en 1974 y ahora incluye convenios que cubren el Mediterráneo, el Golfo Pérsico y el Golfo de Omán, el Caribe, la Costa Oeste del Africa, el Pacífico Sureste, el Mar Rojo y el Golfo de



Aden, la región del Africa Este y el Convenio del Pacífico Sur.

El Programa de Mares Regionales del PNUMA ha sido concebido como un programa orientado a la acción, que se preocupa no sólo por las consecuencias sino por las causas de la degradación del medio marino y adopta un enfoque integrado para combatir los problemas del medio ambiente a través de la gestión de las zonas marinas y costeras.

Sin duda es impresionante el número de acuerdos regionales que han sido concertados con el propósito de proteger y preservar el medio marino. Sin embargo, no obstante la adopción y puesta en vigor de todos estos tratados internacionales multilaterales, es preciso reconocer que los océanos siguen siendo contaminados. En parte ello se debe, como ha sido señalado, a que el marco jurídico antes mencionado no ha sido del todo eficaz. Probablemente esta ineficacia se deba a dos razones. En primer lugar, al hecho de que la protección ambiental ha tenido poco valor en la formulación, al más alto nivel político, de los modelos económicos actuales. Y en segundo lugar, al recalcitrante concepto vigente respecto a la soberanía de los Estados.

En cuanto a la primera razón, el pensamiento económico central usualmente tiende a ignorar el medio ambiente o tiene dificultad en asignarle un determinado "valor". Los economistas consideran que los problemas ambientales son o muy insignificantes para tenerlos en cuenta o muy complejos para incluirlos como un costo asociado a las actividades humanas. Es por eso que durante el período posterior a la II Guerra Mundial, en el que se produjo un fuerte impulso orientado hacia la expansión económica global, ha existido poco interés político en proteger el medio ambiente.

Respecto a la segunda razón, esto es, al recalcitrante concepto sobre soberanía nacional, que previene la eficaz puesta en práctica de los Convenios, se debe señalar que para un Estado un Convenio es vinculante sólo si lo ratifica. El Estado debe después aplicar el Convenio y tomar las medidas pertinentes si sus nacionales, incluidos los buques registrados en sus registros nacionales, lo incumplen. De tal modo que cuando un Estado sufre daños debido a la negligencia de un propietario de buques en el cumplimiento de un Convenio internacional, el Estado afectado tiene pocos recursos para exigir su cumplimiento, si el Estado de abanderamiento no hace nada al respecto.

No obstante, en años recientes se están percibiendo cambios importantes. De un lado, se está reconociendo que a largo plazo los daños ambientales pueden afec-

tar la economía de las naciones. El desarrollo de una mayor conciencia respecto de la posición del hombre en su medio y la naturaleza destructora de una búsqueda irracional de crecimiento económico, ha dado lugar al surgimiento del concepto "desarrollo sostenible". Como resultado, el orden del día político está incorporando, cada vez con mayor intensidad, preocupación por el medio ambiente, aunque pocas instituciones comerciales privadas incluyan en la actualidad adecuadamente, en sus cálculos económicos, consideraciones para la protección del medio ambiente. Los gobiernos y las poblaciones aún tienden a concentrarse sólo en el crecimiento económico, la soberanía nacional, y la mejora de su estándar de vida, dejando la preocupación del medio ambiente para más adelante.

También el aspecto de la soberanía está comenzando a cambiar. El otorgamiento de cierta jurisdicción a los Estados ribereños respecto a los buques que visitan sus puertos, de modo de impedir la presencia en ellos de buques deficientes, constituye un avance importante para preservar el medio marino.

Paradójicamente, el otorgamiento de mayores facultades a los Estados rectores de puerto para efectuar la necesaria supervisión sobre las flotas de bandera extranjera que llegan a los puertos está siendo promovido por los países tradicionalmente marítimos, evidenciando que el clásico antagonismo entre países tradicionalmente marítimos y países ribereños está desapareciendo, en parte por la necesidad común de velar por la protección y preservación del medio marino.

#### **4. LA CONTAMINACION DEL MEDIO MARINO POR HIDROCARBUROS**

En los últimos cincuenta años la contaminación del medio marino por hidrocarburos ha concentrado la atención pública mundial. Desde el punto de vista de la tecnología marina dos acontecimientos ocurridos a fines del siglo XIX tuvieron especial influencia a este respecto. En 1885 fue construido el "Gluckauf", el primer buque tanque moderno; hasta entonces los hidrocarburos eran transportados en barriles; en 1879 fue introducido en Alemania, por el Dr. Rudolf Diesel, un nuevo tipo de motor que utilizaba hidrocarburos como combustible. En 1911, un año antes del siniestro del "Titanic" que dio lugar a la pérdida de cerca de 1,400 vidas humanas, el primer buque a motor diesel que cruzó el Atlántico.

Aun cuando sucio y productor de humo, el carbón no constituye realmente una amenaza para los océanos; los hidrocarburos, en cambio, son graves contaminantes. En la contaminación del medio marino por hidrocarburos tienen papel importante la industria petrolera y el sector naviero. Examinada desde cualquier



parámetro, la industria petrolera es la empresa comercial más grande del mundo. Su extensión es global y su influencia alcanza a todos los países de la tierra.

En 1950, la producción mundial de crudos de petróleo era de 500 millones de toneladas; no obstante, ya era el doble de la producción de 1945. En 1960 la producción de había duplicado para llegar a 1,000 millones de toneladas. Veinte años más tarde, hacia 1980, se había más que triplicado: era mayor de 3,000 millones. Aunque en la actualidad la tasa de crecimiento de la producción de hidrocarburos ha disminuido, se estima que esta producción podría ser de 5,000 millones de toneladas a comienzos del siglo XXI.

Se pronostica que hacia el año 2035 el sector petrolero mundial puede llegar a ser el doble de lo que fue en 1986. De concretarse este pronóstico, debe esperarse un mayor número de buques petroleros, nuevos oleoductos hacia los principales centros de consumo, adicionales refinerías, y nuevos centros de producción marítima, tal vez frente a China, el Artico y el Antártico y aún en los océanos de gran profundidad. Puede preverse también mayor contaminación, a no ser que se adopten eficazmente las medidas necesarias para impedirlo.

En lo que se refiere al sector naviero, en la actualidad la flota mundial de buques tanque es más pequeña que la flota que existía hace algunos años. No obstante, el tonelaje de esta flota, que supera los 280 millones de toneladas de peso muerto, ha crecido notablemente (más de 4 veces), si se la compara con los 64 millones de toneladas de 1960.

Los propios buques petroleros también han experimentado un cambio espectacular en su tamaño. En la década de los 50 se consideraba que los buques de 30,000 toneladas de peso muerto eran de gran tamaño; hoy son comunes los buques tanque de 250,000 tpm y se han construido varios buques cuyo tonelaje supera las 500,000. La utilización de superpetroleros ha aumentado el riesgo inherente de transportar hidrocarburos por mar, debido a la mucho mayor cantidad de hidrocarburos que se derramarían de ocurrir un accidente.

Como resultado, de la separación geográfica entre las regiones de mayor producción y las regiones de más alto consumo, el sector petrolero es el más importante en lo que respecta a tonelaje de buques y contribución al comercio y el transporte mundiales.

Aunque la contaminación del medio marino por hidrocarburos es grave, en

las pasadas dos décadas se ha convertido en una cuestión en gran parte emocional, a medida que un creciente número de importantes derrames originaron desastres en la vida acuática y de las aves y en las industrias pesquera y turística de los Estados ribereños. El nivel de daños resultantes de los principales derrames de hidrocarburos, como el del "Torrey Canyon" frente a la costa de Britania en 1967, el del "Amoco Cádiz" frente a la costa de Francia en 1978, y el del "Exxon Valdez" en Prince William Sound, Alaska, en 1988, ha sido fenomenal.

Según un estudio de la Academia Nacional de Ciencias de los Estados Unidos publicado en 1983, del total de 3 millones de toneladas de hidrocarburos anuales que entraban al mar procedentes de todas las fuentes, aproximadamente 1.5 millones tenía su origen en el transporte marítimo. De este total, 400,000 toneladas resultaban de accidentes marítimos, mientras que 700,000 toneladas se debían a operaciones de los buques tanque, 300,000 al vertimiento de aguas oleosas de las sentinas y a la eliminación de fangos del combustible líquido y 50,000 toneladas a las operaciones realizadas en las terminales y la entrada de petroleros a dique seco.

Las causas más notorias de contaminación por hidrocarburos son resultado de accidentes a buques tanque; sin embargo, aunque los derrames de hidrocarburos producidos por accidentes sean dramáticos y generen intensa publicidad, la cantidad de hidrocarburos que penetra al mar debido a derrames accidentales sólo constituyen 12.5% del total.

Pero no obstante que las descargas de hidrocarburos por accidentes representan un porcentaje pequeño en relación a la cantidad total de hidrocarburos que van a parar al mar cada año, las consecuencias de un accidente pueden ser desastrosas para la zona circundante, particularmente si el buque siniestrado es de gran tamaño y si el accidente se produce cerca de costa.

Los naufragios del "Torrey Canyon" (1967), del "Amoco Cádiz" (1978), del "Exxon Valdez" (1988) y del "Braer" (1993) son ejemplos patentes de las consecuencias de la descarga de más de 100,000 toneladas de hidrocarburos en un período corto.

Cuando ocurren grandes derrames de hidrocarburos, se muestra al mundo imágenes en vivo de aves, lobos y litorales costeros cubiertos de hidrocarburos, y de miles de peces muertos flotando en las olas.

A fin de evaluar el potencial para un programa mundial destinado a fortalecer la respuesta frente a derrames de hidrocarburos, la Federación Internacional



Anticontaminación de Armadores de Buques Tanque (International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF) efectuó un estudio relativo a este aspecto. En ese estudio, la ITOPF no intentó cuantificar el efecto individual de cada uno de los factores antes mencionados. Más bien se concentró en deducir el riesgo relativo de derrames en diferentes localidades, comparando la ocurrencia histórica de derrames con la cantidad de hidrocarburos transportados. Cuando fue posible, identificaron los factores responsables de estas diferencias.

La ITOPF ha encontrado, por ejemplo, que aproximadamente 100,000 barriles por día de crudos de petróleo (0.4% del transporte marítimo mundial) transitan por las aguas costeras del Perú, Ecuador, Colombia y Panamá, mientras que cerca de 25,000 barriles pasan diariamente a través del Estrecho de Magallanes. La ITOPF ha podido recopilar datos históricos de derrames de hidrocarburos correspondientes a todos los derrames accidentales de crudos y productos de petróleo, desde buques tanque, buques combinados y barcasas, salvo los resultantes de actos bélicos. La mayor parte de los derrames de hidrocarburos son pequeños. Casi 10,000 derrames están registrados en la base de datos de la ITOPF y 84% de estos son derrames menores de 50 barriles. Los grandes derrames son pocos y su incidencia ha disminuido significativamente: hacia fines de la década del 80 el número promedio de derrames de hidrocarburos grandes cada año había disminuido casi a un tercio del que ocurría en la década de los 70: 8.8 derrames de hidrocarburos por año en promedio frente a 24.5 derrames.

¿Qué se está haciendo para hacer frente a la contaminación debida a accidentes marítimos? La habilidad de un país en responder a un derrame accidental de hidrocarburos depende de varios factores, incluidas la política de respuesta a los derrames y la organización adoptada para este efecto, una planificación eficaz de contingencia y disponibilidad de recursos de limpieza; además de la ratificación de los convenios internacionales que proporcionan acceso a indemnización por daños por hidrocarburos y asistencia en la preparación y respuesta a los derrames. Un examen detallado de estos factores está fuera del propósito de estos apuntes, que se refieren sólo a algunos elementos específicos.

Por consiguiente, un perfil del estado de preparación para hacer frente a un derrame debería incluir un breve examen de la organización de respuesta a los derrames y de la política adoptada, la disponibilidad de equipos para combatir la contaminación sea del gobierno o del sector privado y los convenios pertinentes de la OMI y acuerdos regionales del cual el país es parte.

En el Perú ha sido designada la Autoridad nacional competente que tiene la responsabilidad plena de hacer frente a derrames de hidrocarburos y a la cual se le debe solicitar asesoramiento e información. Ella es la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, la Autoridad Marítima del Perú, creada en 1969.

DICAPI ha formulado el Plan Nacional de Contingencia para responder a los derrames de hidrocarburos y otras sustancias nocivas desde buques. Sin embargo, la planificación no es suficiente. Se requiere de medios para combatir la contaminación por hidrocarburos, medios que lamentablemente no han sido proporcionados a esta organización. En relación con los Planes de Contingencia debería existir disponibilidad de equipo de limpieza de derrames y materiales tanto por parte de los organismos gubernamentales como de las empresas privadas, para efectuar la limpieza de los derrames en tres niveles.

El Perú no está preparado para enfrentar un derrame serio de hidrocarburos. Este fue hecho notar por Hugh Parker, de la ITOPIF durante su misión al Perú en el marco de un programa de cooperación de la OMI y el PNUD, denominado DESTTRANSMAR ejecutado entre 1982 y 1985. Se necesita adquirir equipo anticontaminación, formar el personal y ejercitarlo y contar con un Fondo inmediato para ser utilizado en caso de contaminación de las playas.

La OMI ha alentado varias iniciativas de los Estados marítimos para contar con cooperación internacional en una base regional y fortalecer su capacidad para responder a incidentes de contaminación. Estos acuerdos regionales normalmente toman la forma de un Acuerdo o Convenio y usualmente incluyen prescripciones para el intercambio de información, notificación de derrames y solicitud de ayuda mutua, incluida el suministro de expertizaje, mano de obra, equipo u otros recursos disponibles.

Las consecuencias económicas de un accidente de contaminación pueden ser onerosas. Baste pensar, por ejemplo, en los gastos por concepto de limpieza que recaen en las autoridades de una Administración central y en las pérdidas de ingresos que deben soportar los pescadores, o los propietarios de instalaciones situadas en una playa, especialmente si esta es turística.

Debido a que los enormes derrames de hidrocarburos dan lugar a negativas relaciones públicas para el transporte marítimo y el sector petrolero, ha habido mucha cooperación entre los Estados, que formulan el derecho internacional público, y el sector privado para prevenir futuros derrames y descargas y proporcio-



nar esquemas de indemnización a quienes son afectados cuando se produce un gran derrame. Un gran número de convenios internacionales, comenzando principalmente hacia fines de la década de los 60, han recibido amplia aceptación y apoyo en la comunidad internacional.

Por cerca de 25 años han coexistido sistemas de responsabilidad e indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos basados tanto en tratados internacionales como en acuerdos voluntarios de carácter privado. Sin embargo, estos últimos, conocidos como TOVALOP y CRISTAL desaparecerán en 1997.

La indemnización por daños causados por hidrocarburos desde buques tanque cargados quedará gobernada por los dos siguientes convenios internacionales:

El Convenio internacional sobre responsabilidad civil por derrames de hidrocarburos, 1969, gobierna la responsabilidad de los propietarios de buques tanque por daños causados por derrames de hidrocarburos persistentes desde buques tanque cargados. En 1976, 1984 y 1992 fueron aprobados Protocolos a este Convenio, que ha sido ratificado por el Perú.

El Convenio internacional de 1971 para el Establecimiento de un Fondo Internacional para indemnización por daños de contaminación por hidrocarburos (Convenio del Fondo) intenta balancear el peso de los costos de contaminación entre los propietarios de buques y las compañías petroleras. Deriva sus fondos de aportaciones impuestas a las compañías petroleras como propietarias de los medios de transporte y de las mercancías transportadas. Proporciona indemnización suplementaria a la indemnización disponible bajo el Convenio CLC 69, mediante las contribuciones a un Fondo especial de indemnización que efectúan los receptores de hidrocarburos en los Estados Miembros. También en 1976, 1984 y 1992 fueron aprobados Protocolos relativos al Convenio del Fondo. El Convenio del Fondo no ha sido ratificado aún por el Perú. Ambos Convenios han sido enmendados por Protocolos de 1992 que entraron en vigor en mayo de 1996 Ellos proporcionan límites más altos de indemnización y un mayor ámbito de aplicación.

De otro lado la decisión de que TOVALOP y CRISTAL expiren cuando sus actuales términos culminen el próximo mes de febrero de 1997 se cerrará un capítulo de 25 años en la historia de los buques tanque y de los seguros, que facilitará la aceptación de los instrumentos jurídicos internacionales.

El Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la

contaminación por hidrocarburos, 1990 (Convenio de Cooperación 1990), es el más reciente Convenio internacional sobre contaminación del medio marino adoptado por la OMI. El Convenio de Cooperación requiere que todos los buques y Estados tengan planes de contingencia apropiados para hacer frente a derrames de hidrocarburos. Todos los buques y Estados también están obligados a establecer procedimientos de informes de contaminación. El objetivo es organizar la cooperación internacional en respuesta a la contaminación.

Como parte de su Preámbulo, el Convenio de Cooperación introduce el concepto “el que contamina paga” y señala también que éste es un “principio general del derecho ambiental internacional”. Este Convenio no sólo cubre los buques sino también las plataformas de producción y exploración mar adentro, los puertos y las instalaciones de manipulación de hidrocarburos. El Convenio está diseñado principalmente para ayudar a los países a prepararse y responder a sucesos principales de contaminación. Hasta la fecha, algunos países han ratificado el Convenio. Fue redactado “teniendo presente las disposiciones pertinentes de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, en particular su Parte XII que tiene que ver con la protección y preservación del medio ambiente marino.

En lo que se refiere a las prescripciones sustantivas del Convenio de Cooperación, 1990, merecen especial mención los relativos al procedimiento de notificación y la cooperación técnica.

Con respecto al procedimiento de notificación, la Convención obliga a los Estados que conozcan de un suceso de contaminación como resultado del cual el medio ambiente marino se halle en peligro inminente de sufrir daños por contaminación o los haya sufrido ya, de notificar inmediatamente a otros Estados que probablemente puedan resultar afectados por esos daños, así como a las organizaciones internacionales competentes. Además, en el caso de contaminación por buques, la Convención dispone que los Estados establezcan reglas y estándares internacionales relativos a la pronta notificación a los Estados ribereños, cuyo litoral o intereses conexos puedan resultar afectados por tales incidentes.

El Convenio de Cooperación, 1990, ha fortalecido el procedimiento de notificación de conformidad con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho en el Mar, 1982, en otro importante aspecto: aun cuando la Convención no contiene una disposición específica sobre sucesos de contaminación de hidrocarburos causados por descargas desde las unidades de perforación mar adentro, el Convenio de Cooperación hace equivalente las obligaciones de contaminación por buques a las descargas desde tales unidades. De tal modo que una Parte en el Con-



venio de Cooperación, 1990, estará obligada a informar a otros Estados de un incidente de contaminación causado no sólo por las descargas de los buques sino también por las descargas de las unidades de perforación mar adentro. Este es un importante desarrollo jurídico que debe ser enfatizado en vista de la tradicional distinción de la contaminación entre buques, fuentes en tierra y fuentes del lecho marino, así como la contaminación por vertimiento y a través de la atmósfera.

Con respecto a la cooperación técnica, se debe puntualizar que el Convenio de Cooperación, 1990, como un convenio mundial proporciona ahora el canal necesario para la implantación eficaz de las obligaciones de los Estados Partes de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, particularmente en lo relativo a la provisión de asistencia, especialmente a los países en desarrollo (artículo 202). Es el primer convenio mundial en vigor sobre protección del medio ambiente que establece un mecanismo y procedimientos de cooperación técnica concretos. También es el primer convenio mundial que acentúa la cooperación y coordinación entre las organizaciones mundiales y regionales, así como entre los Gobiernos nacionales, como los visualiza la Parte XIV de la Convención (sobre desarrollo y transferencia de tecnología marina).

Las prescripciones de la Convención sobre asistencia técnica no reflejadas plenamente en el Convenio de Cooperación, 1990, son los artículos 202 b) y 203, relativos a la "preferencia" que se debe dar a los Estados en desarrollo por los Estados y organizaciones internacionales. El Artículo 203 requiere que las organizaciones brinden un trato preferencial en la asignación de fondos y asistencia técnica apropiados, y en la utilización de sus servicios especializados. Las únicas referencias del Convenio de Cooperación, 1990, se refieren a las necesidades de los países en desarrollo respecto a las actividades de asistencia de la OMI (Artículo 12 2) y a la posibilidad de postergar el reembolso de los costos de limpieza (Anexo 3).

En relación con la contaminación del medio marino por hidrocarburos y no obstante la gran preocupación que a nivel mundial suscita este tipo de contaminación, existe poca evidencia de una acumulación de residuos de hidrocarburos en el mar. Esto es buena indicación de que el medio marino es capaz de asimilar los hidrocarburos. Cuando los hidrocarburos son derramados en el mar, sufren una serie de cambios físicos y químicos. El período de permanencia de los hidrocarburos depende de sus características físicas y químicas iniciales, de la cantidad vertida y de las condiciones climáticas y de mar en la zona que determinan que los hidrocarburos permanezcan o sean arrastrados hacia las orillas.

## **LA CONTAMINACION POR HIDROCARBUROS EN EL PERU: NECESIDAD DE COOPERACION INTERINSTITUCIONAL**

Se han producido en el Perú cuando menos tres sucesos importantes de contaminación por hidrocarburos. Uno de ellos el 28 de julio de 1984 en Pisco, originado por un buque de la Oficina Naviera Comercial. Otro, en agosto de 1984 en Conchán; y recientemente, el 8 de agosto de 1995, otro suceso, también en Conchán. Particularmente en este último suceso fue espectacular el número de organizaciones que opinaron sobre el caso, alentadas principalmente por la prensa sensacionalista. Sin embargo, ello dio lugar a comprobar el enorme número de organizaciones que con mayor o menor actividad reclaman competencia en asuntos vinculados a la protección del medio marino.

Se precisa ordenar las competencias a este respecto y en ese ordenamiento de competencias se debe actuar teniendo en cuenta que no es conveniente utilizar los recursos y desgastarlos duplicando esfuerzos.

La constitución de una Comisión Ambiental sobre el Medio Marino, liderada por el órgano más competente y con los mayores recursos y experiencia es necesaria. Esa Comisión debería realmente examinar muchos aspectos, convirtiéndose en el órgano de coordinación de las tareas destinadas a proteger y preservar el medio marino, particularmente de la contaminación por fuentes terrestres y marinas.

La contaminación por fuentes marinas, en especial debería ser examinada por una Subcomisión Ambiental, dependiente de la primera. Ella debería ser dirigida por la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, habida cuenta que las fuentes marinas se encuentran en el mar y es ese el medio que conocen mejor los marinos, entre los cuales figura un buen número de oceanógrafos, hidrógrafos y otros profesionales del mar.

## **5. LA PROTECCION DEL MEDIO MARINO Y EL DERECHO A LA NAVEGACION: TRANSPORTE DE PLUTONIO**

La contaminación del medio marino por sustancias radiactivas sólo ocasionalmente ha sido tratada por la OMI. Otros organismos internacionales, incluido el OIEA, han abordado esta cuestión. Sin embargo, en los últimos años, ha tenido lugar un hecho importante, hecho que vincula el derecho a la libertad de navegación con las limitaciones que es posible imponer a ese derecho cuando está de por



medio la necesidad de proteger y preservar el medio marino. Este suceso ha dado lugar a un intenso debate internacional.

Se trata del transporte marítimo de plutonio. El caso es de interés por los riesgos que dicho transporte implica y porque el irrestricto derecho a la navegación oceánica del pasado, puede ahora ser seriamente cuestionado, invocando el derecho, y también la obligación, de los Estados a proteger los océanos de la contaminación por sustancias nocivas. El examen de esta cuestión es de interés no sólo académico sino práctico. Es importante en relación con la libertad de la navegación en alta mar, las zonas económicas exclusivas, y los mares territoriales. La cuestión ha sido materia de encendido debate en la OMI.

Los antecedentes de este asunto se remontan a noviembre de 1992 cuando el Japón realizó el primero de una serie planeada de envíos por vía marítima de plutonio desde Francia al Japón, para ser utilizado en este país. Este plutonio es resultado del reprocesamiento en Europa de desechos utilizados previamente en el Japón. Este ciclo podría repetirse indefinidamente. Efectuó el primer viaje transportando 1.7 toneladas métricas de plutonio el "Akatsuki Maru", un buque de carga japonés acondicionado, que fue escoltado por una unidad guardacosta japonesa. Aunque la ruta fue mantenida oficialmente en secreto, el buque viajó alrededor del Cabo de Buena Esperanza en el sur del Africa, procediendo después hacia el oriente por el sur de Australia y Nueva Zelandia, para subir luego hacia el Japón atravesando las Islas del Pacífico.

El problema es serio porque el Japón tiene planeado efectuar en las siguientes dos décadas hasta 45 remesas de plutonio de Francia e Inglaterra. El plutonio es un elemento de muy alta radioactividad. Una pequeña cantidad puede causar cáncer mortal, y de ocurrir un siniestro marítimo el plutonio quedaría liberado en el ambiente y permanecería como mortal contaminante por decenas de miles de años. Tiene una vida media de 24,000 años. Desde que la carga del "Akatsuki Maru" era suficiente para construir cerca de 200 bombas nucleares, un acto de terrorismo marítimo o piratería podría haber provocado una profunda crisis internacional. Un accidente que involucrara la descarga de sólo una fracción de este plutonio podría dar lugar a un desastre del medio ambiente, convirtiendo al buque en un "Chernobyl flotante".

El transporte de este material dio lugar a reclamaciones de varios países situados a lo largo de las posibles rutas a ser utilizadas, y originó anuncios de que se impediría que el buque entrara a sus puertos, a sus aguas territoriales y, aún en ciertos casos, a las zonas económicas exclusivas.

Como se ha indicado antes, el Artículo 192 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, establece que “Los Estados tienen la obligación de proteger y preservar el medio marino”. Los artículos de la Parte XII amplían esta obligación y el Artículo 235 1) la refuerza, al prescribir que “Los Estados son responsables del cumplimiento de sus obligaciones internacionales relativas a la protección y preservación del medio marino. Serán responsables de conformidad con el derecho internacional”. La Convención es un reflejo de la ley internacional basada en la costumbre.

El artículo 194 3) b) de la Convención requiere que los Estados tomen medidas para minimizar, mediante los medios más viables de que dispongan, la contaminación causada por buques, incluyendo en particular medidas para prevenir accidentes y hacer frente a casos de emergencia, garantizar la seguridad de las operaciones en la mar, prevenir la evacuación intencional o no intencional y reglamentar el proyecto, la construcción, el equipo, la operación y la dotación de los buques.

La Convención también dispone que las naciones actúen “por conducto de las organizaciones internacionales competentes para establecer reglas y estándares para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino por buques...”.

Cuando las condiciones demanden protección especial, los Estados ribereños están autorizados a desarrollar desde el punto de vista ambiental tal protección, para zonas frágiles o sensibles situadas en sus zonas económicas exclusivas.

El principio de actuar de manera de evitar daños a otros está prescrito en el párrafo 2 del Artículo 87 de la Convención, que tras establecer la libertad de los Estados en la alta mar prescribe que “estas libertades serán ejercidas por todos los Estados teniendo debidamente en cuenta los intereses de otros Estados en su ejercicio de la libertad de alta mar, así como de los derechos previstos en esta Convención con respecto a las actividades en la Zona”. Además existe una obligación de notificar a los Estados antes de embarcarse en la realización de una actividad riesgosa. En el caso del transporte de plutonio, esta notificación, que no se efectuó, habría sido de sustancial ayuda para los países cercanos a la ruta de transporte del plutonio debido a que les habría permitido registrar sus puntos de vista y prepararse para la emergencias que podrían presentarse durante el transporte.

Según la Convención sobre el Derecho del Mar, 1982, los buques de todos los Estados tiene derecho al paso inocente a través de los mares territoriales de otros Estados. No obstante, Argentina, Chile, Indonesia y las Filipinas, entre otros paí-



ses, exigieron que el buque con plutonio se mantuviera fuera de sus aguas territoriales.

¿Fue el paso del “Akatsuki Maru” un paso inocente? La Convención puntualiza qué actividades se consideran de naturaleza “no inocente” e incluye como tales a “todo acto de intencional y grave de contaminación contrario a esta Convención”. Varios países, incluido Sudáfrica y Portugal, solicitaron que el buque se abstuviera de ingresar a sus ZEE. La Convención concede a los Estados ribereños jurisdicción en esta zona, respecto a la protección y preservación del medio marino. Los demás Estados tienen derecho de navegación en esta zona, y la Convención establece un procedimiento sofisticado relacionado con la resolución de disputas cuando surjan conflictos entre un Estado marítimo y los reclamos medio ambientales de un Estado ribereño.

Los Estados ribereños pueden hacer uso de su jurisdicción para demandar el cumplimiento de sus reglamentos cuando “haya motivos fundados para creer que un buque que navega en la zona económica exclusiva o en el mar territorial ha cometido, en la ZEE, una infracción de las reglas y estándares internacionales aplicables para prevenir, reducir y controlar la contaminación causada por buques o de las leyes y reglamentos dictados por ese Estado que sean conformes y den efecto a dichas reglas y estándares”. El Estado ribereño puede requerir al buque que proporcione información para determinar si ha ocurrido una violación. Si las circunstancias lo permiten, el Estado ribereño podrá realizar una inspección física del buque. Y si “existe prueba objetiva y clara de que un buque que navega en la ZEE o en el mar territorial ha causado un daño importante o amenaza causar tal daño a los intereses ribereños”, el Estado ribereño puede retener el buque e instituir los procedimientos pertinentes. Esta disposición está sujeta a las provisiones aplicables respecto a fianzas u otras garantías financieras apropiadas.

El gobierno del Japón comunicó al gobierno de Australia que en principio el buque estaría fuera de las zonas económicas exclusivas de 200 millas náuticas, pero después dijo que el buque podría entrar a la zona de 200 millas náuticas bajo circunstancias inevitables o en condiciones en las que evitar la zona no se considerara factible.

La Convención reconoce los intereses legítimos de los países ribereños y establece un procedimiento para resolver las disputas entre los intereses marítimos y los intereses ribereños.

El programa de transporte de plutonio del Japón está sujeto a la obligación de los Estados de proteger y preservar el medio marino y de evitar daños a otros Estados. Estas dos obligaciones forman la base de las preocupaciones que han sido formuladas sobre el viaje del "Akatsuki Maru". Aparentemente el Japón reconoció que la extremadamente peligrosa naturaleza de la carga precluiría su pasaje a través de mares territoriales de otros países como "pasaje inocente". El Japón anunció que el buque de plutonio no pasaría a través de mares territoriales, y también indicó que el buque evitaría las ZEE de otras naciones, aún cuando su declaración fue ambigua a ese respecto y aparentemente pasó a través de las ZEE de varios países insulares del Pacífico. Varios países pidieron al Japón evitar sus ZEE.

El segundo viaje de plutonio se realizó a través de Sudamérica por el sur de Chile y Argentina. El "Pacific Pintail" fue notificado que no debía entrar en aguas territoriales de Chile y Argentina. No obstante, entró en la ZEE. Este asunto merece estrecho seguimiento desde que constituye un hecho importante que habrá de repetirse muchas veces. Aun cuando la probabilidad de ocurrencia de un siniestro es bajísima de ocurrir el mismo tendría proporciones catastróficas.

## 6. ASPECTOS INSTITUCIONALES

En la protección y preservación del medio marino tienen competencia a nivel internacional diversas organizaciones internacionales, principalmente del Sistema de Naciones Unidas.

Entre ellas desempeñan un papel fundamental la Organización Marítima Internacional y el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA). Sin embargo también otros organismos tienen que ver con el tema: la FAO, el OIEA, la OMS, entre otros.

A nivel nacional mediante Ley N° 26410 del 16 de diciembre de 1994 fue creado el Consejo Nacional del Ambiente (CONAM) como organismo descentralizado, con personería jurídica de derecho público interno, con autonomía funcional, económica, financiera, administrativa y técnica, que depende del Presidente del Consejo de Ministros.

El CONAM es el organismo rector de la política nacional ambiental. Tiene por finalidad planificar, promover, controlar y velar por el ambiente y el patrimonio natural de la Nación. La política nacional en materia ambiental que formula el CONAM es de cumplimiento obligatorio.



Son objetivos del CONAM:

- a. Promover la conservación del ambiente a fin de coadyuvar al desarrollo integral de la persona humana sobre la base de garantizar una adecuada calidad de vida.
- b. Propiciar el equilibrio entre el desarrollo socio-económico, el uso sostenible de los recursos naturales y la conservación del medio ambiente.

Entre las funciones que se le han asignado al CONAM figuran la de formular, coordinar, dirigir y evaluar la política nacional ambiental; coordinar y concertar las acciones de los Sectores y de los organismos del Gobierno Central, así como las de los Gobiernos Regionales y Locales en asuntos ambientales, a fin de que éstas guarden armonía con las políticas establecidas; establecer los criterios y patrones generales de ordenamiento y calidad ambiental, así como coordinar con los Sectores la fijación de los límites permisibles para la protección ambiental; establecer criterios generales para la elaboración de estudios de impacto ambiental, entre otras.

El CONAM debe establecer el Plan Nacional de Acción Ambiental y elaborar anualmente un Informe Nacional sobre el estado del ambiente del Perú.

Una disposición transitoria disponía que el CONAM debía nombrar en un plazo de 60 días de instalado, una Comisión Técnica Multisectorial encargada de elaborar el Reglamento Nacional sobre Parámetros de Contaminación Ambiental.

No existe duda de la importancia que tiene la creación del CONAM, especialmente como el organismo formulador de política ambiental para velar que las acciones de los Sectores y organismos gubernamentales guarden armonía con las políticas que haya establecido. Sin embargo, como a toda organización en la vida es necesario asignarle no sólo las facultades sino también los medios que le permitan cumplir su función en forma eficaz. A la fecha aún no ha sido establecido el Plan Nacional de Acción Ambiental ni tampoco el Reglamento Nacional sobre Parámetros de Contaminación Ambiental.

En relación con el medio marino la política que pueda establecer el CONAM tendrá que tener en cuenta no sólo las normas de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, aún cuando ella no haya sido ratificada por el Perú, sino también los principios orientadores de la Conferencia de Estocolmo y de la de Río. Deberá además tener en cuenta los principios rectores

que sustentan los Convenios internacionales que sobre la protección del medio marino ha ratificado el Perú.

No cabe duda que entre el CONAM y DICAPI, esta última, la Autoridad Marítima Nacional, debería existir la misma relación que existe entre el PNUMA y la OMI. En lo que se refiere a la contaminación del medio marino por buques, la OMI es el organismo regulador único de las Naciones Unidas, y a nivel nacional esta función también le corresponde a DICAPI.

Aunque no existe contienda de competencias entre el CONAM y DICAPI, excepto por el hecho de que la ley de CONAM la faculta a “Resolver, en última instancia administrativa, los recursos impugnativos interpuestos contra resoluciones o actos administrativos relacionados con el ambiente, en los casos que señale el reglamento de la presente Ley”, se debería tener cuidado al reglamentar dicha ley que en caso del medio marino esta función ya está asignada a DICAPI.

De otro lado, desde la promulgación de la Ley Orgánica de Hidrocarburos han surgido dudas relativas a la jurisdicción y competencia que tendría DICAPI sobre las plataformas de perforación y explotación mar adentro y a la posible superposición jurisdiccional con las competencias de la Dirección General de Hidrocarburos.

La Marina de Guerra ha recibido la responsabilidad de cautelar los intereses marítimos del Perú. Esta responsabilidad ha sido sancionada por la Ley Orgánica de la Marina de Guerra.

De acuerdo con esa Ley DICAPI es responsable de hacer cumplir la legislación en todo el dominio marítimo nacional. Además tiene la importante responsabilidad de velar por la seguridad de la vida humana y de la propiedad en el mar y de prevenir y controlar la contaminación del mar por buques.

La Ley Orgánica de la Marina prescribe que “DICAPI es el órgano que planea, norma, dirige y controla, entre otras cosas:

- las actividades en los ámbitos marítimo, fluvial y lacustre del territorio de la República;
- la protección del medio acuático, sus recursos y riquezas;
- la seguridad de la vida humana en el mar, ríos y lagos navegables;
- la seguridad y vigilancia de puertos y muelles; y
- la represión de cualquier actividad ilícita en el ámbito de su jurisdicción.



La Marina de Guerra, por intermedio del Cuerpo de Guardacostas, creado el 23 de setiembre de 1969 como cuerpo auxiliar de la Marina de Guerra, ejerce las funciones de policía marítima, fluvial, lacustre y pesquera; de control y vigilancia del litoral del tráfico acuático en las aguas jurisdiccionales; de seguridad y vigilancia de los puertos; así como de control y protección de los recursos y riquezas naturales; y, en general, de toda actividad que se desarrolle en el ámbito acuático.

En consecuencia, el Cuerpo de Guardacostas tiene una importante misión para la protección de la vida humana en el mar, la protección y preservación del medio marino, y el desarrollo económico, desde que es el brazo ejecutivo que vela por el cumplimiento de las normas que cautelan los intereses marítimos nacionales.

La recientemente promulgada Ley de Control y Vigilancia de las actividades marítimas, fluviales y lacustres, aprobada mediante Ley N° 26620 en junio de 1996 incluye entre otras funciones de DICAPI la de “ejercer control y vigilancia para prevenir y combatir los efectos de la contaminación del mar, ríos y lagos navegables, y en general todo aquello que ocasione daño ecológico en el ámbito de su competencia, con sujeción a las normas nacionales y convenios internacionales sobre la materia, sin perjuicio de las funciones que les corresponde ejercer a otros sectores de la Administración Pública, de conformidad con la legislación vigente sobre la materia”.

DICAPI hace cumplir la extensa legislación marítima proveniente de autoridades competentes de los sectores Energía y Minas, Pesquería, Salud, Transportes y Comunicaciones, entre otros, y contribuye a que exista ley y orden en el mar para garantizar el desarrollo ordenado de actividades en esta vasta extensión del territorio. DICAPI supervisa el cumplimiento en el dominio marítimo de los dispositivos internacionales adoptados por el Perú sobre seguridad marítima y prevención de la contaminación del medio marino por buques; en particular, la normativa internacional formulada en el seno de la OMI, gran parte de la cual ha sido ratificada por el Perú y es administrada por DICAPI.

No obstante, es necesario evitar superposición de jurisdicciones. En años recientes han proliferado organismos que están duplicando funciones en relación con la protección del medio marino. Así, por ejemplo, la Policía ecológica realiza o intenta realizar actividades en relación con la protección del medio marino que ya son realizadas por DICAPI, cuando el ámbito de la policía ecológica en el territorio es vasto y ningún otro organismo estatal cumple estas funciones a nivel nacional.

El aspecto de la coordinación interinstitucional en materia de protección y preservación del medio marino debería ocupar un orden de prioridad importante en la agenda de estas cuestiones. Mucho se puede decir a este respecto. Ello podría ser materia de un tratamiento integral cuyo ejercicio rebasa el alcance de este trabajo.

## 7. CONCLUSIONES

Se ha hecho un modesto intento de examinar algunos aspectos importantes relativos a la contaminación del medio marino. Como parte de este análisis general se ha examinado, en visión panorámica, la actividad internacional en los últimos 50 años destinada a normar el uso de los océanos. Aunque a nivel mundial los logros son importantes, los océanos continúan siendo contaminados, aunque a un régimen menor que en el pasado.

Son varios los organismos internacionales, regionales y subregionales que están desarrollando programas para proteger el medio marino. A nivel regional en América Latina actúan varios organismos con este propósito.

El hecho de que un gran número de organismos internacionales, mundiales y regionales, estén realizando actividades al respecto, hace necesaria una coordinación de esfuerzos y una determinación de objetivos concurrentes para evitar una innecesaria duplicación de esfuerzos. Como parte de su política ambiental, el Perú debería demandar esta coordinación internacional.

A nivel nacional, también está aumentando el número de organizaciones estatales con mandatos para proteger el medio ambiente y el medio marino en particular. Es preciso examinar los mandatos asignados, a efectos de lograr una coordinación de los programas para hacerlos más eficaces, si se plasman en un esfuerzo de carácter integral. En especial, es importante tener en cuenta las necesidades de concientización, investigación, formación y cooperación.

Gracias a los Convenios internacionales, en especial, relativos a contaminación por hidrocarburos, en las últimas tres décadas la entrada de hidrocarburos al medio marino a nivel mundial, como resultado del transporte marítimo, ha disminuido. La entrada en vigor del MARPOL 73/78 en 1983, ha tenido un impacto positivo sustancial al haber reducido la cantidad de hidrocarburos que entran al mar como resultado de las actividades de transporte marítimo. Se ha producido una reducción de 1.47 millones de toneladas en 1981 a 0.54 millones de toneladas



en 1989. En 1981 se estimó que 3.2 millones de toneladas de hidrocarburos por año entraban al medio marino procedentes de todas las fuentes; las estimaciones para 1990 han sido de 2.35 millones de toneladas. Las cantidades anuales pueden variar mucho, dependiendo de los accidentes.

Sin embargo, han surgido nuevas amenazas: el transporte de agua de lastre y de plutonio, así como la contaminación atmosférica están concitando la atención a nivel internacional. También, la contaminación del mar por sustancias químicas está acentuándose a medida que aumenta el desarrollo del sector industrial.

A nivel nacional se requiere adoptar e implantar integralmente varios Convenios en un esfuerzo en el que le debería corresponder liderazgo a la Marina. Importantes recursos han sido invertidos en dotar esta Institución de una capacidad y una infraestructura que deben ser utilizadas.

Existe creciente evidencia de que a nivel internacional el ingreso de hidrocarburos desde fuentes terrestres ha sido hasta ahora subestimado; el problema es que las zonas costeras cerradas y semicerradas reciben cantidades mucho mayores que las que han sido estimadas.

A nivel nacional, el examen de las responsabilidades de los órganos administrativos pertinentes debería dar lugar al establecimiento de un sistema integral para prevenir la contaminación marina tanto por fuentes terrestres como por fuentes marinas. Se debería fortalecer el control sobre las descargas de hidrocarburos desde fuentes distintas a las del transporte marítimo (por ejemplo fuentes terrestres, actividades mar adentro, etc.). Se requiere mayor información sobre la caracterización de la entrada de hidrocarburos desde tierra.

En los últimos quince años el destino físico, químico y biológico del petróleo en el medio marino ha sido estudiado pormenorizadamente, tanto cualitativa como cuantitativamente. Ahora se comprenden mejor los efectos ecológicos del petróleo en los océanos y muchos efectos biológicos han sido medidos y algunos esquemas toxicológicos han resultado aparentes. Es necesario que el Perú adquiera esa tecnología y reforzar los mecanismos de investigación marina de las universidades nacionales y especialmente del Instituto del Mar, que fue en su momento pionero en su género.

Se conoce que la toxicidad de los diferentes tipos de hidrocarburos varía y que la toxicidad aguda se debe principalmente a componentes de fracciones solubles en el agua. Los efectos crónicos subletales causados por los hidrocarburos del

petróleo derramado o desargado, en aguas costeras poco profundas de baja energía, constituyen una preocupación válida.

Aunque algunos hábitat como los litorales rocosos expuestos pueden recuperarse rápidamente de eventos contaminantes, otros ecosistemas, como manglares, marismas y arrecifes de coral, son vulnerables y sensibles a derrames de hidrocarburos y puede tomar años lograr su recuperación. La opinión pública debería ser mejor informada de los reales efectos de la contaminación por hidrocarburos. No siempre los medios de comunicación masiva contribuyen a este fin, en su afán sensacionalista.

Los hidrocarburos pueden afectar el uso de los océanos por el hombre. Está demostrado que los derrames pequeños son de bajo efecto para las poblaciones de peces, pero los restos de hidrocarburos pueden afectar los litorales y bahías, así como las embarcaciones y los sistemas de pesca durante los derrames. El impacto de los derrames de hidrocarburos, grandes o pequeños, ahora se entiende mejor que a mediados de los 70 y, aunque se realiza a nivel mundial un gran esfuerzo para mejorar la capacidad de respuesta, se reconoce que la prevención es la mejor manera de reducir los impactos de los hidrocarburos sobre el medio marino y sus recursos.

En la actualidad se conoce bien el impacto de corto plazo de los hidrocarburos. La principal preocupación biológica se concentra en las zonas cercanas a la costa poco profundas y en los litorales. En general las zonas costeras son las zonas más afectadas por la contaminación. Los problemas de las zonas costeras son más graves que los problemas que afrontan los océanos abiertos.

Los derrames pequeños de hidrocarburos tienen poco impacto en las poblaciones pesqueras. Impacto significativo sobre las poblaciones locales generalmente sólo ocurre en aguas poco profundas con baja circulación. En tales localidades, sólo proporciones pequeñas de poblaciones regionales totales, usualmente son afectadas.

Para disminuir el impacto de los derrames de hidrocarburos, se debe acelerar la ratificación del Convenio de cooperación 1990, que requiere del establecimiento de planes de emergencia para la contaminación por hidrocarburos en los buques e instalaciones mar adentro y en los puertos e instalaciones que manipulan hidrocarburos, junto con planes nacionales y regionales de contingencia, según sea pertinente. Se debe alentar el establecimiento de un programa de vigilancia regional



mediante el cual se describa las concentraciones y distribuciones de hidrocarburos en la superficie del mar, y en los sedimentos costeros y en la biota, a fin de verificar las tendencias. Es necesario en general fortalecer los programas vinculados con la protección del medio marino de la contaminación, incluida la investigación marina pertinente.

Sin duda, la amenaza principal a la salud y a la productividad, así como a la diversidad biológica del medio marino se origina en actividades humanas realizadas en tierra, en zonas costeras y en zonas del interior. El grueso de la contaminación oceánica, incluidos desechos municipales, industriales y agrícolas, así como deposición atmosférica, procede de actividades que tienen lugar en tierra y que afectan las zonas más productivas del medio marino, incluidos los estuarios y aguas cercanas a la costa. Estas zonas están asimismo amenazadas por la alteración física del medio costero, incluida la destrucción del hábitat de importancia vital para la salud de los ecosistemas. Además, los cursos de agua, las corrientes oceánicas y los procesos atmosféricos transportan a grandes distancias algunos contaminantes que presentan riesgos para la salud humana y para los recursos vivos.

La mayor parte de la población del mundo y la mayor parte de la población nacional vive en zonas costeras, y hay una tendencia permanente a concentrarse en esas regiones. La salud, el bienestar y, en algunos casos la supervivencia misma de las poblaciones costeras depende de la salud y de las condiciones de los sistemas costeros, incluidos los estuarios y marismas, así como de las correspondientes cuencas de recepción y drenaje de las aguas cercanas a la costa. En último término, las pautas sostenibles de la actividad humana en las zonas costeras dependen de un medio marino saludable y viceversa.

Debemos unirnos a quienes claman por mares más limpios. Se debería llevar a cabo una gran cruzada nacional de concientización al respecto.

## *Discurso de recepción del Embajador Gonzalo Fernández Puyó*

De conformidad con disposiciones del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos nos encontramos hoy en este acto para cumplir un encargo de su Consejo Directivo que ha determinado la incorporación a la Institución como Miembro de Número, del Capitán de Navío José Luis Guerola Lazarte, distinguido miembro de nuestra Marina de Guerra en situación de retiro, que exhibe, aparte de sus valiosas cualidades personales un amplio y prestigioso Curriculum Vitae, que por sí solo es demostrativo de una vida profructiva dedicada dentro de su profesión al servicio de la Armada Peruana, evidenciando, a la vez, valiosas calidades técnicas y científicas.

En efecto, el señor Capitán de Navío José Luis Guerola, nacido en Arequipa, siguió estudios en el Colegio Militar Leoncio Prado - lo que ya indicaba su inclinación por las disciplinas de la Defensa Nacional. Ingresó a la Escuela Naval del Perú, de donde egresó, como Espada de Honor, en 1952. Posteriormente fue ocupando los siguientes cargos:

- 1953: Oficial de Electrónica y Comunicaciones - B.A.P. "Aguirre"  
Entrenamiento en el Centro de Entrenamiento Naval en San Diego, California, EE.UU. - Curso sobre Centro de Información de Combate y Guerra Antisubmarina.
- 1954: Jefe de Navegación - B.A.P. "Rímac" - Viajes a Chile, México, EE.UU.
- 1955: Jefe de Navegación - B.A.P. "Almirante Grau"
- 1956: Jefe de Operaciones - B.A.P. "Ferré"
- 1957: Curso de Electrónica - Centro de Entrenamiento Naval e Instrucción Técnica - N° 1 de su Promoción.
- 1958: Jefe de Operaciones - B.A.P. "Rodríguez"- Entrenamiento en San Diego, California, EE.UU.
- 1959: Profesor de Electrónica - Escuela Naval del Perú
- 1960: Oficial de Electricidad - Comisionamiento del B.A.P. "Coronel Bolognesi", Portsmouth, Inglaterra.
- 1961: Oficial del Departamento de Disciplina - Profesor de Electrónica - Escuela Naval del Perú.
- 1962-64: U.S. Naval Post-Graduate School, Monterrey, California, EE.UU. - Gra-



- duado en Ingeniería Electrónica - N° 2 de su Promoción.
- 1965: Oficial de Planeamiento, Programación y Presupuestación - Subdirección del Material de la Marina.
- 1966: Jefe de la División de Ingeniería Eléctrica - Servicio Industrial de la Marina.
- Miembro del Comité de Asesoramiento de Comunicaciones Marítimas de la Marina.
- 1967: Director de la Junta Permanente Nacional de Telecomunicaciones
- 1968: Cofundador y Director del Comité Interino de Telecomunicaciones Internacionales del Perú.
- Jefe del Departamento de Ingeniería Eléctrica - B.A.P. "Almirante Grau" Academia de Guerra Aérea - Curso de Comando y Estado Mayor
- 1969: Cofundador y Director Técnico de la Empresa Nacional de Telecomunicaciones del Perú (ENTEL PERU S.A.).
- 1970: Oficial de la Sección Operaciones - Estado Mayor General de Marina
- 1971: Comandante de la Flotilla de Cañoneras y Patrulleras
- Curso de Comando y Estado Mayor por Correspondencia - Escuela Superior de Guerra Naval.
- 1972: Jefe de Operaciones - Estado Mayor General de la Escuadra
- 1973-75: Miembro del Comité de Asesoramiento del Presidente de la República (COAP).
- 1976: Jefe de la Oficina de Organización y Métodos de la Marina
- Curso de Organización y Administración - Escuela Superior de Administración de Negocios (ESAN) - N° 1 de su Curso.
- 1977-78: Agregado Naval Adjunto en la Embajada del Perú en Inglaterra
- Representante Permanente del Perú ante la Organización Marítima Internacional (OMI).
- Representante Alternativo del Perú ante el Consejo de la OMI
- 1979-82: Asesor Regional para América Latina en Seguridad Marítima -OMI - con sede en Bogotá, Colombia.

1982-85: Asesor Regional para América Latina en Seguridad Marítima - OMI.

Director Internacional del Proyecto "Desarrollo del Transporte Marítimo" (DESTRANSMAR), Lima, Perú.

1986-92: Jefe de la Sección América Latina y de Países en desarrollo de Europa - División de Cooperación Técnica de la OMI, Londres, Inglaterra.

Coordinador de la OMI en asuntos de formación portuaria.

1993-a

la fecha: Director de Nor Andina Consultoría de Transportes S.A.

Consultor Internacional de la OMI.

Asesor de la Dirección de Intereses Marítimos.

- N° 1 en todos los Concursos para el Ascenso incluido el grado de Capitán de Navío.
- Pase al retiro a su solicitud en 1979, inmediatamente después de no haber sido ascendido a Contralmirante.
- Ha participado en más de 30 Conferencias y Seminarios Internacionales en representación del Perú y de la OMI y es autor de numerosos artículos profesionales sobre asuntos marítimos.
- En la actualidad realiza regularmente misiones a la América Latina por encargo de la OMI.

Este amplio Curriculum que han escuchado ustedes está acorde con los vastos conocimientos del exponente precisamente con aspectos profesionales, técnicos y científicos relacionados con el Mar. Desde luego no es de extrañar que un marino esté vinculado con lo suyo, pero sí es relevante verificar que desde hace prácticamente veinte años se haya dedicado a la investigación y al conocimiento, con participación en conferencias internacionales, de un asunto vital para la humanidad, cual es hoy la defensa del Medio Ambiente, tan profundamente tratada en la tesis que nos acaba de exponer intitulada "Contaminación del Medio Marino: Análisis de un Problema Mundial de interés prioritario".

Es evidente que éste es un problema prioritario que de unos años a esta parte y cada vez con mayor responsabilidad, ha acogido el Derecho Internacional como uno de sus novedosos capítulos, al lado del de la Antártida, viejo en cuanto a sus orígenes como tal, como continente, pero de interés primordial en estos momentos; y el de los Derechos Humanos, con raíces históricas, es cierto, pero actualizado dentro de los conceptos ampliados del valor del ser humano como tal. A estos



temas pues, como repito, se une el Nuevo Derecho del Mar, dentro de cuyas concepciones surge la defensa de la pureza de sus aguas, de la ecología, del Medio Ambiente.

Y es que estos grandes temas están orientados, en sus diversos capítulos, hacia el mejor aprovechamiento en defensa de los pueblos, dentro de una óptica que ha ido ampliándose y orientándose hacia defensas comunes de los Estados por problemas que anteriormente eran considerados como propios, limitativos. Pero el Derecho Internacional, que no es estático, ha ido adaptándose a las nuevas circunstancias y exigencias en la evolución del mundo, pero siempre partiendo del principio que su principal sujeto es el hombre dentro de esa disciplina.

Alberto Ulloa, nuestro insigne internacionalista, el primero como lo califica Miguel Bákula, en un esclarecedor artículo "La Antártida y el Derecho del Mar"-, sostiene que "El hombre como parte de una colectividad política, como súbdito de un Estado, es un sujeto indirecto; pero como ser humano, como miembro de la especie y de la sociedad, es un sujeto directo del Derecho Internacional. Este protege sus derechos humanos e individuales prescindiendo de la idea del Estado, que puede ser, por la naturaleza de su función, gestor o controlador de esa protección, pero que es extraño a la razón de su existencia". Y agrega, en otro párrafo "El hombre ha pasado de súbdito del Estado a persona internacional, en un camino de afirmación de su engrandecimiento jurídico y moral". A este mismo criterio y comentando al Maestro Ulloa, se refiere Alfonso Arias Schreiber en un magnífico trabajo suyo de 1990, que tituló "La Batalla del Mar".

Ese es pues el fundamento de la orientación del Perú que lo ha llevado, en cada lucha proteccionista a suscribir y ratificar –como hace poco lo anunció la Embajadora Luzmila Zanabria, hasta hace una semana Presidenta de CONAN– La Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flores Silvestres, de 1974; La Convención de Viena sobre las Sustancias que Agotan la Capa de Ozono, de 1978; La Convención Relativa a las Humedades de Importancia Internacional, de 1992; El Protocolo de Montreal y las Enmiendas de Londres y Copenhague a la Convención de Viena sobre las Sustancias que Agotan la Capa de Ozono, de 1993; La Convención de Basilea sobre los movimientos Transfronterizos de los Derechos Peligrosos y su Eliminación; La Convención Internacional para Combatir la Desertificación y la Sequía, de 1995.

Igualmente se debe poner énfasis en la Conferencia sobre Medio Ambiente y Desarrollo, de Río de Janeiro de 1992, llamada también "Cumbre de la Tierra" en



la cual se adoptaron dos Convenciones y tres importantes documentos, de donde surge la "Declaración de Principios de Río", y que ha sido tratada excelentemente por el Comandante Guerola, en el trabajo que ha presentado y que constituye un elemento vital de consulta por la riqueza de conocimientos científicos que, además expone.

Dentro de estos documentos, la Agenda XXI se aprueba como base de "Una Alianza Mundial Nueva y Equitativa" en donde se considera la lucha contra la Pobreza" como elemento primordial a tomar en cuenta en toda acción nacional o internacional orientada a defender el Medio Ambiente Mundial. Se nos ha anunciado también que el Perú ha ratificado el Convenio sobre Diversidad Biológica y la Convención Marco de Cambios Climáticos, suscritos allí mismo.

El Comandante Guerola en su extensa y valiosa tesis parte de un sólido criterio cual es que desconoce realmente "cual fue el nivel de contaminación de los océanos a comienzos del siglo, ni se sabe —dice— con plena certeza cuál es el nivel de la contaminación actual y cuáles son los niveles máximos permisibles hasta los cuales los océanos podrían ser contaminados sin resultados graves". Esa es la razón por la que dedica un Capítulo clarísimamente concebido y referido a resultados de investigaciones y Convenciones Internacionales, que denomina "El Problema de la Contaminación del Medio Marino: La Incertidumbre".

Por esa consideración enfoca las medidas adoptadas en la Convención de Londres, en la de Estocolmo, de 1972 y en la Cumbre de Río, de 1992, especialmente. En la primera referida fundamentalmente a Vertimientos, el expositor hace hincapié en sus aspectos principales: la falta de obligatoriedad que se encuentra en el Convenio citado, de 1972, en cuanto a las medidas a tomar para impedir la contaminación del mar, consideradas en los dos primeros artículos; pero nos anuncia que ya reajustado dicho Convenio a la responsabilidad de los Estados, será considerado en un Protocolo modificadorio o aclaratorio en la Reunión Especial que se desarrollará entre el 28 del mes entrante y el 8 de noviembre próximo, en donde también ha de incluirse no sólo la definición de "vertimiento" que es "toda evacuación DELIBERADA en el mar de desechos u otras materias, desde buques, aeronaves, plataformas, etc.", sino también —y esto es igualmente muy importante— la adopción de la definición del "Mar", que incluye —dice— a todas las aguas marinas que no sean aguas interiores de los Estados para su preservación; no únicamente la zona del mar territorial, sino la Zona Económica Exclusiva y la Plataforma Continental. Y agrega que se ha de incluir también "dentro del concepto de "mar", el lecho del mar y el subsuelo de éste". Expresa que se ha de considerar una



obligación para los Estados, el carácter preventivo y el principio de que “el que contamina, paga”.

En la segunda Conferencia sobre Medio Ambiente de Estocolmo, manifiesta que se aprobó un Plan de Acción para el Medio Ambiente Humano, incluyéndose los principios para controlar, previa evaluación, la contaminación del medio marino.

De esta interesante y concreta reunión internacional es que nació el PNUMA, que constituye el Programa del Medio Ambiente de las NN.UU. y que se implanta —dice— como el gran coordinador de las acciones a tomar, para alcanzar el objetivo trazado, dentro del Sistema de las NN.UU. - El expositor indica que este nuevo organismo se llegó a convertir en una especie de observador de la Organización Marítima Internacional, que ha venido trabajando tan eficiente y resueltamente.

En la tercera “La Cumbre de Río” o “La Cumbre de la Tierra”, de 1992 destaca que por su contenido ha sido una de las más importantes reuniones en la que participaron 178 Estados y da lugar para que el Comandante Guerola aborde, con amplio conocimiento y exhaustivamente, las Convenciones sobre Cambio Climático, sobre Diversidad Biológica a que me referí en párrafos anteriores y sobre el Programa 21 que constituye un avanzado Plan de Acción, con medidas y recomendaciones importantísimas para prevenir riesgos y daños, y al estimar que la Declaración de Principios de Río, considera al ser humano como el centro de preocupación del desarrollo sostenible, hace un minucioso análisis del instrumento destacando las obligaciones de los Estados que tienen que acogerlas en sus propias legislaciones, en sus propias políticas y tomarlas dentro de sus propias responsabilidades, demuestra cómo se ha avanzado no únicamente en conceptos, sino en determinaciones mucho más concretas y positivas a través de los años, en una lucha frontal y mundial frente al problema de la contaminación y, en consecuencia a la defensa del Medio Ambiente, que incide hasta las nuevas tecnologías y en el desarrollo económico y social de la Naciones.

Posteriormente destaca lo que ha significado la cooperación dentro de los Convenios surgidos del Programa de los Mares Regionales que ratifica el Convenio de la NN.UU. sobre el Derecho del Mar de 1982, entre los que señala el del Pacífico Sureste, Convenio de Lima, y el Convenio del Pacífico Sur, Convenio de Neumea, de 1986.

Asimismo, trata en capítulo especial sobre el daño que causa la Contaminación del Medio Marino por Hidrocarburos y las políticas de respuesta a estos ries-

gos, señalando a la DICAPI, Dirección de Capitanías y Guardacostas, como la Autoridad Marítima Nacional que tiene la virtud de haber formulado un Plan Nacional de Contingencia, que desde luego asume en la práctica una gran responsabilidad y a este respecto también se refiere al CONAN, Organismo Nacional que depende del Presidente del Consejo de Ministros, Autoridad máxima pero, aún sin Plan Nacional de Acción Ambiental ni con Reglamento Nacional sobre Parámetros de Contaminación Ambiental, cuya ley de creación no ha sido aún reglamentada y en cuyo aspecto llama la atención el expositor, en cuanto se debe tener mucho cuidado al hacerlo, ya que el caso del medio marino es competencia de la DICAPI.

Después de haber tratado ampliamente, en el curso de la Tesis que comento, el Nuevo Derecho del Mar, en gestación hasta alcanzar la jerarquía no sólo de un Tratado, sino constituir para firmantes y no firmantes, las nuevas reglas internacionales que rigen a los océanos en todos sus aspectos, releva la contribución valiosa del Perú, iniciada revolucionariamente en 1947 junto con Chile y Ecuador en defensa de la Zona Marítima de las 200 millas, tesis sustentada por años con valentía y convencimiento y recogida finalmente en Montego Bay en la Convención de las NN.UU. sobre el Derecho del Mar, llega el Comandante Guerola a determinadas conclusiones que examino brevemente.

- a. En efecto después de referirse a los Organismos Internacionales, a nivel mundial y regional enfatiza en que es indispensable una coordinación entre ellos, con el fin de evitar duplicidad de esfuerzos.
- b. Asegura que como resultado de las obligaciones asumidas por los Estados en los diversos Convenios Internacionales "La entrada de hidrocarburos" al medio marino a nivel mundial, como resultado del transporte marítimo, ha disminuido en estas últimas tres décadas, pero pide la ratificación del Convenio de Cooperación, 1990, para la aplicación de sus planes de emergencia.
- c. Afirma, en cambio, que esa contaminación se está produciendo desde fuentes terrestres.
- d. Considera que existen nuevas amenazas producidas por el transporte de agua en lastre y de plutonio, así como contaminación atmosférica y contaminación del mar por sustancias químicas provenientes del sector industrial.
- e. Estima que debe corresponder el liderazgo a la Marina, por su capacidad e infraestructura, en la aplicación integral de los Convenios vigentes, a nivel nacional.



- f. Y al insistir en detalles sumamente importantes sobre las zonas en donde se produce derrame de hidrocarburos y la necesidad de establecer un programa de vigilancia regional para detectarlas e investigar sus consecuencias, concluye que, “en último término, las pautas sostenibles de actividad en las zonas costeras dadas las concentraciones humanas en esos sectores dependen, de un medio marino saludable y viceversa”.

Señor Capitán de Navío José Luis Guerola:

La exposición que acaba de hacernos en la que ha analizado pormenorizadamente el importante problema para el mundo de la contaminación del medio marino, revela que estamos frente a un conocedor profundo del tema y que su capacidad intelectual y su experiencia han permitido un interesantísimo análisis de cincuenta años a esta parte. No pudo ser mejor escogido el tema para un distinguido miembro de la Marina de Guerra del Perú quien también se distingue por su autoridad sobre el mismo.

En cumplimiento de la misión que se me ha encomendado y que me honra, le expreso las felicitaciones del Consejo Directivo de la Institución, de los Miembros de Número y las mías muy sinceras por su incorporación, en la seguridad de que brindará usted una cooperación sumamente importante, en la que el Instituto confía.

## *El Capitán de Navío Luis Germán Astete\**

DOCTOR LUIS ENRIQUE TORD

**E**s para mí un especial honor ocupar esta prestigiosa tribuna para agradecer muy sinceramente la distinción que me confiere tan respetada Institución incorporándoseme a ella en calidad de Miembro de Número y, por tanto, compartiendo un asiento al lado de maestros y destacados marinos cuyos méritos intelectuales y profesionales enaltecen a la Armada y, por ello mismo, a nuestra Nación.

Lejos estaba yo en aquel año de 1973, cuando fue fundado este Instituto, de suponer que algún día tendría la satisfacción de encontrarme en este estrado. Desde aquella lejana fecha, sin embargo, seguí con sostenido interés las crecientes y patrióticas actividades que realizaba indagando en el pasado para ir reconstruyendo con veracidad, tenacidad y objetividad las características y acontecimientos relevantes vinculados a nuestro mar, nuestro litoral y nuestros vastos y complejos sistemas hidrográficos y lacustres con el fin de coadyuvar a que los peruanos sepamos quiénes somos, cómo hemos ido moldeando, aprovechando y completando la gigantesca obra de la naturaleza, relevando en ella la presencia antigua y vigorosa de nuestra sociedad. Fue así que desde esa época, en el antiguo local de Santa Beatriz, frecuenté las conferencias, incorporaciones y presentaciones de libros, y seguí con persistente atención las publicaciones aparecidas en su **Revista**, así como las monografías que se editaban, convirtiéndome en asiduo lector de la obra magna de esta corporación: la **Historia Marítima del Perú**. Ella es, no cabe duda, un auténtico monumento de la historiografía nacional por la enorme y rigurosa información en ella recogida por nuestros más importantes historiadores, algunos de los cuales, lamentablemente, ya no están con nosotros. Es asimismo una nota de

---

\* Discurso leído en el acto académico celebrado el 22 de agosto de 1996.



orgullo repetir aquí la admiración que esa obra suscita en las Fuerzas Armadas de otras naciones, así como en academias de historia, donde ese magnífico programa es reconocido como ejemplar. Ese esfuerzo evidentemente representa una realización debida a las reconocidas virtudes de nuestra Marina de Guerra: persistencia para efectuar una empresa de gran magnitud con medios limitados, tradicional propensión al estudio de nuestra realidad, tenacidad para lograr los objetivos y firme amor por nuestra patria que es legado del espíritu sereno, vigoroso y cortés del Gran Almirante Miguel Grau, héroe mayor del Perú y patrono de nuestra Armada.

Precisamente me he permitido recordar, señores, que la intención de la investigación de nuestra historia tiene entre sus justificaciones trascendentes cultivar y mantener el recuerdo agradecido de nuestros héroes, razón que poseen todos los pueblos que, mediante el lenguaje oral o el escrito, transmiten leyendas e historias que constituyen el cimiento de sus existencias y su más rica tradición. Entre nosotros, desde la remota Grecia, esta transmisión ha sido aspecto sustantivo de nuestra educación, como lo fue la **paideia**, como se denominaba en la Hélade al conjunto de medios pedagógicos para cultivar el alma de los jóvenes atenienses, espartanos, lacedonios y macedonios de las ciudades estado. En el lugar más elevado de esa pedagogía estaba Homero, cuyas **Ilíada** y **Odisea** han sido arquetipos de los cantos épicos con que se recuerda y glorifica el espíritu y hazañas de los antepasados. Junto con esta nuestra tradición occidental, nosotros, como el pueblo de mayor linaje de América Meridional por la antigüedad y esplendor de sus culturas, tenemos el poderoso caudal de los mitos que nos entregan la visión de los legendarios fundadores de civilizaciones indígenas. Y más cercanamente, poseemos verdaderos cantares de gesta en prosa como son los **Comentarios Reales** de Garcilaso Inca de la Vega y la viril **Historia Indica** de Pedro Sarmiento de Gamboa, entre otros muchos legados literarios.

En todos aquellos textos se describe la personalidad y hechos de hombres beneméritos cuyos atributos, fortaleza y generosidad han permitido que se afirmara un pueblo no sólo en los momentos gloriosos de una victoria justa sino en los desgraciados de un fin abnegado y heroico.

Este preámbulo, señores, me pareció necesario pues en esta ocasión pretendo compartir con ustedes el recuento de una de las personalidades más interesantes, valerosas y estoicas de nuestro siglo XIX que, paradójicamente, no ha merecido en las proporciones que merece, el reconocimiento, no digo de las instituciones oficiales y de la historia erudita, sino de lo que es tanto o más importante que ello: de su propio pueblo. Me refiero al Capitán de Navío Luis Germán Astete y Fernández



Capitán de Navío Luis Germán Astete  
(1832 – 1883).





de Paredes, héroe de la Guerra del Pacífico.

Por cierto que una personalidad tan relevante por su hombría de bien, los dramáticos y extraordinarios acontecimientos en los que fue protagonista de primera línea, y su heroico fin en la batalla de Huamachuco, han merecido cumplidas monografías de distinguidos autores tanto civiles como de nuestra Marina de Guerra. Sin embargo hasta la fecha, la notable importancia de sus méritos no se corresponde con el debido reconocimiento que las naciones reservan a sus mejores hijos. Mencionaremos que no lleva su nombre ninguno de los buques de nuestra Escuadra Naval, ni una avenida importante de nuestra capital –que fue la ciudad de su nacimiento– ni un busto o monumento que difunda todo lo que le debe el país al marino que, habiendo quedado la Nación sin escuadra durante la Guerra del Pacífico y, por tanto, sin nave alguna en la que servir, y luego de conducir exitosamente la defensa de El Callao contra el bloqueo de la Escuadra Chilena durante varios meses, ya ocupada Lima, se dirigió a la sierra a ponerse a órdenes del héroe de la Breña, Andrés A. Cáceres, para integrarse a su aguerrido ejército y ofrendar su vida en la batalla de Huamachuco, el 10 de julio de 1883, combatiendo al frente de la Cuarta División que el caudillo de la Resistencia le había encomendado mandar en esa trágica acción.

Es así, como se comprenderá, que la pretensión de mi discurso no es avanzar novedades sobre este excepcional marino, sino transmitir mi entusiasmo porque su figura aparezca más clara en nuestra historia, para que recuperemos su memoria con ánimo sereno, comprometiéndonos a colocar su efigie en el justo lugar que le corresponde. En esta intención no soy, por cierto, una voz solitaria; ya otros estudiosos, al acercarse a esta figura epónima, no han ocultado su sincera admiración por sus hazañas, tanto como su sorpresa de que su perfil en la historia actual no guarde relación con sus excepcionales hechos, tal como puede comprobarse en las impresiones vertidas hace varios lustros por Fernando Gamio Palacio, o más recientemente por el distinguido Miembro de Número de nuestra Institución, el Doctor Raúl Palacios Rodríguez.

Luis Germán Astete nació en Lima el 28 de mayo de 1832 y vivió en una casa de la calle De la Rifa, en el centro de la capital, que tiene actualmente el N° 355 y ostenta una placa de bronce conmemorativa del héroe. Fue hijo de don Pedro Astete y Núñez y doña Manuela Fernández de Paredes y Noriega, de la sangre de los marqueses de Salinas, por lo que de los dos troncos descendía de antiguos e ilustres linajes coloniales tanto de la capital como del Cuzco y del norte del Perú, uniéndose su vigorosa genealogía con ramas familiares que florecieron aquí desde



los días aurales de la Conquista. Durante los siglos virreinales hallamos a los Astete como altos funcionarios de la Corona, terratenientes o reconocidos profesionales como aquel Domingo Luis Astete, limeño, abogado de la Real Audiencia de Los Reyes, propietario de una célebre biblioteca, casado en el Cuzco con doña Ana Torres y Solís cuya gran casa de la calle Maruri —que fue parte del palacio de Túpac Inca Yupanqui en el barrio de Pucamarca— ha sido recientemente restaurada. De la misma forma que en Lima, también en la ciudad imperial los Astete estuvieron íntimamente unidos al destino de la patria y es así que intervinieron en notables acontecimientos previos a la Independencia como el homónimo descendiente del anterior, Domingo Luis Astete, miembro de la Junta de Gobierno de la revolución separatista del Brigadier Mateo García Pumacahua en 1814, o aquel gran señor, el Coronel José Antonio Astete, a quien recuerda agradecido Andrés Avelino Cáceres en las memorias que recogió de él Julio C. Guerrero, donde asevera Cáceres que Astete lo atendió finamente en su hacienda cuzqueña de Huambutío proporcionándole recursos para financiar la Resistencia. Más recientemente, otro retoño de ese linaje, el aviador cuzqueño Alejandro Velasco Astete encontró heroica muerte en Puno en setiembre de 1925 luego de vencer los Andes en un extraordinario vuelo pionero.

Por el lado materno de Luis Germán Astete recordaremos que su abuelo, don José Fernández de Paredes fue auxiliar del Protector don José de San Martín, y la abuela de Astete, doña Carmen Manuela Noriega, así como su propia madre, doña María Manuela Fernández de Paredes, merecieron de nuestros libertadores, por los patrióticos servicios que rindieron a la Independencia, el honroso título de Patricias. Más tarde, continuando en el servicio público, el padre de Luis Germán fue un distinguido político y diplomático en los primeros lustros de la República. Fue así que la niñez de Astete transcurrió en la intensa y dramática década del treinta signada por las fuertes personalidades del General cuzqueño Agustín Gamarra —que fue su padrino de bautizo cuando éste era Presidente de la República— y la del General paceño Andrés de Santa Cruz. Es la década de la Confederación Peruano-boliviana que subsistiría tres años, entre 1836 y 1839, destruida por la llamada segunda Campaña Restauradora organizada por el Gobierno chileno con la colaboración de peruanos antisantacrucistas. En la década siguiente Astete frecuentó el prestigioso Convictorio de San Carlos destacando en matemáticas y artes, iniciándose así su inclinación por el dominio del cálculo, la música clásica y la pintura, afición esta última que cultivara toda su vida hasta el punto de llegar a poseer una renombrada colección.

El 12 de enero de 1850, satisfaciendo su inclinación vocacional, ingresa en



calidad de guardiamarina en el entonces llamado Colegio Militar. Pero lo que será decisiva es su preparación naval en el buque de guerra francés "Algerie". Esa década del cincuenta en que empieza su vida de marino estuvo dominada por la personalidad excepcional del General don Ramón Castilla y Marquesado, quien gracias a una perspicaz administración de los recursos generados a favor del Estado por el fertilizante del guano de islas, efectuó importantes adquisiciones navales. El esmero en la preparación profesional de los marinos de aquel medio siglo está evidenciado en las aseveraciones del Gobierno al Comandante General de la Marina que subraya que "el gobierno espera de estos caballeros guardiamarinas subordinados a los señores jefes y oficiales de la fragata "Algerie" y a las ordenanzas que en ella rijan den con su decente comportamiento una prueba de la buena educación que han recibido y se capten el aprecio y distinción de sus superiores". Dos años duró su instrucción en el "Algerie" que concluye con un certificado de elogio de sus jefes.

Entre 1853 y 1854 Astete asciende de Alférez de Fragata a Teniente Primero, presta servicios en varios buques de guerra, enseña en el Colegio Militar, labora en el Departamento de Marina y en la Capitanía del Puerto del Callao.

Muy joven, con algo más de veinte años de edad, participa Astete en el levantamiento contra el Gobierno del Presidente José Rufino Echenique, desprestigiado por el escándalo de la deuda interna. Victorioso Ramón Castilla ocupa la Presidencia Provisoria suscitando animadversión por su renuncia a retornar a los cauces constitucionales estallando así el levantamiento de Arequipa que se pronuncia por el General Manuel Ignacio de Vivanco a quien se le califica como "el regenerador". Es así que encontramos a los más distinguidos oficiales de nuestra Armada participando activamente en política, pues Luis Germán Astete se pliega a los insurrectos entre los que se hallaba Miguel Grau y Lizardo Montero en la sublevada nave "Apurímac". Producida la ocupación de Arequipa, luego de seis meses de asedio por Castilla, la escuadra es tomada por el Gobierno triunfante y Astete deja la carrera. Sin embargo la sublevación logra uno de sus fines: la convocatoria a elecciones presidenciales. En ellas Astete presenta su candidatura al Congreso para una diputación por Huaráz, a la cual es invitado por su antiguo contendor don Ramón Castilla, que había apreciado en el marino sus altas cualidades patrióticas en la sublevación contra Echenique y en la insurrección contra su propio Gobierno Provisorio.

Ya en su momento, el Doctor Raúl Palacios Rodríguez, en su discurso de incorporación pronunciado hace doce años en esta misma tribuna, al que tituló "El



quehacer político y su influencia en la Armada: la generación de marinos de la Guerra con Chile. Notas para una interpretación histórico-política”, observa atinadamente cómo la función política durante el siglo XIX en nuestro país no fue incompatible con el quehacer profesional de la Armada, señalando que nuestros oficiales más notables participaron intensamente en ella destacando los casos paradigmáticos de Miguel Grau, Lizardo Montero y Camilo Carrillo, piuranos los tres, al lado de dos distinguidos marinos limeños: Luis Germán Astete y Aurelio García y García de quienes dice aquel autor que constituyeron una de las “generaciones más importantes (sino la más importante) de la institución naval”, agregando que “a través de su ejercicio parlamentario, abogaron por el mejoramiento de sus instituciones aunque sus iniciativas no siempre se materializaron debido a factores de carácter, sobre todo, político-económico”.

En efecto, habiendo ganado una curul en el Congreso Nacional, Astete ejerce dignamente su representación entre 1860 y 1865, habiéndole tocado aprobar la nueva carta constitucional de carácter liberal que va a ser la de más larga vida en nuestra República pues estuvo vigente durante sesenta años, hasta 1920, en que fue sustituida durante el segundo gobierno de Augusto B. Leguía. Respecto de las gestiones que hizo para aumentar el poder naval del Perú sus intervenciones resultaron previsoras, y hasta proféticas, cuando en 1866 debimos enfrentar a la Escuadra Española, y cuando en 1879 se desencadenó el conflicto contra Chile. Aún parecen retumbar en el hemiciclo del Congreso sus sagaces intervenciones, como aquella que consta en el Diario de Debates que dice: “El Perú tiene 26 grados de litoral en el que está extendida su mayor fortuna, porque todas nuestras costas están llenas de guano. Yo quisiera que se me dijese si con tres buques se puede andar su litoral; y si tal cosa no es posible, no se puede decir que son bastantes para el servicio las tres unidades que tenemos”. Para su época resultaba acertada asimismo su aseveración de que “del sostenimiento de la Marina de Guerra resulta un beneficio para todos. El fomento de la Marina de Guerra es el origen del progreso de la Marina Mercante; y la Marina Mercante es la fuente del adelanto de la industria”.

No cabe duda de que su prestigio era consecuencia directa de la sinceridad de sus convicciones manifestándose el aprecio de sus colegas parlamentarios evidenciado en varias ocasiones, principalmente cuando se le eligió Secretario de la Cámara de Diputados. Un gesto muy comentado en su época fue el hecho de que el Gobierno, cuando ejercía la representación nacional, lo asciende a Capitán de Corbeta, jerarquía a la que Astete renuncia porque considera que no debe aceptar un grado concedido por el Ejecutivo al que precisamente debía fiscalizar desde su



Casa en la que vivió el Capitán de Navío  
Luis Germán Astete  
(antes calle De la Rifa, hoy 3ª cuadra del jirón Antonio Miró Quesada).



asiento parlamentario. Levanta asimismo su voz en el hemicycle cuando aparece en nuestras costas la amenaza de la Escuadra Española que, bajo la justificación de actividades científicas y proteger a los súbditos españoles que vivían en nuestro país, pretende imponer un tratado indigno contra el cual finalmente se subleva la Nación derrocando al régimen del Presidente José Antonio Pezet. Su labor en la comisión parlamentaria que redactó el Código Militar y su calidad de miembro de la Comisión Permanente del Congreso hablan claro de su importante labor en él.

Concluido su mandato en 1865, Astete retorna al servicio, y en el Combate del Dos de Mayo de 1866 contra la Escuadra Española comandada por el Almirante Casto Méndez Núñez, que bombardea el puerto de El Callao, se le encuentra defendiéndolo embarcado en la nave “Sachaca”. En mérito a sus acciones Astete recibe las medallas del Perú y de la República de Bolivia, y el título de “Benemérito de la Patria en Grado Heroico”.

Durante la década siguiente a la guerra contra España nuestro personaje pide licencia indefinida y es a partir de 1877 que su intervención en la política adquiere visos dramáticos pues nuestro marino es cautivado por la carismática personalidad de don Nicolás de Piérola en circunstancias en que el Presidente de la República, Mariano Ignacio Prado, enfrenta la oposición del Partido Civil liderado por el ex-Presidente don Manuel Pardo y Lavalle –partido al que pertenecieron Grau, Carrillo, Montero y García y García–, y por otro lado del pierolismo. Astete, acompañado por los hermanos Manuel y Bernabé Carrasco, y varios marinos más, se subleva el 6 de mayo de 1877, toman el monitor “Huáscar” y proclaman Jefe Supremo Provisorio de la República a Piérola quien se hallaba desterrado en Chile.

Luego de ese audaz golpe de mano, Astete, Comandante General de la Escuadra sublevada, cuyo único buque es el “Huáscar”, del cual es Comandante el hábil Capitán de Corbeta Manuel María Carrasco, pone proa al sur haciendo escalas en las Islas de Chíncha y en los puertos de Mollendo, Iquique, Cobija y Caldera, embarcando en Antofagasta a Nicolás de Piérola y sus lugartenientes, luego de que el *Califa* –como cariñosamente el pueblo denominaba al caudillo– hiciera un riesgoso viaje en chalupa por el litoral del Pacífico. En el itinerario hacia Antofagasta, Astete intercepta a los vapores mercantes “Santa Rosa” y “John Elder” en busca de correspondencia oficial y para comprar mercaderías. Este fue el pretexto que halló Algerman M. de Horsey, Comandante en Jefe de las Reales Fuerzas Navales de su Majestad Británica en el Pacífico, para lanzarse a la captura del monitor y su tripulación revolucionaria. Es entonces que de Horsey dirige un mensaje a mediados de mayo de ese año de 1877 al Comandante General Luis Germán Astete aseverando



que “cualquier acto como el ejecutado por el “Huáscar” lo obligará a tomar posesión de ese buque y entregarlo a la autoridad legal”, agregando el inglés que “será considerado como justa causa para su captura por las Fuerzas Navales de su Majestad Británica que están bajo su mando”. La respuesta de Astete no puede ser más enérgica: “Las fuerzas que me obedecen conocen bien los derechos y deberes que el Código de las Naciones y la práctica establecida en nuestras costas le señalan lejos de incurrir en la más leve violación de esos derechos en el caso de los vapores mercantes “John Elder” y “Santa Rosa” pudiendo añadir que son inexactas las informaciones suministradas a este respecto... Por lo demás, apoyado en mi derecho y anteponiendo a todo otro interés la soberanía y dignidad de la República, rechazo con tranquilidad, pero con firme resolución, no sólo en mi nombre y en los que me obedecen, sino en el del Perú entero, la amenaza contenida en el oficio que contesto, declarando al señor Almirante, que si, lo que no es de creer, llegase el deplorable caso de una agresión por parte suya, sin tomar para nada en cuenta las fuerzas con que se me consuman, sabré cumplir con mi deber”.

Hay que percatarse de la enorme desproporción de las fuerzas a la que debía enfrentar el monitor y su valerosa tripulación para medir en su exacta dimensión las palabras de Astete y la decisión del caudillo Piérola e, inclusive de quienes se encontraban en la nave peruana en calidad de prisioneros –el Coronel Marcelino Varela y el Comandante Hipólito Espinoza– quienes enterados de la situación pidieron al Comandante la gracia de unirse al combate que se aproximaba deponiendo así las diferencias políticas para acudir a defender la dignidad del pabellón prepotentemente amenazado por una escuadra extranjera. Esa escuadra estaba compuesta por dos buques de guerra con cuarenta cañones y ochocientos marineros. Eran estos el “Shah” y el “Amethyst”, pertrechados con modernos instrumentos. Frente a ellos el “Huáscar” contaba sólo con cinco cañones y cien marineros que venían de combatir en Punta Pichalo a los buques gobiernistas “Independencia”, “Unión” y “Pilcomayo” que pretendieron capturarlo. Habiendo sufrido averías estas naves durante el combate pudo seguir el “Huáscar” rumbo al norte hasta que el 29 de mayo, frente a Pacocha, es divisado por la Escuadra Británica resolviendo el Almirante de Horsey enviar al Teniente Primero Rayner para informar al Comandante de la nave peruana que “ha venido a tomar posesión del buque en nombre de su Majestad la Reina de Gran Bretaña” de tal forma “que si la bandera del “Huáscar” es arriada inmediatamente y el buque entregado en el acto, serán respetadas las vidas, libertad y propiedad personal de todos los de a bordo”, añadiendo que “no lo entregará a su gobierno, sino que serán desembarcados en sitio neutral, a una distancia racional que puede ser indicada por el propio Comandante peruano”. Agregaba de Horsey la siguiente consideración: “Vista la indudable superioridad de



fuerzas del “Shah” y su gran velocidad pide al Comandante del “Huáscar” que evite la pérdida de vida de sus oficiales y tripulación “cuando no la destrucción total que su resistencia puede acarrearle”. Astete le reitera al Almirante inglés la respuesta dada por él en su primer mensaje del 16 de mayo a que hemos hecho ya referencia, y luego de que se retira el Teniente Rayner con la contestación de Piérola sube éste a cubierta y proclama ante la dotación allí reunida: “Caballeros, cada uno a su puesto; ya la revolución Piérola ha terminado; ahora no somos sino peruanos a quienes nos ha tocado en suerte defender nuestro pabellón y el de América entera”. Sorprendido así el jefe británico, que teniendo en cuenta las enormes diferencias no esperaba una actitud de esa naturaleza, ordena abrir fuego.

Es muy interesante leer el informe del Almirante inglés acerca de este combate, como aquel pasaje en que, creyendo que el “Huáscar” se rendía dispuso el cese del ataque, orden que debió inmediatamente cambiar pues tal como lo explica de Horsey: “Se paró el fuego un momento porque la bandera del “Huáscar” cayó por haber sido cortada con un tiro las drizas, pero luego fue vuelta a izar”. Elogia el británico en ese mismo documento al Comandante del “Huáscar” que dice efectuó una espléndida acción naval, encomiando su comportamiento y destacando su pericia de la que admiró su dominio técnico de la nave y el mar que consideró perfecto. El intenso combate de la pequeña nave contra los dos buques de la Escuadra Inglesa tuvo importante repercusión en Inglaterra donde el Parlamento y la Prensa trató con detalle de este incidente obligando a que varios connotados representantes manifestaran comentarios críticos acerca del hecho de que dos poderosas naves de la Marina más prestigiosa del mundo no pudieran dominar al monitor peruano tal como se lee en la documentación recogida en el estudio de este notable episodio de nuestra Marina del destacado Miembro de Número de esta Institución don Héctor López Martínez en el tomo X de la **Historia Marítima del Perú** en que trata acerca del período republicano comprendido entre los años 1876 y 1879. Tal como lo asevera Raúl Palacios Rodríguez, el éxito de este combate “se debió a la pericia, arrojo e inteligencia del Comandante Astete”. Destaca este autor las consideraciones de otro de los marinos ingleses en ese episodio, el Comandante del “Amethyst”, Peter Chatfield, quien en su informe reconoce caballeramente que el “Huáscar” había sido muy bien gobernado, afirmando textualmente: “si sus cañones lo hubieran sido del mismo modo, habría resultado un enemigo formidable”. Agreguemos que en este combate se usó por primera vez en el mundo un torpedo automóvil disparado por el “Shah” que no dio en el “Huáscar”.

Burlada así la Escuadra Inglesa que no logra cumplir con su amenaza de capturar o de hundir al “Huáscar”, luego de tres horas de combate, éste deja las aguas



de Pacocha, resolviendo don Nicolás de Piérola deponer las armas ante las fuerzas de la Marina del Gobierno de Mariano Ignacio Prado. A raíz de ello Astete, luego de estar preso en la "Independencia", llega al Callao donde una enfervorizada multitud aclama su actitud al defender el Pabellón Nacional en Pacocha en hazaña que ha tenido gran eco internacional. Al Gobierno no le queda más que canalizar el reclamo diplomático mientras la Prensa elogia el comportamiento de la tripulación y condena el atropello del Almirante británico. Pero este momento de reconocimiento ciudadano no le va a traer tranquilidad pues en octubre de ese mismo año de 1877, al producirse otra conspiración pierolista, es encarcelado con otros amigos del caudillo. No habiéndose encontrado sólidas pruebas acusatorias Astete, La Fuente, Moreno y otros, son liberados.

Pero todo lo narrado, siendo bastante notable en la vida de nuestro marino, constituye más bien un prolegómeno a los acontecimientos cenitales que le va a tocar vivir cuando a partir de abril de 1879 se desencadena la Guerra del Pacífico. En el año que media entre los acontecimientos de Pacocha y el inicio de este conflicto Astete goza de la compañía de sus numerosos hijos, sus grabados y pinturas, sus bronce franceses, y sus óleos coloniales de Quito y el Cuzco que desde hace años colecciona.

Apenas declara el Congreso de Chile la guerra contra el Perú, Astete es comisionado por el Gobierno para adquirir unidades navales en los Estados Unidos de América, vista la fragilidad de nuestra Escuadra y su considerable diferencia con el número y potencia de la que posee Chile. Astete logra entonces concretar el proyecto de adquisición del buque "Stevens Bertley", informando al Gobierno de su gestión; sin embargo los comisionados peruanos que habían viajado a Europa para obtener los fondos fracasan en esa misión. Al dar el Gobierno de Prado por concluida su gestión, Astete retorna de inmediato para ponerse a órdenes de su institución. Es en estas circunstancias que se inicia una nueva fase en aquel trágico conflicto desde el momento en que el 8 de octubre de ese año de 1879, frente a Angamos, concluye heroicamente la campaña del monitor "Huáscar" con el sacrificio de Miguel Grau y su tripulación. Pasa entonces Chile a dominar el Pacífico facilitándose así el desembarco de sus tropas en el sur y el bloqueo del puerto de El Callao. En apretada síntesis nadie mejor que Fernando Gamio Palacio ha descrito esta crítica situación al explicar que "el enemigo conseguía por fin la soñada supremacía del Pacífico. Bloquear con su poderosa escuadra El Callao sin nave que pudiera ofrecerle resistencia de consideración, bombardearlo con sus numerosas bocas de fuego, sin temor a seria réplica, y dominar sus viejas defensas y la ciudad, significaban para el adversario la reparación de su quebrantado prestigio naval, y,



al mismo tiempo, le aseguraba el triunfo definitivo de la guerra. El “Blanco Encalada”, el “Cóchrane”, el “Huáscar”, la “Pilcomayo”, el “Matías Cousiño”, la “Amazonas”, el “Angamos”, el “Magallanes”, la “Janequeo”, la “Guacolda”, la “Tucapel” y otros buques auxiliares eran los acorazados, cruceros, transportes artillados y torpederos que realizarían el bloqueo del Callao que en realidad era el bloqueo de Lima y el Perú. El éxito lo consideraban descontado desde que sólo teníamos en el mar una corbeta, un monitor, en deplorable condición, e inservibles y desarmados transportes convertidos algunos de ellos en pontones. Al decir de Vicuña Mackenna, “tales cascos desde que cerrara el puerto a sus correrías iban a servir más de embargo y cuidado que de utilidad a sus guardadores”, serían hartos ineficaces contra la poderosa artillería moderna de los acorazados enemigos. Y en tierra teníamos un castillo colonial, baterías, torres y reductos dotados de armamento traído en mayoría el 66 cuando la cuestión española, menos la batería de a mil colocada en La Punta, resultando la primera anticuada y todas, inclusive la última, con alcance de tiro inferior al de la poderosa y moderna artillería de los acorazados enemigos. No poseíamos elementos para rechazar el bloqueo, ni para contestar el fuego del adversario, si se pusiera a distancia de su máximo alcance”.

A pesar de lo explicado el asedio fracasa pues El Callao se defiende firmemente. Con excepcional temple su población y los limeños que acuden a su defensa resisten los intensos bombardeos de la Escuadra Chilena durante los meses de abril, mayo, agosto y setiembre de 1880 que no logran su objetivo: doblegar a nuestro primer puerto y preparar la invasión de la capital. Por el contrario, las naves enemigas deben retirarse continuamente por hallarse excesivamente expuestas a las baterías chalacas. Es en esas circunstancias en que se lanza ataques con lanchas que llevan torpedos fabricados por peruanos cuyas heroicas acciones logran hundir al buque “Loa” en Chancay y a la “Covadonga” en la propia bahía del Callao.

Una vez más el destino pondría a prueba el talento y valor de Astete. Habiéndose distinguido como Comandante de las Baterías del Norte del puerto en esos ataques el Gobierno lo nombra jefe político y militar de la plaza de El Callao. La habilidad con que se ha resistido el bloqueo desencadena la protesta en el Congreso de Chile debido al fracaso de su escuadra en esta operación. Es así que urgido por su gobierno a que adopte decisiones drásticas el Comandante en Jefe de la Escuadra Chilena, Almirante Galvarino Riveros, le envía a Luis Germán Astete el siguiente mensaje: “He recibido instrucciones de mi gobierno para bombardear los puertos de Chorrillos, Ancón y Chancay, si en término de 24 horas el gobierno del Perú no ha entregado a esta escuadra la corbeta “Unión” y el transporte “Rímac”, previniéndole que si mañana 22 del corriente a las 12 m. no me han sido entrega-



dos los citados buques, se llevará a cabo el bombardeo de los puertos arriba mencionados, sin otra prevención”.

La respuesta de Astete ni pudo ser más precisa, como lo fue en Pacocha contra las naves británicas: “Honroso sería para vuestra excelencia –responde Astete al Almirante chileno– avanzar sobre las fortalezas de esta plaza y no hacer el simple papel de espectador en el largo plazo de cinco meses transcurridos desde el establecimiento del bloqueo”. Por cierto, el Almirante Riveros ordenó a sus naves un bombardeo masivo que, una vez más, resultó un fracaso ante la resistencia indoblegable de los defensores de El Callao. La habilidad de nuestro marino como autoridad política y militar de la plaza queda perfectamente comprendida con las afirmaciones del ya citado notable historiador chileno Benjamín Vicuña Mackenna al comentar este bloqueo: “Nos costaba la pérdida de doscientas vidas, un transporte valorizado en medio millón de pesos, un barco que no admitía tasación posible en dinero, una valiosa lancha cañonera, las continuas zozobras de los torpedos, el deterioro de todos los buques y por encima de todos estos daños, las humillaciones que dejamos recordadas, tal era el suscito epítome de la vida y el fruto del bloqueo del Callao, sin contar con la impunidad con que de todas partes llevaban a las caletas y puertos del Perú, víveres y armamentos”.

Hora amarga la de Astete fue aquella en que informado de la inminencia de la ocupación de la capital luego de la heroica y trágica resistencia en San Juan y Miraflores, donde murió la flor de la juventud de Lima, el hombre que había rechazado por meses el bloqueo infructuoso se vio obligado a destruir las defensas del puerto y proceder de inmediato a hundir los cascos y naves con el fin de que no cayeran en manos del enemigo. En medio del incendio provocado por las voladuras de los restos de nuestra Escuadra, sin haber capitulado, Astete retorna a Lima ya ocupada a reintegrarse a su familia donde lo esperaban sus seis hijos que frisaban desde los cuatro y los catorce años de edad, huérfanos de su madre. Por primera vez, después de largos meses, pueden ver a su padre de día, pues Astete sólo en contadas ocasiones había podido entrar a Lima hacia la medianoche durante el período del bloqueo. Poco le dura a Astete este breve solaz en la ciudad invadida, pues el enemigo resentido con los desplantes que había hecho al Almirante de la Escuadra Chilena, ordena su arresto durante varios meses regresando a su casa luego del pago de un fuerte cupo.

Fueron esos los últimos días que sus hijos gozarían de la presencia de su padre que aún no había cumplido los cincuenta años de edad. Los testimonios de la época lo recuerdan transmitiendo a sus vástagos los conocimientos que había adquirido en sus asiduas lecturas y su amor al arte. Presentía el marino que pronto



debía volverlos a dejar pues el conflicto, a pesar de que ya duraba casi tres años, estaba aún lejos de concluir debido a la tenacidad con que se estaba organizando la resistencia en la sierra central con los restos de la oficialidad del ejército profesional y el generoso aporte de los civiles, que luego de la heroica defensa de Lima, se reagrupaban para iniciar otra fase de la guerra.

Todos conocemos los pormenores de la Campaña de La Breña, los titánicos desplazamientos por la cordillera dura y hostil, el entusiasmo de los modestos guerrilleros serranos, el resuelto apoyo de la población que facilita las victorias de Pucará, Marcavalle, Concepción y Ñahuinpuquio. Las propias tropas chilenas llegaron a conocer a aquel caudillo ayacuchano, por la celeridad de sus desplazamientos y sus ataques sorpresivos, con el apelativo de *Brujo de los Andes*.

Astete, salido de prisión, se pone en contacto con amigos que se comunican frecuentemente con Cáceres. Y cuando la resistencia de La Breña se encuentra en su momento decisivo Astete deja a sus hijos al cuidado de su madre política, doña Jesús Álvarez Calderón de Guerrero, y furtivamente sale de Lima burlando la vigilancia de las tropas de ocupación y se dirige a la sierra central donde el vencedor de Pacocha y conductor de la resistencia de El Callao, se presenta ante el caudillo. Andrés Avelino Cáceres, que conocía perfectamente la experiencia, talento y comprobado valor de Astete, le encomienda la jefatura de la Cuarta División del Ejército del Centro. La correspondencia del bravo marino a sus hijos en esos días de desasosiego es un dramático testimonio de lo que sufrieron esos hombres estoicos. En una de esas cartas leemos que les dice a sus vástagos: “Estoy muy bien de salud, aunque muy trabajado y ya la edad se resiente un poco para esta vida tan activa”. Y junto con ello la nota paternal: “Como ustedes se conserven bien, todo lo demás es poco para mí”.

Mientras envía esas epístolas el Ejército del Centro llega a Huamachuco con la intención de detener al Ejército Expedicionario que manda el General chileno Eustaquio Goroztiaga que ha sido enviado por el Comandante en Jefe de las Fuerzas de Ocupación, General Patricio Lynch, con el fin de destruir las fuerzas de Cáceres, para cuyo objeto había ordenado reunir la fuerza del Norte y del Centro chilenas al mando del oficial arriba mencionado. La documentación escrita por el propio héroe de La Breña explica cómo consideró pertinente atacar a esa fuerza expedicionaria enemiga en Huamachuco “con los 1,400 hombres que me quedaban –dice el caudillo– no obstante la superioridad numérica y de condiciones del enemigo, que con el refuerzo recibido debía tener muy cerca de 2,000 hombres de las tres armas”.



El Ejército de Cáceres logra un éxito inicial el 8 de julio de 1883 al ocupar la ciudad de Huamachuco, que abandona a el Ejército Expedicionario chileno, dejando en ella pertechos y caballada, replegándose al cerro Sazón. El día 9 continuaron las hostilidades y el día 10 los batallones chilenos descienden de aquella prominencia para atacar el ala derecha del Ejército Peruano. Es Fernando Gamio Palacio quien nos ha dejado la más cabal descripción de esta operación. Dice: “Sus primeras fuerzas son rechazadas por guerrillas nuestras. Precisada la tercera división a tomar parte en el encuentro, generalízase la batalla y entra por la izquierda la primera división, la segunda división por el centro y por la derecha la cuarta división que comanda el Capitán de Navío Luis Germán Astete. Cinco horas de combate hace que los nuestros consigan que el enemigo retroceda hasta sus primeras posiciones. Al decir de un testigo extranjero: “Cuántas batallas se han librado en la actual guerra, no ha existido ninguna donde se haya expuesto a la suerte tanto valor y patriotismo”. Y el propio adversario declara que es “un deber imperioso de justicia reconocer el heroísmo del soldado peruano en Huamachuco”. Y cuando los breñeros coronan las alturas del Sazón y se escuchan los acordes de las bandas que tocan diana, cesan de repente en el ataque porque se les han terminado las municiones y no pueden calar las bayonetas, porque sus rifles carecen de ellas. El enemigo ante el hecho inesperado que percibe, se rehace y lanza cerrado fuego, al mismo tiempo que ordena a sucesivas cargas de caballería sobre nuestros soldados que sólo pueden oponer el golpe de culata. Ante el imperio de las circunstancias, ceden terreno, y lo que se vislumbraba como una victoria, se torna en la iniciación de la derrota. Los jefes en su mayoría perecen y el Comandante Astete delante de su diezmada división sostiene a sus huestes en sus puestos, y al comprender que la derrota es inevitable, lejos de ampararse en honrosa retirada, da frente al enemigo. Sordo a las voces de sus subalternos que reclaman se repliegue, sin ceder un palmo de terreno se presenta como seguro blanco a su nutrido fuego. Un balazo en la frente lo mata al instante. Su sacrificio se había consumado y si la victoria pudo resarcirlo en la campaña que venía realizando, al surgir la derrota y mantenerse a la cabeza de su división que carece de municiones y bayonetas, escoge su propia suerte. El General Cáceres que ha perdido la batalla y ha ganado la gloria para él y para los suyos, al mencionar el comportamiento de los breñeros, dice: “Basta declarar que todos los jefes han rivalizado en valor, señalándose además entre los muertos, a los Coroneles Astete...” En justo reconocimiento abre su nómina con el nombre de Astete en la cita que hace de los héroes de esa jornada.

Fue un anochecer dramático el escenario final de esas sierras de Huamachuco en que los oficiales y soldados muertos de la Cuarta División fueron enterrados, junto con su jefe en el propio campo de batalla. El resultado de este sangriento



combate lo describe el Maestro Jorge Basadre al aseverar: “El ejército peruano tuvo una pérdida cuantiosa de jefes, oficiales y soldados calculada en 700 y que Molinare hace ascender a 1,200. Murieron allí el General Pedro Silva, Jefe de Estado Mayor en Miraflores, anciano de 62 años, hijo de Remigio Silva, mártir de la independencia; los Coroneles Manuel Tafur y Mariano Aragonés; los jefes divisionarios Juan Gasto, veterano de Tarapacá, Chorrillos y Miraflores y protagonista del combate de Concepción; Máximo Tafur, hijo de Manuel Tafur; el Capitán de Navío Luis Germán Astete; los Tenientes Coroneles Santiago Zavala, Del Río, Ravelo y José Emiliano Vila, catedrático de la Facultad de Letras en Lima, con un total de veintidós de las clases de general a mayor, muchos oficiales subalternos. El Capitán Florencio Portugal; el Coronel Miguel Emilio Luna, que hizo gala de gran entereza, insistió ante Goroztiaga, momentos antes de morir, en su rango militar dentro de un ejército regular y dio la señal para que le dispararan con un Viva al Perú; y el oficial Belisario Cáceres y Osma fueron fusilados, entre otros jefes, cuando estaban prisioneros. El “repose” o ultimación de heridos fue total. Igualmente los prisioneros, sin excepción, recibieron la muerte. La población de Huamachuco sufrió el castigo del saqueo y del incendio. Entre los muertos se contó también un grupo de desertores chilenos enrolados en las filas de Cáceres y que fueron fusilados”. Dos días después del combate, herido gravemente en la pierna que empezaba a gangrenarse, fue fusilado el Coronel Leoncio Prado. Los chilenos habían sufrido 500 bajas.

Tiempo después, terminada la guerra, la Nación procedió a inhumar los cuerpos y rendirles un gran homenaje al desfilarse en Lima los restos de Astete junto con los de Grau, Bolognesi, Espinar y otros heroicos combatientes rumbo a la Cripta de los Héroes donde la Patria honra a quienes se inmolaron por ella.

No pudo ser más abnegado el comportamiento de este patriota en uno de los acontecimientos más trágicos que ha vivido el Perú durante la República. Su intachable actuación como marino y parlamentario, su comportamiento durante el combate del Dos de Mayo, su valerosa actitud conduciendo el “Huáscar” en el combate de Pacocha, su firme defensa de El Callao, su incorporación al Ejército del Centro y su heroica muerte al frente de la Cuarta División en el combate de Huamachuco, lo hacen digno de figurar entre los prohombres de la Patria, al lado de esa brillante generación de marineros a la que perteneció, la cual en las aguas del océano como en los campos de batalla de la costa y la sierra, afirmaron con su sangre nuestra nacionalidad.

Sin embargo de lo dicho, el Perú le debe a Astete un reconocimiento y un homenaje más resuelto, mencionándolo en plazas, en calles, en nuestros buques de

guerra, locales institucionales, en textos escolares y en las fuentes de nuestra historia con el agradecimiento que se debe a nuestros héroes mayores.

Por mi parte queda establecido este compromiso con el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú que en esta ceremonia me honra incorporándome como Miembro de Número de esta Sociedad que es heredera del espíritu tenaz y valeroso del Gran Almirante Miguel Grau y del Capitán de Navío Luis Germán Astete quienes, con sus compañeros de armas inmolados en la Guerra del Pacífico, custodian desde la gloria a nuestra Patria.

### *Discurso de recepción del Contralmirante José García Valdivieso*

Es sumamente complaciente y grato cumplir con el encargo recibido del Consejo Directivo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, para dar la más cordial y afectuosa bienvenida al Sr. Dr. Luis Enrique Tord Romero, quien el día de hoy se incorpora como nuevo Miembro de Número.

La trayectoria profesional e intelectual del Dr. Tord es ampliamente conocida por los aquí presentes. Nació en el año 1942 en el seno de una ilustre familia limeña conformada por el Dr. Enrique Tord Mendiguren y doña Lilia Romero Machiavello.

Egresado del Colegio de la Recoleta sintió el llamado del claustro universitario. Siguió estudios en la Facultad de Derecho de la Universidad Católica y en los doctorados de Historia y Filosofía, en la ya citada universidad, así como en la Universidad Nacional Mayor de San Marcos; ampliando los mismos, a los campos de la Filosofía, Sociología y Antropología. Opta el título de Doctor en Antropología en el viejo claustro de San Marcos. El Dr. Luis Enrique Tord es diplomado de post grado del Instituto de Países en desarrollo de la Universidad Católica de Lovaina, Bélgica y diplomado de los cursos de Historia del Arte de la UNESCO y en la Organización de Estados Americanos.

Su temprana vocación por la docencia lo llevó a desempeñarse como asistente de la cátedra de Historia de la Cultura en la Universidad Católica en 1960 y como profesor en la Universidad Femenina del Sagrado Corazón. Es actualmente



catedrático de Historia del Arte, Historia del Perú e Historia de las Instituciones Públicas de la República en la Universidad de Lima y conferencista en la Escuela Superior de Guerra Naval.

En adición ha dictado importantes conferencias sobre el “Arte Virreinal del Perú bajo la Casa de Austria” y “La Imagen de la Monarquía Inca y Española en el arte Virreinal del Perú”.

Ha dictado conferencias sobre “Historia del Perú e Historia del Arte Peruano” en la Universidad de Piura y sobre “Arte Virreinal del Perú” en el Center for Interamerican Relations of New York, así como sobre “Arte y Arquitectura Colonial del Cuzco” en Viena (Austria).

Su permanente inquietud lo ha llevado al campo de la investigación histórico-antropológica. Ha sido:

- Jefe del equipo de investigación y evaluación del Instituto Indegenista Peruano en la Zona del Valle del Mantaro.
- Ha efectuado reconocimientos etnológicos en el Valle de Ica y estudios en siete minas en el Dpto. de Huancavelica, en este último caso enviado por la Misión Etnológica Francesa.
- Asimismo ha efectuado investigaciones acerca de la evangelización en el Perú en los siglos XVI y XVII, en particular de la orden franciscana.

Su brillante profesionalismo así como su altísimo grado de vocación de servicio al país lo ha llevado a aceptar y desempeñar importantes cargos de los cuales mencionaremos algunos de ellos, tales como:

- Asesor para asuntos culturales de la Presidencia de la República
- Miembro del Comité Cultural Interamericano de la OEA
- Redactor principal en temas de arte y cultura de la revista **7 días**
- Director General del Instituto Nacional de Cultura
- Presidente del Comité de cultura de la OEA
- Jefe del Archivo General de la Nación
- Representante al Congreso Constituyente Democrático
- Miembro de la Comisión Consultiva del Ministerio de RREE
- Vice-Presidente de la Comisión de educación, cultura y deporte del Congreso Constituyente Democrático
- Miembro de la Comisión de educación, ciencia y tecnología del Parlamento Andino.

El Dr. Luis Enrique Tord es Miembro de Número de la Sociedad Geográfica de Lima, la Sociedad Bolivariana del Perú, la Sociedad Peruana de Historia, el Instituto Peruano de Investigaciones Genealógicas y Heráldicas y el Instituto de Estudios Históricos Túpac Amaru. Miembro Correspondiente de la Sociedad Chilena de Historia y Geografía. Incorporándose a partir del día de hoy como Miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, con el que guarda una ligazón de vieja data.

Prolífico escritor y enjundioso investigador, ha producido un sinnúmero de obras y artículos relacionados con la historia del Perú y del arte y la antropología, de las cuales entre otras mencionaremos las siguientes:

- Ayacucho, la Libertad de América
- Al Dios desconocido
- Sendero en el agua
- Origen del sueño
- Macchu Picchu
- El indio en los ensayistas peruanos
- Historia de las artes plásticas en el Perú
- Oro de Pachacámac
- Templos coloniales del Colca - Arequipa
- El Virreinato del Perú y el arte
- Arequipa artística y monumental
- La escultura Virreinal en Arequipa
- Amarilis Indiana
- La ficción de la historia y la verdad literaria

Esta dilatada y fecunda labor ha sido premiada a lo largo de su exitosa trayectoria. El Dr. Tord ha obtenido los siguientes premios:

- Nacional de Periodismo
- Nacional de Cultura "Antonio Miró Quesada"
- "Jaime Bausate y Mesa" de la Embajada de España
- Premio a la investigación de la historia peruana "Luis A. Eguiguren"
- Primer premio del Concurso Bienal de cuento COPE
- Mención honrosa en el Premio COPE de poesía
- Medalla de oro de la ciudad de Arequipa
- Cruz "LITTERIS ed ARTIBUS" de primera clase de Austria

Habiendo sido incorporado desde el año 1987 por la prestigiosa y conocida editorial británica Mac Millan Publisher Limited entre sus colaboradores para la



edición del **The Dictionary of Art** que apareciera en 34 volúmenes en el año 1995.

En apretada síntesis que nos permite apreciar la alta calidad profesional y humana hemos presentado una escueta semblanza del Dr. Tord quien ha elegido como tema “El Capitán de Navío Luis Germán Astete, héroe de Huamachuco”, en el que con depurado estilo y profundo conocimiento pone de manifiesto las virtudes de tan relevante hombre de mar y padre amoroso quien no vacila en sacrificar su vida en aras de sus acendradas convicciones y amor al suelo que lo vio nacer.

El disertante acertadamente nos lleva desde los inicios de Astete como guardiamarina en la fragata francesa “Algerie” donde culmina su instrucción en un lapso de dos años; sus primeros pasos como oficial hasta la insurrección en el vapor “Apurímac” junto con Miguel Grau y Lizardo Montero contra el Gobierno Provisorio de Castilla, logrando como consecuencia de ello la convocatoria a elecciones generales. Astete deja la carrera naval y se presenta a elecciones ganando una curul en el Congreso Nacional para el período de 1860-1865 y es aquí donde entre otras actitudes muestra su genio defendiendo a la Armada del malhadado proyecto de recortar su presupuesto y evitar las adquisiciones, argumentando que si el Perú tiene 26 grados de litoral en el que está extendida toda su fortuna, estos no pueden ser patrullados y defendidos con sólo tres unidades.

Pone de relieve que el fomento a la Marina de Guerra es el origen del progreso de la Marina Mercante y que esta última es la fuente del adelanto de la industria, precepto y pensamiento que a pesar del tiempo transcurrido persiste en nuestros días.

Estas dramáticas previsiones se convirtieron en proféticas en 1866 contra la Escuadra Española y en 1879 contra la Chilena. Otro gesto lleno de enseñanzas futuras en su época es cuando, ascendido a Capitán de Corbeta siendo miembro del Congreso, renuncia a tal jerarquía pues considera que no debe aceptar tal concesión del Ejecutivo, puesto que su misión como parlamentario es precisamente la de fiscalización a tal poder del Estado. Es en el combate del 2 de Mayo de 1866, cuando ya reintegrado a la Armada, se le encuentra defendiendo el puerto del Callao abordo de la nave “Sachaca”. Recibe las medallas del Perú y de Bolivia y el título de Benemérito de la Patria en grado heroico.

Nuevamente por sus propias convicciones se subleva contra Prado en apoyo de Piérola abordo del “Huáscar”. De este período es memorable el rechazo a las pretensiones del Almirante inglés de Horsey, quien en nombre de S.M. la Reina de

Inglaterra, pretende tomar el “Huáscar”. Hay una desproporción de fuerzas: dos buques de guerra ingleses con mayor andar, cuarenta cañones y 800 marinos perfectamente pertrechados con lo más moderno de la guerra contra el “Huáscar” que empezaba su leyenda, dotado de sólo cinco cañones y 100 marinos. Cabe resaltar la entereza y profesionalismo de Astete, quien consideró tales amenazas como una afrenta para el pabellón bicolor que enarbolaba su nave y después de tres horas de combate en el que intentó espolonear al enemigo, se retira de Pacocha sin que el marino inglés hubiese logrado su amenaza de echarlo a pique.

Viene luego la Guerra del Pacífico y encontramos al heroico marino primero como Comandante de las Baterías del Norte del puerto y después nombrado por el gobierno como Jefe Político y Militar de la plaza de El Callao, donde por cinco meses resiste el bloqueo de la Escuadra Chilena conformada por más de 11 buques de diferentes tipos contribuyendo al fracaso de dicha escuadra y donde recibe la conminación del Almirante chileno Galvarino Riveros, de bombardear los puertos de Chorrillos, Ancón y Chancay si no recibe a cambio la corbeta “Unión” y el transporte “Rímac”. La respuesta de Astete nos releva de mayores comentarios cuando le dice: “Honroso sería para vuestra excelencia avanzar sobre las fortalezas de esta plaza y no hacer el simple papel de espectador en el largo plazo de cinco meses transcurridos desde el establecimiento del bloqueo”. Huelga comentar el nuevo fracaso de la Escuadra Chilena.

Ante la inminente caída de la capital, Astete se ve obligado a destruir las defensas del puerto y hundir los cascos y naves a fin de evitar que caigan en manos del enemigo.

Posteriormente Astete va al encuentro de su destino al unirse a Cáceres y sus breñeros. Se le confía la Jefatura de la Cuarta División del Ejército del Centro. Llega así el 10 de julio de 1883, la Batalla de Huamachuco, donde al tercer día de combate después de terminada la munición y no pudiendo calar bayonetas continúan combatiendo a golpe de culata contra las descargas de fusilería y las cargas de caballería. Aquí brilla el espíritu indomable de Astete, quien antes que retirarse se enfrenta al enemigo. Cae abatido al impactarle una bala en la cabeza pero no cede ni un palmo de terreno. La Marina pierde a uno de sus más brillantes jefes.

En magnífica alocución el Dr. Luis Enrique Tord nos ha presentado una visión panorámica de las virtudes que adornan la figura del Capitán de Navío Luis Germán Astete y Fernández de Paredes. Ha destacado sus fuertes convicciones de hombre de bien, su acendrado patriotismo y la tierna y responsable serenidad del



padre en el cariño que brindaba a sus vástagos huérfanos de madre. Indudablemente se trata de un paradigma de peruanidad que debe ser justamente reconocido dándosele el homenaje que le corresponde. Qué mejor que aquel que permita un mayor conocimiento de su vida por todos los peruanos.

Doctor Luis Enrique Tord Romero: en nombre del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú deseo hacerle llegar nuestra más afectuosa y cordial bienvenida a bordo como nuevo Miembro de Número.

## *Submarinos de Construcción Alemana en la Marina de Guerra del Perú\**

VICEALMIRANTE ALFONSO PANIZO ZARIQUIEY

### INTRODUCCION

Cuando se me comunicó que el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos, en Asamblea General Extraordinaria, había tenido la generosidad de aceptar la propuesta de mi adhesión como Miembro de Número, sentí que se me concedía un inmenso e inmerecido privilegio, por la admiración, el cariño y el respeto que siempre despertaron en mí sus miembros, civiles y navales, por la labor que realizan, manteniendo latente el espíritu tradicional de nuestra Marina de Guerra, labor que llevan a cabo sin reclamar ni esperar otra recompensa que la certeza de estar cumpliendo con sus principios navales y sus costumbres de hombría de bien. Al escoger el tema, no dudé en elegir la parte de mi carrera naval que ha ocupado el mayor tiempo de la misma y me ha deparado las más grandes satisfacciones: Los submarinos.

Considero que la aparición de los submarinos de construcción alemana en nuestra Marina de Guerra, marca un hito histórico cuyos momentos no deben perderse.

Creo, al mismo tiempo, que la historia debe irse escribiendo conforme ocurren los hechos. El juicio sobre ellos se formará con el transcurrir del tiempo, pero la fidelidad de la narración debe rescatarse lo más pronto posible. Hay experiencias acerca de actores que han participado en acciones en el mismo momento y

---

\* Discurso leído en el acto académico celebrado el 20 de noviembre de 1996.



circunstancias, pero, por el paso de los años, la versión de los hechos, difiere entre ellos, en algunos casos, notablemente.

Además, cuando un Oficial de Marina ha sido testigo de demostraciones de sacrificio, de valor, de entrega a la Institución, llevados a cabo por personal a sus órdenes, tiene el deber moral de hacer que los hechos se conozcan y puedan ser admirados y servir de ejemplo para quienes no tuvieron el privilegio de compartir esos instantes.

Igual debe hacerse cuando en el trabajo se alterna con personas que participan en el logro de un objetivo común y lo hacen con honradez, con sincero espíritu de colaboración, postergando muchas veces sus legítimos intereses empresariales. Esto debe dejarse escrito, sobre todo, porque ese tipo de situaciones, por desgracia, son poco comunes.

Cuando en el cumplimiento de las obligaciones se han obtenido buenos resultados, las experiencias deben hacerse conocer para beneficio de las generaciones venideras que puedan encontrarse en circunstancias parecidas.

Por estas razones he querido escribir sobre hechos contemporáneos y espero que quienes han tenido participación en éstos y otros similares o relacionados con ellos, se animen a escribir sobre lo suyo, para que nuestra historia sea lo más veraz posible, para dar a conocer a quienes cumplieron a cabalidad su misión y dieron de sí todo lo que su capacidad les permitía, para que sirvan de ejemplo y puedan recibir el respeto y admiración que sus actitudes les han hecho merecer.

No creo en los homenajes póstumos, que generalmente cumplen una función protocolar, pero que niegan a quien los merece, el derecho de disfrutarlos.

En el trabajo que presento, me han criticado, con cariño, que aparecen demasiados personajes, pero ellos son los que hacen la Historia. Quisiera no haber pasado por alto a ninguno de los que conformaron las Comisiones de Control de Construcción de los Submarinos en Alemania ni a los componentes de las primeras dotaciones.

Tuve a mi cargo, como Jefe de la Sección de Personal del Estado Mayor de la Flotilla de Submarinos, la labor de selección de las dotaciones de la Primera Comisión y años más tarde, la Jefatura de la Segunda Comisión. Trabajé con personal naval que tuvo, a mi entender, un rendimiento excepcional que se reflejó en resultados y para estos marinos todos los elogios serán pocos. Me refiero en este trabajo

solamente a quienes estuvieron directamente a mis órdenes. Dejo a la brillantez de quienes también fueron Jefes de Comisión, hacer lo propio con quienes trabajaron con ellos.

## EN BUSCA DE RENOVACION

La Marina de Guerra del Perú inicia sus actividades en la rama Submarina en 1911, con la incorporación de los sumergibles LAUBEUF tipo SC, construido en los astilleros de Chalôn-sur-Saône (Francia) de la casa Schneider y Cía., tomando su nombre del inventor del sistema, Ingeniero Maxime Laubeuf.

Las características principales de estas unidades de doble casco, eran:

|                               |       |           |
|-------------------------------|-------|-----------|
| Eslora                        | 46.25 | metros    |
| Manga exterior                | 4.50  | metros    |
| Desplazamiento en superficie  | 290   | toneladas |
| Desplazamiento en inmersión   | 435   | toneladas |
| Velocidad en superficie       | 12.79 | nudos     |
| Velocidad en inmersión        | 8.00  | nudos     |
| Radio de acción en superficie | 1225  | millas    |
| Radio de acción en inmersión  | 96    | millas    |
| Profundidad máxima            | 30    | metros    |

Estos datos han sido tomados del libro **Los sumergibles Laubeuf** editado en 1916, cuyo autor es el Teniente Primero César A. Valdivieso y que me obsequiara el señor Almirante don Jorge Luna García, submarinista de virtudes excepcionales

Estos sumergibles, bautizados como “Ferré” y “Palacios” hacen que la Marina de Guerra del Perú, sea la segunda de América que incorporó submarinos a sus Fuerzas Navales, pues hasta entonces, solamente la de los Estados Unidos de Norteamérica había iniciado, en 1902, sus actividades submarinas, con la incorporación del submarino USS “Holland”, mientras que el sumergible “Ferré” fue botado al agua en 1910 y con él se iniciaba la casa Schneider en esta clase de construcciones.

Las unidades cristalizaban el empeño del ingeniero Federico Blume Othón, de dotar al Perú de un arma submarina, sueño que lo llevó a inventar un sumergible que, por falta de visión de futuro de algunas autoridades, que deberían haberlo apoyado, no hubo oportunidad de contar con ella en las últimas décadas del siglo pasado.



La primera renovación se realizó ordenando construir cuatro submarinos tipo "R" en los astilleros de Electric Boat Co. en Groton Connecticut, USA, entre 1924 y 1925.

Estas Unidades, fueron bautizadas R-1, R-2, R-3 y R-4, y se les rebautizó posteriormente como BAP "Casma", BAP "Islay", BAP "Pacocha" y BAP "Arica". Fueron un escalón importante en el desarrollo de las actividades profesionales de los submarinistas peruanos en el mundo de los submarinos. Su incorporación a la Marina dio lugar a cambios en los procedimientos para la operación de las unidades: entrar en inmersión, salir a superficie, empleo de periscopios, lanzamientos de torpedos, efectuar cálculos de lanzamiento, etc.

Los ERRES desplazan en superficie 576 toneladas y 686 toneladas en inmersión; contaban con cuatro tubos lanzatorpedos y un cañón de 3 pulgadas en cubierta, pudiendo sumergirse hasta 60 metros de profundidad.

Según nos narra el señor Contralmirante don Federico Salmón de la Jara en su artículo "Cuando los inolvidables "R" regresaron a los Astilleros de su construcción", éstos fueron lo más modernos submarinos de su época, añadiendo que en su edición del 21 de abril de 1928, "The New London Day" informaba sobre el lanzamiento del "R-3", comentando: "The R-3 at the time it skidded down the ways, was the finest and most modern submarine in the world".

Los ERRES fueron por muchos años escuela de operación de submarinos y, sobre todo, escuela de vida en ese mundo especial que se crea en cada unidad submarina. En ellas se aprende a prescindir de las comodidades; se aprende, por ejemplo, a racionar el agua hasta extremos increíbles y a dormir en estrecheces que sólo disfruta quien ha vivido en estos buques; se hace hábito el compartir, solidariamente, las penas y las alegrías, los triunfos y los errores, entre los hombres que conforman la dotación de un submarino y entre quienes integran una División o una Flotilla.

Cuando estos submarinos habían celebrado ya 30 años de importantes servicios, se inició su renovación con unidades construidas, para el Perú, también por Electric Boat Co., en Groton, cuyas características, equipos y sistemas significaron un avance en relación con los medios que, hasta entonces, se habían empleado en la Marina de Guerra del Perú.

Los submarinos tipo SALSA –años más tarde SIERRA–, fueron bautizados como "Lobo", "Tiburón", "Atún" y "Merlin" y posteriormente como "2 de Mayo",

“Abtao”, “Angamos” e “Iquique”.

Su aparición en el medio naval peruano originó un reajuste en los métodos y programas de enseñanza de la Escuela de Submarinos que exigieron un mayor esfuerzo a las dotaciones para lograr la máxima eficiencia en su empleo.

Una de las novedades, el “Sistema de Control de Tiro”, obligó a utilizar el ingenio para contar con un dispositivo de entrenamiento que permitiera la instrucción adecuada a los alumnos de la Escuela de Submarinos y el entrenamiento de la dotación de las nuevas unidades.

Según narra el Almirante Federico Salmón de la Jara, cuando los ERRES viajaron a la Base Naval de Cocosolo para reacondicionarse, en plena Segunda Guerra Mundial, el entonces Teniente Primero Alberto Ascenzo Cabello, conoció el sistema que empleaban los submarinistas norteamericanos para entrenar y con la ayuda del Maestro Williams, construyó un sistema propio para nuestras unidades.

Se instaló en la Escuela una réplica del “Puesto Central”. Con este ingenioso sistema, que reproducía muy diversas situaciones que podrían presentarse en superficie durante cualquier operación en el mar y, empleando los medios con que contaban los sistemas de control de tiro, se podía ejercitar a las dotaciones de los submarinos en llevar adelante ataques submarinos. Este “Puesto Central” lo hemos usado muchas promociones de la Escuela de Submarinos y también las dotaciones de las unidades, para mantener el entrenamiento.

Hubo que aprender a sustituir la “guitarra” en los cálculos de lanzamiento de los torpedos, por un gran sistema eléctrico de engranajes y camones en el que se combinaba el ojo del Comandante para determinar “ángulos en la proa” a través del periscopio, con marcaciones y distancias tomadas por métodos diversos, auxiliados por el trabajo en el “Trazador de Estima” que calculaba, complementando los cálculos del “Director de Tiro”, las intenciones del blanco, para que, con la decisión del Comandante, automáticamente se introdujeran las órdenes al torpedo, dentro del tubo lanzatorpedos, a fin de hacer impacto en el blanco.

Cambiaron los métodos para entrar en inmersión y salir a superficie. El sonar trajo sus novedades igual que el “Equipo de Contramedidas Electrónicas” y más tarde el “Navegador por Satélite”. Este equipo se instaló por primera vez en un buque de guerra de nuestra Marina a bordo del BAP “Abtao”, para participar en las Operaciones UNITAS de 1972, encargándose su operación al Teniente 2º Carlos



Gómez de la Torre, quien se hizo cargo del equipo mientras duraron las operaciones. Esperaba el paso de los satélites, mañana, tarde y noche, para determinar nuestra posición; hasta que un “veterano” en el uso de estos sistemas, a bordo de un submarino de la Marina Norteamericana, que participaba en las operaciones, lo introdujo en el “misterio del programa de paso del satélite”, lo que le permitió al Tte. Gómez de la Torre tener algo de descanso, después de batallar con un equipo que le fue entregado el día anterior al zarpe.

En 1964, habiendo sido dado de baja, en la segunda mitad de la década del 50, los submarinos tipo “R” y, sobrepasada la primera década de servicio de los SIERRA, se iniciaron las gestiones para renovar estas últimas unidades.

Se recurrió, inicialmente, a los constructores que desde 1924 habían sido los proveedores de unidades submarinas para nuestra Marina de Guerra y, que en 1965 estaban trabajando en el recorrido integral del BAP “2 de Mayo” y BAP “Abtao”.

La Electric Boat ofertó el submarino de ataque 304 A, y al Comandante de la Flotilla de Submarinos, el entonces Capitán de Navío don Luis Ernesto Vargas Caballero, más tarde Vicealmirante, Comandante General y Ministro de Marina, le correspondió recibir la oferta del astillero, analizarla y emitir informe a la Superioridad Naval.

El análisis exhaustivo del Comandante Vargas Caballero, que abarcó el detalle de todos los sistemas de buque y su comparación con los correspondientes a los submarinos tipo SIERRA, concluye afirmando que el submarino que nos estaba ofertando no significaba avance ni mejora en relación con los submarinos que teníamos en servicio y queríamos renovar.

Una pléyade de submarinistas, que ya había pasado el cincuentenario en lides de la profesión, sabía muy bien lo que necesitaba y cuál era el desarrollo, en ese momento, de las unidades submarinas en el mundo.

Se recurrió entonces a otros países; se recibieron ofertas de Inglaterra, Italia, Francia, Suecia y Alemania. Esta última presentaba un avance real y conveniente en el diseño de la unidad y sus sistemas componentes.

Se tomó pues la decisión de mandar construir dos submarinos tipo 209, en los astilleros de Howaldtswerke Deutsche Werft AG (HDW) en la ciudad de Kiel, en la República Federal Alemana, de acuerdo con la oferta presentada por la firma Ferrostaal AG de Essen.

## FINANCIACION

La decisión de ordenar la construcción de los submarinos en la República Federal Alemana, obligó a buscar fuentes de financiación, sosteniéndose conversaciones con la firma CITECO, representantes de Ferrostaal en el Perú.

El 24 de junio de 1970 el Ministerio de Marina del Perú y el “Consortio Ferrostaal-Howaldtswerke Deutsche Werft AG”, firmaron un contrato para la fabricación de “secciones” para dos submarinos, a entregarse en 1973-1974 y montadas en un país a determinar posteriormente.

El contrato fue firmado para la construcción de “secciones” porque en ese momento la República Federal Alemana estaba sujeta a las condiciones que habían impuesto los Aliados al terminar la Segunda Guerra Mundial y una de ellas impedía la construcción, en los astilleros alemanes, de unidades submarinas de desplazamiento mayor de 600 toneladas, pero el impedimento no comprendía la construcción de secciones de submarinos.

Por esta razón, al terminarse de construir las secciones del que sería BAP “Islay”, éstas fueron trasladadas a bordo de una barcaza a un puerto holandés, donde las secciones fueron soldadas entre sí y convertidas en una unidad submarina. Luego fue remolcada a Kiel para su “reparación”.

Este concepto original para la construcción de submarinos sólo fue empleado para el caso del BAP “Islay”, ya que cuando estaba construyéndose el BAP “Arica”, fueron eliminadas, para Alemania, las restricciones que pesaban sobre sus astilleros en relación al tonelaje de los submarinos que podían construir, haciendo innecesario el traslado, por secciones, a otro astillero no alemán para su ensamblado.

El contrato dio lugar a la firma de otros convenios: para fabricación de torpedos con la compañía AEG-Telefunken y con el Ministerio de Defensa alemán, sobre ayuda oficial, en forma de asesoramiento y apoyo técnico, instrucción, supervisión de la construcción y examen de calidad y medidas de seguridad.

## PRIMERA COMISION DE CONTROL Y SELECCION DE DOTACIONES

Desde que se dio a conocer la decisión de mandar construir los submarinos en Alemania, el entonces Capitán de Navío don Ramón Arróspide Mejía, más tarde Contralmirante y Ministro de Vivienda y Construcción, inició los estudios para



determinar la organización de la Comisión que se encargaría del control de la construcción de las unidades, la preparación que recibiría el personal en el Perú y en Alemania, y la selección de los más idóneos para cubrir los diversos puestos.

Una condición que se impuso fue que no se afectara la eficiencia de las unidades que en ese momento formaban la Flotilla de Submarinos, que debían seguir operando normalmente.

La Junta encargada de cumplir con estas funciones la presidió el Comandante de la Flotilla de Submarinos, Capitán de Navío don Ramón Arróspide Mejía y la conformaron los Comandantes de las unidades submarinas: Capitán de Fragata don Raúl Sánchez Sotomayor, Capitán de Fragata don Oleg Kriljenko Buich, Capitán de Fragata don Jorge Salinas Sedó y Capitán de Fragata don Jorge Camino Rasso.

Esta Junta preparó un documento que muestra la seriedad con que se encaró la misión, el cual transcribo textualmente. Fue titulado:

“Procedimiento y premisas para la selección de la Comisión”

“1.- Sobre la base que el perfeccionamiento del contrato se haga en Julio de 1970 y considerando el tiempo de “construcción, las fechas de comisionamiento de los buques será:

|                            |             |
|----------------------------|-------------|
| “ Perfeccionamiento        | julio 1970  |
| “ Tiempo de construcción   | 3 años      |
| “ Fecha de comisionamiento | 1973 - 1974 |

“2.- Selección del Comandante.- Debe ser tal que, pueda permanecer como Comandante por lo menos un año después del Comisionamiento. En consecuencia:

“ El Comandante del 1er. submarino debe ser un C. de F. que deba ascender a C. de N. en enero de 1975 (o después).

“ El Comandante del 2do. submarino debe ser un C. de F. que deba ascender a C. de N. en enero de 1976 (o después).

“3.- Selección del Segundo Comandante.- Por las mismas razones debe ser:

“ Para el 1er. submarino un C. de C. que deba ascender a C. de F. en enero de 1975.

“ Para el 2do. submarino un C. de C. que deba ascender a C. de F. en enero de 1976.

“4.– Para Jefe de Ingeniería

“ Para el 1er. submarino un oficial que permanezca como Tte. 1ro. hasta enero de 1975 (o después).

“ Para el 2do. submarino un oficial que permanezca como Tte. 1ro. hasta enero de 1976 (o después).

“5.– Para Jefe de Operaciones y Armamento

“ Para ambos submarinos debe ser un oficial que permanezca como Tte. 1ro. hasta enero de 1976.

“6.– Para Ayudante de Ingeniería

“ Para ambos submarinos debe ser un oficial del grado de Tte. 1ro. o Tte. 2do. que permanezca en el grado de Tte. 1ro. hasta enero de 1978.

Propusieron para escoger por cumplir con los requisitos que establecieron y su propia evaluación:

|                                  |          |    |          |
|----------------------------------|----------|----|----------|
| “COMANDANTES                     | C. de F. |    | C. de N. |
| “C. de C. Alfonso Panizo Z.      | 1971     | al | 1975     |
| “C. de C. Carlos Valdez de la T. | 1973     | al | 1977     |
| “C. de C. Luis Bardales V. de V. | 1974     | al | 1978     |
| “C. de C. Rogelio Argüelles L.   | 1974     | al | 1978     |
| “SEGUNDOS COMANDANTES            | C. de C. |    | C. de F. |
| “Tte. 1º Guillermo Tirado V.     | 1972     | al | 1976     |
| “Tte. 1º José García C.          | 1972     | al | 1976     |
| “Tte. 1º Guillermo Newton V.     | 1972     | al | 1976     |
| “Tte. 1º Manuel Rivadeneyra C.   | 1972     | al | 1976     |
| “JEFES DE INGENIERIA             | C. de C. |    | C. de F. |
| “Tte. 1º Ernesto Roca G.         | 1973     | al | 1977     |
| “Tte. 1º Alfonso Balaguer T.     | 1974     | al | 1978     |
| “Tte. 1º José Piaggio T.         | 1974     | al | 1978     |
| “Tte. 1º Alberto Dávila P.       | 1974     | al | 1978     |
| “Tte. 1º José Garfias            | 1974     | al | 1978     |



"JEFES DE OPERACIONES

"Selección para Escuela de Electrónica (2)

"JEFES DE ARMAMENTO

"Selección para Escuela de Electrónica (2)

"JEFE DE NAVEGACION Y COMUNICACIONES

"Promoción actual de la Escuela de Submarinos

"AYUDANTE DEL JEFE DE INGENIERIA

"Promoción actual de Escuela de Submarinos, Electricidad (2)

"DE INMEDIATO PARA COMISION - CURSO ALEMAN 1970

"C. de C. Alfonso Panizo

"Tte. 1º Guillermo Tirado

"Tte. 1º Alfonso Balaguer

"A LA COMANDANCIA

"Tte. 1º José García - Ayudante

"Tte. 1º Raúl Pereira - Estación de Submarinos

"Tte. 1º Guillermo Newton - Estado Mayor

"A ESCUELA DE ELECTRONICA

"(4) oficiales

"(x) alternativa: (2) de Submarinos (2) de Escuela Electrónica

"CURSOS ALEMAN 1970

"Tte. 1º Naím Benavente

"CURSOS ALEMAN 1971

"Tte. 1º José García

"Tte. 1º Guillermo Newton

"Tte. 1º Ernesto Roca

"Tte. 1º José Piaggio

"Tte. 1º Alberto Dávila

"Tte. 1º Juan Garfias

La Junta consideraba que con este procedimiento se podía lograr –manteniendo al personal necesario para las dotaciones de los submarinos en operación–, que integraran la Comisión los más idóneos para encarar la transformación que debía producirse al cambiar del sistema general de los submarinos americanos al de los alemanes, que contarían con una tecnología mucho más avanzada y bajo la influencia de la mentalidad algo diferente de los submarinistas alemanes, cuyos antecesores fueron, sin duda alguna, protagonistas de primer orden en las dos guerras mundiales. Habría que tomar contacto con una Marina de cuyas hazañas estaban muy bien enterados los submarinistas peruanos, que habían leído con gran interés del desempeño de Karl Doenitz, Günther Prien, Otto Kretschmer, Herbert Schultze, Schepke, Mutzelburg, etc., y de quien después alcanzaría el grado de Contraalmirante y resultaría gran amigo de muchos submarinistas peruanos, Erich Topp.

Para integrar la Primera Comisión de Control de Construcción de Submarinos en la República Federal de Alemania fueron designados:

- C. de N. Rómulo Aste Baptista, quien la presidía
- C. de F. Jorge Novoa Altamirano
- Tte. 1° Guillermo Tirado Villena
- Tte. 1° Domingo Giribaldi Del Campo
- Tte. 2° Enrique Bustamante
- Tte. 2° Manuel Fernández Lino

A esta Comisión, que viajó a Alemania en marzo de 1971, le correspondió tomar contactos iniciales con los representantes de la empresa Ferrostaal que financiaba la operación y había negociado los contratos de construcción; con los directivos y trabajadores del astillero Howaldtswerke Deutsche Werft –más conocido por las siglas HDW–, en cuyas instalaciones se construirían los submarinos. Tomaron contacto, también con las autoridades del Ministerio de Defensa alemán que asesorarían en aspectos técnicos y de control de calidad de fabricación del casco, de los sistemas, de los equipos e instrumentos y fueron también fuente permanente de consejo. Igualmente, con los directivos, representantes y trabajadores de las fábricas de Alemania Federal, Holanda y Francia, de los principales proveedores de equipos para los submarinos: Krupp Atlas Elektronik, AEG Telefunken, Signaal Aparateen, Varta Batterie, Thomson, Siemens, Motoren und Turbinen-Union (MTU), Zeiss, Ingenieurkontor Lübeck (IKL), Draeger, Piller, Tuschka, etc.

En el mes de abril de 1971 falleció el Vicealmirante don Manuel Fernández Castro que ocupaba el cargo de Comandante General y Ministro de Marina. El



Almirante Fernández era calificado en submarinos y se desempeñó, siendo Capitán de Navío, como Comandante de la Flotilla de Submarinos. Durante su Comando General, se llevaron a cabo las negociaciones para la construcción de los submarinos en Alemania. Le sucedió el Vicealmirante don Fernando Elías Aparicio, también calificado en submarinos y quien siendo Capitán de Fragata fue comisionado para traer al Perú el submarino BAP "Tiburón" del cual fue su primer Comandante. Continuó el proceso de la adquisición de los submarinos, correspondiéndole decidir el nombramiento de parte de las Comisiones.

La selección de dotaciones fue encargada, en 1972, a la Comandancia de la Flotilla de Submarinos al mando del Capitán de Navío, más tarde Vicealmirante, Ministro y Comandante General de la Marina, Juan Egúsqüiza Babilonia, quien dispuso que la Sección de Personal del Estado Mayor de la Flotilla de Submarinos preparara las bases de la selección y recomendara quiénes deberían integrar las dotaciones.

El Jefe de la Sección de Personal era entonces el Comandante del BAP "Abtao", Capitán de Fragata Alfonso Panizo Zariquiey. Se organizó la Junta de Selección de Personal y se planteó la necesidad de seleccionar a los más convenientes, manteniendo la eficiencia operativa de los submarinos que entonces formaban la Flotilla de Submarinos.

Ya para entonces se había emitido la Resolución Suprema 0101-72-MA/DP, nombrando en comisión del servicio a la RFA al Capitán de Corbeta Gustavo Barragán Schenone, quien sería más tarde nombrado Comandante del BAP "Islay"; al Capitán de Corbeta Carlos Valdez de la Torre, quien sería luego nombrado Comandante del BAP "Arica" y al Capitán de Corbeta José García Castaños, quien sería después Segundo Comandante del BAP "Arica". EL Capitán de Corbeta Guillermo Tirado Villena, que había sido nombrado anteriormente con el primer grupo de la Comisión, sería luego nombrado Segundo Comandante del BAP "Islay", con lo cual quedaban conformados los Comandos de los dos submarinos.

Como ya se expuso, el Jefe de la Comisión era el señor Capitán de Navío Rómulo Aste Baptista, quien lamentablemente falleció en Kiel el año 1973. El Comandante Aste fue un oficial muy querido por su don de gentes y muy respetado por su capacidad profesional. Durante los dos años que estuvo a cargo de la Comisión de Control de Construcción y como Agregado Naval a la Embajada del Perú en Alemania Federal, fijó las pautas para una relación eficaz entre todos los involucrados en el proceso de la construcción de los submarinos.

Para la selección de los restantes miembros de las dotaciones, la Junta de Selección preparó cuestionarios relacionados con la capacidad profesional y la aptitud académica. Se llevaron a cabo exámenes psicotécnicos y entrevistas personales con todo el personal calificado en submarinos de grado inferior a Técnico de Tercera, ciñéndose a las recomendaciones planteadas por el Comandante de la Flotilla de Submarinos en 1970, C. de N. don Ramón Arróspide.

Se consideró también la necesidad de enviar oficiales que siguieran cursos de capacitación sobre los diversos sistemas de las nuevas unidades, a fin de que establecieran en la Escuela de Submarinos del Perú la preparación de las diversas curriculas para la calificación.

Todo el personal pasó bajo la lupa de la Junta de Selección de Personal. Es preciso recalcar que en 1972, tanto el Comandante de la Flotilla de Submarinos, Capitán de Navío Juan Egúsqüiza Babilonia como el Comandante General de la Marina y Ministro de Marina, Vicealmirante don Luis Ernesto Vargas Caballero, aceptaron todas las recomendaciones de la Junta y no hicieron cambio alguno a las dotaciones propuestas, a pesar, creo yo, que deben de haber soportado muchas presiones, a las que ellos supieron anteponer la necesidad que en los submarinos de construcción alemana se mantuviera, desde el inicio, la tradición de eficiencia operativa y administrativa, característica de los submarinos peruanos.

Planteadas las recomendaciones, se iniciaron los nombramientos, programados de modo tal, que fueran cubriéndose los cargos en función del avance de la construcción y de la capacitación del personal en el manejo de los nuevos sistemas, tanto en el Perú como en la República Federal de Alemania.

Una de las primeras preocupaciones, después de nombrada la Primera Comisión de Inspección, fue la designación de personal submarinista para realizar la inspección de los torpedos que se habían adquirido para dotar a los nuevos submarinos. Dentro de los adelantos que traía el submarino 209, estaban el sistema de control de tiro y el modelo de torpedos que era capaz de lanzar. El personal de esta comisión debería tomar conocimiento de la nueva arma, el torpedo SST-4 (Special Surface Torpedo) y además efectuar las tareas de recepción y pruebas de todo el material relacionado con esta nueva arma submarina.

Era importante que este personal de avanzada tuviera una visión integral del binomio "submarino-torpedo", para que logaran la necesaria concatenación entre los sistemas de control de tiro y las armas. Dadas las características de estos nuevos torpedos, autopropulsados por sistemas electrónicos, con sistema de búsqueda



acústico y ser comandados a través de un cable bifilar, se realizó el correspondiente concurso, tal como se había llevado a cabo antes de todas las designaciones. Los seleccionados recibieron, antes del viaje, un refuerzo de sus conocimientos de Ingeniería Electrónica.

El 15 de mayo de 1972, por R.S. N° 0208-72-MA/DP, se nombró al Tte. 1° Pablo Jhery García y al OM2 Cot. Guillermo Burmeister González, a la República Federal Alemana, en Misión de Estudios, permaneciendo, en las instalaciones de AEG-Telefunken en la ciudad de Wedel-Hamburgo, familiarizándose con el torpedo SST-4.

El 19 de junio de 1972, por R.S. 0263-72 MA/DP se nombró, para seguir cursos en las escuelas alemanas y luego integrar las dotaciones de los nuevos submarinos, a los oficiales:

Teniente Primero José Piaggio Thorne  
Teniente Primero Jorge Teixeira Rivarola  
Teniente Primero Félix Saénz Muñoz  
Teniente Segundo Alberto Indacochea Graner  
Teniente Segundo Alfredo Palacios Dongo.

El 1° de agosto de 1972, por R.S. 0346-71 MA/DP se nombró a un grupo de Oficiales de Mar con la misma finalidad con que se nombraron anteriormente a los Oficiales. Uno de ellos, el OM1 Electricista Oscar Konto Gómez, falleció en Kiel, cuando sus conocimientos y actitud de servicio eran de gran valor para la Comisión. Estos Oficiales de Mar fueron:

OM1 Motorista (SS) Juan Yui Yong  
OM1 Electricista (SS) Oscar Konto Gómez  
OM2 Electrónico (SS) Luis Chunga Juárez

El 21 de agosto de 1972, por R.S. 0388-72 MA/DP, se nombró a un grupo de Oficiales y Oficiales de Mar, para integrarse al grupo nombrado en mayo de 1972, para capacitación y recepción de los torpedos:

Teniente Segundo Jorge Ostolaza Ercilla  
Teniente Segundo Jaime Bouroncle García  
OM1 Tor. Segundo Borda Carrasco  
OM1 Tor. Juan Perleche Núñez del Arco  
OM1 Tor. Jorge Alcántara Oliver  
OM1. Tor. José Blas Herrera.



En los astilleros de Kiel,  
armando la sección de proa del proyecto 209  
(BAP "Islay").



El 21 de noviembre de 1972, por R.S. 0523-72 MA/DP, se nombró al Teniente Primero Alfonso Balaguer Torriani a fin de que, junto con el Teniente Primero José Piaggio, que había sido nombrado anteriormente, siguieran determinados cursos en las escuelas de Neustadt y Eckerförd, al término de los cuales regresarían al Perú como instructores en la Escuela de Submarinos. La calidad profesional de estos oficiales se reflejó en la excelente organización que establecieron en la Escuela para consolidar los conocimientos de los diversos sistemas que formaban parte de distintos tipos de submarinos.

El 6 de marzo de 1973, por R.S. 0333-73 MA/DP, se nombró en misión de estudios a la RFA, para familiarizarse con el equipamiento electrónico a los Oficiales de Mar:

OM2 Electrónico (SS) César Arroyo Silvestre  
OM2 Electrónico (SS) Juan Teullet Molina

El 29 de marzo de 1973, por R.S. 0188-73 MA/DP, se nombró en misión de estudios al Teniente Primero Alberto Massaro Silva, quien formaba parte de la dotación del BAP "Abtao". El Teniente Massaro demostró a través de los años que sirvió en la Marina con condiciones excepcionales para el servicio en submarinos, el cual requiere, en adición a la capacidad profesional, un alto sentido de responsabilidad, de solidaridad y de disposición permanente para servir.

El 5 de setiembre de 1973, por R.S. 0590-73 MA/DP se nombró como Agregado Naval a la Embajada del Perú en Alemania y en adición a sus funciones encargado de la Comisión Naval de Inspección de Submarinos al Capitán de Navío Armando Vidal Martínez, en reemplazo del Comandante Aste quien, como se mencionó anteriormente, había fallecido en Kiel. Durante la gestión del Comandante Vidal se consolidaron las dotaciones de los dos submarinos, en base a oficiales y tripulantes que ya se encontraban en la Comisión de Inspección y de aquéllos que fueron nombrándose en ocasiones posteriores. Las cualidades personales y profesionales del Comandante Vidal, permitieron que el sistema de trabajo establecido por su compañero de promoción, el Comandante Aste, no sufriera variación.

El 12 de octubre de 1973, se llevó a cabo la ceremonia del bautizo del primer submarino, el BAP "Islay", en los astilleros de HDW, en Kiel.

El 21 de noviembre de 1973, por R.S. 0579-73 MA/DP, se nombró como dotación del BAP "Islay" al siguiente personal:

OM1 Rad. (SS) Estéban Suárez Martínez

OM1 Mot. (SS) Domingo Manrique Osnayo  
OM1 Eco. (SS) Casimiro Rocha Medina  
OM1. Ele. (SS) Pedro Huachín Pino  
OM1. Eco. (SS) Carlos Norberto Lagos  
OM1 Mot. (SS) Víctor Mallma Matamoros  
OM2 Tor. (SS) Juan Ambía Reyes  
OM2 Ele. (SS) Pedro Ninahuanca Olivera  
OM2 Ele. (SS) Asisclo Pacheco Solís  
OM2 Mot. (SS) Guillermo López Ramos

Estos hombres habían iniciado en Lima su capacitación teórica sobre los nuevos submarinos, y fueron integrando las diversas Juntas de Inspección en la RFA según su especialidad, conformando finalmente la dotación del BAP "Islay".

El 26 de noviembre de 1973, por R.S. 0605-73 MA/DP, se nombró como dotación del BAP "Arica" al siguiente personal:

OM1 Mot. (SS) Oscar Castro Vilar  
OM2. Rad. (SS) César Lobatón Aranzabal  
OM2 Tor. (SS) Gustavo Beltrán Yengle  
OM2 Mot. (SS) Felipe Herrera Chirinos  
OM2 Ele. (SS) Jorge Escalante Chang  
OM2 Ele. (SS) Mario Benavides Calderón  
OM2 Mot. (SS) Guillermo Au Rivas  
OM3 Eco. (SS) Basilio Cruz Cobeñas  
OM3 Eco. (SS) Luis Rivera Berna  
OM3 Ele. (SS) José Anderson Bravo

Con este personal se siguieron las mismas pautas que con la dotación del BAP "Islay". Conviene hacer notar que no se seleccionó a ningún tripulante de grado superior a Oficial de Mar de Primera, a pesar de que había tripulantes, con grado superior, que tenían condiciones notables para cumplir cualquier comisión. Pero ellos, los que quedaron, fueron los que, en gran parte, tuvieron la responsabilidad de mantener la eficacia operativa y administrativa de las unidades de construcción norteamericana que teníamos en el Perú, así como también, siguieron preparando con sus conocimientos y con su ejemplo a los más jóvenes, que no fueron seleccionados.

Durante el período 1974-1975, hubo que considerar también las dotaciones de los submarinos BAP "La Pedrera" y BAP "Pacocha", del tipo flota, adquiridos



en los Estados Unidos de Norteamérica. Estos fueron los únicos “submarinos de segunda mano” que adquirió la Marina de Guerra del Perú en toda su historia, pues siempre se consideró la conveniencia de adquirir unidades nuevas en cuyo diseño tuviera participación el elemento técnico de nuestra Marina, considerando nuestra realidad y nuestras necesidades.

El 17 de abril de 1974 se llevó a cabo la ceremonia de bautizo del segundo submarino, el BAP “Arica”, en los astilleros de HDW en Kiel.

El 29 de abril de 1974, por R.S. 0191-74 MA/DP, se nombró en comisión del servicio, para integrar posteriormente la dotación del BAP “Arica”, al OM2 Ele. (SS) Jesús Arias Chumpitaz, quien se había quedado en las puertas de ser seleccionado y había ocurrido lo que puede considerarse un “accidente de selección”. El OM Arias reemplazaba a un OM cuyo examen psicotécnico dio como resultado “no conveniente”, pero que en el examen de capacidad profesional había logrado excelentes resultados, demostrando gran capacidad técnica, con lo cual, según la Junta, suplía el resultado de “no conveniente” alcanzado en el examen psicotécnico. Se conversó con el seleccionado, se le hizo notar lo que significaba la imagen de la Institución en el extranjero, más aún estando presentes marinos de otros países, formando parte de comisiones parecidas en el mismo astillero.

Desgraciadamente el “no conveniente” pesó más y el OM tuvo que ser trasladado de inmediato a Lima, siendo el único tripulante peruano en Kiel, que observó una conducta que no estaba de acuerdo con la costumbres del personal peruano. El OM Arias, por el contrario, fue un tripulante ejemplar, que por sus méritos formó parte de la dotación del BAP “Arica”.

El 21 de mayo de 1974, por Resolución Suprema 0239-74 MA/DP se nombró para completar la dotación del BAP “Islay” al siguiente personal:

- OM2 Señ. (SS) Santos Vargas Romero
- OM2 Eco. (SS) José Ayala Huapaya
- OM2 Rad. (SS) Erwin Berríos Silva
- OM2 Tor. (SS) Adalberto Bernales Robles
- OM2 Cot. (SS) Jabo Chuquihuanca Jiménez
- OM3 Eco. (SS) Alfredo Damián Narciso
- OM3 Rad. (SS) Moisés Reyes Montoro
- OM3 Son. (SS) Pedro Advíncula Atúncar
- OM3 Ele. (SS) Alejandro Solís Flores
- OM3 Ele. (SS) Eusebio Tasayco Fuentes



Comisionamiento del BAP "Arica".



- OM3. Mot. (SS) Jorge Au Rivas
- OM3. May. (SS) Marcelino Burgos Cayao
- OM3. Mot. (SS) Daniel Zavala Avila

Este personal se sumó al que con anterioridad había sido nombrado para formar la Comisión de Inspección y para seguir cursos de capacitación en Alemania sobre los equipos y sistemas del BAP "Islay".

El 23 de agosto de 1974 fue comisionado el BAP "Islay", integrándose a las Fuerzas Navales del Perú.

El 14 de octubre de 1974, por Resolución Suprema 0587-74 MA/DP se nombró para completar la dotación del BAP "Arica" al siguiente personal:

- OM1 Señ. (SS) David Oliva Masías
- OM1 May. (SS) Artidoro Palomo Huertas
- OM2 Eco. (SS) Alfredo Bravo Berrospi
- OM2 Tor. (SS) Ramón Montero Pineda
- OM2 Rad. (SS) Sigifredo Torres Flores
- OM2 Son. (SS) Segundo Carnero Carnero
- OM2 Ele. (SS) Froilán Huaila Taparaco
- OM2 Ele. (SS) Víctor Comina Zevallos
- OM2. Mot. (SS) Arturo Ramos Bazán
- OM2. Mot. (SS) José Quispe Valdez
- OM2 Eco. (SS) Estéban Oqueso Zúñiga
- OM3 Rad. (SS) Benigno Vargas Chicoma
- OM3 Coc. (SS) Demetrio Ordaya Quispe

En la misma forma que se completó la dotación del BAP "Islay", se completó la del BAP "Arica". El 24 de enero de 1975, se realizó la ceremonia de comisionamiento del BAP "Arica", que se integró desde entonces a las Fuerzas Navales del Perú.

## **COMPLETAR LA FUERZA**

En 1976, siendo Comandante General de la Marina y Ministro de Marina el Vicealmirante don Jorge Parodi Galliani, se iniciaron las conversaciones para continuar el proceso de renovación de los submarinos. Contábamos con dos submarinos de fabricación alemana, que habían dado los resultados que se esperaba y se consideró de interés para la Marina de Guerra continuar la renovación con este



El BAP "Arica" en el astillero H.D.W.,  
en el puerto de Kiel.





tipo de submarinos y, adicionalmente, proponer las modificaciones consideradas necesarias, de acuerdo con experiencias adquiridas durante el proceso de construcción y el empleo de los buques.

Se trató el tema a nivel de la Presidencia de la República, que ejercía entonces el señor General de División don Francisco Morales Bermúdez Cerruti, quien desde el primer momento apoyó la iniciativa. Quiero mencionar que el General Morales Bermúdez tuvo una preocupación especial por satisfacer las necesidades de la Marina de Guerra y durante su gobierno se realizaron importantes adquisiciones que fueron las últimas que se hicieron para la Marina.

### **AMPLIAR LA FINANCIACION**

Fue necesario reiniciar conversaciones sobre la financiación con la firma Ferrostaal, representada por el señor Gerhard Thulmann y por su representante en el Perú, la firma CITECO, dirigida por el señor Dieter Hamann. La firma alemana planteó los términos de la financiación y los puso a consideración de la Marina de Guerra del Perú. Se llegó a un acuerdo conveniente para las partes, para financiar la construcción de dos submarinos que se denominarían luego como de la clase CASMA.

En el transcurso de las conversaciones, la Comandancia de la Flotilla de Submarinos presentó argumentos convincentes que llevaron a la decisión de incrementar el contrato con dos submarinos más. En 1976, desempeñaba el cargo de Comandante de la Flotilla de Submarinos el entonces Capitán de Navío Raúl Sánchez Sotomayor, quien más tarde alcanzaría el grado de Vicealmirante y a él le correspondió asesorar al Almirante Parodi durante la primera etapa de negociaciones.

El 10 de mayo de 1977, siendo Comandante de la Flotilla de Submarinos el Capitán de Navío Jorge Telaya Hidalgo, quien alcanzó el grado de Vicealmirante y desempeñó el cargo de Jefe del Estado Mayor General de la Marina, se dio el Decreto Ley 21848, que autorizaba la compra de cuatro submarinos tipo 209, a fabricarse en la República Federal de Alemania.

El 15 de junio de 1977 el Jefe del Estado Mayor General de la Marina, Vicealmirante Guillermo Villa Pazos, presentó al Comandante General de la Marina, Almirante Jorge Parodi, las recomendaciones sobre la conformación de la Comisión de Control de Construcción de Submarinos en Alemania.



## LA SEGUNDA COMISION DE CONTROL

El 14 de noviembre de 1977, el Director General del Personal, Contralmirante José Montoya Carcelén, comunicó al Capitán de Navío Alfonso Panizo Zariquiey, que por orden del Comandante General de la Marina se le había designado para desempeñarse como Agregado Naval en Alemania y, en adición a sus funciones, Jefe de la Comisión de Inspección de la Construcción de los Submarinos.

El 3 de enero de 1978, por Resolución Suprema 0010-78-MA/DP, se resolvió que el Capitán de Navío Alfonso Panizo Zariquiey pasara a prestar servicios a órdenes del Ministerio de Relaciones Exteriores, para ser nombrado como Agregado Naval a la Embajada del Perú en Alemania y en adición a sus funciones como Jefe de la Comisión de Inspección de la Construcción de los Submarinos, con fecha 1° de febrero de 1978.

El 12 de enero de 1978, el Comandante Panizo, luego de leer el contrato celebrado para la construcción, estudiar la programación de la misma y teniendo en cuenta la indicación del Comandante General de la Marina, en el sentido que la Comisión debería contar sólo con el personal indispensable por razones de austeridad, solicitó por escrito los requerimientos de personal para organizar la Comisión de Inspección en Kiel.

La solicitud de personal consideró el nombramiento:

|           |          |                             |
|-----------|----------|-----------------------------|
| Para 1978 | C. de C. | Alberto Indacochea Graner   |
|           | Tte. 2°  | José Montoya Manrique       |
|           | OM1 Fur. | Guido Gibbons Baca          |
| Para 1979 | C. de F. | Manuel Rivadeneyra Cockburn |
|           | Tte. 1°  | Guillermo Soriano Lindo     |

Se expusieron las razones para esta selección. El Comandante Indacochea tenía la experiencia de un desempeño muy eficiente en la primera Comisión; por su antigüedad podría cumplir oportunamente con el embarque correspondiente a su grado; además, el Comandante Indacochea había dado muestras evidentes, a través de su carrera, de capacidad profesional, honestidad y don de gentes, poco comunes, las que confirmó durante el lapso que integró la Comisión de Inspección.

El Teniente Montoya no había trabajado antes a órdenes del Comandante Panizo, pero había logrado la más alta nota final de electrónica en su promoción de la Escuela de Submarinos y su área de trabajo en la Comisión, se relacionaría con esta especialidad. El OM Gibbons, hablaba, leía y escribía en español, inglés y alemán, además conocía perfectamente toda la problemática administrativa del Astillero HDW y de la República Federal Alemana.

En cuanto al segundo grupo, el Comandante Rivadeneyra era uno de los oficiales más experimentados en submarinos, en su grado, trabajador, muy buen profesional y “sólo hablaba lo necesario”. El Teniente Soriano, primero de su promoción en la Escuela Naval, en la Escuela de Submarinos y en la Escuela de Electrónica; integraría la Comisión justamente en la etapa de incremento de la carga de trabajo en electrónica.

Se preparó la Orden de Viaje que debía emitir la Comandancia General de la Marina y en ella se consignaron disposiciones basadas en experiencias de la primera Comisión y que significaron a la larga mayor eficiencia en el servicio, bienestar para el personal en comisión y economía para la Marina. El Jefe de la Comisión debería ver lo conveniente para contratar la enseñanza de idioma alemán y tomar un seguro de salud para los miembros de la Comisión y sus dependientes mientras estuvieran en Alemania. Muchos niños nacieron en Alemania amparados por el seguro y se atendieron accidentes y enfermedades con un mínimo costo, que hubieran significado desembolsos muy grandes de dinero, en un sistema de “Primer Mundo” como el alemán. La ventaja de conocer el idioma alemán para tratar con los encargados de la construcción de los submarinos, en todos los niveles, fue grande.

El 17 de enero de 1978, por R.S. 0026-78-MA/DP, fueron nombrados como inspectores de la Comisión Permanente de Inspección el Capitán de Corbeta Alberto Indacochea Graner y el Teniente Segundo José Miguel Montoya Manrique; así mismo, se nombró al OM1 Fur. Guido Gibbons Baca, como integrante de la Comisión.

El 28 de febrero de 1978, viajó el primer grupo a Kiel, vía Hamburgo, donde llegó la comitiva compuesta de 14 personas, entre ellas siete niños, a las 23.50 horas del día 29, con nieve y temperatura inferior a los cero grados centígrados. El señor Heinz Friebel, representante de Ferrostaal ante el astillero HDW, viajó desde Kiel para recoger a los casi congelados viajeros del aeropuerto de Hamburgo.



En Kiel se encontraban comisiones de otros países; la de Venezuela, terminaba su misión y había dejado personal sólo para cerrar las oficinas; la de Ecuador, estaba en las pruebas finales de sus dos submarinos y con sus integrantes se creó un ambiente de franca camaradería que se tradujo en reuniones sociales con buena comida y buena música a las que asistían los amigos comunes alemanes; las de Grecia y Turquía también estaban en etapas finales y la delegación de Indonesia a cargo del Coronel Sudirjo, iniciaba la construcción de dos submarinos al término del segundo submarino peruano y la terminaba antes que se iniciara la construcción del tercero.

Hasta aquí, una breve descripción del ambiente en el cual se desarrollaron las relaciones de la segunda Comisión de Control, desde su llegada a Kiel.

Recién llegados, los únicos que tenían dominio del idioma alemán, que no es fácil, eran el Comandante Indacochea y el OMI Gibbons. Fue indispensable enviar al Teniente Montoya a estudiarlo, en el Instituto Goethe, en la ciudad de Passau, que se encontraba en una posición geográfica diametralmente opuesta a Kiel, en base a un curso intensivo que duró dos meses, al término de los cuales regresó a Kiel con conocimiento suficiente del idioma para desempeñar las funciones de su cargo.

El trabajo inicial fue intenso pues la Comisión era realmente reducida para la tarea que se le había encomendado, pero el sentido de responsabilidad y espíritu naval que mostraron el Comandante Indacochea, el Teniente Montoya y el OMI Gibbons suplió todas las carencias, por eso, los elogios que se les puedan brindar, siempre serán pocos.

Transcurrió todo el año 1978 en una lucha contra el tiempo ya que, conforme se adelantaran los trabajos, los reajustes de precio por aumentos de costo de material y de mano de obra serían menores. En esta situación el concurso del Comandante Indacochea, que ya había adquirido experiencia como integrante de la primera Comisión y como miembro de la dotación del BAP "Islay", fue un factor determinante para alcanzar los fines que se perseguían; las coordinaciones que se llevaron a cabo, sobre todo en lo referente a las modificaciones con respecto al modelo de los dos primeros submarinos, se llevaron a buen término con eficacia y rapidez. Era de rutina encontrar al Comandante Indacochea con el corrector de tinta y el lapicero, marcando las modificaciones en los planos y en las memorias descriptivas. Su dedicación al trabajo y su honestidad, en el ejercicio de la profesión y en su vida privada, le merecieron el respeto de todos los que en una forma u otra participaron en la construcción de los submarinos en Alemania. El Coman-

dante Alberto Indacochea Graner, es un ejemplo a seguir por las próximas generaciones de Oficiales de Marina.

El Teniente Montoya, el más joven del grupo, puso gran empeño en las responsabilidades que se le asignaron, hasta el punto de hacernos olvidar su juventud y su recién naciente experiencia profesional. No necesitó supervisión en su trabajo y su rendimiento se reflejó en la calidad que logró de los equipos que estuvieron bajo su control. A lo largo de lo que va de su carrera naval, el actual Comandante José Montoya Manrique, justificó con creces su nombramiento.

La participación del OMI Gibbons, tuvo características muy especiales. Para la emisión de la correspondencia, bastaba indicarle el destinatario y el tema; él se encargaba de la redacción y en el idioma que correspondiera, español, inglés o alemán. Adicionalmente, era una especie de experto en todo el sistema burocrático de la República Federal y se hizo cargo de los trámites aduaneros, municipales, escolares, sanitarios, etc. Este señor furriel merece un párrafo aparte con la gratitud de todos aquéllos que vimos aliviados grandemente los trámites administrativos a que fuimos sometidos por las diversas instancias de la administración alemana. Su participación hizo posible que con pocos oficiales, por no decir poquísimos, se cubrieran los aspectos técnicos y administrativos de la Comisión y de la Agregaduría Naval.

## **BUSCANDO RECURSOS**

En esta etapa, uno de los primeros problemas que fue necesario resolver, se refería a la oportunidad con que se requería disponer de fondos para enfrentar las obligaciones propias de los trabajos de inspección, tales como pasajes y viáticos para enviar a los inspectores a los diversos puntos en los cuales se fabricaban los sistemas de los buques.

El estudio permanente del contrato y la experiencia del Comandante Indacochea, fueron sumamente útiles para encontrar la solución, a lo que se sumó la buena voluntad y el apoyo del señor Thulmann.

El contrato establecía que la Marina tenía derecho a contratar el control de calidad del Ministerio de Defensa alemán para verificar el resultado de los trabajos en las diferentes empresas que habían sido contratadas para fabricar piezas, partes, sistemas y equipos, así como también para verificar las pruebas que se realizarían en las unidades, tanto en puerto como en la mar. Especificaba también el contrato



que, si la Marina desistía de contratar este control de calidad, se descontaría en la última letra a pagar, correspondiente a cada unidad, la cifra de doscientos mil marcos alemanes. La Marina contrató, con toda razón, con el Ministerio de Defensa de la RFA, el control de calidad en fábrica, quedando pendiente la firma de las etapas de control de calidad en puerto y en la mar.

Fue acertado contratar el control en fábrica porque el sistema del Ministerio de Defensa alemán contaba con personal permanente en todas las fábricas y nos hubiéramos visto obligados a cubrir esos puestos con nuestro personal si no firmábamos el contrato. La opción del descuento al valor de las últimas letras, ya había sido pues desecha, pero era una tabla de salvación que encontramos y nos propusimos reflotar de alguna manera.

En conversación con el Gerente del astillero, señor Udo Ude, se le planteó que convenía al astillero, llevar a cabo las verificaciones en el puerto y en la mar con personal de la Comisión Permanente de Control del Perú, en lugar del personal del sistema del Ministerio de Defensa alemán.

En la forma que proponíamos, las labores de control no se limitarían a ocho horas diarias, como ocurriría con personal alemán con los consiguientes costos mayores por sobretiempo cuando las pruebas demoraran más horas que las formales de trabajo. Además, los gastos de combustible, a cargo del astillero, en las etapas de pruebas en la mar, serían menores pues con nuestro personal no se tendrían que suspender las pruebas para evitar exceder las ocho horas diarias de labor –situación que se daba con el personal de control alemán– con la pérdida diaria de horas efectivas de trabajo, por el tiempo empleado en el desplazamiento a las áreas de prueba; adicional y principalmente, el personal peruano tenía capacidad profesional suficiente para controlar las pruebas y tenía interés en avanzar los trabajos con rapidez, por lo cual la labor, en caso necesario, no se limitaba a ocho horas diarias de trabajo. Por otro lado fue importante recalcar que el control de calidad en fábrica no afectaba en absoluto al astillero.

Después de varias tazas de café, el señor Ude aceptó que las pruebas en puerto y en la mar significaban el setecincio por ciento del control de calidad general. Se argumentó que en caso de no firmarse el contrato con el Ministerio de Defensa alemán para la siguiente etapa de inspección, correspondería que se nos considerara un descuento de setecincio por ciento, conforme lo establecía el contrato, ya que el veinticinco por ciento restante no podía deducirse de la última letra de cada unidad, por haberse ya firmado el convenio con el Ministerio de Defensa. Esto

significaba que por cada buque había que considerar un descuento de ciento cincuenta mil marcos alemanes en lugar de los doscientos mil que planteaba el contrato en caso de no intervención del control de calidad del Ministerio de Defensa alemán. Esta propuesta fue aceptada y manifestó el señor Ude que se descontaría el porcentaje convenido en cada última letra de pago. Ante su estupor, se le propuso que el dinero fuera entregado por adelantado pues todo el esfuerzo de negociación se debía a la necesidad de contar con capital de trabajo.

Por no darnos con la puerta en las narices, debido a su muy buena educación, el señor Ude dijo que la propuesta se consultaría con el ente financiero, la firma Ferrostaal. El teléfono permitió la comunicación inmediata con el señor Thulmann, quien después de hacer comentarios muy peruanos sobre la “frescura” de la propuesta, prometió pensar en ella.

El asombro del señor Ude al informarnos al día siguiente sobre la aceptación del planteamiento, era comprensible y se abrió una cuenta corriente por seiscientos mil marcos alemanes, a nombre de la Comisión de Inspección convirtiéndonos de la noche a la mañana en un Comisión sin apremios económicos.

Esta cifra y su origen, que en nada gravaba a la economía de la Marina, permitió cumplir, oportunamente, con todas las inspecciones que hubo que llevar a cabo en diversos lugares de Alemania y de Europa, con holgura de tiempo suficiente para que los inspectores mejoren su cultura general, visitando los lugares de interés de las ciudades donde se encontraban las fábricas, en las horas no laborales. Se pudo, también, apoyar a la Escuela de Submarinos y a las unidades de la Fuerza, enviándoles algunas cosas que requerían, desde repuestos hasta útiles de escritorio. De estos fondos se rendió cuenta escrupulosa a la Dirección General de Economía que se encontró liberada de conseguir medios para mantener las necesidades de la Comisión de Control en Alemania, con excepción de los haberes del personal.

Así fue el trabajo con el astillero y la relación con las empresas; hubo apoyo mutuo permanente y se cumplió lo que dije al señor Norbert Henke, Presidente del Astillero, durante una comida para agasajar al Ministro de Marina, Almirante Jorge Parodi. El señor Henke me pidió que recurriera a él en caso de producirse algún conflicto durante los trabajos de construcción y mi respuesta fue: hemos venido para construir junto con ustedes cuatro submarinos para la Marina del Perú y con la voluntad de ambas partes para lograr la misión que nos hemos propuesto, no creo que se presenten conflictos que no podamos resolver amigablemente. Y gracias a Dios, en ese ambiente nacieron los cuatro submarinos de la clase CASMA.



## LA ASOCIACION DE SUBMARINISTAS

Por esta época, nos relacionamos con la "U-Boot Kammaradenschaft" que en castellano sería la "Confraternidad de Submarinistas". Esta entidad agrupa a todos los submarinistas alemanes en situación de retiro y comprende también a los submarinistas de países vecinos que son miembros de esta confraternidad, marinos que quizás fueron enemigos en situaciones de guerra, pero que el haber participado de las alegrías y penurias, comunes para quienes comparten el mundo de los submarinos, los hace compartir fraternalmente la paz.

Desde entonces nos nació la idea de formar algo similar en nuestra Fuerza de Submarinos y en 1983 iniciamos los primeros pasos para crear la "Confraternidad de Submarinistas" con un almuerzo en el cual participaron los marinos que habían desempeñado el Comando de la Flotilla de Submarinos y los que comandaron los submarinos SALSA cuando se incorporaron a las Fuerzas Navales Peruanas. La idea fue bien recibida y quienes habían conocido de esta entidad en Alemania, empezaron a trabajar en el proyecto de Estatutos.

En 1984 se organizó un almuerzo en la Estación de Submarinos en el Callao, invitando a todos los Oficiales de Marina calificados en el arma submarina, en actividad y retiro. En este almuerzo se plasmó la idea de la Confraternidad, que se hizo realidad a las 11.05 horas del sábado 15 de diciembre de 1984 en el auditorio del Centro Médico Naval, eligiendo a la Directiva que presidió el señor Contralmirante don Federico Salmón de la Jara. Más tarde por razones de técnica de organización, se le denominó "Asociación de Submarinistas del Perú", que nos agrupa a todos los oficiales submarinistas en retiro y nos hace compartir momentos sumamente gratos.

## LA VISITA AL GRAN ALMIRANTE KARL DOENITZ

Nuestro contacto en Alemania con la "Confraternidad de Submarinistas", nos llevó a visitar al Gran Almirante Karl Doenitz; concurrimos a su domicilio en Hamburgo, acompañados por uno de sus antiguos Comandantes de submarino, el Capitán Jenisch, quien era funcionario del astillero HDW. La visita la realizamos el Comandante Indacochea, el Teniente Montoya y el que garabatea estas líneas. Conversamos durante una hora con quien fue el Comandante de la Fuerza Submarina Alemana durante la Segunda Guerra Mundial y luego Presidente del Tercer Reich, al desaparecer Adolfo Hitler y como tal, le correspondió firmar la capitulación de su país ante las fuerzas aliadas.

La entrevista, inolvidable. Encontramos a un submarinista al que continuaban amando y respetando quienes habían servido a sus órdenes. Esos hombres nunca lo abandonaron y aún después de muchos años, cuando el Almirante perdió a toda su familia, no estuvo solo. Cada día uno de sus oficiales, por turno, permanecía con él, acompañándolo a donde necesitara ir, atendían su correspondencia y sobre todo, le brindaban cariño y compañía. Indudablemente, esta reacción se comprendía por tratarse de un verdadero “conductor de hombres”, que entendió y cumplió su papel como tal.

Al presentarnos al Almirante Doenitz, le transmitimos el saludo de los submarinistas peruanos al marino que en los momentos más difíciles para su patria, decidió asumir las mayores responsabilidades.

#### **HOMENAJE EN EL MONUMENTO DE HEIKENDORF**

En ese año de 1978, se cumplieron 40 años de la inauguración del monumento a los submarinistas, levantado en Heikendorf. Es realmente un hermoso jardín, frente al mar, con un monumento central, rodeado por un pasaje semi-circular, especie de zanja a tres metros de profundidad y de cuatro metros de ancho. En las paredes de esta zanja, se encuentran las placas de cada uno de los submarinos alemanes hundidos durante las dos guerras mundiales, con los nombres de sus Comandantes y de sus tripulantes desaparecidos. Este es un lugar de peregrinación al que acuden los deudos de aquellos marinos que quedaron sepultados para siempre en el mar, por servir a su patria. Pedimos participar en la ceremonia anual de aniversario, siendo la primera vez que marinos extranjeros tomaban parte en ella. Nos concedieron el privilegio de un lugar preferencial en el acto celebratorio y colocamos una corona de laurel, permanente, que lleva dos cintas con los colores del Perú. En ellas puede leerse: “A los submarinistas alemanes que cayeron cumpliendo su deber, homenaje de sus camaradas submarinistas del Perú”.

Si alguna vez van a visitar el monumento de Heikendorf, encontrarán esta corona en el área cubierta del extremo, al salir de la visita, junto con otras coronas presentadas por las dotaciones de submarinos alemanes.

#### **SE COMPLETA LA SEGUNDA COMISION DE INSPECCION**

El 22 de noviembre de 1978, por Resolución Suprema 0469-78-MA/DP fueron nombrados en comisión del servicio, como Inspectores de la Comisión de Control de Construcción de Submarinos:



Capitán de Fragata Manuel Rivadeneira Cockburn  
Teniente Primero Guillermo Soriano Lindo

Con estos dos oficiales se completaba el grupo de inspectores que se encargó de la parte inicial de la inspección y negociación con los proveedores para lograr que los equipos y sistemas que proveían cumplieran con los requerimientos de la Marina del Perú y trabajaron con gran dedicación, sobre todo, para mantener el ritmo de trabajo que permitiría abaratar costos, tal como veremos más adelante.

El 9 de enero de 1979 fueron nombrados, por R.S. 0020-79 y por R.S. 0021-79 MA/DP el Teniente Primero Juvenal Cáceres Morales como inspector en la Comisión y el OM2 Aba. Pedro Sánchez Alcántara a órdenes de la Comisión, respectivamente.

El Teniente Cáceres, calificado en ingeniería eléctrica, realizó una labor excelente apoyando muchas veces las múltiples tareas que cumplía el Comandante Indacochea. Juntos realizaron, entre otras cosas importantes, un estudio muy completo sobre las baterías de nuestros submarinos, tan bueno, que hubo quien se atreviera a dudar de su autoría, posiblemente porque no llegaba a imaginar tanto conocimiento en oficiales tan jóvenes.

El OM2. Sánchez inició la preparación del nuevo sistema computarizado de control de repuestos, almacenados en contenedores especiales, que fueron otra innovación para la Fuerza de Submarinos.

## REPUESTOS

En el contrato de los submarinos de la clase ISLAY, se había establecido que los repuestos serían entregados de acuerdo con un porcentaje de la cantidad considerada para abastecer a los submarinos de la Marina Alemana, embalados en cajas de madera, siendo el costo del embalaje un porcentaje del precio de los repuestos. En el segundo contrato se mantuvo esta idea, pero la experiencia de quienes habían estado sirviendo en las dos primeras unidades de este tipo, aconsejó que se pidiera a la Comandancia de la Flotilla la relación de repuestos que no se habían empleado hasta entonces. El resultado llevó a la Comisión a considerar la conveniencia de negociar con el astillero y los proveedores, la confección de un nueva lista de repuestos y adicionalmente, que en lugar del recargo establecido en el porcentaje por embalaje, se incrementara dicho porcentaje en 2 puntos, pero la entrega se efectuaría en contenedores, que permitieran una estiba segura, traslado rápido en caso

necesario y la localización fácil de los repuestos por medio de sistema computarizado.

El trabajo fue arduo, pues se tuvo que considerar una serie de factores para cada equipo y sistema, de modo tal que se pudiera determinar un porcentaje de empleo de repuestos correctos, con niveles de sustitución de stocks útiles, que nos evitara las urgencias en caso de reparaciones o mantenimiento.

El astillero nos dio un gran apoyo para la confección de las listas, basadas en determinación de vida útil, tiempos entre fallas, y toda la información que debíamos aplicar como elemento a tener en consideración. El resultado fue el sistema conteneirizado con que cuenta desde entonces la Fuerza de Submarinos para almacenar y manejar sus repuestos.

#### **TALLER EN CONTENEDORES**

Esta idea trajo aparejada la del taller en contenedores. Para cada submarino se consideraba una provisión de herramientas, muchas de las cuales duplicarían a las ya existentes en los dos primeros buques. Se negoció con el astillero reemplazar las herramientas que se entregarían a cada Unidad, por un sistema que permitiera a la Fuerza de Submarinos realizar trabajos de mantenimiento de nivel que no requiriera del concurso de los Servicios Industriales de la Marina u otros talleres de reparación. Los talleres fueron diseñados teniendo en cuenta las indicaciones de los miembros de la Comisión de Inspección que tuvieron en consideración la posibilidad de desplazamiento de algunas Unidades de la Fuerza por períodos más o menos prolongados, fuera de su Base. Las mejoras al taller se pudieron realizar gracias a las economías logradas por el empeño de los inspectores, de las cuales se tratará más adelante.

Estos talleres fueron instalados junto con los contenedores para repuestos en una loza de concreto, en la Estación de Submarinos, que se financió junto con el taller y es lo suficientemente resistente para evitar desplazamiento de suelo que afecten a los equipos e instrumentos que operan en ellos.

#### **ECONOMIA**

Al terminar el año 1978, hicimos los cálculos de cuánto significaría en marcos alemanes el esfuerzo de los miembros de la Comisión para lograr que el avance de los trabajos fuera significativo. El Decreto Ley 21848 del 10 de mayo de



1977, autorizaba al Ministerio de Marina para concertar la adquisición con financiación parcial de cuatro submarinos, hasta por un monto equivalente al precio básico más el máximo de reajuste posible. Reajuste que se refería a los incrementos de precios de mano de obra y de materiales, que ocurrieran en la República Federal Alemana durante la construcción.

Después de pasar y repasar los cálculos, conversamos con el señor Thulmann para que dispusiera el mismo trabajo de revisión de cálculos por parte de la Empresa Ferrostaal y los cálculos coincidieron.

Comunicamos al Comandante de la Fuerza de Submarinos, Contralmirante Willy Harm Esparza, más tarde Almirante Ministro de Marina, sobre el resultado de los cálculos: se había logrado una economía de CINCUENTA Y UN MILLONES QUINIENTOS CUARENTA MIL CUATROCIENTOS OCHENTA MARCOS ALEMANES (51'540,480 DM), cifra que podía aumentar ligeramente en caso de ocurrir determinadas circunstancias económicas en la RFA.

El documento que contenía el informe fue escrito a mano y enviado al Almirante Harm con un proyecto de modificación de la ley, en el sentido que, sin cambiar la cifra original, se añadiera en el artículo 1º después de "... el máximo reajuste posible", la frase "más los elementos adicionales que requieran para su mayor efectividad".

El Almirante Harm trabajó el expediente con el tino que era necesario y logró que se expidiera el Decreto Ley 22512 de 24 de Abril de 1979, en el cual se recogía la recomendación que la Comisión había planteado y a partir de ese momento iniciamos la determinación de prioridades para el empleo de los fondos que habíamos economizado. A la Empresa Ferrostaal se le comunicó con carta V.200-0728 de 08 de mayo de 1979, sobre la ley modificatoria y se iniciaron las conversaciones sobre nuestras necesidades más urgentes, que podrían satisfacerse con los "ahorros".

Se dispuso la construcción de una lancha para rescate de torpedos, con los planos de la que servía en la Marina Alemana, y que luego sería bautizada como BAP "San Lorenzo"; se mandó construir el taller containerizado que se encuentra en la Estación de Submarinos; se adquirieron nuevos torpedos; y así, satisfaciendo necesidades, se comprometieron los fondos.

La cuota inicial aún no había sido cancelada y el señor Thulmann gestionó la entrega de todo lo que solicitamos con cargo a los fondos que "ahorramos", en

igual forma que nos adelantaron los Marcos que deberían ser descontados al pagar cada última letra de cancelación de los submarinos, por no contratar al Control de Calidad del Ministerio de Defensa Alemán.

Adicionalmente, se recorrieron los submarinos BAP “Islay” y BAP “Arica”, en Kiel, durante la construcción de los submarinos de la clase CASMA.

Por estas razones, la Marina de Guerra ha hecho todas las gestiones que han estado a su alcance para que se culmine la cancelación de esta deuda a un acreedor que se portó con decencia, con altura y que respetó el concepto que aplicaron al firmar los contratos: “La Marina de Guerra del Perú siempre ha cumplido con sus compromisos”. Desgraciadamente, por diversas circunstancias, los sucesivos gobiernos no han podido honrar aún este compromiso, hecho que mortifica a todos los submarinistas que tuvimos que ver en el manejo de estos contratos.

#### **SIGUEN LOS TRABAJOS DE CONSTRUCCION**

Cuando se estaban realizando los primeros trabajos, producto de las negociaciones que habían aprobado el Presidente de la Comisión de Control, señor Vice Almirante Jorge Dubois Gervasi –más tarde Almirante Comandante General y Ministro de Marina– y los directivos de Ferrostaal, se recibió un oportuno refuerzo de personal.

Por Resolución Suprema 0122-79-MA/DP de 21 de marzo de 1979, se nombró como Inspector de los sistemas de control de tiro al Teniente Primero Oscar Penny Cabrera, quien desarrolló la mayor parte de su labor en las instalaciones de la firma Hollandse Signaalapparaten B.V. en Hengelo, Holanda. El Teniente Penny fue una garantía en su trabajo. No era solamente un profesional responsable, sino que el nivel de su capacidad profesional lo hizo ganar el respeto y la admiración de quienes tuvieron oportunidad de compartir con él sus conocimientos y más de una vez les enmendó la plana a profesionales holandeses, alemanes, franceses e ingleses, ya que sus intervenciones fueron requeridas muchas veces más allá de lo comprendido sólo por los sistemas de control de tiro.

El Teniente Penny llegó casi recién casado y se constituyó en el hombre de la Comisión en Holanda, con la responsabilidad de controlar la construcción de los sistemas de Control de Tiro, con tecnología de punta, muy moderna y que requería de gran capacidad profesional. Demostró que eso era lo que más le sobraba y fue objeto de muchas tentaciones de empresas europeas que querían contar con sus servicios.



Por Resolución Suprema 0255-79-MA/DP de 25 de junio de 1979 se nombraron refuerzos a la Comisión, quienes posteriormente integrarían la dotación del BAP "Casma":

|          |                                |
|----------|--------------------------------|
| C. de F. | José Linares Leyva             |
| C. de C. | Luis Ferré Cornejo             |
| Tte. 1º  | Darío Romaní Insúa             |
| Tte. 1º  | Eddie Thornberry Schiantarelli |
| Tte. 2º  | José Tirado Silva              |
| Tte. 2º  | Pedro Talledo Arana            |
| Tte. 2º  | César Pedraz Calderón          |

Estos oficiales participaron en las labores de inspección, determinación de la lista de repuestos y siguieron cursos de capacitación en diversas escuelas de la Marina Alemana.

Por Resolución Suprema 0268-79-MA/DP, del 2 de julio de 1979, se nombró a órdenes de la Comisión de Control de Construcción de Submarinos, para integrar posteriormente parte de la dotación del BAP "Casma" a los siguientes tripulantes:

|                |                         |
|----------------|-------------------------|
| OM1. Mot. (SS) | Felipe Herrera Chirinos |
| OM1. Ele. (SS) | Asisclo Pacheco Solís   |
| OM1. Son. (SS) | José Ayala Huapaya      |
| OM1. Ars. (SS) | Juan Teullet Molina     |

Estos fueron los primeros integrantes de las dotaciones que llegaron a Kiel y rápidamente se adaptaron al sistema de trabajo que se habían establecido en la Comisión.

Todos ellos tuvieron oportunidad de mostrar la bondad de sus conocimientos, su alto nivel profesional y sobre todo, su don de gentes. Fueron excelentes embajadores del Perú en Alemania y en más de una oportunidad los funcionarios y trabajadores de las empresas, hicieron llegar a la Jefatura de la Comisión, sus elogios por el desempeño de estos señores tripulantes. Lo mismo ocurrió con los que posteriormente fueron integrándose a la Comisión. Nadie se apartó de la línea de conducta trazada desde que la primera Comisión de Control llegó a Kiel al mando del Comandante Aste.

El 31 de agosto de 1979, con la asistencia del Comandante de la Fuerza de Submarinos, Contralmirante Willy Harm Esparza, se realizó la ceremonia de bautizo del BAP "Casma", cumplida por el R.P. Manuel Cavanna S.J. quien, encon-

trándose en España, fue invitado a llevar a cabo la ceremonia, porque quisimos que un sacerdote del Perú fuera quien se encargara de ella. Varios años después, con ocasión de conmemorarse un aniversario de esta ceremonia, el Comando del BAP “Casma”, en Lima, invitó al Padre Cavanna a compartir con ellos ese día, que para muchos de los que estuvieron presentes fue de grata recordación.

En esa misma fecha, 31 de agosto de 1979, por Resolución Suprema 0345-79-MA/DP fueron nombrados a la Comisión para integrar posteriormente la dotación del BAP “Antofagasta”, los siguientes oficiales:

|                    |                                   |
|--------------------|-----------------------------------|
| Capitán de Fragata | Víctor Tirado Silva               |
| Capitán de Corbeta | Carlos Rotalde Rotalde            |
| Teniente Primero   | José Espejo Núñez                 |
| Teniente Primero   | Francisco de las Casas Sommerkamp |
| Teniente Segundo   | Edmundo Masías Astengo            |
| Teniente Segundo   | Germán Vásquez-Solís Talavera     |

Estos oficiales, junto con los nombrados anteriormente para integrar la dotación del BAP “Casma”, recibieron instrucción en escuelas de capacitación de la Fuerza de Submarinos de Alemania y luego integraron las diversas juntas de inspección, de acuerdo con el puesto que ocuparían a bordo y con sus conocimientos más avanzados en cada área de trabajo.

El 16 de octubre de 1979, se nombró a la Comisión de Inspección, para integrar posteriormente las dotaciones de los BAP “Casma” y “Antofagasta”, por Resolución Suprema 0413-79-MA/DP al siguiente personal:

|                |                          |               |
|----------------|--------------------------|---------------|
| OM1. Ars. (SS) | Ramón Montero Pineda     | “Casma”       |
| T3. Eco. (SS)  | Enrique Manco Cuzcano    | “Antofagasta” |
| OM1. Mot. (SS) | Guillermo López Ramos    | “Antofagasta” |
| OM1. Ele. (SS) | Mario Benavides Calderón | “Antofagasta” |
| OM1. Cot. (SS) | Jorge Meza Paredes       | “Antofagasta” |

Este personal inició su instrucción teórica en el Perú y siguió luego estudios en las escuelas de la Marina Alemana, antes de integrarse de lleno al trabajo de inspección de sus respectivas unidades.

Por Resolución Suprema 0488-79-MA/DP de 12 de diciembre de 1979, se nombró como inspector a la Comisión, para integrar luego la dotación del BAP “Antofagasta”, al Teniente Segundo Hugo Ramírez Brain, quien había culminado sus estudios en la Escuela Naval del Perú, con el primer puesto de su promoción y



se había hecho merecedor de recibir la “Espada de Honor”; más tarde ocuparía también el primer puesto en la Escuela de Submarinos. Su padre, el señor Contralmirante Hugo Ramírez Canaval, fue nombrado más tarde Jefe de la Comisión de Control de Submarinos y Agregado Naval a la Embajada del Perú.

El 29 de enero de 1980, por Resolución Suprema 0055-80-MA/DP se nombra como Agregado Naval en Alemania y en adición a sus funciones como Jefe de la Comisión de Control de Submarinos al Capitán de Navío Eduardo Shoobridge García. El Comandante Shoobridge mantuvo el sistema de relaciones con los involucrados en la construcción y le cupo hacerse cargo de las ceremonias de bautizo del BAP “Antofagasta”.

El jueves 28 de febrero de 1980 terminé de entregar el cargo al Comandante Shoobridge y esa tarde viajamos a Hengelo, en Holanda, para despedirnos de los miembros de la Comisión que se encontraban cumpliendo obligaciones en las instalaciones de Hollandse Signaalapparaten B.V.

El lunes 3 de marzo levantamos vuelo desde el aeropuerto de Hamburgo, de regreso a Lima, donde llegamos el martes 4 de marzo en la mañana. Terminaba mi participación directa en la Comisión, para hacerme cargo de la Dirección de Proyectos Navales, entre cuyas funciones estaba la de apoyar a las Comisiones de Control que se encontraban en el extranjero, entre ellas, la de Construcción de Submarinos en Alemania.

El 4 de marzo de 1980, por Resolución Suprema 0112-80-MA/DP, se nombró para conformar la dotación del BAP “Antofagasta” al OMI Ars. (SS) Adalberto Bernales Robles.

El 10 de marzo de 1980 por Resolución Suprema 0145-80-MA/DP, se nombraron como inspectores de la Comisión a los Tenientes Primeros Mario Runciman Saettone y Jaime Mendiola Herrada.

El 14 de marzo de 1980 se bautizó al BAP “Antofagasta”

El 9 de abril de 1980, por Resolución Suprema 0179-80-MA/DP, se nombró como inspector de la Comisión de Control al Teniente Primero Miguel Teixeira Rivarola, hijo y hermano de marinos que formaron una estirpe brillante de miembros de la Institución Naval.

Por Resolución Suprema 0228-80-MA/DP de 7 de mayo de 1980, se nombró

para conformar la Comisión de Control al Técnico Tercero Ars. (SS) Juan Saúl Ambía Retes.

El 4 de junio de 1980, por Resolución Suprema 0272-80-MA/DP, se amplió la estadía del Técnico Tercero Fur. Guido Alberto Gibbons Baca. Normalmente expresamos que en los cargos no hay indispensables y siempre pueden ser relevados los hombres por otros tan o más eficientes que los que se encuentran desempeñándolos; el Técnico Gibbons es la excepción que confirma la regla y continuó por un año más, prestando su valioso apoyo a la Comisión y a la Agregaduría Naval.

El 23 de junio de 1980, por Resoluciones Supremas 0324 y 0338-80-MA/DP, fueron nombrados a la Comisión para luego integrar la dotación del BAP "Casma", el OM1 Mot. (SS) José Antonio Urbina Carrasco y el OM1 Ele. (SS) Manuel Antonio Astudillo Castillo, respectivamente.

Por Resolución Suprema 0374-80-MA/DP de 16 de julio de 1980, fueron nombrados a la Comisión de Control, para luego integrar la dotación del BAP "Casma" el OM2 Ele. (SS) Alfredo Yanamango Ramírez y el OM2 Ele. (SS) Bimet Ruiton Arias.

Por Resolución Suprema 0404-80-MA/DP de 24 de julio de 1980, se nombró a la dotación del BAP "Casma":

|     |           |                              |
|-----|-----------|------------------------------|
| OM1 | Son. (SS) | José Huapaya Villarubia      |
| OM1 | Fur. (SS) | Rómulo Chinga Macharé        |
| OM1 | Señ. (SS) | Nórvil Sánchez Núñez         |
| OM1 | Enf. (SS) | Pedro Silvestre Salvador     |
| OM1 | Rad. (SS) | Sigifredo Torres Flores      |
| OM1 | Ars. (SS) | Eduardo García Rodríguez     |
| OM1 | May. (SS) | Pelayo Cárdenas Chuquitaype  |
| OM2 | Mot. (SS) | Carlos Orozco León           |
| OM2 | Mot. (SS) | Rodolfo Ramos Arroyo         |
| OM2 | Mot. (SS) | Ever Valera Aredo            |
| OM2 | Ars. (SS) | Juan Espejo Sarmiento        |
| OM2 | Cot. (SS) | Neptalí Millones Agüero      |
| OM2 | Rad. (SS) | Mario Santos Terreros        |
| OM2 | Eco. (SS) | Pepe Conde López             |
| OM2 | Rad. (SS) | Alberto Bragayrac Valderrama |
| OM3 | Aba. (SS) | Américo Delgado Millán       |
| OM3 | Mot. (SS) | Antonio Medina Aliaga        |



|     |           |                              |
|-----|-----------|------------------------------|
| OM3 | Mot. (SS) | Guido Angeles Millones       |
| OM3 | Eco. (SS) | Hípólito Chipana Quino       |
| OM3 | Ele. (SS) | Luis Aguirre Blancas         |
| OM3 | Ele. (SS) | José Seden Araujo            |
| OM3 | Ele. (SS) | Francisco Escobedo Advíncula |
| OM3 | Señ. (SS) | Luis Albarracín Torres       |
| OM3 | Coc. (SS) | Antonio Cappcha Padilla      |

El 10 de noviembre de 1980, se nombró por Resolución Suprema 0557-80-MA/DP como integrantes de la Comisión a los Capitanes de Fragata Enrique Bustamante Salazar y Juan Garfias Reátegui. Estos oficiales deberían seguir cursos de capacitación en Holanda y luego integrarse a la Comisión como Inspectores. Más tarde, serían relevados por el C. de F. Carlos De Souza Ferreyra Barclay y el C. de C. Carlos Tejada Baily.

El 19 de diciembre de 1980, fue comisionado el BAP "Casma", integrándose a las Fuerzas Navales de la Marina de Guerra del Perú.

Por Resolución Suprema 0005-81 de 5 de enero de 1981, se nombró la dotación del BAP "Antofagasta":

|     |           |                           |
|-----|-----------|---------------------------|
| OM1 | Rad. (SS) | Carlos Pérez Oliva        |
| OM1 | Señ. (SS) | Pedro Gutiérrez Reátegui  |
| OM1 | Son. (SS) | Fernando Farías Rosas     |
| OM2 | Mot. (SS) | Fidel Quelopana Flores    |
| OM2 | Mot. (SS) | Antonio Medina Aliaga     |
| OM2 | Ars. (SS) | Hugo Macha Orihuela       |
| OM2 | Ars. (SS) | Oswaldo López Ruiz        |
| OM2 | Son. (SS) | Baltazar Chirinos Pérez   |
| OM2 | Son. (SS) | Hípólito Chipana Aquino   |
| OM2 | Cot. (SS) | Walter Berna Becerra      |
| OM2 | Cot. (SS) | Félix Espinoza Osorio     |
| OM2 | Rad. (SS) | Oscar Trelles Córdova     |
| OM2 | Enf. (SS) | Hugo García Dolores       |
| OM3 | Mot. (SS) | Juan Obeso Lara           |
| OM3 | Mot. (SS) | Carlos Ulloa Culqui       |
| OM3 | Ele. (SS) | Eleazar Balarezo Ansualdo |
| OM3 | Rad. (SS) | Arturo Marcos Espinoza    |
| OM3 | Ele. (SS) | Luis Aguirre Blancos      |

El 26 de enero de 1981, por Resolución Suprema 0049-81-MA/DP, se nombró al Capitán de Fragata José Linares Leyva como Comandante del BAP "Casma" y al Capitán de Corbeta Luis Ferré Cornejo como Segundo Comandante. Hasta ese momento, ambos Comandantes, se desempeñaron como inspectores de la Comisión, el Comandante Linares a cargo de la preparación de documentación y como asesor del Jefe de la Comisión y el Comandante Ferré, a cargo de la confección de las listas de repuestos y partes que llevarían como dotación los submarinos de la clase CASMA y los que se requerían para completar las dotaciones de los de clase ISLAY. El ahorro nos permitió contar con lo que realmente necesitábamos.

Por Resolución Suprema 0068-81-MA/DP de 2 de febrero de 1981, se nombró como inspector de la Comisión al Teniente Primero Antonio Forcelledo Secada.

El 20 de marzo de 1981, arribó al Callao el BAP "Casma", primero de la serie de cuatro, de la misma clase, cuya construcción se inició en 1977. Al mando del submarino estaba el C. de F. José Linares Leyva.

El 24 de marzo de 1981, por Resolución Suprema 0178-81-MA/DP se nombró como inspector de la Comisión al Teniente Segundo Fergán Herrera Cuntti.

En la misma fecha con Resolución Suprema 0180-81-MA/DP, se nombra a la dotación del BAP "Antofagasta", al siguiente personal:

|     |           |                         |
|-----|-----------|-------------------------|
| OM2 | Fur. (SS) | Luis Vega Chumpitaz     |
| OM2 | Aba. (SS) | Oswaldo Culqui Mori     |
| OM2 | Coc. (SS) | Rómulo Gárate Velásquez |
| OM3 | May. (SS) | Lozano Becerra Rozas    |

El 22 de mayo de 1981, fue comisionado el BAP "Antofagasta", incorporándose a las Fuerzas Navales de la Marina de Guerra del Perú.

El 31 de mayo de 1981, por Resolución Suprema 0595-81-MA/DP, se nombra a la dotación del BAP "Antofagasta", a partir del 22 de mayo a los siguientes Oficiales:

|         |                                   |
|---------|-----------------------------------|
| Tte. 1° | José Espejo Núñez                 |
| Tte. 1° | Francisco de las Casas Sommerkamp |
| Tte. 1° | Edmundo Masías Astengo            |
| Tte. 1° | Germán Vásquez-Solís Talavera     |
| Tte. 2° | Hugo Ramírez Brain                |



Por Resolución Suprema 0266-81-MA/DP de 15 de mayo de 1981, se nombró al Capitán de Fragata Víctor Tirado Silva, Comandante del BAP "Antofagasta" y al Capitán de Corbeta Carlos Rotalde Rotalde como Segundo Comandante. Al igual que el Comando del BAP "Casma", ambos Comandantes venían desempeñando funciones como inspectores de la Comisión.

El 3 de julio de 1981, por Resolución Suprema 0361-81-MA/DP, se nombra a la Comisión, para integrarse posteriormente a la dotación del BAP "Pisagua" al siguiente personal:

|     |           |                          |
|-----|-----------|--------------------------|
| T3  | Ele. (SS) | Pedro Ninahuanca Olivera |
| OMI | Rar. (SS) | Segundo Aguilar Chávez   |
| OMI | Mot. (SS) | Guillermo Au Rivas       |
| OMI | Cot. (SS) | Ciro Castillo Vega       |
| OMI | Ars. (SS) | Lorenzo Guzmán Morales   |

Por Resolución Suprema 0409-81-MA/DP de fecha 24 de julio de 1981, se nombra a la Comisión al Teniente Primero Juvenal Cáceres Morales, quien había sido nombrado anteriormente el 9 de julio de 1979, pero se le amplió la estadía, pues desempeñó una labor brillante como inspector en el campo de electricidad. Sus informes, con los del Comandante Indacochea, fueron expresión de profesionalismo cuando se planteó la posibilidad de cambiar el tipo de baterías que la Marina había aceptado al negociarse el contrato.

El 7 de agosto de 1981, se llevó a cabo la ceremonia de bautizo del BAP "Pisagua".

El 7 de setiembre de 1981, arriba al puerto del Callao, el segundo submarino de la clase CASMA, el BAP "Antofagasta", al mando del C. de F. Víctor Tirado Silva.

El 14 de setiembre de 1981, por Resolución Suprema 0486-81-MA/DP, se nombra en comisión del servicio, a órdenes de la Comisión Naval de Inspección para formar parte más tarde de la dotación del BAP "Pisagua" al siguiente personal:

|          |                             |
|----------|-----------------------------|
| C. de C. | José González Chocano       |
| Tte. 1º  | Luis Ego-Aguirre Villacorta |
| Tte. 2º  | Jorge Rodríguez Serrano     |
| Tte. 2º  | Oleg Kriljenko Arnillas     |

Por Resolución Suprema 0635-81-MA/DP de 23 de noviembre de 1981, se nombra a la Comisión a los siguientes Oficiales:

C. de F. Carlos De Souza Ferreyra Barclay  
C. de C. Carlos Tejada Baily  
Tte. 1º Juan Torres Figari

El 1º de enero de 1982, por Resolución Suprema 0762-81-MA/DP, es nombrado Agregado Naval a la Embajada del Perú en la República Federal de Alemania y Jefe de la Comisión de Control de Construcción de Submarinos en Kiel, al Sr. Contralmirante don José Carcelén Basurto, en reemplazo del Capitán de Navío don Eduardo Shoobridge García.

El 25 de enero de 1982, por Resolución Suprema 0057-82-MA/DP se nombró en misión de estudios para integrarse posteriormente a la dotación del BAP "Pisagua" al siguiente personal:

T3 Rad. (SS) Adalberto Navarro Navarro  
OM1 Señ. (SS) Elías Rivera Castillo  
OM2 Ars. (SS) Williams Quiñones Montenegro  
OM2 Ars. (SS) Noé Paredes Acuña  
OM1 Son (SS) Guillermo Villoslada Terán  
OM2 Cot. (SS) Dionisio Pinedo Ríos  
OM2 Rad. (SS) Máximo Agüero Calero  
OM3 Eco. (SS) Luis Valqui García  
OM3 Cot. (SS) Máximo Carbajal Aramburú  
OM3 Rad. (SS) José Pérez Mendoza

Por Resoluciones Supremas 0055-82-MA/DP y 0056-82-MA/DP de 25 de enero de 1982, se nombró en misión de estudios para luego incorporarse a la dotación del BAP "Pisagua", a:

OM1 Ele. (SS) Emilio Robles Soldevilla  
OM2 Ele. (SS) Williams Vivar Guzmán  
OM2 Ele. (SS) Dorn Carranza Bustamante  
OM3 Mot. (SS) Manuel Carrasco Romani  
OM3 Mot. (SS) Juan Sánchez De los Santos  
OM3 Ele. (SS) Carlos Magallanes Quispe  
OM3 Ele. (SS) Alberto Gómez Contreras  
OM2 Mot. (SS) Temístocles Arredondo Motta  
OM2 Mot. (SS) Alejo Barzola Osorio  
OM2 Mot. (SS) Víctor Rodríguez Torres



El 15 de febrero de 1982, por Resolución Suprema 0094-82-MA/DP, se nombró a órdenes de la Comisión para incorporarse luego a la dotación del BAP “Chipana”, a :

Tte. 1º      Jorge Chaparro Araujo  
Tte. 1º      Alberto Lozada Frías

Por Resoluciones Supremas 0096-82-MA/DP y 0097-82-MA/DP de 15 de febrero de 1982, se nombró en misión de estudios para luego conformar la dotación del BAP “Pisagua”, a :

OM1   Aba.      Carlos Dávalos Velásquez  
OM1   Enf.      Víctor Almara Huaroto  
OM2   Fur.      Alberto Magallanes Magallanes  
OM1   Coc.      Juan Vega Cribellas  
OM2   May.      Antolín Román Córdova

El 18 de marzo de 1982, por Resolución Suprema 0121-82-MA/DP, se nombró a la Comisión, para luego integrar la dotación del BAP “Chipana”, a :

Tte. 1º      Oscar Delgado Altamirano  
Tte. 2º      José Indacochea Graner

El Teniente Indacochea, hermano del Comandante Alberto Indacochea, también excelente Oficial de Marina y miembro de una respetada estirpe marinera.

Por Resolución Suprema 0168-82-MA/DP de 29 de marzo de 1982, se nombró para conformar la dotación del BAP “Pisagua” al Capitán de Fragata Carlos De Souza Ferreyra Barclay, quien más tarde sería el primer Comandante de ese submarino.

El 28 de octubre de 1982, se bautizó el último submarino de la clase CASMA, el BAP “Chipana”, en ceremonia con asistencia del Sr. Vicealmirante José Carvajal Pareja, incorporándose a las Fuerzas Navales.

El 18 de noviembre de 1982, por Resolución Suprema 0610-82-MA/DP, se nombra para formar la dotación del BAP “Chipana”, a parte del personal que se encontraba asignado al BAP “Pisagua”:

OM1   Emilio Robles Soldevilla  
OM1   Elías Rivera Castillo  
OM1   Guillermo Villoslada Terán

- OM1 Carlos Dávalos Velásquez
- OM1 Víctor Almora Huaroto
- OM1 Juan Vega Cribilleros
- OM2 Temístocles Arredondo Motta
- OM2 Alejo Barzola Osorio
- OM2 Williams Vivar Guzmán
- OM2 Dorn Carranza Bustamante
- OM2 Williams Quiñones Montenegro
- OM2 Noé Paredes Acuña
- OM2 Máximo Agüero Calero
- OM2 Alberto Magallanes Magallanes
- OM2 Antolín Román Córdova
- OM3 Manuel Carrasco Romani
- OM3 Juan Sánchez De los Santos
- OM3 Carlos Magallanes Quispe
- OM3 Alberto Gómez Contreras
- OM3 Luis Valqui García
- OM3 Máximo Carbajal Aramburú
- OM3 José Pérez Mendoza

El 10 de febrero de 1983, por Resolución Suprema 141-83-MA/DP, se nombra como Agregado Naval a la Embajada del Perú en la República Federal de Alemania al Sr. Contralmirante Hugo Ramírez Canaval, en reemplazo del Contralmirante José Carcelén Basurto.

El 15 de marzo de 1983, por Resolución Suprema 0207-83-MA/DP, se nombra dos grupos en comisión del servicio para integrar la dotación del BAP "Islay" que se encontraba en Alemania, dentro de un nuevo contrato para recorrido integral:

PRIMER GRUPO (20 marzo 1983)

- T3 Erwin Berríos Silva
- OM1 Pedro Advíncula Atúncar
- OM1 Segundo Ascoy Noriega
- OM2 Adhemir Magino Ramírez
- OM2 Mauro Castro López

SEGUNDO GRUPO (02 mayo 1983)

- Tte. 2º Eduardo Arróspide Jiménez
- OM2 José Neciosup Chafloc



- OM3 Andrés Aguilar Gómez
- OM2 Juan Valenzuela Villanueva
- OM2 Héctor Correa Córdova

El 18 de marzo de 1983, arribó al Callao el BAP “Chipana”, al mando del C. de F. Carlos Tejada Baily.

El 12 de abril de 1983, por Resolución Suprema 0266-83-MA/DP, se nombró para participar en cursos en la RFA, como miembros de la dotación del BAP “Pisagua”, a:

- T3 Mot. (SS) Víctor Mallma Matamoros
- T3 Ele. (SS) Pedro Huachín Pino

El 12 de julio de 1983 se comisionó el BAP “Pisagua”, incorporándose a la Marina de Guerra del Perú.

Por Resolución Suprema 0496-83-MA/DP de 18 de julio 1983, se nombró a la dotación del BAP “Pisagua”, a:

- T2 José Cabrera Carrasco
- T3 Guillermo Suárez Toledo
- T3 Adalberto Navarro Navarro
- T3 Daniel Zavala Avila
- T3 Eusebio Tasayco Fuentes
- OM1 Estéban Oqueso Zúñiga
- OM1 Marcelino Chávez Eusebio
- OM1 Faustino Caushi Toledo
- OM1 Víctor Huiza Melchor
- OM1 Moisés Pino Sayre
- OM1 Jesús Huayta Sánchez
- OM1 Jaime Aliaga Andía
- OM1 Manuel Gutiérrez Cisneros
- OM2 Saúl Cruces Gamero
- OM2 José Facho Gordillo
- OM2 Luis Pardo Huamanchiza
- OM2 José Ramos Pezantes
- OM2 Eudocio Usurín Pancorvo
- OM2 Néstor Damián Narciso
- OM2 Luis Albarracín Torres

- OM2 Johnel Martel Flores
- OM2 Manuel Velezmoro Benites
- OM2 Julio Fuster Cervantes
- OM2 Víctor Díaz Cayetano
- OM2 Gil Estéban Barzola
- OM2 Félix Rojas Benancio
- OM2 Raúl Avendaño Gutiérrez
- OM2 José Castañón Linares
- OM3 Marcelino Saavedra Jaano
- OM3 Enrique Flores Curiñaupe
- OM3 José Haro García

El 8 de octubre de 1983, celebrando el día de la Marina de Guerra del Perú, arribó al puerto del Callao, el último submarino de la clase CASMA, el BAP "Pisagua", al mando del C. de F. Carlos De Souza Ferreyra Barclay, culminando la segunda Comisión que fue nombrada en 1978, para hacerse cargo del control de la construcción de submarinos en los astilleros de HDW, en Kiel, República Federal Alemana.

Tengo el deber de referirme ahora a personas que no fueron parte integrante de la Comisión Naval de Inspección, pero trabajaron para ella como si lo fueran, apoyando nuestras acciones para que culminaran con éxito.

El Embajador del Perú en la República Federal Alemana, don Joaquín Heredia Cabieses, quien tomó voluntariamente a su cargo parte de las necesidades de bienestar de la Comisión. Logró para los integrantes del grupo de Kiel una serie de beneficios, realizando trámites que iban mucho más allá de lo que exigía su cargo. Fue un gran amigo de los marinos peruanos que cumplieron funciones en Kiel y a él acudimos muchas veces en busca de apoyo y siempre nos brindó mucho más de lo que solicitamos.

El señor Heinz Friebel, representante de la firma Ferrostaal ante el astillero HDW, más parecía delegado nuestro ante el astillero. Heinz Friebel fue, durante toda la permanencia de la Comisión en Kiel, el amigo que siempre estuvo dispuesto a resolver todos los problemas, administrativos y domésticos; él y su esposa Gloria, de nacionalidad española, fueron de ayuda invaluable para los miembros de la Comisión y sus familiares. Era increíble como podían distribuir su disposición de servicio, entre los trajines propios de su hogar con cuatro hijos y los problemas de peruanos, argentinos, venezolanos, ecuatorianos, griegos, turcos e indonesios.



El señor Holm Peters, representante del Control de Calidad del Ministerio de Defensa alemán, quien se convirtió desde un primer momento en uno de los más valiosos consejeros de la Comisión. Fue amigo entrañable de los miembros de la Comisión; había sido oficial de submarinos en la Marina del Almirante Doenitz y sus invitaciones a disfrutar de sus habilidades en la cocina fueron frecuentes.

En toda la tarea de negociar el financiamiento, construcción y entrega de las Unidades, estuvo presente la amistad del señor Gerhard Thulmann, Presidente Ejecutivo de Ferrostaal; el hombre que confió siempre en el Perú y arriesgó mucho ayudando a cumplir la misión que la Marina nos encomendó; los gestos de amistad, de confianza y de hombría de bien que tuvo para con nosotros, no son los comunes entre proveedor y cliente, me atrevo a decir que más valía para él el amigo que el cliente. Estableció en la relación de las Empresas con la Marina de Guerra del Perú, un marco de honestidad, comprensión y generosidad. El señor Thulmann había desempeñado durante siete años la representación de Ferrostaal en el Perú y su cariño por nuestro país fue duradero; facilitó nuestra labor y su apoyo fue permanente.

Su contraparte en el Perú, el señor Dieter Hamann, representante de Ferrostaal en el Perú, Director Gerente de CITECO, ciudadano alemán que parece peruano, nacido en Essen, sede de la casa matriz de Ferrostaal, allanó muchos caminos y facilitó la labor de concertación entre las Comisiones y los proveedores; Dieter Hamann siempre ha sido mucho más que “la otra parte del contrato”.

Hubo muchas otras personas en Alemania que apoyaron y facilitaron la labor de la Comisión, pero creo que los personajes mencionados representan el espíritu de lo que fue la relación del Consorcio Ferrostaal-HDW con la Marina de Guerra del Perú.

También es importante resaltar la buena relación que se estableció entre los miembros de la Comisión y los funcionarios y trabajadores de las empresas a cargo de la construcción del casco y de todos los componentes que conforman a los submarinos. El buen trato por ambas partes facilitó mucho la tarea.

El comportamiento del personal naval en las actividades propias del trabajo y en su vida privada, fue ejemplar. No hubo casos de indisciplina ni de alteración de las buenas costumbres, en todos los años que el personal de las Comisiones y las Dotaciones, permanecieron en Alemania. Como se describió anteriormente, el personal naval cumplió labores de control de pruebas en puerto y en la mar que permi-

tieron a la Comisión alcanzar una situación económica que hizo posible cumplir sin sobresaltos las diversas obligaciones propias de la misión.

También se ha explicado cómo fue posible un ahorro de más de cincuenta millones de marcos, que permitió adquirir elementos indispensables para el mejor cumplimiento de las funciones de los submarinos. Pero todos estos logros fueron la respuesta a un esfuerzo de conjunto de la Comisión, las Dotaciones y el personal de las Empresas, que hicieron posible que los plazos de entrega de los submarinos se acortaran y por lo tanto disminuyeran los reajustes de precios por mano de obra y materiales.

## **EPILOGO**

Como Comandante de la Fuerza de Submarinos, me correspondió recibir al último submarino de la clase CASMA, que se incorporaba a la Fuerza, cuya serie me tocó iniciar como Jefe de la Comisión de Control de Construcción en 1978.

Servían en ese momento en dicha Fuerza, el Comandante Rivadeneyra, el Comandante Indacochea y el Teniente Montoya, principales artífices de una Comisión que se cumplió a tiempo y que hizo posible un “ahorro” considerable para la Marina de Guerra. El furriel Gibbons, había solicitado su pase al retiro.



## *Discurso de recepción del Doctor José Agustín de la Puente Candamo*

Señor Almirante Presidente del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú  
Señor General Francisco Morales Bermúdez, ex-Presidente de la República  
Señor Almirante Lizardo García Milera, representante del Comandante General de  
la Marina.

Señores Almirantes, señores Oficiales, señoras y señores.

Por generosa designación del señor Presidente del Instituto me corresponde recibir al señor Vicealmirante Alfonso Panizo Zariquiey, como Miembro de Número de nuestra corporación.

Diversas y plenamente legítimas son las razones que amparan el ingreso de Alfonso Panizo a esta casa. Su fidelidad a la vocación, su alta calidad como marino, su dignidad moral y su constante sentido ético de la vida, son quilates centrales que explican su conducta y que se hallan en la entraña de su foja de servicios y de su vida cotidiana.

Es tarea central de la Historia, bien lo sabemos todos, penetrar en el alma de un documento para que exprese plenamente la vida de la cual es testimonio. La sobria y escueta relación de nombres, fecha y funciones de la foja de servicios del Almirante Panizo, entre 1955 y 1990, muestra la vida del oficial de marina que desde Alférez de Fragata a través del cumplimiento del deber, llegó a la alta función de Almirante.

Nuestro nuevo colega, luego de los años escolares que vivió intensamente en el colegio de la Recoleta, con cuyo espíritu sigue vinculado, desempeñó en la vida de la Marina altas y diversas funciones de mando directo, de especialización técnica o de relación con diversas instituciones. Entre estas tareas deseo enumerar brevemente algunas que tienen relación con el esfuerzo docente y con la formación de oficiales.

Pienso que una reflexión no es impertinente; un oficial es de algún modo un maestro, y si el oficial no es maestro es un oficial deficiente. El oficial es maestro en primer lugar por el ejemplo, en la vida privada y en la vida profesional en la Marina, y es maestro en la transmisión concreta de conocimientos; ese sentido

docente del jefe, del jefe que debe ser docente en lo ejemplar de su actitud, es punto que importa subrayar en este momento en que hacemos elogio de un oficial que sí vivió realmente ese sentido pedagógico de la autoridad, el mando como servicio, no el mando como abuso, ni como autoridad material amparado solamente en la fuerza; el mando como razón y como ejemplo.

Entre 1966 y 1967 Alfonso Panizo es coordinador académico de la Escuela Naval, miembro del Consejo Académico de la misma Escuela, profesor de Trigonometría Esférica, de Navegación, de Mecanismos Básicos; más tarde, entre 1981 y 1982, es Sub Director de la Escuela Naval.

Sin duda, en las responsabilidades citadas, vivió Alfonso Panizo un especial entusiasmo en el trabajo cotidiano, cercano a la formación del hombre que es el marino; en este tema nos aproximamos a una reflexión fundamental y muy importante en el Perú de la hora presente.

En la Marina, como en todas las tareas nacionales, es urgente poner énfasis especial en la formación del hombre, antes que en la formación del profesional o el técnico; que el hombre conozca su dignidad de persona creada a imagen y semejanza de Dios, que entienda y acepte la existencia de un orden natural en la vida, que reconozca una clara jerarquía de valores, que posea en fin un sentido fresco de la solidaridad humana.

Aquí deseo proponerles otra reflexión: tal vez, en el Perú de las últimas décadas, el nivel de instrucción es un campo en el cual el Estado y las entidades privadas, se esfuerzan por instruir; el nivel es muy modesto y más pobre es el nivel de la educación. Muchos peruanos identifican instrucción con educación, cuando bien sabemos que son realidades absolutamente distintas. No es este un fenómeno peruano, es un fenómeno de los países iberoamericanos en conjunto, el culto de la instrucción, el culto de la técnica, el culto de lo metodológico y el desdén frente a la formación de la intimidad de la persona. Pienso en el ejemplo que hace poco una autoridad en temas educativos presentó: es el caso del hombre que domina la informática, que domina varios idiomas, que domina las disciplinas que le corresponde trabajar, pero es un hombre que carece absolutamente de un sentido moral en la vida, para él, el otro hombre es simplemente un instrumento para ganar el éxito y se desdeña lo que tiene que hacer con los valores de orden ético. Así como en otras épocas se hablaba de objetivos distintos en la vida del Perú, pienso que en el Perú de hoy se podría afirmar: gobernar es educar, la educación del peruano antes que la instrucción.



Pienso que nuestro nuevo colega en el Instituto, es un ejemplo de lo que un oficial de marina puede hacer en este campo; todos somos maestros en esta tarea de difundir una cabal educación.

Además de funciones técnicas y de mando en diversas unidades de la Armada, fue Alfonso Panizo Agregado Naval a la Embajada del Perú en la República Federal de Alemania y Jefe de la Comisión de Control de la Construcción de Submarinos, materia del discurso que hemos escuchado, Director de los Servicios Industriales de la Marina, Director de Economía, antes de asumir la Comandancia General de la Marina.

El estudio que ha presentado el Almirante Panizo para incorporarse a este Instituto, es un esfuerzo serio, cuidadoso, analítico, que muestra la preparación y el desenvolvimiento de un delicado encargo; aparece la formación del personal de los diversos niveles y una prolija atención de los detalles y de asuntos mayores. Pienso que otra consideración es necesaria, me refiero a la importancia que el Almirante Panizo concede a la historia contemporánea, a la historia de nuestro presente, de lo que vivimos, de lo cual somos de algún modo actores.

Hace algunos años se pensaba que la historia del propio tiempo no era posible, ni sería seria; hoy la posición es distinta en el campo de la historiografía; no se desconocen los riesgos de un posible apasionamiento que nuble el espíritu crítico, sin embargo, mayores son los beneficios que se desprenden de un trabajo que, con rigor científico, estudie los hechos cercanos con un acopio importante de fuentes y con el testimonio de los mismos actores; además, en un ambiente como el nuestro, donde son escasas las memorias autobiográficas, es más urgente la investigación de la historia inmediata.

Todos lo vivimos de algún modo; el Perú es el país en sudamérica que registra menor número de memorias autobiográficas, en otros países, toda persona que se jubila o que deja su tarea principal prepara sus memorias, las publica o no, según las circunstancias. Yo siempre pienso que tiene que hacer con el carácter nuestro; los peruanos, como lo dijo Bolívar, somos muy reservados, tenemos algo que puede ser o timidez o recato o temor a confiar cuestiones internas y no escribe el peruano Memorias de su vida; por eso, un trabajo como el de Alfonso Panizo es utilísimo, porque es una suerte de memoria de su vida en un encargo especial.

Bien sabemos la significación múltiple de los submarinos en la vida naval y en el desarrollo de la guerra moderna y el valor que han tenido en nuestra Marina

de Guerra, asunto que bien ha estudiado y nos ha expuesto el Almirante Panizo. Se ha referido a los esfuerzos de Blume en los días de la guerra con Chile, la llegada de los primeros submarinos, que en este siglo está ligada al esfuerzo de la reconstrucción del Perú y al renacimiento de nuestra Marina.

¿Qué levantó al Perú? Dentro de ese proceso de resurgimiento del Perú llegaron los primeros submarinos y renació la Marina que había desaparecido en su poder naval ¿qué es lo que permite ese renacimiento del Perú? pues una suerte de espíritu secreto, de cariño al país postrado.

En la historia de nuestros submarinos, que siempre encierra factores de riesgo, de coraje y de aventura en el mejor sentido de la expresión, que entre los marinos muestra cariño indeclinable y en los legos provoca admiración, la llegada de los famosos “R” sería la segunda promoción de submarinos que contemplamos en nuestra infancia y juventud en horas de crecimiento de nuestra Marina; es un hito insoslayable en la ruta que nos acerca a los submarinos alemanes cuya adquisición condujo nuestro recipiendario.

Es oportuno, como bien lo ha dicho Alfonso Panizo, citar aquí el testimonio de nuestro Presidente Honorario Federico Salmón de la Jara, quien en un bello trabajo ha subrayado la importancia de estos submarinos, la generación de los “R” como se le podría llamar y lo que significaron en la Marina y en el Perú del tiempo; leo un pequeño fragmento del texto del Almirante Salmón: “El empleo de los “R”, los ejercicios y operaciones, trajo consigo un marcado avance en la operación y mantenimiento del torpedo como arma submarina, prácticamente no utilizada anteriormente por los buques de superficie; en cuanto a la tecnología en todos los campos de abordaje, fue muy grande el incremento de los conocimientos para oficiales y personal subalterno, en ingeniería, electricidad, uso y mantenimiento de grandes plantas de batería, sistema de ataque, comunicaciones, armamento y demás instalaciones propias del submarino”.

En el discurso que hemos escuchado con atención, se reconoce las calidades del Oficial de Marina que es Alfonso Panizo, están presentes: la minuciosidad en la preparación de la tarea, el adiestramiento del personal, el progresivo análisis de las circunstancias, en suma el mejor elogio tal vez estaría en decir que nada se dejó a la improvisación.

Al recibir pues en esta casa al Almirante Panizo y al expresarle el saludo de la corporación y de sus Miembros de Número, amigos cercanos, manifiesto de ver-



dad la complacencia de todos los que trabajamos en esta casa que siempre hemos visto en él a un hombre que se esfuerza por ser fiel a sus principios y a un Oficial de la más alta jerarquía identificado siempre con las mejores tradiciones de nuestra Marina de Guerra.

## *Artículos*





## *La Armada del Mar del Sur y el ataque y la defensa del Perú (Siglo XVII)*

DOCTOR PETER BRADLEY\*

**H**e optado por llamar "ataque" a las acciones de todos los que pasaron al Mar del Sur, a fines del siglo XVI y durante el siglo XVII, pues aunque su manera de actuar variaba mucho, todos se oponían a la noción de exclusividad española, y al concepto de un monopolio de dominación territorial y comercial por parte de ese país. Desde luego, en los documentos que informaron sobre sus incursiones se les designaba "piratas" y "corsarios", o "bucaneros" y "filibusteros" si partían de bases en las Antillas.

Para comprender este fenómeno, debemos recordar que en Europa a mediados del siglo XVI se conocía al Perú como la mayor fuente de ingresos para la Corona española. Hay que colocar el virreinato en el contexto del enorme impacto producido por la llegada de tesoros de origen indio, las narraciones cada vez más exageradas y distorsionadas de la leyenda de El Dorado, y las noticias sobre la realidad igualmente fabulosa del descubrimiento de las minas de Potosí. Tampoco se debe subestimar el poder encantador y seductor de mitos de origen diverso, historias de mujeres guerreras y de gigantes patagones, que captaron la fértil imaginación del lector europeo y fomentaban la diseminación de una imagen que se negaba a darse cuenta de unas realidades fundamentales, tales como la lejanía del Perú y su acceso difícil y peligroso. Además, no debemos olvidar que la intervención en el Mar del Sur fue ocasionada por las rivalidades políticas y religiosas del viejo mundo, también se llamaba a los intrusos "luteranos" y "herejes".

---

\* Ponencia leída en el I.E.H.M.P. el 10 de noviembre de 1995.



Pasando ahora a la realidad de la intervención, se puede identificar cuatro fases desde fines del siglo XVI: 1) la primera, iniciada por Francis Drake durante su viaje alrededor del mundo desde 1577 hasta 1580, 2) la segunda representa la dominación holandesa de las rutas marítimas desde 1598 hasta 1644, 3) la tercera corresponde a dos expediciones inglesas, la de John Narborough de 1669 hasta 1671, y la de John Strong de 1689 hasta 1691, 4) y la última es la época de los bucaneros, desde 1680 hasta aproximadamente 1695.

En los últimos cinco años he publicado estudios tanto en inglés como en español sobre todos estos viajes, pero en esta ocasión solamente ofrezco un bosquejo de cada fase para quedarme con la oportunidad de sugerir algunas consecuencias a corto y largo plazo de su presencia en el Mar del Sur.

Fue Francis Drake quien presentó pruebas tangibles y deslumbrantes de cómo era posible no sólo triunfar sobre los obstáculos de tipo logístico y la oposición española, sino volver del Perú con un botín que valía casi medio millón de pesos, o sea más que los ingresos anuales de la hacienda real y suficiente para pagar la deuda externa de la nación. Sus intenciones en venir al Perú siguen siendo un tema de gran controversia histórica. Descarto la teoría de que buscaba la Terra Australis, y estoy convencido que su propósito era explorar y dibujar las costas en ambos lados del Estrecho de Magallanes, más allá del dominio español, tal vez para evaluar las oportunidades comerciales para Inglaterra. No hay duda tampoco, siendo oportunista como era, que jamás perdería cualquier ocasión para enriquecerse a expensas de los españoles. Los mismos motivos pronto iban a atraer a holandeses, y luego a franceses y más ingleses. De entre los compatriotas de Drake que se esforzaron por emular su éxito, solamente dos alcanzaron el Perú: Thomas Cavendish en 1587, segundo circunnavegador inglés, que también presentó un botín valioso a su reina, y Richard Hawkins en 1594. Derrotado por la Escuadra Peruana, Hawkins fue encarcelado en Lima y se quedó en el Perú hasta 1602, cuando los holandeses ya habían arrebatado a los ingleses la supremacía de las incursiones en el Mar del Sur.

Las dos primeras expediciones holandesas, capitaneadas por Jacob Mahu y Olivier van Noort, se hicieron a la vela en junio y septiembre de 1598, con intenciones exploratorias más o menos parecidas. Mientras seguían un derrotero que los llevaría por fin a las Indias Orientales, se les había encargado la misión de poner a prueba la reacción tanto de pobladores como de las autoridades españolas a su deseo de comerciar. Cada expedición se había preparado bien desde el punto de vista militar en caso de conflicto, y no cabe duda que pensaban estimar la capaci-



El Mar del Sur.



dad defensiva del Perú. Lo que, tal vez, no habían previsto eran las consecuencias de viajes de 14 y 18 meses respectivamente para llegar al Mar del Sur. Las dos expediciones tuvieron que afrontar la lejanía del Perú, su propio aislamiento, el esfuerzo agotador para encontrar alimentos, la necesidad de sufrir condiciones climáticas espantosas, todo lo cual había reducido su número a casi la mitad antes de salir del Estrecho de Magallanes.

La próxima invasión holandesa del Mar del Sur se enfrentó con los mismos problemas logísticos y climáticos, pero en gran parte logró vencerlos y así consolidar la imagen que tenían los mercaderes holandeses de un comercio alrededor del mundo con factorías en el Perú. Joris van Spilbergen entró en el Mar del Sur a principios de abril de 1615, sólo nueve meses después de salir de Holanda, con hombres en mejor estado físico que sus antecesores. De los varios encuentros con los españoles del Perú, el más famoso fue su derrota de una flota peruana a la altura de Cañete el 17 de julio. Pero además de esta victoria, les resultó difícil realizar los otros objetivos con que habían pasado al Perú, por ejemplo la toma de los puertos de Arica y el Callao, o por lo menos de uno de los galeones que llevaban plata entre Arica y Panamá. Estos quedaban pendientes para el futuro. El botín de solamente 7,000 pesos en plata que robaron a un barco cerca de Pisco no era más que un recuerdo de las riquezas que dejaron de ganar.

Cuando los holandeses volvieron a las lejanas y tentadoras costas peruanas en los años veinte, se había adoptado una política más agresiva con respecto a la expansión ultramarina por parte de la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales. Conque según una versión de las correrías de Jacques l'Hermite, que levó anclas en abril de 1623, "vendría a este reino y pondría fuego a todos los navíos de la Mar del Sur y daría saco a la ciudad de Lima y el Callao, abrasaría a Panamá y haría los mayores daños que pudiese". En efecto, lo más que resultó fue un bloqueo de la bahía del Callao que frustró tanto como debilitó a los holandeses. Porque aunque lograron apresar e incendiar buques mercantes, nunca consiguieron establecer una posición segura en tierra firme, después del rechazo de sus primeras tentativas de saltar en tierra en Bocanegra.

Durante más de una década se desvanecieron en Holanda las esperanzas de incorporar al Perú a su imperio comercial. La región fue eclipsada por éxitos en las Antillas y en la costa nordeste del Brasil. Pero fue debido a la consolidación de la colonia holandesa en este país que se dio cuenta de que una base en Pernambuco serviría para reducir los problemas de aislamiento y falta de víveres sufridos por las expediciones anteriores. Sin embargo, tras el fracaso de los sueños de l'Hermite

la última expedición holandesa rumbo al Mar del Sur, al mando de Hendrick Brouwer, persiguió fines más modestos en el puerto chileno de Valdivia a saber la construcción de una factoría donde vender manufacturas holandesas. Apenas comenzadas las labores de construcción, se abandonó por falta de provisiones.

Como testimonio de que se había reanudado el interés inglés en el Mar del Sur, extinguido desde la derrota de Richard Hawkins en 1594, recordamos el viaje de John Narborough que entró en el Mar del Sur a fines de 1670. Cuando se concibió por primera vez, el objetivo de su expedición era explorar las costas meridionales de la América del Sur, así en el Atlántico como en el Pacífico, o sea otra investigación como la de Brouwer, de una región que se consideraba hallarse en las márgenes del poder español. Se le pidió también que tomara nota de lugares convenientes para establecer factorías, que después podrían servir como bases para avanzar hacia el Perú. En realidad, no pasó más allá de Valdivia donde dejó gente en tierra al emprender el viaje de retorno a Inglaterra.

Como jefe del último viaje inglés del siglo, John Strong desembocó del Estrecho de Magallanes en mayo de 1690 en un barco cargado de manufacturas inglesas, para intentar realizar los muy optimistas cálculos de Narborough sobre las oportunidades para comerciar en el Mar del Sur. Sus ofertas fueron rechazadas en Valdivia y Coquimbo, y sólo logró vender mercancías por el valor de 7,000 pesos en Tumbes. Sin embargo, su viaje no ha pasado sin dejar rastro, porque a causa de vientos tempestuosos al aproximarse al Estrecho de Magallanes el 27 de enero de 1690, se vio obligado a refugiarse en otro estrecho, entre dos islas en el Atlántico del Sur, a las que puso el nombre de lord Falkland, islas que vendrían a ser luego Les Iles Malouines como consecuencia de las visitas de buques mercantes franceses del puerto de St. Malo a principios del siglo XVIII, y en español Malvinas.

En el mes de marzo de 1671, se le informó al Virrey Conde de Lemos del saqueo e incendio de Panamá por el bucanero Henry Morgan quien, por tanto, había conseguido lo que eludió a Francis Drake, o sea atravesar el Istmo y abrir una nueva ruta de entrada al Mar del Sur para sus compatriotas. Pronto el Virrey alarmado comunicó sus temores a su Reina: "Están perdidas las Indias, respecto de no haber defensa en los más puertos de este reino para hacerles resistencia". El único error del Conde de Lemos consistió en hablar con anticipación, ya que los bucaneros no empezaron a abrirse camino por el Istmo hasta 1680, para iniciar sus correrías por todas las aguas del virreinato. Quince años después, pequeños grupos seguían lanzando asaltos temerarios contra puertos menores y barcos en la mar, y exigiendo rescates por rehenes. Según una relación escrita en Perú, durante esos



años apresaron 60 buques, mataron a 400 personas, capturaron a unos 3,000 más, y llevaron un botín que valía casi medio millón de pesos.

Es así, con listas de botines, de edificios quemados, de muertos, y de robos cometidos por piratas intrépidos, pero a la vez crueles e impíos, que se suele medir el impacto de la intervención extranjera en el Perú durante el siglo diecisiete. Aquí lo damos todo por sentado, para pasar a examinar las múltiples consecuencias a largo plazo de lo que eran, en realidad, intervenciones esporádicas más bien que frecuentes o constantes, salvo en la fase de los bucaneros.

a) Para empezar, hay que tener en cuenta que la necesidad de defender el Perú poco a poco cobra mayor importancia y exige más atención y recursos a medida que avanza el siglo XVII, hasta que abarca toda la extensa zona costera desde el Istmo de Panamá hasta el Estrecho de Magallanes. Desde el principio, discusiones sobre el desarrollo de las distintas medidas defensivas implican la necesidad de mantener en equilibrio una serie de factores a veces en conflicto los unos con los otros. Entre ellos figuran: el aislamiento del Perú y su lejanía de las naciones europeas enemigas de España; la realidad de intervenciones que sólo eran intermitentes pero de rumores y amenazas constantes; la necesidad de proteger el transporte marítimo de plata y mercancías entre el Callao y Panamá, así como el comercio de cabotaje del cual dependían zonas distantes de Lima, como Chile y el Istmo; las demandas de la población por fortificaciones en tierra; la necesidad de establecer prioridades entre las distintas zonas del virreinato (por ejemplo Lima y el Callao frente a todo lo demás), y por fin la opinión favorable o crítica de una Corona pobretona en España, con respecto a gastos sobre medidas defensivas al otro lado del mundo. Lo cierto es que antes de fines del siglo XVII, el tema de la defensa se había transformado en una preocupación principal de muchos virreyes en Lima.

Por contraste, es el Virrey Luis de Velasco, en 1597, quien resume la actitud predominante en el Perú con respecto a su defensa en vísperas de las primeras incursiones holandesas. “Toda la defensa de las Indias en general consiste más en la ignorancia que los enemigos tienen de las cosas particulares de ellas y en la contrariedad de la tierra y de los tiempos, que en las fuerzas que acá hay para resistirles”. Aunque se había discutido la fortificación del Callao, Arica, Guayaquil, Paita, Trujillo, Santa y los puertos de Chile, tras las intervenciones de Drake y Cavendish, en efecto, la única concesión que se había hecho fue la creación de la Armada del Mar del Sur. Por tanto, al difundirse las noticias sobre navíos holandeses en las costas de Chile, un comentarista afirmó que “si uno de estos piratas trajese orden de saquear este puerto [Callao], les sería más fácil el salir con ello que lo fue en Santo Domingo, Cartagena, Cádiz y otras partes”.

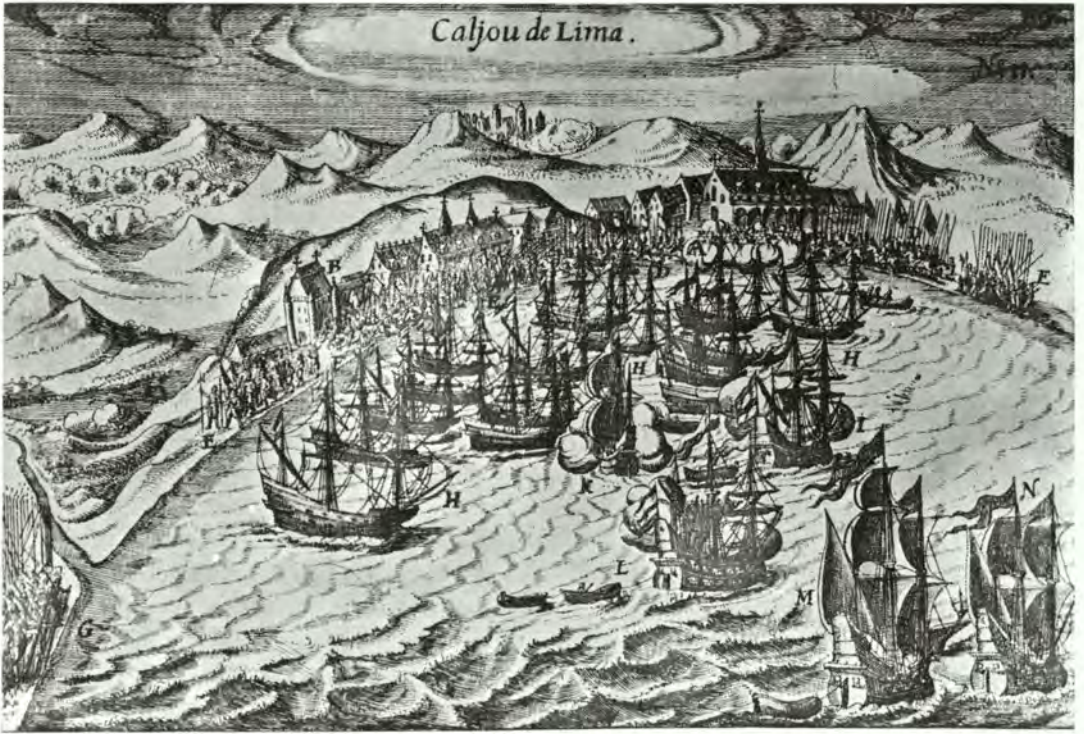


Imagen del Puerto del Callao durante  
la Colonia (siglo XVI).



Así que la Escuadra de apenas cuatro buques siguió siendo la principal defensa del virreinato hasta 1615, encargada de las obligaciones contrarias de patrullar las costas chilenas en busca de piratas, transportar el azogue a Arica y la plata a Panamá, y también proteger los puertos a lo largo de la costa. En ese año el Príncipe de Esquilache aumentó el número de barcos a seis, cuatro galeones de 250 a 600 toneladas y dos pataches de 80 a 150 toneladas. Tras este crecimiento, la Armada adquiría dimensiones que facilitaban el cumplimiento de sus obligaciones, dividiéndose en dos grupos de navíos. Sin embargo, ya que eran conscientes de la censura dirigida al Príncipe de Esquilache por haber incurrido en gastos que la Corona consideraba poco justificados, hasta mediados del siglo, los siguientes virreyes se abstuvieron de introducir novedades en la composición de la Armada, y aun de mantenerla en la forma aumentada; salvo en un caso: la fábrica en el puerto de Guayaquil de dos galeones de unas mil toneladas por el Marqués de Mancera durante los años 40.

En 1650, la Armada del Mar del Sur ya no era la única arma defensiva de la cual dependía la seguridad del virreinato. Ya se habían instalado fortificaciones en tierra, por lo menos cerca de Lima, y en todo caso pasaron más de veinte años sin que velas enemigas turbaran las aguas del Océano Pacífico. Además, el Rey intervino otra vez para criticar el costo de los nuevos galeones del Marqués de Mancera, tanto como de otros dos de 825 toneladas construidos en los años 50 durante la administración del Conde de Alba de Liste. Por consiguiente, treinta años más tarde cuando también se había abandonado no solamente la práctica sino la teoría de enviar la Armada anualmente a Panamá, fue una Escuadra en decadencia y en mal estado la que se preparó para enfrentarse a los bucaneros. Seguía siendo la primera línea de defensa contra el ataque traído por el mar, pero ahora no sólo debía mirar hacia el sur sino al norte en dirección del Istmo de Panamá. En cuanto a la defensa marítima del Perú a fines del siglo XVII, la mayor novedad residía en el hecho de que la iniciativa pasó definitivamente a manos de los mercaderes y dueños de barcos, que crearon una compañía marítima de tres buques, a expensas suyas, para ir en contra de los bucaneros. Por fin, en la última década del siglo la Armada del Mar del Sur sólo existía debido a esta iniciativa local de mercaderes, que donaron e hicieron construir la mayoría de sus navíos.

Pasemos ahora a las defensas en tierra, estudiadas en gran detalle hace muchos años por Guillermo Lohmann Villena. El desarrollo de un sistema coordinado de medidas defensivas, así de defensores humanos como de fortificaciones, tiene también su origen en el gobierno del Príncipe de Esquilache y la segunda intervención holandesa. Desde mediados del siglo pasado existía un cuerpo de milicias a



imitación de las de España, formado no por profesionales sino por vecinos y habitantes cerca de Lima y su puerto, que se llamarían a filas cuando se juzgara inminente un ataque, y en teoría regularmente para su instrucción militar. De la misma época datan también las Compañías de Gentiles hombres Lanzas y Arcabuces y la Compañía de Alabarderos, cuerpos que se ocupaban principalmente de la seguridad de las Casas Reales y la persona del Virrey, con sueldo hasta 1618 por sus servicios prestados a la Corona.

Con respecto a las construcciones en tierra, cuando Esquilache asumió el mando en el Perú en 1615, existía una plataforma o fuertecillo de terraplén y adobes enfrente de las Casas Reales en el Callao, y una planchada en el campo con siete u ocho piezas de artillería. Ese mismo año, el Virrey fundó el presidio del Callao, como el primer cuerpo asalariado para la defensa del puerto, y pronto después aceptó los consejos de un grupo de expertos sobre la construcción de tres fuertes en la orilla del mar. A unos 600 metros el uno del otro, estaban dispuestos de tal manera, que el fuego cruzado de su artillería protegiera los barcos fondeados en la bahía e hiciera desistir al enemigo de saltar a tierra.

Las iniciativas del Príncipe de Esquilache vinieron a constituir el modelo para el desarrollo futuro de la defensa de Lima y su puerto. Su sucesor, el Marqués de Guadalcázar, antes de 1627, había aumentado el número de fuertes a cinco, con tres baterías instaladas en posiciones equidistantes, enlazándolas con un parapeto de adobes por toda la extensión de la bahía y a través de la península de La Punta, para terminar en una torrecilla cerca de la Mar Brava. El Conde de Chinchón, en 1635, empezó nuevas obras en el sector interior del puerto, a saber: cuatro plataformas con artillería, luego unidas por un cinturón de trincheras o parapetos, con lo que, por primera vez, el Callao quedó rodeado de fortificaciones. La conclusión lógica de esta extensión progresiva fue la provisión de una muralla de circunvalación de piedra terminada en 1647. Tras un período de temores populares suscitados por las acciones de los bucaneros, Lima asimismo gozó de su propia muralla desde 1687, año en que se emprendió la fábrica del circuito defensivo de Trujillo.

La mención de Trujillo nos hace recordar que hasta aquí nos hemos concentrado en las defensas terrestres de la zona central de la costa. La situación en otras partes la resume un informe de Juan Aponte Figueroa en 1622: "tiene vuestra magestad en la costa del Mar del Sur muchos puertos, y en todos estos puertos no hay una pieza de artillería ni un mal castillo para que cuando el enemigo llega a los puertos lo reciban a balazos, y no de fondo, y entiendan que hay fuerzas para ofenderlos". Durante la primera mitad del siglo, en la mayoría de los puertos menores



se estableció la práctica de levantar trincheras, parapetos o empalizadas, y en casos como Arica, Guayaquil, Pisco y algunos puertos chilenos, montar unos pocos cañones sobre plataformas. La intervención del Virrey se limitaba a mandar distribuir avisos y repetir las instrucciones para retirar al campo a las mujeres, niños y víveres, y no permitir que los buques al ancla cayesen en manos del enemigo. Desde 1644, Arica tuvo su propio fuerte de piedra, costado por un portugués a cambio de la nacionalidad española. Y al año siguiente, tan grandes eran los temores de que tal vez volvieran los holandeses a Valdivia, que se inició su repoblación y defensa con un presidio de 700 hombres y cinco fuertes.

Para fines del siglo, se hallaban entre 5 y 12 cañones en los puertos menores ya mencionados, así como en Concepción y Valparaíso. Guayaquil disponía de un foso en la orilla del río y una muralla de estacas, chamizas y tierra. No obstante, en los años 80, los bucaneros pudieron invadir Coquimbo, Ilo, Paita, Saña, Huaura, Huarmey, Casma, Cañete, y aun Arica. Si estos puertos se resistieron al enemigo, se debió principalmente a los esfuerzos valientes de sus propios habitantes, juntándose como milicianos cuando se ponían en peligro sus casas, negocios e incluso la vida.

En los alrededores de Lima, gracias a los esfuerzos de Esquilache, existía el presidio de 500 soldados, de los cuales 200 solían pasar la mayor parte del año al servicio de la Armada del Mar del Sur. Durante el siglo, el complemento efectivo parece haber oscilado entre unos 250 y 500 hombres. El estudio de las listas de los milicianos que se presentaron para muestras, indica que hasta 1650 había entre 1,800 y 2,800 hombres de infantería y de caballería, con los que el Virrey podía guarnecer las defensas cerca de la capital y su puerto. Pero que se podría contar con unos 4,600, llamando a filas destacamentos de zonas más lejanas. Sin embargo, el 22 de diciembre de 1675, "el mejor día que ha tenido Lima", según el diarista Mugaburu, se juntaron más de 5,000 hombres, incluso indios, mulatos, negros, compañías de la universidad, de varios tribunales y el Tercio del Comercio, sin contar otros 3,000 que no salieron en esa ocasión.

Aunque en esta ocasión hemos presentado solamente un bosquejo de los distintos elementos que vinieron a constituir la reacción peruana a las incursiones enemigas, y no un estudio de fondo, la intención ha sido demostrar el ámbito más amplio y el ritmo cada vez más intenso en la adopción de medidas defensivas. Además, a fines del siglo les hacía falta a los virreyes atender a la expansión e instrucción de milicias, al envío de socoros no sólo a Chile sino a Panamá, y mirar por las necesidades defensivas de los puertos menores por todo el litoral del

virreinato. Esto, y todo lo susodicho, constituye la primera consecuencia de las intrusiones extranjeras.

b) Pero la defensa del Perú trae en sí otra segunda consecuencia, dentro de la esfera de la vida económica del virreinato, ya que a fin de financiar las susodichas defensas, los virreyes no tuvieron más remedio que desviar hacia este ramo de gastos internos una proporción cada vez más grande de la producción de las minas de plata peruana; aunque sabían que la Corona iba a fulminar censuras severas contra ellos por cualquier reducción de las remesas de plata a España. Se trata de los costos originados por la fábrica y compra de navíos, su carena, mantenimiento y apresto, por la construcción de fuertes, por los sueldos y raciones de los que se designaban entonces la gente de mar y tierra, no sólo soldados y marineros, sino calafates, carpinteros, buzos, cirujanos, castellanos, artilleros, y por la necesidad de enviar socorros desde Lima a lugares como Panamá, Buenos Aires y constantemente a Chile. Vale la pena dar algunos ejemplos de gastos específicos, y luego analizar las tendencias generales en el contexto de la hacienda real y la caja de Lima.

Tras estudiar las estadísticas de la contaduría real, se deduce que para Valdivia, después de su repoblación en 1645, se destinaban al año un promedio de 120,000 pesos. A Panamá se remitieron 150,000 pesos en 1669 y el doble durante la intervención de los bucaneros. Para frustrar las intenciones de Spilbergen se gastaron casi medio millón de pesos, otros 650,000 pesos durante el bloqueo del Callao por l'Hermite, y más de 900,000 como la respuesta a Brouwer y para la repoblación de Valdivia. Luego, en 1687, el Duque de la Palata reveló que había gastado un millón de pesos desde la entrada de la segunda ola de bucaneros tres años antes.

En realidad, lo que se nota por todo el siglo no es un sólo gasto elevado que coincide con la presencia de intrusos en el Mar del Sur, sino dos cosas: de vez en cuando el aumento de gastos ocasionado por rumores de una posible futura intervención, a veces como respuesta a siniestros ocurridos en las Antillas o en el Istmo de Panamá, y segundo, una vez verificada la intrusión, un período de meses y aun de años de gastos elevados, lo cual refleja las contramedidas iniciales y luego la revaluación y mejora del estado defensivo. En la primera mitad del siglo, en vez de consumir generalmente entre 7 y 10 por ciento de los ingresos a la caja de Lima, los gastos de defensa suben a la proporción del 20 por ciento durante cuatro o cinco años cuando aparecen velas enemigas en el Mar del Sur. En total en 1624, el año de la incursión de l'Hermite, se gastaron un millón y medio de pesos, o casi el 38 por ciento de los ingresos a la caja, y no se pudo remitir nada a España. En este



año, como en 1658 y durante todos los años 80, el costo de la defensa del Perú contra incursiones extranjeras (no incluyo la guerra en Chile) había subido a tales proporciones, que se consumía más en el virreinato de lo que se podía remitir a España. En efecto durante toda la última mitad del siglo, la porción de los ingresos que se dedica a la defensa alcanza casi el valor de las remesas de oro y plata a España.

Además, otra vez en la década de los bucaneros, mientras hace falta el 32 por ciento de los ingresos a la caja de Lima para costear medidas defensivas, solamente un casi insignificante 7 por ciento se transporta a España. Con lo que, cada vez más, la plata peruana paga la defensa peruana, en vez de servir exclusivamente los intereses de la Corona española en Europa; aunque no pretendo de ninguna manera que la merma de las remesas se deba principalmente a este factor. El Perú siguió produciendo la plata para alimentar el comercio imperial, pero a medida que avanzaba el siglo, mayores cantidades se dedicaban no sólo a la protección de los intereses de la Corona y de la Iglesia en el Perú, sino a la seguridad de la propiedad, de los negocios y de la vida de los ciudadanos del virreinato.

c) Un tercer punto en breve, porque no he tenido la oportunidad ni la inclinación a efectuar las investigaciones que tal vez aclaren el asunto, —supongo que el consumo de plata peruana en el virreinato estimuló las industrias y otras actividades económicas que servían con fines militares, y no sólo en los alrededores de la capital— el suministro de velamen y jarcia, de estopa y clavazón, pólvora y cuerda, el transporte de piedra para las murallas y de madera desde Guayaquil y Chile, la provisión de raciones de aceite, quesos de Chíncha, garbanzos, caballa, liza y tollo de Guambacho, y bizcocho. Aunque no estrechamente vinculado a lo que vamos diciendo, recuerdo haber leído de cargamentos de mercancías destinadas a Chile, que se parecen a libros de contabilidad del comercio internacional, refiriéndose a “pañó de Quito y de Castilla, varas de bramante y de Holanda, sedas de Córdova, estameñas de Ampudia, bayetas de la tierra, tafetanes de Génova, damasaco de Sevilla, bombasés de Inglaterra y holandilla delgada de China”. Así pues, el consumo de los productos de las minas en el Perú en este ramo de gastos, proporcionaba empleos y creaba oportunidades para sacar ganancias. Significa también, hasta cierto punto, un nivel de iniciativa y participación locales, dado la necesidad de reaccionar rápidamente, y en vista de que el Rey y su Consejo estaban tan lejos.

d) Estas ideas nos llevan a considerar cómo el asunto de la protección del virreinato pone de relieve la creciente divergencia entre las preocupaciones metropolitanas y peruanas, tanto como la necesidad cada vez más profunda en la costa,

fuera del Callao, de que la gente sea autosuficiente. En muchos casos los defectos y deficiencias del aparato defensivo, provenían de una falta de apoyo económico, porque la Corona española rehusaba incurrir en gastos perjudiciales para la caja real de Lima; pero, hay que decir, con cierta razón, después de todo, el Perú estaba remoto, lejos de los enemigos de España, protegido por otros obstáculos naturales, y la intervención era de un tipo irregular.

Por otro lado, expresando un punto de vista francamente peruano, el padre provincial de los jesuitas, Diego Alvarez de Paz, en 1618, condena la falta de justicia en tales opiniones: "No es justo que Su Majestad y su Consejo oigan lo que dicen allá, personas que o se mueven por pasión o pretenden hablar lo que agrada, que es que toda la plata vaya a España. No haga caso de pareceres de hombres engañados y regidos por un deseo de agradar, sino que continúa con valor en aplicarse a la defensa de este reino y en gastar lo que fuere necesario para su seguridad".

Como ejemplo de la actitud de la Corona española, recordemos que al final de la administración del Príncipe de Esquilache, la acumulación de nuevos gastos con respecto al presidio, los nuevos fuertes y la reforzada y ampliada Armada, acarrió una respuesta rápida y severa. "De aquí en adelante tengáis entendido que no habéis de poder distribuir, librar ni gastar de mi real hacienda ninguna suma en poca ni en mucha cantidad para ningún efecto que sea, o se os representare, conveniente a las cosas de vuestro gobierno". Se podrían citar ejemplos sinnúmero dirigidos a varios virreyes, mandando que se redujera el número de buques, negándose a pagar sueldos y reformando compañías del presidio del Callao. En realidad, aunque se dirigieron fondos a la defensa del Perú, se dedicaron preferentemente a proteger los intereses de la Corona española. A medida que se llega a fines del siglo, se ve con mayor claridad esta distinción, cuando la corona acepta, aunque de mala gana, la necesidad de proteger el Callao, Lima, Valdivia, el Istmo de Panamá y el transporte por mar de su plata, pero se niega a ofrecer protección a los mercaderes que bajan a Panamá o que trafican en los puertos secundarios, núcleos del comercio de cabotaje. Incluso hubo casos en que los virreyes pidieron la retirada de armas y artillería de puertos como Arica o Pisco para defender la capital o para incorporarse a la Armada.

Por ejemplo, en 1615, el Marqués de Montesclaros mandó que se retirara la artillería de un fuertecillo levantado por los propios habitantes de Arica. Opinaba que si las casas de adobe y madera sufrieran los cañonazos de los holandeses, sería más fácil y menos costoso repararlas o reconstruirlas que los edificios de piedra de



Lima y del Callao. Igualmente, a fines del siglo, el corregidor de Pisco dejó de cumplir con la orden general del Duque de la Palata, de sacar toda la artillería de puertos menores. Pero en esta ocasión fue por una razón algo inusitada la acción unida de las mujeres del puerto que según un testigo: “revistiéndose de amazonas se armaron con todo género de armas y se señorearon del fuerte en que estaba la artillería”. En cierto sentido, lo que significa es que se había creado en algunos lugares de la costa una cierta comunidad de intereses en respuesta a la intervención europea, algo que no existía en las provincias interiores. Por fin, se ve que en la mayoría de los puertos del virreinato, sus habitantes tuvieron que aprender a ser ingeniosos y autosuficientes, a fin de encargarse de su propia defensa por medio de iniciativas locales. Otros ejemplos serían la construcción de la muralla de Trujillo, contribuciones a donativos, y la formación del Tercio del Comercio. Además, fue solamente por la iniciativa de mercaderes y dueños de barcos que se consiguió mantener la Armada del Mar del Sur hasta el fin del siglo.

Todo lo cual nos lleva a proponer, que cuando se estudien los complejos factores que contribuyeron a la formación de una clara y bien diferenciada identidad peruana en el siglo XVIII, tal vez valga la pena tener en cuenta la divergencia, si no aún la oposición total, de los intereses de la metrópoli y la colonia, la comunidad de intereses en la costa, y la contribución a la seguridad del Perú que venía de iniciativas privadas.

## *El Perú Esencial*

DOCTOR JOSE ANTONIO DEL BUSTO DUTHURBURU\*

**A**l invitárseme a hablar en esta fecha, en esta casa de estudios a la que me honro en pertenecer, he escogido el tema de "El Perú Esencial", no para venir a decirles qué cosa es el Perú, cómo es el Perú, qué es lo que debe ser el Perú, sino ante una gentil invitación del Presidente, dar a entender qué cosa es para mí el Perú, cómo es el Perú y acaso también cómo debe de ser el Perú.

En primer lugar hay siempre una pregunta en todos nosotros, planteada tempranamente, y es el nombre del Perú, ¿a qué obedece? El nombre del Perú nació en el Perú, pero es un nombre mestizo que se debe al contacto de los españoles y de los indios. Ocurrió en la actual República de Panamá en el Golfo de San Miguel en el Océano Pacífico en el primer semestre de 1523, cuando el español vasco Pascual de Andagoya preguntó qué tierra era aquella en la que fondeaban los indios naturales; respondiendo éstos que era Birú con b labial explosiva y los españoles entendieron Pirú. De allí viene el nombre actual de Perú. Unos indios que hablaron mal y unos españoles que oyeron peor. Este es el origen del nombre de mi patria. Pero es así como, no quedándonos acá, hablaremos de lo esencial del Perú, del Perú Esencial, ¿y qué cosa es lo esencial? Es la esencia. Y ¿qué cosa es la esencia? La esencia filosóficamente hablando, es lo que hace que "eso sea eso" y no otra cosa, eso es lo que hace que el Perú sea el Perú y no otro país. Entonces empezamos por decir que, el Perú es una realidad histórica que presenta tres dimensiones distintas: el Perú como Patria, el Perú como Nación y el Perú como Estado.

---

\* Discurso leído el 24 de julio de 1996, con ocasión del 175° aniversario de la independencia nacional.



El Perú como Patria nació hace quince mil años o más, cuando los primeros cazadores nómadas ingresaron a nuestro territorio con el propósito de permanecer en él, y de hecho permanecieron, desde entonces hasta hoy existe el Perú como Patria; porque Patria es la tierra de los padres, y la tierra que pisaron esos progenitores nuestros es la que nos legaron a nosotros para que la conservemos y después la hereden nuestros hijos; Patria, pues, es la suma de hombres y territorios unidos por la historia, la tradición, la leyenda y aun el mito; es el pasado, el presente y el futuro; es el conjunto de tumbas guardadas con gratitud, de hombres que viven con dignidad y de cunas ansiadas con esperanza. El Perú como Patria es una de las más antiguas del continente americano. El hombre que hace algo grande por su Patria es un Patricio; el que la ama con autenticidad es un Patriota pero, el que no la tiene o no la ama como debe será siempre un Apátrida.

El Perú como Nación surge en el siglo XVI con los primeros mestizos, especialmente con el Inca Garcilaso que fue el que contó este proceso. Garcilaso se sintió español en el Perú, indio en España y finalmente un mestizo peruano en el ámbito universal. Por eso cuando escribe el último libro de sus **Comentarios Reales** cincela jubiloso la inmortal dedicatoria: "A los indios, mestizos y criollos de los reinos y provincias del grande y riquísimo Imperio del Perú, el Inca Garcilaso de la Vega, su hermano compatriota peruano, Salud y Felicidad". En estas líneas, acaso por primera vez, aparece la idea de Nación Peruana. En efecto, el Inca dedica su obra a todos los nacidos en el territorio del Perú, empezando por los indios quechuas siguiendo por los mestizos, mestizos reales, zambos y mulatos y terminando con los criollos blancos y negros. Con Garcilaso, se ha dicho, aparece la peruanidad como principio y el nacionalismo como devoción, y es que el Perú como Nación es un conjunto de pueblos con un pasado, un presente y un futuro comunes, que por encima de todo vínculo posee el de la Conciencia Nacional; y conciencia nacional es ser peruano, saberse peruano, sentirse peruano y querer seguir siendo peruano. En esto resulta piedra angular José Gabriel Túpac Amaru cuando expresa que los nacidos aquí deben vivir todos juntos, física y mentalmente, unidos como hermanos. El también aúna a los indios y a los criollos blancos, convoca a los mestizos reales y proclama la libertad de los negros, zambos y mulatos.

Posteriormente la independencia del Perú triunfa no porque San Martín y Bolívar hicieran conocer la libertad sino, sobre todo, porque la deseábamos desde antes y los peruanos no podíamos lograrla debido a que el poderío español, luego de 1780, se había centralizado y robustecido en esta parte. Díganlo los Precursores, los Conspiradores y los Revolucionarios Separatistas, esos que a pesar de todo

se alzaron altivos en 1811, 1812, 1813 y 1814. De no haber existido Conciencia Nacional San Martín y Bolívar habrían fracasado, pero acudieron a ayudarnos desde un primer momento y sin titubeos estuvimos enrolados en la causa de la libertad ansiada.

Nos hicimos libres con la ayuda de los demás; pero en esencia nos hicimos libres porque queríamos ser libres y así surgimos escribiendo una historia, levantando un escudo, entonando un himno y enarbolando una bandera. Se trata de una Nación, no de dos o de tres, y esa Nación es de probada antigüedad, de digna trayectoria, de costoso desarrollo, de resultado positivo y de gran nitidez histórica. Y así surge el Perú Integral, producto de la cultura occidental y de la cultura andina. Debemos, pues, ser universales sin dejar de ser únicos.

El Perú como Estado, finalmente, es la Nación jurídicamente organizada, es el Perú libre y soberano que aceptamos los peruanos. Nace de verdad el 15 de julio de 1821 con el Acta de Independencia, se anuncia al mundo el 28 de julio del mismo año y se consolida el 9 de diciembre de 1824 con la victoria de Ayacucho. Es libre y soberano bajo la forma de República. Por eso tiene tres poderes, acuña moneda propia, defiende sus fronteras y firma tratados internacionales. Y esta determinación de autonomía, razón jurídica más que suficiente, es la que alcanza al Perú un lugar de nueva realidad política en la geografía, al tiempo que ingresa el Perú como pueblo soberano en la historia universal. Gracias a todo el proceso, el Perú es hoy independiente, uninacional, pluricultural, multilingüe y mestizo; y todo esto que decimos, que es en lo que creemos, es lo que llamamos Visión Peruana del Perú.

Cuando se habla de la Cultura Andina y de la Cultura Occidental debe tenerse presente, sobre todo, en el Ministerio de Educación y en las Fuerzas Armadas, que nosotros sí somos andinos y al mismo tiempo occidentales; que una cosa no está reñida con la otra; que no somos solamente occidentales, como no somos exclusivamente andinos. Entonces tenemos que si la cultura occidental que nos aproxima a los demás pueblos occidentales es nuestro género próximo, la cultura andina que nos diferencia de todos los demás pueblos de la tierra es nuestra diferencia específica y, si la cultura occidental nos hace iguales a los demás pueblos, la cultura andina nos hace únicos, de manera que podemos ser las dos cosas: Como yo soy hijo, yo soy esposo y yo soy padre y sigo siendo el mismo a pesar de que soy tres cosas diferentes en mi unidad, ésta es mi identidad. Cuando se habla entonces del Perú integral estamos hablando del Perú independiente, de un Perú libre y soberano, que no todos los países lo pueden decir; y sin embargo, el nuestro sí, a pesar de



todo lo que sucede y a pesar de todo lo que sabemos, somos libres, somos independientes y, si somos así, es porque queremos seguir siéndolo. Somos uninacionales. Nuestro país es uninacional. No hay una nación en la costa, una nación en la selva y otra en la sierra. No, la nación es una. Los peruanos somos uno. No hay doble ni triple nacionalidad; y es una herejía patriótica el seguir predicando lo contrario en los colegios. El Perú es pluricultural. Cómo no lo va a ser. Tenemos la cultura andina por un lado, que engloba a la cultura quechua, a la cultura yunga, a la cultura aymara, Chachapoya, Cajamarca selvática. Y pues así a toda la raza cobriza que también se funde y confunde en ese abrazo indestructible con la cultura occidental y, estas dos culturas, repito, son las que hacen el Perú de hoy. Y la cultura occidental no solamente es España. La cultura occidental es más que España. Entonces nosotros por este lado venimos a ser herederos desde los egipcios, desde los fenicios, desde los griegos y de los romanos, desde los bárbaros especialmente de los godos y también de los árabes. De manera que involucrados dentro de una cultura que se ha venido a llamar finalmente cristiana, allí es donde tenemos nosotros la herencia de esta cultura occidental. Somos pluriculturales pero, ya hoy podemos decir que en nuestro origen, porque en la actualidad somos también monoculturales, no tenemos una cultura que podemos llamar peruana, que debemos llamar peruana y que no debemos reconocer foránea en absoluto. Debemos por tanto, reconocer lo nuestro y defenderlo de todo lo demás para que nuestra identidad siga siendo única y no nos confundan con otros, porque si bien tampoco es ofensivo, el amor a la verdad en nosotros mismo debe llevarnos a decir quiénes somos y, lejos de avergonzarnos, ver satisfacción en mostrarlo.

Somos multilingües, claro está, se habla el quechua, se habla el aymara, se hablan dialectos amazónicos, se habla el español y, sin embargo, todos tenemos, a pesar de las diferencias culturales y lingüísticas, que pensar igual y es impresionante cuando uno escucha el Himno Nacional en la selva en dialecto de la región o en algún caserío de la sierra, en el plantel de la localidad o en la costa también en castellano. De manera que somos evidentemente multilingües, y, además, multilingües en el norte, en el centro y en el sur; en la costa, en la selva y en la sierra, y por último fuimos poliétnicos, porque ahora somos ya mestizos y el ser mestizos es un poco la síntesis de todo lo que hemos dicho. Mestizo no es híbrido; yo no soy híbrido de mi padre y de mi madre; yo soy yo y entonces yo no soy responsable de mi padre ni yo soy responsable de mi madre pero, yo soy responsable de mí y yo tengo una identidad, y yo tengo una convicción, y yo tengo la obligación de darla a conocer y de estar satisfecho y orgulloso con ella porque no es un deber sino, repito, es una convicción; tengo por qué estarlo; no tengo de qué avergonzarme, y, entonces, yo soy yo y así como dice Dios: “Yo soy el que soy”; yo



Inca Garcilaso de la Vega.



Túpac Amaru.



José Olaya.



Miguel Grau.



minúsculamente puedo decir: yo soy yo y no ofendo a ninguna divinidad, y en cambio me precio ante los demás mortales del género humano.

Estamos entonces ante este mestizaje racial que ha hecho llegar al Perú las cinco principales razas del mundo; que ha hecho llegar al Perú la raza cobriza o americana, la raza blanca o europea, la raza negra o africana, la raza aceitunada u oceaniana y la raza amarilla o asiática, y todos en este momento continuamos dentro de los dos ingredientes raciales principales de nuestro mestizaje, como sería la raza cobriza y la raza blanca más todas las demás razas que también constituyen un aporte, no solamente racial, porque nuestro mestizaje más importante es el mestizaje cultural, ese que hace que hoy los peruanos seamos conocidos en el mundo por una comida, por un vestido, por una literatura, por una artesanía y hasta por una religiosidad especial y eso es lo que somos nosotros; eso es lo que entiendo yo después de haber recorrido todo el Perú, prácticamente sin excepción; de haber visto y de haber tratado a todos los peruanos, no solamente de haber visto a los peruanos de hoy; sino, por razón de mi oficio, haber conocido a los peruanos de ayer, de antes de ayer y también de más atrás; y entonces, después de todo este balance puedo decir: sí soy peruano, pero no lo digo con orgullo porque ya el orgullo es algo que de repente puede sonar a artificioso; lo digo con dos sentimientos muy firmes: con convicción y con satisfacción y entonces creo que con eso tampoco incurro en ninguna falta. Muchas gracias.

Solamente unas palabras más para decir también lo que pienso sobre Miguel Grau.

No tenemos conciencia en el Perú, me consta que no la tenemos, pero el Perú es el país americano que más héroes tiene en su historia. Si ustedes se echan a buscar héroes en otros países, siempre, sin ánimo de ofender a nadie, resulta que salimos gananciosos. Y hay héroes, diría yo, de toda talla. Hay héroes procedentes de todos los grupos y hay héroes, indudablemente, que están también en primer lugar y cuando yo pienso en estos héroes de primer lugar yo creo que uno puede ser José Gabriel Túpac Amaru y el otro, sin ninguna duda, más modernamente, Miguel Grau.

Miguel Grau es no solamente un héroe, sino es un paradigma ¿no?, que es más que héroe, es un hombre que no solamente hay que seguir su ejemplo, sino que en todo caso inculcar su ejemplo a los demás. Lo ha entendido bien el Mando Naval Peruano cuando ha puesto en su mausoleo la frase que nuestro Presidente del Instituto recordó; pero es que eso no es todo. El héroe joven tiene mucho mérito, pero a veces está impulsado por el superávit hormonal que le alcanza su juven-

tud. El héroe viejo, por lo general, es un hombre que ha madurado su heroicidad, que llega a ella conscientemente, cuya heroicidad es fruto de toda una formación y el héroe viejo, al que sí le quedan pocos días de vida, es el que decide con su afán ejemplarizador ser el ejemplo en este caso, y eso fue lo que pasó con Grau.

Yo no creo que hay héroe que sea perfecto porque entonces estaríamos hablando de un Dios y dentro de la imperfección humana, eso sí, hay unos hombres que son más perfectos que otros y entre los héroes hay unos que son más perfectos que los demás. A Grau le corresponde, entre nosotros, ser de los héroes más perfectos, por cierto no el único, por cierto no el último, porque me esperanza mucho el saber que muchas veces los peruanos, sí, aunque suene redundante, no sabemos vivir pero sí sabemos morir y en Grau ése es el caso.

Cuando se habla de Angamos, como cuando se habla de la Guerra con Chile, pues, en realidad yo no recibo un baño de pesimismo, sino todo lo contrario; una guerra que debimos perder en seis meses y que la hicimos durar seis años, no habla de un pueblo cualquiera, una capital como Lima que cae después de dos batallas, este ejemplo así no más no se ve en la historia. Batallas que se ganan sin armas, casi, en la sierra aunque se pierdan con armas en la costa. No se da otra campaña como la Campaña de la Breña; pero cuando yo cierro mis ojos y recuerdo un nombre encima del cual navegué cuando marché en representación de este Instituto a la Antártida; y estuve allí encima del lugar del holocausto, donde se arrojó alguna flor guardada, aunque seca; entonces yo estoy recordando al héroe máximo de la Armada Peruana, a uno de los más grandes héroes del Perú y que él solo en el buque más historiado de América, en el buque con más historia del Continente, porque no hay otra Nación con un buque de tanta historia en nuestro Continente en el nuevo mundo, estuvo allí contra (sí me da cierto pudor decirlo) seis enemigos, él solo contra seis enemigos; dos grandes que se tomaron el derecho de ser los primeros y cuatro no tan grandes que esperaban lo que iba a suceder. El hombre que se hunde entre seis barcos de guerra y tiene a su mando un monitor sabe que va a morir. Murió, no se engañó. Pero yo digo: hay muertes que hay que agradecer, y Grau es un peruano al que hay que decirle: gracias por haber muerto, gracias por haber muerto de ese modo, de esa manera; gracias por habernos legado a nosotros ese ejemplo, a nosotros, a nuestros hijos y a los hijos de nuestros hijos.





*Crónica*





## *Actividades del Instituto*

AÑO 1996

ENERO

### CONTINUACION DE INVESTIGACIONES

**P**rosiguió la investigación correspondiente a la Segunda Parte de la **Historia Marítima del Perú**, etapa 1879 - 1884 a cargo del Rvdo. Padre Armando Nieto Vélez S.J. y el Contralmirante Melitón Carvajal Pareja. Asimismo, continuó la investigación de la etapa 1906 - 1919 a cargo del Doctor Percy Cayo Córdova.

### ASAMBLEA GENERAL EXTRAORDINARIA

El día Viernes 26 se realizó la Asamblea General Extraordinaria en la que se trataron importantes asuntos institucionales. Fueron propuestos para Miembros de Número el Embajador Gonzalo Fernández Puyó y el Vicealmirante Jorge Du Bois Gervasi.

### CONVERSATORIO INTERNO SOBRE LA TERCERA PARTE DE LA *HISTORIA MARITIMA DEL PERU*

El Jueves 18 se llevó a cabo un Conversatorio de carácter interno, convocado por el Coordinador de la Tercera Parte de la **Historia Marítima del Perú**, Vicealmirante Alberto Indacochea Queirolo. Participaron los doctores José A. de



la Puente Candamo, Raúl Palacios Rodríguez y Humberto Leceta Gálvez; asimismo el Embajador José de la Puente Radbill, las investigadoras señoras Alicia Castañeda, Rosario Calmet y María Elena Morán y los oficiales C. de F. Francisco Yábar A. y Teniente 1º John Rodríguez A. Se trataron aspectos historiográficos, conceptuales, metodológicos; así como fuentes históricas concernientes a la Tercera Parte de la **Historia Marítima del Perú**, etapa 1919 - 1962.

## **FEBRERO**

### **VACACIONES INSTITUCIONALES**

En cumplimiento de un acuerdo adoptado por el Consejo Directivo, la mayor parte de las actividades institucionales estuvieron suspendidas en vista de las vacaciones otorgadas al personal del Instituto.

## **MARZO**

### **ESTUDIOS DE LICENCIATURA EN HISTORIA**

El lunes 18 de marzo se iniciaron las clases en la Licenciatura de Historia en la Pontificia Universidad Católica del Perú, a las cuales asistieron por primera vez el Comandante Francisco Yábar y por cuarta vez el Teniente 1º John Rodríguez. Estos estudios los auspicia el Instituto cumpliendo con uno de sus objetivos: contribuir a la formación de historiadores marítimos y navales entre los oficiales de nuestra Marina de Guerra.

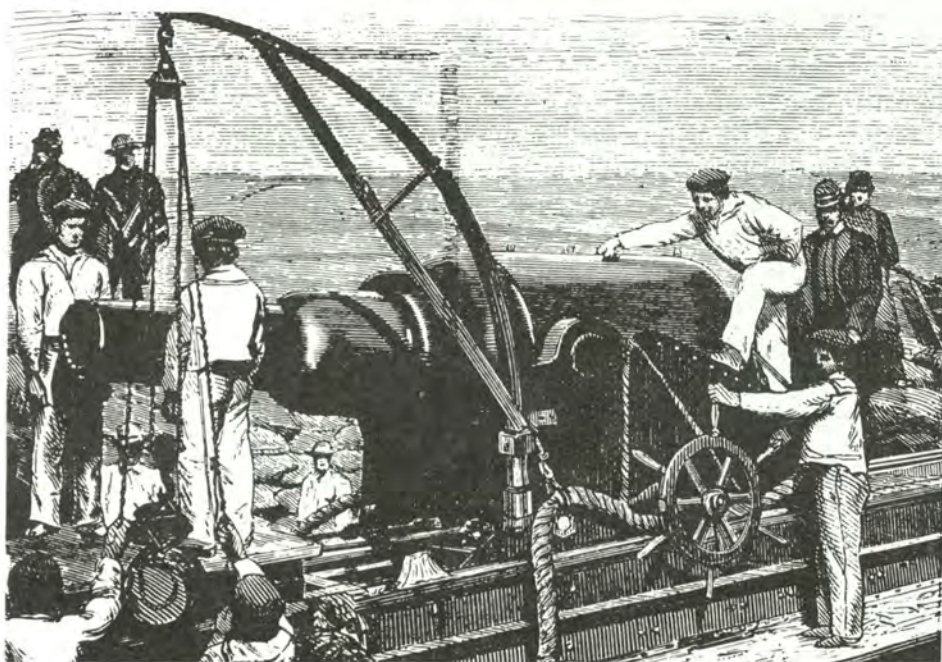
### **ASAMBLEA GENERAL ORDINARIA**

El miércoles 27 de marzo se efectuó la Asamblea General Ordinaria con el propósito de dar cuenta y aprobar los documentos institucionales: Memoria, Balance y Cuenta General correspondientes al año 1995, así como elegir al nuevo Consejo Directivo. Efectuada la votación, el Consejo Directivo quedó integrado en la siguiente forma:

|                        |                               |                      |
|------------------------|-------------------------------|----------------------|
| Contralmirante (r)     | Ramón Arróspide Mejía         | Presidente           |
| Contralmirante (r)     | Melitón Carvajal Pareja       | Vice-Presidente      |
| Capitán de Fragata (r) | Luis Felipe Villena Gutiérrez | Secretario Ejecutivo |
| Contralmirante (r)     | Héctor Absi Concha            | Tesorero             |



Combate del Dos de Mayo de 1866.



Detalle de un cañón Armstrong  
con personal de marinería en la línea defensiva del Callao.



|                    |                               |  |
|--------------------|-------------------------------|--|
| Contralmirante (r) | Fernando Casaretto Alvarado   | Vocal de Edición   |
| Contralmirante (r) | Jorge Villalobos Urquiaga     | Vocal Científico   |
| Doctor             | Raúl Palacios Rodríguez       | Vocal de Historia  |
| Vicealmirante (r)  | José Carcelén Basurto         | Vocal de Intereses<br>Marítimos                                    |
| Rvdo. Padre        | Armando Nieto Vélez S.J.      | Vocal de Biblioteca y<br>Publicaciones                             |
| Contralmirante (r) | José García Valdivieso        | Vocal de Monumentos,<br>Archivos y Museos                          |
| Vicealmirante (r)  | Luis Ernesto Vargas Caballero | Presidente de la Comisión<br>de Estudios Estratégico-<br>Marítimos |

#### ABRIL

#### CLASES DE HISTORIA MARITIMA EN LA ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA NAVAL

Por tercer año consecutivo, y a través de los Miembros de Número, doctores José Agustín de la Puente Candamo y José Antonio del Busto Duthurburu y de los profesores José de la Puente Brunke y Humberto Leceta Gálvez, el Instituto se hizo cargo del dictado de la asignatura de Historia Marítima del BAEM mediante conferencias en la Escuela Superior de Guerra Naval, por encargo de ésta.

#### MAYO

#### CONMEMORACION DEL COMBATE NAVAL DEL DOS DE MAYO DE 1866

El mismo 2 de mayo el Instituto organizó el acto académico en conmemoración del 130º Aniversario del Combate Naval contra la Escuadra Española. Los discursos de orden estuvieron a cargo del Dr. Percy Cayo Córdova en el aspecto histórico y del Vicealmirante Alberto Indacochea Queirolo en el aspecto naval.

#### JUNIO

#### INCORPORACION

El día miércoles 26 de junio se incorporó como Miembro de Número del

Instituto el Embajador Gonzalo Fernández Puyó. Expuso el tema titulado: "El Perú y el Derecho Internacional en el Proceso Antártico". El discurso de bienvenida estuvo a cargo del Contralmirante Jorge Villalobos Urquiaga. Ambos discursos están publicados en este número de la Revista.

## JULIO

### INICIACION DE INVESTIGACIONES DE LA TERCERA PARTE

El viernes 1º se dio inicio a las tareas de investigación histórica para escribir la Tercera Parte de la **Historia Marítima del Perú**, período 1919 - 1930, a cargo del Doctor Raúl Palacios Rodríguez, luego del acuerdo adoptado por el Consejo Directivo.

### SESION SOLEMNE

El miércoles 24 el Instituto efectuó el acto académico en conmemoración del 175º Aniversario de nuestra Independencia Nacional. El discurso de orden estuvo a cargo del Doctor José Antonio del Busto Duthurburu y está publicado en este mismo número de la Revista.

## AGOSTO

### SESION SOLEMNE

El miércoles 14 el Instituto efectuó la Sesión Solemne en conmemoración del 85º Aniversario de la Fuerza de Submarinos. El discurso de orden fue leído por el Contralmirante Federico Salmón de la Jara, Presidente Honorario Vitalicio del Instituto.

### INCORPORACION

El jueves 22 se incorporó como Miembro de Número del Instituto el Doctor Luis Enrique Tord Romero, quien expuso el tema: "El Capitán de Navío Luis Germán Astete, héroe de Huamachuco". El discurso de bienvenida estuvo a cargo del Contralmirante José García Valdivieso. Los dos discursos están publicados en este número de nuestra Revista.



## SETIEMBRE

### CELEBRACION INSTITUCIONAL

El martes 24 se llevó a cabo una celebración con motivo del XXXIII Aniversario del Instituto, develándose en la oficina de la Presidencia la fotografía del ex-Presidente, Vicealmirante Alberto Indacochea Queirolo. Durante el Acto Litúrgico el Padre Armando Nieto Vélez recordó en forma especial a los consocios fallecidos.

### CONVERSATORIO

El miércoles 25 el Instituto organizó una exposición para los Almirantes y Capitanes de Navío de la Marina en actividad, a fin de dar a conocer el Instituto y sus realizaciones en los campos Histórico y Estratégico-Marítimo.

### INCORPORACION

El jueves 26 fue incorporado como Miembro de Número el Capitán de Navío (r) José Luis Guerola Lazarte. Expuso el tema: "Contaminación del Medio Marino: Análisis de un problema mundial de interés prioritario". El discurso de bienvenida estuvo a cargo del Embajador Gonzalo Fernández Puyó. Ambos discursos están publicados en este número de la Revista.

## OCTUBRE

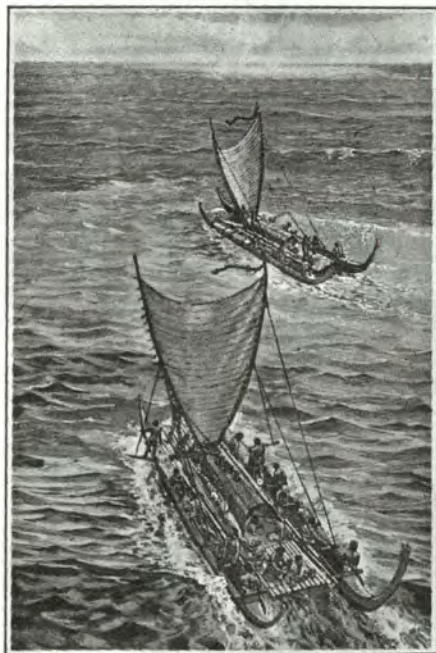
### CONMEMORACION

El viernes 4 se llevó a cabo el acto académico en conmemoración del 117° Aniversario del Combate Naval de Angamos y del 175° Aniversario de la Creación de la Marina de Guerra del Perú. El discurso de orden estuvo a cargo del Doctor Percy Cayo Córdova.

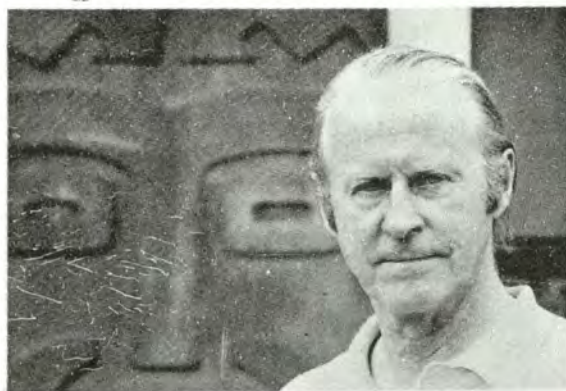
### EXPOSICION

El viernes 25 se inauguró la exposición "Miguel Grau y su época" en los ambientes del Instituto Riva Agüero de la Universidad Católica, institución con la cual se organizó dicha exposición.

THOR HEYERDAHL  
LA NAVEGACION MARITIMA  
EN EL ANTIGUO PERU  
SEAFARING IN EARLY  
PERU



PUBLICACION DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS  
HISTORICO - MARITIMOS DEL PERU



Thor Heyerdahl.



## NOVIEMBRE

### SIMPOSIO

El jueves 7 se efectuó en el Instituto el Simposio Nacional “Influencia de la Actividad Portuaria en el Desarrollo Nacional”, con la colaboración de la Sociedad Nacional de Pesquería, Dirección General de Capitanías y Guardacostas, Oficina Naviera Comercial, Asociación Marítima del Perú y Dirección de Hidrografía y Navegación.

### INCORPORACION

El miércoles 20 fue incorporado como Miembro de Número el Vicealmirante (r) Alfonso Panizo Zariquiey, quien disertó sobre “Submarinos de fabricación alemana en la Marina de Guerra del Perú”. El discurso de bienvenida estuvo a cargo del Doctor José Agustín de la Puente Candamo. Ambos textos se publican en este número de la Revista.

## DICIEMBRE

### PRESENTACION DE LIBRO

El martes 10, el Doctor José Antonio del Busto Duthurburu hizo la presentación del libro **La Navegación Marítima en el Antiguo Perú** (en versión bilingüe), del que es autor el Doctor Thor Heyerdahl.

### ENTREGA DE LA INSIGNIA DE COMANDO DE GRAU

El viernes 13, por intermedio de su Presidente, el Instituto hizo entrega al Museo Naval del Perú de la Insignia de Comando usada por el Almirante Miguel Grau durante la Campaña Naval de 1879.

*Necrología*

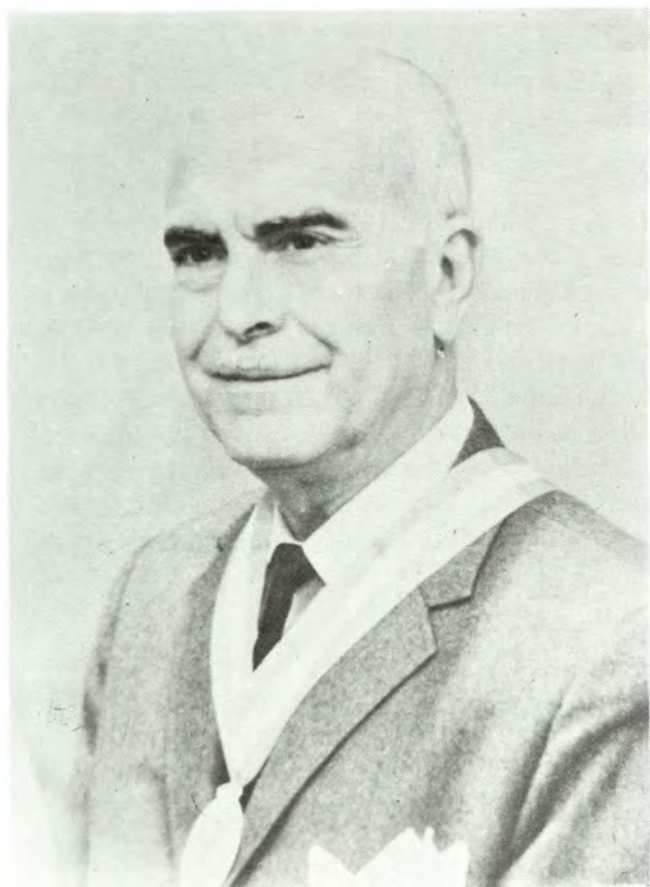




## VICEALMIRANTE JOSE CARVAJAL PAREJA

*E*l 28 de setiembre de 1996 ocurrió el sensible fallecimiento del Vicealmirante José Carvajal Pareja. Había nacido en 1926 e ingresó como oficial en 1946. Destacado Almirante de nuestra Marina, quien durante su brillante carrera profesional ocupara los más altos cargos dentro de la institución. Fue Comandante General de la Marina y Ministro de Estado en ese Despacho. Incorporado como Miembro de Número del Instituto en mayo de 1994, presentó un erudito trabajo sobre la personalidad del Capitán de Navío Aurelio García y García. Trajo a nuestra casa el prestigio de una noble tradición familiar y aportó, desde el primer momento, toda su capacidad y empeño en las labores del Instituto, así como en las tareas de la Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos.





## CAPITAN DE FRAGATA Dr. FERNANDO ROMERO PINTADO

*E*l 6 de diciembre de 1996 falleció –a los 91 años de edad– el Capitán de Fragata Dr. Fernando Romero Pintado. El Comandante Romero fue Miembro de Número Fundador de nuestro Instituto y autor del Tomo VIII, Vols. 1, 2 y 3 de la **Historia Marítima del Perú**. Deja un vacío muy difícil de llenar. Ilustre Oficial de Marina, fue en su polifacética actividad un notable ejemplo de inagotable capacidad de trabajo en los campos de la cultura, de la Universidad peruana, en la que ocupó los cargos de Rector de las Universidades del Pacífico y de Huamanga, así como en organismos internacionales y asesor de países latinoamericanos en la orientación de sus planes educativos. Miembro de Número de la Academia Peruana de la Lengua y autor de importantes libros, cuentos y de centenares de publicaciones en el Perú y en el extranjero. Su notable obra **Grau, Biografía Lírica** representa su mejor legado a las generaciones actuales y futuras de nuestra Marina de Guerra.





Este número de la Revista se terminó de  
imprimir el 10 de Setiembre de 1997, en la  
IMPRESA DE LA MARINA DE  
GUERRA DEL PERU  
Av. Venezuela s/n  
Bellavista – Callao



