Dirección de Hidrografía y Navegación: 90 AÑOS EN EL RELOJ DE LA HISTORIA

La tradición marinera de los derroteros -que hasta hoy se conserva con las naturales variaciones de la tecnología moderna- nos traslada a tiempos pretéritos cuando los navegantes se hacían a la mar con estos auxiliares que les servían para reconocer el perfil de las costas, localizar sus poblaciones y determinar las facilidades que en ellas podían encontrar para reabastecimiento de agua y víveres.

Una muestra de estos antiguos derroteros, además de astrolabios, ballestillas, teodolitos, sextantes y otros instrumentos de navegación, se exhiben como preciadas joyas en uno de los ambientes de la sede institucional de la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina, con motivo de haber cumplido 90 años de su creación, trayecto recorrido viento en popa en fecunda jornada que ha trascendido los límites de la patria.

En esta muestra hemos podido apreciar el manuscrito del Decreto del 20 de junio de 1903 que da la partida de nacimiento a la que hoy es la Dirección de Hidrografía y Navegación, uno de los derroteros más antiguos, que data de 1675, y una carta de la ensenada de Miraflores, bahía del Callao e Isla San Lorenzo confeccionada a acuarela y a puño con envidiable maestría por Germán Stiglich. Figuran también el Derrotero de la Costa de Aurelio García y García (1870) y el de Rosendo Melo. Igualmente, dentro de las valiosas curiosidades, se aprecia una libreta de apuntes de Stiglich en sus viajes de exploración por el río Madre de Dios, donde una nota, una frase de este hombre que desafió a la naturaleza en sus andanzas precursoras, sirvió para hacer conocer lo que tenemos y lo que paradójicamente desconocemos.

Como una continuidad de esta tradición marinera, Hidrografía y Navegación nos muestra los derroteros que elabora esta Dirección con técnicas fotográficas y de dibujo obviamente muy distantes de las de sus antecesores, técnicas asimiladas en distintas etapas en sus 90 fructuosos años ligados al desarrollo marítimo, fluvial y lacustre, cuyo itinerario intentamos sintetizar.

CONTRA VIENTO Y MAREA

Corría el año 1903, las consecuencias funestas de la guerra se sentían en todo el ámbito nacional, en el área marítima y específicamente en lo que respecta al Poder Naval, que no era la excepción de

la regla. Esta patética realidad, la expresó en el Congreso el Contralmirante Manuel A. Villavisencio en su calidad de Ministro de Guerra y Marina: "Muy penoso me es manifestaros que la Nación carece del elemento más importante para la defensa de su extenso litoral, de ese factor positivo de la estrategia militar, de Marina de Guerra, después de los desastres de la Guerra del Pacífico, no quedaron ni vestigios de nuestra valiosa escuadra. Veintitrés años han transcurrido y, sensible es decirlo, no se ha atendido como la Nación pide, a tan apremiosa necesidad. Así, pues, por doloroso que sea, debo declarar ante la representación Nacional, que nuestros puertos están a merced del primero que intente ultrajarlos o herirlos a mansalva".

Lo expresado por el Contralmirante Villavisencio nos refleja la crisis en que se encontraba el Perú. Sin embargo, estos conceptos del héroe sirven para reflexionar en el espíritu emprendedor, en la alta moral y en el carácter indesmayable del marino peruano y su preocupación por el futuro, pues, si bien se vivía en instantes de apremio, contra viento y marea se logra la creación de la Comisión Hidrográfica el 20 de junio de 1903, para lo cual se advirtió que los mapas de la República adolecían de notables inexactitudes al no haberse practicado en el territorio ningún levantamiento geodésico, que mientras se establezcan trabajos de esta naturaleza conviene rectificar, por medio de observaciones astronómicas, la posición geográfica de las ciudades y de los puntos más importantes del territorio, particularmente de aquéllos situados en la Costa del Pacífico y en la región bañada por los ríos del Oriente. Se mostró suma preocupación porque en la Amazonía existía una gran extensión completamente inexplorada, principalmente en zonas de frontera, para lograr el propósito de determinar coordenadas geográficas y de practicar levantamientos hidrográficos, siendo necesario unificar estos trabajos. Se consideró igualmente que sean Oficiales de Marina quienes por su competencia profesional posean aptitudes necesarias para realizar los citados trabajos.

EL DECRETO HISTORICO BASAMENTO DE LO QUE SERIA LA DIRECCION DE HIDROGRAFIA Y NAVEGACION

El dispositivo que crea la "Comisión Hidrográfica" y que lleva la rúbrica del presidente Eduardo López de la Romaña y Manuel Villavisencio, dice: "Créase una Comisión que se denominará "Comisión Hidrográfica" y se ocupará de fijar la situación geográfica de las ciudades y de los puntos principales del territorio de la República, de estudiar la costa del Pacífico y las vías orientales levantando los planos necesarios y determinando los datos que contribuyan a facilitar la navegación a lo largo de la primera y en el curso de estos últimos, y de explorar y trazar el mapa de las zonas orientales que colindan con las Repúblicas vecinas.

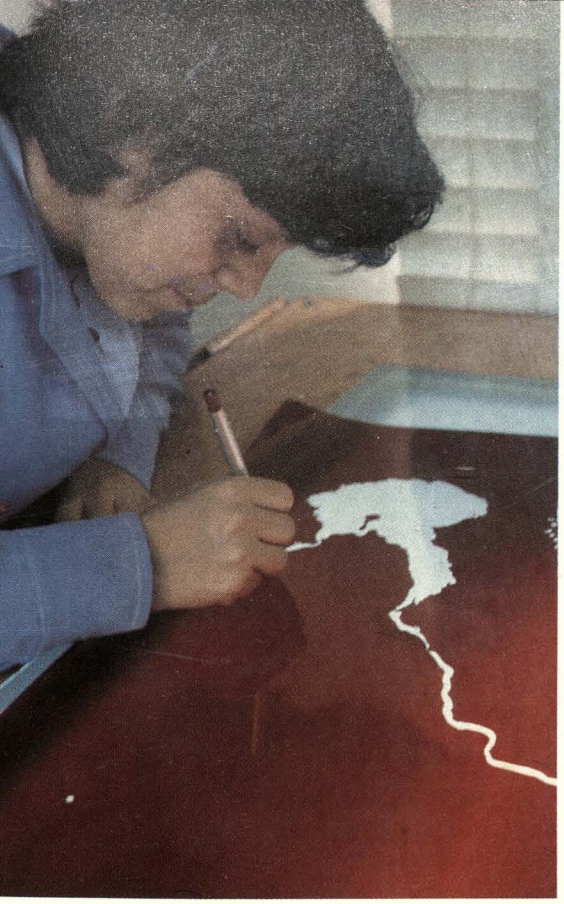
El personal de esta comisión lo compondrá oficiales del Cuerpo General de la Armada.

La "Comisión Hidrográfica" dependerá del Ministerio de Guerra y Marina, que queda encargado de este decreto.

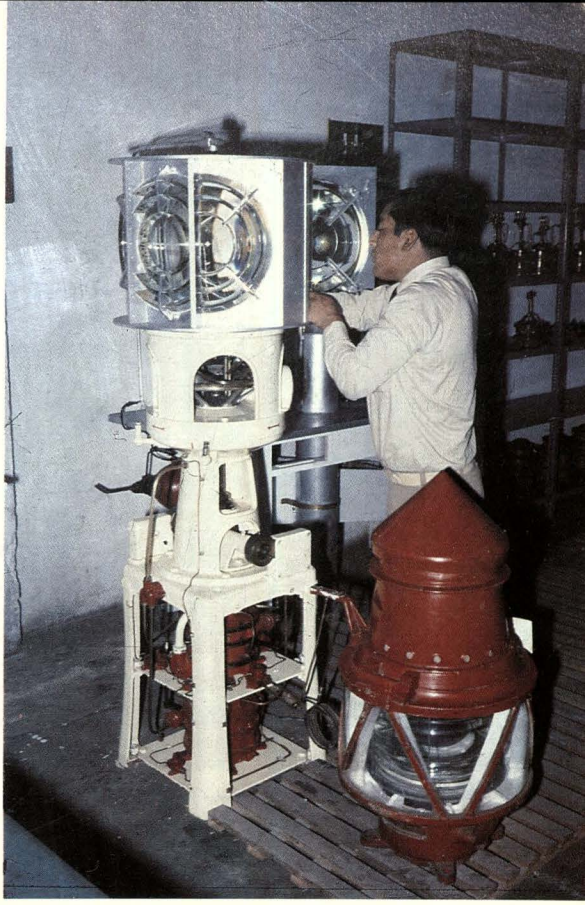
Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, el 20 de junio de 1903".

SIGNIFICATIVOS ANTECEDENTES

Mucho antes de la dación del mencionado decreto, al haber quedado en poder de los



Experta trabajando en separación de colores de una carta náutica, como parte del proceso cartográfico.



Mantenimiento del aparato lumínico de un faro del Departamento de Señalización.

Vista general del moderno y funcional edificio y muelle de la Dirección de Hidrografía y Navegación.



La Dirección de Hidrografía y Navegación cuenta con 4 embarcaciones para realizar trabajos hidrográficos en el litoral, los cuales son de suma importancia para el desenvolvimiento de la actividad náutica.

Un técnico del Departamento de Hidrografía está dando apoyo terrestre para el levantamiento hidrográfico de un río con la ayuda de un teodolito.

españoles las primeras cartas náuticas de nuestras costas al acceder el Perú a la vida republicana, el gobierno, dada la urgencia, encargó su confección a cartógrafos europeos, a fin de que viabilicen las operaciones navales y el comercio marítimo por nuestro litoral.

Fue en 1867 cuando se crea una "Comisión Hidrográfica" bajo el mando del norteamericano Tucker, emprendedor y avisor él, a quien acompañaron oficiales de Marina en el encargo de explorar y levantar cartas de los ríos amazónicos. Esta comisión realizó su difícil misión hasta 1875 al crearse la "Junta de Vías Fluviales", en la que toman parte marinos como Stiglich, Carrasco, Mavila, Távara, Raygada, entre otros. El trabajo gigantesco que realizaron sirvió para descubrir regiones ignotas de ingentes recursos económicos.

OTROS DOCUMENTOS TESTIMONIALES

Al decreto Supremo de su creación -que ya hemos citado-, le siguen otros documentos que paulatinamente van diseñando la formación de la Dirección de Hidrografía y Navegación, como el Decreto del 26 de setiembre de 1921 que norma el alcance de las actividades hidrográficas que debe cumplir la Marina de Guerra y en el que se especifica la adquisición y entrega de cartas, derroteros y anuarios marítimos, proporcionar a la Marina de Guerra y a la Marina Mercante la información náutica y meteorológica, realizar estudios e informes sobre alumbrado y balizamiento de las costas, ríos y mares, así como la construcción, funcionamiento, inspección y vigilancia de los faros, luces y boyas en todo el territorio nacional.

Al constatar la carencia de cartas de navegación nacionales de la costa del Perú, el 13 de setiembre de 1926 se emite otro dispositivo que autoriza el levantamiento de toda la costa, la determinación del relieve submarino, como también efectuar el estudio de vientos, corrientes y todo aquello que se refiera a la rama hidrográfica.

Es el 28 de setiembre de 1926 cuando la Comisión Hidrográfica pasa a convertirse en el Servicio Hidrográfico de Marina y, en 1934, su denominación sería "Servicio de Hidrografía y Faros".

Por D.S. del 25 de junio de 1964 se cambia la denominación de Servicio a Dirección, siendo el 12 de junio cuando se modifica su denominación anterior por la de Dirección de Hidrografía y Faros y, por D.S. de junio de 1973, toma su denominación actual: Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina.

Tales son, entre otros, los hitos legales que marcan la trayectoria de esta dependencia naval, importantes en su contexto general. Empero, en este periplo histórico que todos alabamos por la intensa, armoniosa e inteligente labor del personal de todos los estamentos, unos decidiendo, otros ejecutando, en una continuidad y solvencia de trabajo ejemplar, desde los lejanos derroteros a los que nos hemos referido, hasta los momentos actuales de la informática, el empleo de satélites espaciales y de novísimos equipos electrónicos que permiten realizar trabajos de alta sofisticación.

CAPACITACION, BASE PARA UNA EFICIENTE MISION

En la Dirección de Hidrografía y Navega-

ción -como en todas las dependencias de la Marina- la capacitación del personal se constituye en una mística, puesto que ellos aceptan el desafío de hacer de nuestros puertos los puntos comerciales por excelencia en el Pacífico, de allí que el alto profesionalismo sea una de las prioritarias preocupaciones de las autoridades navales.

Este personal competente está, por eso, capacitado para ejecutar todas las tareas concernientes a los levantamientos hidrográficos, a la seguridad de la navegación y al conocimiento de aspectos tecnológicos referentes a la hidrografía, la navegación, la cartografía, la señalización náutica y la meteorología marítima. La capacitación es integral en todos sus niveles; periódicamente los tripulantes de buques y de la red de estaciones meteorológicas costeras de la Marina, ubicadas a lo largo de nuestro litoral, son capacitados en asuntos elementales y básicos de la especialidad en las instalaciones de esta Dependencia.

EXPEDICIONES ANTARTICAS, LOGROS HISTORICOS

Entre los más grandes logros alcanzados por los hombres de Hidrografía y Navegación figuran, no cabe duda, las tres expediciones antárticas, las cuales fueron posibles gracias a una paciente capacitación tanto en las aulas, como en conferencias y, al principio, como invitados en los buques y en las bases antárticas de países amigos, donde nuestros oficiales adquirieron valiosos conocimientos y experiencias para los entonces futuros viajes y también para la futura instalación de nuestra propia Base en el continente de los hielos perpetuos, al cual, en 1988, arribó el B.I.C. Humboldt en su primer viaje científico, llevando a bordo la primera expedición, mientras millones de peruanos aplaudíamos la hazaña, porque ellos lograron el anhelo de un país que se siente capaz de realizar las más grandes proezas.

Retornando a nuestro país, son igualmente fecundos los logros de Hidrografía y Navegación allá en la Amazonía, cuya enorme superficie posee una red natural de vías de comunicación compuesta por más de 10,000 Km. de ríos navegables. Allí nuestros hidrógrafos, como sus antecesores, realizan trabajos de investigación, hoy, claro está, con la ayuda de modernos elementos, entre estos una unidad de investigación fluvial: el B.A.P. "Stiglich", embarcación que está equipada con radar de alta resolución, ecosonda de múltiple canal, posicionador de satélite geodésico, así como lanchas con ecosondas portátiles y posicionadores electrónicos. Actualmente se está trabajando en otros proyectos, como el Estudio de Variación del Cauce de los Ríos, con apoyo de imágenes obtenidas por percepción remota.

Como reconocimiento a los hidrógrafos de la Amazonía, evocamos la temeraria y audaz exploración a la Zona del Itsmo de Fitzcarrald a bordo del Stiglich, de cuya vía se obtuvieron cartas de practicaje entre Iquitos, Pucallpa, Boca del Río Urubamba y Shepahua, información del río Urubamba y su carta batimétrica, reconocimiento del río Mishagua y una carta de perfiles transversales de todo el bajo Mishagua, reconocimiento del Itsmo de Fitzcarrald y construcción de dos helipuertos en el lado occidental y oriental del mismo.

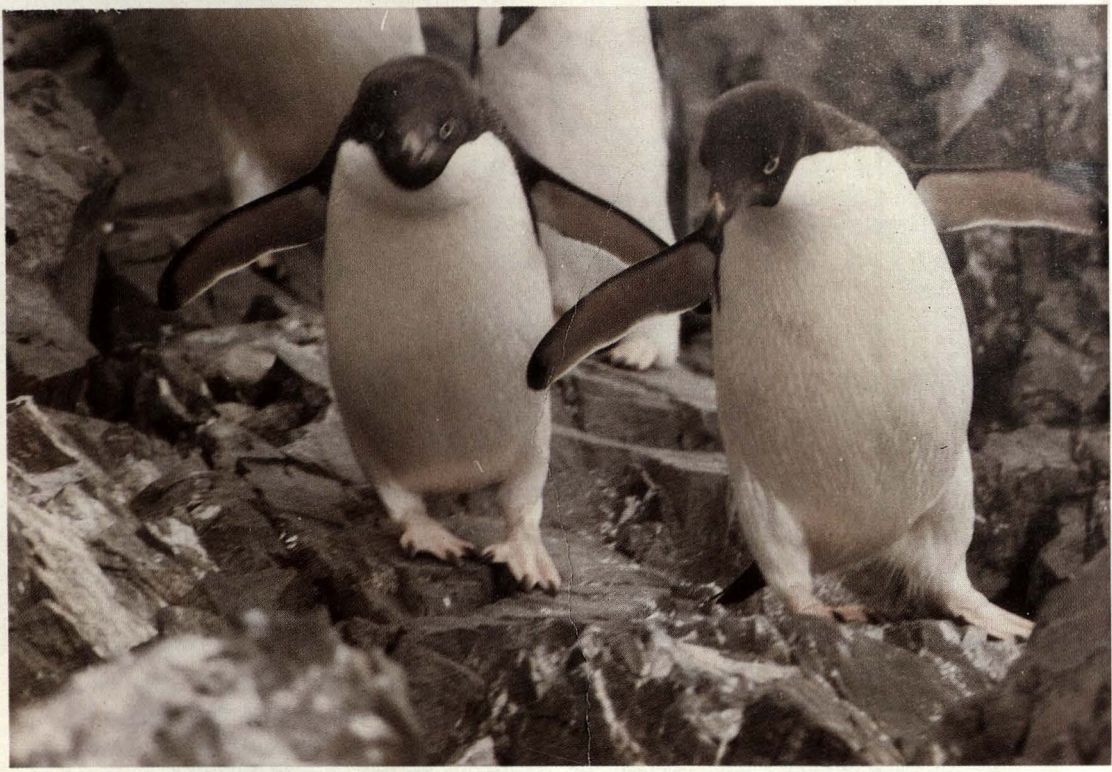
Asimismo, se comprobó que desde las



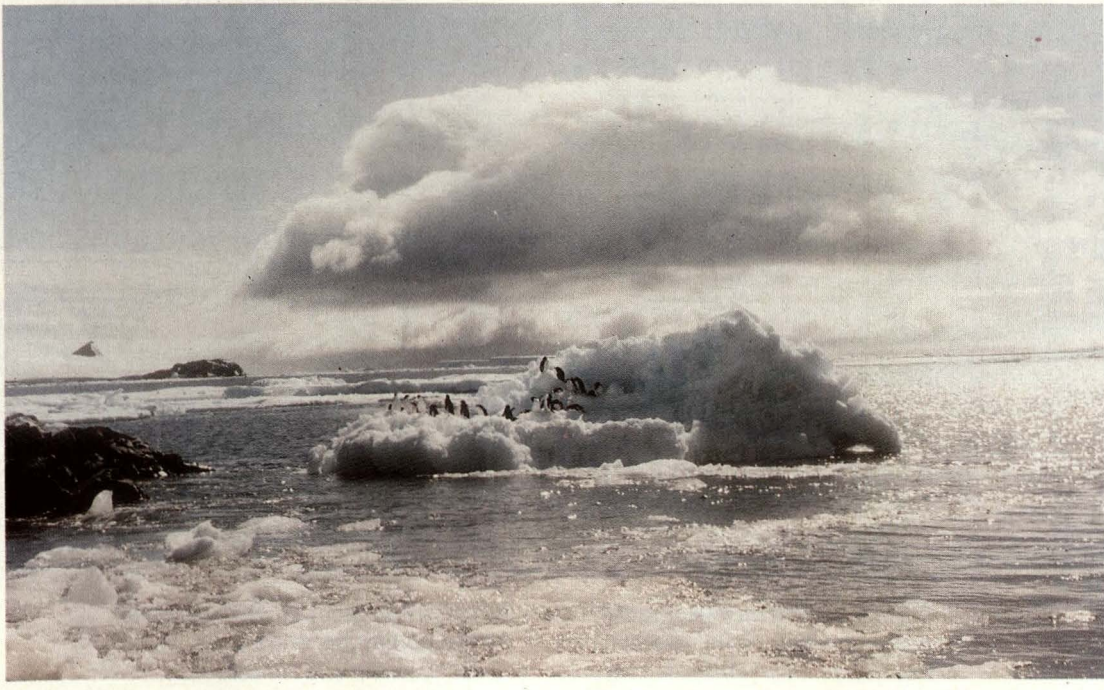
El B.A.P. "La Macha", es una unidad de apoyo al levantamiento hidrográfico en el litoral, cuenta con instrumental y equipos para recolección de parámetros hidrográficos, oceanográficos y meteorológicos que permiten obtener datos directamente del área de estudio para su posterior procesamiento en gabinete.



B.A.P. Stiglich, unidad de investigación fluvial equipada con radar de alta resolución, ecosonda de múltiple canal, posicionador de satélite geodésico, entre otros. Viene trabajando en importantes proyectos de investigación en la Amazonía.



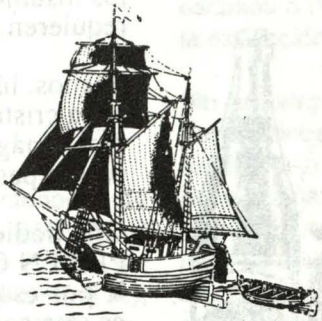
Con su elegante frac, estos simpáticos pingüinos contribuyen a realzar la belleza del paisaje antártico. En grupo o en pareja dan la bienvenida al marino peruano, a quien acompañan en las frías jornadas de trabajo.



cercanías de la boca del río Sherjali y en toda la zona del itsmo se encuentran, en estado primitivo, indios Pirus, Amahuacas y Yaminahuas, que fueron hostiles ante la presencia de los expedicionarios. Este último relato que aparenta ser una versión de los pioneros de hace 90 años, es la versión de los hidrógrafos de hoy. Siempre trabajando y descubriendo el Perú de mañana.

Como hemos podido apreciar, la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina, que dá la hora oficial del Perú, también ha marcado en el reloj del tiempo, minuto a minuto, segundo a segundo, 90 años de brillante trayectoria hidrográfica en el Continente.

Producción: Sala de Redacción (S.H.P.)

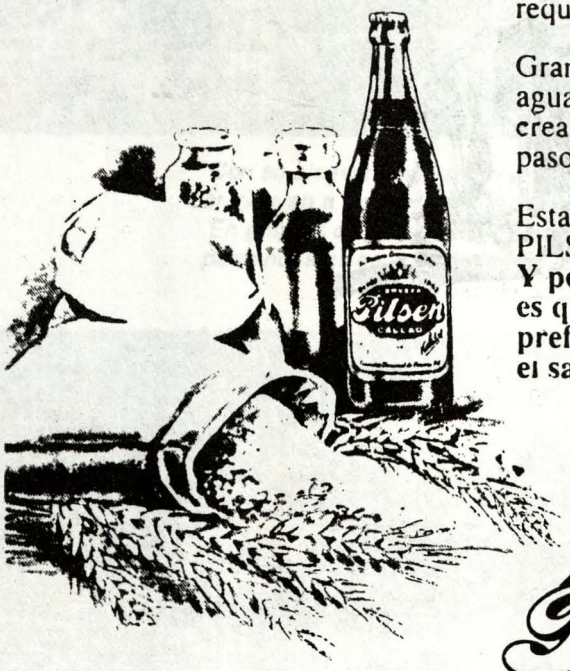


Excelencia en Calidad

Siguiendo famosa tradición
para hacer una gran cerveza
los insumos de más pureza
requieren atenta selección.

Granos, lúpulo y cebada
agua cristalina y pura
crean mágica mixtura
paso a paso controlada.

Esta tradición de fama
PILSEN CALLAO se llama.
Y por eso la gran verdad
es que cada vez más gente
prefiere, disfruta y siente
el sabor de la calidad.



¡Salud!

Desde 1863
CERVEZA
Pilsen
CALLAO
¡Calidad!

¡ARRIBA LA CALIDAD!