La Marina de Guerra del Perú y el "caso Onassis"

Teniente Primero CJ
Carlos Melchor Schiaffino Cherre

"Los pescadores que habitaban el litoral y que viven de los recursos del mar y de las lagunas, tenían por diosa principal a Mamacocha (...la madre fecunda que alimentaban a sus hijos...), nombre con el que designaban el mar. (1)

En el mes de noviembre de 1954, hace más de 40 años, se llevó a cabo una intervención por parte de la Marina de Guerra del Perú que sentaría precedente sobre la protección de los recursos naturales en el dominio marítimo peruano: el llamado "caso Onassis".

Los hechos relacionados con esta participación naval, primero tuvieron un carácter operativo, como fue la persecución de una flota pesquera extranjera y la captura de 5 de sus barcos por la Armada Peruana, por incursionar ilícitamente dentro de las 200 millas, efectuando una caza indiscriminada e irracional de ballenas. Como consecuencia de ese apresamiento, se inició un procedimiento marítimo-administrativo (sumaria), que terminó con la expedición de la resolución del Capitán de Puerto de Paita, de fecha 25 de noviembre 1954, que impuso una multa ascendente a la suma de tres millones de dólares (US $ 3,000,000.00), a los capitanes, propietarios y navieros de las naves infractoras, la misma que fue íntegramente pagada. La Marina de Guerra del Perú hizo respetar tanto las normas nacionales como internacionales existentes a esa fecha, y con lo cual el Perú dio a conocer a las grandes empresas pesqueras extranjeras que protegería sus riquezas ictiológicas por la razón del derecho.

A) CONTEXTO HISTÓRICO

- En el año 1954, gobernaba el país el General Manuel A. Odría, siendo presidente del Consejo de Ministros el vicealmirante Roque A. Saldías, quien a su vez tenía el cargo de ministro de Marina; el despacho del Ministerio de Relaciones Exteriores lo ejercía el Dr. David Aguilar Cornejo. Ambos ministerios actuarían ejerciendo sus respectivas competencias, pues el apresamiento de los buques pesqueros ocasionaría no sólo un proceso administrativo bajo el ámbito marítimo, sino que nuestra diplomacia atendería los reclamos internacionales. Entre éstos, el formulado por el embajador de Gran Bretaña, el 19 de noviembre de 1954, expresando preocupación "*sobre los buques de la flota ballenera de propiedad del señor Aristóteles Onassis por el efecto que pudiera traer sobre intereses británicos*", refiriéndose expresamente a la empresa inglesa que aseguró los barcos. Esta nota fue contestada el 25 del mismo mes por el ministro de Relaciones Exteriores indicándole al gobierno británico que " *los procedimientos y actividad asumidos por el Perú con respecto a Onassis constituyen acto de soberanía respecto de los cuales no puede aceptar ni reservas ni reclamaciones*". (2.1)
- En lo que se refiere a la industria pesquera peruana, en la década del cincuenta estaba en proceso de desarrollo, no contándose con una flota pesquera nacional de envergadura, por ello su presencia en el comercio internacional no era aún significativa. Al respecto el Dr. Luis Ponce, en su artículo sobre Historia Económica Peruana del siglo XX (3), presenta un cuadro sobre la composición de las exportaciones peruanas durante el período 1945-1980, correspondiendo a los productos pesqueros la siguiente participación porcentual:

1945 = 1%	1965 = 28%
1950 = 3%	1970 = 25%
1955 = 5%	1975 = 15%
1960 = 12%	1980 = 5%

Esta situación fue considerada por el Dr. José Luis Bustamante y Rivero cuando señalaba: "*Nuestra industria pesquera entre los años 40 y 50 del siglo en curso no rebasaba aún visiblemente la etapa que llamaríamos rudimentaria de la pesca doméstica que se vale de embarcaciones menores y del esfuerzo individual...*"(4)

Con lo anterior, se evidencia que hasta antes de 1960 nuestros recursos pesqueros no habían accedido al mercado mundial en niveles que influyesen en el sistema económico, por encontrarse las empresas pesqueras nacionales en proceso de consolidación. Por el contrario, en esos años ya estaban constituídas flotas pesqueras extranjeras, con barcos sofisticados para la ex-

plotación de recursos pesqueros, existiendo naves especializadas en la extracción de ballenas. Sobre el particular el Dr. Alberto Ulloa comenta que "*en 1952 había sobre el mar 19 flotas dedicadas a la caza de la ballena con barcos factoría, tanques y refrigeradoras ostentando banderas de Noruega, Inglaterra, Unión Sudáfrica, Holanda, Panamá, Japón, Rusia, Argentina, Italia*" (5). Asimismo, el Dr. Aramburú Menchaca, en un artículo publicado en 1952, señalaba con relación a la tecnología de las empresas pesqueras extranjeras que "*la técnica moderna agotaba a las pesquerías y lo que era derecho de uso convirtió en usufructuo ilegítimo*"(6). Asímismo, el Dr. Eduardo Ferrero Costa sobre esta temática comenta que "*quienes han intentado violar la soberanía y jurisdicción nacionales, son barcos de bandera de estados altamente industrializados que tradicionalmente han defendido la libertad de los mares, bajo el argumento de la necesidad de la libertad de comunicaiones*" (2.2).

Por otro lado, como reflejo del inicial proceso de desarrollo de la pesquería, en el ámbito estatal sólo existía dentro del Ministerio de Agricultura una Dirección de Pesquería y Caza, como entidad pública encargada de los asuntos pesqueros. El Ministerio de Pesquería recién se crearía por decreto ley N°18026 del 16 de diciembre de 1969, cuando por el auge de producción de harina de pescado la actividad pesquera vino a tener una presencia importante en la economía nacional.

B) LA AUTORIDAD MARÍTIMA

En aquella época el Ministerio de Marina, por intermedio de la Dirección de Capitanías y sus Capitanías de Puerto, ejercía las funciones de policía marítima y pesquera.

La autoridad marítima en Paita. la ejercía el capitán de fragata Ramiro Ramírez de Piérola, quien fue desigando como Capitán de Puerto con la Resolución Suprema N° 71 de fecha 24 febrero 1954, y ejerció sus funciones hasta la emisión de la Resolución Suprema N° 58 del 14 marzo 1956 que dispuso que pasara a la Escuela Superior de Guerra Naval. El mencionado oficial superior prestó servicios en la Marina por más de 40 años, retirándose con el grado de capitán de navío en el 1970. A dicho oficial correspondió iniciar y resolver el referido proceso marítimo-administrativo, expidiendo la Resolución de Capitanía que marcaría un hito en la historia del Derecho nacional e internacional.

Posteriormente el Decreto Ley N° 17824, del 23 de setiembre 1969, crearía el Cuerpo de Capitanías y Guardacostas, asignándole dicha ley entre otras funciones, la del "*control y protección de los recursos y riquezas naturales de acuerdo a lo establecido en el Decreto Supremo N° 781 de 01 Agosto 1947, en la declaración sobre zona marítima y en los convenios internacionales suscritos para esos fines y, en general, de toda actividad*

que se desarrolle en el ámbito acuático".

C) NORMAS JURÍDICAS APLICADAS POR LA RESOLUCIÓN DE CAPITANÍA

* **Decreto Supremo N° 781 del 1° de Agosto 1947.-** Esta norma, expedida por el Dr. José Luis Bustamante y Rivero, constituyó una declaración de soberanía y jurisdicción nacional sobre la plataforma submarina o Zócalo Continental, así como sobre el mar adyacente a las costas del territorio con el fin de reservar, proteger, conservar y utilizar los recursos y riquezas naturales de toda clase que se encuentren en o debajo del mar. Asimismo, en su artículo 3° se precisó que el Estado peruano se reservaba el derecho de establecer la demarcación de las zonas de control y de protección de las riquezas nacionales, declarándose tambien que *"ejercerá dicho control y protección sobre el mar adyacente a las costas del territorio peruano en una zona comprendida entre esas costas y una línea imaginaria paralela a ellas y trazadas sobre el mar a una distancias de Doscientas (200) millas marinas..."*. Como es conocido, con este Decreto Supremo el Perú dio inicio a la Tesis de las 200 millas.

Con respecto a la génesis de esta norma, el constitucionalista Dr. Domingo García Belaúnde señala que es el producto de un largo proceso histórico y entre las instituciones que han prestado valioso apoyo a la creación y difusión de las 200 millas se encuentra la Marina de Guerra del Perú por su *"Constribución a la redacción y preparaciòn del Decreto Supremo N° 781 del 01 Agosto de 1947"*.

Haciendo referencia al contralmirante (CJ) Máximo Cisneros Sánchez, que cuando se desempeñaba como Auditor de la Zona Naval y Asesor del Ministerio de Marina, *"... fue llamado por el entonces ministro de Marina, capitán de navío Manuel R. Nieto Chipoco quien le solicitó el estudio del borrador, del Decreto Supremo sobre las 200 millas que le había remitido su colega el Canciller Dr. García Sayán"*, sosteniendo reuniones con funcionarios de la Cancillería para su elaboración. De esta manera, el Ministerio de Marina intervino en la preparación del *"famoso Decreto Supremo de 1941"*, mediante la participación del mencionado oficial almirante del Cuerpo Jurídico. (7)

* **Decreto Supremo N° 21 del 31 de Octubre de 1951.-** Este dispositivo aprobó el Reglamento de Capitanías y de la Marina Mercante, regulando entre otros aspectos las actividades de pesca y asimismo contenía estipulaciones sobre el procedimiento a seguir en casos de infracciones. Estuvo vigente hasta que se emitió el Decreto Supremo N° 002-87-MA/DC, de fecha 09 abril 1987, que aprobó el actual Reglamento de Capitanías y de las

Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres (RECAAM).

* **Declaración sobre Zona Marítima de fecha 18 de Agosto 1952.-** En Santiago de Chile se llevó a cabo la primera conferencia sobre explotación y conservación de las riquezas marítimas del Pacífico Sur, reuniendo a los representantes diplomáticos de Chile, Ecuador y Perú, y suscribiéndose con fecha 15 de agosto de 1952 tres documentos:

1) Declaración de Santiago (Declaración sobre Zona Marítima)
2) Declaración Conjunta relativa a los problemas de la pesquería en el Pacífico Sur.
3) Organización de la Comisión Permanente sobre Explotación y Conservación de las riquezas marítimas del Pacífico Sur, que sería el origen de la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS).

Mediante la denominada declaración de Santiago, motivada con el fin "*de conservar y asegurar para sus pueblos respectivos, las riquezas naturales de las zonas del mar...*" los tres países proclamaron "*como norma de su política internacional marítima, la soberanía y jurisdicción exclusivas que a cada uno de ellos corresponde sobre el mar que baña las costas de sus respectivos países hasta una distancia mínima de 200 millas marinas desde las referidas costas.*" (8)

Este instrumento internacional fue firmado por el Dr. Alberto Ulloa quien actuó como delegado del Perú, y, respecto del mismo manifestó: "*En el año 1952, que fue el año de la declaración de Santiago, formulada por el Perú, Chile y Ecuador, para proteger la riqueza pesquera inmediata a sus costas contra la destrucción y el acaparamiento por industrias extranjeras que amenazaban concluir con ella por razones de lucro... La declaración de Santiago descansa exclusivamente en los factores biológicos y económicos sobre los cuales se asienta la proclamación de una zona jurisdiccional de 200 millas*" (9).

D) LOS HECHOS

El Dr. Enrique García Sayán efectuó una cronología sobre el caso Onassis, indicando que el 04 de agosto de 1954 zarpó del puerto de Kiel (Alemania) una flota compuesta por 16 barcos del armador greco-argentino Onassis, anunciando que se dirigiría a cazar ballenas frente a las costas occidentales de Sudamérica. Asimismo indicaba que el 15 de noviembre de 1954, "*Unidades de la armada peruana apresan a dos de las naves de la flota de Onassis*".

Al día siguiente "*se produce la captura de tres naves balleneras más, entre ellas la del buque factoría Olympic Challenger*", y que el 18 de noviembre "*custodiada por unidades de la Armada Peruana el Olympic Challenger y las demás naves balleneras apresadas, llegan al puerto peruano de Paita*". El 26 de noviembre se expide la Resolución

del Capitán de Puerto de Paita, siendo conducidas las naves apresadas al Callao, arribando el 12 de diciembre "*custodiadas por unidades de la Armada Peruana*" (10). El 13 de diciembre se efectúa el pago de la multa, y, cumplida esta obligación, se otorgó el zarpe de las cinco naves apresadas, con lo que administrativamente concluía el "caso Onassis".

E) EL FALLO DEL CAPITÁN DE PUERTO DE PAITA

Como se desprende del texto de la Resolución del Capitán de Puerto de Paita, fechada el 26 de noviembre de 1954, la sumaria se inició el 17 del mismo mes por infracción a los artículos 731°, 740°, 742°, 743° y 744° del Reglamento de Capitanías y la Marina Mercante. De la parte considerativa de la Resolución, se destacan los siguientes argumentos:

- No se solicitó permiso para dedicarse a la caza de ballenas.
- No se exhibió el Diario de Navegación, Diario de Máquinas y Carta de Navegación, ni el Registro de Caza de ballenas.
- La Armada Peruana detectó a la flota ballenera a 110 millas de la costa peruana.
- Los barcos balleneros fueron conminados a detenerse previo uso de elementos de coacción que no ocasionaron daños.
- El número aproximado de ballenas capturadas indebidamente osciló entre 2,500 y 3,000, encontrándose en los depósitos del *Olimpyc Challenger*, 6,800 toneladas de aceite de ballena.
- Como fundamento jurídico se citó al Decreto Supremo, del 01 de agosto de 1947, armonizándolo con la declaración sobre Zona Marítima, del 18 de agosto de 1952, así como el referido Reglamento de Capitanías de 1951.
- El capitán es el comandante del buque, teniendo bajo su responsabilidad personal la navegación del buque, tripulación y carga, así como la representación del propietario.

Hubo advertencia del Perú sobre la prohibición de ingresar a sus aguas.

La sanción de los Tres Millones de Dólares que se impuso a los capitanes de los buques infractores en forma solidaria y mancomunada, junto con a los navieros o propietarios de las naves apresadas, se aplicó en base al artículo 34° del Reglamento de Capitanías que facultaba a imponer sanciones de acuerdo a la gravedad de la falta, cuando éstas no están expresamente señaladas en el Reglamento.

Esta Resolución no fue impugnada por los armadores de los buques infractores y por el contrario fue aceptada plenamente cuando se efectuó el pago íntegro de la multa, por parte del representante en Lima del Lloyd´s de Londres.

F) COMENTARIOS DE JURISTAS SOBRE EL TEMA

Mucho autores citan y comentan la resolución de la Capitanía de Paita que impuso la sanción económica a los buques de la flota de Onassis y se refieren a la naturaleza jurídica de las 200 millas, con posiciones no uniformes sobre el sentido del fallo administrativo.

Sin embargo, justamente, lo que ha hecho que este caso trascienda y sea tratado constantemente, es la unaminidad de los autores en citar la resolución de la capitanía del 26 de Noviembre de 1954, en sus obras y comentarios jurídicos. Convirtiendo estos hechos en un caso clásico del Derecho Internacional Público y del Derecho del Mar. Asimismo, ningún autor deja de reconocer la importancia que tuvo el mismo.

El Dr. Enrique García Sayán, ex ministro de Relaciones Exteriores y quien también refrendó el Decreto Supremo N° 781 del 1° de Agoso 1947, publicó en el mes de Marzo de 1955, sus "Notas sobre la Soberanía Marítima del Perú", el mismo que fue escrito conforme lo expresa el autor por "*La trascendencia para los intereses nacionales de la situación creada por las recientes transgreciones de nuestras aguas jurisdiccionales por naves pesqueras extranjeras*" refiriéndose a lo que denomina "AFFAIRE ONASSIS". Además de señalar las repercusiones mundiales que originó esta captura de naves extranjeras, el autor indica que se promovió un debate intenso en torno a los problemas del derecho del mar, "*se obtuvo la respetabilidad internacional*", y destaca "*la captura por nuestra Armada de cinco naves de Onassis*", que deliberadamente y maliciosamente violaron la jurisdicción marítima, comentando y transcribiendo íntegramente la resolución de la Capitanía del Puerto de Paita. (11)

También el internacionalista Dr. Raúl Ferrero Rebagliati resaltó la importancia de estos acontecimientos expresando que: "*El apresamiento de la flota ballenera de Onassis en 1954, tuvo resonancia mundial e hizo urgente que fuera replanteado el Derecho del Mar...*"*(12)*

El Dr. Eduardo Ferrero Costa dentro del capítulo sobre "*El dominio marítimo de los Estados y el derecho del mar*" de sus materiales sobre Derecho Internacional Público, dedica una parte a lo que denomina "*Los derechos del Perú ejercidos en el caso de Onassis*" con documentación de gran interés sobre este asunto, transcribiendo la Resolución del Capitán de Puerto de Paita. (13) El mismo autor nos refiere en otra de sus obras que "*desde el año 1954, en que se capturaron varios barcos de la flota ballenera de Onassis, el Perú ha ejercido su soberanía y jurisdicción marítima, de un ladoo, otorgando permisos de pesca a favor de embarcaciones extranjeras que lo solicitan, y de otro lado, capturando y sancionando a los barcos que pescan en forma ilícita*". (14)

El constitucionalista Dr. Domingo García Belaúnde, al referirse

a la Marina de Guerra y las 200 millas indica como uno de los aportes institucionales la: "*Acción protectora de las riquezas naturales del mar, de la que es caso saltante el apresamiento de la flota ballenra del magnate Onassis en 1954*". También el citado autor, comentando la evolución de la problemática de las 200 millas en la década del 50, menciona que la Memoria del Ministro de Relaciones Exteriores (28 Julio 1954 -28 de Agosto 1955) contiene una compilación legal sobre las 200 millas, y que en un apartado del mismo, titulado "*Defensa del Dominio Marítimo*", se trata el caso Onassis.(15)

De igual modo, la Dra. Beatriz Ramaccioti de Cubas considera como caso práctico para el estudio del Derecho Internacional Público el caso N° 12 denominado "*Naves pesqueras de Onassis*", incluyendo íntegramente la Resolución del Capitán de Puerto de Paita, así como antecedentes sobre el tema. (16)

El Dr. Alberto Ruíz Eldregde también se refiere a la "*Jurisprudencia Peruana, caso Onassis*", indicando que: "*Los buques fueron interceptados y apresados, por la Armada Peruana, y, finalmente, el fallo del Capitán de Puerto les impuso, en forma solidaria y mancomunada, a los capitanes, la multa de Tres Millones de Dólares; que luego fue pagada cumpliéndose lo resuelto por la autoridad peruana en ejercicio de sus atribuciones*". (17)

El Colegio de Abogados de Lima en 1933 publicó una edición con el Dictámen emitido por la Comisión presidida por el Dr. Max Arias Schreiber sobre las Doscientas Millas y la Convención sobre el Derecho del Mar, y entre los puntos analizados se refirió al "*fallo de la Capitanía de Puerto de Paita*".(18)

En una obra reciente, el Dr. Alberto Borea Odría, al hacer comentarios sobre el Derecho del Mar, menciona que: "*...especialmente a raíz de la captura de diversas embarcaciones pertenecientes a la flota pesquera del armador griego Onassis, y luego de otras que pescaban en aguas ya declaradas jurisdiccionalmente peruanas, comenzó un debate mucho más intenso acerca de las características y naturaleza de este mar*". (19)

Conforme se aprecia, han sido numerosas las veces que el hecho del apresamiento y fallo de Capitanía ha sido citado en textos académicos o referidos al Derecho del Mar, lo que confirma la importancia de este caso.

G) APRECIACIÓN FINAL

Más allá de las interpretaciones de índole legal que pueden darse, la Resolución de Capitanía, que administrativamente resolvió un caso particular, trasciende el hecho de reflejar lo que la Marina hizo para custodiar las riquezas naturales de nuestro dominio marítimo. Asimismo, si bien existían en nuestro sistema jurídico normas protectoras de los recursos pesqueros en la zona

marítima, éstas demostraron su verdadero valor con el ejercicio efectivo, por parte del Estado Peruano, de esos derechos, apresando por primera vez buques pesqueros extranjeros no autorizados. Ello se logró con la participación de buques de nuestra Armada y el proceso marítimo-administrativo que llevó a cabo la Capitanía de Puerto de Paita. La importancia que adquirió el "caso Onassis" en el ámbito nacional e internacional, y su permanente mención en los textos de Derecho Internacional Público constituyen un reconocimiento permanente a la Marina y al personal naval que asumió sus responsabilidades como verdaderos marinos, contribuyendo al Nuevo Derecho del Mar y quedando sus acciones marcadas en la historia naval, nacional y mundial. La Marina de Guerra del Perú al "*ir patrullando sus aguas*", como anota la letra de su bello Himno, custodia permanentemente los derechos que sobre el mar ha ejercido el hombre peruano desde sus orígenes.

CITAS BIBLIOGRAFICAS:

(1) ROSTWOROWSKY, María
"La vida de un poblado de pescadores" En: La pesca en el Perú Prehispánico, págs. 69 y 73 (Pesca-Perú, Editoriales Unidas S.A. 1975)

(2) FERRERO COSTA, Eduardo
2.1 Derecho Internacional Público
Materiales de Enseñanza, pág. 245
Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima 1979
2.2 El Perú y las 200 millas, pág.355
Pontificia Universidad Católica del Perú. Lima 1979

(3) PONCE, Luis
Historia Económica Peruana del siglo XX. pág. 295. En: Historia General del Perú - La República Contemporánea, Barcelona, 1984

(4) BUSTAMANTE Y RIVERO, José Luis
Prólogo
En Historia Marítima del Perú.
Tomo I, vol. I, pág XXV
Talleres Gráficos S.A., Lima 1975. 2° Edición

(5) ULLOA, ALBERTO
El Régimen Jurídico del Mar
En: Revista Peruana de Derecho Internacional
Tomo XVII Enero - Junio 1975, N° 51, pág. 56

(6) ARAMBURÚ MENCHACA, Andrés
"Carácter y Alcances de los Derechos y Ejercidos sobre el Mar"
En:Revista Peruana de Derecho Internacional
Tomo III, N° 41, 1952, pág.157

(7) GARCÍA BELAÚNDE, Domingo
Mar y Constitución, Las 200 millas en la Constitución de 1979, pág. 125-126
Universidad de Lima, 1984
(8) MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
Instrumentos Nacionales e Internacionales, pág. 143. Lima, 1971
(9) Ob. cit.
(10) GARCIA SAYÁN, Diego
Notas sobre la soberanía marítima del Perú
(Defensa de las 200 millas del Mar Peruano ante las recientes transgreciones), pág. 51-52. Lima, 1955
(11) Ob. cit., pág. 04
(12) FERRERO REBAGLIATI, Raúl
Derecho Internacional / Obras Completas
Tomo II, Pág. 124
CONCYTEC, Lima, 1989
(13) Ob. cit. Ver 2.1
(14) Ob. cit. Ver 2.2, pág. 355
(15) Ob. cit.
(16) RAMACCIOTTI DE CUBAS, Beatriz
Derecho Internacional Público (Materiales de Enseñanza de la Facultad de Derecho), pág. 578 a 579. Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima, 1991
(17) RUÍZ ELDREGDE, Alberto
El Perú y el Mar, pág. 78
Editorial Técnico Científica S.A.
(18) COLEGIO DE ABOGADOS DE LIMA
Las Doscientas Millas y la Convención sobre Derecho del Mar, Pág. 08. Editorial Jurídica del CAL, Lima. 1983
(19) BOREA ODRIA, Alberto
Los elementos del Estado Moderno
(Tratado de Derecho Constitucional)
Tomo I, pág. 287
Editora Hochman S.A., Lima-Perú 1994.

Volvo 850 Estate. Potente y seguro para la aventura familiar.



El Volvo 850 es la respuesta lógica e insuperable ante las necesidades de espacio de la familia moderna; y sin lugar a dudas, el Estate más seguro.

Las atractivas soluciones a las necesidades de espacio sobresalen en el 850 Estate: los confortables asientos de pasajeros pueden plegarse y obtener un espacio plano de casi tres metros de longitud.

Pero la principal preocupación de Volvo radica en la seguridad, por eso el sistema SIPS contra impactos laterales complementa la conocida seguridad de los vehículos Volvo. Volvo 850 Estate, un automóvil a la medida de la familia.

Miembro de
ARAPER
SELLO DE GARANTIA

VOLVO
GENTE QUE CUIDA

AUTOTECNICA VEHICULOS S.A. Victor Andrés Belaúnde 121 San isidro Telfs. 4226669 - 4226679 Fax 4224221 • Av. Javier Prado Este 1155 La Victoria Telfs. 4756255 6831 Fax 4757800 • KURT GEORGE AUTOMOTRIZ S.A. Dionisio Derteano 140 San Isidro Telfs. 4422850 - 4422851 • LA COMERCIAL AUTOMOTOR S.A. Av. Nueva s Marsano 260 Surquillo Telfs. 4470056 - 4464279 • Av. Aramburú 883 San Isidro Telfs. 4215255 - 4215260 • TALLER AUTORIZADO - AUTOS EUROPEOS S.A. rau 1130 Barranco Telefax 4774962 NORTE: CARLOS A. MANNUCCI S.A. Esq. Mansiche y América Norte 480 Trujillo Telfs. 236581 - 235481 - 236568 Fax 232869 HICULOS S.A. Av. Salaverry 570 - 580 Chiclayo Lambayeque Telfs. 231992 - 231832 - 238917 Fax 231992 • VEHICULOS GRAU Prolong. Sánchez Cerro 240 Carretera na Km. 2 Piura Telf. 331747 CENTRO: JUNIN MOTORS S.A. Calle Nemesio Ráez 1298 El Tambo - Huancayo Telfs. 235099 - 231931 Fax 221840 SUR: AUTOMOTRIZ NA S.A. Av. Parra 122 Arequipa Telfs. 222200 - 214020 Fax 229327



