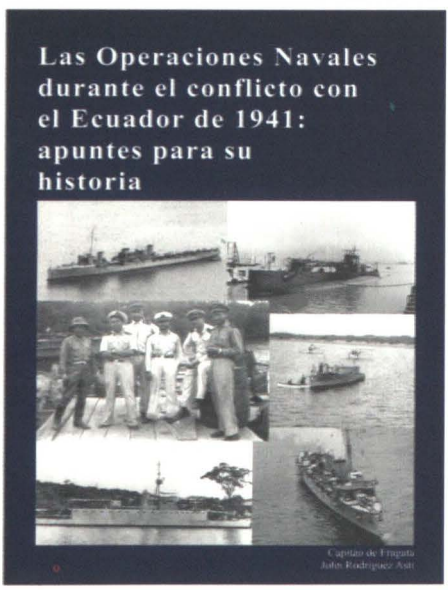
Comentarios de Libros y Revistas

Esperanza Navarro Pantac

Rodríguez Asti, John
Las operaciones navales durante el conflicto con el Ecuador, 1941: apuntes para su historia
Callao, Marina de guerra del Perú, Dirección de Intereses Marítimos e Información, 2008.
151 pp., ilus., retratos



El año 1941 el conflicto entre el Perú y Ecuador por un diferendo limítrofe, llevó a ambos países hasta la confrontación armada. Las operaciones bélicas desarrolladas en la frontera terrestre por el Ejército y la Aviación peruanos le dieron la supremacía en la contienda. El rol de la Marina de Guerra apoyando las acciones terrestres no había sido hasta ahora suficientemente evaluado. Hoy, este trabajo objetivo y riguroso confronta fuentes primarias y acude a los testigos presenciales, para darnos una visión precisa del rol contundente de la Marina para el éxito de las operaciones, y nos permite también reconstruir los acontecimientos para apreciar la problemática logística, el planeamiento, las operaciones y los enfrentamientos que tuvieron los marinos tanto en el teatro de operaciones Norte como en el teatro de operaciones Nor Oriente.

Los antecedentes del conflicto se remiten al diferendo sobre fronteras entre el Perú y el Ecuador. Desde comienzos del siglo XX se venía buscando un arreglo satisfactorio para ambas partes. Se había solicitado el arbitraje del rey de

España, pero finalmente el monarca se inhibió de intervenir en noviembre de 1910. Las negociaciones continuaron en la vía diplomática, aunque en la práctica perseveraba la tensión a ambos lados de la frontera, con denuncias de ambas partes sobre infiltraciones en territorio vecino. El año 1940 se agudizaron los problemas. Frente a una permanente actitud de hostilidad ecuatoriana, se tomaron medidas ante una posible agresión militar, para lo cual se creó el Agrupamiento del Norte. A la Armada se le encomendaron dos tareas generales: la acción local con la Flotilla de Patrulleras en la zona fronteriza de los esteros del departamento de Tumbes, y el uso de las unidades de la escuadra para asegurar la libre navegación y, en caso de llegar a una actuación ofensiva, interceptar las comunicaciones marítimas de la provincia de El Oro con Guayaquil, bloqueando el litoral ecuatoriano. En la práctica las tareas que cumplió la Marina fueron más amplias y se proyectaron también a la región amazónica.

Las hostilidades se iniciaron el 5 de julio, cuando, según la versión ecuatoriana, civiles peruanos cruzaron la frontera entre Huaquillas y Chacras, batiéndose a tiros con la patrulla ecuatoriana. La versión peruana indicaba que ese día las fuerzas ecuatorianas habían atacado los puestos peruanos de Aguas Verdes, Pocitos, Las Palmas y Lechugal, siendo repelidas por las peruanas. Prosiguieron las hostilidades cuando las tropas ecuatorianas atacaron la guarnición de El Lechugal. Ante ello, el mando del Agrupamiento Norte inició el día 23 una acción ofensiva a gran escala en un frente de 50 km, la Batalla de Zarumilla, acción decisiva por sus resultados estratégicos a favor del Perú, en la que el Ejército y el Cuerpo Aéreo tuvieron un rol protagónico, pero que las fuerzas navales peruanas, en el ámbito marítimo y fluvial consolidaron cortando las comunicaciones y las rutas de reabastecimiento en los puestos fronterizos de la zona de los Esteros, así como desalojando tropas invasoras del territorio amazónico peruano. Este trabajo se centra precisamente en estas acciones y su repercusión en los resultados finales de la campaña.

Hace una comparación de las fuerzas navales de las que el Perú emerge largamente superior, haciéndose evidente la formación de la Misión Naval Americana, cuya impronta hizo de la Marina peruana una organización ejemplar y moderna. En lo naval la ventaja era ostensiblemente favorable para el Perú.

El área de operaciones de la Armada comprendía tres zonas: el área marítima, que abarcaba el litoral frente al golfo de Guayaquil hasta el puerto de Paita; la zona de los Esteros, asignada a la Flotilla de Patrulleras, zona de canales e islas, con abundante vegetación de mangle. La tercera zona, la Amazonía, de intrincada red fluvial, encomendada a la Flotilla de Cañoneras.

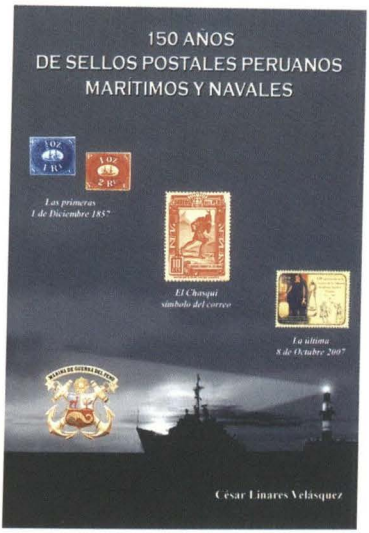
En el área marítima la superioridad de nuestra escuadra permitió un rápido dominio y control de aguas enemigas. Cabe recordar que estábamos en plena Guerra Mundial, por lo que había una presen-

cia permanente de unidades navales en el Norte, de importancia estratégica para los aliados por ser la zona de producción y refinación de petróleo más importante del Pacífico Sur. Sobre la intervención en Jambelí, reclamada por los ecuatorianos como gloriosa acción naval, el autor la reduce a su real intrascendencia; desmitifica los hechos y esclarece que el incidente, ocurrido el 25 de julio de ese año, no fue propiamente un combate, sino el encuentro del cañonero ecuatoriano *Abdón Calderón* con el destructor peruano *Villar* cuando navegaba hacia el Canal de Jambelí. Un intercambio de disparos, y la huida del Calderón por el estero de Santa Rosa hacia puerto Bolívar, con sus máquinas averiadas fue toda la gloria del encuentro.

Las Patrulleras tuvieron un protagonismo más intenso en los Esteros de Tumbes; a pesar de sus limitaciones cumplió su misión impidiendo el avance ecuatoriano y recuperando territorio. En cuanto a la Flotilla de Cañoneras en el Nororiente, contaba con los elementos necesarios, mientras los ecuatorianos carecían de embarcaciones de valor militar. Nuestra flotilla cumplió apoyando a las tropas peruanas para desalojar las tropas ecuatorianas invasoras del territorio amazónico peruano.

Es sumamente interesante tener al fin una clara exposición de hechos de los que hasta ahora no existía una secuencia ordenada, y ver con satisfacción que la Marina cumplió su misión a cabalidad, pese a las deficiencias logísticas, o de comunicación, como expone el comandante Rodríguez en sus convincentes y claras conclusiones.

Linares Velásquez, César
150 Años de sellos postales peruanos marítimos y navales
Lima, Dirección de Intereses Marítimos e Información, 2008.
122 pp., ilus.



Nos dice el autor, capitán de navío César Linares Velásquez, que siendo el Perú, por su geografía e historia, un país esencialmente marítimo, por lo cual el mar reviste una importancia sustancial en la vida de sus pueblos la filatelia registra los sucesos, personajes, recursos y todo lo que constituye el acaecer de una nación, y no escapa a ello el destino marítimo del Perú.

Desde el nacimiento postal del Perú el año 1857, los sellos postales han exhibido la riqueza histórica y cultural, y, cómo no, la temática marítima, desde embarcaciones de diferentes tipos, como las artesanales y naves mercantes, hasta las unidades navales de nuestra Marina de Guerra; asimismo, los personajes relacionados al quehacer marítimo y naval, dando cuenta de expediciones y descubrimientos, así como las grandes gestas y batallas que se dieron en la mar; y el avance, desarrollo y facilidades en las actividades marítimas: puertos, pesca, faros, construcción naval y otros.

Todo este bagaje que refleja el destino marítimo del Perú registrado en las estampillas que han ido apareciendo a lo largo de ciento cincuenta años aparece ahora a manera de catálogo ilustrado e historiado, producto de un paciente y amplio trabajo de investigación del filatelista comandante César Linares, quien manifiesta que se sintió motivado a continuar el trabajo del distinguido oficial naval, el vicealmirante Francisco Mariátegui Angulo, que en el año 1988 publicara su libro *Estampillas y Buques en la Historia Marítima del Perú*, referida exclusivamente a aquellos sellos emitidos que mostraban embarcaciones de diferentes tipos, desde las artesanales y naves mercantes, hasta las unidades navales de nuestra Marina de Guerra, documento pionero en la filatelia marítima.

Esta vez la obra del comandante Linares registra no solo naves, sino abre un amplio espectro de la filatelia peruana en lo que atañe a la vida marítima: los buques y motonaves movidos a vapor, que en la segunda mitad del siglo XIX habían relegado a un segundo plano a los orgullosos que conquistaron el Pacífico. Aparecen luego los monumentos de temas marinos, el Gran Almirante Miguel Grau y los personajes notables relacionados a la mar; los centros de formación naval, los puertos, la Guerra del Pacífico,

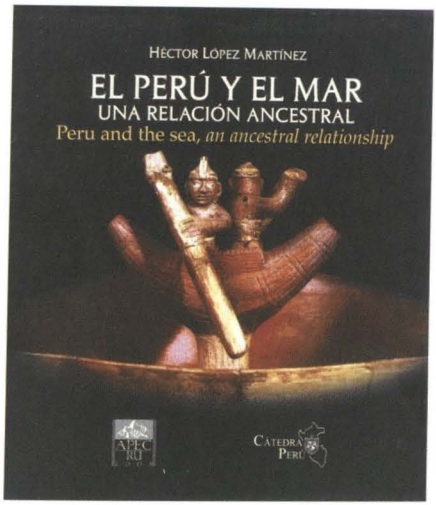
los descubrimientos geográficos, las maravillas marítimas, la pesca, los buques de la Armada peruana, la historia naval, las embarcaciones prehispánicas, la cultura marítima del Perú antiguo, las relaciones internacionales, la Antártida, la seguridad en la navegación y la náutica deportiva.

Después de una primera etapa, que consistió en reunir los sellos y clasificarlos, continuó con la exigente tarea de investigación individual de cada sello, tanto en su aspecto técnico, descripción visual y, lo más importante, historiar el sello, de acuerdo a fuentes autorizadas. Ha prestado atención a las series conmemorativas referidas a aniversarios de creación o fundación de entidades, así como a acontecimientos históricos y a las series de Homenajes.

El autor había venido investigando sobre el tema desde hace varios años. A comienzos del 2008, cuando la Dirección de Intereses Marítimos e Información le encomendó la tarea de elaborar un Catálogo Ilustrado de Sellos Marítimos Postales y Navales que cubriera los 150 años de emisión de estampillas de la temática marítima, pudo plasmar en un libro el rico repertorio de sellos marítimos que había ubicado y estudiado a lo largo del tiempo. Esta concurrencia de positivas intenciones a favor de nuestro acervo histórico marítimo filatélico, nos permite ahora contar con un valioso catálogo, aporte de primera categoría para la filatelia y, por qué no, para la historia marítima del Perú.

La carátula de la obra presenta las dos primeras estampillas que salieron a la venta el 1° de diciembre de 1857, mostrando las siluetas de los dos primeros buques a vapor de la Pacific Steam Navigation Company, y la última estampilla, emitida el 8 de octubre del 2007, que muestra la imagen de Francisco Ruiz de Lozano, director de la Primera Academia Náutica Peruana, fundada en Lima el año de 1657. Se puede apreciar que estas ilustraciones, por feliz coincidencia, se ubican en la temática marina y, valga la oportunidad para señalar que el diseño de esta última estampilla es de la autoría del comandante Linares, quien la presentó a SERPOST el año 2005 como parte de un proyecto que proponía 36 nuevas emisiones postales del tema marítimo.

López Martínez, Héctor
El Perú y el mar, una relación ancestral
Lima, Universidad de San Martín de Porres, 2008.
216 pp., ilus.



Con ocasión de la reunión del Foro de Cooperación Asia – Pacífico que ha tenido esta vez como sede el Perú, aparece esta obra, en versión bilingüe, español-inglés, como una carta de presentación de nuestro país ante los ojos del mundo, con su Gran Personaje, el mar, profundamente ligado al destino del hombre peruano desde los tiempos aurorales. En una magnífica presentación, haciendo gala de un derroche de espectaculares imágenes que recorren el tiempo para mostrar la cultura marítima del Perú, nos remite a nueve mil años atrás, cuando diferentes pueblos se establecieron al lado del mar y organizaron su vida en función de lo que este ofrecía. Los testimonios prueban que hubo una activa explotación de los recursos marítimos; que se desarrolló un arte y una industria de la pesca tan elaborados que no tienen parangón con otras culturas de América. La recolección de mariscos y crustáceos en gran escala, la pesca y conservación de peces, y la caza de lobos marinos estuvieron tan desarrollados que su producción, consumo y distribución alcanzó un progreso comparable a su portentoso desarrollo agrícola. Desde los albores de Chavín, las representaciones artísticas muestran la importancia del mar. La cultura Mochica representa la variedad de peces, las balsas y caballitos de totora. La cerámica Nasca abundan en diseños de peces, moluscos, aves marinas y el dios Kon, monstruosa deidad marina. Se encuentran motivos marinos en los mantos de Paracas, los murales de Chimú y Pachacámac, y en las culturas andinas como la Inca.

Durante el virreinato se perdió conexión con el Mar: el interés de la administración colonial estaba puesto en el oro y la plata; el mar era la ruta que llevaba a la lejana metrópoli, no era ya el mar nutricio, la Mamacocha. Sin embargo, por el mar vino la Expedición Libertadora de José de San Martín. Y nació el Perú como República independiente.

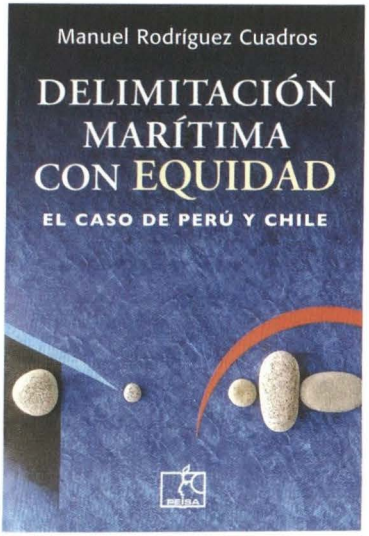
Nuestro mar, el más rico del mundo, nos deparaba aún sorpresas. Un humilde pececillo había gestado desde tiempos inmemoriales un riquísimo tesoro en las islas de nuestro litoral. La anchoveta, comida y digerida por las aves marinas, era el guano que los incas utilizaban para fertilizar sus tierras. Cuando el Perú se afianzaba como República debatiéndose en dificultades hacendarias, el descubrimiento de las propiedades

del guano a mediados del siglo XIX, trajo una etapa de bonanza que Basadre denominó "prosperidad falaz", pero que ayudó a la consolidación económica de la República y a colocar al Perú a la vanguardia del progreso y la prosperidad en Sudamérica, hasta la infausta contienda con el país vecino, que sumió al país en la bancarrota. Lentamente, en el siglo XX el país emergió y tuvo nuevamente presencia dentro de la comunidad de naciones. Una nueva prosperidad proveniente del mar le esperaba al Perú. La Segunda Guerra Mundial abría una oportunidad a los países americanos para abastecer productos derivados de la pesca. Se iniciaba la industria de exportación pesquera: en 1940 se despachaba a EE.UU. más de 200 toneladas de hígado de bonito.

En la década de los años 60 el Perú dirigía su mirada hacia el Gran Personaje, el Mar, como fuente de riqueza per se; como lo expresara Luis Banchero Rossi, la marcha era hacia el Oeste, el futuro estaba en el mar, había que "ocupar" las 200 millas, proclamadas por José Luis Bustamante y Rivero quince años antes. Surgía poderosamente la pesquería nacional, convertida de artesanal y local en industrial y en negocio internacional.Y se produjo el 'boom' pesquero del Perú, como la fiebre del oro en California: "las fábricas de harina surgían como los hongos bajo la lluvia". Audaces empresarios privados crearon de la nada una floreciente industria. Miles de peruanos acudieron a la cita; encontraron empleo y aportaron al país tributos y divisas. Las sedentarias y sosegadas caletas se convirtieron de la noche a la mañana en populosos emporios, con barcos y fábricas, como el caso de Chimbote. La pesca le daba al Perú presencia y prestigio internacional como el mayor productor del mundo de harina de pescado y primer país pesquero. Luis Banchero Rossi era el líder indiscutible. En 1960, a los treinta años de edad era el primer productor pesquero del Perú y después el primer productor de harina de pescado del mundo. El gran peligro residía en la depredación del recurso y la intervención de un gobierno estatista. Cuando el 1° de enero de 1972 Banchero fue asesinado, como una aciaga señal, su desaparición marcó una vuelta de página para la pesca peruana: se confirmaron los pronósticos de estatización y, por otra parte, la anchoveta empezó a desaparecer. Los años 70 marcaron la gran caída. La sobreexplotación disminuyó el stock de anchoveta. En mayo de 1973 el gobierno estatizó las fábricas y embarcaciones privadas que, aunado a la disminución de la especie, llevó a la ruina la pesquería peruana. Para 1978 la especie seguía disminuyendo, y en 1983 el Fenómeno de El Niño redujo a su mínima expresión la presencia de la anchoveta.

La obra, que nos presenta ante los ojos del mundo como país esencialmente marítimo, manifiesta que aún el porvenir se encuentra en el Mar. La harina de pescado encuentra un nuevo destino en la acuicultura con el elemento proteico de crecimiento que lo hace insuperable como alimento; sigue siendo el segundo producto de exportación que proporciona más divisas, y la acuicultura se ofrece como una alternativa para evitar el exceso de explotación de los recursos. Además, su apertura al mundo globalizado del tercer milenio se da a través de este Mar generoso, el Océano Pacífico Suroriental.

Rodríguez Cuadros, Manuel
Delimitación marítima con equidad: El caso de Perú y Chile.
Lima, Peisa, 2007.
416 pp.



La controversia marítima entre el Perú y Chile enfocada a la luz de sus componentes y características jurídicas, es analizada dentro de los parámetros del derecho internacional de la delimitación marítima, el cual sustenta la noción de la equidad de los resultados como el principio fundamental para la solución de estos casos.

El Perú y Chile sostienen un desacuerdo manifiesto y objetivo, una oposición de tesis jurídicas e intereses en tres situaciones esenciales: el Perú sostiene que no existen límites marítimos entre los dos países, que en ningún instrumento jurídico se ha establecido dicho límite, razón por la cual deben fijarse en aplicación de los principios equitativos y las normas del derecho internacional vigente. La tesis chilena afirma que el límite estaría establecido por la Declaración de Santiago de 1952 y el convenio sobre Zona Especial Marítima Fronteriza de 1954 en el paralelo 18°21'00". El Perú afirma que esos tratados en ninguna de sus cláusulas establecen límite marítimo alguno. Además, derivada de este diferendo está la oposición de intereses respecto al punto de inicio de la frontera marítima. El último componente de la controversia, explica, estriba en la pretensión del gobierno chileno de desconocer la soberanía peruana y ejercer facultades jurisdiccionales sobre lo que considera alta mar al amparo de la tesis del denominado mar presencial.

El Perú apeló a las negociaciones diplomáticas directas para la solución de la controversia, agotadas las cuales, se ha visto en la necesidad de acudir a la instancia judicial presentando su demanda ante la Corte Internacional de La Haya, considerando que, en este caso específico, corresponde aplicar los principios, normas y métodos referidos a la delimitación marítima contenidos en el derecho internacional convencional y el consuetudinario, que las engloba y desarrolla.

Se manifiesta que, como el derecho de la delimitación marítima, en sus principios, instituciones y normas se encuentra aún en formación, y continúa siendo, esencialmente, un derecho consuetudinario todavía en desarrollo, es la casuística, es decir, la adaptación de las reglas de la delimitación a cada controversia la que se viene aplicando en cada caso; por tanto, el derecho de delimitación marítima es, en estas perspectivas, esencialmente un de-

recho jurisprudencial.

Empero, la Corte Internacional de Justicia ha indicado que las disposiciones del artículo 15 de la Convención forman parte del derecho consuetudinario, y en ese sentido se aplica en todos los estados, independientemente de que estos hayan o no suscrito la convención. Así, la Corte ha consagrado la norma aplicable a la delimitación de la plataforma continental y la zona económica exclusiva que se resume en la fórmula "equidistancia-circunstancias especiales", y ha reiterado de manera coherente y persistente que la norma consuetudinaria es aplicable al arreglo entre las partes.

El embajador Rodríguez Cuadros, quien ha sido canciller de la República desde diciembre del 2003 a agosto del 2005, en el gobierno del presidente Alejandro Toledo, conoce de cerca la temática de la controversia. Su libro apareció el año 2007, cuando aún se esperaba agotar las negociaciones diplomáticas directas para llegar a un acuerdo sensato y justo. El día 16 de enero del 2008 el gobierno del Perú presentó oficialmente ante la Corte Internacional de La Haya, su demanda contra la República de Chile sobre la controversia marítima de carácter jurídico entre los dos países. El Perú acude a la Corte buscando la vía "civilizada y sensata", ante la inexistencia de un tratado con Chile sobre la materia, aunque el Gobierno chileno considera zanjado el tema en virtud de los acuerdos pesqueros de 1952 y 1954, suscritos también por el Ecuador.

La denuncia del Perú tiene dos vertientes: por un lado, el asunto de la "delimitación de la frontera marítima de los dos países en el Océano Pacífico". Por el otro, "el reconocimiento en favor de Perú de una zona dentro de las 200 millas náuticas de la costa peruana" que Chile considera como una parte de alta mar. En la demanda el Perú sostiene que la línea divisoria con Chile parte del punto en la orilla del mar denominado Concordia, por lo que pide a la Corte que "determine la frontera de acuerdo al Derecho Internacional". Asimismo, mantiene que la frontera marítima con el país del sur debe ser fijada por una línea equidistante a las costas de los países, y no paralela, ya que considera que esta delimitación le resta territorio marítimo. Chile alega que los límites marítimos bilaterales fueron fijados en tratados suscritos en la década de 1950, que según la posición oficial del Perú sólo son acuerdos pesqueros.

Los argumento jurídicos del Perú, nos dice el embajador Rodríguez Cuadros, son sumamente sólidos y están respaldados por la propia jurisprudencia de la Corte Internacional de Justicia, y en ese sentido es previsible que la demanda sea objeto de un fallo de la Corte favorable a los intereses del Perú. En todo caso, hemos dado el primer paso de un contencioso que podrá durar aproximadamente cinco años.