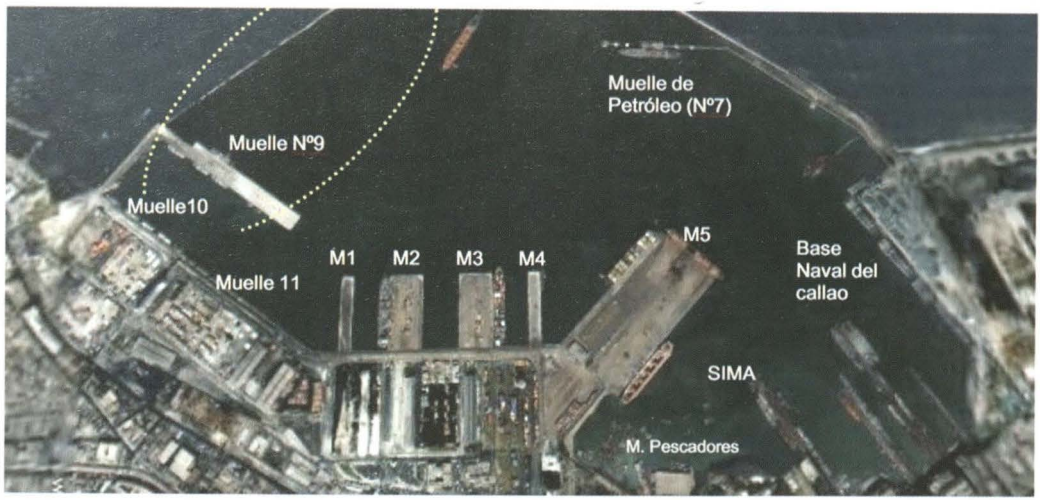
El puerto del Callao

Capitán de Fragata
John Rodríguez Asti*



Antecedentes históricos

El Callao ha sido el puerto mayor del Perú desde los días de la conquista. Diversos estudios indican que en tiempos prehispánicos fue asentamiento de pobladores dedicados a labores de pesca y de extracción de recursos marinos. A la llegada de los españoles, existía un asentamiento aborigen entre el lugar hoy denominado Chucuito y La Punta. Este poblado indígena cuyos habitantes se dedicaban a labores de pesca, era denominado "Piti Piti", y sería destruido por el maremoto de 1746.

Aunque al Callao no se le conoce fecha de fundación, su uso como lugar destinado al embarque, recibo y movimiento de naves, fue previo a la fundación española de Lima. Como es sabido, el conquistador Francisco Pizarro inicialmente fundó la capital del nuevo reino en la ciudad de Jauja el 25 de abril de 1534. Sin embargo, la lejanía de dicha ciudad respecto a la costa, situada a 40 leguas de la mar, hizo al conquistador plantear la reubicación de la capital, en un lugar distante a 2 leguas de la costa, sobre la margen izquierda del río Rímac. Cabe señalar que el lugar a ser escogido para la nueva capital, estuvo influenciado por su cercanía al denominado por aquel entonces como "Puerto de la Mar", sitio al que hicieron referencia como ya existente los españoles Ruy Díaz, Juan Tello y Alonso Martín de Don Benito, quienes

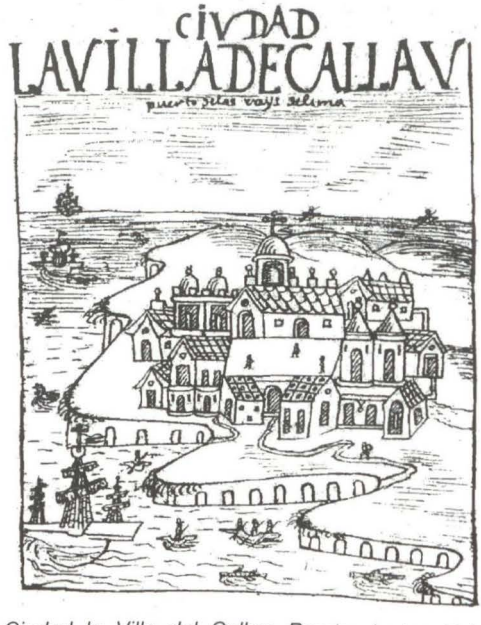
* *Historiador (PUCP), miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*

habían sido los comisionados por Pizarro para tal propósito[1]. Fue entonces factor determinante en la fundación de Lima, su cercanía al más adelante llamado puerto del Callao, que también sería mencionado por otros cronistas y autores al comenzar la colonia como "puerto de la ciudad", o "puerto de Lima", entre otros. Su nombre actual, Callao, recién aparecerá en documentos del Cabildo de Lima el 6 de marzo de 1637, cuando se le otorgó a Diego Ruiz una autorización para edificar un tambo que sirviera de bodega o galpón para almacenar la mercadería desembarcada[2].

El sitio escogido para asentar al principal puerto del Perú se halla en una bahía natural que por sus características se constituye en uno de los más seguros del mundo. Dicha bahía, completamente abierta hacia el norte y de fácil acceso a naves provenientes de cualquier destino, se halla abrigada por una pequeña península, llamada la Punta, y por las islas de San Lorenzo y El Frontón, promontorios naturales que protegen de un modo eficaz al Callao de los vientos del sur, muy frecuentes, aunque no intensos en esta región, y la defiende, además, del oleaje proveniente de la altamar.

En cuanto a su empleo como lugar destinado al comercio marítimo, se conoce que el 6 de marzo de 1537 el Cabildo Metropolitano de la flamante capital, autorizó la edificación de un "tambo o bodega", para depositar las mercaderías descargadas por las naves que allí recalaban.

En cuanto a su funcionamiento como puerto, el historiador Del Busto, menciona que el 5 de agosto de 1566 el Cabildo limeño concedió al Puerto de la Ciudad de los Reyes, el privilegio de tener su propio alcalde ordinario, quien se ocuparía en el puerto de llevar la cuenta y dar razón de las naves que entraban y salían, de los bastimentos que desembarcaban y de todo el movimiento naviero[3].



Ciudad la Villa del Callav. Puerto de los Reies de Lima. Principios del s. XVII. Dibujo de Felipe Huamán Poma de Ayala. Tomado de: Del Busto, José. *Siglo XVI-Historia interna. Historia Marítima del Perú.* Lima, Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú. 1986, T. III, Vol. 1, p.395

1 Cobo, Bernabé, "Fundación de Lima". Libro I, cap. XXI, en *Obras del P. Bernabé Cobo, serie Biblioteca de autores españoles desde la formación del lenguaje hasta nuestros días.* Madrid, Artes Gráficas. 1956. p. 287.

2 Del Busto, José Antonio, *Siglo XVI-Historia interna. Historia Marítima del Perú*, Lima, Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, 1986, t. III, vol. 1, p. 383

3 Del Busto, ob.cit.

Las referencias, como la anterior acerca del Callao como lugar destinado al intercambio de mercaderías que arribaban y se despachaban por vía marítima, serán frecuentes durante el periodo colonial. Por ejemplo, Antonio de Herrera, en su obra *Descripción de las Indias Orientales*, mencionará entre otras cosas la existencia de una casa destinada a la Aduana, mientras que fray Reginaldo de Lizarraga, será más abundante respecto a sus bondades como puerto, indicando que el Callao, uno de los mejores y más capaces del mundo, tenía permanentemente una presencia de 40 naves provenientes de México, Panamá, Guayaquil y Chile[4].

Luego las menciones acerca del Callao se harán más frecuentes en su condición de principal puerto de entrada y salida de personas y mercaderías del virreinato del Perú. Durante aquel periodo, fue el punto de convergencia del tráfico naviero de cabotaje entre los puertos del litoral peruano y del tráfico comercial proveniente de México, Centroamérica, Santa Fe y Chile. En tal sentido, se constituiría en el centro de concentración comercial más intenso en el ámbito colonial en Sudamérica, después de Portobello y Panamá.

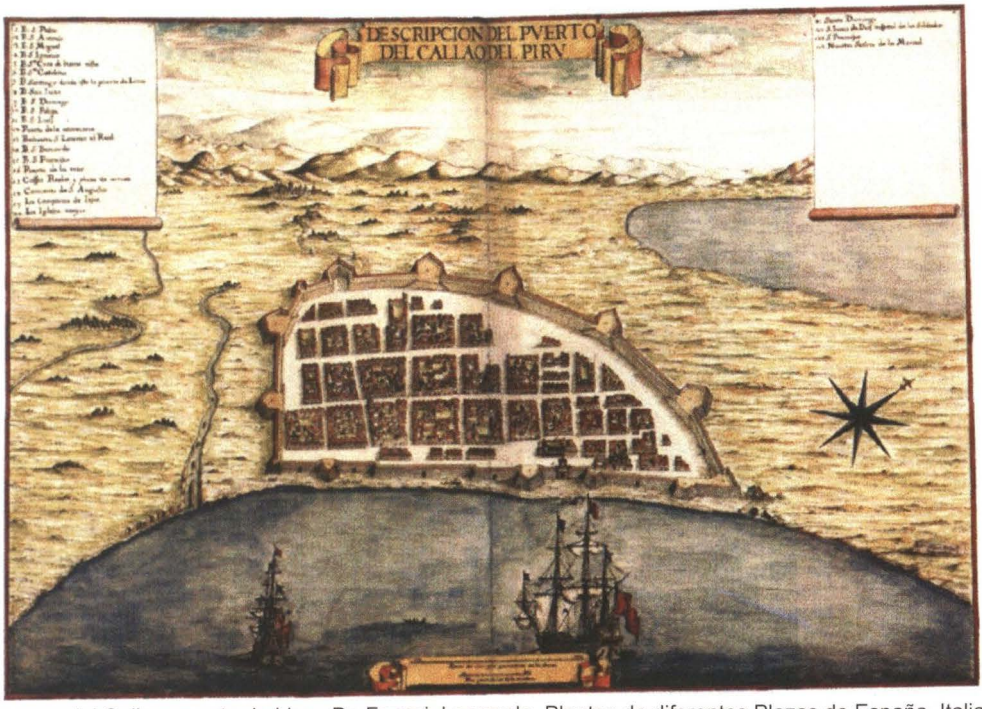
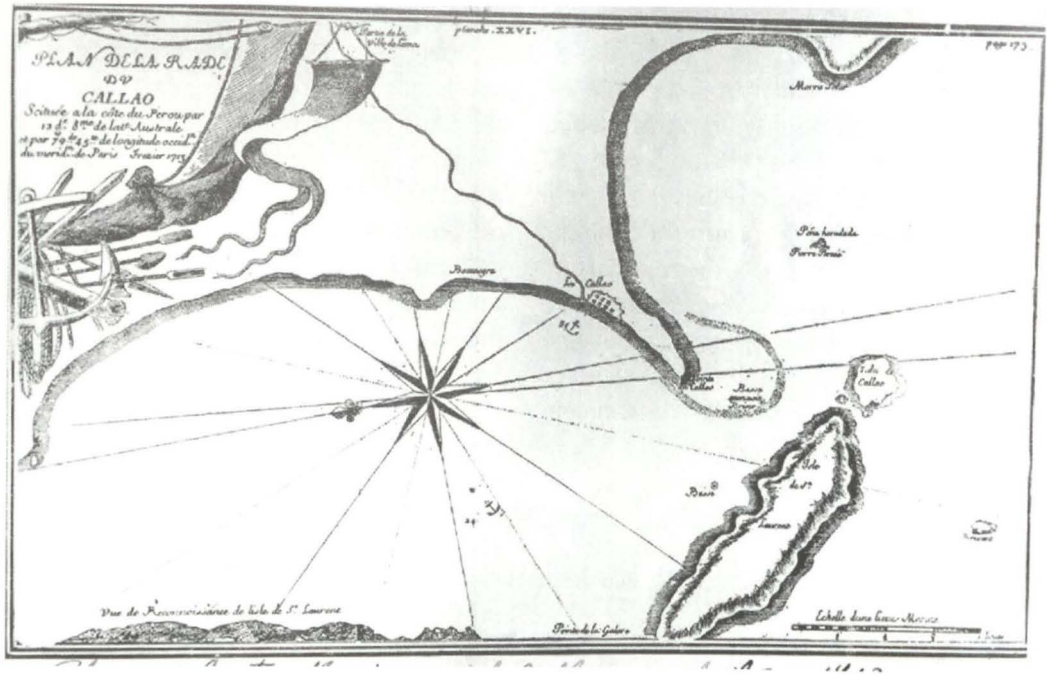


Imagen del Callao, puerto de Lima. De Ferrari, Leonardo. Plantas de diferentes Plazas de España, Italia, Flandes y las Indias. Madrid 1655. (Mapoteca del Archivo Militar Krigsarkivet de Estocolmo).

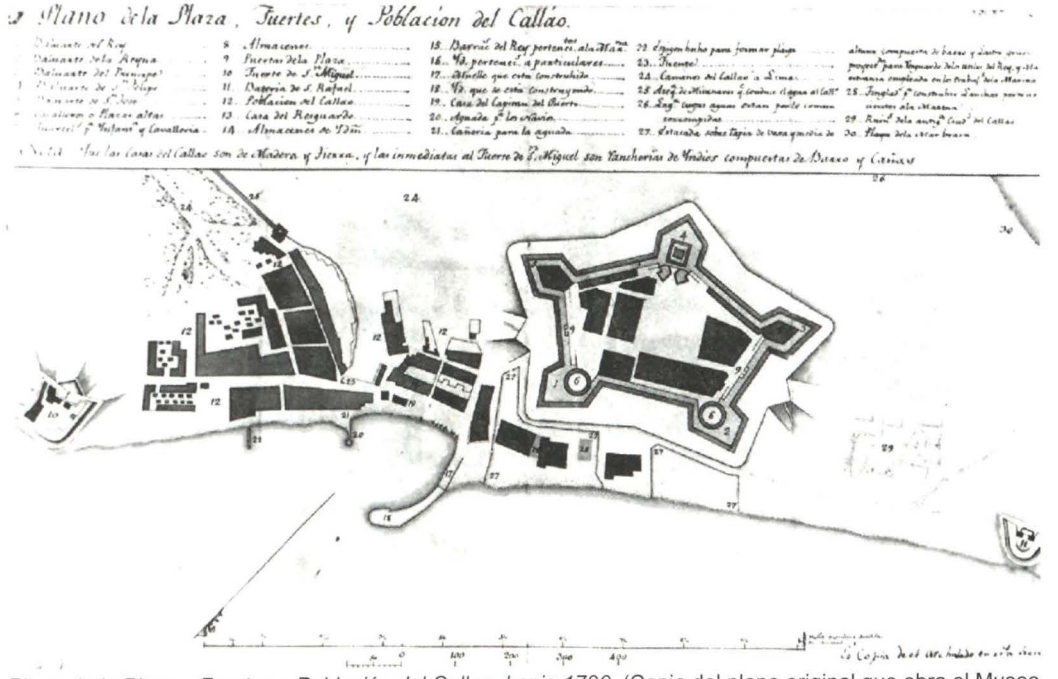
4 Lizárraga, Reginaldo de, *Descripción de las Indias: crónica sobre el Antiguo Perú, concebida y escrita entre los años 1560 a 1602*. Lima, Libr. e Impr. Domingo Miranda, 1946, vol. 1, p.84.


PLAN DELA RADE
DU
CALLAO
Morro Solar
Pierre Blanche
Pierre Percée
Bellavista
La Callao
Isla de Callao
Isla de Callao
Isla de

necesarias a la navegación; la aguada se hace con facilidad en el riachuelo de Lima, que desemboca al mar bajo los muros del Callao; buscar la leña da más trabajo, es necesario ir media legua al Norte, a Bocanegra, donde se la corta pagándoles a los Jesuitas de 25 a 30 pesos por chalupa. Para el desembarco de éstas hay al pie de los muros tres escalas de madera y un muelle de piedra destinado a la descarga de los cañones, anclas y otras cosas de peso, que se levantan con una especie de grúa. Este muelle no durará mucho, pues el mar lo va gastando día a día"[5].

Aquellas facilidades portuarias que progresivamente habían ido en aumento desde el arribo español, fueron prácticamente desaparecidas el 28 de octubre de 1746, a raíz de un violento movimiento sísmico que afectó al primer puerto y a la capital, el mismo que fue acompañado minutos después de un maremoto de catastróficos resultados para el Callao.

En agosto de 1747 se inició la construcción de un nuevo muelle, el que, sin embargo, al poco tiempo de ser concluido, quedó inutilizado al arenarse su perímetro. Esta construcción fue acompañada de almacenes y oficinas para el resguardo y guarda mayor. En 1783 la construcción de otro muelle fue autorizada, pero una vez más la acción del mar pronto lo inutilizaría.



Plano de la Plaza y Fuertes y Población del Callao, hacia 1790. (Copia del plano original que obra el Museo Naval de Madrid. Archivo Histórico de Marina)

5 Saco, Carlos, "El Puerto y Ciudad del Callao en 1713 según Frézier", en *El Callao Heroico y Glorioso*, pp. 97-98.

El puerto del Callao durante la época de la Independencia

Como ya se ha mencionado, el Callao fue durante la época virreinal el principal puerto del Pacífico Sur, y allí tuvo la Corona de España su principal apostadero naval. La Guerra de la Independencia trajo consigo que el tráfico mercante desde y hacia el Callao, fuese un objetivo primordial de las naves del bando independentista que operaban desde Chile. Este país, luego de independizado logró establecer su propia Armada, y sus naves empezaron a hostigar y detener a los buques mercantes hispanos, que eran tomados como presas por los marinos patriotas chilenos[6].

Hacia 1818, la liberación de Valparaíso del yugo español, y el empleo cada vez más frecuente de la ruta del cabo de Hornos, a lo que se sumó el permanente hostigamiento del Callao, hicieron que aquel puerto sureño se constituyese en el lugar de depósito más importante de la costa meridional de Sudamérica. La casi total paralización del Callao como centro de intercambio comercial se dio fundamentalmente durante el periodo 1818-1826, a consecuencia de la disputa entre realistas independentistas. Finalmente, con la salida del Brigadier español Ramón Rodil y sus huestes que dejaron la fortaleza del Real Felipe, luego de haber capitulado en enero de 1826, tras haber resistido un duro sitio, el Callao prácticamente se hallaba en una situación ruinosa, pero a pesar de tales limitaciones, no había dejado de operar como puerto. Al respecto, existe un valioso testimonio de época, dejado por el General venezolano José Ribadeneyra, nombrado gobernador político y militar del Callao por el Libertador Bolívar el 23 de enero de 1826. En él se menciona la necesidad de reparar el muelle existente, señalando también un movimiento estimado de 450 naves al año[7].

El puerto del Callao durante la República

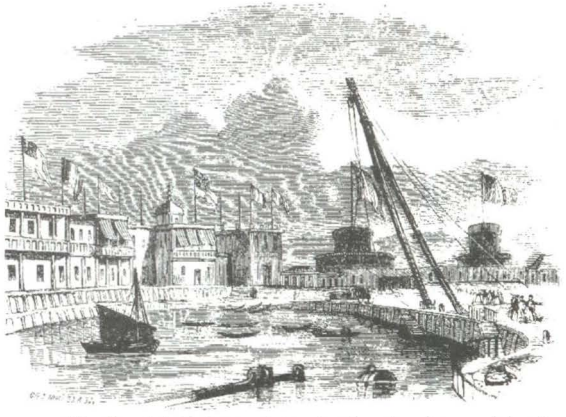
Iniciada la República, gracias al testimonio de algunos viajeros, se conoce la existencia hacia 1834 de un muelle, provisto de grúas y embarcadero. En 1847 el muelle se hallaba cercado por una verja de hierro, el mismo que se comunicaba por medio de una línea férrea con el castillo del Real Felipe, convertido en depósito y local de la aduana desde 1836. El historiador Félix Denegri, menciona que en 1838 se efectuó una reconstrucción de dicho muelle[8], mientras que Romero, recoge un relato de 1849, en el que se describe las facilidades portuarias existentes indicando que el muelle formaba una dársena espaciosa en donde podían atracar cómodamente los buques de mediano porte. Se indica asimismo

6 Denegri, Félix, *La República – 1826 a 1851. Historia Marítima del Perú*, t. VI, vol. 1, Lima, Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, 1976, p. 47.

7 Ídem, p.50.

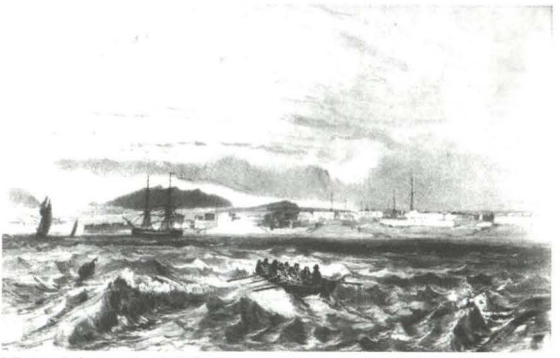
8 Denegri, Félix, *La República – 1826 a 1851. Historia Marítima del Perú*. Lima, Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, t. VI, vol. 2, 1976, pp. 305-308.

que dicha obra había sido iniciada en 1830 bajo el gobierno de Gamarra, y que sus cimientos y base eran de piedra, y la superficie estaba formada por un suelo firme y seguro[9].



Muelle del Callao, visto desde el cabezo del mismo, 1848. Grabado publicado en Walpole, Fred. *Four Years in the Pacific, in Her Majesty's Ship Collingwood, from 1844 to 1848.* Richard Bentley. Londres,1850. Vol. II. Reproducido de Flórez Nohesell, Miguel. *Los Puertos del Perú. Historia Marítima del Perú. Serie Monografías.* t. 1. Lima, Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, 1986.p. 310

La siguiente referencia acerca de la construcción de nuevas obras portuarias en el Callao, data de 1852, cuando el 24 de julio de aquel año el Gobierno propició la construcción de un muelle en la playa que corría hacia el antiguo fuerte de Santa Rosa, con el propósito de servir para el desembarque de maderas, carbón y leña. Dos años después, con fecha 8 de febrero, sería autorizada la construcción a la firma Lozano y Guerra de otro muelle destinado a manos privadas.



Vista del puerto del Callao desde la rada, 1836. Grabado de B. Lauvergne (copia del original, existente en el Archivo Histórico de Marina)

En lo que respecta al muelle principal o muelle fiscal, en mayo de 1855 el Gobierno requirió la construcción de un nuevo muelle bajo el sistema que hoy en día se conoce como de "lanchonaje" para el movimiento de carga desde las naves que fondeaban en el Callao y como menciona Romero, el 13 de junio del mismo año se aceptaba la propuesta formulada por el marino Juan Housset. El muelle construido, tenía "58 varas en toda su extensión, y 16 varas de ancho" y fue realizado a un coste de 32 300 pesos[10], hallándose ubicado cerca de lo que actualmente es el Muelle de Guerra, con relleno sobre el mar y conectado con la capital por medio de una línea férrea.

Sin embargo, los reales requerimientos del puerto, en una época en la que el tráfico comercial se había incrementado notablemente a consecuencia de la explotación del guano, hacía necesaria la construcción de un muelle para el

9 Romero, Fernando.
10 Ídem.

atraque directo de naves para facilitar su carga y descarga, y por ende de mayor envergadura, y este requerimiento sería planteado en el mismo año que Housset construía el muelle antes mencionado.

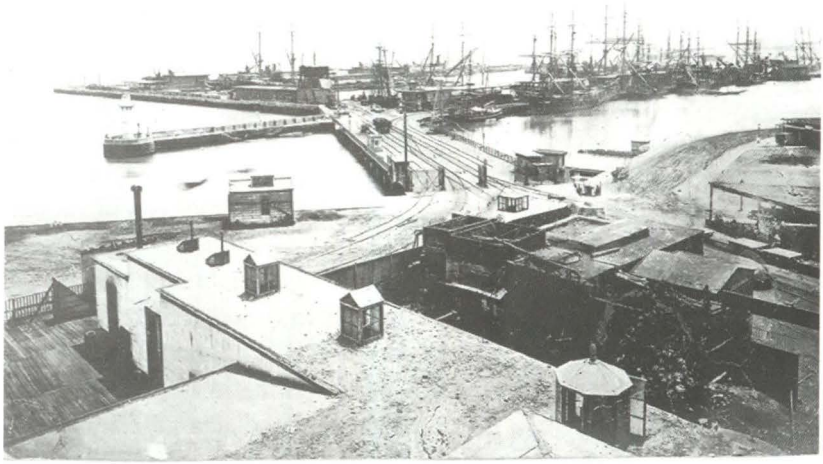
En tal sentido, el 21 de noviembre de 1861, siendo Presidente el Mariscal Castilla, se decretó la construcción de un muelle y dique del Callao, obra cuya dirección fue encargada al ingeniero Alexander Prentice, habiéndose colocado la primera piedra de dicha obra el 21 de junio del año siguiente. Sin embargo, acerca de la construcción de tales obras poco se conoce, aparte de la mención que hace Romero que si bien es cierto, en el Presupuesto nacional para el bienio 1861-1862, figuraba una partida para el muelle del Callao, nada sustancial se haría hasta 1869[11].

Sobre el estado y empleo del muelle fiscal en los años referidos, el marino peruano Aurelio García y García en su *Derrotero de las Costas del Perú*, publicado en 1863, mencionará la existencia de un muelle del Estado para el embarque y desembarque de pasajeros y mercaderías, conectado a los depósitos de la aduana mediante un ferrocarril, desde donde se unía a su vez con la capital, a través de otra línea férrea. García y García indicaba asimismo la presencia de otro muelle del Estado ubicado en Chucuito, destinado al desembarque de trigo y harinas, así como los muelles de la antigua empresa de la nieve y los de la Compañía Británica de Vapores, empleados también para la descarga de mercaderías.

Como se mencionó, la disposición para construir un nuevo muelle para ampliar la capacidad portuaria ya había sido tomada, pero la decisión final por parte del Gobierno recién se adoptó en 1868, cuando era Presidente el coronel José Balta. En virtud a ello, se efectuó una licitación pública para la construcción y administración de la nueva infraestructura portuaria, que consistía en un sistema de dársena, con sus respectivas facilidades para la maniobra y almacenamiento de la carga. El proyecto se basaba en los planos del ingeniero Mario Aellon, los mismos que fueron modificados por el ingeniero naval inglés Edwin Clark, de acuerdo con la Société Générale de Francia y de Tomás Brassey[12]. Efectuada la licitación, el 7 de agosto de 1869, la firma Templeman Bergmann y Compañía, fue declarada ganadora del proceso, y con fecha 16 de agosto del mismo año, se firmaba el contrato respectivo, el cual consideraba muelles para el atraque de buques, grúas para movilizar la carga, conexión a la red ferroviaria, depósitos para carga y edificios destinados a la administración y operación portuaria.

Adicionalmente, el contrato estipulaba la entrega en concesión de la obra por un plazo de 60 años, consagrando el derecho de la firma concesionaria de cobrar una prima a todo buque mercante que fondease en el puerto del Callao, y el pago de derechos por las embarcaciones y mercancías[13].

11. Ibídem, p.716.
12. Vigil, Eleuterio, *El Callao de ayer y hoy*, Callao, 1846, p. 184.
13. Flórez, Miguel. *Los Puertos del Perú. Historia Marítima del Perú*, Lima, Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, Serie Monografías, t. 1, 1986, p. 126.



Muelle y Dársena del Callao c. 1870. (Archivo Histórico de Marina)

La ejecución de la obra se inició antes de concluir el año 1869 y respecto a la misma, hubo algunos inconvenientes. Sobre el particular, el historiador Jorge Basadre ha escrito: *"Una junta general de ingenieros, en un informe en abril de 1874, dejó constancia de no haber tomado intervención en la ejecución de los trabajos del muelle y dársena y de no conocer los planos de la obra, y reflejó el sector de opinión cuya actitud era de resuelta crítica para ella. Una resolución de 9 de mayo de 1874, aceptó las conclusiones de este informe, hizo modificaciones sustanciales en el contrato de 1869 y lo completó con la construcción de la obra denominada muelle o dársena de guerra"*[14].

La obra, consistió en una excavación de 16 metros, a la que se cimentó con piedras, cascajo, base a la que se le agregó un refuerzo de concreto en una extensión de 4420 pies, que comprendía un área de 52 acres aproximadamente, lo suficiente como para recibir más de 20 naves y poder atenderlas. Esta obra fue concluida en 1875, habiéndose empleado 34 000 bloques de 10 toneladas cada uno, tierra de la hacienda Chacra Alta para los rellenos, habiendo trabajado diariamente más de 1200 obreros. Como dato interesante, el muelle fue dotado de 17 pescantes a vapor y 6 máquinas para el movimiento de materiales y mercaderías, así como dragas, remolcadores y pontones. Por otro lado, el muelle contaba con depósitos y bodegas para el servicio portuario. Adicionalmente, se instalaron líneas férreas con pequeñas locomotoras con sus respectivos vagones y coches de carga para el acarreo de mercadería[15].

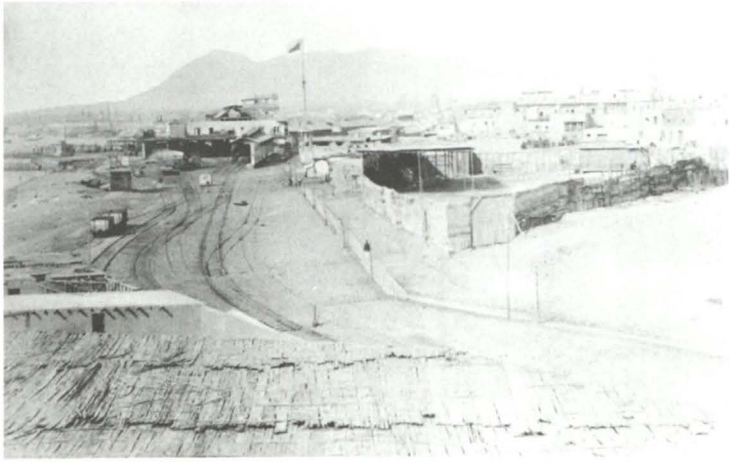
Lo cierto es que superados los problemas y concluidas las obras, el 19 de julio de 1877 entraron a la dársena las primeras naves pertenecientes a la Compañía Inglesa de Vapores.

14 Basadre, Jorge, *Historia de la República del Perú 1821-1933*, Lima, Editorial Universitaria, 1969, tomo VI, p. 230.

15 Vigil, ob.cit., p. 185.

Durante la guerra con Chile el puerto del Callao fue bloqueado por la Escuadra sureña desde abril de 1880, y los muros del muelle Dársena servirían de defensa ante los bombardeos constantes a las que eran sometidas las instalaciones del primer puerto y las naves que restaban de la casi extinta Escuadra peruana. El bloqueo continuaría hasta el 15 de enero del año siguiente, fecha en la que mientras las tropas peruanas se batían en Miraflores, las naves peruanas eran hundidas en el puerto del Callao, frente al muelle Dársena a fin de evitar su captura por el enemigo.

Con respecto a la propiedad de las instalaciones portuarias, entre los años 1877 y 1887, la misma varió debido a traspasos sucesivos, hasta quedar como propietario único la firma Dreyfus Hnos & Cia., la que finalmente transfirió sus derechos a la firma francesa Société Générale de Paris. A esta última, el Gobierno luego de reconocerle sus derechos mediante contrato en mayo de 1887, la comprometió a la construcción de un edificio para Aduana y Resguardo.



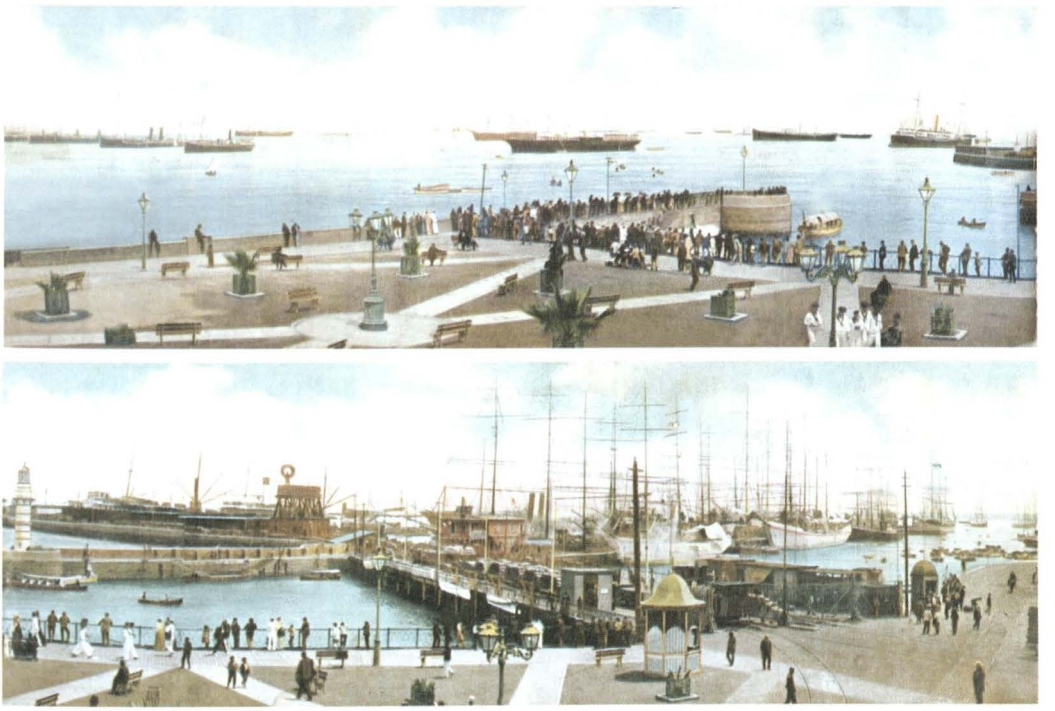
Patio del ferrocarril y antiguo Arsenal Naval, adyacente al Muelle y Dársena del Callao, 1880. (Archivo Histórico de Marina)



Embarcadero y poza del Muelle de Guerra adyacente al Muelle y Dársena del Callao en 1889. (Archivo Histórico de Marina)

El puerto del Callao en el siglo XX

Iniciado el siglo XX, a medida que las naves mercantes incrementaban su capacidad de carga y por ende su eslora, se requería de mayor profundidad en las zonas de operaciones portuarias, por lo que el muelle y dársena resultaban inadecuados para recibirlas y efectuar las maniobras de carga y descarga. A este problema se sumaba la lejanía de los almacenes y patios destinados a almacenar la carga, ubicados en el Castillo del Real Felipe, lo que originaba demoras, pérdidas y daños durante su transporte.



Panorama del Puerto del Callao. Visita a la Escuadra Americana, 26 Febrero 1908. Postal del fotógrafo E. Polack-Schneider, Lima. (Archivo Histórico de Marina)



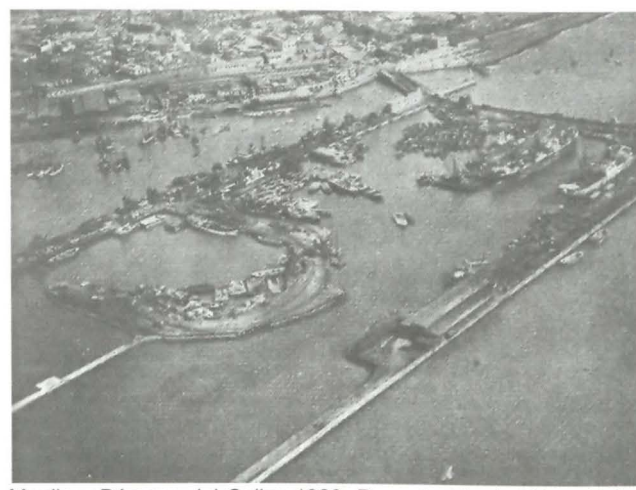
Acceso al Muelle y Dársena, c. 1915. (Archivo Histórico de Marina)

Imposibilitadas las modernas naves que ya arribaban al Callao de amarrar a los muelles, se tuvo que recurrir al empleo del sistema de lanchonaje, con la consiguiente complicación que acarreaba. Las naves fondeaban en la rada exterior del puerto, y la carga era transportada del muelle al buque, y viceversa. Estas dificultades llevaron al Gobierno a la necesidad de plantear una pronta solución.

La construcción de un nuevo Terminal Marítimo en el Callao

Con el propósito de solucionar la problemática existente en el primer puerto, en febrero de 1928 el Congreso aprobó la ley 6050, por medio de la cual se autorizaba al poder ejecutivo a construir una nueva dársena y muelle. También se autorizó la construcción de un dique seco para buques. Como paso siguiente, con fecha 2 de junio de 1928, se firmó un contrato con la firma The Frederic Snare Corporation de Nueva York, que contemplaba la construcción de las obras portuarias del Terminal Marítimo en el Callao. Posteriormente, se firmarían contratos suplementarios para el mismo fin, el 12 de junio de 1928 y 6 de agosto de 1929 así como un contrato de financiación de las obras el 6 de mayo de 1930. Las obras que se ejecutaron durante la construcción del nuevo puerto, denominado inicialmente "Terminal Leguía", consistieron en la construcción de cuatro muelles de concreto (numerados del 1 al 4), dos con almacenes de estructura de acero y concreto (los N° 2 y 3), todos ellos ubicados dentro de una poza formada por dos rompeolas, uno ubicado hacia el Sur y el otro hacia el Norte, hallándose ambos separados por un boquerón de 150m. Asimismo, el canal de ingreso a la poza fue dragado para permitir el ingreso de naves de hasta 35 pies de calado.

Cabe señalar que cuando las obras estaban en plena ejecución, se produciría el derrocamiento del Presidente Leguía, principal gestor del nuevo terminal; sin embargo, el nuevo régimen ratificaría el contrato con la firma constructora, al promulgar el 27 de julio de 1932 la ley N° 7557[16].



Muelle y Dársena del Callao,1929. Reproducido de Flórez Nohesell, Miguel. *Los Puertos del Perú. Historia Marítima del Perú. Serie Monografías.* T. 1. Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú. Lima, 1986.p. 341

16. Basadre, Jorge. *Historia de la República del Perú 1821-1933, Lima,* Editorial Universitaria, 1969, tomo XIV, p. 331.

Este nuevo terminal, si bien es cierto había iniciado sus operaciones con cierta anterioridad, fue inaugurado oficialmente el 24 de octubre de 1934 por el Presidente de la República, General Oscar R. Benavides. Para la época, la construcción del nuevo Terminal Marítimo del Callao, constituyó una gran obra por su magnitud.

Configuración inicial del Terminal Marítimo del Callao al iniciar sus operaciones

Miguel Flórez Noheshell describe las obras y facilidades portuarias del Terminal Marítimo del Callao de la siguiente manera[17]:

"Una poza de aguas tranquilas de aproximadamente 1 milla cuadrada, protegida por dos rompeolas de rocas, uno al lado norte con una extensión de 2 714,6 metros, y otro al lado sur con 1 088,8 metros de largo. El ancho de la boca de entrada del rompeolas de 150 m. Dos boyas luminosas y sonoras ubicadas a 1 000 metros de los extremos del rompeolas, constituyen el inicio del canal de entrada al terminal".

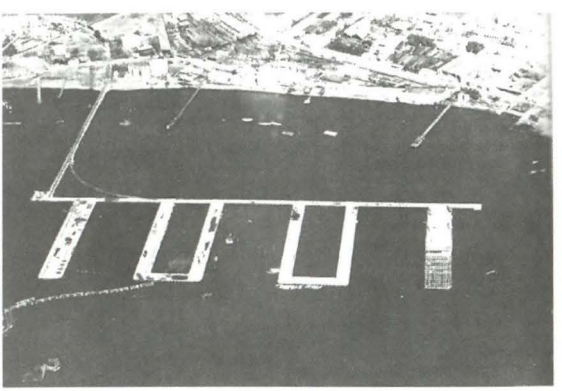
"El canal de entrada fue dragado para permitir el ingreso de naves de hasta 35 pies.

Las facilidades de atraque para naves eran:

a) Un muelle de 1350 pies de largo, que se extiende desde el extremo del dársena, hacia el norte, con capacidad de atraque para tres naves.
b) Un muelle de 1,920 pies de largo, que sigue a continuación del anterior y avanza hacia el norte, y del cual sobresalen perpendicularmente cuatro espigones; el espigón N° 1 con 80 metros de ancho y 183 m de largo; espigones 2 y 3 con 86 m de ancho y 183 m de largo, y el espigón N° 4 con 30 m de ancho y 183 m de largo".

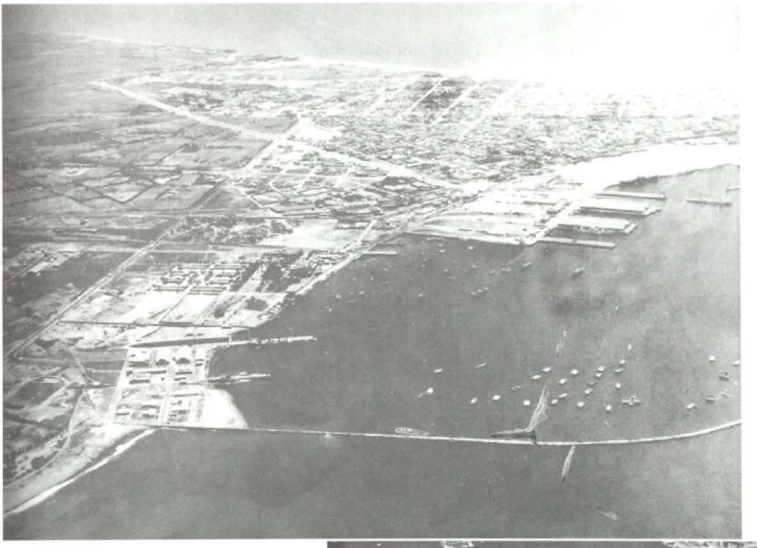
"En cada uno de los espigones 2 y 3 se construyeron dos almacenes con estructura de acero y concreto, techados con planchas corrugadas de asbesto. Cada almacén encierra un área de 5400 metros cuadrados, con 180 m de largo y 30 m de ancho".

"Además, colindantes a los muelles, se disponía de amplias áreas de terrenos, cruzadas por pistas y red ferrocarrilera, que enlazaban el terminal con las vías de comunicación al área de servicio del puerto".



Vista aérea que muestra el proceso de construcción de los muelles N°1, 2, 3 y 4 del nuevo Terminal Marítimo del Callao, y la ubicación de los antiguos muelles. La zona comprendida entre ambos sería rellenada totalmente. (Archivo fotográfico del IE-HMP)

17 Flórez. ob. cit., pp.387-389.



Vista aérea desde el rompeolas norte del Terminal Marítimo del Callao, poco después de ser inaugurado. En *Progresos del Perú 1933-1939, durante el Gobierno del Presidente de la república General Óscar R. Benavides*, Buenos Aires, Ed. G. Kraft, 1945.



Vista aérea de los muelles 1 y 2 del Terminal Marítimo del Callao, hacia 1939. En *Progresos del Perú 1933-1939, durante el Gobierno del Presidente de la república General Óscar R. Benavides*, Buenos Aires, Ed. G. Kraft. 1945.



Vista aérea desde el sur del Terminal Marítimo del Callao (Archivo Histórico de Marina)

La construcción del Arsenal Naval del Callao

Una de los principales problemas de la Armada Peruana desde sus orígenes, fue el carecer de una verdadera base naval, para brindar el apoyo logístico y reparaciones para las unidades de la Escuadra. Si bien es cierto que se contaba con una pequeña base naval dotada de un varadero para carenar buques de mediano porte en la isla San Lorenzo, la que fue concluida en 1925, durante la gestión del Presidente Augusto B. Leguia, la misma, a pesar de su cercanía al puerto del Callao, carecía de suministros de energía eléctrica y agua propios, lo que creaba una serie de inconvenientes. Entonces, cuando se planteó la idea de construir el nuevo Terminal Marítimo del Callao, el Gobierno expidió un Decreto Supremo disponiendo que el espigón oeste del antiguo muelle y dársena del Callao fuera entregado bajo inventario al Ministerio de Marina para el servicio de las naves y embarcaciones de la escuadra. En este espigón la Marina estableció provisionalmente la Estación Naval del Callao, la cual por algún tiempo sirvió de base de reparaciones de los buques de la escuadra, hasta que se inauguró el Dique y Base Naval del Callao, en el año 1936[18]. Esta Base Naval, aun en la actualidad, es la de mayor importancia en el Perú, y desde su inauguración han sido construidas más muelles e instalaciones para brindar el soporte logístico y reparación a las unidades de la Escuadra, a las que se sumó en 1948 los Servicios Industriales de la Marina, principal astillero y centro de reparaciones navales de la costa Oeste de Sudamérica.



Vista aérea de las instalaciones de la Base Naval del Callao, ubicadas al lado del rompeolas norte del Terminal Marítimo del Callao. Se aprecia el dique seco y el muelle de reparaciones. La fotografía fue tomada por el Servicio Aerofotográfico Nacional en octubre de 1945 (Archivo Histórico de Marina)

El traspaso de la propiedad del terminal marítimo del Callao al Estado Peruano

Luego de haberse solucionado los problemas financieros surgidos con la Frederick Snare y la Cerro de Pasco Corporation debido a deudas contraídas, en 1938, el Gobierno decidió, mediante Resolución Suprema de fecha 14 de marzo, efectuar el traspaso al Estado de la administración del terminal marítimo, previo inventario valorado, que fue encargado al ingeniero Ricardo A. Cog y Valle Riestra, designado perito técnico en representación del Gobierno.

18. Flórez. ob. cit., pp.389-390.

La creación de la Autoridad Portuaria del Callao y modificaciones luego del año 1934

Al finalizar el año 1934, en el cual el Terminal Marítimo del Callao había iniciado sus operaciones, el tonelaje de carga movilizada ascendía a 507 644 toneladas métricas, y al año siguiente había ascendido a 799 414 toneladas métricas, cantidad que para algunos resultaba muy escasa para la capacidad que el nuevo terminal poseía. Sin embargo, 17 años después, es decir en 1951, el movimiento marítimo del Callao en naves y carga había ascendido notablemente hasta 2 300 000 toneladas, equivalentes a un 287% de incremento con respecto al de 1935, lo que empezaba a ocasionar problemas en el control y operación de las naves, así como del movimiento de la carga de las mismas.

En consideración a esa problemática el 26 de mayo de 1952 el Gobierno del general Manuel Odría, expidió un Decreto Supremo dándole autonomía al puerto del Callao a través de la Autoridad Portuaria del Callao, convirtiéndose posteriormente dicho Decreto en la Ley N° 12353.

El nuevo organismo, de acuerdo al decreto indicado, poseía personería jurídica encargándosele la Dirección y Administración del terminal marítimo y del antiguo muelle y dársena del Callao, las operaciones marítimas y comerciales, el movimiento y almacenaje dentro del puerto, la operación, mantenimiento, reglamentación y desarrollo conjunto de las facilidades y servicios portuarios en el área del puerto del Callao.

Lo notable del nuevo régimen instaurado para la administración y operación del Terminal Marítimo del Callao, permitió contar con un sistema administrativo más adecuado y avanzado en materia portuaria.

Bajo la administración de la Autoridad Portuaria, entre 1952 y 1969, se ejecutarían una serie de obras con ingresos propios, cumpliéndose asimismo con el pago de una deuda contraída con el Banco de Desarrollo y en algunos períodos, revirtiendo al Estado el exceso de utilidades.

Dentro de las obras más importantes ejecutadas en el periodo[19], en 1963 se modificó la parte oeste del antiguo muelle Dársena para acondicionarlo para recibir naves. Luego, en 1967, fueron construidos el muelle de minerales y carga general (muelle N° 5) y el muelle de petróleo.



Muelle de Petróleo del Terminal Marítimo del Callao, concluido en el año 1967. Reproducido de Flórez Nohesell, Miguel. *Los Puertos del Perú. Historia Marítima del Perú.* Serie Monografías. t. 1. Lima, Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, 1986, p. 408.

19. En el anexo N° 1 de ese documento, se presentan con detalle las obras más importantes ejecutadas en el periodo 1952-1969.

La creación de la Empresa Nacional de Puertos y la continuación de obras de mejoramiento en el Terminal Marítimo del Callao

Como es conocido, desde el 3 de octubre de 1968, luego de haber ocurrido un golpe de Estado contra el Gobierno del arquitecto Fernando Belaunde Terry, Presidente Constitucional de la República, se instauró en el Perú el denominado "Gobierno Revolucionario de las Fuerzas Armadas", el mismo que inició una serie de reformas de corte "estatista". Bajo la nueva política estatal vigente, el 16 de diciembre de 1969 el Gobierno creó por Decreto Ley N°17526, la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU-Perú), como un organismo público descentralizado del sector Transportes y Comunicaciones, para administrar, operar y mantener los terminales y muelles fiscales de la República[20].

Esta nueva organización asumió el control y dirección de todos los terminales y muelles de la República, entrando en funciones el 1° de enero de 1970, ejecutando a continuación una serie de medidas y acciones tendientes a unificar el sistema operativo, mejorar su infraestructura y elevar el grado de eficiencia y rendimiento de los puertos del Perú.

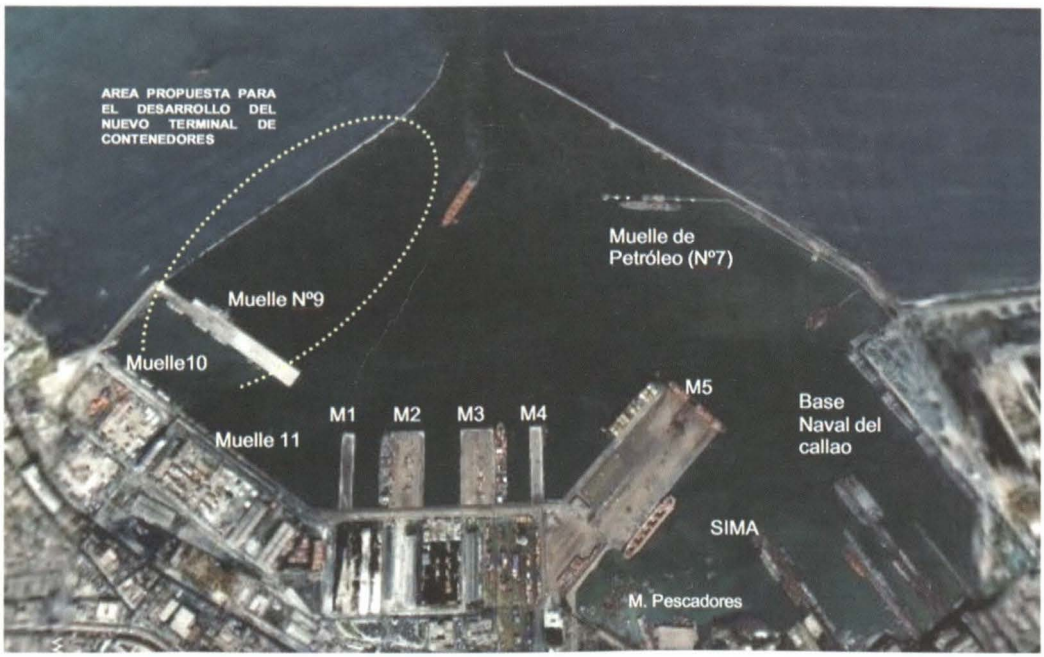
En lo que se refiere a la infraestructura existente en el Terminal del Callao, antes de concluir el año 1969, se efectuaron diversas obras, entre ellas, el dragado del canal y la poza, la reconstrucción del rompeolas Norte, la construcción de una torre-absorbente para granos, y fueron concluidos los amarraderos 5C y 5D del muelle de minerales, dándose inicio a la construcción de la Estación de Pasajeros, inaugurada en 1973. También se construyó un reservorio elevado, y un edificio destinado a las operaciones portuarias. Otras obras, relacionadas con el mejoramiento y mantenimiento de las facilidades portuarias, serían llevadas a cabo por la nueva administración.

Finalmente, refiriéndonos al aspecto organizacional y administrativo, en mayo de 1981 se expidió el Decreto Legislativo N° 98, mediante el cual la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU-Perú), cambiaba su condición de empresa pública al de empresa de propiedad exclusiva del Estado, sujeta al régimen legal de las personas jurídicas de derecho privado y organizada como una sociedad mercantil, denominándose a partir de entonces Empresa Nacional de Puertos del Perú S.A. (ENAPU PERU S.A.), razón social con la que continua funcionando hasta la fecha.

20 Se debe señalar que en 1968 había sido creada la Corporación Nacional Portuaria, que integraría la administración de todos los puertos de la república, pero este organismo no entró en funcionamiento debido al golpe de Estado de 1968.



Vista actual del Terminal Marítimo del Callao. El aumento del tráfico marítimo, así como el incremento en la operación de la carga mediante contenedores, han hecho indispensable la ampliación de las áreas y facilidades existentes, así como la urgente modernización de la infraestructura y equipamiento, que cuenta en su mayor parte con más de 60 años de antigüedad.



Terminal Marítimo del Callao - Muelles existentes actualmente

Bibliografía

- Cobo, Bernabé. *Obras del P. Bernabe Cobo*, Madrid, Biblioteca de autores españoles, desde la formación del lenguaje hasta nuestros días, vol. 1, Madrid, Ed. Atlas. 1956.
- Del Busto Duthurburu. José A., *Siglo XVI-Historia interna. Historia Marítima del Perú,* Lima, t. III, vol. 1, Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, 1986.
- ENAPU-PERU. *Puertos del Perú,* Lima, Empresa Nacional de Puertos del Perú. Lima, 1973.
- Flórez Nohesell, Miguel, *Los Puertos del Perú. Historia Marítima del Perú,* Lima, Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, Serie Monografías, t. 1, 1986.
- García y García, Aurelio, *Derrotero de la costa del Perú,* Lima, Imp. A. Alfaro, 1863.
- Kraus, Jacob, *Proyecto de mejoramiento del puerto del Callao*, La Haya, 1914.