Cincuenta años después: la captura de los balleneros de *Onassis*

Héctor López Martínez

BIBLIOTECA CENTRAL DE MARINA BIBMTEMAR



Buque factoría Olimpic Challenger, *perteneciente al armador griego Aristóteles Onassis. Este buque con otros cuatro fueron capturados por unidades de la Armada Peruana en noviembre de 1954 en circunstancias que se hallaban pescando ilegalmente en aguas peruanas.*

En el editorial del presente número se relata la exitosa operación cumplida por unidades de superficie, submarinas y aéreas de la Marina de Guerra del Perú que tripuladas por elementos altamente calificados y luego de haberse trazado un minucioso plan de operaciones, lograron capturar en noviembre último a nueve unidades chinas que pescaban en forma ilícita dentro de nuestras 200 millas marítimas, mientras un gigantesco buque-factoría, muy próximo al límite legal, esperaba con sus bodegas listas para llenarlas de pota y otros productos hidrobiológicos.

Por singular coincidencia fue también en noviembre, pero hace cincuenta años, que fuerzas combinadas de la Marina y la Aviación de nuestra patria apresaron a cinco buques balleneros, entre ellos el inmenso *Olympic Challenger*, una factoría dotada de los mayores adelantos de esa época, y los obligaron a dirigirse primero a Paita y luego a venir al Callao, custodiados por unidades de la Marina de Guerra. Los barcos infractores, que lucían bandera panameña, eran propiedad del empresario y armador griego Aristóteles Onassis (1906-1975), que había alcanzado una fabulosa fortuna gracias a sus inmensos buques petroleros, incursionando, además, en los más variados negocios que acrecentaban su incalculable peculio. Onassis, por otra parte, alcanzó popularidad mundial gracias a su relación sentimental con la cantante María Callas y por su matrimonio con la viuda

del asesinado Presidente norteamericano John F. Kennedy, la bella e inteligente Jacqueline.

Los hombres y los hechos

El 27 de octubre de 1948 una revolución que estalló en Arequipa, encabezada por el general Manuel A. Odría, depuso al Presidente de la República, doctor José Luis Bustamante y Rivero, quien, con su Canciller, doctor Enrique García Sayán –nieto del héroe Aurelio García y García– habían rubricado y refrendado, el 1° de agosto de 1947, el Decreto Supremo mediante el cual el Perú establecía la soberanía y jurisdicción sobre las 200 millas de nuestro mar.

Onassis no tomó en serio los derechos de nuestra patria, que también habían adoptado Chile y Ecuador, y dispuso que zarpara de Kiel (Alemania) una flota de 16 barcos balleneros de reciente construcción, con un buque factoría, el ya mencionado *Olympic Challenger*. Su destino: el mar peruano. Parece que un personaje alemán, Ferdinand Kruegel, por motivaciones que no hemos podido conocer, se puso en contacto con el consulado peruano en Hamburgo e informó sobre los planes de Onassis. Nuestra Cancillería, al frente de la cual se encontraba el destacado abogado penalista David Aguilar Cornejo, informó al Jefe del Estado y de inmediato se tomaron las acciones pertinentes que debían estar a cargo de los ministerios de Marina y Aeronáutica.

El operativo aeronaval se puso en práctica el 15 de noviembre de 1954. Se pudo capturar a cinco naves, pues las otras consiguieron fugar. Onassis, con increíble cinismo, negó que sus buques estaban cazando ballenas dentro de nuestras 200 millas. Según él sus buques estaban a 380 millas de la costa peruana. Los cancilleres de Chile y Ecuador respaldaron al Perú.

Para reconstruir este episodio, hemos consultado el relato del mayor general FAP (r) Jorge Barbosa Falconí, aparecido en su libro Entre la espada y el corazón, publicado a principios del 2004, así como los diarios de bitácora de los destructores *Aguirre* y *Rodríguez*. En aquella época "una de las grandes compañías pesqueras que estaba dedicada específicamente a la caza de ballenas era la "Flota Ballenera del Armador griego Aristóteles Onassis". Esta flota estaba constituida por 4 ó 5 barcos balleneros cuyos nombres eran *Olympic* Victor, Olimpic Lightning, Olimpic Conqueror y Olimpic Fighter, los cuales cazaban a las ballenas y luego de ello las llevaban al "buque factoría" y madrina, cuyo nombre era el *Olympic Challenger*, donde recibían a las ballenas, las sacrificaban y procedían a extraer de ellas los diversos productos como sus carnes, huesos, aceite, etc.

Los barcos balleneros no eran muy grandes, calculándose que tendrían unos 30 a 40 metros de eslora, pero el buque-factoría era inmenso, con aproximadamente 300 metros de eslora; estaban mayormente tripulados por personal de marinería alemán baqueano de la II Guerra Mundial.

Había transcurrido un poco más de siete años de nuestra declaración de las 200 millas, y por el mes de octubre de 1954, por informaciones de nuestra Marina de Guerra se tuvo conocimiento de que una flo-



AHM

Destructor escolta B.A.P Aguirre, buque que tuvo un rol protagónico en la captura de los buques balleneros del armador griego Onassis en noviembre de 1954.

ta ballenera del armador griego Aristóteles Onassis, constituida por 4 ó 5 barcos balleneros y un barco-factoría se encontraban en nuestro mar cazando las ballenas, sin el permiso respectivo.

Es en estas circunstancias que el Gobierno Peruano imparte las órdenes correspondientes a la Marina de Guerra y a la Fuerza Aérea para proceder a la búsqueda y captura de los mencionados barcos.

La Marina, dispuso el envío de dos destructores escolta, el B.A.P *Aguirre*, y el B.A.P *Rodríguez*, con órdenes de interceptar y capturar a las naves balleneras. Dos de ellos, el *Olympic Victor* y *el Olympic Lightning,* al mando de capitanes noruegos, fueron conminados a rendirse, lo que hicieron sin ninguna resistencia, siendo abordados por una dotación de presa conformada por oficiales y personal de la armada. Los buques capturados, fueron llevados a Paita, en donde se les inició el proceso respectivo.

Posteriormente, otro destructor escolta adicional, el B.A.P *Castilla*, con las fragatas B.A.P *Gálvez*, B.A.P *Ferré* y B.A.P *Palacios*, se aunaron a la operación, contribuyendo a la captura de otros dos buques balleneros con apoyo de aeronaves de la Fuerza Aérea.

La aviación peruana, efectuó la búsqueda, localización y apoyó en la captura de la flota ballenera, misión que estuvo a cargo del Grupo Aéreo N° 21, por intermedio del 23 Escuadrón de Bombardeo con base en Chiclayo.

Los aviones con que estaba dotado este Escuadrón eran los *PV-2* Vega Ventura, aeronaves de reconocimiento marítimo y de bombardeo, armadas con seis ametralladoras Cal. 0.50 y con seis bombas de 100 lbs. c/u.

Dando cumplimiento a las órdenes superiores, el Comando del 23 Escuadrón dispuso la búsqueda y localización de los barcos desde Chimbote hasta Talara, con un alejamiento de 200 millas de la costa. Varios de los aviones *PV-2* salieron desde el día 13 de noviembre, asignándoseles distintas áreas del mar. Algunas de las tripulaciones vieron coronados sus esfuerzos contribuyendo en la captura de hasta 2 o 3 barcos balleneros, los cuales tuvieron que entregarse a las autoridades peruanas.

Especial intervención tuvo la tripulación del avión *PV-2* N° 419, piloteado por el Capitán F.A.P Jorge Barbosa, quien en el libro recientemente publicado, al que se ha aludido anteriormente narra la actuación que le tocó cumplir en la búsqueda, localización, ataque y rendición del buque-factoría *Olympic Challenger*. Dicha aeronave, localizó, y en una acción combinada con el destructor B.A.P *Aguirre*, después de haber conminado al gigantesco buque para que se entregue, y no obteniendo respuesta inmediata, se empezó a bombardearlo. Luego, vista la firme decisión de las fuerzas peruanas, a bordo del *Olympic Challenger* se izó una bandera blanca, en señal de rendición.



Aristóteles Onassis (1906-1975), multimillonario empresario griego cuya fortuna se forjó a través de sus variados negocios.

Finalmente el buque factoría, fue apresado para ser escoltado por buques de la Armada Peruana al puerto de Paita. El Gobierno Peruano le impuso a la compañía una multa de tres millones de dolares americanos, equivalente a cincuentisiete millones de soles de aquella época.

Como señala el entonces Teniente Primero Carlos Schiaffino Cherre, en un artículo publicado en esta revista el año 1995, bajo el título de "La Marina de Guerra del Perú y el "caso Onassis", la autoridad marítima en Paita la ejercía el Capitán de Fragata Ramiro Ramírez de Piérola, quien tuvo la responsabilidad de iniciar y resolver el proceso marítimo-administrativo expidiendo una histórica Resolución de Capitanía, un verdadero hito en la historia del Derecho nacional e internacional.

"Como se desprende del texto de la Resolución del Capitán de Puerto de Paita, fechada el 26 de noviembre de 1954, señala Schiaffino Cherre, 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 *Olympic Challenger*, 6.800 toneladas de aceite de ballena. Como fundamento jurídico se citó al Decreto Supremo,

del 1° 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, a la tripulación y la carga, así como la representación del propietario.
- Hubo advertencia del Perú sobre la prohibición de ingresar en 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 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".

El gobierno de Panamá, hacia donde fugaron los balleneros que no pudieron ser capturados, protestó ante nuestra Cancillería pidiendo una investigación. Estados Unidos se abstuvo de toda intervención. Chile y Ecuador ratificaron su respaldo al Perú ante las Naciones Unidas. Gran Bretaña desconoció nuestra soberanía sobre las 200 millas de mar. Como fruto de las investigaciones efectuadas por la autoridad naval se llegó a la conclusión que la flota de Onassis, a lo largo de un mes, sólo en aceite de ballena, había obtenido trece millones de soles. El "caso Onassis" había tomado repercusiones en todo el mundo. El gobierno argentino expresó su solidaridad con el Perú. El 25 de noviembre una nota de Torre Tagle rechazó la injerencia de Inglaterra en el asunto de las balleneras capturadas. Onassis anunció entonces que llevaría su reclamo a la Corte Internacional de Justicia, de La Haya. El 2 de diciembre se supo que si Onassis no pagaba la multa de tres millones de dólares antes del día 7, sus naves serían subastadas públicamente.

Llegó el día 7 y Onassis seguía empeñado en no pagar. El 9 de diciembre nuestro Gobierno dispuso que los balleneros, que aún estaban en Paita, vinieran al Callao, debidamente escoltados por unidades de la Marina de Guerra, para ser rematados. El 13 de diciembre los representantes legales de Onassis, exactamente a las 11 de la mañana y un minuto, acudieron a la entonces existentes Caja de Depósitos y Consignaciones y pagaron la multa. Ese mismo día las naves de Onassis zarparon con rumbo a La Antártida. Las autoridades peruanas actuaron con firmeza dentro del marco del ordenamiento legal vigente. Nuestros marinos y aviadores habían hecho respetar los fueros del Perú. Esto ocurrió hace cincuenta años y ahora se vuelve a repetir. Hombres y buques son otros, pero el espíritu, la mística y el patriotismo son y siempre serán los mismos. ⚓